

Forord

Filosofien bag det grønne Frederiksberg

Frederiksberg har altid været grøn – næsten lige fra begyndelsen. Allerede i begyndelsen af 1700-tallet blev der anlagt mægtige haver uden om det nyopførte kongelige sommerresidensslot – Frederiksberg Slot.

Da Frederiksberg i midten af 1800-tallet begyndte den nærmest eksplosive transformation fra land til by åbnedes slotshaverne for offentligheden, så den nye by allerede fra starten fik et stort rekreativt område. I de følgende årtier dominerede villaerne nybyggeriet, og Landbohøjskolen udlagde på samme tid vidtstrakte forsøgsmarker og haver udenom den nye læreanstalt.

At bibeholde Frederiksbergs grønne særpræg blev efterhånden noget af en udfordring i den voksende storby med dens fabrikker og etagebyggeri. Men kommunen tog udfordringen op. Allerede fra 1872 gennemførte kommunen en målrettet plan for beplantning i byens gader og veje. Omkring århundredeskiftet fulgte åbne pladser og grønne anlæg i de nye kvarterer med etagebygger. Og i århundredets første halvdel kom endnu flere rekreative anlæg.

Frederiksberg Kommunes grønne linje blev fastholdt helt frem til i dag. Men den er ikke kommet af sig selv. Golden Days 2013-festival har i anledning af Søren Kierkegaard-året sat filosofi, i bred forstand, som det gennemgående tema. I den forbindelse har Frederiksberg Stadsarkiv, som Frederiksbergs bidrag, valgt at sætte fokus på det grønne Frederiksberg og de samfundsstrømninger – og filosofier, der gennem tiderne har ligget bag udviklingen af byen.

Dette kompendium belyser udviklingen både i de 150 år Frederiksberg forvandlede fra land til by og kommunens rolle ved udviklingen af hovedstadsmetropolens grønne områder op gennem det 20. århundrede.

Nyd læsningen og det grønne Frederiksberg – i fortiden, nutiden og fremtiden.

Jørgen Glenthøj
Borgmester

Indhold

Villabyen – 1850-1890	side 3-11
Storbyens lunger – 1890-1914	side 12-25
Den grønne storby – 1914-1950	side 26-64
De sidste seks årtier	side 65-79
Sammenfatning	side 80
Noter	side 84-88
Appendix	side 89-90

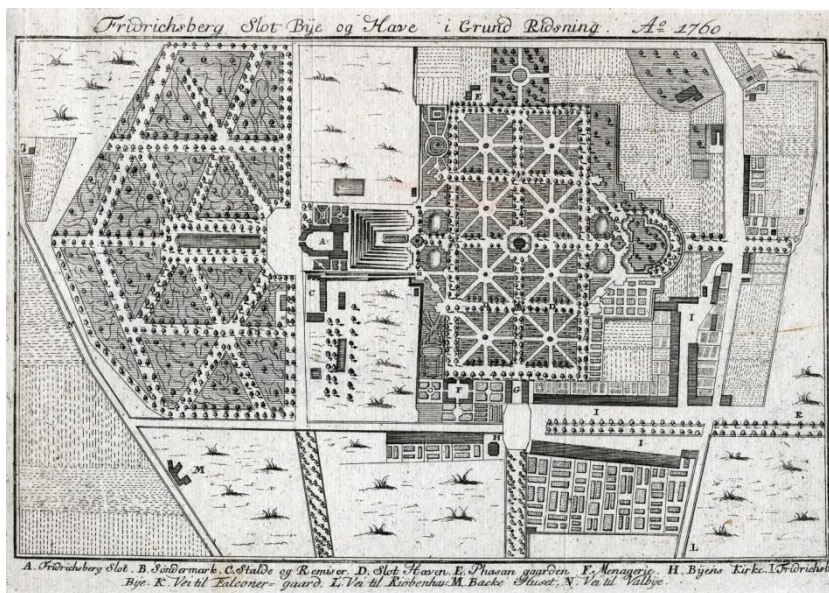
Villabyen – 1850-1890

I midten af det 19. århundrede var Frederiksberg Sogn stadig et landbosamfund som det øvrige opland til den fæstningsindespærrede hovedstad. Ude på bymarken lå gårde og landsteder og midt i sognet landsbyen ved Allégade, Bredegade, Smallegade og slottet og dets store haveanlæg. Med den forøgede indvandring der fulgte med den begyndende industrialisering var København dog blevet så overbebygget- og befolket, at den demarkationslinje, der havde forhindret byggeri udenfor søerne blev ophævet i 1852. Det ændrede billedet totalt. Inden for få årtier skød de københavnske bro- og voldkvarterer op og Frederiksberg forvandlede fra landsby til villaby.

Byen vokser frem

Tidligt udstykkede F.C. Bülow store arealer mellem Gammel Kongevej og Ladegårdsåen - den nuværende Åboulevard. H.C. Ørsteds Vej, Bülowvej og flere nye sideveje blev anlagt, og op igennem 1850'erne kom byggeriet godt i gang her, men også i området langs Vodroffsvej og nord for Godthåbsvej. Med boligbyggeriet, københavneres udflytning og indvandring fra provinsen oplevede Frederiksberg en massiv befolkningstilvækst.

I løbet af knapt 10 år var der således opstået et villakvarter, men også fabrikker og etagehuse mellem Sankt Jørgens Sø og den gamle landsby. Mens sognets befolkningstal op gennem den første halvdel af 1800-tallet kun årligt blev forøget med 3,1 procent, lå den årlige tilvækst mellem 1850 og 1860 i gennemsnit på 16,6 procent. Frederiksbergs folketal blev dermed på 10 år forøget fra knap 3.000 til over 8.000.



Det centrale Frederiksberg 1760. Til venstre Søndermarken, midt for Frederiksberg Slot og til højre Frederiksberg Have. Nederst landsbyen Frederiksberg langs Allégade, Bredegade og Smallegade. Barokhavernes alléer og akser understregede det højt hævede sommerresidensslot i midten og dermed den enevældige konges absolutte magt i samfundet. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Fra 1860 og i de følgende 30 år udstykkedes endnu flere arealer på Frederiksberg. Stadigt større områder blev bebygget, og der anlagdes en lang række nye side- og forbindelsesveje til de gamle landeveje. I samme periode forøgedes det frederiksbergske folketal nærmest eksplosivt. Befolkningstilvæksten svarede til den, der kendetegnede de nye købstæder og stationsbyer, der som

Frederiksberg også nærmest skød op på bar mark på samme tidspunkt, og blev dermed kraftigere end i både de større ældre købstæder og København, der jo i forvejen havde et vist befolkningsgrundlag.

I 1890 var befolkningstallet således nået op på 47.000 og Frederiksberg rykket op som landets næststørste by. Øst for Fasanvejene var der nu opstået sammenhængende bebyggelser i et bredt bælte fra Ladegårdsåen ned mod Gammel Kongevej, mellem Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej og mellem H.C. Ørsteds Vej og Sankt Jørgens Sø. Samlede bebyggelser fandtes desuden øst og vest for Falkoner Allé og hertil kom så den gamle landsbybebyggelse, der efterhånden voksede sammen med det nye bycentrum, der opstod syd for banegården efter åbningen af jernbanelinjerne gennem Frederiksberg i 1863. Her opførtes fattig- og hospitalsvæsenets store institutionskompleks ved Howitzvej, kommunens første folkeskoler, brandstation og rådhus, og her krydsede byens to forretningsgader, Falkoner Allé og Gammel Kongevej, hinanden.



Frederiksberg Slot set fra Frederiksberg Have i 1816. Omkring år 1800 var slotshaverne omlagt til engelske romantisk stil med snoede stier, kanaler, vandfald, grotter og andet "havenips". Det var nu guldalderen, romantikken og den gryende liberalisme, der kom til udtryk i haveanlægget. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

De nye kvarterer bestod i overvejende grad af villaer og fritliggende større huse i villastil på to-tre etager og med flere, ofte større, lejligheder beregnet på udlejning. Ikke uden grund kaldte man i 1880'erne stadig Frederiksberg for "villakvarteret". Men også andre bebyggelsesformer blandede sig i billedet - karreer med tæt etagebyggeri og store fabriksanlæg. ¹

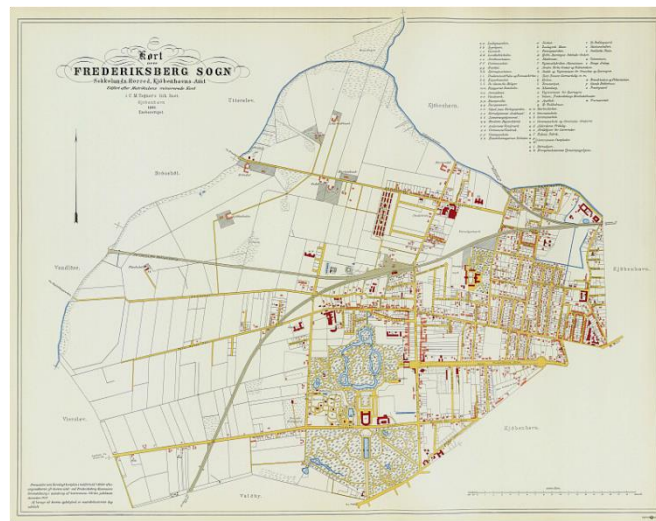
Netop sådanne industri- og arbejderkvarterer, der i særlig grad blev dominerende på de nye københavnske brokvarterer, og i de meget tæt bebyggede ældre dele af det indre Københavns bag de gamle volde, gav stødet til den såkaldte hygiejniske bevægelse med bl.a. lægerne Emil Hornemann og F.F. Ulrik og arkitekten Ferdinand Meldahl i spidsen. Herfra blev disse mørke byrums beskidte og stillestående luft set som kimen til sygdom og social elendighed, der kun kunne modvirkes af et mere åbent byggeri, som med lys, plads og renere luft ville være afgørende for sundheden. I den sammenhæng skulle både det private initiativ og myndighederne være den drivende kraft, og i første omgang burde der gives kommunerne mulighed for at regulere byggeriet strammere, således at der blev sikret mere lys og luft mellem navnlig etagehusene. ²



Frederiksberg 1812. Den landlige karakter blev fastholdt frem til midten af århundredet. (Frederiksberg Stadsarkivs KTP-samling)

Lys og luft mellem husene

Allerede efter ophævelsen af demarkationslinjen i 1852, blev behovet for en bygningslovgivning for både København og Frederiksberg da også erkendt af landspolitikerne, og i 1856 gennemførtes den første egentlige bygningslov for København. Kommissionen, der havde udarbejdet forlaget til den københavnske lov havde oprindeligt udstrakt lovforslagets gyldighedsområde til også at omfatte en del af Frederiksberg. Da regeringen af en række administrative omstændigheder i det endelige lov indskrænkede bestemmelserne til udelukkende at omfatte København, valgte den i stedet, efter at Frederiksberg skulle være selvstændig købstadskommune pr. 1. juli 1858 at fremsætte et forslag til en særlig bygningslov for byen. Den trådte i kraft samme år og i øvrigt på samme tidspunkt som købstædernes bygningslov.



Frederiksberg 1880 (Frederiksberg Stadsarkivs KTP-samling)

I motivationen bag det frederiksbergske lovforslag, der blev fremlagt i Landstinget i oktober 1857, anførtes det at: "bestemmelserne om størrelsen af det ubebyggede areal, som skal ligge til våningshuse, må anses for en af de vigtigste og mest påtrængende bestemmelser for at hindre den i Hovedstaden og en del af dens grund så almindelige og skadelige overfyldning og tætte bebyggelse. Det kan næppe være tvivl underkastet, at loven af 17. marts f.a. [Københavns bygningslov] § 65, der også angår Københavns forstæder, for så vidt har taget alt for meget hensyn til byggeforholdene inden for voldene ved kun at bestemme, at den ubebyggede del af den til et våningshus hørende grund ikke må formindskes under $\frac{1}{4}$ af hele grundens areal og at enhver gård ud til hvilken der anbringes vinduer fra værelser eller køkkener skal i det mindste indeholde 25 kvadratalen [10 m^2] ubebygget areal og ikke i nogen udtrækning have en mindre udstrækning end 3 alen [$1,9 \text{ m}$]."

Selv om den frederiksbergske bygningslov i lighed med den københavnske alene kom til at omfatte minimumsbestemmelser for bebyggelsen af de enkelte matrikler, og i vidt omfang tog hensyn til bygherrernes interesse i at udnytte deres grunde mest muligt, rummede den dog en række yderligere beføjelser. På det grundlag kunne kommunen stå noget fastere i forhandlingerne med grundejerne, ligesom loven på en række punkter var strammere end loven for København. Mens f.eks. det ubebyggede areal i København skulle udgøre en fjerdedel af det samlede grundareal, fastlagde loven for Frederiksberg et ubebygget areal på halvdelen af grundens areal og krævede tillige, at dette skulle forøges med en fjerdedel for hver etage ud over to. For gårde ud til hvilke der anbragtes vinduer fra værelser og køkkener var arealkravet på minimum 100 kvadratalen (40 m^2), ligesom der skulle være en afstand mellem bygninger på mindst 4 alen ($2,5 \text{ m}$). Ud over de større reguleringsmuligheder, bygningsloven hjemlede på Frederiksberg, gennemførte kommunen tillige i 1865 og 1882 særlige vejplaner

for bydistriktet. Planer, der sammen med bygningslovens bestemmelser, blev anvendt som rettesnor ved behandlingen af de forskellige udstyknings-sager for at sikre en mere regelmæssig bebyggelse.

Den skærpede bygningslov og kommunens vejplaner fik dermed afgørende betydning for, at Frederiksberg fik et langt mere åbent og grønt præg end de samtidige københavnske brokvarterer, hvilket dog også blev betinget af de villaservitutter, borgerskabet af egeninteresse lagde på deres ejendomme. I de områder i byen, hvor spekulationsinteresserne for alvor slog igennem, kunne hverken bygningsloven eller de kommunale myndigheders vejdispositioner hindre en uheldig blanding af industri- og boligbyggeri eller tætbebyggede arbejderkvarterer med smålejligheder og bag- og sidehuse.



Emil Hornemann (1810-1890). Læge og den drivende kraft i den hygiejniske bevægelse. Desuden stærkt engageret i filantropisk boligbyggeri, bl.a. Lægeforeningens Boliger på Københavns Østerbro (1853-1872) og den i 1865 stiftede kooperative Arbejdernes Byggeforening, der efterhånden blev ganske omfattende og var virksom både på Frederiksberg og i København. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Det gjaldt spredte grunde rundt om i byen, området mellem H.C. Ørsteds Vej og Sankt Jørgens Sø og omkring Falkoner Allé, hvor der fandtes sammenbyggede etagehuse i karreer af samme type som dem, der på samme tid var skudt op på de indre københavnske brokvarterer. Værst var situationen i det såkaldte Schönbergkvarter, der opstod mellem 1850'erne og 1880'erne. Kvarteret domineredes af fabriksanlæg, og i de relativt store karreer var lejekasernes baggårdene opfyldt af bag- og sidehuse og mindre fabriksanlæg og værksteder. Om man var her eller i en af sidegaderne til Istedgade eller på Indre Nørrebro kom ud på ét.³

Statens grønne områder

Trods de skærpede bebyggelsesreguleringer på Frederiksberg hvilede bygningsloven og kommunens vejdispositioner frem til 1890 på liberale anskuelser. Kommunen rådede ikke over større ubebyggede arealer og bygningsloven rummede ingen egentlige byplanmæssige beføjelser. Dermed havde kommunen heller ikke mulighed for at udlægge parker og grønne områder og dermed om nødvendigt at realiseres et af de andre virkemidler som den hygiejniske bevægelse under betegnelsen "byens lunger" opererede med ud fra ønsket om at skabe lys og luft i byrummet.

Som følge af den tidlige industrialisering og urbanisering i England anlagdes i de fremvoksende industribyer allerede fra 1820'erne offentlige parker og såkaldte "squares" – regelmæssige beplantede torve og frie pladser. Parkerne skulle skaffe åbenhed og frisk luft til de beskidte og tæt bebyggede byer, og samtidig give byboerne mulighed for at komme tættere på naturen og at promenerer eller udøve rekreative friluftaktiviteter i de rene og velgørende omgivelser.

Samlet en fysisk og mentalt lægende kraft, en art moralsk ressource, som særlig arbejderbørnene fra slumkvarterene i den grad havde behov for.

På dansk grund opstod tanken om at etablere "lunger" i byer første gang i København, da det i løbet af 1850'erne stod klart, at fæstningsvolde uden om den ældre og førindustrielle del af København og demarkationsterrænet mellem voldene og søerne måtte afvikles som militært område. Med risiko for at private spekulationsinteresser som på de københavnske brokvarterer også ville slå igennem her og føre til en lignende tæt og høj overbebyggelse



Frederiksberg Have set mod indgangen ved Frederiksberg Runddel i 1882. Statue af Frederik VI i midten og paradebænkene i siderne. Med Frederiksberg Haves åbning for offentligheden i 1853 fik den fremvoksende storby fra starten en mægtig promenadepark. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

rejstes ud fra den hygiejniske bevægelse metafor "byens lunger" spørgsmålet om at større eller mindre dele af fæstningsværkerne skulle udlægges til parker.

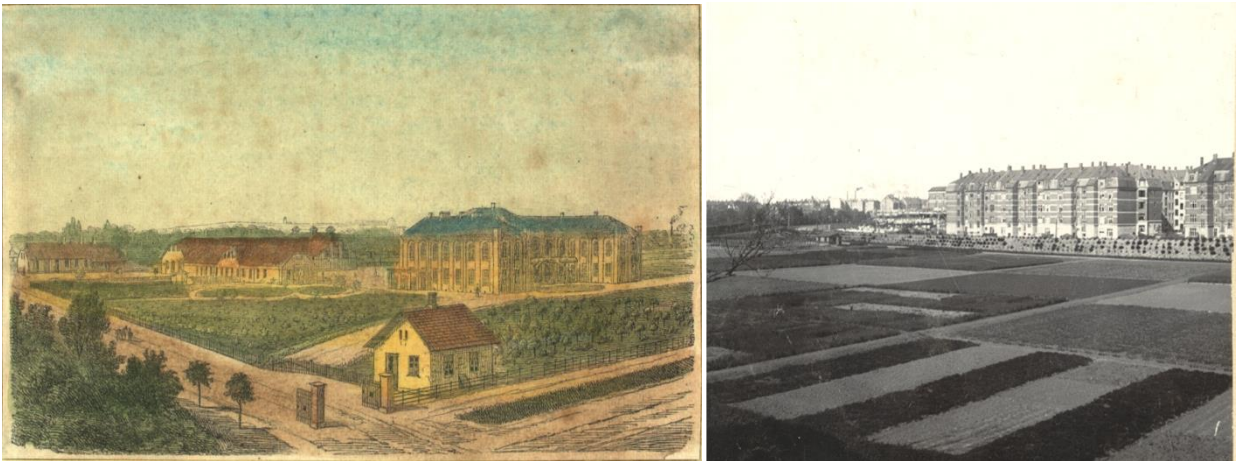
Da staten og kommunen gennem ejendomsret og pålagte servitutter havde større dispositionsmuligheder i Voldkvarteret, blev der for selve demarkationsterrænet udarbejdet bebyggelsesplaner med skærpede byggebestemmelser end i bygningsloven, så brokvarterene overbebyggelse i nogen grad blev undgået. På selve fæstningsområdet gennemførtes i årene 1870-1875 en samlet bebyggelsesplan. For at skabe et åbent område mellem de tætte bebyggelser i den indre by og på demarkationsterrænet og brokvarterene på den anden side af søerne anlagdes Voldgaderne som 19 til 32 m brede boulevarder, mens godt en tredjedel af fæstningsvoldene blev anlagt som et østligt og nordligt parkbælte – Ørstedsparken, Botanisk Have samt Østre Anlæg. På nær Tivolis område udlagdes kvartererne mellem Ahlefeldtsgade og Gothersgade og mellem Studiestræde-Kalvebod Brygge derimod til bolig- og kontorbebyggelse.⁴

For Frederiksberg var det aktuelle behov for sådanne friarealer i den sidste halvdel af det 19. århundrede i første omgang dog ikke påtrængende, da enevælden med sit sommerresidensslot og dets vidtstrakte haveanlæg allerede havde begunstiget byen med et mægtigt åndehul. Da anvendelse af Frederiksberg Slot som sommerresidens for kongefamilien ebbede ud i den første del af det 19. århundrede, overgik det i 1849 til staten, for i 1862 at blive indrettet som skole for reserveofficerer og endelig til i 1869 at blive hjemsted for Hæres Officersskole. I 1853 blev slotshaverne, der ikke siden omlægninger omkring år 1800 have undergået større forandringer, åbnet for offentligheden. Frederiksberg Have og Søndermarken blev dermed til to

store og sammenhængende parker ikke blot til glæde for den fremvoksende Frederiksberg by, men også for københavnere fra den indre by og de næsten lige så tæt bebyggede brokvarterer, der begyndte at skyde op på samme tid.

Udenfor parkerne sikrede servitutter fra slutningen af 1700-tallet Allégades karakter af landsbygade gennem opretholdes af de gamle byggelinjer fra Ny Amagers anlæggelse i 1651 og bestemmelser om, at forhaverne alene måtte anvendes til haveanlæg, mens Frederiksberg Allé fremstod som den brede beplantede avenue til slottet den var anlagt som i 1703. Alt i alt blev den historiske enhed, som 1600-tallets landsby i Allégade og enevældens slotshaver og tilkørselsboulevard udgjorde, én stor "bylunge", der kunne sikre industrisamfundets nu to hovedstadsbyer ren luft og et attraktivt udflugtsmål.

Skønt bybebyggelsen på den østlige del af Frederiksberg havde staten samtidig her erhvervet landstedet Roligheden og et tilhørende 40 ha stort bredt bælte, der lige nord for den senere Grundtvigsvej strakte sig helt frem til Ladegårdsåen. Hermed blev det centrale Frederiksberg, men også det nord for liggende københavnske Nørrebro sikret et vidstrakt friområde, der tillige kom til at fungere som en stor "bylunge". På den sydligste del af området opførtes i 1858 efter tegninger af M.G.B. Bindsbølls det første bygningskompleks for Den kongelige Veterinær- og Landbohøjskole (KVL). Mod syd, øst og nordøst blev komplekset, der også bestod af ridebane og lavere bygninger, omgivet af større haveanlæg, der både fik undervisningsformål og samtidig skulle forskønne lærestadens, og til en vis grad også fungere som offentlig park. Arealerne vest for og hele området nord for haveanlæggene og den nuværende ydre del af Thorvaldsensvej blev derimod udlagt som lærestadens forsøgsmark helt frem til Rolighedsvej.⁵



Til venstre: Landbohøjskolen set fra indkørslen fra nyanlagte Bülowvej i 1859 – året efter indvielsen. Mest af alt mindede den nye lærestad om en af provinsens herregårde med hovedbygning, stald- og avlsgårde omgivet af haveanlæg og hovedgårdsmarker – her forsøgsmarker. Til højre: Udsnit af Landbohøjskolens forsøgsmark i 1901. I baggrunden den nyopførte etagebebyggelse ved N.J. Fjords Allé syd for Rolighedsvej. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

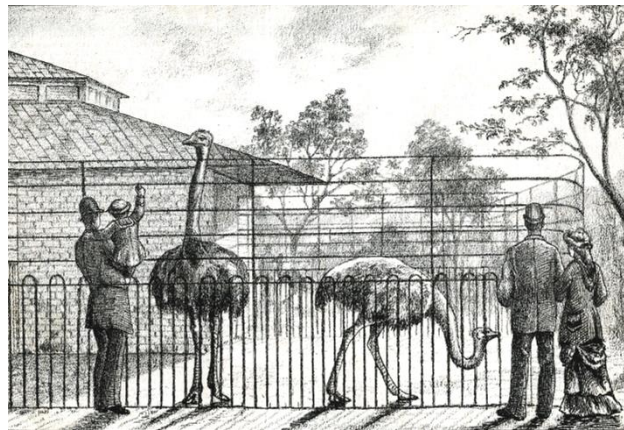
På vejens nordside opførtes 1857-1859 med et stort tilknyttet haveanlæg Københavns Sygehjem, som efter den store koleraepidemi skulle give almindelige københavnere pleje efter en af de sygdomme, som den hygiejniske bevægelse netop så som konsekvensen af den stillestående og beskidt luft i det indre København bag voldene. Vest for lå landstedet Roligheden fra slutningen af 1700-tallet, hvis hovedbygning og avlsgård tillige var omgivet af haver, der ligesom sygehjemmets have strakte sig helt ned til Ladegårdsåen.⁶

Udover statens store friarealer bidrog det private initiativ også til at sikre Frederiksberg og dermed hele hovedstaden rekreative områder. Efter i en kort årrække at have haft have på det københavnske Østerbro lagde Det kgl. Danske Haveselskabs i 1837 et nyt haveanlæg på en 3

½ tdr. land smal og irregulær grund ved den sydøstligste del af Frederiksberg Allé – den nuværende Haveselskabets Vej. Med fremvæksten af det syd for liggende københavnske Vesterbro blev haven efterhånden generet af kulrøg fra bydelens fabrikker, boliger og dennes beboeres tyveri af frugt. Selskabet besluttede derfor at flytte længere ind på det grønne og fredelige Frederiksberg og kunne i 1883 forpagte de oprindelige driveri-, frugt- og køkkenhaver, der var blevet overflødige efter Frederiksberg Slot mistede sin betydning som sommerresidens for kongefamilien, og siden havde været udlejet til private handelsgartnere. Arealet, der lå ved Runddelen og ned langs Pile Allé, udgjorde 12 ½ tdr. land, men da haveselskabet i første omgang kun havde behov for de 2 ½ tdr. land, blev resten udlejet til handelsgartneri, for fra 1913 at blive inddraget til selskabets kolonihaver – de såkaldte medlemshaver.

Også andre steder i udkanten af Frederiksberg Have havde private fået overdraget arealer. Først Josty etablissement tæt ved haveselskabets areal og 1859 det sydvestlige hjørne af haven til Zoologisk Have (ZOO). Havens anlæg udvides efterfølgende og omfattede i 1870'erne 3 tdr. land, der på det tidspunkt husede 51 arter pattedyr i 83 eksemplarer og 125 fuglearter i 350 eksemplarer og årligt modtog tæt ved 150.000 besøgende.⁷

Udover statens parker og haver i den østlige bebyggede del af byen, måtte det landlige vestlige Frederiksberg i den sidste halvdel af det 19. århundrede ligeledes henregnes til "byens lunger". Her lå nogle af de landsteder med store haver, der var skudt op i slutningen af 1700-tallet og i begyndelsen det følgende århundrede. De var opført af enevældens og merkantilismens mest velstillede københavnske højborgerskab for, at familierne om sommeren kunne komme ud af den indeklemte hovedstad, mens den ofte tilhørende landbrugsjord i vinterhalvåret blev drevet af forpagtere.⁸



Mærkelige dyr fra en meget fjern verden beskues med undren i Zoologisk Have i 1881. I 1859 fik ZOO den sydvestlige bid af Frederiksberg Have og blev siden et stort rekreativt område for både Frederiksberg og København og siden for hele hovedstadsmetropolen. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

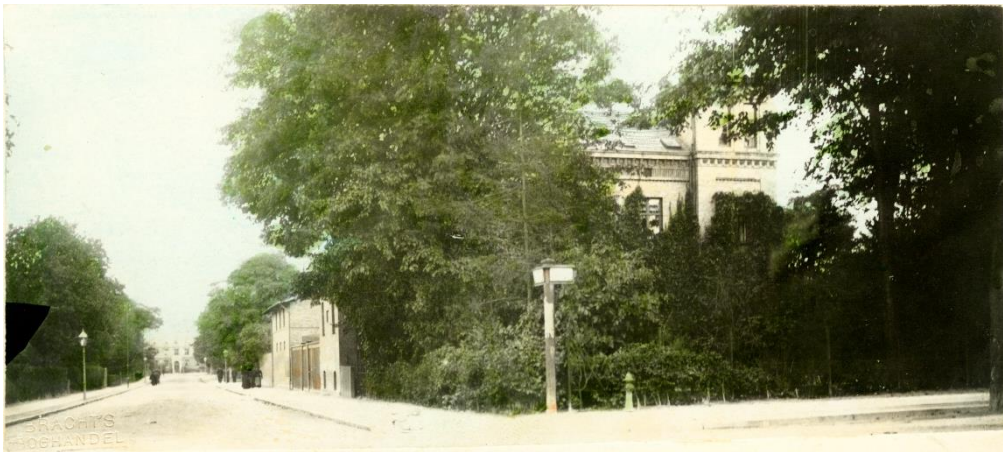
Kærnefamiliens villa og dens have

Også de ganske vidtstrakte villakvarterer, der voksede op, da Frederiksberg udviklede sig fra til et bysamfund i dens sidste halvdel af det 19. århundrede, måtte med den lave og åbne bebyggelse og de rigt beplantede haver betragtes som de "lunger", der var med til at give byen frisk luft. Sammen med villabyggeriet i Rosenvængekvarteret på det københavnske Østerbro hørte de til de første borgerlige villakvarter i Danmark. Trangen til at søge væk fra det indre København bag voldene og ud til den friske luft var for beboerne i villakvarterene den samme, som for familierne på landstederne 50-100 år før, men villaerne var helårsboliger, opført i et langt større antal, og beboet af industriborgerskabets grosserer, fabrikanter og direktører eller højere statseembedsmænd.

Villaen blev som boligform samtidigt udtryk og den ideelle ramme for industrisamfundets fremvoksende kernefamilie med den udarbejdende mand, den hjemmegående frue, børnene og eventuelle tjenestefolk som de grundlæggende elementer. Med den nøje adskilles mellem produktions- og arbejdsliv på fabrik eller kontor og det mere isolerede privat- og familieliv, fremstod kernefamilien som den mest trygge, idylliske, hyggeligste, kærligste og isolerede ramme, hvor man kunne opholde sig udenfor det omgivende samfunds udfordringer. Disse værdier afspejlede sig i villaernes indretning i form af stueetagen som kernefamiliens opholds- og samlingsbase med herreværelse, to eller flere stuer og havestue med adgang til haven som én enhed, og med køkken og tilhørende pigeværelse mere adskilt fra "privaten" anbragt på en anden etage eller i kælderens og med soveværelser på førstesalen.

Med villaerne og de tilhørende havers nøje adskillelse med hække eller hegn understregedes kernefamiliens og dens privatsfære yderlige, ligesom haverne og førstesalenes balkoner signalerede, at villaernes beboere i overensstemmelse med tidens hygiejniske tankegods også levede et godt og sundt liv langt fra overbyggede kvarterer, hvor lys og luft ikke trængte ind og hvor den sociale elendighed trivedes.

Med den nære forbindelse til den hygiejniske bevægelse så tidens borgerlige og progressive sociale reformatorer, da også villaformen som den ideale boligform for alle sociale klasser, hvor den frie adgang til den sunde friske luft, blev kombineret med den ideale familielivsform-kernefamilien. At stat eller kommune stod bag boligbyggeri af den karakter var i lyset af tidens herskende liberalisme udelukket, man stillede velmenende borgere kapital eller ekspertise til rådighed kunne der på den måde i større skala etableres gode, sunde og billigere boliger for arbejderklassen. Den ville herved blive tilpasset den trygge kernefamilielivsform og tilskyndet til social sikring via private sociale opsparings- og forsikringsordninger. Social elendighed og sygelighed, den deraf følgende udbredte drikfældighed og den på sigt samfundstruende inerti kunne dermed modvirkes.



År 1900: Et kig fra Bülowvej ned ad Kastanievej – en af vejene i de ældre villakvarterer på den østlige del af Frederiksberg (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Dette tankegods slog an og manifesteredes sig i hovedstaden i den sidste halvdel af det 19. århundrede ved dannelsen af en række filantropiske byggeselskaber og den kooperativt anlagte Arbejdernes Byggeforening. Selv om dette byggeri inden år 1900 samlet kun kom til at tegne sig for mindre end 5 procent af den samlede boligmasse, blev der alligevel i hovedstaden i perioden ad den vej skabt en række gode boligmiljøer. Udover Arbejdernes Byggeforenings lille klynge huse i Schönbergkvarteret blev De classenske Boliger det mest markante eksempel på Frederiksberg. Selv om bebyggelsen senere blev forkæret, repræsenterede den i samtiden en afgørende nydannelse. 324 boliger anbragt i 24 to etagers rækkehuslignende blokke udlagt i fire parallelle rækker adskilt af småhaver og beplantede tilkørselsveje og i midten af komplekset et stort haveanlæg, der omgav en større bygning

med vandværk, dampvaskeri og et par dagligvarebutikker. Som det formuleredes i Illustreret Tidende ved en præsentation af projektet i februar 1867: "Ved anlægget tages ethvert muligt hensyn til renlighed og hygge".⁹ Den hygiejniske bevægelses og kernefamiliens værdgrundlag smeltede tydeligvis sammen i De classenske Boliger, der samtidig ydede sit bidrag til "byens lunger" på Frederiksberg.¹⁰

Kommunen følger op

Selv om der som anført opstod store fabriksanlæg og kvarterer med karreer med høje og tæt bebyggede lejekaserner, levede Frederiksberg mod slutningen af det 19. århundrede op til de forestillinger den hygiejniske bevægelse havde om en moderne industriby med hensyn til adgang til lys og frisk luft. Bygningslovens bestemmelser og de kommunale vejdispositioner havde i nogen grad sikret disse mål, og hertil kom navnlig byens store "lunger" – de statslige haveanlæg og haverne i de udstrakte villakvarterer.

At Frederiksberg nok som den eneste af tidens store danske byer med sin åbne og grønne karakter var i overensstemmelse med disse idealer stod det tidligt klart for kommunen, at denne trods de nævnte begrænsede byplanmæssige dispositionsmuligheder så vidt som muligt måtte følge op i takt med byens hurtige udbygning. Da beplantede, og gerne brede, veje i samtiden blev anset for en art lungefunktion, der kunne bidrage til at skabe frisk luft i byerne, og da det samtidig var en større æstetisk oplevelse af promenere i sådanne gaderum, besluttede kommunalbestyrelsen i efteråret 1872 at indrette en indhegnet planteskole til opelskning af allétræer på en del af fattig- og hospitalsvæsenets grund ved dettes institutionskompleks ved Howitzvej. Formålet var at tilplante nyanlagte kommunale veje med vejtræer, ved private veje at tilbyde grundejerne tilsvarende vejbeplanning og at sikre erstatning af ældre og truede træer på de veje, der allerede var beplantet.

Efter at planteskolen kom i drift og havde fået træer af passende størrelse til udplantning gennemførtes en større og mere konsekvent beplantning af nye både kommunale og private veje med forskellige sorter af vejtræer, der i vækst og fremtræden passede bedst til de enkelte vejes bebyggelse. Sideløbende erstattedes et større antal vejtræer andre steder i byen, samtidig med at både kommuneingeniøren og kommunalbestyrelsen afviste stort set alle henvendelser om rydning af eksisterende vejtræer uanset vejenes størrelse og betydning, og argumenter om gener for færdsel og skygge på vejbanen. Ved afvisningen af de enkelte henvendelser om trærydninger brugte kommunalbestyrelsen ofte stærke vendinger, som "vandalisme" og "skamfering", og fremhævede at selv om vejtræerne måske i nogle tilfælde kunne genere nogle beboere, ville de ved en rydning være et savn for andre – og dermed for borgerne og byen som helhed. Trærydninger kunne blive nødvendige ved udvidelse af de største gennemgående veje, men frem til slutningen af århundredet fandt kommunalbestyrelsen dette kun aktuelt i få tilfælde.¹¹



Et kig fra Gl. Kongevej ned ad Bülowvej med tæt beplantede vejtræer i 1910. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Storbyens lunger – 1890-1914

I årtierne omkring århundredskiftet tog byvæksten yderligere til på Frederiksberg, der nu udviklede sig fra villaby til storby. Byen begyndte at brede sig yderligere mod vest og nordvest, og nåede i 1914 næsten 100.000 indbyggere. Med en årlig gennemsnitlig befolkningsforøgelse på 5,8 procent lå Frederiksberg stadig i spidsen i forhold til landets øvrige storbyer og København, der i disse år "kun" kunne opvise en årlig befolkningstilvækst på 1,4 procent.

Storbyen vokser frem

Kvartererne mellem Gammel Kongevej, Frederiksberg Allé og kommunegrænsen mod både syd og nord samt det store område øst for linjen Pile Allé, Allégade og Falkoner Allé udbyggedes fra 1890'erne. I samme periode begyndte nye sammenhængende bydele at vokse frem vest for Fasanvejene og særligt i Sindhvile- og Mariendalskvartererne - altså området mellem byens centrum, Nylandsvej, Godthåbsvej og kommunegrænsen mod nord. Efter århundredskiftet og frem til tiden omkring 1. verdenskrigs afslutning blev de to kvarterer bygget færdig, således at det meste af byen øst for Fasanvejene på dette tidspunkt var udbygget.

Fortættet byvækst

Selv om der også opstod nye villakvarterer, ændrede Frederiksberg karakter efter 1890. Selvstændige fabriksområder voksede frem, og ved de ældre veje fortrængtes villaerne i mange tilfælde af høje huse, ligesom de fleste nye kvarterer kom til at bestå af etagebyggeri. Det drejede sig om ejendommene med store herskabelige lejligheder i kvartererne omkring Frederiksberg Alle og fem etages lejekaserner i karrébebyggelser med relativt små lejligheder i Svømmehalskvarteret og dele af Mariendalskvarteret.



Frederiksberg omkring år 1900 (Frederiksberg Stadsarkivs KTP-samling)

Storbypræget blev særlig tydeligt langs de større veje som Gammel Kongevej og Falkoner Allé, der nu fremstod som gennemgående forretningsgader omkranset af sammenhængende etagehuse med et utal af småbutikker i stue- eller kælderetagerne og en livlig trafik af fodgængere, cyklister og elektriske sporvogne. Den sydlige del af Falkoner Allé indgik desuden i Frederiksbergs bycentrum, der var vokset frem mellem den gamle landsby og banelinjen, med rådhus, brandstation, flere kommuneskoler og andre kommunale institutioner samt byens banegård.

Selv om slotshaverne og de frie og grønne anlæg omkring KVL bevarede den oprindelige udstrækning, blev deres andel af det bybebyggede areal frem mod første verdenskrig væsentlig mindre både på Frederiksberg og medregnet de nærmest beliggende dele af københavnske Nørre- og Vesterbro. Hertil kom det store antal nye forurenedede fabriksanlæg, og det forhold at etagebebyggelserne i stor udstrækning nu dominerede nybyggeriet, og endda gjorde indhug i villakvartererne i de ældre østlige bydele. Da Frederiksberg ikke omfattede yderlige historisk overleverede eller naturskabte friarealer og forventelig ville være helt udbygget indenfor få årtier blev byvæksten og navnlig dens mere fortættede karakter i tiårene omkring århundredskiftet en udfordring i forhold til den hygiejniske bevægelses forestillinger om byernes åbne bebyggelse med adgang til lys og frisk luft.¹²

Nye byplanmæssige strømninger

Til trods for at den miasmatiske teori om den forpestede lufts betydning for sygdom i medicinsk henseende i slutningen af det 19. århundrede fortrængtes af den bakteriologiske teori, blev den hygiejniske bevægelses tankegodt fastholdt i den brede offentlighed, når det drejede sig om byrummets indretning. Den åbne og lave bebyggelse, de beplantede brede gade, avenuer og boulevarder og parkerne blev forsat anset som afgørende for at skaffe byen lys, ren og frisk luft og dermed sundhed. Metaforen byens lunger levede således videre, og blev omkring århundredskiftet underbygget med byparkens betydning for byboernes behov for nærhed til naturen, idrætsudøvelse og andre friluftaktiviteter, der disciplinerede og styrkede kroppen.¹³

Tankegodset indgik tillige i teorierne bag den moderne byplanlægning, der som reaktion på den tidlige industrialismes planløse urbanisering på samme tid blomstrede op i Tyskland og England. Fremtidig byvækst som radiale forstadsbånd om de ældre koncentriske opvoksede byer, blev herfra set som en af løsningerne på regionalt plan, mens byernes indre i fremtiden skulle være præget af åbenhed, lys, luft, en skarp zoneopdeling efter bebyggelsesarter og grønne områder. Som det udtryktes i Salmonsens leksikon i 1915 angav byplaner: "først og fremmest en passende fordeling af bebyggede og ubebyggede arealer, klare bestemmelser om gadernes bredde og bygningernes højde ... og rigelig anvendelse af åbne pladser, enten beplantede som sunde luftbælter eller udlagt til handelstorve eller til forpladser til offentlige bygninger".¹⁴ Da disse plantanker samtidig blev anerkendt både blandt byernes socialliberale og socialkonservative partigrupper og i det hastigt fremvoksende socialdemokratiske parti, var grundlaget skabt for, at kommunen kunne komme til at spille en langt mere aktiv rolle i tilrettelæggelsen af byens fysiske udvikling.¹⁵



Til venstre: Anlægget i etagebebyggelsen mellem Mynstersvej og Nyvej set fra Martensens Allé i 1919. Til højre: Det nyudlagte anlæg ved Danas Plads i 1908. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Bygge- og boligsagen politiseredes således fra slutningen af 1890'erne og blev som i andre store byer et hyppigt tilbagevendende emne ved kommunalbestyrelsens forhandlinger. At byernes

tidligere planløse overbebyggelse måtte modvirkedes gennem en stramme kommunale regulering, erkendtes af både de borgerlige partigrupper og Socialdemokratiet, som dog også så problemet og arbejdernes dårlige boligforhold som udtryk for klassesamfundet ulighed. Følgelig kunne bebyggelsesreguleringerne i den socialdemokratiske optik ikke stå alene, men måtte suppleres med det offentliges indgriben på boligmarkedet gennem kommunalt boligbyggeri og kommunal og statslig støtte til byggeforeninger.

Selv om partierne i første omgang her stod længere fra hinanden, valgte kommunen fra 1899 som et nyt socialt initiativ at understøtte den nystiftede Frederiksberg Arbejderes Byggeförening, der tillige fik del i de ny statslån til byggeforeninger og opførte 7 enkelthuse og 45 dobbelthuse syd for Peter Bangs Vej – Den hvide By. I 1905 var kommunen engageret i opførelsen af to fritstående boligblokke på Mariensdalsvej vest for Nordre Fasanvej – de såkaldte Mønsterhuse. Endelig indledte kommunen i 1912 forhandlinger om understøttelse af den koloni af haveboliger, som planlagdes ved den yderste del af Finsensvej af Frederiksberg kommunale funktionærers boligforening.¹⁶

Skærpet kommunal bebyggelsesregulering

Sideløbende med de første sociale og økonomiske velfærdsinitiativer, der gennemførtes i andre af de største byer og på statsplan, og markerede overgangen fra natvægterstat til liberal socialhjælpsstat, skete der således også på Frederiksberg frem til første verdenskrig et væsentligt skift i bygge- og boligpolitikken.

Nye reguleringsinstrumenter

Hvad angår bebyggelsesreguleringens regelsæt resulterede tiden i en ny sundhedsvedtægt og en revideret bygningslov. Frederiksbergs bygningsloven fra 1890 var ganske vist en videreførelse af den i øvrigt skærpede københavnske bygningslov fra 1889, men rummede i forhold til denne en række yderligere indskrænkninger i byggefriheden. Kravene til det ubebyggede grundareal, gårdareal samt bygningsafstand blev forøget, gadebredden fastsattes til min. 30 alen ved nyanlæg, og bygningshøjden måtte ikke overstige 5 etager i nybyggeriet – i København kun 20 alen og en bygningshøjde på op til 6 beboelseslag.



Anlægget mellem etagehuskarreerne mellem N.J. Fjord Allé og Dr. Abildgaard Allé syd for Rolighedsvej. Foto fra 1949. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Trods de strammere lovbestemmelser havde kommunen i mangel af byplanmæssige beføjelser under forberedelsen af den nye bygningslov forsøgt at få indføjet forbud mod side- og baghusbebyggelser, samt muligheder for at udlægge særlige zoner for bestemte bebyggelsestyper. Da Justitsministeriet ikke ville gå ind på det, tog kommunen sagen i egen hånd. Allerede i 1881 havde kommunen udarbejdet en vejplan, der omfattede mere end 50 nye kommunale veje. Den blev i de følgende år styrende for de vejanlæg, der gennemførtes, og øvede dermed også indflydelse på karréudformningen, og på hvorledes karréerne kunne bebygges i forhold til de begrænsninger, bygningsloven lagde for afstand mellem bygninger og det ubebyggede areals størrelse.

Ved behandling af de enkelte byggesager udlod Bygningskommissionen således at give bygningstilladelse, før vejudvalget havde fundet de nye private veje i overensstemmelse med vejplanen, og vejudvalget førte selv forhandlinger med ejerne af større ubebyggede områder for at sikre planen og en ensartet bebyggelse.¹⁷ Kommunen tilbød ved disse forhandlinger at godkende private veje, at overtage sådanne eller at anlægge nye private veje og kloaker på gunstige vilkår under forudsætning af, at ejerne respekterede de senere servitutpålagte bebyggelsesplaner, der blev opnået enighed om.

Da kommunen altid skulle godkende nye private veje, og selv overtog et stort antal private veje og efterhånden selv anlagde langt de fleste af de nye, fik den på denne måde instrumenter til regulering af bebyggelsen. For i endnu højere grad at styre den fremtidige bebyggelsesudvikling i den vestligste del af byen opkøbte kommunen desuden i 1898 de såkaldte Reebergske grunde - 60 tdr. land mellem Finsensvej og Roskildevej. I samme område købtes 1905 yderligere 31 tdr. land, og i de følgende år gennemførtes tilsvarende opkøb, bl.a. 10 tdr. land ved Godthåbsvej/Tesdorpsvej i 1908.



Til venstre: Udsnit af Langelands Plads i 1915. Til højre: Langelands Plads i 1946 - før den store omlægning. I midten musikpavillionen. Til højre en af de mange beskyttelsesbunkers, der i den sidste del af besættelsestiden anlagdes i byens parker og anlæg. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Vej- og bebyggelsesplaner

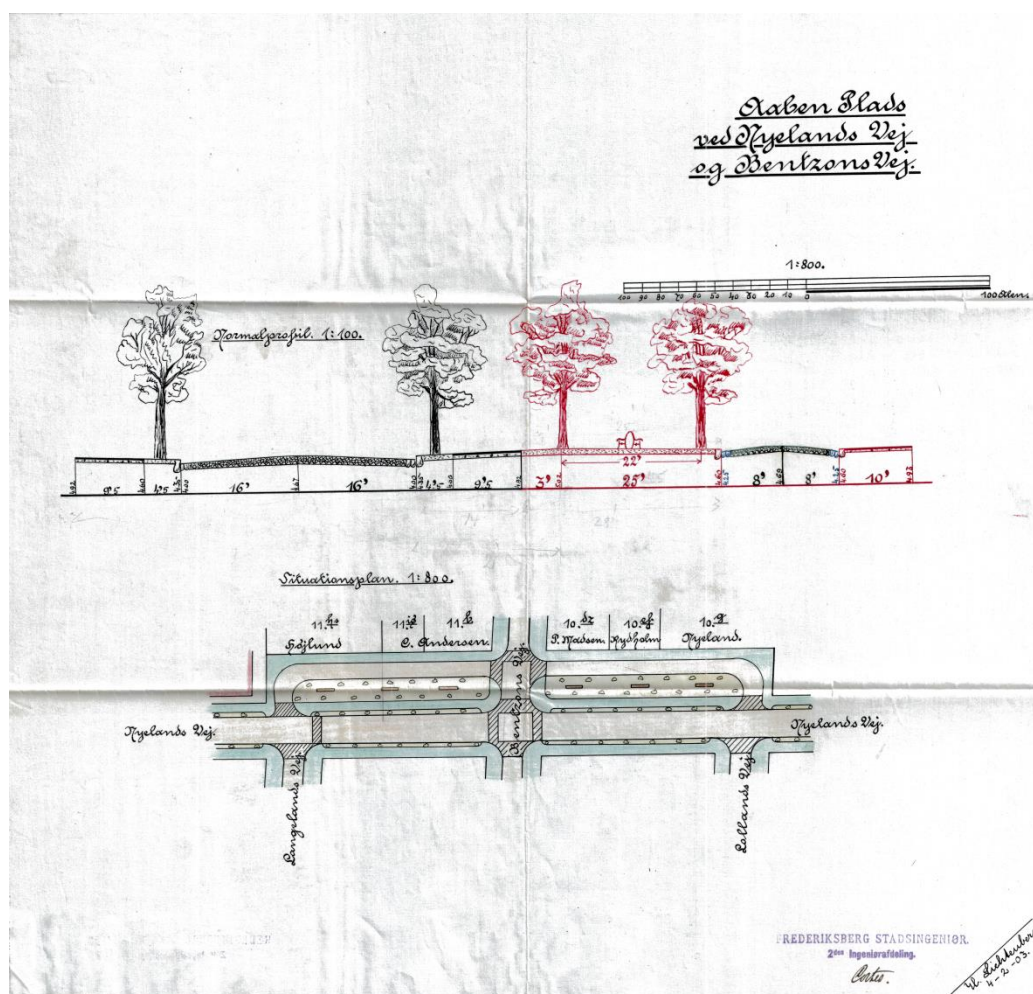
Reguleringsinstrumenterne benyttedes allerede så småt ved bebyggelsen ved Poul Møllers Vej og Steen Blichers Vej i slutningen af 1870'erne, og blev i stigende grad taget i anvendelse i årtierne frem mod 1. verdenskrigs udbrud. Ad den vej gennemførtes bebyggelsesregulering af en række kvarterer i den ældste del af byen øst for linjen Falkoner Allé, Allégade og Pile Allé, hvor vej- og bebyggelsesplanerne dog kun kom til at omfatte mindre områder som følge af den bebyggelse og de veje, der var der i forvejen.

Arealerne mellem Carit Etlars Vej, Frederiksberg Allé, Kingosgade og ned til grænsen til Københavns Vesterbro og ved Dr. Priemes Vej, Maglekildevej og Hollændervej øst for den gamle landsby i Allégade udlagdes til områder med et højt og relativt tæt etagebyggeri. Mellem Vesterbrogade, Pile Allé og kommunegrænsen opførtes ligeledes høje etagehuse, men som noget nyt åbnedes her de enkelte karréers randbebyggelse af flere mindre passager for at skabe mere lys og fisk luft til bebyggelsen. Samme mønster gik igen ved etagebyggeriet syd

for Rolighedsvej ved N.J. Fjords Allé, L.I. Brandes Allé og Dr. Abildgårds Allé samt mellem Mynstersvej og Nyvej syd for Gammel Kongevej.

Større indvirkning fik kommunens bebyggelsesregulering i de store nye kvarterer, der skød frem i årtierne omkring århundredskiftet. I Mariendalskvarteret blev der etableret en nogenlunde adskillelse af bebyggelsesarterne, således at den sydlige del langs Holger Danskes Vej blev udlagt til etageejendomme, mens den østlige del mellem Kronprinsesse Sofies Vej og Falkoner Allé blev forbeholdt villabebyggelse. I kvarterets vestlige del mellem Kronprinsesse Sofies Vej og Nordre Fasanvej udlagdes store sammenhængende grundarealer til industribyggeri, men bebyggelsesreguleringen kunne ikke her hindre, at den øvrige del af området bebyggedes med etagebyggeri.

Syd for i Sindshvile-Svømmehalskvarteret lykkedes det derimod at koncentrere industribyggeriet på de store grunde nord for banegårdens sporområde, og i det væsentligste at undgå større fabriksanlæg i den øvrige del af kvarteret. De bredere gader blev i lighed med de ydre dele af Københavns brokvarterer lagt så tæt, at karréerne blev så smalle, at egentlig baggårdsbebyggelse blev umuliggjort. Endelig blev de enkelte karréers randbebyggelse med etagehuse flere steder brudt op af mindre passager til gårdene, hvorved der kunne trænge lidt mere lys og luft ind i de enkelte smalle karréers gårdrum.



1903: Den tekniske Forvaltnings udkast til anlægget ved Nyelandsvej og den senere Godthåbskirken. (Journalsag, j.nr.477 C/1906, 1898-1906, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10])

Lige vest for Fasanvejene, hvor byggeriet også kom i gang før 1. Verdenskrigs udbrud, voksede fabriksanlæg op langs Frederikssundsbanen og Vestbanen. Den store grund mellem Nylandsvej og Godthåbsvej blev fra 1903 udlagt til Forsørgelses- og Hospitalsvæsenets nye store institutionskompleks med hospital, fattighus, arbejdsanstalt, sygestiftelse, børneoptagelsehjem og alderdomshjem. Vest for Søndre Fasanvej, syd for Roskildevej og nord for ved Kongensvej, Dronningensvej og Kronprinsensvej udlagdes to større områder med villaer. Fra kommunens side var det oprindeligt planen, at sidstnævnte villakvarter skulle strække sig ned til Solbjerg Kirkegård, men da det ikke lykkedes at få planen igennem over for nogle af grundejerne, blev Frederiksvej og Mathildevej på en underlig umotiveret måde bebygget med etagehuse med 5 etager trods det omgivende villakvarter og det store grønne område, som kirkegården udgjorde.¹⁸

Vejtræer og offentlige anlæg

Trods den forstærkede, men også fortættede byvækst i årtierne omkring århundredskiftet lykkedes det kommunen i de nye kvarterer gennem reguleringerne i højere grad at adskille bebyggelsesarterne og skabe et i forhold til tidens målestok relativt åbent etagebyggeri, hvor lys og luft kunne trænge ind. Men også på andre områder gik kommunen videre for i overensstemmelse med tidens nye byplanmæssige strømninger at sikre byens "lungefunktion"

Den udvidede beplantning

Allerede i 1870'erne havde kommunen påbegyndt beplantning på nye veje, og i stærke vendinger samtidig modsat sig rydning af eksisterende vejtræer, hvor sådanne fandtes. I årtierne omkring århundredskiftet fastholdt kommunalbestyrelsen denne modstand og anførte ved flere lejligheder, at fjernelse af vejtræer ville være ødelæggende for byens landskabelige præg. Træer, der var ved at gå til af ældre måtte naturligvis fjernes, men nyplantning skulle derefter finde sted. I visse tilfælde kunne beskæring komme på tale, ligesom man stillede sig åben overfor erstatning af gamle store træer med nye af lavere vækst.¹⁹

Som følge af den stærke trafik på Falkoner Allé rejstes i efteråret 1891 spørgsmålet om rydning af vejtræerne nord for jernbanelinjen. Fra kommunalbestyrelsens side var holdningen den samme, idet sagen måtte ligge indtil en egentlig udvidelse af alleen var nødvendig. Men spørgsmålet gav anledning til mere generel drøftelse af vejtræernes betydning. Flere kommunalbestyrelsesmedlemmer fremhævede den værdi, FalkonerAlléens og de øvrige vejes træbeplantning havde i hygiejniske henseende og for Frederiksbergs udseende. Vejtræerne var karakteristiske for Frederiksberg og havde stor betydning for byens borgere, men også for "den store strøm", der om søndagene søgte til Frederiksberg fra de københavnske brokvarterer. Beplantningerne fristede i det hele taget mange til at flytte til byen.



Der arbejdes i skolehaven ved Skolen på la Cours Vej i sommeren 1920. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

På grundlag af debatten besluttede kommunalbestyrelsen, at stadsingeniøren skulle udarbejde forslag til "en plan for en udvidet beplantning". Planen skulle lægge op til en mere gennemgribende udplantning af træer ved byens hoved- og sideveje, og stadsingeniøren skulle ved de kommende vej- og bebyggelsesplaner fremme denne sag, og så vidt muligt tilvejebringe "partier" – "squares" – som det udtryktes med direkte henvisning til de åbne pladser og torve, der tidligere var blev udlagt i de engelske industribyer.²⁰

Året efter i 1892 fremlagde stadsingeniøren planen, der i første omgang ville indebære udplantning af vejtræer på næsten 7 km af kommunens egne veje. Planen omfattede ikke tæt bebyggede ældre veje med en bredde af 20 alen og ældre villaveje, hvor forhaverne i forvejen var beplantet med store træer, og hvor vejtræerne vil komme til at stå for tæt på disse og give skygge i hus og have. Til gengæld anbefalede planen i hovedsagen bevaring af træer ved allerede beplantede veje og beplantning af nye villaveje med langsomt voksende træer, hvor beplantninger fandtes i forhaverne og af veje med en bredde på 25-30 alen, herunder ved gader og veje med høj randbebyggelse af etagehuse. Af større veje og gader pegedes på en umiddelbar beplantning af Rolighedsvej, Smallegade fra Andebakkedammen til Fasanvej, Bredegade, Hollændervej, Forchammersvej, Nordre Fasanvej, Godthåbsvej, Peter Bangs Vej, Vodroffsvej, Niels Ebbesens Vej og H.C. Ørsteds Vej.²¹

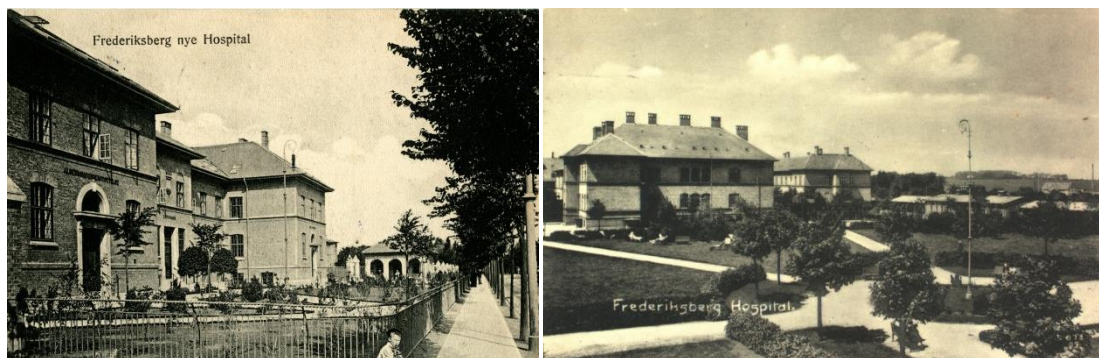
I de følgende år iværksattes planen for den udvidede beplantning i fuldt omfang og udbyggedes siden. Planen luftede dog muligheden for en fremtidig rydning af træerne på Falkoner Allé og Gammel Kongevej, som følge af nødvendige udvidelser af vejbanen og anlæggelse af dobbeltspor for sporvognene. Dette skete i foråret 1898 i forbindelse med sporvejenes elektrificering og oprettelsen af det halvkommunale Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitetsaktieselskab.²²



Forsørgelses- og hospitalsvæsenets institutionskompleks nord for Howitzvej påbegyndtes i 1863 og var den første kommunale institution, der allerede fra starten blev omgivet af større haveanlæg. Her ses kompleksets hospitalsbygning med have fra 1885 en vinterdag i år 1900. Komplekset blev opgivet, da institutionen 1903 flyttedes til den meget store grund mellem Nylandsvej og Godthåbsvej vest for Nordre Fasanvej. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Anlæggene

Udover den storstilede udplantning af vejtræer rummede planen for den udvidede beplantning af byen fra 1892 tillige forslag om udlæggelse af egentlige havepartier - et element i planen kommunalbestyrelsen særligt ønskede fremmet. Da nyt etagebyggeri begyndte at vinde stærk indpas i den østlige del af byen, hvor der var store ældre villakvarterer eller oprindelig planlagt tilsvarende nybyggeri, blev det for kommunen tidligt afgørende, at der i de bebyggelsesplaner man her aftalte med de private grundejere ikke alene blev givet bestemmelser om en mere åben etagebebyggelse, men også indgik haveanlæg, som kunne give lys og frisk luft til de kommende mere tæt bebyggede områder.



Til venstre: Haveanlæg foran Forsørgelses- og Hospitalsvæsenets administrationsbygning (en art rådhusanneks) på væsenets nye store grund vest for Nordre Fasanvej i 1906. Til højre: Hospitalsdelen af nye institutionskompleks vest for Nordre Fasanvej i 1914. Lave blokke omgivet af pyntelige haveanlæg var udtryk for tidens nye strømninger i hospitalsbyggeriet. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Efter bebyggelsesplanerne for de nye karréer syd for Gammel Kongevej udlagde kommunen, således i takt med at byggeriet voksede frem i årene 1895-1904 et 250 meter langt tværgående havebælte gennem karréerne mellem Mynstersvejs vestsider og Nyvejs østsider. Anlægget bestod på den længste strækning af fortov langs beboelsesejendommenes randbebyggelse ud mod anlægget, og et midterliggende græsareal beplantet med forskellige træer og buske. Frem mod Nyvej blev anlægget noget bredere for som en halvcirkel at åbne sig mod villaerne på den modsatte side af vejen.²³

Vest herfor, mellem Amicisvej og Allégade, anlagdes i 1901 endvidere grønne bæltter, der ud for Maglekildevej 10 og 14 to og to skød sig ind på grundene frem mod henholdsvis Hollændervej mod nord og Frederiksberg Allé mod syd. Det åndehul i byrummet som Frederiksberg gamle landsbykirkegård udgjorde syd for alléen, blev dermed suppleret med fire små beplantede anlæg, der brød den høje boligrandbebyggelsen ud til Maglekildevej og gav mere luft til de omkringliggende tæt bebyggede karreer.²⁴ Endelig fik den lille runddel, fra 2003 betegnet Sankt Thomas Plads, længere inde ad Frederiksberg Allé fra 1902 et mere rekreativt præg, idet der her blev opsat bænke og gennemført en tættere træbeplantning på pladsen yderside.²⁵

Nord for Gammel Kongevej udgjorde Schønbergskvateret Frederiksbergs tættest bebyggede, og kommunen benyttede derfor anledningen til at skaffe en smule mere lys og luft til kvarteret, da det ene af de to fabriksanlæg ved Gammel Kongevej, Bryggeriet Svanholm, blev nedlagt og ejerne ønskede arealet bebygget med beboelsesejendomme på 5 etager. For at kommunen kunne godkende den private gade, Prinsesse Maries Allé, der skulle løbe ind over arealet, måtte ejeren i 1905 gøre vejen bredere end kvartets øvrige gader og samtidig udlægge to små anlæg, dels et grønt bælte langs vejens østsider nord for Gammel Kongevej, dels en beplantet åbning i randbebyggelsen, hvor gaden knækkede for at løbe frem mod Vodroffsvej.²⁶

En tilsvarende ordning med grundejerne blev opnået ved bebyggelsen af en del af Danas Vej nord for Schønbergskvarteret. Som en forudsætning for kommunens godkendelse af den privat vejplan, og løfte om senere at overtage vejanlæggene blev bebyggelsen i 1907 her åbnet af en regulær pladsdannelse, Danas Plads, hvor der på nordsiden af den gennemgående vejline, Danasvej, udlagdes et aflangt haveanlæg, mens der på det sydvestlige hjørne ved Carl Plougs Vej/Danas Plads etableredes et kvadratisk anlæg. Anlæggene fik små plæner og en varieret træ- og buskbeplantning, og mellem anlæggene og randbebyggelsen anlagdes smalle tilkørselsveje.²⁷

Direkte inspireret af bebyggelsesplanen for området mellem Mynstersvej og Nyvej anlagde kommunen endelig omkring århundredskiftet et næsten identisk tværgående haveanlæg gennem de boligkarreer der syd for Rolighedsvej opstod langs N.J. Fjords Allé s, L.I. Brandes Vej og Dr. Abildgaards Allé. I kvarteret blev den nyopførte Sankt Thomas Kirke desuden omgivet af et mindre beplantet anlæg.²⁸

Behovet for den udvidede "lungekapacitet" som de forskellige kommunale og private haveanlæg kunne give byrummet, var dog størst i de frederiksbergiske bydele, der i årtierne omkring århundredskiftet fra begyndelsen udelukkende blev udlagt som karréebebyggelser med smålejligheder i 5 etagers randbyggeri til gaderne. Mest markant blev fænomenet i Svømmehalskvarteret, hvor bebyggelsesformen allerede i slutningen af 1890'erne var så fremskreden, at der måtte skaffes lys og frisk luft til "dette stærkt bebyggede kvarter", som flere i kommunalbestyrelsen betegnede det som.



Til venstre: Anlægget ved Femte Juni Plads set mod Tesdorpsvej i 1932. Til højre: Nordre gangsti i anlægget ved Femte Juni Plads set fra C.F. Richs Vej i 1932 (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Samtidig med planlægningen af kvarteret ved Mynstersvej-Nyvej indledte kommunen derfor i 1895 forhandlinger med nogle af grundejerne i Svømmehalskvarteret om overdragelse af et friareal ved Roarsvej, Yrsavej og Helgesvej, men da man ikke kunne komme overens med ejerne, blev projektet foreløbig opgivet. Efter lang forhandling lykkedes det dog i 1898 at opnå en aftale med kvarterets store grundejer Hans Jacob Nyeland, der overdrog kommunen

et 5.400 kvadratalen stort areal mellem Langelandsvej og Bentzonsvej. Året efter udlagde kommunen to tværveje mellem de to veje, der således omsluttede arealet på alle sider. Oprindeligt var Langelands Plads, som stedet betegnedes fra 1915, tænkt anvendt til kirkeplads eller legeplads, men blev i de følgende år indrettet som et parkanlæg med faste bænke, drikkekumme, en mindre legeplads og musikpavillon.²⁹

I stedet for placeringen på Langelands Plads blev Svømmehalskvarterets sognekirke, Godthåbskirken i 1910-1911 opført på Nylandsvejs sydside noget før vejens krydsning af Nordre Fasanvej. Inden da havde bebyggelsesplanen for området bestemt, at randbebyggelsen mellem kirken og Skolen på Solbjergvej, det nuværende Frederiksberg Seminarium, skulle rykkes tilbage i forhold til byggelinjen for den øvrige del af Nylandsvej. Herved dannedes en regulær plads, der oprindeligt var tænkt som torveplads for kvarteret, men som i 1906 udlagdes til et lille parkanlæg med græsplæne, træ- og buskbeplantning, bænke og smalle tilkørselsveje mellem anlægget og randbebyggelsen.³⁰



Til venstre: Den nordlige del af anlægget i Allégade i 1905. Beboelsesbygningen i baggrunden blev erstattet af Frederiksbergs nuværende rådhus, der blev indviet i 1953, mens denne del af anlægget blev en del af den nye rådhusplads. Til højre: Et vue over hele anlægget i Allégade i 1910. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Som følge af det villabyggeri, der var vokset op mellem Falkoner Allé og Kronprinsesse Sofies Vej og det beplantede bælte langs Ladegårdsåen, var behovet for haveanlæg, trods et omfattende etage- og industribyggeri, mindre i Mariendalskvarteret, end det syd for liggende Svømmehalskvarter. Kvarterets eneste anlæg, blev derfor kun det, der udlagdes uden om Mariendalskirken, der opførtes i dets nordlige del i 1907-1908.³¹

Havepartier omkring de offentlige bygninger indgik da også i den udvidede plan for beplantning af byen fra 1892. Udover de tre nævnte kirker og beplantningen omkring elværket på Sankt Knuds Vej fra 1908 kom dette fænomen før 1. verdenskrig særligt til udtryk i den mere ubebyggede del af byen vest for Fasanvejene. I modsætning til kommunens tidligere skolebyggeri, der klemtes ind i den øvrige karrebebyggelse i den østlige del af byen, blev Skolerne på Duevej fra 1906 og på la Cours Vej fra 1911 placeret på større selvstændige grundarealer, og her omgivet haveanlæg, legepladser og skolehaver.³²

Tidens største kommunale byggeri, Forsørgelses- og Hospitalsvæsenets institutionskompleks fra 1903, blev så omfattende, at det sammen med Københavns Amtssygehus ved Nylandsvej fra 1893 kom til at udgøre et helt selvstændigt kvarter mellem Nordre Fasanvej, Godthåbsvej, Tesdorpsvej og Stockflethsvej. Med de lave hospitalspavilloner og de øvrige institutioners to etagers bygninger, spredt over det store terræn og adskilt af græsplæner og beplantninger, blev komplekset en stor bylunge, der skaffede lys og luft til Svømmehalskvarteret, og de kvarterer der senere opstod mod vest.³³ For at sikre åbne omgivelser omkring hospitalskvarteret udlagdes i 1908 desuden et haveparti på Nordre Fasanvejs østside lige nord for Nylandsvej, og yderligere et anlæg på sydsiden af Nylandsvej ved indkørslen til forbrændingsanstalten overfor amtssygehuset.³⁴

Da de første villaer så småt var ved at skyde op vest for hospitalskvarteret, udlagde kommunen allerede i årene 1905-1908 villakvarterets parkanlæg - Femte Juni Plads. På det første stykke fra Tesdorfsvej og til et stykke lige nord den for senere Moltkesvej fik pladsen karakter af boulevard med et midterliggende beplantet græsareal og ensrettede vejbaner langs med husrækkerne. Noget før C.F. Richs Vej udvidede boulevarden sig til mere end det dobbelte for som park med stier, plæner og forskelligartet beplantning at fortsætte ned til kommunegrænsen ved engarealerne langs Grøndalsåen.³⁵

Initiativet til det sidste af de kommunale anlæg fra tiårene omkring århundredskiftet blev taget i 1895 og dermed på samme tidspunkt som planerne for Langelands Plads og anlæggene ved Mynstersvej-Nyvej blev lagt. Mod nord smeltede den gamle landsby i Allégade sammen med det tæt bebyggede bycentrum nord for Smallegade. For her at skabe en ensartet og mere monumental nybebyggelse og pladsdannelse ved Falkoner Allés udmunding i Gammel Kongevej, og for samtidig at sikre Allégades landsbylignende karakter, opkøbte kommunen fra 1895 og i de følgende år forhaver ud for de gamle ejendomme på gadens vestside mellem Smallegade i nord og Lorry mod syd.



Haveforeningen Store Godthåb syd for den ydre del af Godthåbsvej blev oprettet i 1895. Her set en sommerdag i 1902. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

I slutningen af 1890'erne blev gårdene mellem Smallegade og Bredegade nedrevet og kort efter erstattet af en fem etagers beboelsesejendom med butikker i stuetagen og med tårne og spir i tidens stil. Til disponering af et haveanlæg foran udarbejdede landskabsgartner Glæsel i 1895 ikke mindre en seks forskellige forslag. Valget faldt på en løsning med en smal tilkørselsvej op langs den nye ejendom og et anlæg mellem vejen og Allégade. Selve anlægget udformedes som to beplantede græsplæner, der åbnede sig som en halvcirkel ud mod Allégade. I midten var der oprindeligt planlagt et springvand, men da bankdirektør Axel Heide og en kreds af borgere til det nye anlæg donerede en statue af Adam Oehlenschläger, udført af billedhuggeren Julius Schultz, blev den gamle digter opsat i stedet.³⁶

I årene lige efter århundredskiftet forsvandt gårdene på Allégades vestside mellem Bredegade og Lorry og erstattedes af fem etagers beboelsesejendomme her og ned langs Frederik VI's Allé, hvis randbebyggelse i øvrigt blev brudt af de haver, der var tillagt stuelejlighederne. Samtidig med at bebyggelsen skred frem, kunne anlægget mellem Smallegade og Bredegade forlænges mod syd, således at der også her anlagdes en

forbindelsesvej langs den nye randbebyggelse og anlæg ud mod Allégade. Anlægget udlagdes med græsplæne med midterliggende sti parallelt med Allégade og senere også små legepladser med sandkasser. Siderne beplantedes med buske og træer, som kommunen i de følgende årtier var meget tilbageholdende med at beskære, da de helt bevidst skulle sløre de bagvedliggende beboelsesejendomme, og illudere det åbne og grønne landsbypræg i Allégade. Netop dette aspekt var afgørende for, at kommunen også nidkært vogtede på overholdelse de gamle servitutter, således at forhaverne i Allégade alene blev anvendt til haveanlæg og at de gamle byggelinjer fra 1651 fastholdtes ved nybyggeri.³⁷

For at sikre den nødvendige mængde udplantningstræer til veje og anlæg flyttedes kommunens planteskole i 1894 til en større plads i en del af den vestlige del af Solbjerg Kirkegård ved Roskildevej. Med det øgede behov ikke blot for træer, men også buske og blomster til det større antal haveanlæg rundt om i byen, rykkede planteskolen i 1904 til et endnu større arealer mellem Finsensvej og Peter Bangs Vej, hvor der også opførtes planteskure og opvarmede drivhuse. Endelig oprettedes i 1910 en stilling som kommunegartner til at forestå ledelsen af vejtræplantning, udlæggelse af kommunale haveanlæg og skolehaver, samt vedligeholdelsesarbejde og blomsterplantning. Kommunegartneren skulle endvidere anlægge, føre tilsyn med skolehaver og administrere de kommunale friarealer, der midlertidigt blev overladt til sportspladser.³⁸

Med forbud mod fabriksarbejde på søn- og helligdage og den gradvis kortere arbejdstid der opnåedes ved overenskomstforhandlingerne blev egentlig fritid omkring århundredskiftet efterhånden også en realitet for arbejdere, funktionærer og andre bredere samfundslag. Den øgede fritid skabte mulighed for et egentligt fritidsliv, og dermed også et friluftsliv udenfor det private udlejningsbyggereis små og ofte overbefolkede lejligheder i form af udflugter til hovedstadens store parker, Frederiksbergs Slotshaver og Københavns Fælledpark, Dyrehaven, Hareskoven eller det eftertragtede kolonihaveliv. Netop kombinationen mellem friluftsliv og selvforsyning med grøntsager blev afgørende for det stadig større antal havekolonier, der voksede frem i hovedstaden og i de større provinsbyer – på Frederiksberg bl.a. i form af et stort kolonihaveområde med flere haveforeninger på tidligere private markarealer på den ydre del af Godthåbsvej vest for Nordre Fasanvej.³⁹



Frederiksbergs første idrætsanlæg: Tenniskamp på Københavns Boldklubs baner på nuværende Julius Thomsens Plads i 1903 – i baggrunden Sankt Markus Kirke, der stod færdig samme år. Idrætsanlægget blev taget i brug i 1893. Københavns Boldklub, der stiftedes 1876 og blev den første af sin art i landet, fik tidligt hjemsted på Frederiksberg. Da anlægget ved Julius Thomsens Plads blev opgivet 1926, fik klubben store arealer i byens yderste del syd for Peter Bangs Vej. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Fritidens anvendelse til friluftsliv lagde samtidig grunden for den folkelige idræts hastige fremvækst, og det genererede nye udfordringer for Frederiksbergs kommunegartner. Allerede i 1903 anmodede kommunen staten om til idrætsformål at få overladt et østligt areal af Frederiksberg Have ud til Pile Allé nord for de små haver ved Roskildevej. Anmodningen blev

dog ikke imødekommet, hvilket foranledige kommunen til fra 1905 at udleje et stort foreløbig ubebygget område mellem Finsensvej og Peter Bangs til sportsplads for Frederiksberg Sportsforbund og andre af byens andre idrætsforeninger. Da området, der stort set svarede til nuværende Lindevangsparken, om vinteren anvendtes til aflæsning af den sne, der blev ryddet fra byens veje følgelig var fugtigt, og først efter kommunegartnerens årlige genopretning kunne tages i brug langt hen på foråret, rejste sportsforeningerne i 1913 spørgsmålet om kommunen ikke burde anlægge en permanent idrætspark.⁴⁰

Hermed var der anslået et nyt tema i kommunens, og dermed kommunegartneres bestræbelser for i fremtiden at skaffe byen yderlige arealer til både frisk og ren luft, friluftsliv og rekreation. Et andet tema, der på samme tid blev slået an, var kommunens kommende rolle med hensyn til naturpleje i byrummet. Efter en henvendelse fra Fugleværnsforeningen Svalen besluttedes det således i 1910 i nogle tilfælde at anvende arter af træer og buske, der om vinteren kunne give føde for fugle og forsøgsvis at opsætte foderborde for fugle i tre af de kommunale anlæg.⁴¹

Villakvartererne

Selv om der med den udvidede vejbeplantning og særligt via de forskellige kommunale anlæg var skabt åndehuller i de nye kvarterers helt overvejende etagebebyggelser, havde etagehusene omkring århundredskiftet også gjort indhug på nogle af de villaveje i den ældre, østlige del af byen, hvor der enten ikke var villaservitutter, eller hvor disse ikke gav tilstrækkelig beskyttelse mod etagebyggeri. Den "bylunge" Frederiksberg havde fået i form af det betydelige villabyggeri, der voksede op gennem den sidste halvdel af det 19. århundrede, var dermed truet.

Da de ældste villaservitutter i kvarteret mellem Gl. Kongevej, Bülowsvej, Thorvaldsensvej og H.C. Ørsted Vej frem mod århundredskiftet snarligt ville udløbe, tog ejerne på nogle af sidevejene initiativ til at bevare kvarterets karakter. Skrækscenariet var, at etagehusene også rykkede ind her, og forvandlede kvarteret til et system af sidegader og karreer med en tæt randbebyggelse på fem etager, som man kendte det fra de københavnske brokvarterer.

For at hindre denne udvikling oprettede samtlige grundejere i kvarterets sydlige del, på Urianiavej, Lindevej og Kastanievej i 1897 to grundejerlav, der havde til formål at sikre vejenes villapræg. Umiddelbart efter fik de enkelte grundejere tinglyst en deklaration, der for en længere årrække kun tillod opførelse af enkeltstående bygninger på to etager, mens kommunen efter aftale med lavene overtog de tre private veje som offentlige. Hermed anvendte kommunen for første gang tilbuddet om vejovertagelse som instrument til at sikre en eksisterende bebyggelseskarakter. Villakvarterene blev således fra kommunens side ikke alene set som en forfordel for de mere velstillede, der boede her, men også for hele byen, da de sammen med KVLs friarealer fortsat ville "komme til at virke som kommunens lunge", som kommunalbestyrelsesmedlem, vekselerer, Laurids Bing fra den radikal-liberale gruppe udtrykte det.⁴²

Da der ikke i den nordligste del af villakvarteret var opstået tilsvarende initiativer, henvendte en af kvarterets grundejere, et tidligere medlem af kommunalbestyrelsen, Højres Michael Lunn sig i 1899 til samtlige villaejere på Amalievej, Harsdorffsvej, Thorvaldsensvej og Helenevej. I den trykte skrivelse, som Lunn lod cirkulere på vejene, opstillede han en beregning, der viste, at grundejernes fortjenester ved at erstatte villaerne med etagehuse ville være små, ligesom han argumenterede for villakvarterets kvaliteter, og for at den enkelte villas værdi ville falde, ligeså snart de første etagehuse begyndte at skyde op. Med cirkulationsskrivelsen fulgte en liste, hvor de enkelte grundejere kunne tilkendegive, hvorvidt de ville være villige til at tingslyse en deklaration, der for en periode bevarede kvarterets villapræg.

Lidt over halvdelen af grundejerne tilkendegav, at de ønskede at benytte sig af den større byggefrihed, der ville opstå, når servitutterne udløb, og kunne dermed ikke tilslutte sig Lunn's forslag. I håb om at man med succes kunne gentage øvelsen fra kvarterets sydlige villaveje henvendte Lunn sig derefter til kommunen, der tydeligvis var yderst interesseret i at fortsætte af samme spor. For at tilvejebringe en bebyggelsesplan for området gav kommunen tilsagn om for egen regning at udarbejde planen, og at overtage de tre veje og optog på det grundlag nærmere forhandlinger med repræsentanter for de fire grupper af grundejere, som man havde opdelt området i. Kommunen nåede dog ikke videre end Lunn, men måtte som følge af vejene tilstand alligevel overtage disse nogle år efter.⁴³ Da det på forhånd var givet, at der ud til Thorvaldsensvej kunne opføres et kulisseyggeri med etagehuse, og da villaejerne på Amalievej og Helenevej i 1919 oprettede et grundejerlav med samme formål, som dem der knapt 20 år før var oprettet på kvarterets sydlige veje, blev villapræget i det væsentligste også fastholdt i den nordlige del.⁴⁴



Frederiksberg 1932. (Frederiksberg Stadsarkivs KTP-samling)

Den grønne storby – 1914-1950

I tiden mellem 1914 og 1950 blev hele det danske samfund præget af tilbagevendende økonomiske kriser. Under og efter de to verdenskrige viste problemerne sig ved varemangel, stærke prisstigninger og arbejdsløshed. I begyndelsen af 1920'erne, og navnlig i den første halvdel af 1930'erne faldt produktionen, og arbejdsløsheden blev meget voldsom. Trods kriserne blev perioden som helhed præget af fortsat tilvækst i industri og øvrige byerhverv, og gradvis forbedrede levevilkår for befolkningens brede lag.

Storbyen i hovedstaden

Erhvervstilvæksten førte til øget indvandring til hele hovedstaden og dermed også til Frederiksberg, der i 1950 fortsat var landets næststørste by, og havde nået et folketal tæt ved 120.000. Storbyen var stort set udbygget og omfattede både byens centrum, der var opstået mellem den gamle landsby og jernbanelinjen og de kvarterer der samtidig frem til første verdenskrig var vokset op øst for Fasanvejlinjen. Bydelene vest for var stort set blevet bebygget i mellemkrigstiden og gennem 1940'erne, således at der i 1950 kun henlå få ubebyggede arealer.

København gennemgik i samme periode en tilsvarende bebyggelses – og befolkningsmæssige tilvækst. I 1950 var folketallet nået 770.000, de ydere brokvarterer var for længst udbygget, og det samme gjaldt hovedparten af de distrikter der i 1901 var blevet indlemmet i København. Kun nord for Brønshøj og Husum, i det vestlige Vigerslev og på de ydre dele af Sundbyerne lå større tilbageværende ubebyggede arealer.⁴⁵



Frederiksberg 1957. (Frederiksberg Stadsarkivs KTP-samling)

Planlagt byvækst

Sideløbende med den vækst, der trods kriserne kendetegnede det danske samfund og i særlig grad de større byer og selve hovedstaden i mellemkrigstiden og 1940'erne, opbyggedes fundamentet for velfærdsstaten. Med den lovgivning og de reguleringer der udgik fra Rigsdag og regering og de initiativer, der i de større byer udvikledes i forbindelse hermed, blev der her skabt egentlige velfærdskommuner.

Velfærdskommunen

Selv om de politisk-ideologiske modsætninger som andre steder blev markeret, kom Frederiksberg som følge af udtalt konsensus mellem kommunalbestyrelsens konservative flertal og det socialdemokratisk-radikale mindretal til at tilhøre gruppen af tidlige velfærdskommuner. Som andre steder blev bolig- og byggepolitik også her en af de centrale søjler. Målet blev at sikre boligforsyningen og rimelige huslejer, når markedet svigtede.

Periodens lovbundne muligheder for huslejeregulering og forskellige statslige byggestøtteordninger blev derfor udnyttet i fuld omfang. Kommunen opførte således selv et betydeligt antal beboelsesejendomme, og gav samtidig parallelt med statens byggetilskud- og lån selvstændig støtte til privat udlejningsbyggeri og forskellige boligforeninger: Små soloandelsboligforeninger, haveboligforeningen af kommunale funktionærer, københavnsk baserede boligselskaber, der også byggede på Frederiksberg samt byens egne almennyttige boligselskaber - Frederiksberg Boligselskab fra 1930 og Frederiksberg forenede Boligselskaber fra 1940. Med den indsats bidrog kommunen i årene 1916-1950 sammen med de statslige støtteordninger til mere end halvdelen af de nye lejligheder der blev tilvejebragt på Frederiksberg - tabel 1.

Tabel 1. Kommunalt og støttet boligbyggeri, Frederiksberg Kommune, 1916-1950

	Kommunalt byggeri	Støttet byggeri	Heraf bygge- og boligforeninger	Kommunalt og støttet byggeri
Procentandel af boligproduktionen				
1916-1930	36	29	15	65
1931-1940	2	32	14	34
1941-1950	22	61	12	83
1916-1950	18	38	20	56
Procentandel af boligmassen				
1930	7	8	6	15
1940	6	10	9	16
1950	7	16	10	23

Kilde: Statistisk Årbog for København, Frederiksberg og omegnskommunerne, 1941, s. 68, 1952, s. 60 og 1916, s. 76.

Bag det betydelige kommunale engagement lå, som i andre velfærdskommuner, også ønsket om at skabe et nyt og større boligbyggeri med så store kvaliteter, at det kunne bidrage til en samlet forbedring boligforholdene for byens bredere lag. Tidens bedste arkitekter blev valgt til projekteringen af både det kommunale og det støttede byggeri, og der blev så meget, som de økonomiske rammer tillod, lagt vægt på, at lejlighederne blev så store som muligt og fik tidens moderne faciliteter - først wc og brusebad med gasbadeovn og senere centralvarme med varmt vand, altaner, centralvaskeri og nedstyrtningskat.

Med rødder tilbage til den hygiejniske bevægelses forestillinger om betydningen af lys, frisk og ren luft, blev det nok så afgørende, at det nye boligbyggeri blev så åbent som muligt. og dermed afspejlede dette tankegods. Frem til omkring 1930 i form af storgårdskarréer, hvor boligkarréernes store gårdrum udlagdes til et større fællesanlæg med græsplæner, beplantning og legepladser. I 1930' - og 1940'erne i form af enten åbne storgårdskarréer, hvor karréen var åbnet mod et af verdenshjørnerne og hvor lejlighedernes opholdsrum orienterede sig mod gårdrummets haveanlæg, blokbebyggelser eller vinkelformede karréanlæg omgivet af tilsvarende anlæg.

Åbningen af de enkelte etagebebyggelser var et af de elementer, der indgik i tidens byplanmæssige strømninger. De vandt yderligere indpas i den første del af det 20. århundrede, og var inspireret af den byplanlovgivning, der var gennemført i Holland, så tidligt som i 1901 og i England i 1909, blev det anset for afgørende, at kommunerne fik lovfæstede beføjelser til ikke blot som hidtil at regulerede bebyggelserne i mere afgrænsede kvarterer, men i hele byområder. Betænkningerne fra Boligkommissionen af 1918, der dannede grundlaget for boliglovgivningen i det meste af mellemkrigstiden, indeholdt da også et forslag til byplanlov. Koblingen mellem boligpolitik og byplanlægning var således tydelig i bestræbelserne for at bedre boligforholdene.



Dalgas Boulevard set mod Peter Bangs Vej i 1930. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

For at fremme lovgivning i den retning og for generelt at virke for byplanlægningens betydning etableredes på privat initiativ Dansk Byplanlaboratorium i 1921. I 1925 gennemførtes den første byplanlov, der gav kommunerne mulighed for at udlægge veje, pladser og parkanlæg og fordele nybyggeriet af bebyggelsestyper. Loven blev dog virkningsløs, da det blev op til kommunerne at afgøre, om de ville benytte den, og som følge af de komplicerede og for kommunerne dermed meget omkostningstunge erstatningsbestemmelser ved byplanernes indskrænkning af grundejernes byggefrihed. Først i 1938 gennemførtes den byplanlov, der endelig muliggjorde, at bykommunerne i hele landet kunne kaste sig ud i en gennemgribende byplanlægning.⁴⁶

De store bebyggelsesplaner

Med manglende og senere utilstrækkelige byplanbeføjelser var Frederiksberg Kommune, som andre af landets storbykommuner helt frem til besættelsesårene, henvist til de hidtil anvendte mekanismer ved regulering af den kommende bebyggelse i navnlig ældre bydele. Udbygningen af Frederiksberg op gennem den første halvdel af det 20. århundrede skete i nogen grad på de resterende ubebyggede grunde i karréerne i Mariendals- og Sindshvilekvartererne. Her havde kommunen allerede før århundredskiftet taget bestemmelse om bebyggelsesmåden og udlagt veje og gader, hvorved mulighederne for yderligere at regulere bebyggelsen var begrænsede.

Hovedparten af periodens nybyggeri blev dog koncentreret til de to såkaldte landdistrikter i byens vestlige halvdel, hvor kommunen fik nye og mere effektive instrumenter til at regulere den fremtidige bebyggelse. Her gennemførte kommunen særlige vej- og bebyggelsesplaner, og

opkøbte under 1. verdenskrig og op igennem 1920'erne yderligere store ubebyggede arealer. Gennem det kommunale boligbyggeri, men også via de byggebestemmelser, der blev fastsat via understøttelse af bygge- og boligforeninger og private byggerier, fik kommunen muligheder for at øve direkte indflydelse på bebyggelsens udformning. Selv om den sidste udbygning af Frederiksberg stort set var planlagt, da den endelige byplanlov trådte i kraft i 1938, gav loven kommunen muligheder for endelig at sætte sine planmæssige interesser igennem i de tilfælde, hvor der i de ældre vej- og bebyggelsesplaner var uafklarede forhold til de berørte grundejere.

Allerede ved århundredskiftet var kommunen nået til enighed med grundejerne om netop en vej- og bebyggelsesplan i Nordre Landdistrikt – området mellem jernbanelinjen Frederiksberg-Vanløse, Nordre Fasanvej og kommunegrænsen mod nord og nordvest op mod Brønshøj Sogn, der 1901 udskiltes fra Brønshøj-Rødovre Sognekommune og blev indlemmet i København. Planen opdelte distriktet i særlige zoner for industri, villaer og etagehuse. For etagebyggeriets vedkommende var der i forhold til 1890- bygningsloven endvidere en række skærpede bestemmelser som forbud mod bag- og sidehuse, større ubebygget areal, bygningsafstand og afstand til vej, samt et etagemaksimum på 3-4 beboelseslag. Ved distriktets bebyggelse frem mod 1950 blev de oprindelige planer stort set fulgt, og der blev i det væsentligste med bred politisk enighed kun dispenseret for bygningshøjden ud til de gennemgående veje.

Efter planen blev der i distriktet udlagt tre isolerede industrikvarterer, dels i byens øverste spids nord for Borups Allé, hvor det dog ikke helt lykkedes at holde boligbyggeri væk, dels det store område mellem Vagtelvej og godsbaneringen afgrænset mod nord og syd af Mariendalsvej og Godthåbsvej, dels i et bredt bælte, der bag Nordre Fasanvej strakte sig mod vest helt frem til bygrænsen og mod nord blev afgrænset af Nylandsvej, La Cours Vej, Bernhard Bangs Alle og C.F. Richs Vej – hvor så store virksomheder som bl.a. NKT, Frederiksberg Papirfabrik og Trifolium Mælkeforsyning etablerede sig i kvarteret.

Et samlet bælte på hver side af de gennemgående gader, Borups Allé og Godthåbsvej var udlagt til kulisseyggeri med etagehuse, hvor af en del blev offentligt understøttet. På Borups Allé kom kulisseyggeriet til at bestå af halve eller hele fire og fem etages storgårdskarréer. På den nordlige side af Godthåbsvej omfattede randbebyggelsen tre etages boligblokke, der knyttede sig til arkitekt Thorkild Henningsens bagvedliggende rækkehusbebyggelse fra slutningen af 1920'erne. På vejens sydside kom kulisseyggeriet i første omgang til at bestå af storgårdskarréer og almindelig randbebyggelse.

Mellem de gennemgående vejes kulisseyggeri udlagdes to store villakvarterer, der bebyggedes med meget store og veludstyrede villaer, dels Fuglebakkekvarteret mellem Borups Allé og Godthåbsvej afgrænset mod vest og øst af henholdsvis Duevej og det ene af industrikvarterne og godsbaneringen, dels kvarteret ved Femte juni Plads mellem hospitalskvarteret, Godthåbsvej mod nord, kommunegrænsen og mod syd industrikvarteret syd for Nylandsvej, la Cours Vej og Bernhard Bangs Allé.



Det nyanlagte anlæg: Borgmester Godskesens Plads i 1919. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

Mens det hurtigt var lykkedes at komme overens med grundejerne i det nordre landdistrikt kneb det mere i Søndre Landdistrikt - området mellem ovennævnte jernbanelinje, Fasanvejene og kommunegrænsen mod syd og sydvest ned mod Valby-Vigerslev-distriktet, der ligeledes i 1901 indlemmedes i København fra Hvidovre Sognekommune. Kommunen besad via de Reebergske grunde og de 31 td. land, der erhvervedes i 1906 syd for Frederikssundsbanen, godt nok over en tredjedel af jorden i distriktet, men samarbejdet med dets mange lodsejere gav problemer. En vej- og bebyggelsesplan, der var udarbejdet af den senere stadsingeniør i København, A.C. Karsten, og som vandt førstepræmien i en i 1899 udskreven konkurrence, kunne ikke vedtages, da grundejerne ikke ville binde sig til planens detaljerede planer og bestemmelser. Forhandlingerne med grundejerne blev dog genoptaget i 1906, men blev på ny så vanskelige, at det først i 1919 lykkedes at få en samlet vej- og bebyggelsesplan, der dækkede hele distriktet.



Den hævede promenadesti langs Frederikssundsbanen dæmning ved Glanhs Allé kort efter åbningen i 1942. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

I lighed med den ældre vej- og bebyggelsesplan for det nordre landdistrikt fastlagde planen for det søndre distrikt zoner for de forskellige bebyggelsesarter. Syd for banelinjen Frederiksberg-Vanløse og frem til nordsiden af Peter Bangs Vej udlagdes i den østligste del af distriktet et industri kvarter, som dermed kom til at indgå som en samlet fabriksbebyggelse sammen med det tilsvarende kvarter nord for banelinjen. Herudover var hele området mellem banelinjen, Finsensvej i syd, Lauritz Sørensens Vej i øst og senere Flintholm Allé i vest fra i slutningen af 1890'erne blevet udlagt til kommunens værker – først bebygget med det nye gasværk fra 1895 og senere med elværket, Finsensværket, fra 1908.

Da det helt fra begyndelsen havde stået klart, at det søndre distriktets vej- og bebyggelsesplan i højere grad skulle rumme etagebyggeri, også med mindre lejligheder, blev både Lindevangskvarteret og Den Sønderjyske By efterfølgende udlagt til selvstændige bydele med offentligt støttet etagebyggeri. Kvarterer med etagebyggeri opstod desuden i et smalt bælte med storgårdskarreer mellem Frederikssundsbanen og Dalgas Boulevard syd for Peter Bangs Vej, samt blokbebyggelsen Ringparken på det skrånede terræn mod banelinjen nord for den yderste del af C.F. Richs Vej. Det øvrige, for det meste også offentligt støttede, etagebyggeri blev opført som kulisseyggeri langs de gennemgående gader Finsensvej, Peter Bangs Vej og Søndre Fasanvejs vestside syd for Roskildevej, først udformet som almindelige storgårdskarréer og senere som åbne storgårdskarréer og vinkel- og blokbebyggelse.

I lighed med det nordre distrikt udlagdes villakvarterne bag de gennemgående vejes kulisseyggeri. Nord for Peter Bangs Vej kun i mindre lommer mellem idrætsparken og

Frederikssundsbanen, mellem denne og Philip Schous Vej, samt i form af Frederiksberg kommunale funktionærers Boligforenings koloni af haveboliger på den yderste del af Finsensvej. Syd for Peter Bangs Vej blev det ældre villakvarter ved Kongensvej, Dronningensvej og Kronprinsensvej forlænget ud i det store område vest for frem til Københavns Boldklubs baner, afgrænset af Solbjerg Kirkegård og Troels Lunds Vej mod syd, samt til kilen mellem Jyllandsvej og Dalgas Boulevard, hertil kom villakvarterne vest for den sydlige del af Søndre Fasanvej.⁴⁷



De kommunalt støttede kollektivhuse Dronning Margrethe Gården og Dronning Dagmar Gården med foranliggende haveanlæg kom til at danne en imponant indkørsel til Dalgas Boulevard og de veje og stianlæg, der udløb herfra –dels stien langs Glahns Allé, dels stien op langs Solbjerg Kirkegård og havekolonien Dalgas. Nok en af de mest fuldkomne eksempler i Danmark på kommunal bebyggelsesplanlægning i mellemkrigstiden længe før landet fik en fungerende byplanlov i 1938. Foto fra 1954. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

De grønne vestlige byrum

Lys og frisk luft i Frederiksbergs vestlige byrum blev dog ikke alene sikret ved åbne etagebyggerier og villakvarterer, men også gennem det store antal grønne anlæg, der integreredes i landdistrikternes bebyggelsesplanerne, og siden her udlagdes op gennem den første halvdel af det 20. århundrede. Også på dette område lå Frederiksberg på linje med tidens byplanmæssige strømninger.

Anlæggene

Med det store industrikvarter langs Fabrikvej og den østlige del af Finsensvej og Peter Bangs Vej, gas- og elværket på den ydre del af Finsensvej og det mere udbredte etagebyggeri var behovet for grønne anlæg størst ved bebyggelsen af det søndre landdistrikt.

Allerede i 1915 blev Dalgas Boulevard på strækningen mellem Peter Bangs Vej og Roskildevej anlagt som en 38 m bred boulevardgade med to ensrettede vejbaner langs byggelinjen og et bredt midterliggende bælte med græsplæner, to parallelle træækker, sti og bænke. På det sidste stykke mod Roskildevej blev Dalgas Boulevard smallere, og blev her fra 1930 omgivet af kollektivhusene, Dronning Margrethe Gården og Dronning Dagmar Gården, der sammen med de små foranliggende haveanlæg, markerede indkørslen til boulevarden og det tilstødende kvarter.⁴⁸

Nord for det lille kvarter med storgårdskarréer, der i opstod i 1920'erne mellem Dalgas Boulevards vestside og Frederikssundsbanen udlagdes i 1919 Borgmester Godskesens Plads, som et aflangt anlæg med to store plæner med bænkarangementer adskilt af en midtfor liggende træ- og buskbeplantning og indre stianlæg, samt på siderne kørebaner til en af storgårdskarréerne på sydsiden og villabebyggelserne på nordsiden.⁴⁹ Samme år som omlægningen af linjen Valby-Vanløse til S-bane i 1942 blev op mod banedæmningen og langs Glahns Allé anlagt en promenadesti beplantet med buske og lavere træer fra den nye Peter

Bangs Vej S-station til Roskildevej.⁵⁰ I 1928 var der desuden i villaområdet mellem alléen og Dalgas Boulevard udlagt et lille anlæg med plæne og bænke på det trekantede areal ved sammenløbet af Carl Feilbergs Vej og Laurids Bings Allé. Endelige udlagdes på den anden side af banelinjen i slutningen af 1930'erne Troels Lunds Vej som en bred boulevardgade af samme karakter som Dalgas Boulevard mellem det nord for liggende villaområde og det etagebyggeri der var planlagt syd for.⁵¹

Mellem storgårdskarréerne langs Peter Bangs Vejs sydside vest for Dalgas Boulevard indlagdes to grønne bæltter ned til Hattesens Allé i form af et større haveanlæg omkring den i 1925-1926 opførte Lindevangs Kirke, og vest herfor overfor Julius Valentiners i 1930 et mindre rektangulært anlæg med plæne, beplantning og bænke.⁵² Nord for udlagdes i 1931 tilsvarende bæltter mellem storgårdskarréerne mellem Julius Valentiners Vej og Philip Schous Vej, først et aflangt areal med plæne og buske, og længere mod nord et lille anlæg med legeplads, græsplæne og beplantning.⁵³ Herudover var der allerede i 1917 anlagt to mindre anlæg i haveboligforeningen Frederiksbergs kommunale funktionærer Boligforening på nordsiden af den yderste del af Finsensvej, dels et anlæg nord for sammenløbet af de to dele af Ved Grænsen, dels et vinkelret på Buen på dennes vestside.⁵⁴

Til forskel for det søndre landdistrikt blev bebyggelsen af det nordre distrikt i kraft af de betydelige villakvarterer endnu mere åben. Som følge af villabebyggelserne i området ved Femte Juni Plads Kvarteret, kvarterets parkanlæg fra 1908 af samme navn og de betydelige haveanlæg i Hospitalskvarteret, var der således ikke i disse kvarterer behov for yderlige grønne anlæg. I det nord for liggende Fuglebakkekvarter udlagdes Egernvej derimod i 1930, som et grønt område mellem den syd for liggende mere tætte rækkehusbebyggelse og det øvrige villaområde mod nord.



Fuglebakkekvarteret. Til venstre: Et kig ud over anlægget ved Egernvej i 1959. Til højre: En elektrisk sporvogn fra Frederiksberg Sporvej- elektricitetsaktieselskab runder sporvejsløjfen i landlige og næsten ubebyggede Fuglebakkekvarteret i 1905. Sporvognsløjfen og det trekantede græsareal skulle senere blive til kvarterets plads – Kristians Zahrtmanns Plads. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling)

På hele strækningen fik Egernvej en boulevardlignende karakter med et bælte på nordsiden med plæner, træbeplantning og fortov i midten, og på den sidste del mellem Drosselvej og Vagtelvej med to egentlige anlæg nord for vejen, dels et lidt større anlæg ind mod børnehospitalet med stier på den irregulære grund, træbeplantning i siderne, en halvcirkelformet bænklads med bagvedliggende buskads og foranliggende plæne, dels et mindre rektangulært anlæg med græsplæner, stier og beplantning. Anlæggene ved Egernvej gav dermed også lys og luft til det mindre kvarter med etagebyggeri og det lille industrikvarter vest for Vagtelvej.⁵⁵ Centralt i Fuglebakkekvarteret omdannedes den tidligere sporvejsløjfe, Kristians Zahrtmanns Plads, samtidig til et lille grønt anlæg med en statue af maleren, der gav pladsen sit navn, udført af Hans Syberg.⁵⁶

Omkring kommunale institutioner

Udover de mange forskellige mindre offentlige anlæg var haveanlæg og andre grønne arealer omkring de kommunale institutioner med til at skabe yderlige grønne byrum, lys og luft i den vestlige del af Frederiksberg. I Fuglebakke kvarteret udlagdes i 1939 og 1947 små haver ved pensionistboligerne nord for Godthåbsvej, i 1932 boldbaner ved siden af de skolehaver, som den ældre skole på Duevej havde i forvejen, og allerede i 1917 var fløjene i Københavns Kommunes nye børnehospital Fuglebakken blevet omgivet af haveanlæg. Tilsvarende anlæg blev udlagt i den nordvestlige del af Hospitalskvarteret omkring kommunens nye alderdomshjem Østervang fra 1923, ligesom den ligeledes ældre skole på la Cours Vej i Femte Juni Pladskvarteret fik tillagt boldbaner i løbet af 1930'erne ved siden af dens øvrige grønne arealer.

De mere tæt bebyggede sydvestlige kvarterer – det søndre landdistriktet – var begunstiget af tidligt udlagte grønne institutionsområder. Allerede da Diakonissestiftelsen flyttede til området syd for Peter Bangs Vej i 1876, blev bygningskomplekset omgivet af haveanlæg og denne form fastholdtes ved institutionens videre udbygning langs vejens sydlige side og syd herfor. Til supplement af Frederiksberg landsbykirkegård anlagdes 1865 vest for Frederiksberg Have Solbjerg Kirkegård, og i de følgende årtier blev kirkegården udvidet, således at den kom til at omfatte et stort sammenhængende område nord fra Roskildevej fra Søndre Fasanvej og frem til gamle vestbane tæt ved Dalgas Boulevard.



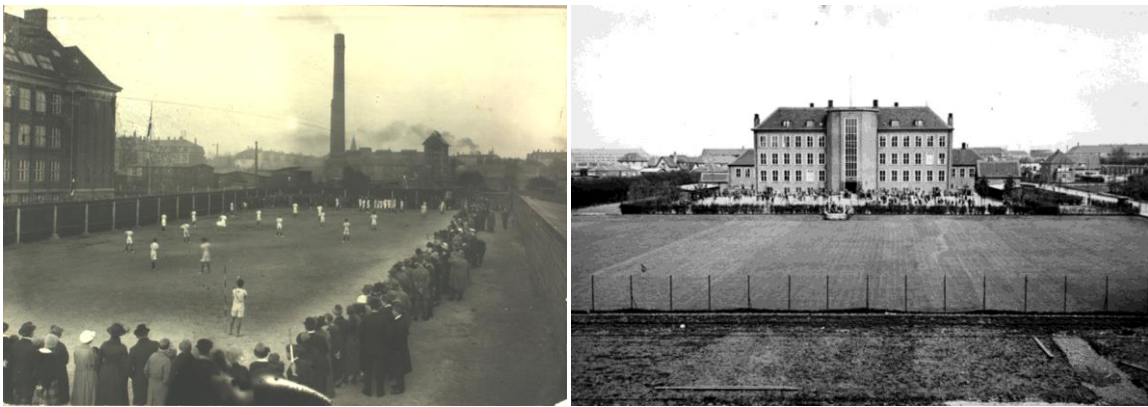
Ved den videre udbygning af kommunens store institutionskompleks vest for Nordre Fasanvej bevaredes kvarterets grønne og åbne karakter. Hospitalsudvidelsen fra slutningen af 1930'erne, der svarede til en af samtidens nye store provinssygehuse, blev som de øvrige ældre hospitalsbygninger omgivet af haveanlæg. Her de nye bygninger og deres haver i 1940. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Men flere grønne anlæg ved kommunale institutioner fulgte efter i det 20. århundredes første halvdel. Syd for Roskildevej udlagdes i 1929 et næsten tilsvarende areal til Søndermark Kirkegård, og nord for den gamle landevej blev den nye Søndermarkskolen i 1933 fra starten omgivet af både haveanlæg, boldbaner og skolehaver. Mindre haveanlæg blev desuden anlagt i og omkring kvarterenes offentligt støttede og kommunale beboelsesejendomme – bl.a. ved kommunens pensionistboliger ved Peter Grausvej fra 1944 og beboelsesejendomme omkring den ydre del af Finsensvej og Peter Bangs Vej.

Nord for den yderste del af Peter Bangs Vej var der desuden allerede i 1924 udlagt et større areal til skolehave. De skulle supplere de skolehaver, der sammen med boldbaner og andre grønne anlæg senere lagdes uden om kvarteret andres skoler, Lindevangskolen og Sønderjyllandskolen, og som rent byplanmæssigt integreredes i det vestlige Frederiksbergs

nærrekreative områder, se nedenfor. Skolehaver og boldbaner blev således det gennemgående træk ved de udenomsfaciliteter, der knyttede sig til de nye skoler på det vestlige Frederiksberg, og afspejlede hermed centrale træk ved udviklingen af velfærdskommunens skolevæsen. Udover offentlig skoleuddannelse op til studentereksamen, manuelle fag og forskellige mere socialt og sundhedsmæssigt forebyggende foranstaltninger gennem skolelæge-, tandlæge- psykolog og- bespisning, former for specialundervisning for børn med særlige behov, ungdomsskole og fritidsklub blev fysisk udendørs aktivering af børn gennem lejrskole-og feriekoloniophold, leg, boldspil, praktisk havebrug m.m. også en central del af den kommunale skoles virksomhed.

Men børns liv uden for skoleverdenen blev tillige et område for velfærdskommunen. Daginstitutioner og fritidshjem begyndte at skyde op, og i sommertiden blev børn sendt på feriekolonier eller ophold på landet. Også inden for de institutionelle rammer og ude i selve byrummet blev forskellige muligheder for friluftsudfoldelser væsentlige for børns adspredelse, socialisering og sundhed.



Til venstre: Den nyudlagte boldbane ved Skolen på la Cours Vej lige efter åbningen. Foto: 1920. Til højre: Et kig til Søndermarksskolen med dens store omgivende friarealer i 1940. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Legepladser

Allerede i forlængelse af et cirkulære fra Indenrigsministeriet fra 1918 besluttede kommunalbestyrelsen, at den tekniske forvaltning fremover skulle indtænke anlæggelse af legepladser ved kommunens eksisterende og kommende anlæg. Cirkulæret opfordrede bykommunerne til at tage sådanne skridt som følge af det udbredte etagebyggeri, hvor børns leg var henvist til ofte små, skumle og beskidte gårdrum i ældre bebyggelser eller til gaden og bygge- og oplagspladser. Indenrigsministeriet tillagde i cirkulæret derfor kommende legepladser i byrummet stor betydning for børns adspredelse, udvikling og motion – "et virksomt led i nutidens socialt forebyggende bestræbelser overfor børn", som det udtryktes. Trods villakvarterer og samtidens store og rummelige storgårdskarreeer, "er kravet om særlige børnelegepladser fuldt berettiget. Børnene bør have deres eget lille "rige"", anførtes det videre i cirkulæret. Bykommunerne burde derfor anlægge et stort antal legepladser både ved mindre anlæg, alleer, pladser og torve i kvarterer med etagebyggeri og i større offentlige parker. Legepladserne størrelse og indretning kunne ifølge cirkulæret variere efter de lokale omstændigheder, men som minimum burde der være sandkasse og gerne legeredskaber i form af bom, buk, vipper, planke til ligevægtsøvelse. Ved større anlæg græsareal, kælkebakke, vanddam, skøjtebane og boldplads.

I mellemkrigstiden og i starten af 1940'erne blev de nye folkeparker fra starten forsynet med legepladser, ligesom der blev tilsvarende pladser i et af anlæggene mellem Julius Valentiners Vej og Philip Schous Vej, ved Nylandsvej, på Christian Paulsens Vej, ved Femte Juni Plads, Borgmester Godskesens Plads og på Langelands Plads, der endda også fik en rulleskøjtebane. Foranstaltninger blev dog efterhånden ikke anset for tilfredsstillende. Ved et møde i foråret

1944 med 300 deltagere arrangeret af Dansk Kvindesamfund, Dansk Børnehaven Råd, og Landsforeningen forebyggende Børneværn blev der således på ny sat fokus på bykommunernes pligt til at etablere yderlige legepladser, og endda vedtaget en resolution der direkte opfordrede Københavns og Frederiksberg kommuner til at forbedre børns legevilkår og fritidsbeskæftigelse ved etablering af flere legepladser med legeredskaber, herunder særlige småbørnslegepladser og skrammellegepladser, afspærrede legegader og ansættelse af pædagogisk uddannet opsyn ved de større pladser.



Legepladsen i anlægget i Allégade i 1920. De første legepladser bestod som regel kun af en sandkasse afskærmet af stensætning eller træværk. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

I et internt notat erkendte kommunens tekniske forvaltning efterfølgende behovet ud fra de samme argumenter som i 1919-cirkulæret, og i betragtning af byens offentlige anlæg blev nedslidt af børns leg. Resultatet blev et program for legepladser i byens kvarterer, som fremlagdes og tiltrådtes af kommunalbestyrelsen i 1946. Som følge af den mere intensive bebyggelse i byens østlige bydele, hvor behovet var størst, lagde programmet op til legepladser ved Danas Plads, Nyvej, Carl Bernhards Vej, Maglekildevej, Hostrups Have, promenadestien mellem Thorvaldsen vej og Rolighedsvej, det kommende anlæg Aksel Møllers have, Langelands Plads og anlæggene ved Nylandsvej samt legegader i på Asmussens Allé, Brøndsteds Allé, Acaciavej, Sagasvej, L.I. Brandes Allé, Falkonergårdsvej, Franckes Vej samt på det gamle jernbaneareal mellem Rolighedsvej og Åboulevard. I de åbne og mere rekreative bydele vest for Fasanvejene opererede programmet dog også med legepladser ved Frøbels Alle, Junggreensvej, Femte Juni Plads og Grøndalsengen samt anlæggene mellem Philip Schous Vej og Julius Valentiners Vej.

Programmet realiserede i de følgende årtier, og allerede inden 1950 nåede der at komme legepladser på Danas Plads, ved retsbygningen og Solbjerg kirke, de dele af Aksel Møllers Have, der allerede var udlagt, på Julius Thomsens Plads, i anlæggene omkring boligblokkene ved Flintholm Allé, Egernvej samt i Grøndalsengen. Størst blev anlægget på Langelands Plads, der blev helt omlagt med en tosidet plantemur ud til vejene, legestue, toiletter, sandkasser, kravleredskaber, vipper, rutsjebane, karrusel, gynger og et stort soppebassin.⁵⁷



Til venstre: Op gennem det 20. århundrede fik kommunens nye legepladser stadig mere udstyr. Et af stederne med mange udfoldelsesmuligheder blev Langelands Plads. På billedet fra 1949 kan man nærmest høre de mange børns

glade råb og grin. Til højre: En del af Langelands Plads blev ved omlægningen forsynet med et soppebassin. På varme sommerdage som her i 1949 blev der stor trængsel ved bassinet af børn fra smålejlighederne i Svømmehalskvarterets tæt bebyggede etageejendomme. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Søndre landdistrikts nærrekreative områder

Op igennem mellemkrigstiden opnåede arbejdere og funktionærer ved overenskomsterne yderligere kortere arbejdstid og visse ferieordninger, og med ferieloven fra 1938 gennemførtes to ugers betalt ferie for lønmodtagere. Med den udvidede fritid blev den brede befolknings lige adgang til fysisk og intellektuel udvikling gennem folkelige organisationers eller det offentliges fritids- og kulturtilbud en nye søjle i den fremvoksende velfærdstats fordelings- og sikringsystem ved siden af social- og sundhedsmæssige foranstaltninger, uddannelsessystemet, børne- og familierpolitik, arbejdsmarkedstiltag og boligpolitikens byggestøtteordninger og lejeregulering.

I den sammenhæng kom lige muligheder for et aktivt friluftsliv i bredeste forstand til at spille en central rolle. Ikke mindst for den betydelige del af storbyernes brede befolkningslag, der var henvist til etageejendomme, og dermed ikke havde adgang til have, enten i eget parcelhus i et af de relativt få bygge- og haveboligforeninger, eller i de enkelte almene bebyggelser, hvor sådanne fandtes. Et meget stort antal idrætsorganisationer var allerede hastigt vokset frem siden århundredeskiftet, og til fremme af det stadig større kolonihavefolks interesser var Danmarks Kolonihaveforbund stiftet 1908. Danmarks Naturfredningsforening, der arbejdede for almenhedens adgang til naturværdierne, var stiftet i 1908 og i 1926 tog en gruppe arbejdere initiativ til Lejrklubben for Danmark - senere betegnet Danmarks Camping Union. Herbergsringen og Dansk Vandrelaug fulgte efter i 1930, i 1938 stiftedes arbejderbevægelsen Folkeferie, senere betegnet Dansk Folkeferie og endelig dannedes Friluftsrådet i 1942.

For at skabe de fysiske rammer for både det organiserede og individuelle friluftsliv, men også for hvile, afkobling, udflugter, underholdning, børns leg og anden adspredelse tilvejebragte storbykommunerne op gennem den første halvdel af det 20. århundrede stadig større nærrekreative områder. Frederiksberg var tidligt med, og havde allerede indarbejdet sådanne områder i de tidlige bebyggelsesplaner for landdistrikterne. Med de yderligere arealer der blev inddraget til formålet, kom de nærrekreative områder efterhånden til at omfatte meget betydelig arealer, og bidrog sammen med den åbne bebyggelse og de øvrige grønne anlæg til at give hele det vestlige Frederiksberg en karakter af lys, luft og åbenhed i smuk vekselvirkning mellem de forskellige zoners bebyggelse, som byrummet her kom til at bestå af.



Til venstre: Lindevangsparken set mod vest med Lindevangskolen og etagebebyggelsen ved Dalgas Boulevard/Finsensvej i 1932. Til højre: Legepladsen i Lindevangsparken var her i 1932 den største og mest velforsynede i byen. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Folkeparker og idrætspark

Da kommunen besad de største ubebyggede områder i det søndre landdistrikt, og da distriktet i højere grad bebyggedes med industri- og etagebyggeri, blev de nærrekreative områder placeret her og endda i direkte tilknytning til distriktets kvarterer med etagebyggeri og

kulissebebyggelserne langs Finsensvej og Peter Bangs Vej. I de første år af 1930'erne blev Lindevangsparken således udlagt på det 33.000 m² store areal mellem P.G. Ramms Allé, Dalgas Boulevard, Finsensvej og Ved Lindevangen, ud til hvilken der på østsiden kort efter opførtes en langstrakt randbebyggelse, som hermed lukkede parken af for det østfor liggende industrikvarter. Parken, der fik adgang fra alle fire hjørner, kom til at omfatte en vidtstrakt græsplæne med enkeltstående træer og blomsteranlæg. Uden om plænen udlagdes en spadseresti med bænkladser, der for at skabe læ og ro blev afskærmet fra de omkringliggende veje af en randbeplantning med træer og buske. I parkens nordlige ende, med tilsvarende randbeplantning, blev der etableret to store legepladser: En for småbørn, og adskilt af en cementbane, der om sommeren kunne anvendes som soppebassin og om vinteren som skøjtebane, en for store børn med gymnastikredskaber, karruseller, gynger og sandkasser. Legepladsområderne fik desuden en pavillon med læskur, toiletter og redskabsrum.

Ved den politiske behandling af den indstilling fra 1930, der førte frem til Lindevangsparkens anlægsbevilling, blev der fra alle sider i kommunalbestyrelsen lagt vægt på, at parken placeredes centralt i Lindevangskvarteret, der mellem banelinjen, rederiksberg-Vanløse, og Peter Bangs Vej allerede var bebygget og planlagt udbygget med fire-fem etagers etagehuse. I det tæt bebyggede kvarter var der behov for en "friluftspark", "et hvileanlæg" eller "folkepark", som politikerne betegnede den nye park, hvor beboerne kunne opholde sig, spadsere og hvile sig i fritiden og børn lege uforstyrret. Med Lindevangsparken byplanmæssige integration med Lindevangsskolen, åbnet i 1930, skulle parken samtidig sikre lys og luft til kvarteret sammen med skolens omkringliggende haveanlæg, boldbaner og skolehaver, det anlæg der 1926 var etableret på den modsatte side af Finsensvej ved hjørnet til Dalgas Boulevard, og de forhaver der var planlagt foran randbebyggelsen ud til Ved Lindevangen. Koblingen mellem Lindevangsparken dobbeltfunktion som nærrekreativt område og "bylunge" i det tæt bebyggede kvarter var tydelig.⁵⁸

Folke- eller bypark

<p>Udover det omlæggende fæstegods og hovedgårdsmarken blev parken sammen med hovedbygning og avlsgårdene fra det 17. århundrede et central element i kronens og adelens hovedgård over alt i Europa. I de største byer udlagdes samtidig lukkede kongelige parker, dels i de fæstningsindespærrede bykerner, f.eks. Rosenborg Have i København, dels uden om de sommerresidensslotte, der lagdes ude i det landlige opland Frederiksberg Slots have. I løbet af den sidste halvdel af 1800-tallet blev de fleste af de kongelige parker åbnet for offentligheden i de europæiske byer – også i København og på Frederiksberg. Med smuk havekunst og de fine beplantninger var de dog i første omgang til promenader og æstetisk nydelse. Mod slutningen af århundredet udlagde kommunerne, som en slags modreaktion parker, der fra starten var anlagt for offentligheden, og ud fra ønsket om at skabe rum for friluftsliv såsom nydelse af lys og frisk luft, idræt, spil, leg og folkemøder af forskellig art. I Tyskland bl.a., hvor de blev de betegnet "Volkpark" eller "Stadtpark". Fænomenet blev særlig udbredt i Sverige, hvor selv mindre stations- eller bruksbyer fik sin "Folkets Park", der også fik karakter af festplads med folkelig underholdning som koncerter, dans, friluftsteater og tivoli. I Danmark fulgte København efter med flere folkeparker, bl.a. Fælledparken (1908-1912) og siden Frederiksberg, en lang række af landets købstæder og mange af hovedstadens forstadskommuner. En af verdens største folkeparker blev New Yorks Central Park indviet i 1873.</p>

Vest for Lindevangskvarteret, der var planlagt udbygget med etagehuse helt frem til Philip Schous Vej-N. Jespersens Vej var etagebebyggelsen Den sønderjyske By skudt op i løbet af 1920'erne og en tilsvarende bebyggelse planlagt som kulissebyggeri langs den ydre del af Finsensvej og Peter Bangs Vej. For her både at skabe lys, luft og nærrekreative områder og samtidig permanente idrætsfaciliteter for hele Frederiksberg havde den endelige i bebyggelsesplanen for det søndre landdistrikt allerede i 1919 udstukket et større nærmest trekantformede areal mellem Christians Paulsens Vej i nord og Peter Bangs Vej i syd. Efter planen skulle arealet rumme idrætspark, parkanlæg og en skole integreret i området. Arealet fik i midten af 1920'erne en randbeplantning af buske og træer til alle sider, og blev af et tværgående beplantet bælte opdelt i de dele. Den sydlige del anlagdes i 1929-1930 til folkepark med bænke og stianlæg på siderne og græsplæne til leg og boldspil i midten, og fik indgang fra Peter Bangs Vej samt fra Mørk Hansens Vej og Junggreens vej med tværgående sti over parkens plæne mellem disse indgange.

Den nordlige del udlagdes derimod i 1923-1926 som kommunal idrætsplads, og fik samtidig tillagt et øst for liggende rektangulært areal med boldbaner mellem Junggreensvej og Gustav Johannsens Vej. Selve idrætsparken fik en stor græsplæne i midten til fodbold, cricket, kasteøvelser samt bane til springøvelser, og uden om en næsten 600 m lang løbebane. Ved indgangen i parkens nordlige del ved Christian Paulsens vej opførtes en bygning med omklædningslokaler, toiletter og kolde bade samt ståtribune. Bygningen suppleredes 1929 med to pavilloner med marketenderi, dommer- og lægeværelse, folkestue og rekvisitrum samt flere publikumspladser og brusebade, ligesom der for publikum opsættes bænkrækker langs løbebanen.

Ved opførelsen af Sønderjyllandsskolen 1940-1943, der som forudskikket i 1919 blev helt integreret i området, blev idræts- og folkeparken fuldstændig omlagt. Selve skolebygningen med haveanlæg og skolehaver på siderne og foranliggende skolegård og boldbane blev således placeret midt på arealet, der hvor den tværgående beplantede bælte tidligere havde delt området i to dele. Den sydlige folkepark blev dermed reduceret til en mindre park syd for stiforbindelsen mellem Junggreensvej og Mørk Hansens Vej, og fra 1960 kom den nyopførte Flintholm kirke samtidig til at indgå i anlægget.

Også den nordlige idrætsparkens areal blev reduceret, og endda omgivet af en bredere randbeplantning af buske og træer. Selve løbebanen blev dermed smallere og mere aflang og kom til at omslutte en fodboldbane og i siderne mindre anlæg til andre former for idrætsudøvelse. Nok så afgørende blev det løft idrætsparken fik i form af en overdækket siddetribune på nordsiden af skolen og moderne omklædningsrum og bade, samt Damsøbadet i skolens kælder- og stueetagen. Alt i alt lykkedes det gennem idrætsparken og folkeparkerne sammen med de øvrige anlæg, villa- og rækkehusbæltet på begge sider af Frederikssundsbanen, samt skolehaverne og den kommunal planteskole helt ude ved vestgrænsen at give det tæt bebyggede Lindevangskvarter og etagebebyggelserne langs Finsensvej og Peter Bangs Vej et lyst, åbent og afvekslende præg.⁵⁹



Det store nærrecreative område mellem Peter Bangs Vej og Christians Paulsens Vej set fra Sønderjyllands Allé i 1934. Nederst selve folkeparken og øverst Frederiksberg Idrætspark. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Øvrige idrætsanlæg

Selv om der med åbningen af idrætsparken i 1926 blev skabt en længe savnet afløser for de midlertidige boldbaner, som kommunen siden 1905 havde udlagt på de arealer, der senere skulle blive til Lindevangsparken, var tilstrømningen til friluftslivet og den folkelige idræt og

dens organisationer så stærk, at man allerede i 1924 udlagde en ny midlertidige baner med omklædningsbygninger nord for Finsensvej mellem Finsensværket og ved Laurits Sørensen Vej ,og igen i 1932 tilsvarende baner syd for Troels Lunds vej og vest for Søndermarkskolen.⁶⁰

Mest markant blev dog det meget store idrætsområde, der opstod syd for kulissebebyggelsen ud til Peter Bangs Vejs vestligste del. Oprindeligt var området i bebyggelsesplanerne for det søndre landdistrikt udlagt til villakvarterer, men allerede i 1926 solgte kommunen de nordligste arealer til landets ældste sportsklub, den i 1876 stiftede Københavns Boldklub (KB), der efterfølgende her anlagde tennis- og fodboldbaner, og opførte de første mere midlertidige bygninger. I årene 1936-1938 rejste klubben bag Peter Bangs Vej KB-Hallen med bl.a. klublokaler, festsal, omklædnings- og badefaciliteter samt opvisningshal. Komplekset, der dengang var Europas største private sportsanlæg, modtog kommunalt garanterede lån til dækning af 75 procent af omkostningerne, ligesom kommunen stod for anlæggelsen af den beplantede forplads ud mod Peter Bangs Vej.



Til venstre: Den nyopførte KB-hal i 1939. Til højre: Stadsgartnerens folk sprøjter mod ukrudt på de store boldbaner mellem Roskildevej og KB-hallen – foto fra 1949. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Syd for KBs område havde kommunen i 1930 udlagt de første fem fodboldbaner, i 1936 kom yderligere til, og efterhånden bredte boldbanerne sig næsten helt ned til Roskildevej. Ved Jens Jessens vej opførtes en træbygning med omklædnings- og rekvisitrum, WC, bade og læplads til tilskuere samt en fodboldopvisningsbane. I 1946 var etableringen af baneanlæggene afsluttet, og der var taget beslutning om at opføre permanente bygninger i tilknytning hertil. De midlertidige boldbaner ved el- og gasværket på Finsensvej og syd for Troels Lunds Vej kunne dermed nedlægges, men som følge af materialerestriktionerne i den første efterkrigstid kom opførelsen af Frederiksberg Hallen først i gang i løbet af 1950'erne. Komplekset, der stod færdig i 1962, og fik Frederiksberg Idræts Union som ejer, omfattede 20 omklædningsrum, seks mødelokaler, fælles samlingslokale, restauration og selve hallen. Kommunen understøttede byggeriet med et rente- og afdragsfrit lån og garanti for andre lån og efterfølgende med tilskud til hallens drift. Med idrætsanlæggene fik Frederiksberg fuldt udbyggede faciliteter til den folkelige idræt, men også et vidtstrakt grønt område, der gav lys og luft til efterkrigstidens etagebyggeri mellem Troels Lunds Vej og Roskildevej og syd for den gamle landevej.⁶¹

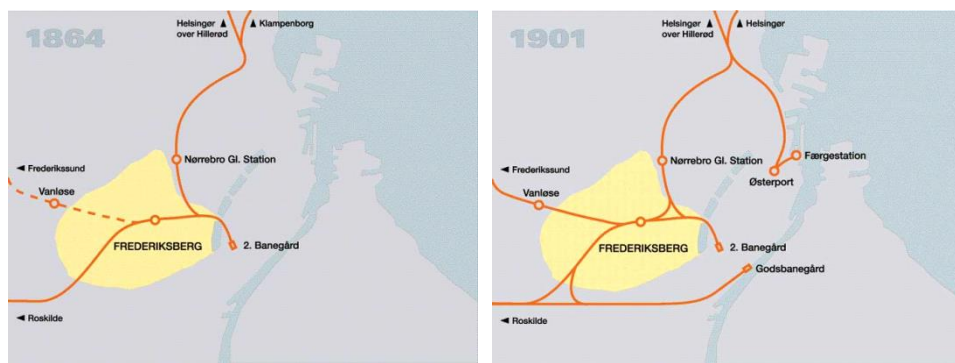


Frederiksberg Hallen ved Jens Jessens Vej i 2005. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Offentligt udlagte kolonihaver

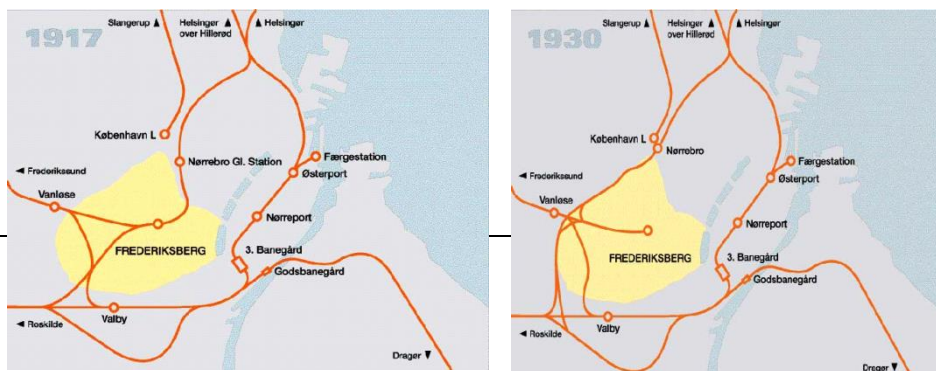
DSBs anlæggelse af den nye ringgodsbane, der kom i drift i 1930, og de dispositioner der blev taget med hensyn til de tilbageværende og nu overflødige ældre banestrækninger gennem byen, tilvejebragte en række restarealer, der kunne udnyttes til det friluftsliv som kolonihaveformen var udtryk for.

Jernbanelinjerne gennem Frederiksberg



Jernbanernes mange forskellige linjeføring i hovedstaden har i næsten 150 år haft betydelig indflydelse på Frederiksbergs bebyggelse. Efter afviklingen af Københavns første banegård fra 1847 og banelinjen herfra til Vigerslev, blev Vestbanen i 1864 ført fra Københavns nye banegård ved den nuværende Vesterport Station ind over Frederiksberg forbi byens banegård og herfra videre til den gamle linjeføring i Vigerslev. På Vestbanens inderste del fortsatte Nordbanen omkring H.C. Ørstedsvej mod nord, mens der i 1879 anlagdes en sidebane fra Frederiksberg banegård til Frederikssund.

Ved de nye linjeføringer der omkring århundredskiftet fulgte med åbningen af Københavns nye godsbanegård ved Bernstorffsgade og Østbanegården den nuværende Østerport station, etableredes på Frederiksberg flere forbindelsesspor til de nye baneanlæg. Med åbningen af Københavns nuværende hovedbanegård i 1911 og Boulevardbanen i 1917 herfra til Østerport Station, nedlagdes banestrækningerne mellem Frederiksberg banegård og København, mens Frederikssundsbanen fra Valby førtes gennem det sydvestlige Frederiksberg ad det sydlige ældre forbindelsesspor, og fra Roskildevej ad en nye bane til Vanløse. Frederikssundsbanens gammel strækning mellem Frederiksberg og Vanløse blev dog opretholdt som permanent blandet person- og godsbane, mens den gamle Vestbanes strækning fra Vigerslev til Frederiksberg banegård sammen med det øst for liggende forbindelsesspor og den inderste del af den gamle Nordbane nord for Åboulevarden i en periode blev en indre godsbane frem til Hellerup. En omlægning af den nordligste del af den gamle Nordbane, der skulle indgå i en kommende helt ny ydre godsringsbane, gennemførtes allerede omkring 1. verdenskrig, således at der blev etableret en omlagt godsbane fra Hellerup til det københavnske Nørrebros nye godsbanegård lige nordvest for, hvor Nørrebrogade løb videre ud ad Frederikssundvej. Inden da var der samtidig, påbegyndt ekspropriationer til den del af den nye godsringsbane, der fra 1930 kom til at løbe fra Vigerslev uden om det vestlige Frederiksberg til Nørrebros nye godsbanegård og derfra til Hellerup.



Til den kommende ringgodsbane eksproprieredes på Frederiksberg således de nødvendige arealer fra banens krydsning af Roskildevej og helt frem til lidt nord for krydsningen af Nordre Fasanvej, hvorfra ringgodsbanen skulle løbe det sidste lille stykke videre til Nørrebros nye godsbanegård og derfra til Hellerup. Ekspropriationerne omfattede mellem Roskildevej og Peter Bangs Vej kun de arealer, der skulle anvendes til den kommende dobbeltsporede jernbane, mens der mellem Peter Bangs Vej og Finsensvej blev inddraget et bredt bælte på begge sider af den fremtidige godsbane. Her var det planen at etablere en større godsrangerstation for godsvogne, der skulle føres videre til Frederiksberg godsbanegård og stationerne ud ad Frederikssundsbanen. Nord for Finsensvej eksproprieredes arealer til både godsbanens videre forløb til det københavnske Nørrebro og til en mægtig sporudfletning fra ringgodsbanens krydsning af Finsensvej til et stykke efter dens krydsning af C.F. Richs Vej. Et sporanlæg der med et ganske forgrenet system af forbindelse- og udfletningsspor skulle skabe forbindelse mellem de tre krydsende og sammenløbende baner – Frederiksbergbanen til Vanløse, godsringbanen og Frederikssundsbanen samt godsrangerstationen. Da etableringen af rangerstationen lå længere ude i fremtiden, og i øvrigt aldrig blev realiseret, og da der ved og mellem sporudfletningsanlæggene opstod andre større restarealer, udlagde DSB efter ekspropriationerne, der gennemførtes mellem 1907 og 1922, her større områder til kolonihaver.

På den planlagte rangerstations område således fire kolonier. Vest for selve godsbanens gennemgående spor arealer til Haveforeningen Zenia grænsende op til Københavns Kommune med adgang fra Peter Bangs Vej 220, og med samme adgang ned mod de gennemgående spor, skilt fra Zenia af en havegang, Haveforeningen Lindevang, samt nord for de to haveforeninger Haveforeningen Grænsen med adgang fra Finsensvej 263 og øst for de gennemgående spor en samlet haveforening mellem Mørk Hansens Vej og Finsensvej. På sporudfletningernes arealer lå fire havekolonier, der dog aldrig blev organiseret som egentlige kolonihaveforeninger. En ved det fra Frederikssundsbanen til ringbanen mod syd gående forbindelsesspor, to vest for ringbanes gennemgående spor syd og nord for banens underførelse ved C.F. Richs Vej, samt en på det trekantede areal, der opstod mellem ringbanen, Frederiksbergbanen og det sydlige forbindelsesspor mellem de to baner.⁶²

Med åbningen af godsringbanen i 1930 kunne DSB endelig afvikle driften på de sidste ældre jernbaner, der tidligere var lagt gennem Frederiksberg, og som siden åbningen af Københavns tredje og nuværende hovedbanegård i 1911 havde fungeret som en midlertidig indre godsbanelinje.



Haveforeningen Dalgas på det gamle stykke af Vestbanen øst for Jyllandsvej i 1932. I baggrunden kulissebyggeriet med etagehuse ud mod Peter Bangs Vej. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Som følge af det ældre sporsammenfletningsanlæg syd for Roskildevej var det gamle banearreal nord for og frem til Kronprinsensvej så bredt, at der her, efter aftale mellem DSB og Frederiksberg Kommune, i 1932 blev udlagt en havekoloni. Kommunens tekniske forvaltning havde forinden forhandlet med en gruppe kolonihaveønskende borgere, der efter dannelsen af Haveforeningen Dalgas efterfølgende lejede arealet af DSB, mens kommunen selv overtog et mindre areal langs Roskildevej og frem til Dalgas Boulevard til et lille grønt anlæg. Herfra anlagdes op mod Solbjerg Kirkegård langs kolonihaveparcellerne en sti, hvorved der blev skabt en smuk og god adgangsvej til havekolonien, der kom til udgøre sit eget lille domæne.⁶³

Men kommunens planlægning af den lille havekoloni viste sig også på andre områder. Hver enkelt parcel fik således indlagt vandværksvand til vandring og lysthusbrug, midt på arealet etableredes et lille anlæg med et mindre grundmuret hus med toiletter og andre fællesfaciliteter, ligesom den tekniske forvaltningen skulle godkende de enkelte lysthuse inden opførelsen. Mens mange kolonihaver rundt om i landet ofte kunne have et lidt clondyke agtigt præg, tog Frederiksberg Kommune med anlægget af Haveforeningen Dalgas, som en af de første i landet, skridt til en stærkere kommunal regulering af forholdene i havekolonierne. Målet var, som det udtryktes i et notat i sagen om havekolonien, at man "gerne vil have noget pænt og smukt på dette areal".⁶⁴

De ældre østlige bydele

Frederiksberg Kommune bestræbelser for op gennem det 20. århundredes første halvdel at skabe grønne byrum og nærrekreative områder til byens vestlige dele, der bebyggedes på den tid, kom også til omfatte de bydele, der øst var Fasanvejen var opstået frem til begyndelsen af århundredet.

Svømmehalskvarteret

For at skabe yderligere lys, luft og bedre rekreative udfoldelsesmuligheder i det tæt bebyggede Svømmehalskvarter opkøbte kommunen i 1919 nogle af kvarteret sidste udbebyggede grunde på begge sider af den del af Lollandsvej, der syd for Falstersvej løb ned til Nyelandsvej. Det meste af gaden blev efterfølgende nedlagt, og udlagdes sammen med de tilstødende grunde til et stort åbent areal i den karré, der derved blev dannet mellem Falstervej, Guldborgvej, Nyelandsvej og Bentzonsvej. Oprindeligt var arealet tænkt anvendt til både skolehaver, skolebotanisk have samt bold- og sportsplads for skolerne ved Lollandsvej og Nyelandsvej, men det blev det sidste formål der blev virkeliggjort i 1921-22, da anlægget stod færdig med læskur ved Nandruspvej og randbeplantning med popler.



Borgmester Jørgen Glenthøj indvier den nye kunstgræsplæne på sportspladsen ved Nandrupvej i september 2010. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

På den tilbageværende sydligste del af Lollandsvej, nu kaldet Nandrupvej, var der allerede opført private hjørneejendomme ud til Nyelandsvej, og for at afslutte det udlagte sportsareal opførte kommunen i 1920 ud til dette og bag hjørneejendommene to vinkelformede fem etagers beboelsesejendomme med to og tre værelses lejligheder. Ved den nedlagte nordlige del af Lollandsvejs udløb i Falstervej skulle der her og på de tilstødende grunde opføres en randbebyggelse ud til Falstersvej, der ville afslutte det udlagte anlæg mod nord, og skulle have et offentlig almenyttig formål – folkebibliotek, bespisningsanstalt eller teknisk skole. På arealet opførte kommunen således i slutningen af 1920'erne en bygning, der kom til at rumme Frederiksberg tekniske Skole, drevet med statstilskud af byens tekniske selskab, et filialbibliotek samt en gennemgang til sportspladsen og i kælderetagen omklædningsrum, bad og toiletter for de børn fra kvarteret, der kom til pladsen for at dyrke idræt.⁶⁵

Udover idrætsanlægget ved Nandrupvej anlagdes i 1948 et midlertidigt anlæg med legeplads efter en større rydning af nogle af De classenske Boliger blokke. Endelig var der i 1935 syd for Svømmehalskvarteret i byens centrum udlagt et mindre anlæg mellem brandstationen og det nye hovedbibliotek.⁶⁶

Øst for Falkoner Allé

I de ældste kvarterer øst for Falkoner Allé gav de første byomdannelser af tidligere bebyggelser, kommunen mulighed for at indrette nye grønne byrum, og dermed at give mere lys og luft til de ofte tæt bebyggede og erhvervsmæssigt opblandede kvarterer. Efter rydningen af Rubens Fabrikker mellem Rolighedsvej ved og Falkoner Allé og opførelse af boligkomplekset Hostrups Have samme sted i 1936, udlagdes det store indre gårdareal som et stort offentligt haveanlæg med plæner, bænke og interne stier.⁶⁷

Med åbningen af ringgodsbanen i 1930 blev arealerne fra den samtidigt nedlagte indre godsbane omdannet til en spadseresti fra Falkoner Allé til Rolighedsvej. Med forbindelsessti til runddelen på Christian Winthers Vej på det første stykke frem til den sydlige del af Dr. Abildgaards Allé, dog med parkeringspladser på en del af arealet, herfra og til Rolighedsvej blev stien udlagt som en et såkaldt promenadeanlæg med sti i midten og på begge sider

buskadser og bænkladser. Mellem Rolighedsvej og Åboulevarden udlejedes den gamle banestrækning dog gennem mange årtier til Landbohøjskolen.⁶⁸



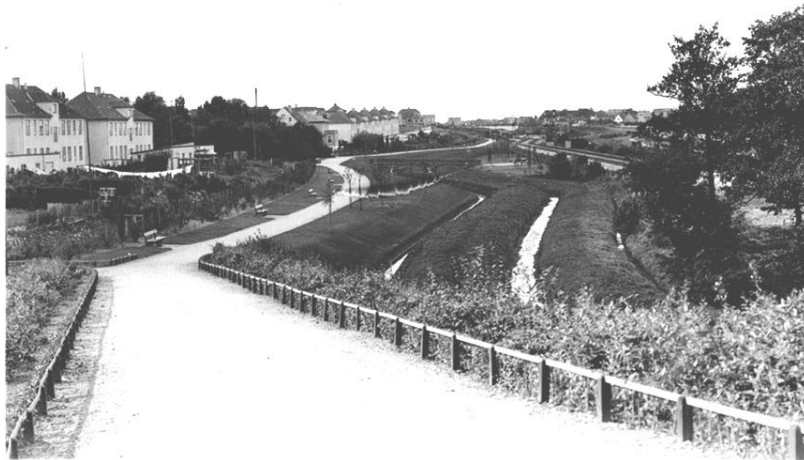
Forum og anlægget ved Julius Thomsens Plads i 1935. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

I 1908 blev Ladegården afløst af Sundholm som Københavns Kommunes tvangsarbejdsanstalt, og efter åbningen af den nuværende hovedbanegård i 1911 og de nye linjeføringer hertil, var der ikke længere behov for den gamle vestbane. Arealerne kunne derfor ryddes og bebygges på ny efter en samlet vej- og bebyggelsesplan fra 1923. Igennem området førtes Rosenørns Allé helt frem til Åboulevarden, og nord for rejstes først København tekniske Skole (1937) og siden Radiohuset (1938-1945). Det trekantede område afgrænset af alleen, den nyanlagte Julius Thomsens gade og boulevarden, der i øvrigt indlemmedes i København, blev udlagt til karrer med institutions- og boligbyggeri ved ligeledes nyanlagte Herman Triers Plads og Kleinsgade. På arealerne syd for havde Københavns Boldklub i årene 1893-1925 på en mindre areal tennisbaner, men allerede i 1903 opførtes Sankt Markus Plads og linjerne for Julius Thomsens Plads blev udstykket. Omkring pladsen, der først fik sin endelige form i midten af 1920'erne, opførtes først Forum (1926), Købmandsskolen (1926-1927) og siden Handelshøjskolen (1938-1939). Selve pladsen blev i 1928 indrettet som et stort offentligt anlæg med to græsplæner og rækker med træer på siderne samt bænkanlæg for enden.⁶⁹

"I kærlighed til Frederiksberg"

Idet Frederiksberg i det væsentligste var bebygget og allerede reguleret af kommunen vej- og bebyggelsesplaner, da den første funktionelle byplanlov trådte i kraft i 1938, fik loven i forhold til nybyggeriet kun betydning for den sidste udbygning af byen. Derimod var der fra kommunens side straks efter lovens gennemførelse stor interesse for navnlig at anvende den i forhold til de eksisterende kvarterer. Og her i særlig grad i de ældre villakvarterer, hvor villaservitutterne som følge af forældelse eller uklarheder siden århundredskiftet havde muliggjort etagebyggeri, der gav et uensartet præg, og var en trussel mod kvarterenes grønne og åbne karakter.

Til at modvirke denne udviklingstendens var man fra kommunens side særligt opmærksom på mulighederne i byplanlovens § 2 pkt. 9, der fastslog, at byplanerne kunne rumme bestemmelser om "bevaring af områder i overensstemmelse med dettes hidtidige karakter i henseende til bebyggelse og beplantning". For øjeblikkeligt at udnytte disse muligheder, besluttede kommunalbestyrelsen at meddele Indenrigsministeriet, at kommunen ønskede at tage byplanloven i brug med det samme, hvormed man tillige sikrede sig mod forandringer af villakvarterer, mens det nødvendige forberedende byplanarbejde foregik. Byplanlovens § 9 gav således kommuner, der var i færd med at udarbejde byplaner, mulighed for at begære Indenrigsministeriet om at nedlægge forbud imod "at en ejendom, der kan ventes at blive omfattet af planen, anvendes på en måde, der må antages at komme i strid med planen".



Parkanlægget langs ringgodsbanen og Grøndalsåen set mod syd fra Grøndal S-station i 1932. Anlægget udgjorde en del af Frederiksbergs grønne vestgrænse. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Under sagens behandling blev det fra alle sider i kommunalbestyrelsen bemærket at endemålet var, som det udtryktes: "at bevare i stor udstrækning Frederiksbergs struktur og udseende", "at bevare karakteren af Frederiksberg" og der med at have "muligheden for at bevare de grønne områder på Frederiksberg". Den for Frederiksberg så udtalte politiske konsensus nærmeste røngede fra den konservative ordfører, da han om byplanarbejdet og bestræbelserne for at skabe grønne byrum konkluderede, at det var et af de områder: "hvor vi [det konservative flertal og det socialdemokratiske-radikale mindretal] kunne mødes, nemlig i kærlighed til Frederiksberg og i kærlighed til de grønne områder, der er herude - og at man uanset partifarve kunne enes om at søge at bevare disse".⁷⁰

Kærlighedsforholdet resulterede allerede i januar 1940 i at kommunalbestyrelsen kunne tiltræde både den første byplanvedtægt og rammerne for det videre byplanarbejde. Der blev således givet retningslinjer for vejenes bredde og for "bevarelse af visse grønne områder" besluttet bevaring af villabebyggelserne i følgende områder: Mellem Bülow's og H.C. Ørstedesvej ved Harsdorffsvej, Amalievej, Kastanievej, Lindevej og Uraniavej, mellem Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej ved Nyvej, Amicisvej, Hortensiavej, Hauchsvej og Alhambravej, nord for Gammel Kongevej mod vest ved Rathsacksvej, Grundtvigsvej, Chr. Winthers Vej og Ceresvej, samt mod øst ved Lykkesholm Allé og Sankt Knuds Vej, mellem Frederiksberg Allé og Vesterbrogade ved Platanvej, Kochsvej, Asgaardsvej, Frydendalsvej og Jacobys Allé, og endelig villaområderne mellem Vodroffsvej og Sankt Jørgens Sø og mellem Kronprinsesse Sofies Vej og Falkoner Allé i Mariendalskvarteret. Ved de efterfølgende byplanvedtægter lykkede det i det store hele af bevare de mere eller mindre sammenhængende villakvarterer i den østlige del af byen, der havde overlevet etagehusene indtrængen siden den sidste del af det 19. århundrede, hvor netop spørgsmålet om kvarterenes bevarelse af grønne hensyn rejste første gang.⁷¹



Længere mod syd løb parkanlægget langs Grøndalsåen sammen med den yderste del af anlægget ved Femte Juni Plads – foto fra 1932. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Andre grønne initiativer

Udover de betydelige anlægsaktiviteter i forbindelse med de mange grønne byrum og nærrekreative områder tog Frederiksberg Kommune i den første halvdel af det 20. århundrede en række andre initiativer for at sikre det grønne, lys og luft i byen.

Grønne grænser

I forbindelse med mageskifter overlod Frederiksberg kommune i 1925 en del af engarealerne vest for Grøndalsåen til København under forudsætning af, at Københavns Kommune vest for den kommende ringgodsbane anlagde et sammenhængende langt parkbælte op til Frederiksbergs vestgrænse fra Borups Allé og ned til Peter Bangs Vej, og herfra langs den sidste del af åløbet til dets udløb i Damhussøen. I slutningen af 1920'erne anlagde Københavns Kommune parkbæltet mellem Borups Allé og Godthåbsvej, i 1933 fulgte strækningen mellem Godthåbsvej og Finsensvej/Jernbane Allé og i slutningen af 1930'erne afsluttedes anlægget med parkbæltet herfra ned til Peter Bangs Vej og videre mod Damhussøen.⁷²



På den sydvestlige del indgik kolonihaverne ved ringgodsbanen i Frederiksbergs grønne vestgrænse. Her Haveforeningen Zenia set fra jernbaneviadukten på Peter Bangs Vej i 1979. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

På den anden side af åløbet og banelinjen suppleredes på Frederiksbergs side det grønne grænsebælte mellem de to byer. Fra sydenden af den østlige perron på Fuglebakken S-station i form af et smalt beplantet bælte ud til jernbanen, der mod syd fortsatte ned i et bredere engareal ned mod Godthåbsvej. Jordstykket havde kommunen opkøbt allerede i 1886 for at udvide antallet af boringer ved det kommunale vandværk, der i 1879 var blevet anlagt øst for åen lige nord for den yderste del af Godthåbsvej. I 1926 fik havekolonien Pumpestationen anvist havearealer på stedet.

I 1932 udlagde kommunen syd for Godthåbsvej et aflangt beplantet parkanlæg i Grøndalsengen langs Grøndalsåen mellem kommunegrænsen og den østlige side af godsbanelinjen og baghaverne til villaerne ud til Grøndalsvej. Parkanlægget fik interne stisystemer, bænke-, lege- og opholdspladser, og blev sat i direkte forbindelse med parkdelen af Femte Juni Plads, der allerede var ført ned til åløbet.⁷³

Sydvest herfor og helt ned til Peter Bangs Vej kom de store kolonihaveområder, der var udlagt på DSBs arealer på begge sider af ringgodsbanen, de fleste steder til at udgøre den frederiksbergske del af det grønne grænsebælte. Endelig anlagde kommunen i 1940 et smalt beplantet stibælte mellem Peter Bangs Vej og Roskildevej vest for KBs og de kommunale boldbaner. Sammen med villakvarterene på Københavns grund på den anden side af ringgodsbanen blev der således en grøn grænselinje mellem de to kommuner også på det sidste vestlige stykke.

Op gennem den første del halvdel af det 20. århundrede blev Ladegårdsåen rørlagt, således at der af hensyn til den øgede trafik kunne gennemføres udvidelser af Åboulevarden og Ågaden. De mindre friarealer, der dermed blev opnået langs den tidligere å, blev mellem Bülowvej og Falkoner udlagt som en gangsti med græsrabat med busk- og træbeplantning ind mod Landbohøjskolens bagvedliggende haveanlæg og andre grønne områder. Ved forløbet nordvest for Falkoner Allé kunne stibæltet gøres gradvis bredere, og fik på det sidste stykke mod Borup Allé efterhånden karakter af et mindre anlæg.⁷⁴



Et kig mod sydøst ned ad Ladegårdsåen med bagsiden af ejendommen til Ane Katrines Vej – foto fra 1935. Ladegårdsåens forløb fra Sankt Jørgens Sø til sammenløbet med Grøndalsåen i Bispeengen har med vandløb og beplantning altid udgjort Frederiksbergs grønne nordgrænse. Efterhånden som åen blev rørlagt og tildækket blev denne karakter opretholdt de fleste steder i form af beplantede stibælter og mindre anlæg. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Vejtræer og blomsterkummer

Op gennem det 20. århundrede fortsattes udplantningen af vejtræer ved nyanlagte veje, ligesom eksisterende vejtræer med stor omsorg blev vedligeholdt og beskåret og erstattet af nye, når de var ved af falde for ælde eller misvækst. Herved blev den gamle træplantningspolitik, der havde rødder tilbage til 1870'erne, fastholdt og udvidet. I 1930 havde byen ikke mindre end 6.200 vejtræer, og da kommunalbestyrelsen året efter i juni 1931 drøftede udskiftningen af træerne på Forchhammersvej, blomstrede kærligheden til det grønne Frederiksberg verbalt endnu en gang, bl.a. da socialdemokraten og maleren Anker Petersen understøttede forslaget med motiveringen: "idet jeg mener, at det præg Frederiksberg har af at være en grøn plet, bør vi ikke alene holde ved lige, men vi bør også udvide det alle de steder, hvor vi formår det".⁷⁵

Endelig besluttede kommunalbestyrelsen i 1948 at forstærke udplantning af blomster ved samtlige kommunale anlæg, at udplante vejtræer i mindre grønne kvarterer som Mariendalkvarteret og langs Fabriksvej, samt at opsætte blomsterkummer, hvor der hverken var parker eller anlæg eller kunne plantes vejtræer. I første omgang blev der i 1949 opstillet 25 blomsterkummer bl.a. ved S-banestationerne ude i de enkelte af byens kvarterer ved Fuglebakken, Peter Bangs Vej og i byen centrum ved Frederiksberg, samt ved hjørnet af Nylandsvej og Nordre Fasanvej, i trekanten ved H.C. Ørstedesvej/Danasvej og ved pladsen foran hovedbiblioteket.

Også i denne omgang blev de grønne byrum og nærrekreative områder slået fast som en del af byens identitet. Den konservative ordfører Arne Stæhr Johansen anførte, at de foreslåede nye grønne initiativer skulle "give Frederiksberg denne grønne farve, som altid har været kendetegnet for vor by" og at de var et "forsøg på at gøre byen køn og på at skabe en del af de glæder naturen kan give og som man mange gange mangler i storbyer". Og den socialdemokratiske ordfører August Jørgensen fulgte op med at konstatere, "at vi må komme til at se et blomstrende Frederiksberg, et eviggrønt Frederiksberg".⁷⁶



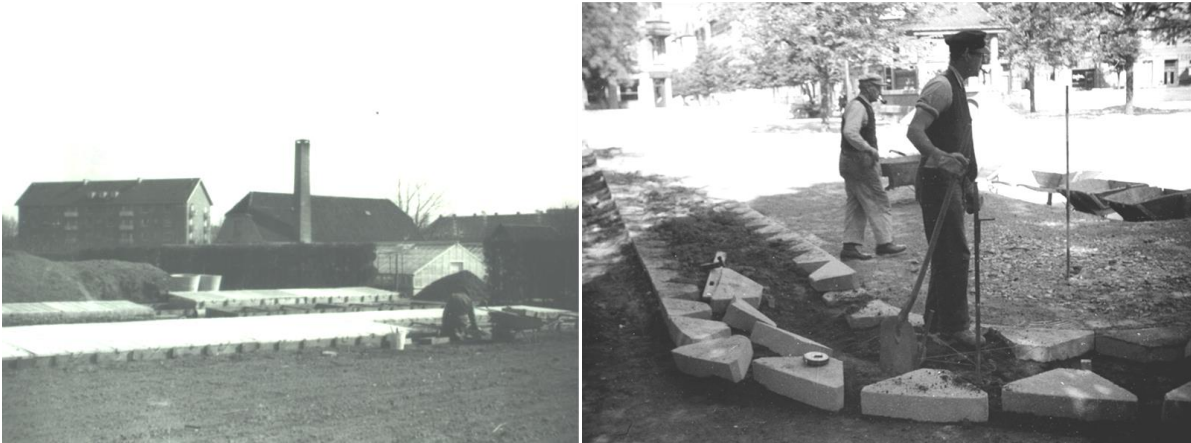
Kommunens udstrakte beplantning af gamle og nyanlagte veje og gader forsætte op gennem det 20. århundredes første halvdel. Her et eksempel fra Tesdorpsvej i Femte Juni Plads-kvarteret i 1932. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Stadsgartneren

Med den udtalte politiske konsensus og opmærksomhed der i kommunalbestyrelsen op gennem det 20. århundrede var i forhold til den kommunale bebyggelsesregulering og i den forbindelse de grønne byrum var kommunens gartnerivirksomhed et højprioriteret område. Kommunegartneren eller stadsgartneren, som chefen for virksomheden senere betegnede, fik således en ganske omfattende opgaveportefølje, idet denne blev ansvarlig for nyanlæg, og vedligeholdelse af vejtræer, offentlige parker og anlæg, haver og anlæg ved kommunens institutioner og beboelsesejendomme samt idrætsanlæg. Herudover skulle stadsgartneren sikre leverance af potteplanter til administrationsbygninger, skoler og andre af kommunens institutioner, samt lede driften af planteskolen og blomstergartneriet.⁷⁷

For at skaffe tilstrækkelig plads til de mange aktiviteter flyttedes planteskolen og blomstergartneriet endnu en gang i 1920, til den foreløbig endelige plads på et aflangt areal langs godsringbanen mellem Finsensvej og Peter Bangs Vej- vest for Sønderjyllands Allé og den sønderjyske by. Der opsattes indhegning, låger og arbejds- og redskabsskure og der blev indkøbt en motordreven jordfræser, der kunne spare udgifterne til manuel gravning. Hertil kom selve gartneriet med fire opvarmede drivhuse og 300 drivbænksvinduer. I 1932 oprettes en materialeplads ved hjørnet Emil Chr. Hansens Vej og Nylandsvej, men i 1942 måtte planteskolen afgive den nordlige del til alderrenteboligerne ved Peter Graus Vej, hvorefter aktiviteterne blev koncentreret til det tilbageværende sydligere areal.

Ved flytningen i 1920 omfattede stadsgartnerens virksomhed tre formænd, otte gartnere og seks arbejdsmænd. I gennem 1930'erne og 1940'erne øgedes personalestyrken, dog med årlige udsving til 3-4 gartnerformænd, 9-16 gartnere, 7-12 ufaglærte arbejdere samt 2 lærlinge - i sæsonen yderligere 8-10 gartnere og 15-40 arbejdere. Som følge af ureglementeret adfærd i en del af parkanlæggene ansattes i 1949 endnu to uniformerede opsynsmænd ude over den faste i Lindevangsparken.⁷⁸



Til venstre: Udsnit af det kommunale gartneri med tilhørende planteskole i 1949 ved A.D. Jørgensens Vej. Virksomheden og de mange ansatte sorterede under Stadsgartnerens Kontor, der var en del af den tekniske forvaltnings Vejafdeling. Til højre: Stadsgartnerens medarbejdere i gang med at omlægge Langelands Plads i 1948. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Den grønne betænkning

Parallelt med Frederiksberg og Københavns udbygning op gennem den første halvdel af det 20. århundrede opstod udenom sammenhængende forstæder, der efterhånden kom til at omfatte hele Gentofte kommune og herfra strakte sig videre gennem den sydligste del af Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe sognekommuner, og derfra igen i et østligt smalt bælte ind i Herlev, Rødovre og Hvidovre sognekommuner. Samlet havde forstæderne i 1950 nået et folketal på 300.000 og hele hovedstadsmetropolen med Frederiksberg og København som centrum en befolkning på næsten 1,2 millioner.

Forstæderne og Hovedstadsmetropolens rekreative opland

Både før og efter byplanloven fra 1938 begyndte forstadskommunerne efterhånden også at regulere bebyggelsen på samme måde som på Frederiksberg og i København, hvorved en tilsvarende zonevis opdeling efter bebyggelsesarter blev opnået. På nær yderst begrænsede industriområder og enklaver med etagebyggeri blev forstæderne i første omgang præget af udstrakte villaområder af stærkt varierende karakter –alt fra palæagtige villaer i Gentofte Kommunen til nette muremestervillaer, bungalows og primitive småhuse af forskelligt byggemateriale i forstadsbæltet i sydvestlig retning. Trods forstædernes åbne og luftige præg og de parker kommunerne også udlagde her, resulterede det koncentriske lag af forstæder, der lagdes udenom selve hovedstaden, at hovedstadsmetropolen kom til at udgøre et omfattende geografisk område, hvor der blev stadig større afstand fra Frederiksberg og København til oplandets landlige og rekreative områder, og hvor borgerne i selve forstæderne vil have behov for adgang til sådanne områder.

Oplandets, og navnlig det nordliges, naturmæssige værdier havde siden 1700-tallet draget hovedstadens befolkning. I den tidlige enevælde i form af forskellige kongelige slotte og landsteder – f.eks. Dronninggård (1661), Frederiksdal (1668), Charlottenlund (1671)- og fra midten af det 18. århundrede gennem de land- og lyststeder som det mest velstående københavnske storborgerskab af embedsmænd og storkøbmænd opførte her. Fra slutningen af det 19. århundrede opstod de sommerhus- og villastationsbyer, der som rekreative områder for industrikapitalismens nye borgerskab i et smalt bælte krøb op langs Øresundskysten fra Klampenborg til Helsingør, og efter århundredskiftet samme velhaversegments ældre egentlige sommerhusområder ved Kattegatskysten fra Helsingør til Gilleleje.

På samme tid udviklede Hareskovby sig efter åbningen af Slangerup-banen i 1906 til en blandet villa- og sommerhusby for det mere velbeslåede mellemlag, mens der fra 1920'erne ned langs Køge Bugt opstod et stadig mere sammenhængende opført sommerhusområde i et

smalt bælte mellem kysten og Køgevejen fra Hvidovre og til Solrød Strand. Det blev den jævne mands sommerhusbælte, hvor funktionærer og sparsommelige arbejdere byggede sommerhuse af genbrugsmateriale som tidens øvrige lyst- og kolonihavehuse. I 1930'erne og 1940'erne fulgte her i nogle tilfælde mere velbyggede små sommerhuse, eller mindre bungalows og andre hustyper for dem, der trods elendige trafikforbindelser blev Køge Bugt-området første faste beboere.

For det meget store befolkningslag, som boede i etagehuse, og som økonomisk hverken magtede et af "sildekasse-sommerhusene" på sydkysten eller et af København og Frederiksbergs mange tusinde kolonihaver, var søndags- og sommerudflugten til enten en af Hovedstadens nærrekreative områder eller ud til oplandets mere vidtstrakte naturområder den eneste mulighed for at drage ånde i det fri. Dyrehaven og Dyrehavsbakken havde længe været de mest søgte udflugtsmål, og med de udvidede togforbindelserne blev denne position fastholdt, ligesom skovområderne, søerne, de tilknyttede traktørsteder og bådarten ved Lyngby og Bagsværd Sø samt Furesøen blev yndede mål for hovedstadens jævne befolkningssegment.

Herudover var der Hareskoven og Hareskovpavillonen på Slangerup-banen og længere ude, med eget trinbræt, Fiskebæk hotel og traktørsted mellem Furesøen og Farum Sø og de dertil liggende meget store skovområder. Vestegnen rummede derimod ikke naturskabte fjernrekreative områder i form af skove, søer og ådale til udflugter og friluftsliv for hovedstadsbefolkningen. Lige på nær et bælte ned langs Køge Bugt, som særligt blev arbejderbefolkningens rekreations- og fritidsområde, og hvor der i løbet af 1920'- og 1930'erne kom en stadig større strøm af sommer- og søndagsgæster til strandene med tilhørende badeanstalter, kroer, traktørsteder, private lejrpladser og andre etableringer.



Sommerudflugt i en af Nordsjællands skove – Dyrehaven eller Hareskoven i midten af 1930'erne (Københavnsegnen grønne områder, 1936, s. 10)

Med Hovedstadsmetropolens massive befolkningstilvækst op gennem det 20. århundredes første halvdel og den større fritid som samfundets bredere lag på samme tid blev tilgodeset med, øgedes presset på, såvel Københavns, Frederiksbergs og de nye forstæders udlagte nærrekreative områder, som de fjernere naturområder ude i metropolforstædernes udkant. Samtidig begyndte forstadsbebyggelserne at gøre et stadig større indhug i eller afspærrede direkte befolkningens adgang til disse områder. Tidligt havde villastationsbyer og

sommerhusbebyggelserne med indhegnede haver helt ned til stranden spærret adgang til det meste af Øresundskysten og Nordkysten til vest for Hornbæk. Udenfor det sammenhængende forstadsbælte var stadig større villaområder i de nordlige del af Gladsaxe, Gentofte og Lyngby-Taarbæk sognekommuner, samt i Søllerød, Birkerød og Farum sognekommuner desuden begyndt at omklamre Nordegnens store sø- og skovområder, hvorved adgangsforholdene blev vanskeligere på samme tid, som naturværdierne i forlandet op til disse områderne blev ødelagt.

Selv om Hovedstadsmetropolens opland mod vest på samme tid fortsat henlå som et fladt åbent agerland med landsbyer og udflyttede gårde på markerne, var de i fuldt omgang udnyttet til landbrugs- og gartneridrift, og dermed utilgængelige for friluftsliv og andre rekreative formål. Samtidig havde mange af de stationsbyer der i den sidste halvdel af det 19. århundrede var skudt op langs stam- og sidebanerne, vokset sig ganske store og fået betydelige villakvarterer, der var begyndt at vokse ud i det åbne land. Sammen med de manglende naturskabte rekreative områder var det et påtrængende problem, da en fremtidig udbygning af Hovedstadsmetropolen i det væsentligste måtte henlægges netop til Vestegnen.

Mest akut var problemerne ned langs Køge Bugt, egnens eneste reelle fjernrekreative område. Som følge af manglende bebyggelsesregulering i sognekommunerne ned langs kysten truede her planløse udstykninger og ofte tilfældige og uskønne sommerhusbebyggelser med tilsvarende landskabsmæssige ødelæggelse og afspærring af strandgangen som kendetegnede Øresundskysten. Herudover var mange af de tilbageværende åbne strandgrunde og andre friarealer på landsiden af Gl. Køge Landevej i stigende grad blevet opfyldt af privatejede badeetablissementer med restauranter, kabiner, teltlejrpladser, træhuse til udlejning samt strandparker helt inde fra Brøndby Strand og ned til Karlstrup Strand, hvor af nogle blev drevet på kommercielt grundlag og andre var andelsbaserede, således at man skulle havde tegnet andele for at benytte faciliteterne, var der ikke sikret fri adgang for almenheden til disse rekreative arealer.⁷⁹



Lejrliv ved Køge Bugt i midten af 1930'erne. (Københavnsegnen grønne områder, 1936, s. 25)

De store linjer skitseres

Alt i alt stod Hovedstadsmetropolen med de forventninger man allerede havde i mellemkrigstiden til en yderligere vækst, der ikke blot ville udfylde hele Nordegnen men også oplandene mod nordvest og vest. Mens både Frederiksberg og Københavns og efterhånden også forstadskommunerne enkeltvis gennemførte en stadig strammere bebyggelsesregulering, kneb det med en samlet og overordnet trafik- og bebyggelsesplanlægning i hele forstadsområdet. Som følge af både Frederiksbergs og Københavns åbenlyse interesse i at der etableredes en ordening på disse områder i overensstemmelse med hovedstadens behov, blev de to kommuner aktive aktører allerede i mellemkrigstidens første egnsplansinitiativer.

Kommunerne blev da også sammen med Københavns Amtskommune og statslige vejmyndigheder repræsenteret i det trafiklinjeudvalg, der nedsattes af Dansk Ingeniørforening i 1922, og hvis betænkning forelå i 1926. De vejanlæg der gennemførtes i de følgende år i Københavns Amt, kom til at bygge på det omfattende system af radial- og ringveje, som Trafiklinjeudvalget lagde op. Udvalgets forestillinger om, at disse vejplaner på sigt også kunne indgå i forstadskommunernes kommende byplaner og være afsæt for det fælles overordnet byplanarbejde, som man direkte opfordrede til, betegnede dermed det første skidt mod mere overordnede planlægningsbestræbelser på tværs af kommunegrænserne i en større del af hovedstadsmetropolen.⁸⁰

Disse bestræbelser understøttedes yderligere af Akademisk Arkitektforening, der i 1927 i det 29. bind af Arkitekten over 70 sider lod Steen Eiler Rasmussen og en række andre af tidens førende ind- og udenlandske fagfolk bedømme Trafikudvalgets betænkninger ud fra en byplanmæssige vinkel. Indlæggene gav anledning til en række regionalplanmæssige spørgsmål og perspektiver, herunder også en bestemt parkpolitik, hvis konturer tegnedes af Gentoftes stadsgartner Gudmund Nyeland Brandt. Han pegede i sit indlæg på, at store parkanlægs behov for store sammenhængende flader hurtigt ville blive besværliggjort med den omfattende forstadsbebyggelse, der allerede var sket og yderligere ville følge.⁸¹

En egentlig parkpolitik burde derfor efter Brandts vurdering indgå i en kommende regionsplanlægning, da udstrakte naturområder i takt med hovedstadsmetropolens vækst vil være afgørende af hensyn til friluftslivet, rekreative formål og "folkepædagogisk" udnyttelse. Brandt udvidede dermed argumentationen for parkanlæg, og selv om han stillede sig skeptisk over den traditionelle rolle, der var tillagt dem som "byens lunger", erkendte han de store frie naturområders betydning for luftfornyelsen i byrummet.

Brandt forestillede sig et kommende parksystem i hovedstadsmetropolen bestående af erhvervede eller fredede friarealer i forbindelse med eksisterende moser, søer, lunde og skove forbundet med hinanden og selve hovedstaden i form af særlige grønne parkveje eller cykel- og promenadeveje. I stedet for den i gangværende koncentriske forstadsdannelse foreslog Brandt som tidens byplanlæggere fremtidige radiale forstæder langs de nye trafiklinjer, der mod nordvest og vest ville blive lagt ud fra selve hovedstaden. I de kiler, der ville opstå mellem de radiale forstadsbælter, skulle det eksisterende agerland fastholdes, ligesom der her kunne udlægges særlige rekreative områder. Konkret pegede Brandt på, at hovedstadens ydre befæstning fra Køge Bugt til Utterslev Mose omdannedes til et parkbælte på tværs af kilerne, og at der i en af disse skabtes, som han udtrykte det "en ny Dyrehave vestpaa" – altså det der langt senere skulle blive til Vestskoven.⁸²



Lyngby Folkepark ved Lyngby Sø i midten af 1930'erne. (Københavnsegnen grønne områder, 1936, s. 12)

I sine forestillinger om etableringen af et kommende parksystem i hovedstadsmetropolen berørte Brandt naturfredningsspørgsmålet, der var blevet rejst allerede i slutningen af det 19. århundrede. I 1905 var Udvalget for Naturfredning blevet oprettet og havde fået til opgave at arbejde for naturfredning ud fra et naturvidenskabeligt og æstetisk synspunkt, men ikke ud fra et rekreativt formål med offentlig adgang til naturværdierne. Nærmest som opposition hertil var Danmarks Naturfredningsforening (DN) etableret i 1911, idet organisationen skulle virke for, såvel naturfredning ud fra naturvidenskabelige og æstetiske præmisser, som befolkningens adgang til både fredede arealer og naturområder, som offentligheden var udelukket fra. Naturfredningsforeningens mere socialt anlagte tilgang til frednings- og natursagen vandt i lyset af tidens fokus på velfærdsreformer større indpas både samfundsmæssigt og landspolitisk i Socialdemokratiet og Det radikale Venstre. DN blev dermed en central aktør bag Danmarks første naturfredningslov, som den socialdemokratiske støttede radikalt ledede regering, trods Venstres modstand i forhold til landbrugets interesser med konservativ tilslutning fik gennemført i 1917.

Loven fik det dobbeltsigte, som DN havde arbejdet for, dels naturvidenskabeligt og æstetisk baseret naturfredning, hvor nedsatte fredningsnævn i hver amtsrådsreds, og et overfredningsnævn som ankeinstans, skulle gennemføre de konkrete fredninger, dels generelle regler om adgang til offentligt ejede skove, uopdyrkede områder og i visse tilfælde til strandarealer. Som en af de radikale talere anførte under lovforslaget behandling i Rigsdagen, ville loven begrænse "den voksende beskæring [landbrugets areal anvendelse og bybebyggelse] af folkets urgamle ret til lys og luft, til fri færdsel i skov og på strand". I sit regulerende og sociale sigte lå 1917-naturfredningsloven da også på linje med den regulerings-, velfærds, bolig- og byggelovgivning, der på samme tidspunkt og op gennem mellemkrigstiden blev fundamentet for den fremvoksende velfærdsstat.

På dette grundlag og med en stadig større medlemstilgang styrkedes DN op gennem 1920'erne og arbejdede for en udvidelse af naturfredningsloven i form af centralisering af fredningsarbejdet, udarbejdelse af prioriterede fredningsplaner for hele landet, og ikke mindst væsentlige udvidelser i offentlighedens adgang til naturen. Samtidig lykkedes det for DN at vinde en af samtidens største politiske skikkelser for naturfredningssagen - Socialdemokratiets formand, først socialminister og siden statsminister, Thorvald Stauning.⁸³



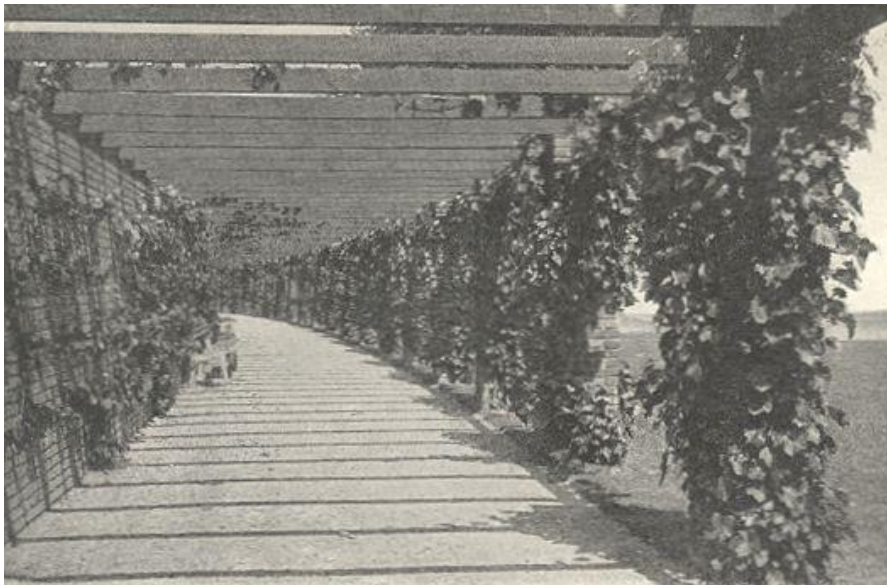
Det sommer af liv på Bellevue Strandpark i midten af 1930'erne. Det første fællesoffentlige fjernrecreative område i hovedstadsmetropolens forstæder. (Københavnsegnen grønne områder, 1936, s. 13)

De første konkrete initiativer

Med ideerne om en omfattende parkpolitik som en del af en fremtidig regionsplanlægning for hovedstadsmetropolen, og DN's samtidige og utrættelige arbejde for udvidet naturadgang for befolkningen, blev banen kridtet op til konkrete initiativer i løbet af 1920'erne. Men som i andre velfærdspolitiske sammenhænge kom de første gennembrud nedefra – fra det lokale og kommunale niveau.

Allerede i 1918 havde Gentofte Kommune overtaget Øregårds Parken og omdannet denne til en folkepark, og påbegyndte anlæggelsen af en folkepark omkring Gentofte Sø – et anlægsarbejde der strakte sig frem til 1936. Fredning af større friarealer nord for Farum Sø var gennemført i 1922, og i 1927 overtog Gladsaxe Kommune Aldershvile Slotspark ved Bagsværd Sø, og omdannede den til folkepark. Året efter havde Lyngby-Taarbæk Kommune påbegyndt anlæggelsen af en folkepark ved Lyngby Sø og Prinsessestien ved tilstødende mosearealer, ligesom Gentofte Kommune i 1929 omdannede Christiansholms Mose til et nærrekreativt område. I 1934 var der sket fredning af udsigtspunktet Lollikhus ved Furesø og Farumgård Skov, og året efter gennemført overenskomst mellem Københavns og Søllerød kommuner om åbning af Næsset ligeledes ved Furesøen. I samme periode havde Søllerød Kommune tillige erhvervet og etableret rekreative områder på arealer mellem Furesø og Nordbanen, ved Malmose og Vejlemose samt på strandgrunde ved Strandmøllen.

Selv om forstædernes første folkeparker og andre nærrekreative anlæg også kunne benyttes af Københavns og Frederiksbergs befolkning, var de primært etableret af hensyn til de pågældende forstadskommuners borgere. Forøg på at skabe fjernrekreative områder primært for hovedstadsbefolkningen blev derimod koncentreret til kystområder ved Øresund og Køge Bugt, når der her opstod muligheder for at etablere arealer til friluftsbadning og lignende friluftsliv.



Hvidøre Strandpark ved Klampenborg i midten af 1930'erne. (Københavnsegnen grønne områder, 1936, s. 13)

I 1926 blev Charlottenlund Slots strandhave, nu under navnet, Charlottenlund Strandpark åbnet for offentligheden. Året før var A/S Klampenborg Vandkur- Brønd- og Søbadeanstalt nedbrændt, og da der var risiko for, at der på grunden og de foranliggende strandgrunde ville blive etagebyggeri, erhvervede staten med statsminister Staunings direkte medvirken arealet i 1929. 40 procent af udgiften refunderedes af Københavns Amtskommune, Gentofte og Lyngby-Taarbæk kommuner samt Københavns og Frederiksberg kommuner, der hver refunderede 20 og 5 procent. Staten og Gentofte Kommune overtog arealet og dannede sammen med de

andre kommunale parter I/S Bellevue Strandpark, der frem til 1932 stod bag den nye strandpark bestående af selve stranden skabt gennem sandopfyldning i Bellevue Bugten og frem til Strandvejen store plæner med beplantninger.

På initiativ af DN og igen med Staunings direkte medvirken overtog Gentofte Kommune i 1929 Hvidøre Strandgrund. Staten, Københavns Amtskommune og Gentofte kommune bidrog med, hver 25 procent, mens henholdsvis 20 og 5 procent kom fra Københavns og Frederiksberg Kommuner. Strandgrunden blev sammen med et tillagt tilstødende statsligt areal i årene 1930-1931 indrettet til Hvidøre Strandpark lige syd for Bellevue. Da Charlottenlund Fort blev åbnet for offentligheden i 1932 var det naturligt at forbinde dette og Charlottenlund Strandpark med Bellevue og Hvidøre strandparker mod nord med en ny strandvej, hvorved adgangen til kysten kunne åbnes på strækningen, samtidig med at den gennemgående trafik vil blive ført uden om fiskerlejet Skovshoved.

Efter en række trakasserier med grundejerne, herunder en højesteretssag, kunne den nye strandvej, Kystvejen, anlægges i midten af 1930'erne, og endvidere forlænges fra Klampenborg til nord for Taarbæk, hvorved også dette fiskerleje blev lettet for den gennemgående trafik. Med vejanlægget og de nye strandparker blev der i kombination med Dyrehaven og Dyrehavsbakken samt travbanen i Charlottenlund, cykelbanen i Ordrup og Galopbanen i Klampenborg skabt et stort fjernrekreativt område i hovedstadsmetropolens nordøstlige hjørne til glæde for Københavns og Frederiksbergs befolkning. Og som noget nyt blev de nye fjernrekreative områder tilvejebragt gennem i et tæt samarbejde mellem staten (Statsministeriet og statsskovvæsenet), de to hovedstadskommuner samt de lokale sognekommuner. Tilgængeligheden til området var allerede sikret via sporvognslinjer og de hyppige forbindelser på Kystbanen og blev yderligere styrket, da de førte S-banelinjer i 1934 blev ført fra henholdsvis Valby/København og Frederiksberg til Hellerup og herfra netop til Klampenborg med mellemstationer i Charlottenlund og Ordrup.⁸⁴

Selv om der i perioden 1919-1934 blev sikret færdselsret til Køge Bugts strande mellem Lille Vejle Å ved Ishøj Strand og ned til Solrøds Strand, var der ikke hjulmet ret til at bade eller tage ophold ud for sommerhuse eller de private etableringer, der var opstået til dette formål. Forslag til etablering af offentlige folke- og strandparker og teltlejre for den stadig større strøm af sommer- og søndagsgæster fra Hovedstaden havde da også været fremsat ved flere lejligheder i pressen og ved offentlige møder, og i 1928-1929 rejstes sagen igen af Parcellisten, der var medlemsblad for forskellige foreninger i Hvidovre. Bladet anførte, at de offentlige myndigheder burde have erhvervet arealer til sådanne formål på et tidligere tidspunkt, hvor der var rigeligt af dem og endda til en lav pris. Som følge af fremvoksende bebyggelser og dermed stigende grundpriser, var mulighederne ved at være forspildte, men Parcellisten kunne dog pege på en række tilbageværende egnede arealer ved Avedøre, Brøndby, Vallensbæk og Hundige Strand samt syd herfor. Herudover fremlagde bladet planer for kunstigt anlagte strandparker ved Avedøre og Vallensbæk strande via inddæmning og oppumpning af sand til større strandarealer.

Tilsvarende planer fremgik af Trafiklinjeudvalgets betænkning fra 1926, der lagde op til, at Gl. Køgevej, som frem til Ishøj havde fået en vis bredde og standard, forlængedes helt til Køge, således at der blev skabt en moderne strandvej i stedet for den smalle og bugtede grusvej, der løb gennem området. Betænkningen anbefalede, at vejanlægget skulle tage hensyn til tilbageværende friarealer og bevoksninger, og at staten eller amtskommunerne opkøbte disse arealer mellem vejen og kystlinjen, så der flere steder langs kysten kunne anlægges strandparker – bl.a. et større anlæg ved Hundige og Greve Strand. I den forbindelse blev det i betænkningen bemærket: "Det beklages med rette fra alle sider, at vor strandvej mod nord er ødelagt, og stat og amt burde ikke efter den nye byplanlovs vedtagelse, tillade en tilsvarende ødelæggelse eller umuliggørelse af denne søndre strandvej".

Da strandene ved Hundinge og Greve var de nærmest beliggende og egnet til fristrandsbadning, udgjorde de det af Køge Bugts områder, som hovedstadsbefolkningen særlige søgte til. I en henvendelse til Københavns og Frederiksberg kommuner i 1926 udtrykte ejerne af strandgrundene, der havde organiseret sig i Foreningen af Beboere ved stranden i Greve-Kildebrønde Sognekommune, fuld forståelse for den udvikling, da disse strandarealer for hovedstadens befolkning var et af de få der rummede "en enestående sundhedskilde og af langt større betydning end de fine parker derinde i byen".

Men foreningens medlemmer følte sig "oversvømmet" af sommergæsterne i sådan grad, at de "bogstaveligt fordrives fra deres egne grunde", ligesom "de ubudne gæster" svinede med madpapir, foretog teltslagning og camperede i halve og hele dage, kogte og stegte ved primusapparater i plantagerne med stor brandfare for disse og de nærliggende sommerhuse. Foreningen ville imødegå dette "uvæsen" gennem en totalafspærring, men opfordrede de to hovedstadskommuner til inden da sammen med staten og Københavns og Roskilde Amtskommuner i fællesskab at opkøbe nogle større restarealer ved Hundinge Strand med både strandgrunde og plantager, og her at anlægge en strand- og folkepark med tilhørende plads til teltslagning. I betragtning af Øresundskystens afspærring og yderlige udstykninger og sommerhusbyggeri ved Køge Bugt havde "hovedstadsbeboernes berettigede krav på tilgængelige strandarealer", som foreningen udtrykte det som afslutning på henvendelsen.

Ved Frederiksberg Kommunalbestyrelses behandling af strandgrundejernes henvendelse udtryktes fra alle sider en klar anerkendelse af de pågældende grundejernes uegennyttige initiativ, men også kommunens ansvar for at tilvejebringe fjernrekreative områder udenfor byen. Det var første gang kommunalbestyrelsen behandlede en sag af denne karakter, men da opgaven blev anset for så omfattende og vidtrækkende for en enkelt kommune, og burde løses af hovedstadskommunerne i fællesskab, besluttedes det at træde i forbindelse med Københavns Kommune og andre offentlige myndigheder for at fremme sagen. Denne beslutning var med til at bane vejen for de kommende årtiers fælleskommunale og statslige bestræbelser for at sikre Hovedstadsmetropolen ganske omfattende fjernrekreative områder.

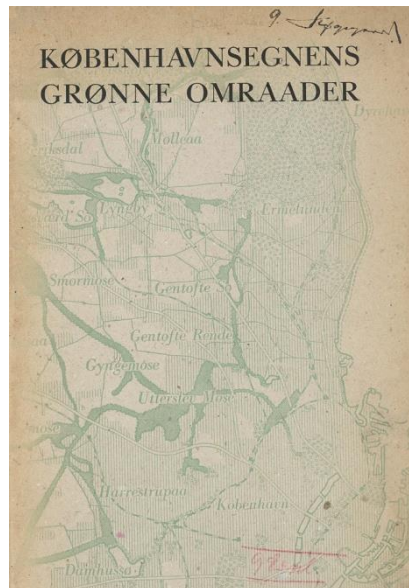
Få år senere resulterede det i etableringen af de nævnte strandparker ved Klampenborg, men ved Køge Bugt førte det i første omgang ikke til fællesoffentlige initiativer. I 1928 opkøbte Københavns Kommune dog et areal ved Karlslunde Strand til fjernrekreativt formål, samtidig med at det 30 ha store lyngareal, Jernen ved Trylleskoven længere mod syd, med DN medvirken, blev fredet og åbnet for offentligheden med ret til badning fra stranden.

I 1935 etableredes desuden de filantropiske selvejende institutioner "Klinten" og "Solbjerg" ved henholdsvis Greve-Hundige og Karlslunde Strand. I første omgang lejede institutionerne de rekreative arealer med forkøbsret. Lejen blev garanteret af de frederiksbergske mælkeforsyningsvirksomheder Trifolium og Solbjerg. Målet var at åbne strandarealerne for Frederiksbergs befolkning, og at etablere en sommerlejr med et større antal familietelte i lyset af "den stærke trang, der findes hos befolkningen i retning af at erhverve billigt landophold ved stranden", som det udtryktes i kommunalbestyrelsen forud for Frederiksberg Kommunes lånetilsagn til foretagendet.

Trods de to hovedstadskommuners initiativer måtte Egnspanudvalget i 1936 konstatere, at de gode intentioner fra slutningen af 1920'erne ikke var blevet realiseret langs Køge Bugt. Ved linjeføringen af den nye strandvej, Køgevejen, var der syd for Ishøj ikke i tilstrækkelig grad taget hensyn til mulige rekreative områder, og med den fortsat manglende sognekommunale bebyggelsesregulering havde det ført til yderligere udstykninger og bebyggelser langs Køgevejen. Både til vandsidens strandområder og til landsiden, hvor der kunne etableres folkeparker og lejrpladser. Behovet for fjernrekreative områder langs Køge Bugt var fortsat påtrængende ligesom andre steder i Hovedstadsmetropolen.⁸⁵

Betænkningen

Selv om Dansk Byplanlaboratorium efter gennemførelsen af byplanloven i 1925 kastede sig ind en vedholdende agitation for en reel virkningsfuld lovgivning på området, tog organisationen et særligt lokalt initiativ i forhold til Hovedstadsmetropolen, hvor netop det by- og regionplanmæssige behov var mest påtrængende. Det førte i 1928 til oprettelsen af netop Egnplanudvalget, der skulle fortsætte det planlægningsarbejde, som Trafiklinjeudvalget havde påbegyndt. Udvalget, der talte repræsentanter for de såkaldte hovedstadsamter, kommunerne inden for disse amter, Frederiksberg og Københavns Kommune samt DSB og DN, skulle udarbejde en regionsplan for store dele af de berørte kommuners område, og her skitsere trafiklinjer og områder til særlig brug for bolig og erhverv samt beliggenheden af åbne pladser, parker og fredede områder.



Den grønne betænkningens omslag fik selvfølgelig et grønt layout. (Københavnsegnens grønne områder)

Med det fokus og de initiativer der allerede var sat i gang og gennemført i forhold til netop det sidste element i Egnplanudvalgets kommissorium, skulle udvalget i første omgang sikre, dels egnens friluftsområder for hovedstadsbefolkningen gennem fredning af landskaber og udsigter, der skulle friholdes for bebyggelse, dels adgang hertil via udflugtsveje og -stier. Med dette sigte gennemførte udvalget efterfølgende undersøgelser af de mest værdifulde landskabelige værdier, udflugtsstier af rekreativ betydning og forbindelseslinjer til de undersøgte naturområder. 1936 forelå udvalgets "Et forslag til et system af områder for hovedstadsbefolkningens friluftsliv", der blev sendt til høring hos de berørte kommuner og myndigheder. Da høringen helt overvejende resulterede i positive tilbagemeldinger, besluttede Egnplanudvalgets plenarforsamling at fremme og udgive forslaget, der udkom som bog med titlen: "Københavns Egnens grønne områder" – i daglig tale betegnet "Den grønne betænkning".

I selve Hovedstaden skulle der efter betænkningens forslag gennemføres fredning, dels af Valby Fælled, og derfra etableres et forbindelsesstibælte til Frederiksberg slotshaver, dels af kystarealer fra Christianshavns Fælled til Kastrup Batteri på Amagers østkyst med tilsvarende stiforbindelse herfra til den fredede og åbnede del af Christianshavns Vold, det fredede forland ved den ubebyggede Kløvermarken, dels ved Bellahøj samt af hele Lersøen med en parkallé herfra både til Utterslev Mose og ind til Fælledparken, dels af en beplantet stiforbindelse mellem Utterslev Mose og Emdrup Sø. Det ydre københavnske parksystem, som allerede var udlagt op til grænsen til nabokommunerne fra Emdrup Sø til Kalvebod Strand, skulle dermed sammen med eksisterende parker og kommende fredede arealer i København og på

Frederiksberg indgå i et system af grønne områder med et nærrecreativt formål og med indre forbindelseslinjer.

Den grønne betænkning lagde herudover op til, at parksystemet ved Københavns grænselinje blev sat i forbindelse med nordforstædernes skov- og søområder og de yderligere område, der gennem naturfredning skulle sikres her. For at etablere forbindelsen mellem disse naturområder skulle der fra Utterslev Mose udgå tre radiale forbindelsesbælter, dels et stianlæg langs Gentofte Rende og parkanlægget omkring Gentofte Sø med forbindelsessti derfra til Ermelunden, Dyrehaven og helt frem til fredede områder i Vedbæk, dels et 100 m bredt parkbælte, Hareskov Parkvej, til den fredede Gyngemose, Smørmose og Fedtmose og til Hareskoven og derfra videre til Farum, dels forbindelsestier til Vestvolden og derfra parkstier til fredede Viemose og langs Kagså til Smør- og Fedtmose, og herfra igen langs Værebros Å til Jonstrup Vang med forbindelse helt frem til den fredede Bure Sø. I de nordlige forstæder lagde betænkningen desuden op til fredninger både i det åbne land og op langs skov- og vådområder, samt et vidt forgrenet stisystem, der skulle forbinde radialstierne og løbe i det åbne lands grønne bælter, dermed sætte de eksisterende og fredede naturområder i forbindelse med hinanden i Lyngby-Taarbæk, Søllerød, Birkerød, Blovstrød, Hørsholm, Værløse og Farum Sognekommune. Endelig indgik også ådalene langs Mølleåens ydre løb samt Bastrup og Burre Sø, der via andre fredninger og et stianlæg tænkte sat i forbindelse med den fredede Veksø Mose.

På Vestegnen forestillede den grønne betænkning sig bevaring af eksisterende naturværdier i form af mose- og egndrag, samt etablering af nye udflugtsområder ved anlæggelse af statsskove i tilknytning hertil. I planerne indgik to radiale stibælter, der skulle forbinde det københavnske grænseparkbælte langs Harrestrup Å, Damhussø og Damhuså og ved Valby Fælled med Vestvolden, som tænkte fredet og åbnet for offentligheden i hele sin længde for mod syd at flyde sammen med et større fredet område ved Avedøre Holme. Herfra skulle udgå et stibælte mod nord langs Kalvebod Strand til Valby Fælled, og så vidt muligt mod syd til Hundige Strand langs Køge Bugt, hvor der for i videst mulige omfang at åbne strandarealerne for offentligheden, skulle gennemføres fredninger eller arealopkøb. Tilsvarende dispositioner skulle tages længere ned af Køge Bugts kyst bl.a. ved Mosede og Karlstrup strande, og i det hel taget var det vigtigt, at der lang kysten etableredes lejrpladser, naturparker og udvidede strandarealer ved sandoppumpning. Endvidere skulle der gennemføres fredning, beplantning og stianlæg ved de store mose- og engdrag ved Store Vejleås udløb i Køge Bugt, Vallensbæk Mose, Porsemose samt Veksø Mose, der alle skulle forbindes med brede stianlæg, således at der skabes et tværgående grønt bælte, der førte helt frem til de store naturparker vest for Farum. På Amager disponerede betænkningen endelig med et beplantet stianlæg langs hele kystlinjen.

Samlet lagde den grønne betænkning op til etableringen af et meget omfattende og differentieret system af naturparker i hele hovedstadsmetropolen med konkrete forslag til landskabsfredning og -erhvervelse til rekreativ arealanvendelse, samt et udflugtstrafiksystem i forbindelse hermed. Fredninger og erhvervelser der skulle forhindre yderligere ødelæggelse af metropoloplandets landskaber gennem spredte og tilfældige udstykninger, og samtidig sammen med eksisterende naturområder sikre hovedstadsbefolkningen vidstrakte rum for alle former for reaktion og friluftsliv i forskellige landskabsform i og udenfor drift, ved anlagte lejrpladser og folkeparker samt ved badning og lystsejlad ved søbredder og kyster. Et udflugtstrafiksystem bestående af cykel- og gangstier og udflugtsveje for motorkørende både i radiale linjer til og fra hovedstaden og forstædernes naturområder, samt ude i og mellem disse områder i tværgående mere koncentriske linjer.

Selv om betænkningen hvilede på de skitser til en parkpolitik, som stadsgartner Brandt havde fremlagt i 1927, betegnede den en nyskabelse med sine mange og detaljerede forslag og sit idégrundlag. Betænkningen fandt således, at det frie land var af mere værd end de hidtidige kunstigt arrangerede, velplejede og lukkede parker, der var en påkrævet, men også en omkostningstung måde at sikre rekreative områder for bybefolkningen. Herudover var det afgørende, at det foreslåede

system af rekreative friluftsområder blev en integreret del i en regionsplan, og betænkningen indstillede derfor, at planerne skulle gennemføres under ét som en kombineret regionsplans- og naturfredningsopgave evt. ved en særlig lov, således at der nedsattes en byplankommission til behandling af metropolens udviklingsområder.

Så vidt kom det dog ikke i første gang, da der i 1939 nedsattes en særlig hovedstadskommission med henblik på omfordeling af opgaverne mellem amter og kommunerne og en samlet løsning af de særlige regionale opgaver, som det store metropolområde allerede havde fået. Kommissionsarbejdet og besættelsesårenes bremsede desuden Egnspanudvalgets videre regionsplanarbejde.⁸⁶



Den grønne betænkningens plan for grønne områder i København og på Frederiksberg (Udvalget vedr. Københavnsegnens grønne områder, 1954, s. 7)

Følgelovgivning- og initiativer

Derimod fik den grønne betænkningen som helhed bred tilslutning fra de enkelte kommuner, og fulgtes hurtigt op af den lovgivning og de administrative dispositioner, der skulle sikre planernes virkeliggørelse. Allerede året efter betænkningen forelå i 1937 en ny naturfredningslov efter et længere lovforberedende arbejde, hvor DN igen blev en central aktør, og ressortområdet som følge af statsminister Staunings engagement i naturfredningssagen overførtes fra Justitsministeriet til Statsministeriet.

I forhold til 1917-loven kom den nye lov til at rumme en lang række betydelige nyskabelse i form af udvidede fredningsmuligheder bl.a. i forhold til naturværdier med henblik på offentlighedens adgang og bestemmelser om udarbejdelse fredningsplaner. Planerne skulle rumme fortegnelser over ejendomme af naturfredningsmæssig interesse og erklæring om kommende fredningstiltag. I den forbindelse fik fredningsnævnets mulighed for at gribe ind ved fare for forstyrrelser af landskaber, der var optaget i planen, idet bebyggelse og udstykning af samme områder kun måtte finde sted efter tilladelse fra centraladministrationen. Herudover etablerede loven generelle beskyttelseslinjer, der skulle hindre bebyggelse nærmere end 100 m fra kyst og 300 m fra skov, og dermed forhindre ødelæggelse af natur og afspærring af adgang til områderne. Hertil kom generelle regler for offentlighedens adgang til

Da Stauning personligt lagde vægt på at sikre den tætbebyggede hovedstad grønne oaser i metropolens opland, blev de nødvendige forslag til følgelove til 1937-naturfredningsloven udarbejdet på statsministerens direkte initiativ, ligesom han fik nedsat et særligt tremandsudvalg – "det grønne udvalg". Udvalget, der blev det første fredningsplanudvalg i Danmark og arbejdede frem til 1954, fik til opgave at udarbejde en samlet fredningsplan for hele hovedstadsmetropolen på grundlag af den grønne betænkning. I samspil med kommuner, amter, fredningsnævn, DN samt en af lodsejerne stiftet interesseorganisation udarbejdede det grønne udvalg i årene 1938-1940 fredningsplaner for først metropolens nordlige og nordvestlige egne og siden for dens vestlige og sydlige del – Vestegnen, Køge Bugt samt Amager. Planerne blev efterfølgende godkendt af Overfredningsnævnet, og til drøftelse af hvilke af fredningsplanens enkeltfredninger, der skulle gennemføres, og retningslinjer for fordelingen af udgifter til erstatninger og arealerhvervelser, nedsatte Statsministeriet i 1940 endelige et stats-kommunalt fredningsudvalg bestående en repræsentant for Finansministeriet, Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns og Frederiksborg amtskommuner.

I overensstemmelse med den grønne betænkning udarbejdede det grønne udvalg efter den såkaldte stilov fra 1940 indenfor den samlede fredningsplan for Københavnseggen en plan over cykel- og gangstier og udflygtsveje med tilhørende parkstriber og parkeringspladser. Statsministeriet kunne efter loven erhverve de nødvendige arealer hertil og pålægge de arealer, der støtte op til eller lå i nærheden af stierne servitutter med henblik på fredning, adgangsret, byggelinjer, og senere anlæggelse af folkeparker, badestrande og lejrpladser. Staten stillede som en af tidens beskæftigelsesforanstaltninger 3 mio. kr til rådighed for stierne- og vejanlæggene, der skulle udføres og administreres af Ministeriet for offentlige arbejder.⁸⁷



Den grønne betænkningens plan for grønne cykelveje i Hovedstadsmetropolen. (Udvalget vedr. Københavnseggens grønne områder, 1954, s. 9)

Implementering

Med sti- og fredningsplanerne, den nødvendige lovgivning, fredningslovens organer, fredningsnævn og Overfredningsnævnt, samt det grønne udvalg og det statskommunale udvalg var de planmæssige, økonomiske og organisatoriske rammer i 1940 lagt for implementeringen af den grønne betænkning.

I gennem 1940'erne og den første del af 1950'erne gennemførtes efter fredningsplanen i hovedsagen de fredninger og arealerhvervelser, der var lagt op til i den grønne betænkning i hovedstadsmetropolens nordlige og nordvestlige egne. Fredningsplanens endnu ikke fredede områder blev desuden indarbejdet i de kommunale byplaner, og nogle kommuner gik endda videre i konkrete fredninger f.eks. Søllerød og Birkerød kommuner, der ved overenskomster med grundejerne fik sikret fredning af yderligere arealer omkring Furesøen og de to forstadskommuners øvrige naturområder, ligesom det statslige skovvæsen fik sikret offentlig adgang til andre områder i nordforstæderne.

Også ved de øvrige forstadskommuners udarbejdelse af de byplaner, der fulgte af den nye byplanlov fra 1938, udvist der stor forståelse for fredningsplanen, som i det væsentligste blev indarbejdet de enkelte planer. Det samme gjorde sig gældende i den byudviklingsplan, der efter byudviklingsloven af 1949 blev udarbejdet for hele hovedstadsmetropolen. Men på trods af det blev kun få af den grønne betænkning fredningsudkast og øvrige forslag i første omgang realiseret på Vestegnen. Det gjaldt bl.a. planerne om en kunstigt anlagt vestskov, åbning af Vestvolden og en totalfredning af et bælte omkring Vejleådalene og de moseområder, der lå her fra Køge Bugt og op til Veksø ved Frederikssundsbanen.

Nogle af kommissionsbetænkningens forslag blev derimod gennemført på det ydre Amager og langs Køge Bugt. Ligesom i mellemkrigstiden havde det grønne udvalg særlig opmærksomhed på Køge Bugts kystnære fjernrekreative muligheder for hovedstadsbefolkningen. Her havde fredningsplanen allerede inddraget større områder til formålet, således at der med fredningsbåndet blev holdt igen i forhold til fremtidige bebyggelse, og givet det offentlige større dispositionsfrihed ved kommende konkrete fredninger. Da fredningsområdets grundejerne i deres helt naturlige ønske om at udnytte deres grunde fuldt ud i stigende grad pressede på for en afklaring med hensyn til hvilke arealer, der konkret skulle fredes, anmodede Statsministeriet i 1943 Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns og Roskilde amtskommuner om at gå ind i sådanne større fredninger.

Som grundlag for anmodningen havde det grønne udvalg sammen med Statsministeriet ført forhandlinger med områdets grundejere, og foretaget en kortlægning hele Køge Bugt-området med henblik på anvisning af arealer, der var relevante at frede eller erhverve for sikre almenheden adgang og ophold ved strandene, og i tilknytning hertil at anlægge strand- og folkeparker og teltlejre. På strækningen ned til Hundige Strand konstaterede kortlægningen at badestrandene og badevandet havde en dårlig kvalitet, som følge af sump og græs- og sivskovsbevoksning, samt lav vandstand langt fra kysten. Gennem inddæmninger og sandoppumpning kunne der på strækningen skabes kunstige strandområder, men som følge af omkostningerne, blev det ikke anset for relevant.

Ved Hundige Strand og ned til engarealerne nord for Køge var strandene derimod gode og tørre, her kunne den grønne udvalg og ministeriets kortlægningen anwise en række arealer, der burde fredes eller opkøbes ud fra hensynet til de angivne fjernrekreative formål. Det gjaldt større arealer ved Hundige og Greve Strand, omkring Mosede Fort og ved Karlstrup og Karlslunde Strand.

Både Frederiksberg og Københavns kommune og de to amtskommuner stillede sig imødekommende overfor Statsministeriets anmodning, og det førte til fredninger og arealerhvervelser ved St. og og Ll. Vejleå ved Ishøj Strand, Mosede og Karlslunde Strand. Størst blev det offentliges engagement ved Hundige Strand, hvor der over en lang strækning

sikredes offentligheden bade- og opholdsmuligheder ved stranden, og omkring det private andelsselskab "Hundige Strandpark" blev erhvervet plantageområder til en teltlejr. En del af området havde siden 1928 været udlejet til den i 1926 stiftede Lejrklubben for Danmark, senere Danmarks Camping Union, der nu her kunne udvide aktiviteterne. I fortsættelse af Avedøre Holme anlagde Københavns Amtskommune på eget initiativ desuden Avedøre Strandpark.

Den grønne betæknings forslag om cykel- og gangstier udmøntedes i det grønne udvalgs stiplanen, der omfattede 17 anlæg i et samlet system af radiale og tværgående stier. Som helhed blev dette stisystem ikke så omfattende som den grønne betækning lagde op til, og gennemførtes i det væsentligste kun i forstæderne mod nord og nordvest. I første omgang blev Vestegnen heller ikke tilgodeset på dette område, men den nyanlagte Køgevej gav adgang til de fjernrekreative områder, der blev sikret her.⁸⁸

Byrdefordeling

Allerede ved etableringen af Bellevue og Hvidøre Strandpark i starten af 1930'erne blev rammerne for byrdefordelingen ved tilvejebringelsen hovedstadsmetropolens fjernrekreative områder i realiteten fastlagt. Da opgaven blev anset for at være af både national og regional karakter blev det således staten i kombination med Københavns og Frederiksberg kommuner, der sammen med amtskommunerne kom til at bære omkostningerne ved gennemførelsen af det grønne udvalgs frednings- og stiplaner, der fulgte efter den grønne betækning.

I stiloven fra 1940 var det allerede bestemt, at de statslige udgifter til anlæggelsen af stianlæggene skulle refunderes med bidrag fra Københavns og Frederiksberg kommuner på henholdsvis 25 og 5 procent, mens de sognekommuner, der blev berørt af anlæggene, skulle bidrage med 15 procent. Til erhvervelse af de nødvendige arealer til samtlige stianlæg kom Københavns og Frederiksberg kommuner desuden til i gennemsnit at bidrage med henholdsvis 28 og 5 procent, mens restbeløbet blev dækket af staten, som den største bidragsyder, og amtskommunerne som den mindre.

Ved fredningerstatningerne og arealerhvervelserne af de fjernrekreative områder, der indgik i fredningsplanen, blev staten også den store bidragsyder med amtskommunerne på sidelinjen. Da hovedparten af områderne ansås for at være et særligt gode for hovedstadsbefolkningen, blev langt de fleste af metropolens fjernrekreative områder tillige finansieret med bidrag fra Københavns og Frederiksberg kommuner, hvorved statens og amtskommunernes udgiftsdækning kunne nedsættes tilsvarende – se Appendiks. I de fleste tilfælde blev København og Frederiksberg kommuner ansat til at yde bidrag på 30-40 procent af udgifterne, og da bidragsandelen deltes mellem København og Frederiksberg i forhold til befolkningstallet, ydede de to kommuner således hver for sig bidrag på henholdsvis 25-33 og 5-7. Ved det mindre antal fjernrekreative områder, hvor fordelene var mindre indlysende for hovedstadsbefolkningen nedsattes de københavnske og frederiksbergske dog noget.

Med de ganske betragtelige bidrag fra København og Frederiksberg blev de to hovedstadskommuner den næststørste bidragsyder efter staten, mens amtskommunerne kom til at yde mindst. Da de to kommuner klart erkendte deres ansvar og medvirken ved etableringen af hovedstadsmetropolens grønne områder, udbetaltes de enkelte bidrag da også uden yderligere ophævelser. I de få tilfælde, hvor fredningsinitiativerne syntes at have mere lokal karakter og ikke at være til fordel for hovedstadsbefolkningen, protesterede de to kommuner da også i samklang. Overfredningsnævnet gav dog sjældent kommunerne medhold, men indrømmede som ofte en mindre bidragssum.⁸⁹

De sidste seks årtier

Op gennem den sidste halvdel af det 20. århundrede og efter årtusindeskiftet gennemgik Frederiksberg, ligesom København, omfattende samfundsøkonomiske og demografiske omkalfatringer. De kom, som i København, ikke blot til at forandre Frederiksbergs erhvervsgrundlag og befolkningsmæssige størrelse og sammensætning, men også byens bebyggelse og dermed tillige dens byrum.

Efterkrigstidens by, 1950-1990

Mens de første efterkrigsår blev kendetegnet af en fortsat udbygning og med stort set samme erhvervsliv og demografi, og dermed betegnede en fortsættelse af den udvikling, der havde kendetegnet Frederiksberg i næsten 100 år, indtrådte de større erhvervs- og befolkningsmæssige forandringer i løbet af 1950'erne og forstærkedes gennem de følgende efterkrigsårtier.

Udbygning

Selv om Frederiksberg i midten af det 20. århundrede stort set var udbygget og havde nået et befolkningstal på tæt ved 120.000, lå der fortsat restarealer i Femte Juni Plads Kvarteret og ved den yderste del af Godthåbsvej, Finsensvej og Peter Bangs Vej, samt større ubebyggede områder nord og syd for den vestligste del af Roskildevej. I løbet af den sidste del af 1940'erne og op gennem 1950'erne bebyggedes disse arealer og områder. Frederiksberg var dermed total udbygget, lige på nær de sidste dele af kvarteret ved Nordens Plads syd for Roskildevej, der først stod helt færdig i løbet af 1960- og 1970'erne. Skønt der også kom lidt villabyggeri til bestod udbygningen næsten udelukkede af etagebyggeri, som helt overvejende blev tilvejebragt af private og almennyttige boligselskabet – efter tidens boliglove massivt understøttet af stat og kommune.

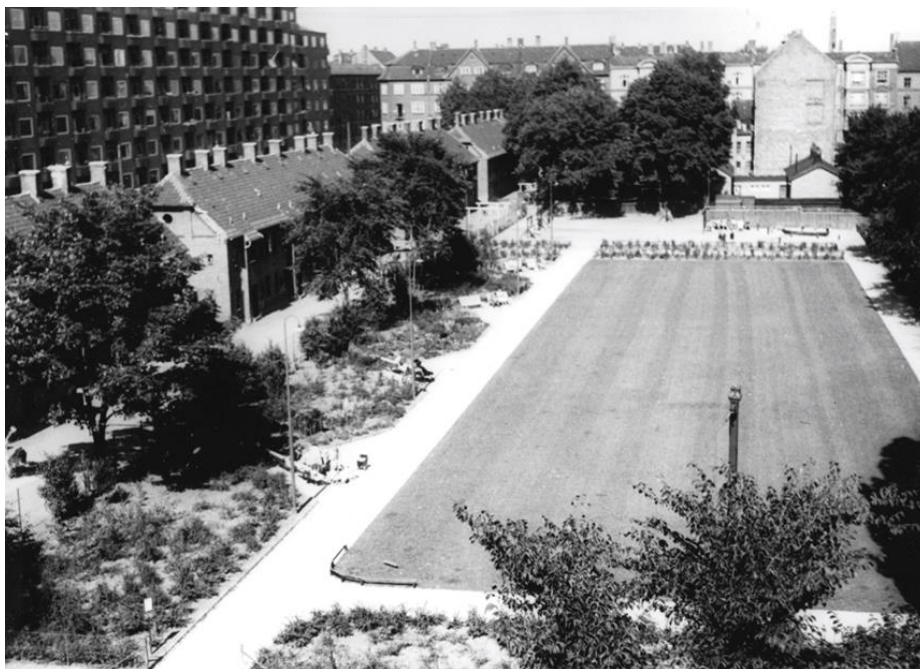
For udbygningen kom byplanloven fra 1938 ikke til at medføre et dramatisk skift i den hidtidige zoneorienterede planlægning, som kommunen selv havde anvendt i den stramme bebyggelsesplanlægning, der var blevet gennemført ved bebyggelsen af de vestlige bydele siden 1. første verdenskrig. Kommunen skulle derfor indtænke byplanloven i den eksisterende by, og lagde sig i løbet af 1940'erne fast på en række grundlæggende principper for den fremtidige byudvikling. Principperne var de samme som hidtil: Den klare kvarterdeling med etagehuskvarterer, villakvarterer, erhvervsvarterer og sikring af rekreative omgivelser især for etagehusenes beboere.

Velkendte former for blokbyggeri eller karrélignende bebyggelser med omgivende haveanlæg blev da også gennemgående ved etagebebyggelserne på restarealerne ved Godthåbsvej, Finsensvej, Peter Bangs Vej og nordsiden af Roskildevej. Samlede lave og åbne parkbebyggelser som Moltkes Have langs Moltkesvej fandtes der derimod ikke i forvejen så mange af på Frederiksberg, ligesom kollektivhusene, Frederiksgården og Sophie Amalie Gården, syd for Troels Lunds Vej med høje blokke udlagt i store haveanlæg var en nydannelse. Det samme gjaldt Frederiksberg forenede Boligselskabers punkthøjhuse syd for Roskildevej og ikke mindst den nye bydel omkring Nordens Plads, der som vestegnenes forstæder, blev en selv bærende bydel med skole, daginstitutioner, plejehjem, et højhus med forretningscenter og adskilt af beplantede bæltter fra lavere blokbebyggelser og tæt, lavt byggeri uden om.⁹⁰

Forandringer

Selv om Frederiksberg fik tilført et betydeligt antal nye lejligheder ved byens endelige udbygning, begyndte folketallet fra 1951 at falde med stigende takt for i 1988 at nå helt ned på 85.000. Samtidig faldt antallet af virksomheder og ansatte indenfor byens håndværk og industri, og efterhånden blev udviklingen så markant, at der var tale om afindustrialisering og afvikling af en række af de traditionelle byerhverv. Nogle virksomheder flyttede ud i hovedstadsmetropolens forstæder eller til lavtlønsområder i Midt-og Vestjylland, mens andre bukkede under for international konkurrence og de vedvarende økonomiske kriser, der slog igennem efter 1973.

Med forandringerne kunne tidligere erhvervsarealer byomdannes til andre formål, ligesom der rent befolkningsmæssigt var plads til at afvikle den mest nedslidte del af boligmassen. Processen indledtes i slutningen af 1950'erne, hvor det tidligere rådhuskompleks, efter åbningen af det nuværende rådhus i byens centrum, blev erstattet af Falkoner Centret, og hvor kontor- og forretningskomplekset med kontorhøjhuset Codanhus fulgte efter på det gamle fabriksanlæg i det gamle industri- og arbejderkvarter, Schønbergskvarteret, tæt ved Sankt Jørgens Sø. Herefter fulgte en række byomdannelse og saneringer. Blandt de største blev de høje almennyttige blokbebyggelser efter rydningen af størstedelen af Schønbergskvarteret i 1970'erne, og fra samme årti Stjernens helt tilsvarende byggeri på det gamle bryggeriets tidligere grund ved Nordre Fasanvej i Mariendalskvarteret. I begyndelsen af 1980'erne erstattedes en del af kommunens gas- og elværkskompleks ved Finsensvej af den almennyttige bebyggelse Solbjerg Have, der tillige kom til at rumme plejehjem og boliger samt daginstitutioner. I perioden kom andre både private og almennyttige blokbebyggelser på gamle fabriksgrunde i resten af Schønbergskvarteret, nord og syd for den gamle banegårds vestlige sporterræn, mellem den østlige del af Fabriksvej og Nylandsvej og mellem den inderste del af Finsensvej og Peter Bangs Vej.⁹¹



Den første del af Aksel Møllers Have stod færdig i 1949, men først da de sidste blokke af de Classenske Boliger til venstre i billede forsvandt, kunne parken udlægges i fuldt omfang 10 år efter. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Nye parker og anlæg

Helt i tråd med den åbne og grønne linje, der havde været et af elementerne i det etagebyggeri, der rejste sig på det vestlige Frederiksberg op gennem det 20. århundredes første halvdel, blev etagebebyggelserne ved den endelige udbygning af Frederiksberg i den første efterkrigstid kendetegnet af tilsvarende grønne og frie omgivelser. Det høje og meget tætte etagebyggeri, der afløste det gamle Schønbergskvarter og på Stjernens grund i 1970'erne betegnede dog et tilbageslag, mens Solbjerg Have med beplantninger og sit lave, utraditionelle og afvekslende byggeri var en nyskabelse.

Med de mange offentlige anlæg, grønne boulevarder og nærrekreative områder, der i århundredes første halvdel var etableret i Frederiksbergs bydele vest for Fasanvejene, og

bydelenes åbne og lave bebyggelse i øvrigt, var der i efterkrigstiden ikke her behov for yderligere tilsvarende nye anlæg.

Til gengæld førte byomdannelserne i de østlige, ældre og mere tæt bebyggede bydele i efterkrigstiden til etablering af to nye parker. Efter de sidste større rydning af blokkene i den tidligere filantropiske bebyggelse De classenske Boliger og opførelsen af den 7 etagers beboelsesejendom Godthåbs Have i starten af 1940'erne på den nordlige del af området, kunne der på det foranliggende areal indrettes et midlertidigt anlæg. Da de sidste 4 gamle blokke forsvandt i 1959, udlagdes endelig en sammenhængende park mellem Svømmehallen og Godthåbsvej øst for Godthåbs Have – fra 1966 betegnet Aksel Møllers Have efter den tidligere og afdøde borgmester. Foran svømmehallen indrettedes parken med legeareal, derefter et midtfor liggende roligt område og ud til Godthåbsvej med et såkaldt havetorv.

Med en tiltagende bussificering op gennem 1950' - og 1960'erne kunne Frederiksbergs sidste og største sporvejsremisse fra 1898 ved Allégade afvikles. Kommunen overtog anlægget i 1969 og udlejede det for en periode til et papirlager. I den første del af 1970'erne drøftedes muligheden af at indrette remissen til en art medborgerhus med sportsanlæg og samlingssted, da en sådan anvendelse ville kræve meget betydelige udgifter til istandsættelse og omfattende ombygninger, besluttedes det i 1975 at nedrive bygningen, og i 1977 at udlægge arealet til en park med legepladser, boldbane og en rosenhave – deraf parkens navn: Rosenhaven.



Til venstre: Sporvogne ved remissen i Allégade i 1965. Til højre: Udsnit af Rosenhaven i sommeren 2005. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

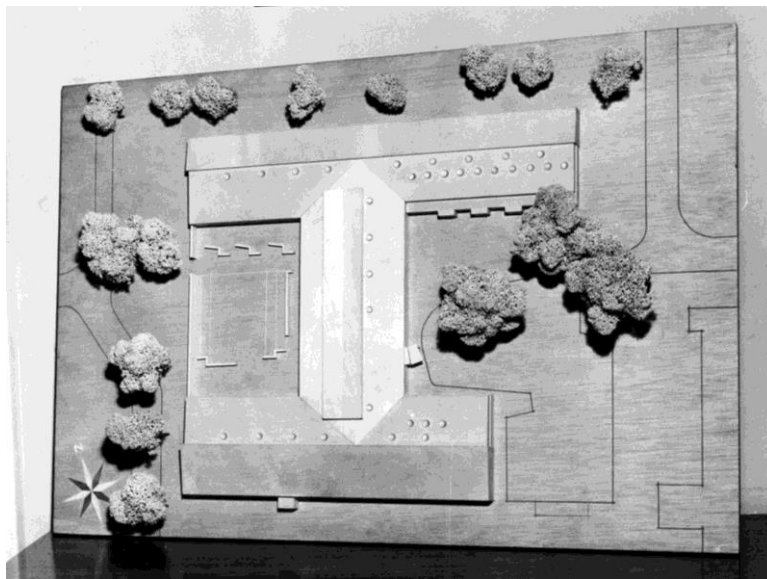
Udover de større nye parker fik den østlige del af byen tre mindre beplantede anlæg. Et langs nordsiden af Maglekildevej i 1950, et ved tennisbanerne på Pile Allé mellem de små haver og adgangsvejen til Josty i 1972, og endelig i 1975 et ved Bispeengen øst for Nordre Fasanvej nord for Munkensvej.

Herudover fortsatte kommunen med at udlægge haveanlæg omkring dens nyopførte bygninger, dels ved de kommunale beboelsesejendomme i de vestlige bydele i 1940' og 1950'erne og dels ved nye kommunale institutioner, aldersrenteboligerne ved Lauritz Sørensens Vej (1952), Godthåbsvej (1953) og Finsensvej (1960), tvillingeskolerne ved Nordens Plads (1959), plejehjemmet Vestervang (1960) og op gennem 1960- og 1970'erne også omkring de mange nye dagsinstitutioner og legepladser i tilknytning hertil. Endelig kom et anlæg omkring p-pladsen ved ZOO i 1953 og en sti langs Frederikssundsbanen fra Roskildevej til tvillingeskolerne i 1957.

Kommunens forstærkede i efterkrigstiden desuden udlæggelsen af legepladser og fortsatte med den udtalte tilbageholdenhed med hensyn til at reducere antallet af vejtræer.⁹² I 1950 blev der endvidere bevilget yderligere midler til træplantning. Bevillingen var udtryk for "et stærkt ønske om at have så mange træer som muligt", som Arne Stæhr Johansen formulerede

ved sagens behandling i kommunalbestyrelsen, og det blev fra kommunens side anset for afgørende, at de nye træbeplantningerne blev intensivere i de mest bebyggede kvarterer og for at afskærme uskønne bygninger. Netop for at forstærke det grønne præg i disse kvarterer opsatte kommunen her yderligere et større antal blomsterkummer.

Som en nydannelse introducerede kommunen i efterkrigstiden små beplantninger, der ikke havde karakter af anlæg, men som alligevel omfattede nogle bænke, buske og blomsterkummer. Nogle blev anbragt i tæt bebyggede kvarterer som på hjørnet Duevej/Godthåbsvej (1963) eller på det trekantede areal på hjørnet Rahbeks Allé og Vesterbrogade (1972), og andre hvor sideveje blev lukket ud til større og gennemgående veje. Det blev første gang anvendt ved lukningen Kongensvej og Dronningensvejs udløb i Søndre Fasanvej i 1972. Endelig anlagdes tilsvarende beplantninger som en art afskærmning ved Immanuelskirken (1971), i 1974 ved det nye fjernvarmeværk på Fabriksvej og omkring transformatorstationen ved Ane Katrines Vej.



Plan Frederiksberg Hospitals Fysiurgiske afdeling omgivet af have og beplantning. Foto 1960. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Som hidtil blev de mange grønne anlægsarbejder og vedligeholdelsen af disse i efterkrigstiden varetaget af Stadsgartnerens Kontor under den tekniske forvaltnings vejafdeling. Ved kommunens overdragelse af grunden til nye bygninger for Falkonergårdens Gymnasium i starten af 1950'erne blev kommunens planteskole og gartneri yderligere reduceret, for i slutningen af 1980'ere at blive flyttet til langt mindre arealer ved Frederiksvej. Den meget store egenproduktion af planter og træer blev dermed indskrænket, og virksomheden koncentreret til servicebetonede opgaver og produktion af potteplanter til kontorer og institutioner. Den gamle planteskoles areal blev solgt til boligbyggeri på 120 lejligheder for Magistrenes Pensionskasse.⁹³

Hovedstadsmetropolens center og periferi

Mens Frederiksberg ligesom København op gennem efterkrigstiden blev kendetegnet af afindustrialisering og et markant faldende folketal, gik udviklingen i hovedstadsmetropolens forstæder stik modsat. Mellem 1950 og 1990 forøgedes forstædernes folketal fra 300.000 til tæt ved en million medregnet de omkringliggende amters købstæder og satellitbyer.

Med det omfattende moderne almennyttige boligbyggeri og det store antal parcelhuse, som familier med jævne indkomster nu kunne erhverve, som følge af de stigende reallønninger, der fulgte med de nye arbejdspladser indenfor industri og i den offentlige sektor, blev forstæderne

en magnet for dem, der boede i den ældre boligmasse i København og på Frederiksberg, eller for dem der flyttede fra provisen til metropolen af hensyn til beskæftigelse og højere lønninger. De meget vidtstrakte industriområder i de nordvestlige og vestlige forstæder tiltrak samtidig nye virksomheder og ældre industrier fra København og Frederiksberg, der havde behov for de større arealer til nye produktionsanlæg og de bedre tilkørselsforhold, som forstæderne kunne tilbyde.

I slutningen af 1940'erne og 1950'erne færdigbyggedes forstæderne mod nord og efterhånden også mod nordvest. Særlig kraftig blev forstadsdannelserne på Vestegnen og lang Køge Bugt, der udbyggedes i de følgende efterkrigsårtier, og bredte sig langt ind i de tilstødende amtskommuner. Efterhånden kom metropolen også til at omfatte de omkringliggende gamle købstæder i Roskilde og Frederiksborg amter og de satellitbyer, som opstod længere ude langs banelinjerne mod Holbæk, Ringsted og Næstved og op i den nordligste del af Nordsjælland.

Med den massive befolkningstilvækst og- koncentration der kendetegnede forstæderne, og som følge af Københavns og Frederiksbergs fortsatte behov for fjernrekreative områder, var der al mulig grund til at gå videre af den vej som den grønne betænkning havde udstukket. Noget var gennemført i 1940'erne og i starten af 1950'erne, som følge af den frednings- og stiplan det grønne udvalg fik gennemført, men meget manglede særligt på Vestegnen og ved Køge Bugt, hvor netop forstadsdannelserne var kraftigst.⁹⁴

Naturfredning i metropolforstæderne

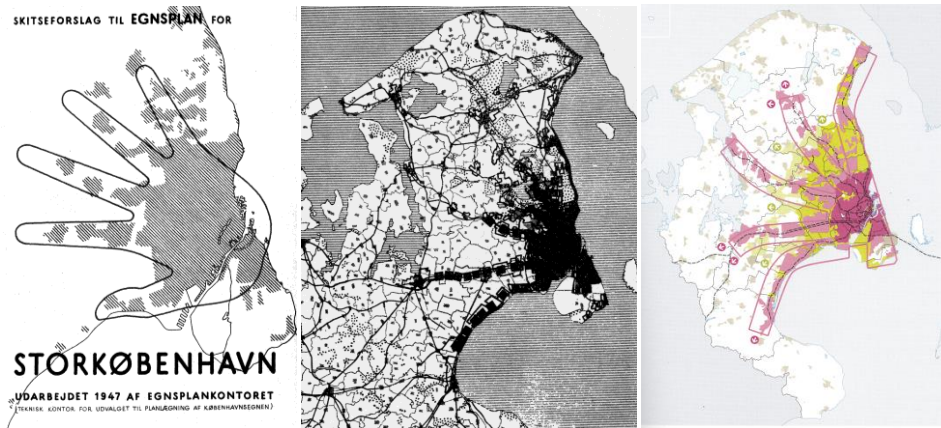
Efter det grønne udvalgs opgaver fra 1954 havde været henlagt under Statsministeriets konsulent i naturfredningsspørgsmål, overgik de i 1959 til et fredningsplanudvalg for Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter. Udvalget nedsattes som en følge af en ændring i naturfredningsloven, hvorved der frem til 1963 blev nedsat 13 tilsvarende udvalg på amtsniveau rundt om i landet. Målet var at fremme fredningsplanarbejdet, der udenfor Hovedstadsmetropolen kun havde ført til ganske få naturfredningsplaner.

Udover et mindre supplement af det grønne udvalgs ældre fredningsplan udarbejdede hovedstadsamternes fredningsplanudvalg frem til, at ressortområdet i 1978 overgik til Hovedstadsrådet, en række nye fredningsplaner. En omfattende hele Kattegatskysten i et bånd på 1-6 km ind i landet fra Helsingør til Hundested og en anden Horns Herred, skovområderne syd for samt Roskilde Fjords østkyst, herudover fredningsplaner for det trekantede område mellem Helsingør, Hillerød og Hørsholm, Arresø- Gribskovområdet, Køge Bugt-området, samt områder i Søllerød, Birkerød og Farum kommuner.

I forhold til de nye fredningsplaner frededes i de følgende årtier de tilbageværende friarealer på Nordkysten, pletvise områder mellem Arresø og Esrum Søes østside, i større omfang arealer i Horns Herred og syd for, samt et stort område vest for Køge. Som følge af områdernes betydelige afstand fra Hovedstaden blev Frederiksberg og Københavns Kommuner ikke tilpligtet at yde bidrag til arealerhvervelse eller erstatninger på nær Heatherihill-fredningen i 1961 ved Rågeleje i Vejby-Tibirke Sognekommune, hvor de to kommuner måtte dække 28 procent af omkostningerne, mens 54 og 18 procent faldt på staten og Frederiksborg Amtskommune.

Med de områder der indgik i de øvrige nye fredningsplaner og de konkrete fredninger, der gennemførtes både i forhold hertil og til det grønne udvalgs ældre frednings- og stiplan, blev de resterende forslag fra den grønne betænkning realiseret i det 20. århundredes sidste halvdel. På Vestegnen drejede det sig om åbningen af Vestvolden og tilbage i 1950' og 1960'erne om fredninger af yderligere arealer ved Køge Bugts kyst samt mose- og ådalsbæltet fra Køge Bugt i nordvestlig retning op mod Frederikssundsbanens forstadsfinger omfattende Stormosen, Porsemosen, Sengeløse Mose, Vasby Mose, Bøndermosen, Vejleådalens syd og nord for Roskildevej, Nymølle Å, Sengeløse Å, Spangeå og Hoveå i Sengeløse og Ledøje-Smørum, Herstedernes og Ballerup-Måløv sognekommuner. Fra samme periode og helt frem til

begyndelsen 1980'erne føjede sig flere fredninger i Søllerød kommune omfattende bl.a. yderligere arealer ved Høje Sandbjerg og Kirkeskovene i Søllerød. Da fredninger her og på Vestegnen var af stor rekreativ betydning også for hovedstadsbefolkningen, måtte Frederiksberg og Københavns kommuner i de fleste tilfælde og ved nye stianlæg i reglen yde en bidragsandel på 25-33 procent med den velkendte byrdefordeling mellem stat og amtskommune for restbeløbet.⁹⁵



Til venstre: Fingerplanen fra 1948. (Værkets forside). Midt for: Første etapeplan fra 1962 (Regionalplanlægning 1970-1985, bd. 1). Til højre: Regionplan 2005 (Fingerplanen 2007, Miljøministeriet, s. 13)

Regionsplanlægning og grønne områder

Men naturfredninger blev ikke det eneste instrument velfærdsstaten tog anvendelse for at sikre hovedstadsmetropolen rekreative områder. Da byplanloven fra 1938 gjorde det obligatorisk for kommuner med bymæssig bebyggelse at udarbejde byplaner, og som følge af Indenrigsministeriets nedsættelse af udvalget til samordning af byplanlægningen vest for København i 1944, indkaldtes Egnspanudvalget året efter, og oprettede Egnspankontoret.⁹⁶ Kontoret skulle udarbejde en egnspan for hele hovedstadsmetropolen, omfattende områder, der skulle inddrages til bymæssig bebyggelse, herunder disses anvendelse til boligformål, erhverv og rekreative formål, samt lokalisering af lokale centre, vigtige offentlige institutioner samt trafiklinjer.

Allerede i 1948 kunne Egnspankontoret fremlægge den såkaldte Fingerplan. Planen opererede med en fremtidig hovedstadsmetropol med op til 1,5 millioner indbyggere, og forestillede sig, at metropolens fremtidige udvikling skulle følge en hånd med udstrakte fingre, hvor håndfladen udgjorde hovedstaden. Det indre København skulle være regionens uantastede centrum, og mellem håndfladens sammenhængende boligområder og arbejdspladser på Københavns brokvarterer og indlemmede distrikter, og på Frederiksberg skulle sporvogne og busser som hidtil være det bærende system. For at tilvejebringe hensigtsmæssige kollektive trafikforbindelser fra de planlagte boligkvarterer i forstæderne i fingrene til hovedstadens centrum og arbejdspladserne i "håndfladen" samt til den nye storindustri, der skulle lokaliseres lige uden for fingrenes rod, skulle S-banenettet kraftigt udbygges. Mindre lokale indkøbscentre skulle lægges i nærheden af S-togstationerne i forstæderne, i kort gåafstand herfra etagebyggeri, noget længere væk villakvarterer og mindre industrikvarterer. Mellem fingrene skulle udlægges grønne kiler, hvorved den sammenbyggede koncentriske forstadsdannelse, som havde kendetegnet mellemkrigstidens og besættelsesårenes bebyggelsesudvikling i Hvidovre og Rødovre samt i Herlev, Gladsaxe, Gentofte og Lyngby kommuner, skulle undgås og afløse af radikale forstadsbånd eller- fingre langs de store nye trafiklinjer i Nordvest- og vestegnen.

Flere afsnit i Fingerplanen behandlede det påtrængende behov for af at etablere nye omfattende rekreative områder for det fremtidige hovedstadsmetropol, som planen lagde op til. Fredningsarbejdet skulle fortsætte ud fra det grønne udvalgs frednings- og stiplaner, ligesom der blev stillet forslag om nye fredninger, der det væsentligt svarede til de planer som hovedstadsamternes fredningsplanudvalg senere fremkom med. Fingerplanen understregede dog at fredningsplaner og

fredninger ikke kunne tilvejebringe rekreative områder i det nødvendige omfang. Fredninger og fredningsplaner kunne ikke udstrækkes længere end naturfredningsloven hjelmmede og kun til landskabelige værdier. Det var tilfældet i Nordeggen, men slet ikke på Vesteggen.

Her opstillede Fingerplanen forskellige muligheder som offentlige myndigheder måtte tage i anvendelse, dels omfattende skovplantninger, og ved Køge Bugt anlages storstillede badestrande gennem sandopfyldning med tilhørende lejrpladser og strand- og folkeparker, dels indtænkning af de grønne kiler i en rekreativ sammenhæng. Kilerne burde føres dybt ind i hovedstadsmetropolen. Så nær grænsen til København som muligt, og så tæt på de enkelte radiale forstadsfingre af hensyn til den stedlige befolkning, og i lyset af at de lokale S-banestationer ville komme til at tjene som centre for udflugtstrafikken fra Frederiksberg og København. Mens nogle af kilernes områder kunne fortsætte som landbrugsområder, skulle andre arealer udlægges som rene rekreative områder med stianlæg, folkeparker, prydanlæg, kolonihaver eller idrætsanlæg. Fingerplanen lagde vægt på, at sådanne dispositioner blev indarbejdet, såvel i en egentlig regionsplan, som i de enkelte kommuners byplaner, således at kilernes grønne og rekreative karakter blev fastholdt.

Naturfredningslovgivning og- administration i det 20. århundredes sidste halvdel

På grundlag af 1937-naturfredningsloven og lovtillæggene fra årtiets sidste år udbyggedes og skærpedes lovgivningen på området. I 1959 bl.a. med bestemmelse om, at der ved større bebyggelser i det åbne land (yderzone) skulle indhentes tilladelse fra fredningsnævnet, hvis evt. nægtelse gav lodsejeren mulighed for at rejse en fredningssag med efterfølgende erstatning. 1969-loven gav bl.a. fri adgang til private skove, udyrkede arealer samt ret til at tage ophold på strande, mens en lovændring fra 1979 førte til general beskyttelse af søer, moser, åer og andre vandløb. Fra 1992 blev heder, overdrev samt diger omfattet af beskyttelsen ligesom der blev givet fri adgang til markveje og- stier. Senere i 1990'erne samlede naturbeskyttelsesloven naturfredningsloven, sandflugtsloven, naturforvaltningsloven og anden lovgivning i én lov, der bl.a. skærpede bestemmelser om dyrkningsfri bæltter langs søer og vandløb m.m. og hjelmmede yderligere af adgang til naturen.

Af betydning for naturbeskyttelse og- adgang gennemførtes op gennem 1970'erne yderligere lovgivning som f.eks. miljøbeskyttelsesloven og lov om lands- og regionalplanlægning, der bl.a. byggede på erfaringerne med byudviklingsplaner rundt om i landet og ikke mindst regionalplaninitiativerne i Hovedstadsmetropolen. Naturfredningsloven blev dermed en del af et større lovkompleks, som velfærdsstaten opbyggede for at modvirke bivirkningerne af statsformens økonomiske forudsætninger i form af vækst, industrialisering, urbanisering, øget udnyttelse af naturressourcerne og meget omfattende trafikantlæg, der rummede en potentiel trussel mod naturværdierne.

Også i den administrative struktur satte det sig igennem. Centraladministrativt var naturfredning fra 1917 henlagt til Justitsministeriet for på Staunings initiativ at blive overført til Statsministeriet i 1938. I 1961 overgik området først til Kulturministeriet for i 1973 at blive overført til Miljøministeriets Fredningskontor, at være en del af Fredningsstyrelsen i årene 1975-1986 og herefter at overgå til nyoprettede Skov- og Naturstyrelsen. På regionaladministrativt plan oprettedes allerede i 1917 Overfredningsnævnet (frem til 1992) og statslige fredningsnævn og efter 1937-loven ligeledes fredningsplanudvalg. Med kommunalreformen i 1970 blev regionalplanlægning en del af de nye amtskommuners opgaver og fra 1978 blev fredningsplanudvalgenes arbejde en del af den amtskommunale planlægningsopgave, ligesom mange andre tidligere statslige opgaver og institutioner. Den amtskommunale og dermed regionalt baserede opgavevaretagelse blev også på naturfredningsområdet afgørende for at lovgivningens bestemmelser blev omsat i praksis og fik reel betydning.

Selv om Fingerplanen aldrig blev vedtaget som en forpligtende plan, fik den karakter af en helt afgørende rettesnor i den fremtidige regionsudvikling, og blev mere eller mindre fastfrosset i den zoneinddeling, der op gennem 1950'erne indgik i de byudviklingsplaner, som udarbejdedes af byudviklingsudvalget for Københavnseggen, naboamternes byudviklingsudvalg og Byplannævnets Hovedstadsafdeling. På samme tid faldt dog en nogle af forudsætningerne for Fingerplanen. Den øgede privatbilisme gjorde boligområderne og industriarbejdspladsernes placering mindre afhængig af det kollektive trafiksystem, og først og fremmest af S-banenettet, som blev udbygget i langsommere takt end forudsat i planen. Boligområder og industrivirksomheder kom dermed til at ligge mere end det par kilometer fra S-banerne, som Fingerplanen satte som maksimum. Samtidig flyttedes offentlige institutioner fra Københavns centrum, fabrikker og større værksteder ud fra København og Frederiksberg – Fingerplanens håndflade. Kilerne mellem forstadsfingrene begyndte navnlig mod nord og nordvest at blive mindre, og selve fingrene voksede sig stadig længere og bredere end ventet – de fik "svømmehud".⁹⁷

På den baggrund tog Hovedstadskommunernes Samråd initiativ til, at Byplannævnets Hovedstadsafdeling i 1958 oprettede Egnsplanssekretariatet, der finansieredes af staten, amterne og kommunerne i området. I 1960 fremlagde sekretariatet en egnsplansskitse, der opererede med både merbyggelse i Nordsjælland og fremtidige meget store bycentre ved Tåstrup og nord for Køge. Men efter at være blevet bearbejdet af et af Boligministeriet nedsat særligt teknikerudvalg i 1962, mundede skitsen ud i en såkaldt 1. etapeplan. Den fastholdte i hovedsagen fingerplanen, og henviste den fortsatte byvækst til forlængede fingre i særlig grad i Køge Bugt- og Roskilde-fingrerne med store by- og forretningscentre i henholdsvis Høje Tåstrup og Hundige. Lyngby var i de nordlige forstæder udset til områdets regionale center, men som helhed måtte byggeaktiviteten her ikke overstige de sidste 10 års udvikling.



Den sydligste grønne kile set fra Roskildebanens forstadsfinger ned mod Køge Bugt-fingrerne med højhusene ved Brøndby Strand i baggrunden. Foto: 1978. (Vallensbæk Kommunes Bibliotek)

Egnsplanssekretariatets arbejde blev fra 1967 overtaget af det fælleskommunale Egnsplansrådet, der fik repræsentanter for de to hovedstadskommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amt. For at koordinere den kommunale byplanlægning med Egnsplansrådet, henførte Boligministeriet samtidig de lokale byudviklingsudvalg til Byplannævnets Hovedstadsafdeling. Selv om 1. etapeplanen fra 1962 bevarede de grønne kiler i deres eksisterende udstrækning i det gamle fingerplanområde, var rådet i en særlig betænkning om landskab og bebyggelse fra 1969 meget opmærksom på, at forstadsfingrenes fortykning blev bremset, og opfordrede af hensyn til kilernes bevarelse byudviklingsudvalgene til endnu strammere anvendelse af yder- og landzonepålæggene.

I 1970 erstattedes byreguleringslovens tredelte zoneinddeling med lov om by- og landzoner, der bl.a. skulle sikre at kommende bebyggelser ikke gennemførtes i strid med rekreative interesser og landskabsmæssige værdier. Hovedstadsamternes fredningsplanudvalg udarbejdede i forlængelse heraf en vejledende landskabsanalyse, og i 1973 barslede Egnsplansrådet med en særlig regionsplan. Den forestillede sig et bånd af nye bydannelser fra Hillerød i nord til Køge i syd uden om den del af hovedstadsområdet, der var opstået ud fra Fingerplanens forudsætninger. Fingerplanens forstæder skulle ikke udbygges, og kilerne fastholdes til rekreative og grønne formål.

Trods den meget ambitiøse regionsplan, som først Hovedstadsrådet fra slutningen af 1970'erne og siden HUR fulgte op på i regionsplanlægningen, blev det dog planerne fra 1960'erne og deres forudsætninger, som i høj grad blev bestemmende for den fremtidige bebyggelsesudvikling og det kollektive trafiksystem, der udmøntedes i de mere detaljerede byudviklingsplaner i 1960'erne, men også op gennem 1970'erne. En fornyet fingerplan fra 2006 fastholdt da også den gamle

Fingerplanplans idégrundlag, dog med forlængede forstadsfingre og kiler, og for enden af kilerne en grøn rekreativ ring udenom fra Øresund til Køge Bugt.

Mens fredningerne, skovene og søerne skabte grønne kiler mellem de yderste dele af forstadsbælterne mod nord, blev kilerne mellem de vestlige forstadsfingre igennem den sidste halvdel af det 20. århundrede fastholdt, som vidtstrakte ubebyggede grønne områder gennem byudviklingsplanernes yder- og landzonezonepålæg, og samtidig indarbejdet i kommunernes lokale byplaner. For yderligere at sikre kilerne og have hovedindflydelsen på deres anvendelse opkøbte vestegnskommunerne betydelig arealer i kilerne. I kilerens indre dele udlagdes som oftest kolonihaver og idrætsanlæg, mens de ydre dele i højere grad bevarede den oprindelige landskabelig karakter eller fik nyplantet skov, naturparker eller andre rekreative faciliteter som f.eks. golfbaner.⁹⁸

Anlagte naturparker,

Kunstigt skabte rekreative naturområder blev det tredje instrument, som stat og kommune tog i anvendelse for at sikre hovedstadsmetropolen rekreative områder. Tanken om at plante ny statsskov på Vestegnen og at etablere strandparker langs Køge Bugt var allerede blev luftet i 1920'erne og i Den grønne Betænkning fra 1936, og fremsattes med stadig stærkere styrke i de første efterkrigsårtiers egnsplanforslag.

Allerede i 1943 havde Arbejdsministeriet udarbejdet et lovforslag om plantning af en vestskov finansieret gennem bidrag fra staten og de omkringliggende kommuner, men samarbejdspolitikens ophør senere på året stoppede projektet. Først i 1963 henstillede Byudviklingsudvalget for Københavnseggen til at planere blev realiseret, da Glostrup, Alberslund og Ballerup-Måløv kommuner var ved at være udbygget indenfor for inder- og mellemzonen, hvorved landbruget i yderzonen ikke kunne opretholdes. På den baggrund fremlagde Boligministeriet, Kulturministeriet og Skovvæsenet i 1964 en plan for etablering af Vestskoven, og i 1966 nedsattes Vestskovsudvalget til at forestå de nødvendige arealerhvervelser. Til finansieringen blev der 1967 indgået aftaler, hvorefter staten skulle dække halvdelen af omkostningerne, Københavns Amtskommune en fjerdedel, Frederiksberg og Københavns kommuner de 20 procent og de omkringliggende kommuner til sammen de sidste fem procent. Statsskovvæsenet skulle forestå og dække omkostningerne beplantning, indhegning og drift.



Vestskoven 2010 (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Vestskovudvalget udvides med de implicerede kommunale parter og arealerhvervelser, der løb op på 30 mio. kr, kunne derved påbegyndes for først at blive helt afsluttet i løbet af 1980'erne. Samlet kom Vestskoven til at omfatte et 13 km² stort område i kilen mellem forstadsfingrene langs Frederikssundsbanen og Vestbanen. Halvdelen af arealet blev skovbeplantet, mens resten udlagdes til lysninger.⁹⁹

For at sikre en hensigtsmæssig forstadsbebyggelse langs Køge Bugt-området nedsattes ved lov i 1961 et særligt planlægningsudvalg for området med henblik på at bistå kommunerne i byplanarbejde og at samordne byplanlægningen gennem en bindende og af byplannævnet tiltrådt dispositionsplan. I forbindelse med dette arbejde kunne udvalget, der havde repræsentanter for områdets kommuner og Københavns og Roskilde amtskommuner, i 1965 fremlægge planerne for Køge Bugt Strandpark. Udvalget anmodede efterfølgende staten, de to hovedstadskommuner, amtskommunerne og de stedlige kommuner om tilsagn til at deltage i finansieringen af projektet, og om at danne et interessentselskab til dets gennemførelse.

Frederiksberg og Københavns kommuners tilsagn indkom allerede i 1971, men som følge af længere trakasserier om statens bidrag blev I/S Køge Bugts Strandpark først stiftet i 1975. Foretagendet blev nu rent kommunalt, idet de tekniske opgaver og vedligeholdelsen i forbindelse med strandparken blev overladt Københavns Amt og den øvrige administration til Hovedstadsrådet, mens interessentselskabet, der skulle stå for parkens anlæg og drift, kun fik kommunale interessenter og bidragydere. Efter selskabets vedtægter skulle anlægsomkostningerne dækkes af interessenterne efter en sindrig fordelingsnøgle, hvorefter der skulle komme bidrag på 27 1/3 procent fra Københavns Kommune, 4 2/3 procent fra Frederiksberg Kommune, 37 1/3 procent fra Københavns Amt, 4 2/3 procent fra hver af de fire beliggenhedskommuner (Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj), 8 procent fra Roskilde Amtskommune samt 4 procent fra Greve Kommune.

Efter en hektisk anlægsperiode på kun 4 år kunne Køge Bugt Strandpark for en samlet udgift på 71 mio. kr. endelig tages i brug i 1979. Strandparken, der kom til at strække sig fra Avedøre Holme til Olsbækken ved Hundige Strand, omfattede en 7 km lang badestrand ud for en 3-4 m høj klitrække, der opbyggedes på eksisterende revler 800-1200 m fra den oprindelige kyst. Dæmninger førtes fra klitterne og ind til kysten, men det mellemliggende vådområde udlagdes til seks indsøer og kanaler. En del blev dog inddæmnet for at give plads til store åbne friarealer og fire lystbådehavne.¹⁰⁰



Udflugtskort over Køge Bugt Strandpark i 1999. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Den grønne serviceby – tiden efter 1990

Allerede i 1990 begyndte befolkningsudviklingen på Frederiksberg, ligesom i København, at vende. Først langsomt og siden stadig hurtigere forøgedes Frederiksbergs folketal for igen i 2012 at passere de 100.000. I forhold til bundrekorden i 1988 var der tale om en befolkningstilvækst på 12 procent. Da det var større end Københavns tilvækst på 9 procent, og da befolkningstilbagegangen i efterkrigstiden, som følge af en relativt lavere afvandring, havde været mere afdæmpet på Frederiksberg end i København, blev byens andel af den samlede befolkning i hovedstaden forøget til 15,6 procent, mod 13,4 i 1950.

Byomdannelser og serviceby

Helt afgørende for denne forandring blev det konstruktive samarbejde mellem kommunen og private aktører, der siden slutningen 1980'erne omdannede Frederiksberg til en attraktiv, moderne service- og boligby. Ved de talrige byfornyelsesprojekter blev en betydelig del af lejlighederne i Frederiksbergs ældre boligmasse kraftigt moderniseret, og ved gårdrydninger blev de gamle baggårdarealer til hyggelige haveanlæg med betydelige rekreative muligheder. Samtidig blev byens tidligere store erhvervs- og industrikvarterer gennem byomdannelserne totalt ryddet, og erstattet af omfattende boligbebyggelser, der sammen den ældre renoverede boligmasse kunne tiltrække de unge og yngre børnefamilier.



Den grønne kile på en del af banegårdens gamle sporterræn. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Med udflytningen af Den Kongelige Porcelænsfabrik i Smallegade i 2005 forsvandt en af de sidste større fabriksvirksomheder fra Frederiksberg. Set i et større perspektiv blev flytningen af denne markante frederiksbergske industrivirksomhed et symbol på afslutningen af den lange erhvervsmæssige transformationsproces, der var startet i 1950'erne og havde kendetegnet byen op gennem resten af efterkrigstiden. En proces som førte til, at Frederiksberg udviklede sig fra en industriby med traditionelle byerhverv til i 1990'erne og efter årtusindskiftet at være en moderne serviceby med betydelige cityfunktioner for hele hovedstadsregionen og for Frederiksberg og med servicesproducerende erhverv for hele landet og regionen. De meget store og moderne bygningskomplekser til de nye erhvervsformål, som de omfattende byomdannelser også tilvejebragte, var helt afgørende.

Selv om detailhandelen op gennem efterkrigstiden som helhed blev presset af konkurrencen fra de større enheder, havde mange af byens mange småforretninger, og navnlig specialbutikkerne på byens forretningsstrøg, klaret sig. I 1996 stod Frederiksberg Centret færdigt på den byomdannede forreste del af den gamle banegårds sporterræn i Frederiksberg centrum, og i de følgende år etablerede store butikskæder varehuse på tilsvarende måde i byens mere perifere del - f.eks. på et ældre værkstedsområde, hvor Borups Have opstod. Med de forbedrede konjunkturer fra slutningen af 1990'erne oplevede handel, omsætning, servicefag og liberale erhverv, således endnu et opsving, og endnu nye brancher kom til - pizzeriaer, caféer, nye former for restauranter og spisesteder, solcentre, ejendomsmæglere, revisionsvirksomheder, rådgivnings- og konsulentvirksomheder, salg af software og it-udstyr. Hertil kom på Fisker & Nielsens gamle industrigrund privathospitalet Hamlet bag de ældre og nu renoverede fabriksbygninger ud mod Peter Bangs Vej, og Nimbus Parkens øvrige nye bolig- og kontorbyggeri til bl.a. Dansk Magisterforening, der som andre større interesseorganisationer, f.eks. Bibliotekarforbundet og EI-forbundet, flyttede til Frederiksberg.



Borgmester Jørgen Glenthøj og præsident for Danmarks Naturfredningsforening Ella Maria Bisschop-Larsen ønsker hinanden til lykke med fredningen af Grøndalen og Grøndalsengen i september 2009. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Det postindustrielle samfunds helt nødvendige satsning på yderligere uddannelsespolitiske initiativer førte til yderligere ekspansion og nybyggeri blandt mange af Frederiksbergs institutioner. I 1990 var NKT's gamle industrigrund ved La Cours Vej ved byomdannelse erstattet af Dalgas Haves boligbebyggelse og et store kompleks for et af Handelshøjskolens (CBS) fakulteter. 10 år efter kunne læreanstalten åbne yderligere nybyggeri på det byomdannede gamle banegårdsområde bag Frederiksberg Centret, og senere også i den ombyggede porcelænsfabrik, der under navnet Porcelæns Haven tillige omfattede store boligbebyggelser.

Herudover havde Landbohøjskolen tidligere stået bag et stort byggeri ud mod Rolighedsvej, og der var senere opført nye bygninger for Frederiksberg Gymnasium lige over for den gamle fredede

banegård her på Falkoner Plads indpasset sammen den underjordiske biblioteksudvidelse og det øvrige nybyggeri ned mod Howitzvej. Sammen med rådhuset i syd, det renoverede og ældre Falkoner Center, domhuset og dets nybygninger, politigården, brandstationen og det travle forretningsliv ved Falkoner Allé og Allégade-krydset kom hele det byomdannede banegårdsterræns nybyggeri til at understrege denne bydels rolle, som Frederiksbergs absolutte administrative og forretningsmæssige centrum.

Vest for bymidten rejstes yderligere bygninger for bl.a. CBS, men som helhed blev det gamle sporterræn her udlagt til et vidtstrakt og smukt beplantet område, der førte frem til det lokale center med pladsdannelsen ved Fasanvej metrostation og med Føtex' varehus og de nye bygninger for Frederiksbergs tekniske Erhvervsskolecenter på gamle fabriksgrunde langs Stæhr Johansens Vej på den anden side af Nordre Fasanvej. Sidste skud på stammen blev omdannelsen af resten af den gamle gasværksgrund til den nye bydel Flintholm. Både her og ved de nye pladser i bymidten dannedes rekreative pladser og torve, hvor beplantning og indretning var med til at understrege den enkelte plads identitet.

Med omfattende byomdannelser og by- og bygningsfornyelser blev de fysiske rammer skabt for, at Frederiksberg kunne udvikle sig til en moderne service- og boligby. En afgørende forudsætning var dog også, at byen gennem en udbygning af den kollektive trafik kunne tiltrække arbejdskraften til de nye arbejdspladser og beboere til den nye eller ældre moderniserede boligmasse. I 2003 blev hele Frederiksberg en del af det nye metrosystem, og på samme tid introducerede HUR-trafik det A-bussystem, der efterhånden kom til at dække det meste af byen. Umiddelbart efter forlængedes S-ringbanen fra Hellerup og rundt om Frederiksberg videre fra den nye Flintholm station til Ny Ellebjerg ved Køge Bugt-banen. Med de store trafik anlæg fik Frederiksberg hurtige og direkte kollektive trafikforbindelser til resten af hovedstaden og hele metropolten, men også til det øvrige Sjælland og Øresundsregionen.¹⁰¹



Til venstre: Den hvide bro med Den grønne Sti ind over Åboulevarden (2008). Til højre: Den grønne Sti før passagen af Nordre Fasanvej (2008). (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

Nye grønne initiativer

Udover de nye grønne områder der fulgte med byfornyelserne og- omdannelserne, skabtes i årtierne omkring årtusindeskiftet en række nye og selvstændige nærrekreative områder. Med afviklingen af godstrafikken mellem Frederiksbergs gamle banegård og ringgodsbanen, der i sig selv banede vejen for byomdannelserne i bymidten og ved Flintholm, blev andre tidligere jernbanearealer til tilovers. De blev i hovedsagen omdannet til nye grønne områder. Det gamle nordgående forbindelsesspor fra Frederiksbergbanen, nu Metrolinjen, til ringgodsbanen kunne således 2004 omdannes til anlægget Grøndalen, der som et grønt bælte kom til at forbinde det parkområde, der tidligere var blevet udlagt ved Grøndalsengen og Femte Juni Plads. Grøndalen fik senere sti- og broforbindelse over metrolinjen til den nye bydel Flintholm .

De endnu ældre jernbanearealer, der allerede blev overflødige efter åbningen af ringgodsbanen i 1930, og umiddelbart derefter var blevet udlagt til promenadestier, kunne i 2008 på hele strækningen åbnes som et sammenhængende diagonalt sti- og ganganlæg gennem hele Frederiksberg. Den grønne Sti, som anlægget betegnedes, blev i byens nordøstlige del via en gangbro over Åboulevarden sat i forbindelse med et videre stiforløb over det københavnske Nørrebro til Lyngbyvej. I byens sydvestlige hjørne fortsatte Den grønne Sti ind i Københavns Valby, og kom sammen med de københavnske dele til at udgøre et 10 km langt regionalt stiforløb gennem Hovedstaden med videre forbindelse til stisystemerne ude i hovedstadsmetropolens forstæder.

Som følge af det faldende antal kistebegravelser og det stadig større omfang af urnenedsættelser, kunne der frigøres større kirkegårdsarealer til rekreative formål. I 1998 ændrede Solbjerg Kirkegård navn til Solbjerg Parkkirkegård, og en gradvis omdannelse af kirkegården blev påbegyndt med henblik på dens endelig overgang til parkformål i 2020. Langs vestsiden af Sankt Jørgen Sø kom Søfrontparken året efter sammen med hele det ældre stianlæg, desuden til at danne en grøn østgrænse til København, således at de to byer kun mod syd til Vesterbro og Valby kom til at flyde mere sammen.



Amager Strandpark i 2006. (Frederiksberg Stadsarkivs billedsamling).

De nye nærrekreative anlæg udsprang af den strategi for "Den grønne by" som kommunen havde lagt for det 21. århundredes første årtier. I strategien var det afgørende ikke blot at fastholde de grønne og rekreative områder, der var overleveret fra fortiden, men også at udvikle nye tilsvarende områder og gennem et fintmasket grønt stisystem bestående af eksisterende veje og stier og nyanlæg at skabe en sammenhængende grøn struktur i hele byen. En struktur der var let tilgængelig for borgerne, og hvor målene var, at der kun skulle være max. 500 m mellem bolig og et rekreativt område, og at alle kvarterer skulle tilføres en dimension af natur. Centralt i strategien var desuden træer, der fortsat skulle være et centralt træk ved byen, og som sammen med andre former for beplantede gaderum skulle være et gennemgående træk i alle kvarterer.

Udover strategierne for byens grønne rum formulerede og gennemførte kommunen andre former for grønne initiativer: Grønne regnskaber for både byen og kommunen, planer for klima og

bæredygtighed, fairtrade-tiltag, grønne puljer, energiplaner, miljøambassadørordninger i kommunens ejendomme og institutioner, samt energirenovering af kommunens ejendomme med henblik på vedvarende energi og nedbringelse af CO₂-udslip. Men kommunen grønne virkelyst stoppede ikke ved bygrænsen.

Selv om hovedstadsmetropolen op gennem den sidste halvdel af det 20. århundrede var blevet forsynet med meget omfattende fjernrekreative områder ude i forstæderne, savnede både Frederiksberg og København stadig badestrande i byernes umiddelbare nærhed. Amager Strand ud til Øresundskysten i det i København i 1902 indlemmede Sundbyerne, havde siden mellemkrigstiden haft denne funktion, men strandarealet var for begrænset til at kunne bære den søgning på over en halv mio. borgere der måtte forventes, hvis den skulle være et trækplaster for Amagerkommunerne, Frederiksberg og største delen af København. Med de gode erfaringer fra Køge Bugt Strandpark udarbejdes i 1980- og 1990'erne forskellige skitser til en ny strandpark i området. Det blev dog åbningen af hovedstadens metro, og dermed den lettere tilgængelighed til Østamager, der satte skub i projektet. I foråret 2003 etablerede staten, Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns Amtskommune således I/S Amager Strandpark, der skulle stå for anlæg og drift af den nye strandpark, mens sekretariatsfunktionen blev lagt i Københavns Kommunes organisation. Den 57 ha store strandpark blev åbnet i sommeren 2005, og omfattede en 2 km lang kunstig ø med sandsstrande, en 400 m bred lagune ind til den oprindelige kystlinje, 4,6 km badekyst samt toilet- og brusefaciliteter, kiosker, caféer, restauration og aktivitetsforretninger. Hele projektet stod i 200 mio. kr., hvoraf Københavns kommune dækkede 76,2 procent, Københavns Amts Kommune 18 procent, Frederiksberg Kommune 3,5 procent og staten de sidste 2,3 procent.¹⁰²

Sammenfatning

Frem til midten af 1800-tallet var Frederiksberg et landbosamfund og dermed grønt som andre landsogne. Nok så afgørende var det, at Frederik IV omkring år 1700 på toppen af Frederiksberg Bakke opførte det danske Versailles – Frederiksberg Slot. Et sommerresidensslot med udstrakte symmetriske haver, hvis alleer og akser understregede slottet som det ophøjede centrum. Det var barokkens måde at markere den enevældige konges absolutte magt i samfundet. 100 år efter blev slotshaverne omlagt i engelsk landskabelig stil med snoede kanaler, stier, grotter og vandfald. Nu var det romantikken og guldalderen og den gryende liberalismen, der lå bag.

I 1852 blev haverne åbnet for offentligheden, og på samme tid startede Frederiksberg sin eksplosive forvandling fra landbosamfund til først villaby og siden til en storby i hovedstaden. I den første tid var den nye by velforsynet med grønne områder: Slotshaverne, Landbohøjskolens forsøgsmark og have og villakvarterne, men efterhånden blev fabriksanlæg og etagebyggeri en udfordring. Tidens hygiejniske bevægelse så sådanne byrums beskidte og stillestående luft som kimen til sygdom og social elendighed. Det kunne kun modvirkes af et mere åbent etagebyggeri, og det forsøgte Frederiksberg Kommune på forskellige måde at sikre, selv om tidens lovgivning ikke gav mulighed for byplanlægning.

Lys og frisk luft kunne også sikres med "byens lunger", som den hygiejniske bevægelse betegnede beplantninger, anlæg og parker. Også her fulgte kommunen op. Allerede fra 1872 med en storstilet plan om træer ved de fleste af byens veje, og omkring århundredskiftet med beplantede anlæg og pladser navnlig i kvarterer med det nye etagebyggeri.

Selv om en brugbar byplanlov lod vente på sig, fandt Frederiksberg Kommunen nye instrumenter til en endnu stramme regulering af bebyggelsen op gennem den første halvdel af det 20. århundrede. Hele det vestlige Frederiksberg blev præget af det. Nøje afgrænsede zoner alt efter bebyggelsesarter, villakvarterer, industriområder og kvarterer med et åbent etagebyggeri omgivet grønne anlæg og haver. Den hygiejniske bevægelse tankesæt gjorde sig fortsat gældende, men blandede sig nu med den moderne byplanlægnings internationale strømninger og den fremvoksende velfærdstats idégrundlag. Her spillede gode og billige boliger og byrum til rekreative formål en central rolle. Og her fulgte kommune også op med Lindevangsparken, folke- og idrætsparken ved Sønderjyllands Allé og de mægtige idrætsanlæg syd for Peter Bangs Vej.

I 1950'erne var Frederiksberg udbygget, men i takt med at industrierne flyttede ud og saneringer, blev der i århundredes sidste halvdel skabt nye grønne byrum i de østlige og ældre bydele: Aksel Møllers have (ca. 1960) og Rosenhaven (ca. 1980). I årtierne omkring årtusindeskiftet udviklede Frederiksberg sig til en serviceby med et stigende folketal. Den grønne linje blev fastholdt i de byomdannede områder, der gav plads det nye boligbyggeri og bygninger til de videns- og servicebaserede erhverv. Og nye grønne områder kom til: Grøndalen, Den grønne Kile ved CBS og Den grønne Sti tværs gennem byen.

Men Frederiksbergs grønne initiativer standsede ikke ved bygrænsen. Siden 1930'erne var Frederiksberg og Københavns kommuner sammen med staten og de omkringliggende amtskommuner med til at finansiere de meget store fjernrekreative områder, der udlagdes ude i oplandet. Dem var der behov for, da Frederiksberg og København udbyggedes gennem det 20. århundrede, og da der desuden voksede meget store forstadsområder frem. Hovedstaden blev til en hovedstadsmetropol, der fik behov for meget store "bylunger" og plads til friluftsliv til den befolkning, der begyndte at komme op i nærheden af 2 millioner.

Noter

Forkortelser:

B: Frederiksberg Kommune: Årsberetninger

KBF: Frederiksberg Kommune, Kommunalbestyrelsens forhandlinger.

RDT: Rigsdagstidende

FT: Folketingstidende

LT: Landtingstidende

TA: Tillæg A

TB: Tillæg B

TC: Tillæg C

LT: Lovtidende

¹ Henning Bro og Helga Mohr: *Frederiksberg Kommune, 1858-2008*, s. 25-26.

² Jens Fabricius Møller: *Byens Lunger* i Historiske meddelelser om København, 2002, s. 97-103. Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i København 1850-1930*, 2008, s. 92-94.

³ Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i tre danske bysamfund 1850-1930*, Ph.d.-afhandling, Det humanistiske Fakultet, Københavns Universitet, 2006, s. 162-163.

⁴ Jens Fabricius Møller: *Byens Lunger* i Historiske meddelelser om København, 2002, s. 104-113. Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i København 1850-1930*, 2008, s. 97-98.

⁵ Forsøgsmarken vestlige del blev i de følgende årtier anvendt til udvidelser af KVLs bygningskompleks, mens arealerne nord for Thorvaldsensvej i 1950'erne og 1990'erne bebyggedes med yderligere store bygninger for læreanstalten.

⁶ I 1918 blev både Københavns Sygehjem og Roligheden overtaget af KVL.

⁷ ZOO udvidede siden yderligere og i 1950 oprettedes en ny afdeling i det nordvestlige hjørne af Søndermarken med forbindelsestunnel under Roskildevej mellem de to dele af haven.

⁸ Luise Skak-Nielsen: *Blomster, haveelskere og havesagen. Historien om Det kongelige danske haveselskab 1830-2005*, 2005, s. 18-22, 48-53. A. Pedersen: *Den kongelige veterinær- og landbohøjskole havebrugsafdeling gennem 100 år*, 1964, s. 98-105. Trap: *Danmark* II, 1, 1959, s. 296-299, 407-408 og II, 2, 1960, s. 654 og 804-808. KBF, 1910/11, s. 272.

⁹ Michael Bach og Henning Bro: *Mellem gammel og nyt på Frederiksberg*, 2001, s. 48.

¹⁰ Ditte Wondsyld: *Villaen og kernefamilien – villabyggeri i hovedstaden i den anden halvdel af det 19. århundrede i Fabrik og Bolig*, 2011, s. 43-58. Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i tre danske bysamfunds 1850-1930*, Ph.d.-afhandling, Det humanistiske Fakultet, Københavns Universitet, 2006, s. 159-162.

¹¹ KBF, 1872/73, s. 85-86. 1875/76, s. 85-86. 1880/81, s. 36. 1888/89, s. 3-4. Journalsag. J.nr. 291/1872, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]

¹² Henning Bro og Helga Mohr: *Frederiksberg Kommune 1858-2008*, 2008, s. 213-214.

¹³ Argumenter om særlig friluftens betydning blev centrale i debatten forud for Kastelets omdannelse til offentlig park lige efter århundredskiftet og på samme tid ved udlæggelsen af Fælledparken og her Københavns Idrætspark.

¹⁴ Salmonsen: *Konversationsleksikon*, bd. II, 1915, s. 797.

¹⁵ Jens Fabricius Møller: *Byens Lunger* i Historiske meddelelser om København, 2002, s. 113-116. Sys Hartmann og Villads Villadsen: *Danmarks Arkitektur. Byens huse. Byens plan*, 1979, s. 38-41.

¹⁶ Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i tre danske bysamfunds 1850-1930*, Ph.d.-afhandling, Det humanistiske Fakultet, Københavns Universitet, 2006, s. 169-174.

¹⁷ I samme retning virkede den i 1882 på initiativ af Frederiksberg Grundejerforening nedsatte Komité for en heldig bebyggelse af kommunen. Komitéen, der bestod af repræsentanter fra grundejerforeningen og kommunen, virkede frem til 1902, og havde stor betydning ved de konkrete forhandlinger mellem kommunen og grundejerne ved fastlæggelse af bebyggelsesbestemmelser i forbindelse med anlæg af veje eller overtagelse af private veje. Efter 1902 blev komitéen afløst af Udvalget til præmiering af de arkitektonisk og hygiejnisk henseende heldigt gennemførte byggeforetagender. Udvalget var et rent politisk udvalg, men kom i nogen grad til at indtage den samme rolle, som komitéen tidligere havde haft.

¹⁸ Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i tre danske bysamfund 1850-1930*, Ph.d.-afhandling, Det humanistiske Fakultet, Københavns Universitet, 2006, s. 164-169.

¹⁹ KBF, 1891/92, s. 5-9. og 27-30. 1892/93, s. 51. KBF, 1896/97, s. 50, 136-137 og 150-151. 1907, s. 151 og 172. ÅB, 1907/08, s. 89. 1909/10, s. 92.

²⁰ KBF, 1891/92, s. 5-7 og 27-28, 46-47 og 52.

²¹ KBF, 1892/93, s. 27, 29-31. 1897/98, s. 139. Journalsag, j.nr. 525/1892, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10].

²² B, 1892/93, s. XII. 1893/94, s. XI. 1895/96, s. XII-XIII. 1896/97, s. XI. 1898/99, s. XIV-XV. 1909/10, s. 92. KBF, 1902/03, s. 79. 1909/10, s. 256. 1910/11, s. 162. Journalsag, j.nr. 10-1, 1902-1981, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

²³ Journalsag, j.nr. 43-2/Anlæg mellem Nyvej og Mynstersvej, 1892-1981, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

²⁴ Journalsag, j.nr. 43-2/Anlæg ved Maglekildevej, 1901-1945, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

- ²⁵ Journalsag, j.nr. 43-2/Anlæg ved lille rundel, I 1902-1956, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ²⁶ Journalsag, j.nr. 41/Prinsesse Maries Allé, 1904-1991, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ²⁷ Journalsag, j.nr. 41/Danas Plads, 1912-1991, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ²⁸ Journalsag, j.nr. 43-2/Anlæg mellem N.J. Fjords Allé, L.I. Brandes Vej og Dr. Abildgaards Allé, 1892-1981, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ²⁹ KBF, 1895/96, s. 37-38. 1896/97, s. 83. 1905/06, s. 105. B, 1898/99, s. XIV. B, 1906/07, s. CXI. Journalsag, j.nr. 45/1898, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]. Journalsag, j.nr. 41/Langelands Plads, 1895- 1982, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ³⁰ KBF, 1898/99, s. 1-2. B, 1904/06, s. CXXII. Journalsag, j.nr. 477C/1906, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10].
- ³¹ Journalsag, j.nr. 43-2/Forskelligt, 1908-1948 og 42-2/Anlæg ved Mariendalskirken, 1909-1975, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ³² B 1909/10, s. 69
- ³³ B 1903/04, s. CX. Efter udflytningen af de sidste afdelinger til Københavns Amtssygehuse i Gentofte kom det gamle amtssygehus til at indgå i Frederiksberg Hospital.
- ³⁴ Journalsag, j.nr. 43-2/Anlæg ved Nylandsvej, 1908-1955, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ³⁵ B 1903/04, s. CX. 1904/06, s. CXXII. 1905/06, CVIII. KBF, 1905/06, s. 2-3. 1907, s. 91. Journalsag, j.nr. 41/Femte Juni Plads, 1905-1987, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ³⁶ Frederiksberg nye rådhus erstattede i årene 1941-1953 den nævnte beboelsesejendom og en betydelig del af bebyggelsen langs og mellem Smallegade og Bredegade. For at give det ny rådhus en imponant forplads rykkedes rådhuset tilbage i forhold til Allégades gamle byggeinje. Anlægget blev dermed opslugt i rådhuspladsen, mens digteren flyttede til Søndermarken i januar 53.
- ³⁷ B, 1895/96, s. XXX . 1896/97, s. XI. 1902/03, s. XCVIII. 1903/04, s. CIX. 1905/06, CVIII. KBF, 1895/96, s. 104 og 110. 1896/97, s. 44. 1897/98, s. 28-29, 92-92. 1904/05, s. 192. 1905/06, s. 105. 1906/07, s. 93. 1910/11, s. 272. Journalsag, j.nr. 43-2/Kommunens anlæg ved Allégade, 1895-1980. Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]. Ikke langt fra byens centrum udlagdes i 1909 desuden en mindre beplantning omkring Andebakkedammen og Andebakkestien. KBF, 1908/09, s. 602 og 626-627. Journalsag, j.nr. 43-2/Anlægget ved Smallegade, 1909-1976, 1908-1948, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ³⁸ KBF, 1893/94, s. 3, 53,55-57. 1903/04, s. 67. 1905/06, s. 105. 1910/11, s. 230. Journalsag, j.nr. 10-3, 1904-1976, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ³⁹ Trods det mere åbne byggeri vest for Fasanvejene (se efterfølgende afsnit) berørte byens udbygning i mellemkrigstiden nogle af de havekolonier, der lå på navnlig udlejede private arealer, hvor ejerne selv havde interesse i at realisere jordernes værdi, efterhånden som udparcelleringen og bebyggelsen voksede frem. I første omgang blev haveforeningerne nord for Godthåbsvej og siden Virkelyst berørt. Den store haveforening, Store Godthåb, på den kommunale grund mellem Godthåbsvej, Tesdorfsvej og Mathilde Fibigers Vej forsvandt dog før i forbindelse med opførelsen af beboelseskompleset "Ved Fuglebakken" i 1953.
- ⁴⁰ KBF, 1903/04, s. 17 og 20. 1904/05, s. 15.
- ⁴¹ Journalsag, j.nr. 43-2/Forskelligt, 1908-1948, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁴² KBF, 1898/99, s. 67. Journalsag, j.nr. 179, 1895-1899, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁴³ Dog ikke Helenevej.
- ⁴⁴ KBF, 1898/99, s. 63-67. 1900/01, s. 56. Journalsag, j.nr. 178, 1898-1971, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]. Kun på Harsdorffsvej lykkede det ikke at holde etagehuse ude fra villavejen.
- ⁴⁵ Henning Bro og Helga Mohr: *Frederiksberg Kommune 1858-2008*, 2008, s. 214-224.
- ⁴⁶ Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i tre danske bysamfund 1850-1930*, Ph.d.-afhandling, Det humanistiske Fakultet, Københavns Universitet, 2006, s. 400-434 og 484-495.
- ⁴⁷ Henning Bro: *Boligen mellem natvægterstat og velfærdsstat. Bygge- og boligpolitik i tre danske bysamfund 1850-1930*, Ph.d.-afhandling, Det humanistiske Fakultet, Københavns Universitet, 2006, s. 434-438.
- ⁴⁸ B, 1914/15, s. 35-36, og 125-126. Journalsag, j.nr. 41/ Dalgas Boulevard, 1915-1992, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁴⁹ KBF 1929/30, s. 432. . Journalsag, j.nr. 41/ Borgmester Godskesens Plads, 1938-1967, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]
- ⁵⁰ KBF 1941/42, s. 242-243. Journalsag, j.nr. 41/ Glahns Allé, 1926-1982, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]. Emneordnede sager: Glahns Allé, 1941-1997, Stadsgartnerens Kontor [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1212].
- ⁵¹ J.nr. 43-2, Anlægget på Carls Feilbergs Vej, 1958-1971, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]
- ⁵² KBF, 1923/23, s. 434-435
- ⁵³ KBF 1931/32, s. 144-145.
- ⁵⁴ J.nr. 43-2, Anlægget Ved Grænsen, 1935-1975 og j.nr. 43-2, Anlægget ved Buen, 1934-1942, . Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].

- ⁵⁵ B, 1929/30, s.126-129. j.nr. 43-2-C, Anlæg ved Egernevej, 1930-1979 og nr. 41/Egernevej. 1928-1991, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202], Sekretariatet for den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, 1202]
- ⁵⁶ KBF, 1919/20, s. 294-295. 1927/28, s. 118-120. Journalsag, j.nr. 41/ Kristian Zahrtmanns Plads, 1927-1987, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁵⁷ Ministerialtidende, A, 1918, s. 152-155. KBF, 1918/19, s. 75. 1923/24, s. 511. 1931/32, s. 144-145. 1932/33, s. 50-51. 1945/46, s. 200-201. 1946/47, s. 390-391. J.nr. 8-2-, Skolehaverne, 1918-1976, 43-10, 1946, 43-12-a, 1947-1972, 43-12-b, 1948-1949, 43-12-f, 1946-1972, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]. Emneordnede sager: Legepladser, 1919-1993, Stadsgartnerens Kontor [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1221]
- ⁵⁸ B, 1930/31, s. 27-28. KBF, 1927/28, s. 35. 1930/31, s. 678-688. 1934/35, s. 9-10. *Havekunst*, årgang 12, 1932, s.121-124. Frederiksberg, nr. 587, 1939. Journalsag, j. nr. 43-1, 1930-1983 og 43-2, Anlæg på hjørnet Finsensvej og Dalgas Boulevard, 1917-1971, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, 1202].
- ⁵⁹ B 1926/27, s. 34-35. 1929/30, s. 26 og 126-129. KBF, 1919/20, s.383-388. 1920/21, s. 427-433. 1923/24, s. 30-32. 1929/30, s. 542. 1942/43, s. 53-54. 1944/45, s. 187-188. Journalsager, J.nr. 43, Haveanlægget syd for Idrætsparken, 1929-1938 og j.nr. 43-3, pk. I-V, 1915-1982, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]. Emneordnede sager: Idrætsparken, 1924-1997, Stadsgartnerens Kontor [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1212]
- ⁶⁰ KBF 1914/15, s. 14-16. 1923/24, s. 162 og 195. 1932/33, s. 17-18 og 122. 1939/40, s. 256-257. Journalsager, J.nr. 43, 1907-1926/Boldbaner, 43-5, 1924-1946, 43-6, 1932-1946 og 43-11, 1930-1942, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁶¹ KBF, 1932/33, s. 143-144 og 231-233. 1935/36, s. 122, 1936/37, s. 124, 137-142, 186, 233, 496-498 og 683. 1938/39, s. 172. 1940/41, s. 246. 1941/42, s. 90. 1942/43, s. 59. 1945/46, s. 422. Journalsager, J.nr. 43-8, pk. I-IV, 1932-1982, 43-9, pk. I-III, 1941-1982, og 43-14, 1941-1973, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]. Emneordnede sager: Boldbaner, 1914-1998. Banearealer, KB-hallens forplads, 1937-1997, Stadsgartnerens Kontor [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1221].
- ⁶² Henning Bro: *Kolonihaver på Frederiksberg*, Frederiksberg gennem tiderne, 2010, s. 136-143.
- ⁶³ Banenedlæggelsen gav samtidig mulighed for andre stianlæg i området, dels øst-vestgående sti mellem Frederiksvej og Jyllandsvej, dels en sti på selve banearealet mellem Blytsvej og Peter Bangs Vej omgivet af et grønt bælte ind mod Diakonissestiftelsen. Mellem Kronprinsens Vej og stiarealet nord for Blytsvej blev de gamle jernbanearealer som lejet grund tillagt havene til de omkringliggende villaer. Mellem Peter Bangs Vej og Nordre Fasanvej udlejedes den tidligere banestrækning til parkeringspladser og garager. KBF 1931/32, s. 185-188. 1933/34, s. 612-613,
- ⁶⁴ Emneordnede sager: Haveforeningen Dalgas, 1933-1994 og Banearealer, 1932-1989, Stadsgartnerens Kontor [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1221].
- ⁶⁵ B, 1919/20, s. 39-40. KBF, 1919/20, s. 268 og 352-353. 1922/23, s. 13, 1927/28, s. 35-36. Journalsag, j.nr. 43-4, 1916- 1981, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]
- ⁶⁶ KBF, 1935/36, s. 7-78. 1948/49, s. 129.
- ⁶⁷ B, 1935/36, s 167. KBF, 1936/37, s. 67 og 90. Emneordnede sager: Hostrup Have, 1939-2001, Stadsgartnerens Kontor [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1212]
- ⁶⁸ KBF 1931/32, s. 185-188. 1933/34, s. 612-613,. Emneordnede sager: Banearealer, 1932-1989, Stadsgartnerens Kontor [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1212].
- ⁶⁹ KBF, 1923/24, s. 121-125. Emneordnede sager: Ladegårdsmarken, 1887-1949, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10] Journalsag, j.nr. 41/ Julius Thomsens Plads, 1903-1991, 43-12 I, 1928-1981, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]
- ⁷⁰ KBF, 1938/39, s. 85-91.
- ⁷¹ KBF, 1938/40, s. 243-253. 1940/41, s. 69-73. 1941/42, s. 49 og 232-234. 1943/44, s. 40. 1945/46, s. 76. 1946/47, s. 90.
- ⁷² KBF 1923/24, s. 151-161. 1924/25, s. 52-53. København. De indlemmede distrikter, 1901-1941, Københavns Kommune, 1940, 123.
- ⁷³ KBF 1931/32, s. 129-1930. B, 1931/32, s. 141.
- ⁷⁴ KBF 1940/41, s. 182-183. 1947/48, s. 98-99, 140-141. 1949/50, s. 360.
- ⁷⁵ KBF 1931/32, s. 130-131.
- ⁷⁶ KBF 1948/49, s. 77-85. 1949/, s. 7-9 og 130-131. Journalsag, j.nr. 10-5, Træplantning i kommunen, 1948-1950, Den tekniske Forvaltnings sekretariat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁷⁷ Stadsgartnerens Kontor var fra starten blevet en del af den tekniske forvaltning vejafdeling.
- ⁷⁸ *Kommunegartneren på Frederiksberg, Danske Gartnerivirksomheder*, bd. 2, 1935, s. 984-987. KBF, 1920/21, s. 67-68 og 207. 1933/34, s. 104-105 og 520-521. 1942/43, s. 32-33 og 225-227. 1949/50, s. 85-87. B, 1930/31, s. 127-128. 1931/1932, s. 158. 1932/33, s. 158. 1933/34, s. 200. 1935/36, s. 167. 1936/37, s. 169. 1937/38, s. 184. 1938/39, s. 182. 1939/40, s. 118-120. 1940/41, s. 120-122. 1942/43, s. 135-137. 1943/44, s. 130-132. 1944/45, s. 141-143. 1945/46, s. 162-163. 1946/47, s. 150-152. 1947/48, s. 155-157. 1949/50, s. 164-164. Journalsag, j.nr. 10-3, 1905-1976, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁷⁹ *Hovedstadsmetropolen efter 1945* (Red.: Henning Bro m.fl.), 2011, s. 28-39.
- ⁸⁰ Betænkning fra det af Danske Ingeniørforening nedsatte udvalg angående fremtidige hovedtrafiklinjer mellem København og nabokommunerne af april 1926.
- ⁸¹ Gudmund Nyeland Brandt (1878-1945) international anerkendt landskabsarkitekt. Stadsgartner i Gentofte Kommune 1917-1945 og beklædte 1924-1940 det første lektorat i havekunst ved kunstakademiets arkitektskole, hvor han lagde grunden til det fremtidige samarbejde mellem arkitekter og havearkitekter.

- ⁸² Betænkningen vedr. Københavns Trafiklinjer som forarbejde til Københavns regionsplan, Arkitekten, bd. 29, 1927, s. 33-104.
- ⁸³ Flemming Kiilgaard Madsen: *Naturfredningens historie i Danmark*, 1979, s. 2-95.
- ⁸⁴ B, 1927/28, s. 32. 1928/29, s. 31. KBF, 1927/28, s. 542 og 686. 1928/29, s. 55. 1929/30, s. 31, 105, 467. 1930/31, s. 22. Journalsag, j.nr. 776/Fredningssag 57, 1927-1967, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]
- ⁸⁵ KBF, 1926/27, s. 140-141 og 568. , 1936/37, s. 450. 1938/39, s. 249 og 424. Parcellisten. Medlemsblad for parcel-, grundejer-, sport-, o.a. foreninger i Hvidovre og Omegn, 10.8.1928, samt 10.10. og 10.11. 1929. Betænkning fra det af Danske Ingeniørforening nedsatte udvalg angående fremtidige hovedtrafiklinjer mellem København og nabokommunerne af april 1926, s. 8-10, og 12. Journalsag, j.nr. 208, 1938/39, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A10]. Journalsag, j. nr. 43/Den selvejende institution Klinten og Solbjerg, 1935-1937, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202]
- ⁸⁶ Ole Forchhammer: *Københavnsegnens grønne områder*, Udvalget til planlægning af Københavnseggen Dansk Byplanlaboratorium, 1936.
- ⁸⁷ Redegørelse for udvalgets for udvalgets arbejde og for planernes videreførelse, Udvalget vedrørende Københavnsegnens grønne områder, 1954. s, 19-28. Lov om naturfredning (1937). LT, 1937, s, 788-800. RDT, 1936/37, FT, s. 2059, 2690, 6781, LT, s. 2379, 2433, 2481, TA, s. 3101, TB, s, 2681 og TC, s. 1937, 2061. Lov om tillæg til lov om naturfredning (1938). LT, 1938, s. 587. RDT, 1937-1938, FT, s. 2354, 2465, 5242, 5319, TA, s. 3525, TB, s. 227 og TC, s. 2439. Lov om tillæg til lov nr. 140 af 7. maj 1938 om naturfredning (1940). LT, 1940, s. 941. DRT, 1939/40, FT, 4023, 4720, 4742, LT, s. 798, 872, 1507, 1508, LA, s. 3049, TB, s. 577, 1203 og TC, s. 509, 1285. Lov om stianlæg m.v. i Københavnsegnens grønne områder (1940). LT, 1940, s. 1811-1813. RDT, 1940/1941, FT, s. 25, 61, 294, 301, LT, s. 105, 281, 290, TA, s. 2289, TB, s. 25, 95 og TC, s. 23, 91. Journalsag, j.nr. 776/I, 1928-1969, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]
- ⁸⁸ Redegørelse for udvalgets arbejde og for planernes videreførelse, Udvalget vedrørende Københavnsegnens grønne områder, 1954. s, 29-55. Journalsag, j.nr. 776/I, 1928-1969, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29]
- ⁸⁹ Appendiks og ovenstående noter.
- ⁹⁰ Henning Bro: *Frederiksberg i 1950'erne*, 2012, s. 25-47.
- ⁹¹ Henning Bro og Helga Mohr: *Frederiksberg Kommune 1858-2008*, 2008, s. 224-228 og 625-626.
- ⁹² Periodens nye legepladser omfattede anlæg ved Hostrups Have (1950), i det lille anlæg på Prinsesse Maries Allé (1955), ved Maglekildevej (1956), i Einer Jensens Vænge (1958), i anlægget på Nylandsvej (1961), ved Hoffmeyersvej (1970), samme år på hjørnet Ingemannsvej/Steenwinkelsvej, i anlægget mellem Peter Bangs Vej og ved Hattesens Allé samt i 1971 ved promenadestien ved Rølighedsvej og Thorvaldsensvej samt på hjørnet Nordre Fasanvej og Godthåbsvej. Endelig etableredes 1958 en legegade på den vestligste del af Frederiksvej.
- ⁹³ Vor kommune, nr. 4, 1989, s. s. 6-8. B, 1950/1951, s. 163-164. 1951/52, s. 165. 1952/53, s. 171. 1960/1961, s. 246. KBF, 1961/62, s. 366. 1969/70, s. 296. 1971/72, s. 324-326. 1972/72, s. 280. 1975/76, s. 1-10, 627-628. 739 og 811. 1977/78, s. 10, 119-122, 473-478, 609-610 og 838-840. KBF, 1950/51, s. 118, 135, 160, 178 og 316. 1951/52, s. 158-159. 1952/53, s. 50, 204. 1954/55, s. 144, 155 og 452. 1956/57, s. 73, 171-173, 188-189 og 258. 1957/58. s. 254 og 267. 1960/61, s. 246. 1961/61, s. 241. 1962/63, s. 217. 1970/71, s. 286 og 359. 1970/71, s. 286 og 359. 1971/72, s. 278 og 280. 1972/73, s. 514. 1974/54, s. 267. 1975/76, s. 577. Journalsag, j. nr. 43-2a, 1948-1982, 43-12 d, 1952-1957, 43-12 e, 1955-1967, 43-12 g, 1959-1978, 43-12 h, 1957-1967, 43-12 i, 1970-1974, 43-12 k, 1970-1973, . Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁹⁴ *Hovedstadsmetropolen efter 1945* (red. Henning Bro m.fl), 2011, s. 439-461.
- ⁹⁵ FKB, 1954/55, s. 151. 1955/56, s. 65. 1957/58, s. 451. 1962/63, s. 41-42. 1966/1967, s. 192. 1968/69, s. 182. 1969/70, s. 108. 1970/71, s. 170-171, 1976/76,s. 212. Journalsag, j.nr. 776/I, 1928-1969, 776/II, 1959-1977, 776 III, 1978-1984, 776/Fredningssag nr. 49, 1958-1960, nr. 53, 1963-1964, 776/Fredningssag nr. 58, 1963-1966, 776-1, 1946-1970, 776-4, 1963-1978, 776-6, 1973-1975, 776-8, 1975-1983, 776-9, 1975-1980, 776-11, 1981-1982 Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29].
- ⁹⁶ De store anstrengelser for at implementere den grønne betænkning og nedsættelse af Hovedstadskommission i 1939 bevirkede at egnsplansarbejde for hovedstadsområdet i besættelsesårene mere eller mindre gik i stå.
- ⁹⁷ Byudviklingsudvalgene nedsattes i medfør af lov af 1949 om regulering af bymæssige bebyggelser, der i realiteten videreførte 1938-byplanlovens intentioner til at gælde for større bebyggede egne på tværs af kommunale grænser, mens Byplannævnets Hovedstadsafdeling nedsattes ved en ændring af byplanloven samme år, og havde som sigte at samordne byplanlægningen inden for et område bestående af flere kommuner.
- ⁹⁸ Henrik Vejre, Jørgen Primdahl og Jesper Brandt: *The Copenhagen finger plan i Europe´s living landscapes*, Landscape Europe publication, 2007, s. 311- 328. Jørgen Primdahl, Henrik Vejre, Anne Busck og Lone Kristensen i Regional Planning for open space, 2009, s. 21-39. Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn, Egnsplankontoret, 1947 (Fingerplanen), s, 50, 105-109 og 131-132. Betænkning vedr. partiel byudviklingsplan nr. 2. for Københavnseggen byudviklingsormåde, 1952. Hovedstadens struktur, Egnsplanssekretariatet for Storkøbenhavn, 1961, s. 30-33. Landskab og byvækst, Egnsplanrådets planlægningsafdeling, 1969, Meddelelser fra Egnsplanrådet, bilag 11, 1970 og nr. 22. 1974. Betænkning vedr. partiel byudviklingsplan nr. 9. for Københavnseggen byudviklingsormåde, 1972, s, 11-17, 31-32. , Journalsag, j.nr. 145-4, , 1937-1992, Sekretariatet for Den tekniske Forvaltning [Frederiksberg Stadsarkiv, A 1202].
- ⁹⁹ KBF 1968/69, s. 55-56, 117. 1969/70, s.68 og 105. 1970/71, s. 91-92,131 og 402. 1971/72, s. 74. 1972/73, s. 444. 1973/74, s. 179. 1974/75, s. 155, 1976/77, s. 137, 159. 1978, s. 208. 1979, s. 213. 1981, 1076-1077. 1986, s. 97. Journalsag, j.nr. 785, 1968-1981, Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29].
- ¹⁰⁰ KBF 1971/72, s. 32 og 363. 1973/74, s. 463. 1974/75, s. 684, 1975/76, s. 76 og 817-818. 1976/77, s. 766-767. 1977/78, 8-9 og 623. 1978, s. 33. 1979, s. 34. 1980, s. 53. 1981, s. 15 og 308. 1982, s. 19. 1983, s. 10. 1984, s. 11. 1985, s. 3. Journalsag, j.nr. 243 I- /1982, 1961-1982, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10].

¹⁰¹ Henning Bro og Helga Mohr: *Frederiksberg Kommune 1858-2008*, 2008, s. 627-631.

¹⁰² Forskellige udgaver af www.frederiksberg.dk for perioden 2008-2013. Sektorplan Byrum og grønne områder, FK, 2012. Kommunalbestyrelsens Forhandlingsprotokol, 2002, s. 369-375, 2003, s. 61-63489-491, 495-495, 519-520, 673-674. 2004, s. 337-339, 588-589. 2005, s. 275, 344-348, 677-678

APPENDIKS

Frederiksberg Kommunes deltagelse i arealfredning og- erhvervelser ved naturfredninger i Hovedstadsmetropolen 1939-1954		
Det nordlige område		
<i>Delområde</i>	<i>Procentandel af omkostninger</i>	<i>Kildehenvisninger</i>
1944-1949: Landstedet Frederiksdal og Lyngby Åmose nord og vest for Lyngby Sø herunder arealerne langs Prinsessestien mellem Lyngby og Frederiksberg. Den frie del af Furesø-kysten ved Frederiksdal: Folkepark og badestrand. Lyngby-Taarbæk Kom.	F/K: 30. S: 50. KA: 17. Gentoft Kom: 3. Lyngby-Taarbæk Kom.: Anlæg af folkepark, strandbad m.m.	KBF, 1943/44, s. 18 og 82. J.nr 776, I, 1928-1969
1940-1942: Grunde ved Springforbi ud til kysten. Lyngby-Taarbæk Kom.	K/F: 39. S: 39. KA: 20. Lyngby-Taarbæk Kom.: 2.	J.nr. 776/Fredningssag 8, 1931-1943 og 5-6, 1940-1942.
1948: Arealer i Taarbæk til udvidelse Bellevue Badet.	K/F: 20. S: 67 procent. KA: 13.	J.nr. 776/Fredningssag 24, 1946-1948.
1948: Arealer mellem kysten og Strandvejen ved og nord for Strandmøllen.	K/F: 35. S: 42. KA: 9. Lyngby-Taarbæk Kom.: 3 procent. Søllerød Kom.: 11.	KBF, 1948/49, s. 163. J. nr. 776/Fredningssag 37, 1948-1950.
1944: Kofoedsminde, nord for Ravneholm Skov. Søllerød Kom.	F/K: 22. S: 45. KA: 22. Søllerød Kom.: 11.	J.nr. 776/Fredningssag 16, 1943-1944.
1941-1949: Syd for Rude Skov: Højbjerggård og i tilslutning hertil Rygård m.fl. ejendomme samt arealer nord og syd for Øverødvej mellem Øverød og Gl. Holte. Søllerød Kom.	Som ovenfor	J.nr. 776/Fredningssag 3, 1939-1940 og 42, 1949-1951.
1948: Øvrige arealer mellem Høje Sandbjerg og kirkeskovene samt på begge sider af Øverødvej, mellem Øverød og Gl. Holte. Søllerød Kom.	Som ovenfor	J.nr. 776-1, 1946-1970.
1948: Høje Sandbjerg og nærmeste omgivelser. Søllerød Kom.	Som ovenfor	J.nr. 776/Fredningssag 23, 1946-1948.
1943: Lansebakken, Øverød – grænsearealer op til Rude skov. Søllerød Kom.	Som ovenfor	J.nr. 776/Fredningssag 7, 1941-1944.
1952: Ravnebakken, Nærum. Søllerød ko.	F/K: 33. S: 45. KA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 28, 1947-1953.
1946: Arealer mellem Skodsborgvej og Geel Skov. Søllerød Kom..	Som ovenfor	J. nr. 776/Fredningssag 29, 1946-1947.
1943-1944: Ejendommen Aggershvile og andre store ejendomme i Vedbæk nord og vest for statsskoven Jægersborg Hegn samt strandgrunde. Søllerød Kom.	F/K: 33. S: 45. KA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 14, 1942-1943, 19, 1944-1945 og 22, 1945-1947.
1947: Arealer mellem Strandvejen og kysten i Vedbæk. Søllerød Kom.	Som ovenfor	J. nr. 776/Fredningssag 27, 1947-1948.
1952: Ejendommen Roligheds arealer mellem Strandvejen og Øresund i Vedbæk. Søllerød Kom.	Som ovenfor	J. nr. 776/Fredningssag 46, 1950-1952.
1946: Vaserne, Store Kalv med tilstødende arealer øst og nord for Furesø. Birkerød og Søllerød Kom.	K/F: 33. S: 44. KA og FA: 23.	J. nr. 776/Fredningssag 26, 1945-1948.
1939-1942: Udsigtsarealer og sti ("Turistvejen") på Furesøs nordside fra Kongevejen til Staunsholt landsby. Birkerød og Farum Kom	K/F: 33. S: 45. FA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 2, 1939-1940, 10, 1942-1946 og 21, 1942-1946.
1948: Områder nord for Rude Skov ved Sænkesø, Birkerød Kom.	F/K 33. S: 45. FA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 30, 1947-1948.
1939-1940: Arealer omkring Sjølsø. Birkerød og Bløvsrød Kom.	F/K: 33, S: 45. FA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 1, 1939-1940.
1953: Esum Søes omgivelser. Flere nordsjællandske sognekommuner.	F/K 30. S: 40. FA: 20. Hillerød og Helsingør købstadskommuner: 10.	J. nr. 776/Fredningssag 45, 1949-1952,

Det nordvestlige område		
Delområde	Procentandel af omkostninger	Kildehenvisninger
1942: Smør- og Fedtmose og mellem- og omkringliggende arealer. Gladsaxe og Herlev Kom.	K/F: 33, S: 45. KA 22.	J. nr. 776/Fredningssag 15, 1942-1944.
1950: Arealer mellem ringvej B 4 og Bagsværd Sø, Gladsaxe Kom.	K/F: 25. S: 38. KA: 37	J. nr. 776/Fredningssag 34, 1940-1951.
1948: Mølleådalene nord og vest for Farum til vest for Bastrup Sø.	K/F: 30. S: 40. FA: 21. Farum Kom.: 9.	J. nr. 776/Fredningssag 31, 1946-1947 og 34, 1948-1951.
1948: Arealer omkring Buresø med bademuligheder. Slagslunde-Ganløse Kom.	F/K: 28. S: 33. FA: 33. Slagslunde-Ganløse Kom.: 6.	J. nr. 776/Fredningssag 33, 1948-1950.
1948: Bælte på 100-200 m omkring Bastrup Sø med bademuligheder ved søen. Lynge-Uggeløse Kom.	F/K: 33. S: 45. FA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 25, 1945-1948.
1948: Nattergalelunden nord for Furesø. Farum Kom.	F/K: 33. S: 45. FA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 39, 1942-1948.
1952: Fiskebæk og områder syd for Farum Sø. Farum og Værløse Kom.	F/K: 25. S: 38. KA: 37.	J. nr. 776/Fredningssag 35, 1948-1953.
1954: Større arealer i Slagslunde-Ganløse og Værløse Kom. op til sydsiden af statsskoven Ganløse Ore.	F/K: 33. S: 45. FA: 22.	J. nr. 776/Fredningssag 44, 1949-1954.
Det vestlige område (Amager)		
Delområde	Procentandel af omkostninger	Kildehenvisninger
1951: Sømosen. Ballerup-Måløv og Herlev Kom.	F/K: 33. S: 34. KA: 33.	J. nr. 776/Fredningssag 36, 1949-1951.
1947: Rebæks Eng. Hvidovre Kom.	F/K: 15. S: 35. KA: 35. Hvidovre Kom: 15.	J. nr. 776/Fredningssag 4, 1943-1947.
1945: Beringgård. Hvidovre Kom.	F/K: 14. S: 43. KA: 43.	J. nr. 776/Fredningssag 17, 1943-1944.
1950: Strandgrund ved Brøndby Strand, 29 c af Brøndbyvester. Brøndbyerne Kom.	F/K: 21, S: 33. KA: 32. Brøndbyerne Kom. 14.	J. nr. 776/Fredningssag 40, 1949-1950.
1943-1952: Arealer langs Store Vejleå: Strandarealer, engarealer ud til Køge Bugt og langs åforløbet til Roskildevej. Ishøj-Thorslunde, Taastrup og Herstedernes Kom.	F/K: 17. S: 55. KA: 28.	J. nr. 776/Fredningssag 9 og 11, 1942-1943 samt 47, 1952-1953.
1946: Hundige Strand: langstrakt badestrand samt plantagearealer på begge sider af Gl. Køge landevej til: folkepark og lejrplads (genudlejes til: Lejrklubben Danmark). Greve-Kildebrønde Kom.	F/K: 40. S: 50. RA: 10.	KBF, 1943/44, s. 74 og 82. J. nr. 776/Fredningssag 12, 1946-1956.
1949: 19 ha til lejr plads ved Karlstrup Strand - overfor Karlstrup Strandpark.	F/K: 33. S: 45. RA : 22.	KBF, 1948/49, s. 407-408. J. nr. 776-12, 1941-1985.
1949: "Grushullerne" ved Dragør.	F/K: 10. S: 20. KA: 20. Dragør Kom 20. St. Magleby Kom, 10. Foreningen til grushullerne bevarelse: 20.	J. nr. 776/Fredningssag 41, 1942-1949.

Forkortelser: **F/K:** Frederiksberg og Københavns Kommuner, **KA:** Københavns Amtskommune. **FA:** Frederiksberg Amts Kommune. **RA:** Roskilde Amts Kommune. **S:** Staten. **Kom:** Kommune. **KBF:** Frederiksberg Kommune, Kommunalbestyrelsens forhandlinger. **J.nr.:** Journalsag med j.nr. fra arkivet efter Juridisk Direktorat [Frederiksberg Stadsarkiv, A 29].

Sognekommuner i **det nordlige område:** Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Søllerød, Birkerød, Blovstrød, Hørsholm og nord for liggende kommuner.

Sognekommuner i **det nordvestlige område:** Gladsaxe, Værløse, Farum og nordvest for liggende kommuner

Sognekommuner i **det vestlige område:** Herlev, Ballerup-Måløv, Hvidovre, Rødovre, Brøndbyerne, Herstederne, Vallensbæk og vest og sydvest for liggende kommuner.

Amager: Sognekommuner udenfor Københavns Kommune.