

# Roskildevej gennem Albertslund – før og nu, på godt og ondt

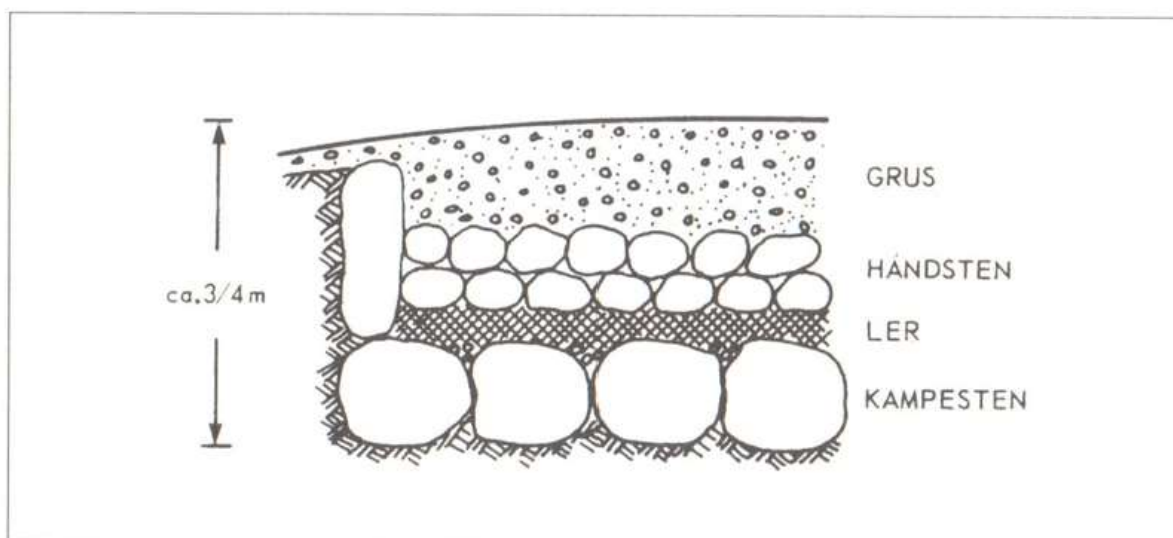
Af Per Nilsson

*Roskildevej har, siden den som en snørlige landevej blev anlagt fra 1769 til 1776, været den vigtigste udfaldsvej fra København. Den erstattede den gamle landevej, der i sit snoede forløb bl.a. passerede Herstedøster og Herstedvester, og som indtil midten af 1700-tallet henlå i en meget dårlig stand, og som det hed »gjorde rejsen til Roskilde til en plage«.*

## Roadpricing anno 1772

Den nye landevej var et led i en vejreform af 1761 og blev udført med fransk know-how ledet af vejingeniør Jean Marmillord.

Det slidsomme gravearbejde blev forestået af udskrevne soldater under kommando af ingeniørofficerer, samt af hoveribønder med bopæl inden for et område på 2 mil fra vejarbejdet. Bønderne skulle ligeledes levere vejmaterialer som grus og sten.



*Befæstelse af dansk landevej fra slutningen af 1700-tallet. Hovedlandevejene fra denne periode havde en meget kraftig befæstelse, inspireret af fransk sædvane fra 1600 og 1700-tallet, og hermed i virkeligheden af romervejene.*

I året 1772 var strækningen gennem Herstederne etableret, og dette område – midtvejs mellem København og Roskilde – udgør en tiendedel af hele landevejen.

I 1867 nedklassificerede rigsdagen hovedvejene og overdrog ved lov bestyrelsen af disse til amterne. Staten stod over for store jernbaneinvesteringer, og det udvalg, der havde forberedt den nye vejlov, formulerede det således: »Det synes umiskendeligt, at Jernbanerne for en stor deel allerede have, og forhåbentlig i nær Fremtid ville overtage det Hverv, der ..... er betegnet som Hovedlandevejenes Opgave, ..... og at Hovedlandevejene i Fremtiden ikke ville faa større Betydning.«!

Den del af Roskildevejen, der ligger på Frederiksberg, er en kommunevej. Amtsvejen begynder ved *Damhus*, dvs. der hvor Damhuskroen ligger ved Damhussøen. Her stod også det første af tre bomhuse, idet man helt frem til 1915 betalte afgift for at benytte den gode vej. Et tilsvarende hus med vej-bom stod på vejen ved Gl. Vridsløse, og desuden et i Baldersbrønde.

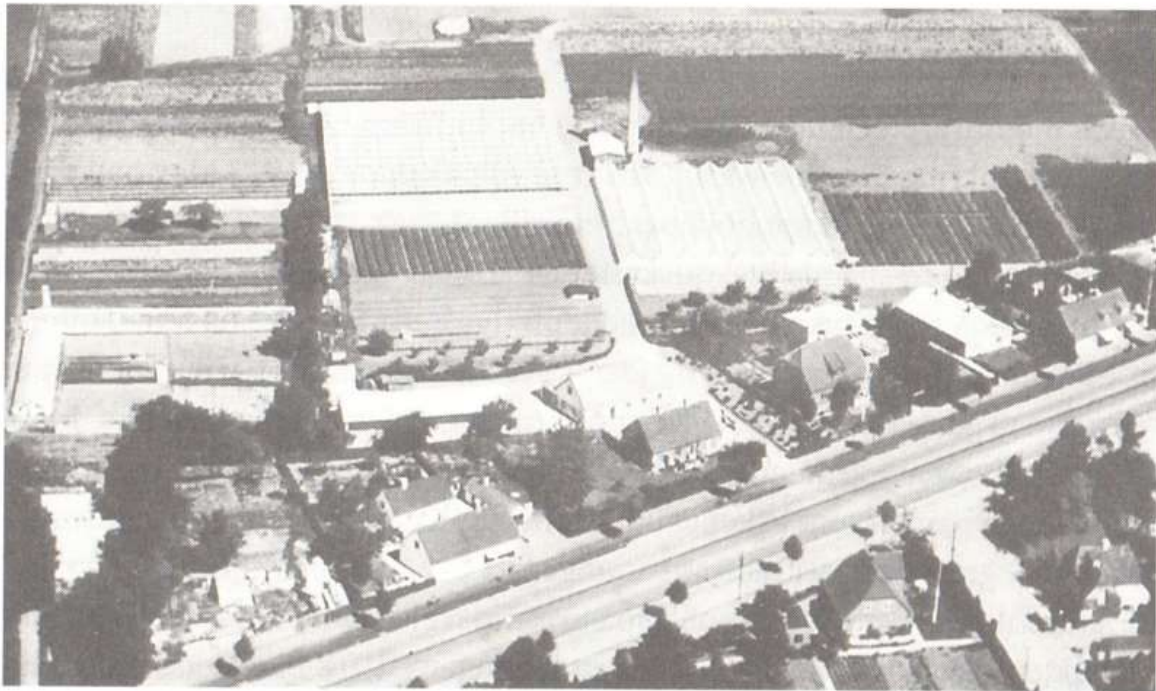
## Forringet boligmiljø på hovedvejen

I dag har vejen nærmest opdelt Albertslund og de øvrige kommuner, som den gennemskærer på sin vej til Roskilde, i nord- og syddele. Og mange mener, at Roskildevejen på det meste af strækningen nærmest virker som en mur af støj og trafik. Selve begrebet hovedvej har i byområder fået en negativ betydning fx i forbindelse med boligmiljø, men også med myldretidskaos og trafikulykker. I de senere år er der sket en stor forøgelse af motortrafikken gennem Albertslund, og intet tyder i dag på, at stigningen har toppet.

Sådan har det ikke altid været. Der var før i tiden store fordele forbundet med at bo på selve vejen eller tæt på. I nabokommunen Glostrup var man endda så stolt af vejstykket, at man navngav strækningen gennem byen *Hovedvejen*.

## En forholdsvis fredelig landevej

Der var engang, hvor drivhuse var en dominerende del af kommunens landskaber, og de mange gartnerier har fx haft stor gavn af den nemme og hurtige adgang til torvehandlen i København. Og der var forholdsvis fredeligt på den lille del af landevejen, der løb gennem Herstederne. Ebbe Jensen, født i



*Luftfoto fra 1949 af gartneriet Pilekær, Roskildevej 62. I dag ligger industriområdet Værkstedsgården der, hvor gartneriets jord og drivhuse ses, vest for Roskildevej. Vejen, der anes nederst til højre, er Nyvej, og ejendommen på hjørnet er det nuværende havemøbel-center, Roskildevej 183. Men billedet afslører også en bid af Roskildevej, »skudt« fredag den 19. august 1949 ved middagstid – uden én eneste trafikant! Der er her gået 10 år siden den sidste store vejudvidelse, og det ses, at de nyplantede vejtræer nu har fået fat. I begyndelsen af 60'erne var alle træerne væk.*

30'erne og opvokset på Roskildevej 172 – huset nedrevet i 1970'erne – beretter, at man i hans barndom ind imellem kunne spille bold på vejen. Og Tove Nielsen, født i 1927 og opvokset på hjørnet af Linde Allé og Roskildevej, fortæller at børn og unge løb på skøjter på Roskildevej i den strenge vinter i 1941! Men trafik var der naturligvis.

I Henning Sørensens bog *Albertslund i tusind år*, fortælles det, at der i 30'erne passerede næsten 6.000 biler hver dag på strækningen mellem Glostrup og Taastrup. I afdøde skoleinspektør M. Lassens erindringer fra Vridsløselille Skole fortæller han, at da begrebet skolepatrulje kom på tale, blev det afvist af politiet. Det hed: »En skolepatrulje må ikke standse trafik på en hovedvej.« M. Lassen skriver dog at: »...elevernes trafik over Roskildevej – til og fra skolen – aldrig havde medført nogen ulykker.«

## Natkørsel tilladt på hovedvejen

Siden motortrafikken blev dominerende har trafikmængden, med undtagelse af årene omkring 2. verdenskrig, været jævnt stigende. I 1913 blev natkørsel tilladt hele året for automobiler på hovedlandeveje, og først i 1918 tilladt overalt. Da bompengene blev afskaffet i 1915, var antallet af indregistrerede motorkøretøjer nået op på 4331. I mellemkrigsårene blev der på foranledning af Ministeriet for Offentlige Arbejder – der fandtes ikke et trafikministerium – for første gang iværksat jævnlige trafiktællinger. Det gjorde man bl.a. for at få overblik over eventuelt påkrævede vejudvidelser. Det er nemt i dag at være bagklog, men som bekendt har trafikvæksten gennem tiderne næsten altid oversteget prognoser og forventninger.

Af trafikmæssig uforudseenhed på Roskildevejen kan fx nævnes jernbaneviadukten i Hedehusene. Få år efter etableringen i 1918 blev den smalle viadukt kaldt hovedvejens flaskehals og var i en lang årrække årsag til mange trafikulykker. Presset på viadukten lettede først omkring 1960, da bl.a. motorvejen til Holbæk ledte en stor del af trafikken uden om Hedehusene.

I 1936 blev der efter udenlandsk mønster indført nummererede hovedveje, og samtidig hermed blev nye trafikregler i forbindelse med hovedveje indført. I alt blev 18 hovedveje over hele landet nummereret. Den vigtigste og den mest trafikerede var Hovedvej 1, som amtets strækning gennem Herstederne jo indgik i, nemlig hovedlandevejen København – Korsør – Esbjerg.

## De mange vejudvidelser

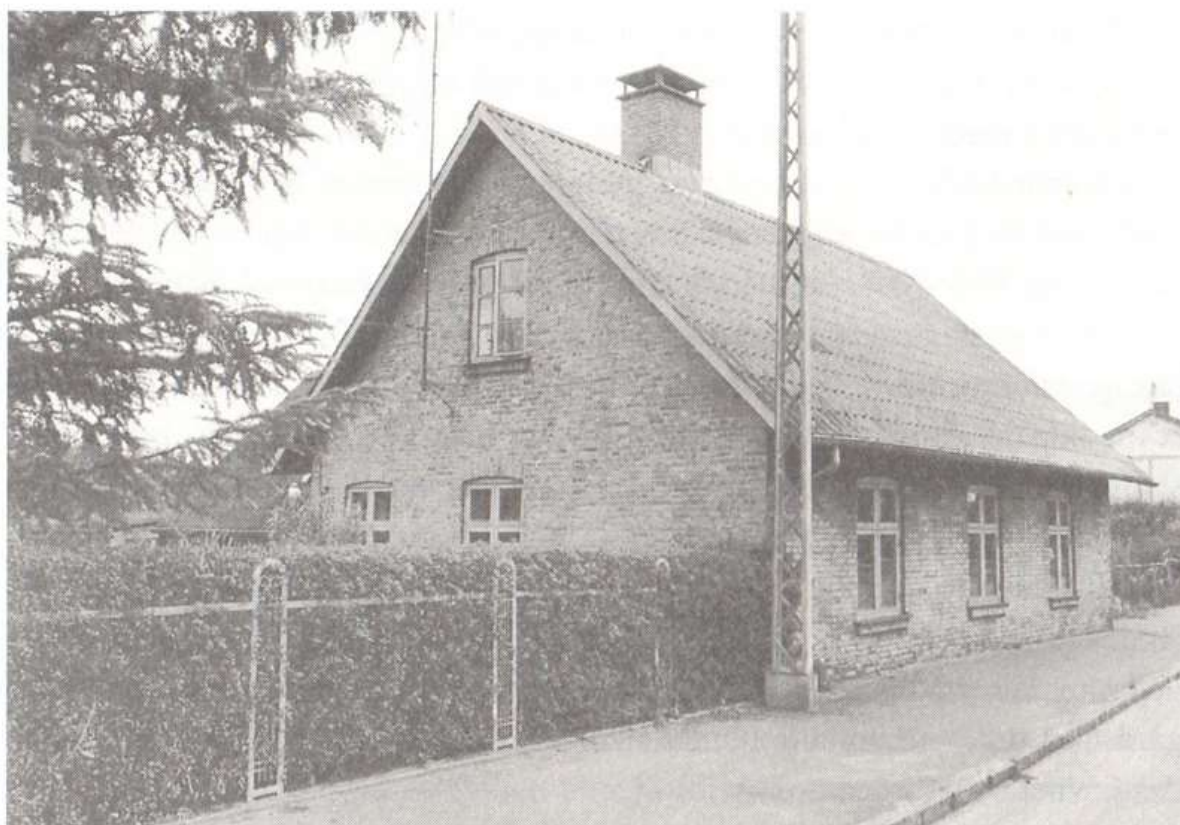
Siden den oprindelige vejbredde i 1772 på 20 alen, dvs. ca. 12,5 meter, er Roskildevejen blevet udvidet adskillige gange i årenes løb. I begyndelsen af 1920'erne blev vejstykket i Herstederne brolagt og sidst i 20'erne udvidet med cykel- og gangsti. Mange gange er vejtræer, der lige havde nået et markant udseende, blevet fældet og nye plantet, nye grøfter gravet etc. Den oprindelige vejbredde kan måles den dag i dag i Albertslund, nemlig et pænt stykke inde under den gamle bro over St. Vejle Å, vest for Roskilde Kro. Ved den sidste store vejudvidelse i 1939 blev vejstykket cementeret og nye vejtræer på ny plantet, men de fik ikke lang levetid, fordi amtet gav trafikken første prioritet. I en kronik i Politiken skrev landskabsarkitekt Ib Asker Olsen

at: »Roskildevejen f.eks. er et slående eksempel på voldsomme vejudvidelser gennem beboede områder, hvor grimheden og miljøbelastningen har sænket områdets kvalitet voldsomt.«

Selv om landevejens strækning gennem Herstederne lå i det forholdsvis landlige område, så er mange ejendomme forsvundet pga. disse vejudvidelser. Roskilde Kro blev hårdt ramt. Indtil 1871 lå kroen på sydsiden, men blev, med undtagelse af rejsesalden, nedrevet og genopført på nordsiden. Da der igen var en større vejudvidelse i 1939, blev det meste af kroen igen nedrevet – denne gang også rejsesalden på sydsiden – og genopført der, hvor vi stadig kan se den rest, der er tilbage af den engang så imponerende kro. En anden markant bygning, der forsvandt i 1939, lå i den østlige ende ved grænsen til Glostrup, nemlig den gamle hovedbygning til sognets største gård: Rødevejmøllegård. En ny hovedbygning blev opført et stykke tilbage fra vejen og kan stadig ses som den sidste synlige rest af den store proprietærgård. Det tidligere omtalte bomhus ved Gl. Vridsløse blev samme år ligeledes jævnet med jorden.

I 1939 var man for en gang skyld på forkant med trafikudviklingen, men vejudvidelsen var også et led i bekæmpelse af den store arbejdsløshed, der prægede 30'erne. Men det blev krigen, der standsede væksten i motortrafikken i mange år derefter. I 1939 var man kommet op på 162.500 indregistreringer. I 1944 var man kommet ned på 31.000 stk. Så der var rigelig god plads på Roskildevej i de tider.

To ejendomme på hver side af strækningen mellem Damgårdsvej og Herstedvestervej viser tydeligt, at de med nød og næppe undgik amtets ekspropriation i 1939, nemlig Roskildevej 126 samt nr. 187. Begge ejendomme rager pænt ud på fortovet. Roskildevej 126 – i dag med adresse på Holsbjergvej – er den sidste af de ejendomme på nordsiden af vejen, der hørte til fængslets landbrug. Den lidt skæve facadelinie, huset har i forhold til vejen, kan virke ejendommelig, men man må forestille sig, at huset oprindeligt havde forhav. På den måde Roskildevej har mast sig ind på husfacaden, får man en tydelig visuel fornemmelse af, hvor meget vejen i årenes løb er hævet i forhold til det oprindelige niveau. Lige så tydeligt ses niveauforskellen på modsatte side, langs hegnet til fængslets boliger, idet man her kigger *ned* i haverne.



*Roskildevej 126: Én af de ejendomme, der med nød og næppe undgik nedrivning, men til gengæld mistede forhaven i forbindelse med vejudvidelser i 1939. Huset hører i dag under Forvaringsanstalten og benyttes som funktionærbolig. Foto: Erling Pulterra, 2000.*

## Fra A1 til Landevej 501

Fra 1936 og frem til 1960 hed hovedvejsstrækningen København – Roskilde: A1, idet A1 var rutenummeret. A1 er siden 1960 blevet omlagt flere gange, for endelig i 1976, da Vestmotorvejen åbnede, at blive omlagt til København – Køge – Ringsted. Det vil altså sige, at strækningen gennem Albertslund for længst er ophørt med at hedde A1, og i dag kaldes den Landevej 501.

»Man sparer på kronen og ...«

Det er Vejdirektoratet, der bygger og vedligeholder de motorveje, der skulle aflaste de gamle hovedlandeveje. Men det koster mange penge at vedligeholde og udbygge motorvejsnettet. Det er derfor fristende at skære ned på disse områder, for derved på kort sigt at spare mange millioner. I tiåret 1972 til



*Roskildevej 187: På denne ejendom, på hjørnet af Enighedsvej og Roskildevej, blev der før i tiden drevet købmandshandel, og i 50'erne fik Andelsbanken en filial her. Som det ses, er det en af de ejendomme, der akkurat slap for nedrivning i 1939 i forbindelse med vejudvidelser. Foto: Erling Pultera, 2000.*

1982 fik Vejdirektoratet 40% lavere bevillinger, hvilket medførte lavere udbygningstakt og dårligere standard på de udførte anlæg. Det var netop i den tid, man byggede de vigtige motorveje i vort område, og det medførte bl.a., at man nu fx byggede vejene med en samlet bredde på kun 26 meter mod tidligere 38 meter. Måske er fortidens statslige sparetiltag medvirkende årsag til de trængsler, Roskildevej har i dag, idet de forholdsvis nye motorveje på Vestegnen allerede virker overbelastede.

## 27.600 biler pr. døgn gennem Albertslund

I årene under og lige efter 2. Verdenskrig, samt på de bilfri søndage under energikrisen i 1974, fik Roskildevej, og ikke mindst beboerne på vejen, lidt kunstigt åndedræt trafikmæssig set.

I perioden fra 1972 til 1999 er antallet af motorkøretøjer blevet fordoblet til i alt ca. 2 millioner. Trafikmålinger viser, at årsdøgntrafikken på Roskildevej ved Vridsløselille i dag ligger på ca. 27.600.<sup>1</sup> Målinger i 1996 samme sted viser en årsdøgntrafik på 25.100, altså en trafikstigning på ca. 10% fra 1996 til 2000.

Af og til kommer der forslag fra organisationer og private med ideer til forbedring af trafikmiljøet på amtets 3 km lange strækning af Roskildevej i Albertslund, men der er ingen løsninger, der ligger lige for. Og vi må se i øjnene, at det nok aldrig igen bliver muligt at løbe på skøjter eller spille bold på Roskildevej i Albertslund.

## Kilder

Jørgensen, Steffen Elmer, arkivar: *Udviklingen i vejsektoren frem til 1924*, Dansk Vejtidskrift 5/1999.

Lassen, M.: *En skole fylder 100 år*, Albertslund kommune 1972.

Nielsen, Hans K.: *Vridsløselille min barndomsby*, 1992.

Politiken, kronik den 22. september 2000: *Miljø og trafik*.

Sørensen, Henning: *Albertslund i tusind år*, Lokalhistorisk Samlings Venner, 2000.

Thalbitzer, Carl: *Ford Motor Company a/s gennem 25 aar*, København 1944.

Vejdirektoratet: *Rapport over opregnede resultater*. Udtræk fra Mastra, okt. 2000.

Vejdirektoratet: *Trafikrapport 1997. Trafikstrømme på hovedlandevej og landeveje*, Rapport nr. 155, 1998.

### Desuden:

René Langhoff, Københavns Amts Tekniske Forvaltning.

Steen Lauritsen, civilingeniør, Vejdirektoratet.

Jens Erik Bruun-Olsen, Gl. Landevej.

1. Årsdøgntrafikken, dvs. den gennemsnitlige trafikmængde per døgn målt over et år, er for år 2000 opregnet på basis af tællinger frem til oktober måned 2000 (Kilde: Vejdirektoratet).