



Primo december 1995

Til:  
**DVSs Medlemmer**

## **MEDDELELSE NR. 95 - 6**

### **1. Ekstraordinær generalforsamling**

Onsdag den 8. november 1995 kl. 15.00 afholdt Selskabet i henhold til indkaldelse af 17. oktober 1995 en ekstraordinær generalforsamling i Vejdirektoratet i København. Referat af den ekstraordinære generalforsamling vedlægges hermed.

Som det fremgår af referatet, blev forslaget til nye vedtægter for DVS énstemmigt vedtaget af de 18 medlemmer, der deltog i generalforsamlingen. Men da ikke mindst halvdelen af medlemmerne var mødt op, skal forslaget ifølge de nugældende vedtægters § 7 på dagsordenen ved endnu en generalforsamling. Det vil ske ved den ordinære generalforsamling i februar 1996.

### **2. Motorgadernes historie**

Efter afholdelsen af den ekstraordinære generalforsamling holdt *dr.techn. Tom Rallis* fra Danmarks Tekniske Universitet (DTU) et foredrag med titlen **Motorgadernes historie**. Ca. 40 personer var mødt frem til Rallis's interessante foredrag, som fandt sted i Vejdirektoratets kantine.

Tom Rallis indledte med at sige, at *motorgaderne* opstod for at skaffe plads til den nye biltrafik - fri af fodgængere, skærende trafik og parkerede biler.

1. Rallis definerede først forskellen på *motorvej* og *motorgade*, *motortrafikgade* og *semi-motorgade*, svarende til det engelske Urban Motorway og det amerikanske Parkway, Expressway, Freeway, Turnpike eller Tollroad.

Endvidere fremhævede han *motorgadens fortrin* fremfor en almindelig gade: sikkerhed, økonomi og hastighed. Han kom videre ind på det *samfundsøkonomiske regnestykke* - om det kan betale sig at bygge en motorgade. Rallis omtalte i sit foredrag også de nødvendige

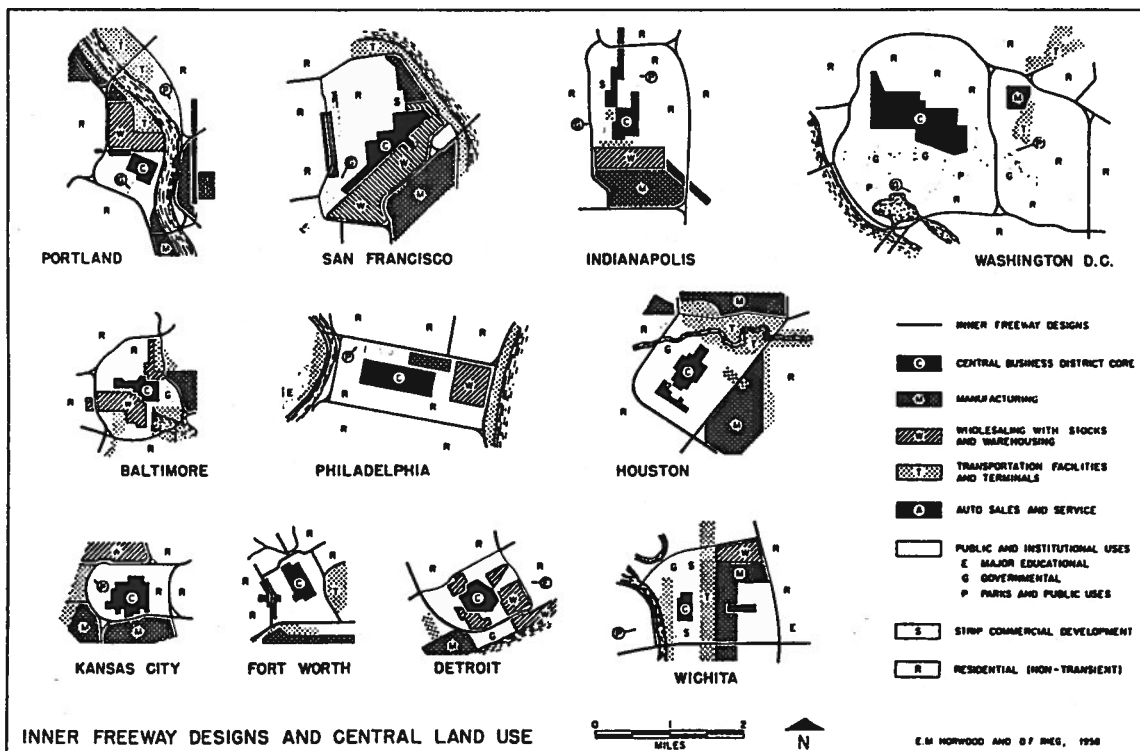


*prognose- og kapacitetsberegninger* til at opstille disse regnestykker og de *netteoretiske overvejelser*.

2. Det viste sig, at man havde bygget de *første motorgader i USAs storbyer i 1920erne*, omtrent samtidig med anlægget af de første motorveje i Italien. I øvrigt var der på dette tidspunkt *3 gange så mange km motorgader i USA som i Europa*, regnet pr. indbygger.

Det skyldes nok, at udbygningen af motorgader i Europa måtte konkurrere med *anlægget af bybaner*, hvilket forsinkede etableringen af motorgader i Europa, også pga. 2.verdenskrigs ødelæggelser. I USA kom bybaneudbygningen først, efter at man havde opdaget, at motorgaderne ikke løste *køproblemerne* i den indre by.

3. Rallis påpegede, at det navnlig var den *indre ringmotorgade*, som var interessant lokaliseringsmæssigt - idet visse byer havde fået den indre ring anlagt med for lille diameter, så køproblemerne opstod ved for *tætliggende til- og frakørsler*.



*En række amerikanske eksempler på indre ringgadesystemer og arealanvendelsen i de indre bydele.*



4. Tom Rallis nævnte i sit foredrag en række eksempler på etablering af motorgader rundt om i verdenen:

I *New York*: F.D. Roosevelt Drive og Hudson River Parkway. I 1956 var ca. 216 km motorgader fuldført, senere kom 140 km til.

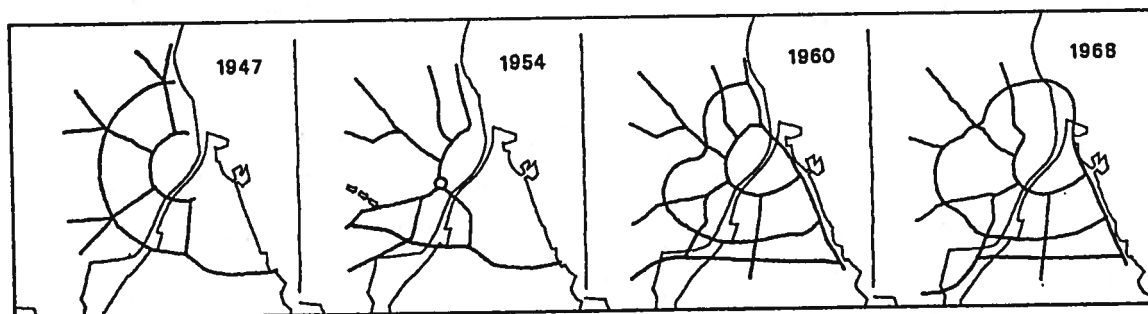
I *Detroit*: Forlængelsen af Lodge Expressway parallelt med Chrysler og vinkeltret på Ford Expressway. I 1957 var ca. 30 km motorgader fuldført, senere kom 120 km til.

I *Chicago*: Congress Street Parkway forlænget i Eisenhower Expressway mod vest, i syd Stevenson Expressway og Dan Ryan, i nord Kennedy Expressway og Edens samt Lake Shore Drive. I 1956 var ca. 100 km fuldført, senere er nettet udvidet.

I *Boston* nævntes 140 km motorgader, i *Washington* ca. 500 km og i *Los Angeles* ca. 600 km. I *San Francisco* standsede befolkningen i 1962 Embarcadero Freeway pga. grimhed.

I *London* kom motorgaderne sent, den indre ring ligger 25 km fra centrum og radialerne siver ud i det almindelige gadenet som i København.

I *Paris* lå den indre ring i Marechal Boulevarderne alt for tæt på centrum og skabte køproblemer.



*Fire forslag til primærgadeplan for Storkøbenhavnsoområdet.*

I *København* åbnedes den første motorgade, ringradialen Brøndbyvester - Brønsholm 1956. Den indre ringgade langs søerne opgav man 1974. De øvrige radialmotorgader kom i 1970'erne og '80'erne - mod vest Holbæk/Køge Bugt-motorgaderne, mod syd Avedøre- og Lufthavns-motorgaden, mod nordvest Frederikssund- og Hillerød-motorgaderne samt Lyngbymotorgaden som en forlængelse af Helsingørmotorgaden. Alle radialer siver ud i gadenettet. Derimod eksisterer delvis to ydre ringgader, hvor havnedelen øst om København mangler. Men Godsbaneringen er åbenbart opgivet.



### 3. Ordinær generalforsamling

Det næste bestyrelsesmøde i DVS afholdes den 30. januar 1996. Her skal bl.a. drøftes evt. forslag fra medlemmerne til generalforsamlingen og Selskabets aktiviteter i 1996.

Den ordinære generalforsamling er fastsat til torsdag den 22. februar 1996 i Vejdirektoratet i København. Indkaldelse med dagsorden følger i næste meddelelse.

### 4. Vogne og veje gennem tiderne

Efter den ordinære generalforsamling afholdes det næste medlemsmøde, hvor direktør for Danmarks Vejmuseum, *dr.phil. Per Ole Schovsbo*, vil holde det tidligere planlagte foredrag med titlen **Vogne og veje gennem tiderne**.

Per Ole Schovsbo, der blev dr.phil. i 1987 for en afhandling om "Oldtidens vogne i Norden", vil bl.a. fortælle om Nordeuropas ældste rester af køretøjer, som er næsten 5.000 år gamle og stammer fra Herningegnen. Der berettes om rester fra vogne, som er fundet i forbindelse med tørvegravningerne frem til 1950, og som omfatter perioden fra stenalderen frem til ældre middelalder.

Der fortælles om vognenes og vejenes udvikling, som naturligvis er forbundne gennem tiden. Herunder om fremstillingen af et handelsskib fra vikingetiden, som også medførte udviklingen af en transportvogn og en vejtype, der er karakteristisk i en periode, hvor by og land blev adskilte i økonomiske sektorer.

Nærmere om Per Ole Schovsbos foredrag i næste meddelelse.

Alle medlemmer ønskes en glædelig jul og godt nytår.

Med venlig hilsen

**Carl Johan Hansen**  
Sekretær i DVS  
c/o Vejdirektoratet  
Postboks 1569  
1020 København K  
Telf. 3393 3338