

Om Københavns geografiske Afgrænsning.

Af Aage Aagesen.

Det er aldrig fra geografisk Side blevet præciseret, hvor meget det københavnske Byomraade omfatter. Og dog har enhver Geograf, der arbejder med københavnske Forhold, Brug for en Afgrænsning, der hviler paa et geografisk forsvarligt Grundlag. En endelig Afgrænsning lader sig selvsagt ikke fastsætte, fordi en levende By er underkastet en stadig Forandringsproces. For Københavns Vedkommende har denne Forandring i lang Tid hovedsageligt bestaaet i en fortsat Vækst af Byomraadet. Det højeste, man kan naa til, vil være at foretage en mere eller mindre tilfredsstillende Afgrænsning gældende for det bestemte Tidspunkt, hvorfra det benyttede Materiale stammer.

København omfatter paa et meget begrænset Areal ca. $\frac{1}{4}$ af Danmarks samlede Befolkning. Som geografisk Provins adskiller det københavnske Byomraade sig paa afgørende Maade fra det øvrige Danmark. Arealets Udnyttelse, Vejnettet, Trafiken og Befolkningstætheden er af en ganske anden Intensitet og Karakter end i det øvrige Land, kun enkelte større Byer undtaget. Befolkningens Fordeling paa Erhverv er ogsaa her, som i andre Byer, væsensforskellig fra Fordelingen i de omgivende Arealer. En egentlig Landbrugsbefolkning kan teoretisk ikke have Erhverv indenfor et geografisk Byomraade.

Middelalderens Byer var meget skarpt afgrænsede. Bebyggelsen var samlet indenfor de omgivende Befæstningsanlæg, hovedsagelig af Hensyn til Borgernes fælles Forsvar mod ydre Fjender, men ogsaa af Hensyn til Trafiken, der næsten udelukkende foregik til Fods; Tidsafstandene indenfor Byomraadet vilde blive for store, hvis Bebyggelsen ikke laa tæt samlet. Ganske anderledes ligger Forholdet i Dag. Trafikmidlernes rivende Udvikling i de sidste 100 Aar har medført, at Tidsafstandene, især langs Trafiklinierne, er blevet meget gennemgribende formindsket. Samtidig er de forsvars-

tekniske Hensyn, der samlede Husene i en tæt Klynge indenfor de skærmende Volde, ganske forsvundet. Konsekvensen er blevet, at de voksende Byer har sendt Udløbere ud langs Trafiklinierne, i første Række langs Udfaldsvejene, saaledes at det bebyggede Omraade har faaet en mere eller mindre stjernelignende Form, mens det imellem Trafikstraalerne liggende Land er forblevet forholdsvis uberørt af Byen. Samtidig er den skarpe Grænse mellem Land og By blevet udvisket. Bebyggelsens Intensitet aftager med Tidsafstanden fra Bycentret. Men ofte findes der i den moderne Storby Yderkvarterer sekundære Centrere med større Intensitet, hovedsagelig opstaaet omkring Forstadsstationer paa Jernbaner (f. Eks. Charlottenlund) eller ved oprindelige ældre Bebyggelser, mest Landsbyer, der ved Storbyens Vækst er blevet omsluttet og opslugt af dennes Udløbere (f. Eks. Brønshøj). I disse sekundære Centrere ligger ofte store Virksomheder, mest industrielle, som udgør Bestanddele af Storbyens Erhvervsliv, men som af forskellige Aarsager (Grundværdi, Udskebningsforhold o. a.) er lagt i Byens Udkanter (f. Eks. i Kastrup og Glostrup). Der er en jævn Overgang imellem de sekundære Forstadscentrere og de selvstændige Stationsbyer, der ikke er direkte afhængige af Storbyens Organisme.

Ved denne stjerneformede Vækst af en By kan Udløbere af Bebyggelsen komme til at interferere med Udløbere fra en eller flere Byer; herved opstaar den komplekse By, der er hyppig i Mellemeuropas Industriomraader (Ruhr, Oberschlesien).

Naturligvis har man ikke mindst fra geografisk Side til forskellig Tid haft Brug for en Afgrænsning af det københavnske Byomraade. Det simpleste vil jo være at bruge det Omraade, der administrativt kaldes København, altsaa Københavns Kommune, men dette vil straks støde paa den Indvending, at den københavnske Byorganisme strækker sig langt udenfor Kommunens Grænser. Saaledes omslutter Københavns Kommune helt Frederiksberg Kommune, der indgaar som et naturligt Led i den københavnske Byorganisme og er differentieret fra samme Centrum som Bebyggelsen i Københavns Kommune. Endvidere ligger der hele Vejen udenom den københavnske Kommunegrænse Bebyggelser, der utvivlsomt hører til det københavnske Bysamfund.

Ofte tales der, især i Pressen, om de 3 Hovedstadskommuner, altsaa om Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, men ogsaa dette er fra et geografisk Synspunkt kun lidet tilfredsstillende.

Statistikerne har længe været klar over, at det gamle Københavnsbegreb havde mistet sin Værdi efter den enorme Forøgelse af

det bebyggede Areal, der har fundet Sted, især i dette Aarhundrede. Københavns statistiske Kontor publicerede derfor i 1930 i „Statistisk Maanedsskrift“ en Afhandling om „Hovedstadens Forstadskommuner“. Hovedformaalet med denne var at belyse de indbyrdes Forhold mellem Københavns Kommune og en Række omgivende Kommuner, „der i statistisk-økonomisk Henseende kan siges at udgøre en integrerende Del af Hovedstadssamfundet“. Afhandlingen behandler Befolkningsforhold, Erhvervsforhold og trafikale Forhold i 11 Kommuner, der betegnes som Forstadskommuner, nemlig Taarnby, Hvidovre, Rødovre, Herlev, Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk, Søllerød, Brøndbyerne og Glostrup Kommuner i Københavns Amt samt Hørsholm og Birkerød Kommuner i Frederiksborg Amt. Desuden kommer Afhandlingen ind paa forskellige finansielle Forhold i de enkelte Kommuner og Kommunerne imellem. Som Grundlag for en geografisk Vurdering af den københavnske Byorganismes Omfang vil den imidlertid ikke kunne anvendes.

I de indledende Bemærkninger til denne Publikation siges bl. a.: „Afgrænsningen af, hvilke Kommuner der skal medtages i en Undersøgelse af denne Art, vil selvsagt altid blive noget skønmæssig, afhængig som den er af, hvad der skal forstås ved en Forstadskommune. En Vanskelighed fremkommer yderligere derved, at det af praktiske Grunde ikke er muligt at medtage Dele af en Kommune, hvorfor man i sit Skøn over, hvorvidt en Kommune skal medtages i Undersøgelsen eller ej, maa betragte hver Kommune som en Helhed for sig.“

Ved en geografisk Afgrænsning af den københavnske Byorganisme vil man ikke kunne regne med en Kommune som mindste Arealenhed. En Kommunegrænse har som Regel et ret tilfældigt Forløb, følgende Markskel, Grøfter o. l., ofte skærende midt igennem Bebyggelser. En Kommune kan herved komme til at omfatte de mest forskelligartede Udnyttelser af Arealet, saasom Industrikvarterer, Bybebyggelser, Landsbyer, dyrket Land, Skov, Eng, Mose o. s. v. En Kommune er kort sagt en for sammensat Enhed, til at man i en Redegørelse for en Bys geografiske Afgrænsning kan betragte den under eet. *

Den statistiske Publikation definerer Begrebet Forstadskommune saaledes: „Til Forstadskommuner regnes de Kommuner, hvor en stor Del af Beboerne har deres Virksomhed i Hovedstadens Industri- og Forretningsvirksomheder som Driftsherrer, Funktionærer eller Arbejdere eller er knyttet til Centraladministrationen eller Hovedstadens kulturelle Institutioner.“ — — „Endvidere er der ved Afgrænsningen af, om en Kommune burde medtages, lagt Vægt paa

Kommunens Tilvækst i indeværende Aarhundrede, paa Størrelsen af de ikke landbrugsmæssigt benyttede Arealer og paa dens sandsynlige fremtidige Udviklingsmuligheder i bymæssig Retning."

Denne Definition er ikke helt klar og kan vel ifølge Undersøgelsens Art ikke være det. Ved kun at benytte de administrative Enheder, Kommunerne, der erhvervsgeografisk set er sammensatte Omraader, vil en Række Forhold blive tilslørede. En Del af en Kommune kan have Forstadskarakter og en anden Del ikke, og det maa da delvis bero paa et Skøn, om man opfatter Kommunen som en Forstadskommune eller ikke.

De 11 Kommuner, der i nævnte Undersøgelse betegnes som Forstadskommuner til Hovedstaden, udgør sammen med Københavns, Frederiksberg og Gentofte Kommuner det Omraade, der i Statistiken benævnes Stor-København, og som fra og med 1930 har været behandlet i Statistisk Aar bog for København, Frederiksberg og Gentofte Kommune, og fra og med 1937 desuden i Statistisk Aar bog for Danmark. Arealet af dette Omraade er 387,53 km², hvoraf ca. 40 % er Landbrugsareal, og det havde den 5. November 1940 1.021.499 Indbyggere.

En Afgrænsning af det københavnske Byomraade ud fra geografiske Principper kan i Følge det foregaaende ikke være henvist til at følge Kommunegrænserne. Den maa først og fremmest baseres paa en Undersøgelse af de Faktorer, der har Indflydelse paa Byorganismens Udvikling og Differentiering. Og ligesom den moderne Industri og Handel har bevirket en vældig Forøgelse af Byernes Folketal, saaledes er det — som allerede omtalt — især de forbedrede Trafikforhold, der har skabt den moderne Storbys Form. Det er derfor en nærliggende Tanke, at en trafikal Undersøgelse vil give os et Middel til Afgrænsning af Storbyomraadet.

Indtil Slutningen af 1800-Tallet boede de fleste københavnske Borgere ved deres Arbejdsplads. Værkstedet eller Butiken fandtes som Regel i samme Ejendom som Beboelseslejligheden. Den daglige Massetrafik mellem Bopæl og Arbejdsplads, der nu dominerer enhver moderne Storbys Trafikliv, er først opstaaet, efterhaanden som de nye Trafikmidler (Sporvogne, Forstadsbaner, Biler, Cykler), der er baade hurtigere og billigere at benytte end de ældre, vandt Indpas. I visse Tilfælde er Trafiklinien blevet anlagt først, og efterhaanden er saa Forstadsbebyggelsen vokset op langs denne Linie, afhængig af den ved Forbindelsen med Bycentret.

Det almindeligste Forhold er, at Arbejdsstedet har en mere central Beliggenhed i Byorganismen end Bopælen; den store daglige Trafikbølge gaar altsaa om Morgenen fra Periferien ind imod

Byens Centrum og om Eftermiddagen den modsatte Vej. Varigheden af Transporten mellem Hjem og Arbejdsplads vil saaledes være en Faktor af afgørende Betydning for Begrænsningen af Byens Vækstmuligheder.

Det er ikke den korteste Tid, Afstanden kan tilbagelægges paa, der bør lægges til Grund. Benytter man de hurtigst mulige Forbindelser fra Københavns Centrum, vil man med Lyntog kunne komme til Roskilde lige saa hurtigt som til Brønshøj med Sporvognen. Men mens der faa Minutter efter igen gaar en Sporvogn til Brønshøj, maa man som Regel vente længere Tid paa næste Tog til Roskilde, og selve Rejsens Varighed kan saa godt blive dobbelt saa lang som med Lyntoget. Det afgørende vil derfor ikke være Befordringstiden med enkelte hurtige Forbindelser, men den gennemsnitlige Befordringstid, og samtidig maa der tages Hensyn til Trafikforbindelsernes Hyppighed.

Erkendelsen af, at den moderne Storbys Omfang og Form er afhængig af Trafikforholdene, gaar tilbage til forrige Aarhundrede. Men H. Hassinger er den første, der udførligt har fremstillet denne Afhængigheds Karakter og Art. Hans Afhandling: „Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien“ (1910) behandler Sammenhængen mellem den wienske Byorganisme og Trafikforholdene. Ifølge Hassinger maa en Storstad være begrænset af en Trafikgrænse, ikke af en Produktionsgrænse, fordi Persontrafiken er afgørende for Byens Vækst. Han naar til det Resultat, at ved fra Byens Centrum (Stephansplatz) at trække Linier gennem de Steder, der gennemsnitlig kan naas paa samme Tid („Linien gleicher mittlerer Erreichbarkeit“) kan man faa et Middel til at finde Wiens geografiske Bygrænse. Disse Linier angiver den Tid, det varer at tilbagelægge Afstanden til dem fra Centrum, regnet fra et vilkaarligt Startøjeblik. De udtrykker saaledes den gennemsnitlige Befordringstid plus den gennemsnitlige Ventetid, før Trafikmidlet afgaar (det halve Interval mellem Forbindelserne). Linier af denne Art kaldes Isochroner.

Hassinger vælger for Wiens Vedkommende at lade 1-Times Isochronen afgrænse Byområdet, da denne omslutter alle de Bebyggelser, der er direkte afhængige af det daglige Samkvem med Bycentret.

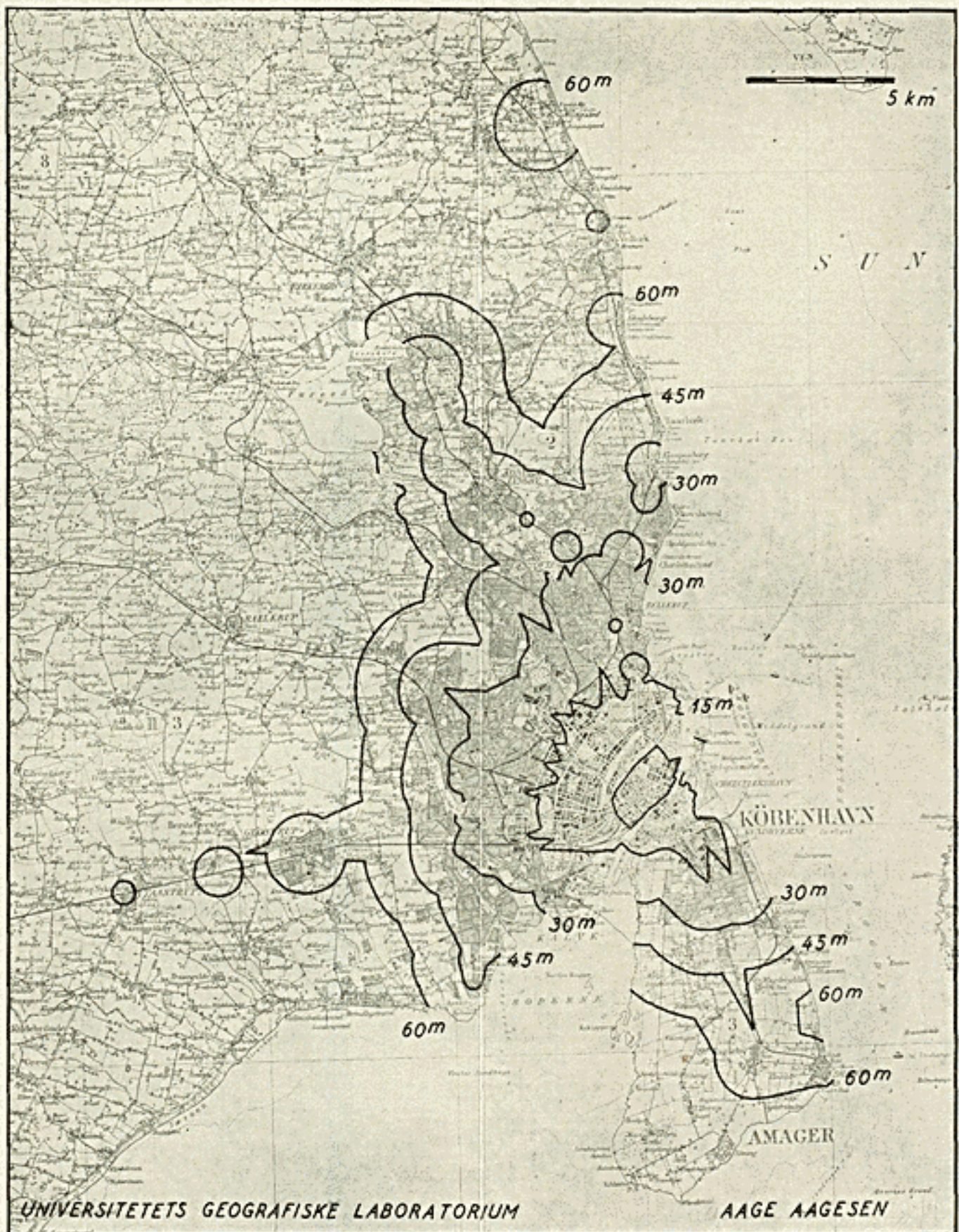
For Nordens Vedkommende er Alfred Söderlund den første, der har behandlet Emnet ved nogle Arbejder om Stockholms geografiske Afgrænsning. Mens Hassinger vælger et bestemt, centralt beliggende Punkt til Isochroncentrum, finder Söderlund („Globen“ 1922), at man bør regne Isochronerne fra „den för stadsområdet

gemensamma del, där handel, trafik och administration ha sina förnämsta centra, med ett ord stadens „city.“ Ved et senere Arbejde („Ymer“ 1930, „Huvuddragen ur Stockholms geografi“ 1930) vælger Söderlund dog Gustav Adolfs torg til Isochroncentrum. Et andet Problem, som han ligeledes belyser, er Spørgsmaalet om, hvilken Isochron der viser den geografiske Bygrænse. Hvis man betragter Indbyggerantallene i Zonerne mellem Isochronerne, vil de inderste Zoner (Bydelene) vise en kraftig Stigning i Folketallet for hver ny Zone, vi lægger til, regnet fra Centrum. De næste Zoner (Forstæderne) vil give en noget svagere Stigning af Befolkningstallet, men sluttelig vil en bestemt Zone kun give en ubetydelig Forøgelse af Befolkningen. Den Isochron, der danner denne Zones Begrænsning ind imod Bycentret, bør da lægges til Grund for Byomraadets Afgrænsning. For Stockholms Vedkommende vælger Söderlund ud fra denne Betragtning $\frac{1}{2}$ -Times Isochronen som Grundlag for Stockholms geografiske Grænse.

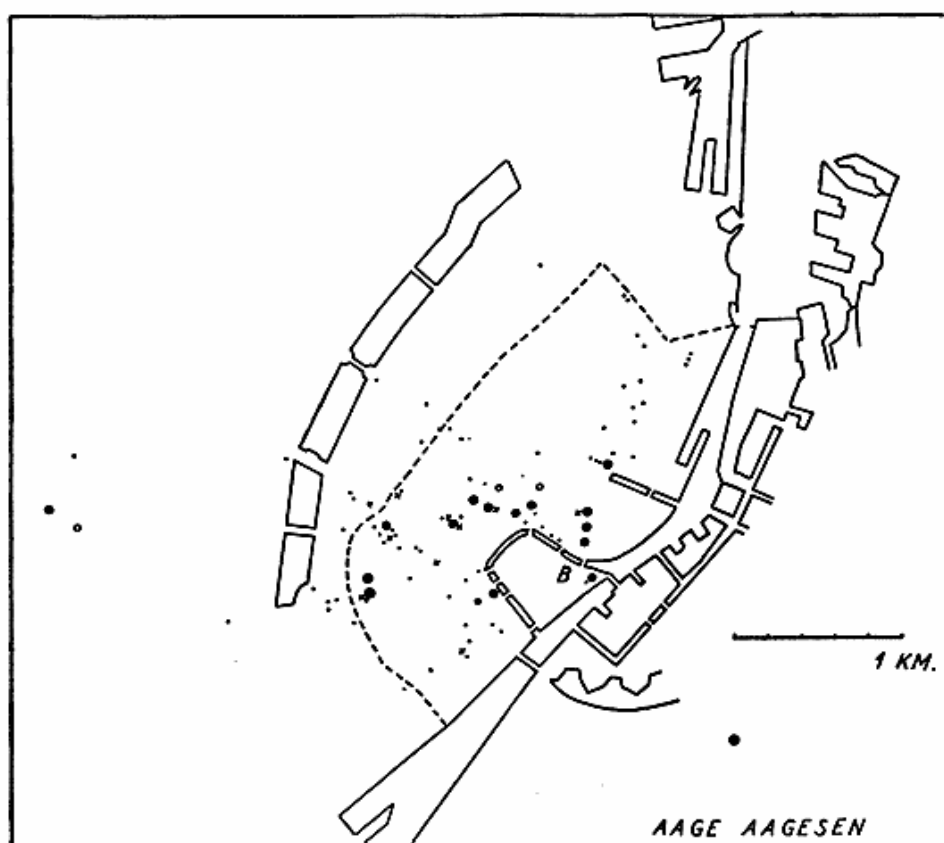
Endelig maa her nævnes F. Isachsen, der i sin Afhandling „Stor-Oslos omfatning“ har trukket Oslos geografiske Grænse ud fra lignende Principper.

For Københavns Vedkommende eksisterer der ikke noget Punkt, som vi rent a priori kan betegne som Byens Centrum. Paa Raadhuspladsen har vi ganske vist den største Trafik, men denne Plads har en meget ekscentrisk Placering i Bybilledet og er hovedsagelig Centrum for Byens sydlige og vestlige Kvarterer, mens de særlig vidtstrakte Bydele mod Nord og Nordvest har paafaldende langt til Raadhuspladsen. For disse Kvarterer overtager de noget mindre Trafikcentre, som Nørreport og Trianglen, delvis Raadhuspladsens Rolle. Kongens Nytorv, der indtil dette Aarhundredes Begyndelse var Byens trafikale og delvis ogsaa kommercielle Centrum, har nu mindre Trafik end baade Raadhuspladsen og Nørreport. Jeg har derfor foretrukket at fastsætte et københavnsk Cityomraade ud fra økonomiske, trafikale og administrative Synspunkter og derpaa trække Isochroner fra dette Omraades Grænser.

Centret for den københavnske Byorganismes økonomiske Liv maa være kendetegnet ved, at de fleste førende finansielle Foretagender har deres Hovedkontor beliggende i eller i kort Afstand fra dette Centrum. Paa Kort Nr. 1 er afsat Bankernes, Sparekassernes, Kredit- og Hypotekforeningernes samt Forsikringsselskabernes Hovedkontorer. I Tilfælde, hvor flere Virksomheder af samme Art har samme Adresse, er der kun afsat et Signaturtegn. Mens de fleste Virksomheder af de 3 første Kategorier har deres Hovedkontor beliggende i Kvarteret Syd og Sydvest for Kongens Nytorv,



Isochronkort over København og Omegn August 1939.
 Med Linien omkring Citykvarteret som Udgangslinie er trukket Isochroner for
 gennemsnitlige Trafikafstande paa 15, 30, 45 og 60 Minutter. Kortgrundlaget
 er Geodætisk Instituts Kort i 1:100.000.



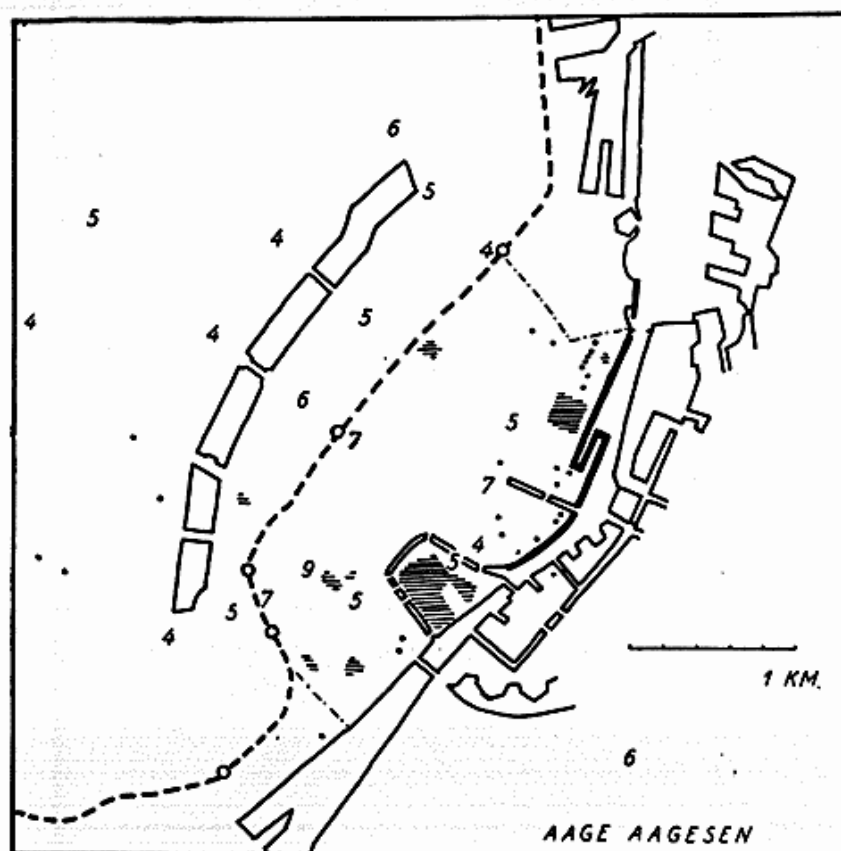
1. Københavns økonomiske Centrum.

- Hovedkontor for Bank
- c — - Sparekasse.
- * — - Kredit- og Hypotekforening.
- — - Forsikringsselskab.
- B** Børsen.
- Udgangslinien for Isochronerne.

fordeler Forsikringsselskaberne sig desuden over Omraadet mellem Kongens Nytorv og Østerport.

Paa Kort Nr. 2, der foruden de vigtigste Centrere for den offentlige Trafik ogsaa viser de vigtigste Passagerskibsrueters Anlægspladser samt Rederiernes Hovedkontorer, forstærkes Indtrykket af, at ogsaa Omraadet Nord for Kongens Nytorv hører med til Byens Cityomraade. Paa samme Kort er indtegnet de vigtigste Administrationscentre samt Kongens Residens. Rigets Administration samler sig især paa Slotsholmen, mens Kommuneadministrationen koncentrerer sig i Kvarteret om Raadhuspladsen.

Paa Grundlag af disse Kort mener jeg at kunne begrænse det københavnske Cityomraade ved en Linie, der fra Godsbanegaarden gaar over Hovedbanegaarden, følger Boulevardbanen over Nørre-



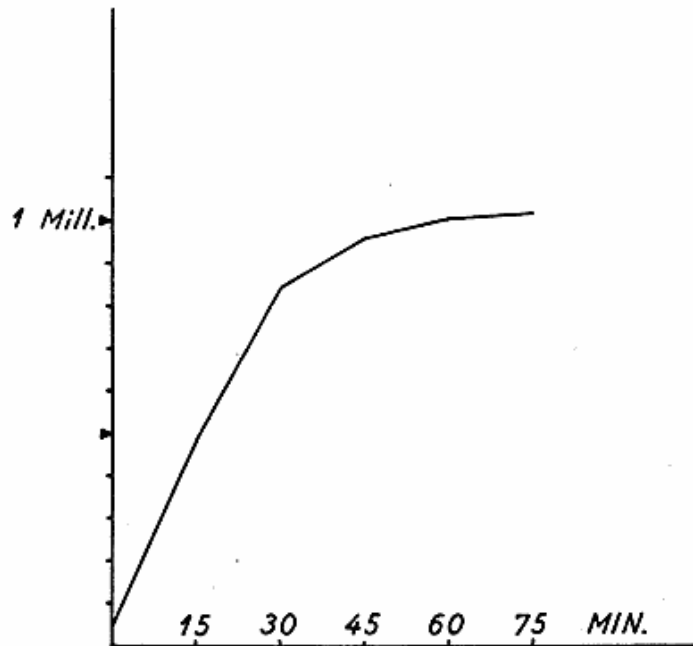
2. Københavns trafikale og administrative Centrum.

- Vigtige Administrationscentre samt Kongens Residens.
- Vigtige Anlægskaier for Passagerskibsruiter.
- Hovedkontor for Rederi.
- Bybanestation.
- Bybanelinie.
- 6 Trafikcentrum med Tal, der angiver Antallet af offentlige Trafiklinier, der passerer.

port til Østerport, gaar Syd om Kastelet langs Grønningen og Toldbodvej, og som mod Øst er begrænset af Københavns Havn. Indenfor dette Omraade ligger de største Trafikcentre og de fleste større finansielle Foretagender samt Centraladministrationen.

Et mindre Omraade Nordvest for Kongens Nytorv, der ligger indenfor denne Grænse, kan vel nok daarligt betegnes som City-kvarter, men af Hensyn til Forløbet af Boulevardbanen har jeg dog medregnet det i nævnte Bycentrum. Udelukkes dette Omraade fra „City“, vil dette kun bevirke en Flytning, svarende til 1 à 2 Minutters Kørsel, af den første Isochron ved Tagensvej og Lyngbyvej, og intet for de andre Isochroner.

Fra Grænsen for det københavnske Cityomraade har jeg derpaa trukket Isochroner for 15, 30, 45 og 60 Minutter. De gaar igennem de Punkter, der i nævnte Tidsrum, regnet fra et vilkaarligt Startøjeblik, kan naas fra Citygrænsen. Paa Grund af de nuværende abnorme trafikale Forhold har jeg lagt en Periode umiddelbart før Storkrigens Udbrud til Grund, nemlig Tiden fra 21. til 30. August 1939. De ved Isochronerne udtrykte Tidsafstande angiver den gen-



3. Forholdet mellem Tidsafstand fra Bycentret og Befolkningmængde. Som Absisse er afsat Tidsafstanden fra Citykvarterets Grænse, som Ordinat Befolkningmængden i den indenfor Tidsafstanden liggende Bebyggelse.

nemsnitlige Befordringstid ved Benyttelse af de forhaandenværende offentlige Trafikmidler + den gennemsnitlige Ventetid før en Forbindelses Afgang. Udenfor Trafikruterne er regnet med Fodgængertrafik med en Hastighed af 6 km i Timen.

15 Minutters Isochronen har de fleste Steder et takket Forløb, præget af Sporvejenes radiære Trafiklinier. Bemærkelsesværdig er den daarlige Forbindelse til det nordlige Christianshavn og den gode Forbindelse til Hellerup Station med S-Toget. Denne Isochron omslutter Størstedelen af de indre Bydele, Østerbro, Størstedelen af Nørrebro, indre Frederiksberg, Vesterbro, Christianshavn og Sundbyerne.

Med 30 Minutters Isochronen er vi de fleste Steder kommet ud over Grænsen for det københavnske Sporvejsnet, og de fra Sporvejsendepunkterne udgaaede Rutebiler har som Følge af deres mindre

Trafikhyppighed endnu ikke formaaet at gøre sig gældende. Fra Sporvejsendepunkterne vil det derfor mange Steder være Fodgængertrafikken, der ansætter Isochronens Forløb. Mod Nord, hvor S-Togs Trafiken er særlig god, opstaar der omkring Stationerne lokale Omraader med bedre Forbindelse til Bycentret end de omgivende Distrikter.

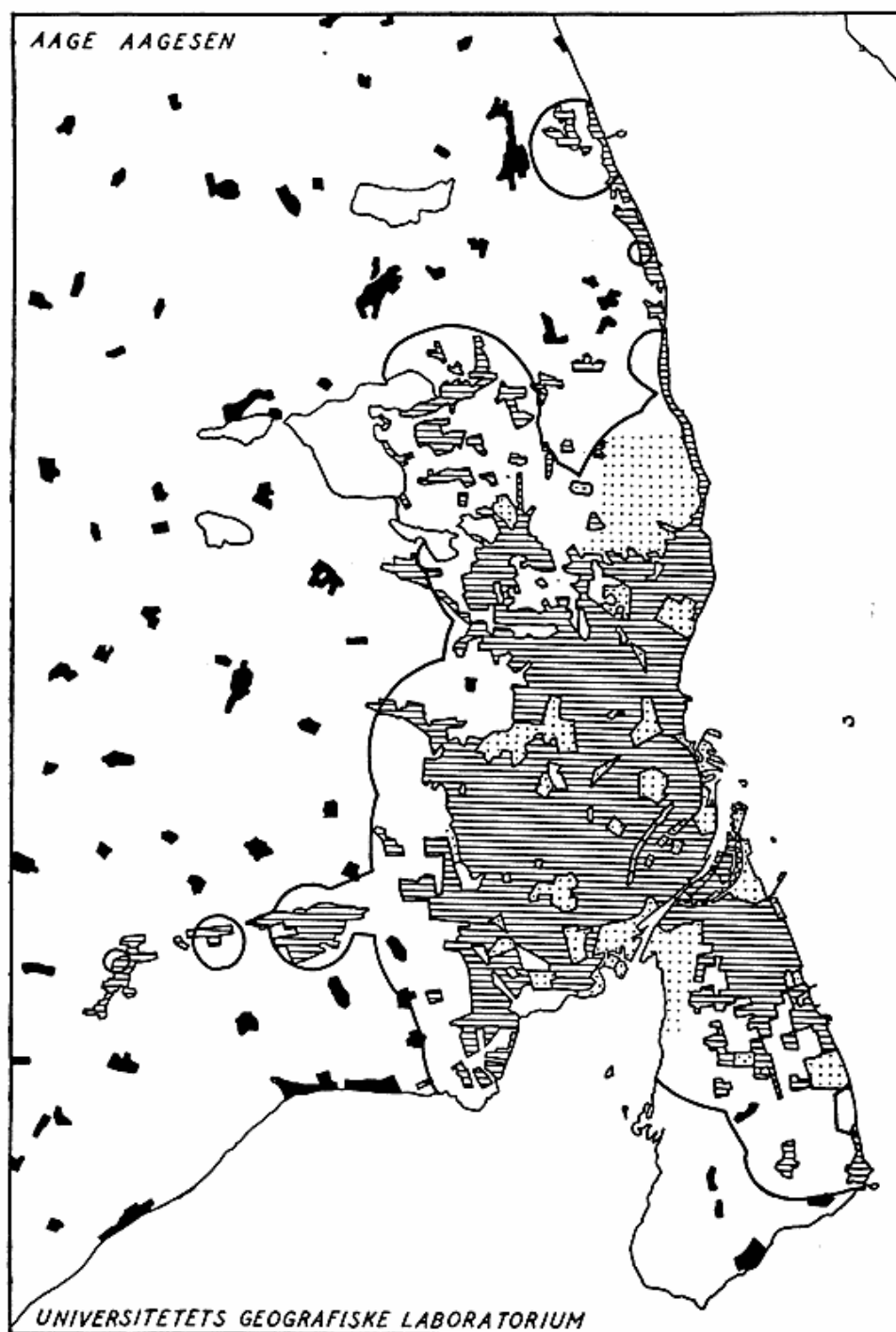
45 Minutters Isochronen omslutter hele det Distrikt, der „afvandes“ trafikalt af S-Togs Linien til Holte. Nogle Steder, saaledes paa Køgevejen og Amager Landevej, formaar Rutebillinierne i Periferien at gøre deres Indflydelse gældende paa Isochronernes Forløb.

1 Times Isochronen indeslutter paa Amager Store Magleby og Dragør. Glostrup kan naas paa denne Tid baade med Jernbane og med Rutebil, og helt ud til Taastrup omslutter Isochronen Stationens nærmeste Omegn. Iøvrigt gør Kystbanen sig nu gældende; selv Rungsted og Vallerød Villaby ligger indenfor Isochronen.

Før det er muligt at afgøre, hvilken af de trukne Isochroner der bedst kan lægges til Grund ved Fastsættelsen af den geografiske Bygrænse, maa vi undersøge Befolkningsintensiteten indenfor hver Isochronzone. Dennes omtrentlige Størrelse ses af nedenstaaende Tabel:

| | Omtrentlig Befolkning 1940 | Indb. pr. km ² 1940 |
|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Bycentret | 46.000 | 17.500 |
| Zone 0—15 Minutter | 440.000 | 18.400 |
| — 15—30 — | 355.000 | 5.200 |
| — 30—45 — | 120.000 | 1.290 |
| — 45—60 — | 45.000 | 400 |

Ca. 84 % af Befolkningen indenfor 1 Times Isochronen bor altsaa ogsaa indenfor $\frac{1}{2}$ Times Isochronen. Men endnu længere ud er det Bybebyggelsen, der præger Billedet. Befolkningstætheden i Zonen 30—45 Minutter er saaledes af en Størrelsesorden, der er normal i Villabebyggelser, og endnu i Zonen 45—60 Minutter er Tætheden adskillige Gange større end, hvad der er normalt i sjællandske Landdistrikter. Endnu her præger Forstadsbebyggelserne altsaa Befolkningstætheden for Zonen som Helhed til Trods for, at den ogsaa indeholder visse udprægede Landbrugsarealer. Zonen udenfor 1 Times Isochronen, altsaa Zone 60—75 Minutter, har en Befolkningstæthed paa omtrent 110 pr. km²; der findes ogsaa i denne Zone nogle tætbebyggede Arealer, der dog næppe uden videre kan betragtes som hørende til den københavnske Byorganisme.



4. Det geografiske København August 1939.

- ▬ Bebyggede Arealer, der er regnede til det geografiske København.
- ⋯ Andre Arealer, der er regnede til det geografiske København.
- Bebyggede Arealer, der ikke er regnede til det geografiske København.
- 1 Times Isochronen for August 1939.

Befolkningstætheden naar sin maximale Størrelse, ikke i City-kvarteret, men derimod i de omkringliggende Bydele, hvad der naturligvis skyldes, at Pladsen i City for Størstedelen optages af Erhvervsvirksomheder. Dette er for Københavns Vedkommende vist i Statistisk Aarvog for København, Frederiksberg og Gjentofte og af O. Forchhammer i „København. De indlemmede Distrikter“. 1942 og findes ogsaa i mange af Udlandets Storbyer.

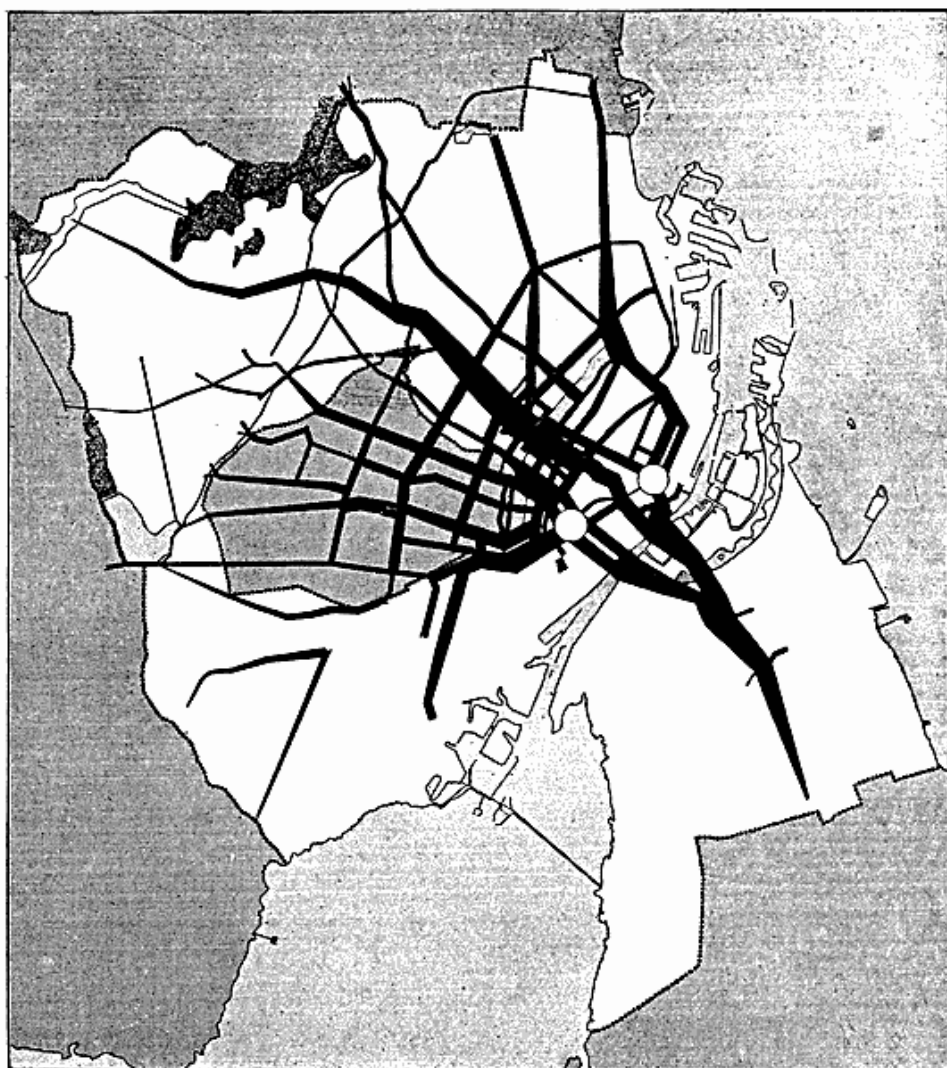
Paa Fig. 3 er som Absisse benyttet Tidsafstanden fra Cityomraadets Grænse og som Ordinat Folketallet i den indenfor Tidsafstanden liggende Bebyggelse. Det skarpeste Knæk paa Kurven findes ved 30 Minutters Isochronen, nær Grænsen for det sammenhængende bebyggede Omraade. Men endnu til 60 Minutters Isochronen er Kurvens Forløb præget af tætbefolkede Omraader, der aabenbart udgør den københavnske Forstadszone.

For saa vidt muligt at faa al Forstadsbebyggelse med bør man saaledes vælge 1 Times Isochronen som Grundlag for den geografiske Afgrænsning af København. Men vi maa straks gøre os klart, at ikke hele Arealet indenfor denne Isochron hører til Byorganismen. Selve det geografiske Byomraade bestaar dels af de bebyggede Arealer (Behoelseskvarterer af forskellig Type, Industrianlæg), dels af Arealer med anden Udnyttelse, der indgaar i Storbyens Organisme. Hertil maa henregnes Gader, Veje og Pladser, endvidere Anlæg, Parker, Haver, Kirkegaarde, Sportspladser, Lagerpladser og Arealer med trafikal Udnyttelse (Havnearealer, Sporarealer og Flyvepladser).

Enkelte Steder, især hvor 1 Times Isochronen skærer igennem en Bebyggelse, maa man naturligvis tage Stilling til Bebyggelsen som Helhed. Herved bliver nogle bebyggede Arealer udenfor Isochronen inddraget i Byomraadet, saaledes i Taastrup, i Bagsværd og Søllerød samt langs Strandvejen.

Paa Kort Nr. 4 er foruden 1 Times Isochronen indtegnet med vandret Skravering de bebyggede Flader, der efter foranstaaende Vurdering hører til det geografiske København. De andre Arealer, der indgaar i Byorganismen, er betegnet med en prikket Signatur. En helt sort Signatur angiver de Bebyggelser, der ikke er regnet med til det geografiske København.

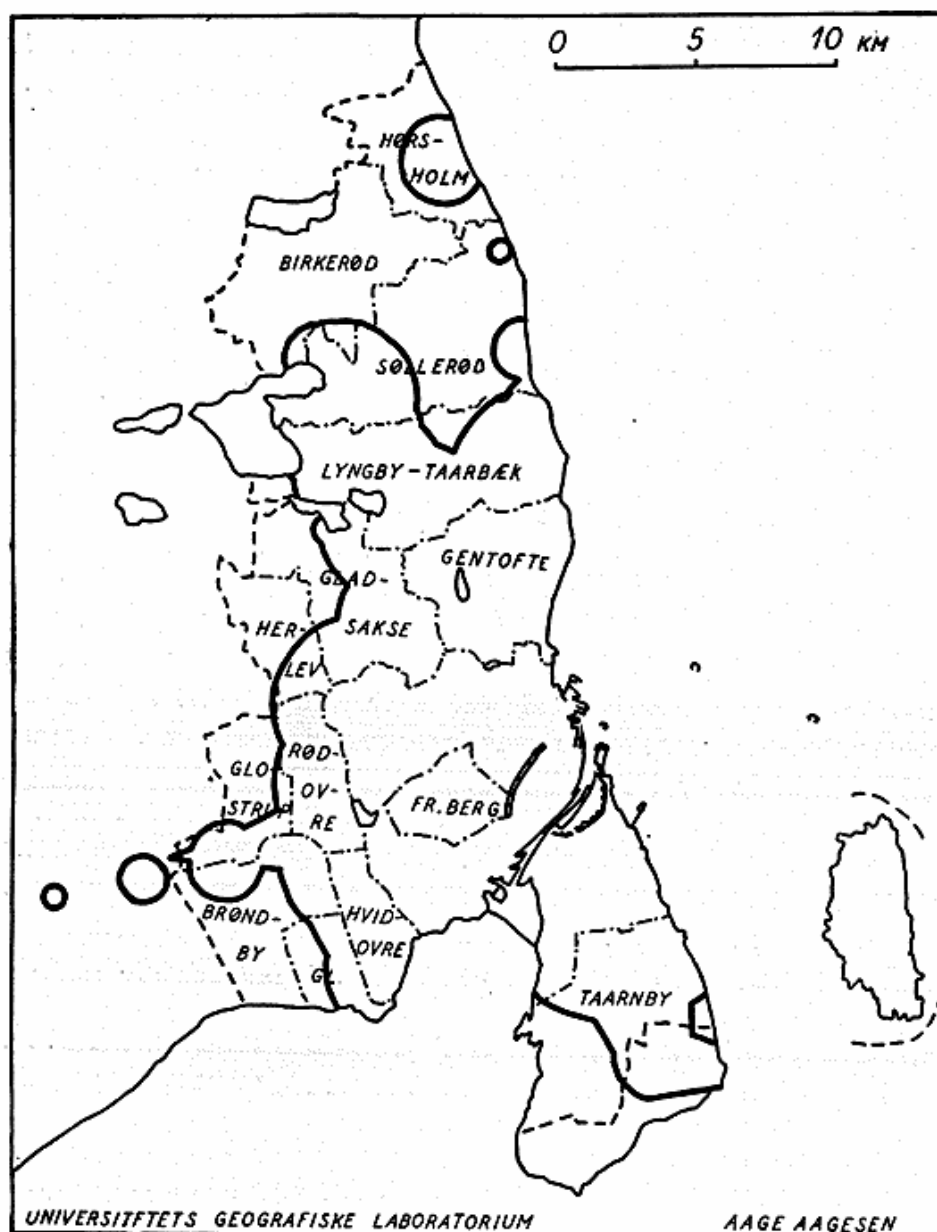
De i dette Arbejde benyttede Isochroner er trukket udelukkende paa Grundlag af den offentlige Trafik, mens de private Trafikmidler ikke er taget i Betragtning. Cyklerne er jo ganske vist et yderst vigtigt Befordringsmiddel for den københavnske Befolkning, men af Kort Nr. 5 vil det fremgaa, at den Del af Befolkningen, der daglig cykler mellem Hjem og Arbejdsplads, for langt Størstepartens



5. Antallet af Cyklister i Tiden Kl. 6—20.

Færdselstælling den 13. Sept. 1935. 1 mm Stregtykkelse svarer til 13.730 Cyklister. Med hvide Cirkler er vist Raadhuspladsen og Kongens Nytorv. (København. De indlemmede Distrikter. Byplanmæssig Udvikling 1901—1941).

Vedkommende bor indenfor $\frac{1}{2}$ Times Isochronen. En Mand fra de ydre Forstæder vil af Hensyn til Vejens Længde som Regel foretrække de mere bekvemme offentlige Befordringsmidler ved den daglige Rejse til og fra sin Arbejdsplads. Det viser sig ligeledes at være en ganske forsvindende Del af Befolkningen udenfor 1 Times Isochronen, der dagligt cykler fra deres Bopæl til nærmeste Station eller Holdeplads og derfra tager videre ind med Tog, Bus eller Sporvogn. Ogsaa Personautomobilernes Rolle er ret underordnet. Den 30. September 1939 fandtes i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner 23.532 almindelige Personbiler (1 Bil pr. 38



6. Det administrativt afgrænsede Stor-København.

----- Kommunegrænse. Paa Kortet er endvidere indtegnet 1 Times Isochonen for August 1939.

Indb.), mens der i Resten af Københavns Amtsrads-kreds fandtes 3.957 (1 pr. 36 Indb.). Det maa saaledes være forholdsvis faa Procent af Befolkningen, der i normale Tider dagligt kører i Personbil mellem Bopæl og Arbejdssted. Denne Procent er størst i de nordlige Forstadsomraader, saaledes er den betydelig i Strandvejsbebyggelsen til og med Rungsted. Baade den cyklende og den bi-

lende Del af Befolkningen vil være større om Sommeren end om Vinteren; da Befolkningen i Valget af Bopæl er afhængig af de offentlige Trafikmidler, selv om disse kun benyttes paa den ugunstigste Aarstid, vil altsaa ogsaa de Mennesker, der kun en Del af Aaret cykler eller kører i Bil, omfattes af Isochronerne for offentlige Trafikmidler.

Naar jeg ikke ved Isochonernes Draging har taget særligt Hensyn til Forholdene i „Myldretimerne“, skyldes det, at Trafikkapaciteten i disse Timer forøges i næsten samme Grad for alle offentlige Trafikmidler, saaledes at Forholdet mellem Tidsafstandene i „Myldretimerne“ og i de øvrige Trafiktimer bliver nogenlunde det samme for alle Trafiklinier.

Kort Nr. 6 viser en Sammenligning mellem den af Statistikerne benyttede Afgrænsning af „Stor-København“ og 1 Times Isochronen. Det vil ses, at en Del Omraader, der hovedsagelig paa Grund af Kommunegrænsernes Forløb indgaar i det statistiske Stor-København, ikke omfattes af Isochronafgrænsningen. Det gælder for det første en Del udprægede Landbrugsomraader, nemlig Brøndbyvester Sogn med Undtagelse af den nordligste Del, der hører til Forstadsbebyggelsen i Glostrup; endvidere den nordlige Del af Glostrup Kommune med Landsbyen Ejby, Herlev Kommune udenfor Herlev By, nogle Landdistrikter af Gladsaxe Kommune og af Vedbæk Sogn med Landsbyerne Trørød og Gammel Holte. Desuden ligger Birkerød Kommune og store Dele af Hørsholm Kommune udenfor Isochrongrænsen. Selve Hørsholm By ligger saaledes helt udenfor denne og udgør iøvrigt et købstadslignende By-samfund med eget Opland, endda med Tinghus, og er ikke umiddelbart erhvervsmæssigt afhængig af København. Villabebyggelserne i Kommunen, Rungsted og Vallerød-Pennehave, hvor Beboerne i mange Tilfælde har deres Arbejde i København, ligger derimod indenfor Isochrongrænsen.

Hvad Birkerød Kommune angaar, kan der som eventuel Forstad kun være Tale om Birkerød Stationsby, idet den øvrige Kommune er af ren rural Karakter. Men det turde være et Spørgsmaal, om denne By ikke snarere endnu bør opfattes som en selvstændig Stationsbydannelse, der ganske vist ved Hovedstadens Nærhed har faaet forøgede Erhvervsmuligheder. Af Talmaterialet i forannævnte Afhandling om „Hovedstadens Forstadskommuner“ synes det ogsaa at fremgaa, at det især er Birkerøds fremtidige Muligheder, der her har bevirket dens Optagelse i Forstadskommunernes Række. Utvivlsomt befinder vi os i Birkerød i Overgangszonen mellem de udprægede Forstadsbebyggelser og de selvstændigt opstaaede Sta-

tionsbyer, men paa det her anvendte trafikale Grundlag mener jeg at kunne udelukke Birkerød By fra det københavnske Bysamfund af i Dag. Paa den anden Side er der næppe Tvivl om, at Birkerød med Tiden vil udvikle sig til at blive en københavnsk Forstad.

Endvidere er Øen Saltholm, der i 1940 kun havde 16 Indbyggere fordelt paa 16 km², regnet med i Statistikens Stor-København. Ogsaa den ligger udenfor Isochrongrænsen og kan selvfølgelig ikke indgaa i det geografiske Københavnsomraade.

Paa den anden Side kommer 1 Times Isochronen til at omslutte Arealer, der ikke indgaar i Statistikernes København, saaledes Vridsløselille og Taastrup Stationsbyer og den tættest befolkede Del af Store Magleby Kommune samt Dragør By. Vridsløselille og Taastrup bør sikkert opfattes som københavnske Forstæder; mere usikkert stiller Sagen sig for Store Magleby og Dragør. Store Magleby er en stor, gammel Landsby uden egentlig Forstadskarakter, og Dragør er en By med et delvis selvstændigt Erhvervsliv (Fiskerihavn, Lodsstation). Men da de trafikale Forbindelser mellem København og Dragør er hyppige og hurtige, er en Del Mennesker med Erhverv i København flyttet hertil. Store Maglebys Marker dyrker hovedsagelig Grøntsager o.l. til Storbyens Behov; naar Amager ofte betegnes som Københavns Køkkenhave, gælder dette særlig Egnen omkring Store Magleby. Store Magleby er altsaa erhvervsmæssigt direkte afhængig af København. Ud fra de her anførte Betragtninger er de af Isochronen omsluttede Bebyggelser regnet med til det geografiske København, men man maa gøre sig klart, at vi ogsaa her paa Amager befinder os i en Overgangszone.

Enkelte mindre Bebyggelser af ren rural Karakter er ikke medregnet i det geografiske Københavnsomraade, selv om de ligger indenfor 1 Times Isochronen. Dette gælder f. Eks. Landsbyer som Avedøre, Brøndbyøster og Mørkhøj.

Isochronerne giver os ikke blot et Middel til at trække en geografisk Grænse for København, men ogsaa til at inndele Byomraadet i geografiske Zoner, i hvert Fald i grove Træk. Disse bliver:

1) *Citykvarteret* indenfor Udgangsisochronen: Byens økonomiske og trafikale Centralkvarter med mindre Befolkningstæthed end de omgivende Kvarterer.

2) *De indre Bydele* mellem Udgangsisochronen og 15 Minutters Isochronen. Her naas den største Befolkningstæthed. Bebyggelsen er oftest paa 4—6 Etager og udgør store ubrudte Flader.

3) *De ydre Bydele* mellem 15 Minutters og 30 Minutters Isochronerne. Befolkningstætheden er her betydelig mindre end i Zone 2,

men næsten hele Zonen er endnu en sammenhængende bebygget Flade.

Bebyggelsens Art er i denne Zone meget varierende. Ved Trafikcentrerne er Husene ofte paa 5—6 Etager, i de mellemliggende Kvarterer 3—4 Etager; desuden ligger her en Del ældre Villakvarterer og endvidere store Industrikvarterer (Valby, Utterslev).

4) *De indre Forstæder* mellem 30 Minutters og 45 Minutters Isochronerne. De omfatter de typiske Villaforstæder som Kastrup, Taarnby, Rødovre, Hvidovre, Husum, Lyngby, Holte og Ordrup.

5) *De ydre Forstæder* eller Fjernforstæderne. De omfatter selvstændigt beliggende Bebyggelser, der erhvervsmæssigt er mere eller mindre direkte afhængige af København, hvilket trafikalt ytrer sig ved en daglig Trafikstrøm til og fra Byens mere centrale Dele. Det drejer sig om Glostrup, Taastrup, Dragør, Skodsborg, Vedbæk, Rungsted m. fl.

Den geografiske Afgrænsning af København, der er givet i denne Artikel, skal opfattes som et Øjebliksbillede, der kun udtrykker Forholdene i det Tidsrum, hvori det benyttede Materiale — i dette Tilfælde Køreplanerne, havde Gyldighed. Ændringer i de erhvervsmæssige og trafikale Forhold vil ogsaa medføre Ændringer af Byens geografiske Grænse.

For en geografisk Vurdering vil den her foretagne Afgrænsning, der altsaa gælder for den sidste Del af August 1939, kunne tilfredsstille de rimelige Krav. En endnu sikrere Afgrænsning kan vi kun faa, naar Behandlingen af det statistiske Materiale, specielt Erhvervsforholdene, arbejder med andre og mindre Enheder end Kommunerne. For at opnaa et brugbart Resultat maa disse Enheder afgrænses efter geografiske og ikke efter administrative Forhold. Dette gælder ikke alene København, men ogsaa en Række danske Provinsbyer.

LITTERATURFORTEGNELSE

- Hassinger, H.*: Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. Mitt. Geogr. Ges. Wien 1910. Nr. 1, S. 5—88.
- Huvuddragen av Stockholms geografi. Utgiven av Geografiska förbundet i Stockholm 1930.
- Isachsen, Fridtjov*: Stor-Oslos omfatning. Oslo 1934.
- København. De indlemmede Distrikter. Byplanmæssig Udvikling 1901—1941. Stadsing. Dir. København 1942.

men næsten hele Zonen er endnu en sammenhængende bebygget Flade.

Bebyggelsens Art er i denne Zone meget varierende. Ved Trafikcentrerne er Husene ofte paa 5—6 Etager, i de mellemliggende Kvarterer 3—4 Etager; desuden ligger her en Del ældre Villakvarterer og endvidere store Industrikvarterer (Valby, Utterslev).

4) *De indre Forstæder* mellem 30 Minutters og 45 Minutters Isochronerne. De omfatter de typiske Villaforstæder som Kastrup, Taarnby, Rødovre, Hvidovre, Husum, Lyngby, Holte og Ordrup.

5) *De ydre Forstæder* eller Fjernforstæderne. De omfatter selvstændigt beliggende Bebyggelser, der erhvervsmæssigt er mere eller mindre direkte afhængige af København, hvilket trafikalt ytrer sig ved en daglig Trafikstrøm til og fra Byens mere centrale Dele. Det drejer sig om Glostrup, Taastrup, Dragør, Skodsborg, Vedbæk, Rungsted m. fl.

Den geografiske Afgrænsning af København, der er givet i denne Artikel, skal opfattes som et Øjebliksbillede, der kun udtrykker Forholdene i det Tidsrum, hvori det benyttede Materiale — i dette Tilfælde Køreplanerne, havde Gyldighed. Ændringer i de erhvervsmæssige og trafikale Forhold vil ogsaa medføre Ændringer af Byens geografiske Grænse.

For en geografisk Vurdering vil den her foretagne Afgrænsning, der altsaa gælder for den sidste Del af August 1939, kunne tilfredsstille de rimelige Krav. En endnu sikrere Afgrænsning kan vi kun faa, naar Behandlingen af det statistiske Materiale, specielt Erhvervsforholdene, arbejder med andre og mindre Enheder end Kommunerne. For at opnaa et brugbart Resultat maa disse Enheder afgrænses efter geografiske og ikke efter administrative Forhold. Dette gælder ikke alene København, men ogsaa en Række danske Provinsbyer.

LITTERATURFORTEGNELSE

- Hassinger, H.*: Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien. Mitt. Geogr. Ges. Wien 1910. Nr. 1, S. 5—88.
Huvuddragen av Stockholms geografi. Utgiven av Geografiska förbundet i Stockholm 1930.
Isachsen, Fridtjov: Stor-Oslos omfatning. Oslo 1934.
København. De indlemmede Distrikter. Byplanmæssig Udvikling 1901—1941. Stadsing. Dir. København 1942.

Københavns Sporveje. Sommerkøreplan 1939.

Rejselisten. August 1939.

Statistiske Efterretninger 1939, Nr. 43.

Statistisk Maanedsskrift 1930, Nr. 6—8.

Söderlund, Alfr.: Det geografiska stadsbegreppet. Globen 1922, Nr. 1.

Söderlund, Alfr.: Om sambandet mellan storstäders isokroner och folkmängd. Globen 1922, Nr. 2.

Söderlund, Alfr.: Stockholms folkmängd och utsträckning. Ymer 1930, S. 302.

Vahl, M.: De geografiske Provinser i Danmark og nogle geografiske Forhold indenfor disses Rammer. Svensk Geografisk Årsbok 1942.
