

Haslev – fra stationsby til pendlerby

En pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi

Af Henning Bro og Else Gade Gyldenkærne

I 2019 pendlede 59 procent af Faxe Kommunes erhvervsbeskæftigede befolkning ud af kommunen.¹ Af disse pendlede 69 procent til hovedstadsmetropolen, mens de øvrige 31 procent tog den daglige rejse til arbejdspladser i det øvrige Østdanmark.² Den Faxe Kommune, der ved 2007-strukturreformen opstår gennem en sammenlægning af Haslev, Fakse og Rønnede kommuner, er dermed ikke blot en udpræget pendlerkommune, men i særlig grad en del af metropolens pendleropland.

Haslev udgør med mere end en tredjedel af Faxe Kommunes befolkning dennes største by, men omfanget af pendlingen fra byen og dens geografiske orientering kan ikke udledes af den offentlige statistik. Ikke desto mindre er Haslev den af Faxe Kommunes byer, der har den mest gunstige trafikale placering i forhold til pendling i form af syv km ad en bred landevej til Sydmotorvejen, dennes forbindelse til det øvrige land, udgående lokale og regionale buslinjer og halvtimesdrift på regionalbanen, som passerer gennem byen. I Næstved i syd med forbindelse til regionalbanen til det sydligste Sjælland og Falster og i nord i Køge til lokaltog til Roskilde og Stevns og S-tog til de centrale dele af hovedstadsmetropolen.

I forhold til andre byer i Faxe Kommune er det en så gunstig infrastrukturel position, at den må forventes tidligt at have givet Haslev ikke blot en strukturel karakter af en pendlerby, men i særlig grad af en pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi. En karakter, der med al sandsynlighed vil blive forstærket, når der fra efteråret 2022 indsættes direkte elektriske regionaltog fra Næstved gennem Haslev og via Køge Nord ad den nye bane til København H og derfra videre til Nivå.

Indledning

På den baggrund har denne artikel Haslev som case, og med udgangspunkt i byens udvikling som en stationsby og Københavnsegnens forvandling til en hovedstadsmetropol i de 100 år mellem midten af det 19. og midten af det 20. århundrede er det formålet, at belyse hvorledes et fra metropolens fjernere stationsbysamfund er forvandlet til en af dennes pendlersatellitbyer siden midten af sidstnævnte århundrede.

Ud fra en byhistorisk og etnologisk tilgang er sigtet med artiklen således i denne periode at analysere:

- 1) Udviklingen og karakteren af udpendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropolen
- 2) Bagvedliggende faktorer
- 3) Udpendingens bidrag til forvandling af en tidligere midtsjællandsk stationsby til en pendlersatellitby i metropolens yderområde og karakteristiske træk ved en sådan bydannelse.
- 4) Pendlerliv- og kultur.

Problemstillinger, der indledningsvis giver anledning til at afdække: Dels relevante forskningspositioner i den henseende. Dels den metode, der lægges til grund for analysen heraf, og det kildemateriale, som inddrages i den forbindelse.

Henning Bro, seniorforsker, Ph.D., Frederiksberg Stadsarkiv. Else Gade Gyldenkærne, arkivar, cand.mag., Faxe Kommunes Arkiver

Pendling

Pendling er ganske indgående behandlet i forskningslitteraturen og pendling defineres her som arbejdskraftens daglige bevægelighed mellem bolig og arbejdssted og pendlingsafstanden som korteste afstand i km mellem disse to punkter. Ved lang pendling forstås pendlingsafstande på mere end 50 km, mens pendlingsoplande eller -regioner ses som geografiske områder, der er sammenknyttede ved pendling.

Udvikling, omfang og karakter

Som et historisk fænomen ses pendling i forskningslitteraturen som et produkt af de seneste godt 150 års samfundsudvikling. I de førindustrielle købstæder forekom pendling ikke. Købstæderne havde en stærk opblanding af bymæssige funktioner inden for samme relativt begrænsede byområde, og håndværksevirkomheder og købmandshandler udgjorde ofte en enhed, hvor husstanden, tjenestefolk, svende og medhjælpere var samlet under den fysiske ramme, som selve bedriften udgjorde. Tilsvarende i de alt dominerede landdistrikter, hvor gården eller husmandsstedet og familien var en produktionsenhed.

Pendling blev dermed et fænomen, der fulgte industrialismens gennembrud fra midten af det 19. århundrede, hvor der skete en ikke blot fysisk, men også social og mental adskillelse mellem kernefamilien og produktionen; eller mellem bolig, fabrik og kontor. En adskillelse, der forstærkedes af industrialiseringsforløbet ledsagende urbanisering i form af stadig større eksisterende og flere nye byer. En urbanisering, der skabte en stadig større spredning af boliger og arbejdspladser og dermed en stadig større pendling i både volumen og afstand.

Med Københavns meget tidlige og kraftige industrialisering og urbanisering og omdannelse til en hovedstadsmetropol med forskelligartede funktionelle byenheder, blev pendlingsfænomenet således her tidligst udbredt og allerede undersøgt i 1911. Undersøgelser, der med jævne mellemrum efterfulgtes i mellemkrigstiden og 40' og 50'erne, da netop arbejdskraftens pendling øgedes i takt med metropolens stadig større udbredelse.

Da industri, bymæssig erhvervsudvikling og ledsagende urbanisering ikke blev et isoleret hovedstadsfænomen, og i særlig grad tillige kom til at kendetegne de danske provinsbyer i efterkrigstiden, blev pendlingsundersøgelserne i løbet af 60'erne udvidet til også at omfatte hele landet. Herved påvistes ikke blot en kraftig pendling mellem købstædernes centrale dele og disse forstæder, men tillige et pendlingsmønster, der omfattede større pendleroplande. Pendleroplandene omfattede købstæder med forstæder og større stationsbyer, der alt efter disses volumen havde arbejdskraftoplande, som i større eller mindre grad rakte længere ud end de omgivne sognekommuner. I forbindelse med forarbejdet til 1970-kommunalreformen i 1966 var der på nationalt plan opgjort 125 pendleroplande, hvorved to tredjedel af landets kommuner var forbundet gennem arbejdskraftens pendling.

I takt med den fortsatte industri- og erhvervsudvikling og urbanisering i den sidste efterkrigstid og en stigende koncentration af erhvervsaktivitet og vækst i landets største byer i årtierne omkring årtusindeskiftet, blev pendlingen kendetegnet af større, men færre oplande. I den sidste efterkrigstid var antallet opgjort til 51 pendleroplande, i 2004 til 27 og siden til færre og store pendlerregioner. Genereret dels af en kraftig vækst i pendlingens volumen, der alene siden årtusindeskiftet øgedes med 35 procent, og dels en forøgelse af den gennemsnitlige pendlingsafstand fra 11,8 km i 1982 til 19,8 km i 2012. Pendlinger under 10 km udviste en faldende tendens, mens pendling på mellem 20-50 km øgedes, og de lange pendlinger på samme tid opnåede en stigning på 60 procent.

Ud over et mindre antal andre pendlerregioner ser forskningslitteraturen aktuelt hele Østdanmark med hovedstadsmetropolen som centrum, som den ene af landets store pendlerregioner, og Østjylland med kerner i Aarhus- og Trekantområdet, som den anden. I 2017 er den samlede pendling blevet opgjort til 25 mia. km, hvilket svarer til 9.592 km for hver beskæftiget. Afstande, der henholdsvis rækker et godt stykke ud i verdensrummet og er større end mellem Nordkap og Gibraltar. Målt i afstand er pendlingen i landet mest udtalt på Vest- og Sydsjælland og her i Vordingborg, Faxe, Stevns og Sorø kommuner med gennemsnitlige pendlingsafstande på henholdsvis 32,2, 30,2, 29,5 og 29,4 km.

80 procent af pendlingen i Danmark gennemføres i bil, otte procent i tog og i bus, til fods og på cykel med hver fire procent. Bilpendling er steget i omfang, mens pendling med kollektiv trafik er faldet. I den daglige pendling udviser benyttelse af kollektiv trafik en svag stigning i pendlingsafstande på 5-30 km, mens den er henholdsvis svagt faldende ved afstande på 30-100 km og stigende over 100 km. For samme pendlingsafstandsintervaller udviser benyttelse af bil en modsat tendens.

Baggrund

Med forskningslitteraturens anlagte historiske perspektiv bliver pendling ikke blot et produkt af industrialisering, vækst i den offentlige og private administration og erhvervsorienterede serviceproduktion. Dannelse af stadig større og flere byer og også de stadigt større forskelle mellem byernes funktionalitet, der følger med den urbane proces, har betydning. Over tid bliver pendlingens omfang og afstand forstærket. Det er en udviklingstrend, der øger forskellene i henseende til beskæftigelse, graden af specialisering af udbudte arbejdsfunktioner og indkomstniveau og udvikling mellem land og by og byer af forskellig størrelse.

At forskningslitteraturen dokumenterer en sammenhæng mellem byers størrelse og pendlingens volumen og længde er dermed ikke overraskende. Heller ikke, at prisniveauet på ejerboliger falder med afstanden til nærmeste by, større by eller storby, og dermed at pendlingens omfang og længde forstærkes af disse prisforskelle på ejerboliger. Der er i denne sammenhæng med samme boligudgift og rådighedsbeløb en omvendt proportionalitet mellem pris på ejerbolig og boligstørrelse og kvalitet.

Tillige er det påvist, at der bag pendling ligger et behov for at opnå en bolig med mere lys og luft og lettere adgang til fredelige og rolige landlige omgivelser. En kompensation for uhensigtsmæssighederne ved helårsboligen i en by, som tillige ligger bag sommerhus-erhvervelse.

I det brede historiske perspektiv har forskningslitteraturen imidlertid dokumenteret, at pendlingen i tid har en øvre grænse. Det er således påvist, at den gennemsnitlige aktuelle pendletid på 24 minutter i mere end 100 år har været nærmest konstant. Periodens stærkt udvidede pendling i omfang og afstand ses dermed som en funktion af den transportteknologiske udvikling og udbygningen af den trafikale infrastruktur, idet den gennemsnitlige hastighed for alle transportformer er blevet øget fra 5,5 km/t i 1911 over 11,2 km/t i 1954 til 44 km/t i 2002.

Den stadig mere udbredte privatbilisme, den voldsomme op- og udbygning af motor-, hoved- og landevejssystemet og opgradering af regional- og lokaltogstrafikken, ses således at have muliggjort periodens forøgede pendling og skabt en villighed til at anvende mere tid på pendling end den gennemsnitlige pendlingstid, i fald andre faktorer gør sig gældende.

Det være sig de førnævnte forhold, men også at det for hele den vestlige verden siden midten af det 20. århundrede er dokumenteret, at tilbøjeligheden til flytning i forhold til arbejdssted er blev reduceret.

Periodens tendens til hyppigere jobskifte og kvindernes samtidige stadig større erhvervebeskæftigelse, og dermed det forhold at begge forsørgere i samme husstand har geografisk forskellige arbejdssteder, har gjort boligens lokalisering til en mere permanent faktor end arbejdspladsens. Faktorer, der yderligere har bidraget til forøgelsen af pendlingens volumen og længde.

Med de seneste årtiers stærke tilvækst i den erhvervsorienterede serviceproduktion og højspecialiserede industriproduktion har forskningslitteraturen påvist nye tendenser i pendlingen. Efter klassisk økonomisk teori vil den jobsøgende over tid søge beskæftigelse, der i et tilfældigt geografisk rum giver den højeste indkomst og ligger tættest muligt ved bopæl, hvorved antallet af pendlere ses som eksponentielt aftagende med afstanden til arbejdssted. Nyere forskningsresultater har imidlertid påvist, at denne sammenhæng mellem pendlingsvolumen og- afstand ikke er så udtalt.

Ud fra en såkaldt first-opportunity-model efterspørger den jobsøgende således i højere grad end tidligere den mest kvalificerende beskæftigelse, hvor lønnen og afstanden til boligen prioriteres mindre end kvaliteten af arbejdet. Den relativt højere kvalificerede arbejdskraft søger således beskæftigelse, hvor disse kvalifikationer kan udnyttes, og da denne beskæftigelse øges med byernes størrelse, vil dette forhold øge pendlingens omfang og længde. På dette grundlag påvises således pendleroplande med korte pendlingsafstande omkring små og mellemstore byer for kort uddannede og tilsvarende pendleroplande med langt større pendlingsafstande omkring storbyer for længerevarigt uddannede.

Det er en tendens, som dog modsvares af påvist mindre pendling i både omfang og afstand i forhold til unges og enliges uddannelseslængde. Befolkningsgrupper, der med stigende uddannelsesniveau i højere grad prioriterer bykvaliteter højere end den signifikant større og bedre bolig, som det højere indkomstniveau giver mulighed for uden for storbyernes kerne. Livet i lejligheden i byens centrale og ofte pittoreske kvarterer, den korte vej til arbejdspladsen og adgangen til byens mange aktiviteter og muligheder for sociale netværk, kontakter og relationer, står således for denne gruppe i skærende, nærmest skræmmende, modsætning til de pendlendes kernefamilieliv i parcelhuset i forstaden eller den fjernere beliggende pendlersatellitby.³

Byer og pendling

Mens pendlingens volumen, længde, udvikling og bagvedliggende faktorer er velbeskrevet i forskningslitteraturen, rejser spørgsmålet sig, om denne litteratur eller den statistisk og administrative typologisering af byer opfanger, hvorvidt arbejdskraftens daglige bevægelighed mellem bopæl og arbejdssted har skabt selvstændige bydannelser eller i væsentlig grad har bidraget til forandring af byernes eksisterende funktionalitet.

Byfænomenet

Administrativt og statistisk udvikles definitionen af byer frem til midten af det 20. århundrede på grundlag af den urbanisering, der kendetegner de 100 forudgående år. Selv om den særstilling, der i førindustriel tid knytter sig købstæder⁴, siden midten af det 19. århundrede indskrænkes⁵ til den særlige købstadskommunale styreform og særlige lovbestemmelser, som knytter sig til denne

kommunalstatus, bliver købstaden helt frem til 1970-kommunalreformen anvendt som administrativ og statistik definition af en by.

I gennem perioden dog tilpasset den byvækst, som finder sted udenfor købstadskommunens og staden Københavns grænser, og dermed i regulære landdistrikter. I 1901 udvides bybegrebet med "halvkøbstæder" i form af fiskerbyer, stationsbyer og ladepladser⁶, i 1906 sidestilles Frederiksberg med København under betegnelsen "hovedstaden" og fra 1911 udskilles købstædernes og hovedstadens forstæderne i udenforliggende sognekommuner som en særlig bykategori.⁷

Selv om periodens pendling indgår i både købstædernes og hovedstadens vækst, ses den i den byhistoriske litteratur som en del urbaniseringsforløbet og ikke som en selvstændig bydannende eller forandrende faktor. Periodens forstad baserer sig ganske vist som udgangspunkt på pendling til købstaden og i den fremvoksende hovedstadsmetropol til selve hovedstaden, men har andre forudsætninger end pendling. Forstaden forandres funktionelt med udflyttet industri og andre byerhverv, og bliver med denne proces yderligere forbundet med såvel købstaden som hovedstaden og andre forstæder.⁸

Med efterkrigstidens forstærkede og mangeartede urbanisering opløser den offentlige statistik den funktionelle forståelse af en by, idet den fra 1960 blot defineres som en sammenhængende bebyggelse på mindst 200 indbyggere, og med 1970-kommunalreformens opløsning af forskellen mellem købstads- og sognekommuner forsvinder købstaden som et administrativt bymæssigt begreb. Samtidens offentlige statistik og landets administrative inddeling opfanger dermed ikke de hidtidige byformer, forandringerne af disse og nye byfænomener, der opstår i efterkrigstiden.

Det være sig de yderligere forstadsdannelse udenom de større købstæder og hovedstadsmetropolens første forstadslag eller funktionelt forskelligartede byer, der følger med periodens mere decentrale urbanisering: Mindre rurale byer med mere lokale erhvervs-, administrations- og boligfunktioner, større byer opstået i landdistrikter på basis af en eller få store produktionsmæssigt stærkt specialiserede industrivirksomheder, som f.eks. Munkebo, Nordborg på Als og Billund⁹, sommerhusbyer, der anvendes til længerevarende rekreativt boformål i fri- og ferietid,¹⁰ eller byer, der hovedsagelig opstår eller forandres, som følge af en omfattende pendling til arbejdspladser i andre og fjernere beliggende byer.

I denne forskningstilgang mangler der særligt efter midten af århundredet en byhistorisk syntese for urbaniseringen, selvom nogle bydannelse godt nok er beskrevet i den lokalhistoriske litteratur. Selv om pendling indgår som et element i Realdanias forsøg på fra 2010 aktuelt at typologisere danske byer, omfatter denne typologisering ikke byer opstået eller forandret som følge af pendling.¹¹

Pendlerby

Det bedste bud på sådanne byer gives dog i den undersøgelse af forandringer af hidtidige stations- og landevejsbyer, som Center for Strategisk Byforskning, på vegne af Realdania, publicerer i 2013 (jf. tekstboks). Med de forandrede vilkår for byernes udvikling, der genereres af økonomiens yderlige globalisering i årtierne omkring århundredeskiftet, påviser denne undersøgelse, at tidligere stations- og landevejsbyer i arbejdsmarkedsområderne omkring landets største byer udvikler sig til såkaldte "storby-pendlerforstæder". Disse er i vid udstrækning blevet forandret ved bosætning af unge familier, der pendler til storbyerne og tilbyder boligformer, som er konkurrencedygtige på grund af pris og nærhed til natur.

Realdanias stations- og landevejsbyanalyse

Den historiske stationsbyforskning er ganske omfattende, men har kun perifært berørt de demografiske og erhvervsmæssige forandringer, som stations- og landevejsbyerne har gennemgået siden midten af det 20. århundrede.¹² En undersøgelse gennemført af Center for Strategisk Byforskning i 2013 på vegne af Realdania afdækker imidlertid en række træk ved denne problemstilling og sidestiller i den forbindelse stationsbyen med andre rurale byer som landevejsbyer og ladepladser.

Trods en reduktion af det danske jernbanenet på mere end halvdelen af det omfang siden mellemkrigstiden, opnår stationsbyerne, men også landevejsbyerne, en betydelig tilvækst i det meste af efterkrigstiden og navnlig i dens sidste del i 70' og i 80'erne. Som følge af periodens særligt høje vækst i industriarbejdspladser og befolkning uden for hovedstadsmetropolen og landets største byer. En decentral urbanisering, der samtidig understøttes af 1970-kommunalreformen, idet landdistrikternes nye kommunecentre fortrinsvis lokaliseres til stations- og landevejsbyerne. Med en samtidig politiske målsætning om koncentration af både offentlige og private service- og erhvervsfunktioner til kommunecentre, opnåede stations- eller landevejsbyen rollen som den centrale by i det kommunale rurale opland over flere årtier.

En position, som svækkes med den tilvækst i landets storbyer, der følger af den globale konkurrence om virksomheder og arbejdskraft i årtierne omkring årtusindeskiftet. En proces, der efter 2007 forstærkes af, at 100 ud af 102 af stations- og landevejsbyerne mister deres betydning som kommunecentre. Grundlaget for at Realdanias analyse kan udskille tre former for tidligere stations- og landevejsbyer.

Udkantsbyen i yderområder, hvor befolkningsudviklingen enten er lavere end i landets vækstområder, stagnerende eller endog faldende. Udkantbyen er præget af fraflytning, tab af flere af sine byfunktioner og mister betydning for det lokale opland.

Oplandsbyen, der ligger med stor afstand til nærmeste større by, stadig har mange servicefunktioner, og opretholder meget af sin betydning for oplandet, som serviceby og som boligby for ældre medborgere herfra. Oplandsbyen har særligt ældregnede boligenklaver med små række- eller klyngehuse tæt på bymidten, men med tilflytningen af ældre accelererer den naturlige aldringsproces, som de fleste stations- og landevejsbyer er inde i, hvorved grundlaget for opretholdelse af en række servicefunktioner svækkes.

Storby-pendlerforstaden, der ligger i en af arbejdsmarkederne omkring landets største byer, tilbyder boligformer, som er konkurrencedygtige på grund af pris og nærhed til natur. Storby-pendlerforstaden er præget af en bosætning af unge familier, der pendler til storbyerne og har et større udbud af private og offentlige tjenesteydelser og store parcelhusudstyknings på kanten af byen mod ådale, skovbryn eller det åbne landskab.¹³

Storby-pendlerforstaden, der i perioden opnår en betydelig befolkningstilvækst, er i undersøgelsen fra Center for Strategisk Byforskning kendetegnet af store parcelhuskvarterer, der ligger udenfor den oprindelige stations- eller landevejsby og knytter sig til det omgivende landskabs naturværdier. Selvom den oprindelige bys produktionserhverv er afviklet, og mange af byens butikker og servicefunktioner er lukket eller automatiseret, har den som storby-pendlerforstad fortsat et større udbud af private og offentlige tjenesteydelser. Et af storby-pendlerforstadens kendetegn er omstrukturering i form af: Dels en koncentration af nye dagligvarebutikker, hvorved den oprindelige stations- og landevejsby får en ny torve- eller centerdannelse. Dels nyopførte ældreboliger eller lejeboliger indrettet i ældre eller nye bygninger.

Selvom Center for Strategisk Byforskning stations- og landevejsbysundersøgelse repræsenterer den første og foreløbig eneste beskrivelse af byer, der forandres eller opstår som følge af pendlinger, er betegnelsen for disse misvisende og selve typologiseringen - såvel geografisk som periodisk - er indsnævret i en sådan grad, at den ikke umiddelbart kan anvendes til historisk analyse af sådanne bydannelse. Skønt sådanne analyser ikke er gennemført, er det alment anerkendt og nærmest synligt i det bebyggende land, at pendling allerede i efterkrigstiden ligger bag bydannelse eller bidrager til funktionelle forandringer af eksisterende byer ikke blot i hovedstadsmetropolens

og de største købstæders oplande, men i stadig større omfang også i både mellemstore og mindre købstæders og store stationsbyers arbejdsmarkedsområder.

Med pendlerbosætning i stadig mere udbredte parcelhuskvarterer omkring både middelalderlandsbyer, stations- og landvejsbyer, ladepladser og fiskerlejer, mister landdistrikters oplandsbyer deres betydning som følge af periodens erhvervsmæssige strukturforandringer. Der er tale om oplandsbyer, ind- og udskibningshavne for købstæder, andre byer inde i landet og hjemhavne for fiskeri, hvis oprindelse adskiller sig markant fra købstædernes og hovedstadsmetropolens forstæder, og som senere som bosætningsbyer for pendlere får en anden udvikling og karakter end forstaden.¹⁴

Der er forskelle i historik, udvikling og karakter, der fortæller sig ved Center for Strategisk Byforskning's typologisering af pendlingsbaserede byer og betegnelse for sådanne som "pendlerforstæder". En typologisering, som hverken opstiller mål for sådanne byers størrelse, det geografiske område, der udgør deres eget erhvervs- og arbejdsmarkedsområde eller omfanget af den pendling, som danner grundlag for deres særlige karakter af bosætningsbyer for pendlere.

Skævinge – et eksempel på en storby pendlerforstad

Skævinge er en mindre stationsby på lokalbanestrækningen Hillerød-Frederiksværk-Hundested. I Realdanias undersøgelse af danske stations- og landvejsbyers forandringer inden for de seneste årtier inddrages Skævinge som case og beskrives som: "Skævinge har næsten fordoblet sit indbyggertal inden for de seneste år siden starten af 90'erne. Byen har dermed til fulde udnyttet de potentialer, som en placering i Hovedstadsområdet giver. Skævinge er derfor det klareste eksempel på en "storby pendlerforstad". Det er mest børnefamilier, som flytter til Skævinge. Byen blev også udbygget med nye parcelhuskvarter, som knytter sig til landskabet og ikke til byen. Bymidten oplever den samme omstrukturering, som kan ses i de andre byer med mere tomme bygninger (station, bank) og lukkede butikker. Men i Skævinge trækkes udviklingen ikke ud af bymidten, idet de nye dagligvarebutikker har fundet plads her omkring i en ny torvedannelse. I bymidten er også opført både ældreegnede boliger og lejligheder på første sal over Netto. Byens nedlagte rådhus er omdannet til lejligheder. I byen finder man flere eksempler på den selvbetjening, som overalt præger serviceforsyningen. Banken er blevet til en hæveautomat, på stationen klarer man sig med rejsekort, og biblioteket er omdannet til et åbent selvbetjent bibliotek."¹⁵

Med den påviste mangel på en operationel analytisk tilgang til forståelse af og betegnelse for en by, der opstår eller funktionelt forandres som følge af pendling, vil det være meningsgivende at betegne en sådan som "pendlerby" og ud fra den statistiske bydefinition at betragte den som: En sammenhængende bebyggelse på mindst 200 indbyggere, hvor mere end halvdelen af de beskæftigede har arbejde uden for den kommune, som byen er beliggende i og udgør dens lokale erhvervs- og beskæftigelsesmæssige område.

Med denne forståelse af en pendlerby vil dens erhvervsgrundlag i væsentlig grad blive anset som betinget af den udpendlende befolknings indkomst og lokal efterspørgsel på varer og tjenester. Samtidig må det uden for de centrale dele af hovedstadsområdet, hvor særlige forhold har gjort sig gældende, anses som mest nærliggende at betragte den geografiske udtrækning af den kommune, som pendlerbyen er beliggende i, og som udgør dens lokale erhvervs- og arbejdsmarkedsområde, ud fra den kommunalinddeling, der bliver gennemført ved 1970-kommunalreformen.¹⁶

Pendlersatellitbyer

Selv om pendlingen fra landets pendlerbyer, som et analytisk udgangspunkt, må forventes at være fordelt på flere af de nærmest liggende større byer, indikerer typologiseringen af storby-pendlerforstaden, som indgår i stations- og landvejsbyundersøgelsen fra Center for Strategisk Byforskning, at nogle af pendlerbyerne ligger i en af arbejdsmarkederne omkring landets største

byer. En kategori af pendlerbyer, som meningsfyldt kan betegnes som pendlersatellitbyer og betragtes som beliggende i de arbejdsmarkedsområder, som knytter sig til landets byregioner, til hvis byenheder mere end halvdelen af pendlersatellitbyernes pendlende befolkning pendler til.

Som et byfænomen bliver byregioner allerede tidligt i efterkrigstiden beskrevet i takt med udviklingen af sådanne på den nordamerikanske østkyst. Begrebet vinder dog også i videre omfang indpas i den europæiske litteratur, særligt efter at store og komplekse bysamfund opnår en meget betydelig tilvækst med økonomiens yderligere globalisering indenfor de tre seneste årtier.¹⁷

Trods forskellige definitioner af en byregion er der i forskningslitteraturen konsensus om, at denne kan forstås som: Et, på tværs af politisk-administrative og juridiske rammer, funktionelt sammenhængende og integreret urbant system, netværk, af, med realkapital, arbejdskraft, varer, tjenester, information, kulturer og ideologier, interagerende funktionelt forskelligartede byenheder.¹⁸ I en dansk kontekst gives ganske vist forskellige bud på, hvilke storbyer, der kan henregnes som byregioner, men der er bred enighed om, at landet i hvert fald mindst har to.¹⁹

Den ene og yngste udgør den dobbeltkernede østjyske byregion. Den er opstået i tiden omkring 1990. Byregionen er bundet sammen af den østjyske motorvej (E 45) og omfatter: Aarhus-området kendetegnet af erhvervsorienteret videnstung privat og offentlig serviceproduktion og Trekantområdet af industriel produktion. Fra byregionens øvrige byer, der samtidig har sine egne lokale oplande, sker der en betydelig pendling til de to funktionelt forskellige regionale bykerner.²⁰

Den anden, der udgør den største, ældste og enkeltkernede byregion og som almindeligvis betegnes som hovedstadsområdet, hovedstadsregionen eller hovedstadsmetropolen, er opstået siden slutningen af det 19. århundrede og kommer efterhånden til at omfatte stadig flere funktionelt forskelligartede byenheder:

En centralby (hovedstaden København-Frederiksberg), der efter en lang afindustrialiseringsperiode er blevet et center for serviceproduktion, boligforstæder og erhvervs-, industri- og boligforstæder i et koncentrisk lag uden om centralbyen. Dertil kommer radiale forstadsbånd op til den omliggende købstadsring (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge), som både har sit lokale omliggende opland, men samtidig er erhvervsmæssigt integreret i den samlede hovedstadsmetropol.

Som en byregion er hovedstadsmetropolens byenheder stærkt funktionelt integreret i forhold til arbejdskraftpendling, lokalisering af realkapital, udveksling af varer og tjenester. Metropolens byenheder bindes sammen af regionale rammebetingelser, som myndigheder har skabt gennem en lang periode: Regionsplansmæssigt, infrastrukturelt, forsyningsmæssigt, på sygehusområdet og i henseende til håndtering af spildevand og affald.

I kortere perioder har hovedstadsmetropolen som en byregion desuden været regionskommunalt organiseret. I perioden 1974-1990 i form af Hovedstadsrådet og i årene 2000-2006 under Hovedstadens Udviklingsråd. Med 2007-strukturen dog uhensigtsmæssigt opdelt i Region Hovedstaden (hovedstaden og tidligere Københavns og Frederiksborg amtskommuner) og Region Sjælland (tidligere Roskilde amtskommune og det øvrige Østdanmark).²¹

Uden at pendlerbyer i almindelighed og pendlersatellitbyer i særdeleshed har været genstand for forskning, er det almindeligt anerkendt, at pendlersatellitbyer indgår blandt hovedstads-metropolens funktionelt forskelligartede byenheder. Det er en følge af både den omfattende pendling af

arbejdskraft til metropolens andre funktionelt forskelligartede byenheder og den sammenknytning hertil, der er tilvejebragt ved de administrativt frembragte regionale rammebetingelser og de regionskommunale strukturer.

Ud over et meget stort antal landsbyer med omliggende bæltter af parcelhuse omfatter hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer tidligere stations- og landevejsbyer, der er placeret uden for metropolens købstadsring og mellem dennes radiale forstadsbånd. Det er byer, der på forskellige tidspunkter i efterkrigstiden har opnået denne særlige funktionalitet blandt metropolens byenheder. De omfatter:

I det nordligste Nordsjælland langs lokalbanerne: Bl.a. Græsted, Gilleleje, Hornbæk, Helsingø, Hundested, Skævinge, Gørløse og Fredensborg. Mellem forstadsbåndene; landevejsbyer som: Bl.a. Slangerup, Lyngby, Ganløse, Jyllinge og Tune. Langs Nordvest- og Vestbanerne og den nordlige del af den ældre del af Sydbanen: Bl.a. Lejre, Hvalsø, Viby S, Borup, Gadstrup, Havdrup, Ll. Skensved og Tureby. Uden for disse jernbanelinjer; landevejsbyer som: Bl.a. Lindenborg, Osted, Bjæverskov og Lellinge.²²

Da forskningslitteraturen inden for de senere år har set hele Sjælland, med hovedstads-metropolen som centrum, som en pendlerregion, er det nærliggende, at en række byer uden for metropolens område, trods dennes sammenknytning administrativt og gennem regionale rammebetingelser, via omfattede arbejdskraftspendling funktionelt er blevet en del af hovedstadsmetropolen som pendlersatellitbyer.

I første række drejer det sig om stations- og landevejsbyer mellem hovedstadsmetropolens område og dennes anden købstadsring. Det omfatter Præstø, Næstved, Ringsted og Holbæk, der ud over lokaloplandsfunktionen selv har en betydelig udpendling. Desuden omfatter det stations- og landevejsbyer med en nær placering til banelinjer og motorveje, bl.a. Faxe Ladeplads, Faxe, Karise, Hårlev, den lille tidligere købstad Store Heddinge, Rønnede, Dalby, Haslev, Glumsø, Kirke Eskilstrup, Ugerløse, Store Merløse, Tølløse og Vipperød.

Metode og kilder

Netop disse forhold har været afgørende for, at Haslev er inddraget som case til analyse af pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens periferi i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet. Hertil føjer sig, at Haslev har været en af landets største stationsbyer med et betydeligt lokalt opland, haft en differentieret erhvervsstruktur og udgjort kommunecenter-funktionen siden landkommunalanordningen fra 1841.

Samlet er der tale om en betydelig bymæssighed robusthed, der gør det meningsfuld at sammenligne Haslev med landets mindre købstæder, selvom byen også er blevet udfordret af de vilkår, som landets øvrige stations- og landevejsbyer har været underkastet i de sidste 50-60 år. Stærkt understøttet af hovedstadsmetropolens umiddelbare nærhed og dens tiltrækning af virksomheder og arbejdskraft.

Afgrænsning

Ved analyserne bag artiklen er Haslev afgrænset af den administrative enhed, som Haslev Sogn udgør, mens hovedstadsmetropolen afgrænses til Københavns og Frederiksberg kommuner samt tidligere Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner. Ved sidstangivne afgrænsning er der lagt vægt på, at dette administrative område siden efterkrigstiden har udgjort en byregion.²³

På nær det anlagte indledende historiske udgangspunkt, tager analyserne afsæt i tiden omkring midten af det 20. århundrede, hvor hovedstadsmetropolen endnu kun omfatter centralbyen (hovedstaden: København-Frederiksberg), et omliggende koncentriske forstadsrag og herfra tidligt udgående radiale forstadsdannelse, men samtidig indleder den videre udvikling som en byregion inden for det ovenfor angivne geografiske område. På samme tidspunkt er de købstæder og stations- og landevejsbyer (herunder Haslev), der ligger uden for hovedstadsmetropolen endnu ikke blevet funktionelt integreret i metropolen som en byregion.

Analysernes slutår er, så vidt det anvendte kildemateriale tillader, ansat til 2020, idet hovedstadsmetropolen fra udgangspunktet i tiden omkring 1950 og frem til og med det 21. århundredes andet tiår undergår den udvikling som en byregion, som er skitseret ovenfor. I løbet af periodens udvikling er landsbyer og tidligere stations- og landevejsbyer både i og uden for metropolens område integreret i denne som pendlersatellitbyer.²⁴

Pendling

Med henblik på afdækning af udpendlingen til hovedstadsmetropolen i perioden 1950-2020, men også aspekter af dens baggrund (jf. nedenfor), tager analyser afsæt i udviklingen og karakteren af periodens ud- og indpendling fra og til Haslevs beliggenhedskommune. Da denne har haft en skiftende geografisk udbredelse som følge af periodens forskellige kommunalinddelinger, udgør den over tid: Haslev-Freerslev Sognekommune (1950-1970), Haslev Kommune (1970-2006) og Faxe Kommune (2007-).²⁵

Analyserne af ud- og indpendlingen i perioden omfatter dels dens erhvervsmæssige og socioøkonomiske sammensætning og dels udpendlernes primære arbejdssted uden for Haslevs beliggenhedskommune. Arbejdsstedernes geografiske placering lokaliseres både i forhold til de nærmeste købstæder, Næstved og Ringsted, og i forhold til de øvrige dele af tidligere Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner samt hovedstadsmetropolens forskellige dele. Bopælsområde for de, der indpendler til Haslev, er fordelt på samme geografiske områder.

Da Danmarks Statistik først påbegynder en registrering af den erhvervsbeskæftigede befolknings pendling i 1970, vil analyserne fra 1950 og frem til dette år alene omfatte udpendlingens omfang, sociale og erhvervsmæssige sammensætning og geografiske orientering. Oplysninger om denne befolkningsgruppes omfang, stillingsbetegnelse og arbejdssted fremgår af selvangivelser indgivet til Haslev-Freerslev Sognekommune, hvis arkiv i forskellige dele er afleveret til henholdsvis Rigsarkivet og Faxe Kommunes Arkiver.

For året 1970 inddrager analyserne både den trykte statistiks oplysninger om pendlingens omfang og erhvervsmæssige sammensætning, og for udpendlingen stammer arbejdssted og sociale sammensætning fra det førnævnte materiale af selvangivelser. For hvert femte år i perioden 1980-2019 anvendes udtræk fra Danmarks Statistiks registerbaserede arbejdsstyrkestatistik. Udtrækkene giver oplysninger om ud- og indpendlingens omfang, erhvervsmæssige og social sammensætning samt fordeling på de kommuner, der henholdsvis udpendles fra og indpendles til.

Baggrundfaktorer

Ved analyserne af faktorerne bag den udpendning fra Haslevs beliggenhedskommune, der for perioden efter midten af århundredet afdækkes gennem ovenstående analyser, tages udgangspunkt i de forklaringsmodeller, som forskningslitteraturen ovenfor har opstillet. Herudover hentes inspiration fra migrationsforskningen, idet det anses som nærliggende, at de bagvedliggende træk,

der kendetegner migration i større eller mindre skala, kan overføres til en given befolkningsgruppes pendling fra et område til et andet.²⁶

I en del af migrationsteoriene ses således vilkår (push-faktorer) i et område at skubbe befolkningsgrupper til et andet område, der har forhold (pull-faktorer), som yder en tiltrækning på samme grupper. En bevægelse, der i migrationsteorier ses som udtryk for økonomiske forskelle mellem forskellige områder. De være sig mellem land og by, forskellige byer og regioner og mellem lande med forskelle udviklingsniveau. F.eks. mellem Vest- og Østeuropa efter 1990 eller i den klassiske udgave mellem kolonimagter og senere kapitalistiske i-lande og kolonier og siden 3.verdenslande.²⁷ Som fællesgods i migrationsteoriene indgår transportteknologiens form og organisation, som en forudsætning for migrationens skiftede omfang og karakter.

Overført til udpendling fra en by til en anden, og i den foreliggende konkrete analyse af udpendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropol, kan en række økonomiske forskelle mellem byer, og dermed centrale faktorer bag udpendlingen, anskues ud fra et arbejds- og bopælsaspekt. Ud fra arbejdsstedsaspektet er bedre beskæftigelse- og indkomstmuligheder i arbejdsstedsbyen (in casu hovedstadsmetropolen) således fremmede (en pull-faktor) i forhold til, at søge arbejde i denne fremfor i bopælsbyen (in casu Haslev), hvor disse muligheder udgør en push-faktor. Da pendling omfatter arbejdskraftens daglige bevægelse mellem to byer, hersker der ud fra et bopælsaspekt derimod et omvendt push-pull-forhold mellem disse, hvor forskelle i boligudgift og boligens beskaffenhed og beliggenhed er fremmede for at opretholde eller søge bolig i bopælsbyen (in casu Haslev) fremfor i arbejdsstedsbyen (in casu hovedstadsmetropolen).²⁸

Som målbare parametre ud fra arbejdsstedsaspektet giver den offentlige statistik oplysninger om forskelle i den erhvervsmæssige udvikling, sammensætning i bopælsbyens beliggenhedskommune og arbejdsstedsbyen, samt forskelle i den disponible indkomsts niveau og udvikling i både arbejdsstedsbys og bopælsbys beliggenhedskommune. Det er signifikante pejlemærker for forskelle i beskæftigelsesmuligheder og indkomstudvikling og -niveau i henholdsvis bopælsbyen og arbejdsstedsbyen.

Ud fra bopælsstedsaspektet angiver den offentlige statistik samtidig kvantificerbare parametre for forskelle mellem arbejdsstedsbyen og bopælsbyen i forhold til priser på ejerboliger og graden af urbanitet i form af beboelsestæthed. Motivkomplekset bag valg af bolig i mere rurale områder, som bopælsbyen repræsenterer, er derimod ikke målbart, men kan overføres fra den foreliggende forskning i dannelsen af sommerhusbyer i hovedstadsmetropolen i mellem- og efterkrigstiden.

Udover arbejds- og bopælsstedsaspektet som centrale faktorer bag pendling fra Haslev til hovedstadsmetropolen ses den infrastrukturelle faktor som en afgørende forudsætning i såvel forskningslitteraturen som i det bagvedliggende teorikompleks. Som et kvantificerbart parameter herfor giver den offentlige statistik oplysninger om persontrafikbetjeningen på de danske jernbanestrækninger, trafikmængden ved centrale punkter på motorvejsnettet og bilparkens volumen.

Til nærmere afdækning af faktorer, der, udtrykt gennem de påviste kvantificerbare parametre, lå bag udpendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropolen i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet, vil analyserne om pendling i perioden inddrage centrale træk ved metropolens udvikling og de forandringer, som kendetegner Haslevs demografiske og erhvervsmæssige

udvikling. Hertil føjer sig en analyse af periodens forandringer af de infrastrukturelle såvel individuelle som kollektive trafikforbindelser mellem Haslev og hovedstadsmetropolen. Til disse analyser anvendes den offentlige statistik, ovenfor nævnte udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, foreliggende litteratur om hovedstadsmetropolens regionale historie og om vej- og jernbanetraffikkens udvikling samt for Haslev vedkommende også en undersøgelse af etablering og afvikling af industrivirksomheder i perioden samt lokalhistorisk litteratur.

Pendlersatellitbyen

På grundlag af de gennemførte analyser munder artiklen ud i en karakteristik af Haslevs forvandling fra en selvberende midtsjællandsk stationsby til en af hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer i tiden efter midten af det 20. århundrede. Som centrale træk i karakteristikken indgår byens demografiske, erhvervs- og bebyggelsesmæssige og funktionelle forandringer i perioden og i særlig grad den udpendlende befolknings betydning i den forbindelse. Til disse analyser anvendes periodens forskellige serier i den offentlige statistik samt lokale vejvisere og lokalhistorisk litteratur og materiale fra Faxe Kommunes Arkiver.

En karakteristik, der fører frem til en afdækning af centrale træk ved Haslevs meget betydelige pendlerbefolkning i forhold til byens sociale sammensætning og levevilkårsforhold, der knytter sig til boliglokalisering og andre boligforhold. Samlingen af bevarede selvangivelser fra Haslev Kommune fra 1979, der er afleveret til Faxe Kommunes Arkiver, muliggør således en analyse af denne befolkningsgruppes socioøkonomiske sammensætning og boliglokalisering i Haslev by omkring 1980, hvor byen var blevet præget af 70'ernes meget kraftigt stigende udpendling.

Bopælsoplysningerne danner grundlag for udpegning af de dele af Haslev, der har haft den største koncentration af bosiddende udpendlere. De er et udgangspunkt for analyser af boligernes størrelse og standard i en af disse bydele og dermed et sammenligningsgrundlag i forhold til andre dele af byen. Til disse analyser inddrages Danmarks Statistiks publikation i forlængelse af folke- og boligtællingen fra 1981 og de byggesager, der tillige indgår i arkivet efter Haslev Kommune, som er afleveret til Faxe Kommunes Arkiver.

Pendlerliv- og kultur

For at give et bredere billede af Haslevs udpendlende befolkning end hvad, der kan opnås gennem strukturhistorisk byanalyse, bygger artiklen desuden på en etnologisk undersøgelse af pendlere fra Haslev. Undersøgelsen er gennemført af Faxe Kommunes Arkiver og baseret på kvalitative interviews af 28 nuværende og tidligere pendlere, der har pendlet inden for perioden 1969 til 2021.²⁹

Undersøgelsen har fokuseret på respondenternes motivation for at pendle (push/pull-effekter), pendlingens form (længde, tidsforbrug, transportmiddel), tolerancetærsklen for dagligt tidsforbrug til pendling og pendlernes copingstrategier for at få hverdag og familieliv til at hænge sammen. Desuden er respondenterne blevet spurgt om deres brug af henholdsvis bopælsby og arbejdsby, deres tilknytning til omliggende byer, betydningen for en by at have pendlende borgere samt deres syn på hovedstadsmetropolen og på Haslevs status som stationsby, pendlerby eller udvidet forstad.

Respondenterne har meldt sig frivilligt, og er fundet ved efterlysning i medier (lokalaviser og radio) og på lokale Facebookgrupper, eller ved personlig opfordring. Som indledning til interviewundersøgelsen lanceredes en spørgeskemaundersøgelse, hvor respondenterne efter besvarelsen kunne vælge at deltage i interviews. Hvert interview har typisk været cirka tre kvarter,

nogle noget kortere eller længere. Interviews er optaget på bånd eller video og derpå transskriberet i noteform.

Da respondenternes deltagelse i undersøgelsen har været frivillig, har det ikke været muligt at sikre en lige repræsentation. Der er eksempelvis flest, der har pendlet efter år 2000, og især pendlere i 70'-80'erne har været vanskelige at finde. Idet personer, der ikke har pendlet de sidste 20-30 år ikke længere opfatter sig selv som pendlere, og derfor ikke reagerer på en efterlysning af pendlende respondenter.

Fordelingen på køn, alder, uddannelse, branche og transportform har derimod været dækkende, men det har været et gennemgående træk, at respondenterne var begejstrede for deres by og tilfredse med at pendle. Ikke nødvendigvis repræsentativt for alle pendlere i Haslev, men kan være udtryk for, at netop denne gruppe af borgere har set det som en slags borgerpligt at hjælpe arkivet (og dermed deres by) ved at deltage som respondenter i undersøgelsen.

Forudsætningen

Med industrialisering og urbanisering som det gennemgående tema blev grundfortællingen i den danske byhistorie fra midten af det 19. århundrede og de følgende 100 år historien om byvækst omkring ældre købstæder i form af først bro- og bykvarter og siden yderdistrikter og nye bydannelser: Stations- og landevejsbyer, hvoraf nogle voksede sig så store, at de blev til købstadskommuner.

En grundfortælling, der også i perioden blev bærende i Østdanmark, men her tillige fik en ekstra dimension, da København, der i forvejen var meget stor i forhold til landets øvrige byer, fik en ekstrem vækst. Så meget, at hovedstaden med forstæder bredte sig over et i Danmark hidtil uset stort område, der blev til en hovedstadsmetropol med nye bydannelser, der omfattede stadig flere kommuner. En byregion, hvis stadigt større arbejdsmarked i et langt videre omfang end andre steder i landet dannede baggrund for egentlig arbejdskraftspendling. Det er forudsætningen for, at en stadig større udpendling til hovedstadsmetropolen siden efterkrigstiden kunne bidrage til stationsbyen Haslevs forvandling til en pendlersatellitby i metropolens periferi.

Stationsbyen

I midten af det 20. århundrede havde udpendling endnu ikke nået Haslev. Med et betydeligt lokalt opland havde Haslev med 5.500 indbyggere på dette tidspunkt udviklet sig til landets største stationsby. Byen omfattede en befolkning, der var større end 11 af Østdanmarks købstæder og 10 af Vestdanmarks samme.³⁰ Haslev havde en bymæssig funktionalitet og et volumen, som byen på 80 år havde opnået, siden den sjællandske sydbane fra 1870 passerede nord om kirkelandsbyen.³¹

Landsbyen – Haslev før 1870

Haslev har eksisteret i hvert fald siden omkring år 1000, hvor Haslevs første kirke blev opført. Før udskiftningen i 1800 var Haslev blot en lille landsby bestående af 22 fæstegårde, 21 huse, samt en kirke, en præstegård og en degnegård. Fæstegårdene var ejet af Bregentved Gods, der med ejeren lensgreve A.G. Moltke og hans søn og efterfølger J.G. Moltke, var banebrydende inden for landbrugsreformer. Haslevs bymarker var derfor allerede i 1790 omlagt til moderne driftsformer. Det var til gengæld det eneste moderne ved Haslev. I 1800-tallet var byen afsides beliggende med dårlige vejforbindelser, langt fra de nærmeste købstæder Ringsted og Køge, hvor varer kunne afsættes. Ved indførelsen af landkommuner i 1842 havde hverken Haslev eller de omkringliggende sogne amtslandeveje. Alle veje var klassificeret som biveje.³²

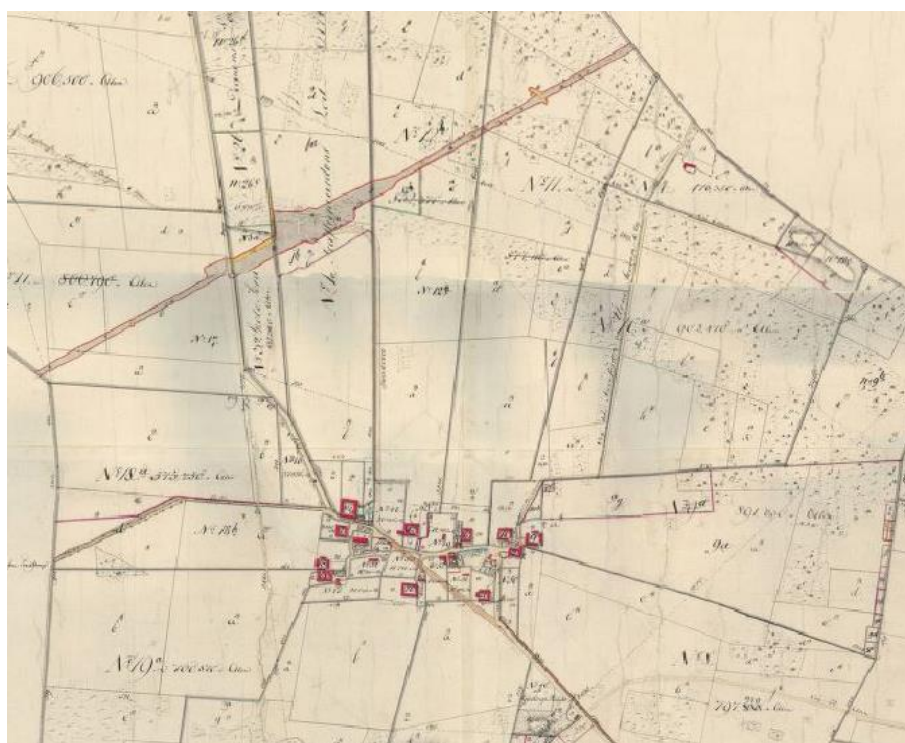
Da Ringsted i 1853 var på vej til at blive stationsby, var frygten for at blive hægtet af udviklingen stor på Haslev-egnen. Sognerådet i nabosognet Bråby skrev en lang og indtrængende bøn til Sorø Amt om at få en bedre vejforbindelse til Ringsted.³³ De frygter at blive udelukket fra købstadens handel [...] ”og fra en Jernbane, der efter Alt hvad Erfaring andensteds har lært, vil have en mægtig Indvirkning paa den Egns Cultur og Opkomst, som kan benytte den”.

Greve Moltke på Bregentved var lige som Bråby sogneråd klar over, at jernbanen ville få stor betydning for de egne, den gennemskar, og gjorde derfor sin indflydelse gældende, da forløbet af Sydbanen mellem Roskilde og Masnedsund skulle fastlægges. Sammen med andre godser lykkedes det at få en østlig baneføring af Sydbanen, der gik over Køge og Haslev til Næstved.³⁴

Frem til kort før byggeriets start i 1868 var det planen, at der skulle være station i Bråby, men også her fik grev Moltke indflydelse, og stationen blev i stedet placeret lige nord for den lille landsby Haslev. Moltke stillede samtidig jord til rådighed for en ny amtsvej, der forbandt stationen med landsbyen.

Stationsbyens dannes – Haslev 1870-1918

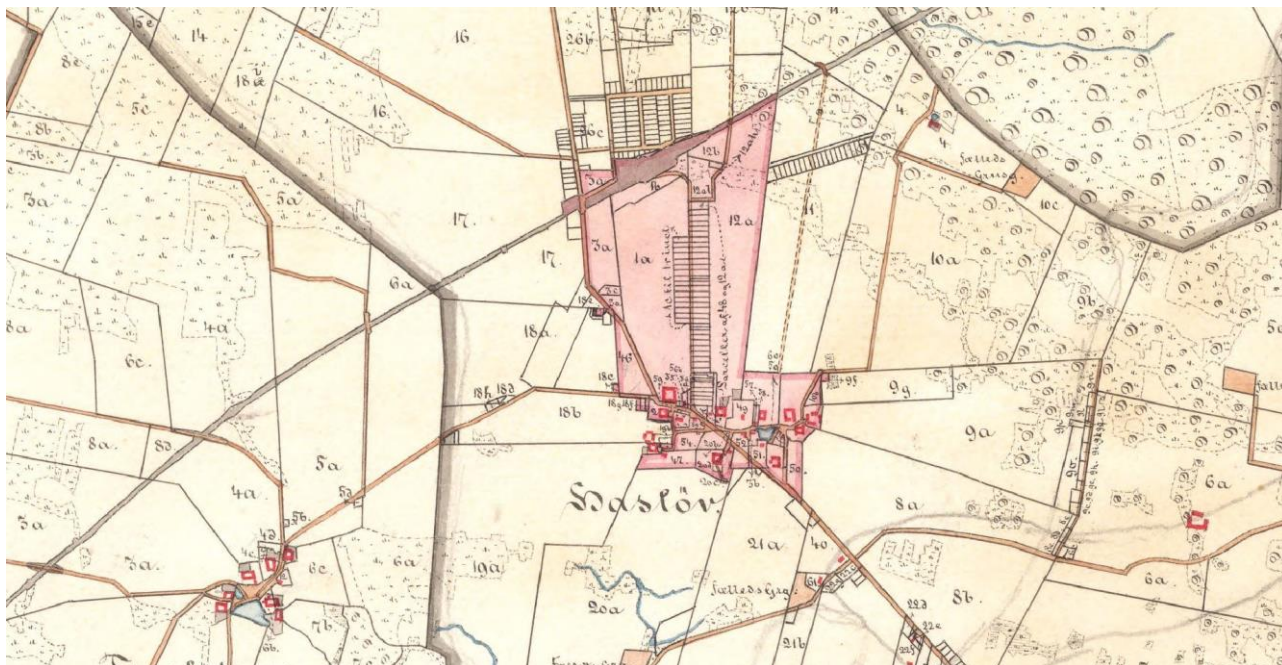
Stationsbyforskningen i Danmark opererer med en tredelt periodeinddeling for stationsbyers udvikling: Pionerfasen, Den ambitiøse fase og Den vegeerende fase.³⁵ Haslevs udvikling efter jernbanen kom til, kan også ses i lyset af denne model.



Matrikelkort fra 1817 over landsbyen, og senere påført banelinje og stationen, der ses nord for byen.³⁶

Selve banen og den tilhørende station blev anlagt cirka trekvart kilometer nord for landsbyen. Mellem stationen og landsbyen var intet andet end marker og den nyanlagte jordvej med grøfter. Langs denne vej mellem kirke og station, kunne pionererne rykke ind i form af primært håndværkere, der opførte kombineret beboelse og værksted/butik. Ved folketællingen i 1880 ses en øget diversitet i erhverv. Den unge stationsby rummede blandt andet bryggeri, mejeri, tømmerplads,

høkere og købmænd, urmager, vævere, snedkere, murere, foruden en række arbejdsmænd og daglejere. Stationen havde givet beskæftigelse til en række folk fra stationsforstander til fyrbøder og drager, og afledt heraf også erhverv som telegrafstation, postbude, kroer og gæstgiveri. Endnu fyldte landbruget en del, dels i form af gårdene, dels de mange daglejere og husmænd, der arbejdede i landbruget og under Bregentved.



Matrikelkort fra 1817 over landsbyen, og senere påført banelinje og stationen, der ses nord for byen.³⁷

Trods pionerånd tog det flere årtier, førend arealet mellem landsbyen og banen blev bebygget. Den største vækst skete fra slutningen i 80'erne og frem til 1916.³⁸ I denne periode bebyggedes efterhånden begge sider af Jernbanegade, to parallelgader anlagdes øst for Jernbanegade, og vest for bebyggedes trekanten mellem Jernbanegade og landevejen. En ny bydel voksede frem nord for banen, primært med småindustri, og der skete udvidelser langs udfaldsvejene.

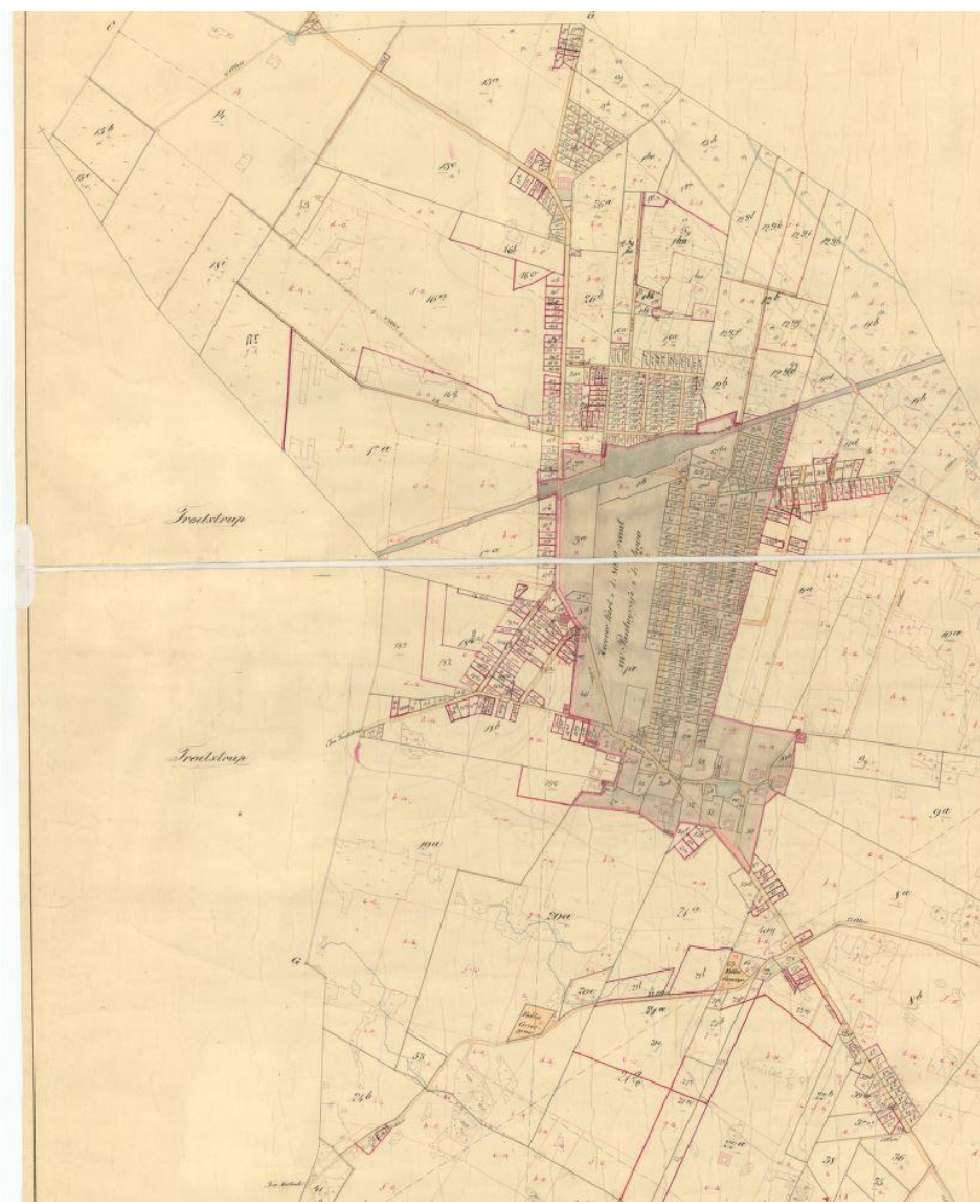
Trap Danmark har beskrevet Haslev i de formende år i sin anden og tredje udgave fra henholdsvis 70'erne og 1890'erne. I anden udgaven, kort efter jernbanens etablering, beskrives Haslev således:

Hasle (Haslev) Jernbanestation, hvorved Gæstgiveri, Købmandshandel og Postexpedition (Telegraphstation i Forbindelse med Jernbanestationen). I alt i Sognet 49 Gaarde og ca. 70 Huse, hvoraf 22 G. og 30 H. udenfor Byerne. Indbyggere: 1164. Agerdyrkning er Hovederhverv. Skovarbejdet er af Vigtighed som Biindtægt for Huusmandsklassen, flere af denne finde ogsaa Arbejde i Bregentveds betydelige Have, ligesom i det Hele taget den fattigere Deel af Sognets Befolkning.

To årtier senere er det en helt anden by:

”Haslev, ved Jærnbannen, en købstadlignende Landsby med mange ret anselige, flere Stokværk høje, teglhængte Huse og makadamiserede Gader, saaledes Gaden, der fører fra Kirken til Stationen, og som helt har købstadspræg med store Butikker, hvoraf flere med elektrisk Belysning, Vestergade, Østergade, Nørregade og Ulrichsgade. Dens Opkomst skriver sig fra Jærnbannens Aabning Okt.

1870, før hvilken Tid den kun var en almindelig Landsby. Byen har Kirke, Præstegd., stor Kommuneskole (opf. 1896), flere Privatskoler, deribl. en Indre Missionshøjskole, der ejes af et Aktieselskab (opr. 1891), og en realskole (opr. 1895), et Missionshus (opf. 1894; det tidligere Missionshus er nu Højskolens Gymnastikhus), Fattiggaard for Haslev-Frerslev Kommune (opf. 1869, Plads for 29 Lemmer), Apotek, 2 Lægeboliger, Sparekasse for Grevskabet Bregentved og Omegn (opr. 1882), Haslev Bank (opr. 1894), Jærnbanestation (i Driftsaaret 1895/96 ankom 32.984 og afgik 33.201 rejsende), Postkontor og Telegrafstation, Telefonforbindelse med Kbh. og Fakse Ladeplads, er Toldkontrolsted (fra 1897) under Køge, har Markedsplads med 4 Kreaturmarkeder aarl. og ugentlig Torvedag, Gæstgivergaard, flere industrielle Anlæg og mange Forretninger, deribl. Andelsmejeri, Fællesmejeri, Andelssvineslagteri, Bryggeri, Bagerier, Mølle, Maskinfabrikker, Boghandel, Bogtrykkeri, Købmandshandeler osv.”



Matrikelkort ca. 1911. Jernegade har fået parallelgader mod øst, mens der stadig er ubebygget mod vest.³⁹

Frem mod århundredeskiftet havde Haslev gennemlevet pionerfasen og den ambitiøse fase havde taget over. Det kom til udtryk ved det købstadslignende byggeri langs den nye hovedgade, hvor de

oprindelige, lave huse efterhånden ombyggedes til fleretages byhuse. Herved skabtes en sammenhængende karredannelse med etagebyggeri langs hele Jernbanegade og sidegaden Vestergade.

Dermed opstod et bycentrum, der samtidig dannede grundlag for dannelse af større bykvarterer (sammenligneligt med de brokvarterer, der opstod uden for de ældre købstæders førindustrielle kerner) bestående af sammenbyggede eller enkeltstående gadehuse, fortrinsvis for arbejdere. I Haslev lå disse især nord for banen, men også i hovedgadens parallelgade, Nygade. Villakvarterer til de bedre stillede borgere med palæer og bedre byggeskik-villaer, voksede frem især langs Sofiendalsvej øst for stationen, og mod sydvest langs Troelstrupvej/Søndergade og Bredgade.

Befolkningstallet blev stærkt forøget i samme periode, med et indbyggertal, der fra 1880 til 1911 steg med mellem 50 og 80% hvert årti, hvilket medførte, at Haslev i 1911 var blevet landets største stationsby.⁴⁰

Konsolidering af stationsbyen – 1918-1950

Efter 1. verdenskrig nåede Haslev som stationsby sin konsoliderende fase. Hele arealet mellem banen og landsbyen var efterhånden udstykket og bebygget. Hovedgadens ældste og mindste huse fra pionertiden blev erstattet af større ejendomme i tre etager, og villaer i Bedre Byggeskik blev opført uden om bykernen i bl.a. Allegade og den inderste del af Lysholm Alle. Villaerne var sjældent enfamilieshuse, da bygherrerne sjældent havde råd til hele huset selv, så de måtte udleje værelser eller hele førstesalen. Udbygningen af villakvarterer fortsatte op gennem 30 og -40'erne især øst for Jernbanegade.

I perioden fik Haslev også de første almennyttige boligselskaber, først ved Maglemosevej i 1944 og i de følgende år i ”fuglekvarteret” ved Stengårdsvej. Typisk var boligerne ikke etageejendomme, men derimod kædehuse og parcelhuse, men i 1950 fik SEAS opført den første treetages almennyttige udlejningsejendom ”Nordgården” på Ringstedvej.⁴¹ I 1940erne kom også de første kommunale boligejendomme i form af aldersrenteboliger og husvildeboliger.

De nye kvarterer i Ringstedgade nord for banen og på Stengårdens jord øst for Gamle By, blev primært befolket af allerede bosiddende haslevitter, der ønskede at flytte ud af små boliger, f.eks. fra lejligheder i Jernbanegades baghuse, til noget større og nyere. Tilflytning skete også fra oplandet, mens befolkningstilvækst baseret på tilflytning fra andre byer og især hovedstadsmetropolen, hører en senere tid til.

Haslevs erhvervsmæssige sammensætning adskilte sig i perioden væsentligt fra andre stationsbyer på et par punkter. Den procentvise andel af personer beskæftiget ved henholdsvis landbrug og transport var mindre, mens beskæftigede inden for området ”immateriel virksomhed” var væsentligt større.⁴² Sidstnævnte omfattede blandt andet lærere, og her var det Haslevs mange skoler og uddannelser, der slog igennem i statistikken. Den mindre andel af beskæftigede inden for transport og landbrug skyldtes byens størrelse, hvor f.eks. antallet af medarbejdere ved stationen udgjorde en mindre del af den samlede befolkning i Haslev end det gjorde i mindre stationsbyer.

Yderkvartererne mod nord og øst var en form for overgangszone mellem land og by. Den tidligere fattiggård, Solhjem, lå et godt stykke øst for byen og var helt frem til sidste halvdel af 1900-tallet kun omgivet af fattige landarbejderhuse, indtil 70'ernes byggeboom satte ind.

Den fremvoksende hovedstadsmetropol

Inden jernbanen kom til Haslev i 1870 havde København indledt sin forvandling fra en førindustriel fæstningsindespærret hovedstad til en hovedstadsmetropol.⁴³ En proces, der fortsatte parallelt med, at Haslev udviklede sig til landets største stationsby.

Den tidlige hovedstadsmetropol

Dannelsen af hovedstadsmetropolen tog udgangspunkt i en hidtil uset urbanisering, der fulgte i kølvandet af industrikapitalismens gennembrud i den sidste halvdel af det 19. århundrede og i de første tiår efter århundredskiftet. Som følge af den begyndende industrialisering og en voldsom byfortætning sprængte København sig i 1852 med 130.000 indbyggere ud af enevældens og den førindustrielle tids fæstningsværker, og hovedstaden bredte sig i de følgende årtier ind over dens umiddelbare opland.

De københavnske broer skød op og udbyggedes, Frederiksberg forvandlede fra en landsby til en storby, og der begyndte at opstå bybebyggelser i de distrikter, der var indlemmede i København i 1901-1902 og på de frederiksbergske vestlige yderdistrikter. Ved starten af første verdenskrig i 1914 havde København og Frederiksberg udviklet sig til en integreret hovedstad med et folketal på over en halv million indbyggere, svarende til mere en fjerdedel af landets befolkning. Området var samtidig blevet kerne i den hovedstadsmetropol, der også omfattede villabyforstæder opstået længere ude i Hellerup, Charlottenlund, Klampenborg, Søborg og Tårnby.



Hovedstadens bebyggelse. Til venstre: 1840. Til højre: 1860.⁴⁴

I den urbaniseringsproces afvikledes efterhånden ældre fabriksanlæg og boligområder i Københavns indre og tidligere førindustrielle bydel, der i stigende grad udviklede sig til et område med specialiseret og eksklusiv detailhandel, landets centraladministration, videregående uddannelsesinstitutioner, kulturinstitutioner, hovedsæderne for banker, kreditforeninger, rederier, industrivirksomheder og interesseorganisationer samt en stribe af liberale erhverv. Inden for den stadig større og mere integrerede hovedstad, som København og Frederiksberg kom til at udgøre, blev Københavns indre by dermed indtil videre en centralby, mens de københavnske brokvarterer og det østlige Frederiksberg foreløbig blev dens periferi.

Hovedparten af centralbyens tidligere fabrikker og en betydelig del af dens befolkning, nyetablerede industrivirksomheder og den meget omfattende indvandring til hovedstaden blev således lokaliseret til periferien, hvor der var større friarealer og lavere grundpriser.

De indre brokvartererne og det østlige Frederiksberg, der op mod århundredskiftet kom til at lægge sig som et første koncentrisk bylag uden om centralbyen, blev dermed i stadig højere grad tyngdepunktet for hovedstadens landsdækkende og regionalt orienterede industriproduktion, og leverede som boligområder samtidig arbejdskraften til både disse erhverv og dem, der forblev og voksede frem i centralbyen. En arbejdskraft, der fordeltes på boligområder, som omfattede både tæt, planløst bebyggede og erhvervsmæssigt stærkt opblandede industri- og arbejderkvarterer på indre Nørre- og Vesterbro og Frederiksberg, og villakvarter på andre dele af Frederiksberg og på det indre Østerbro.



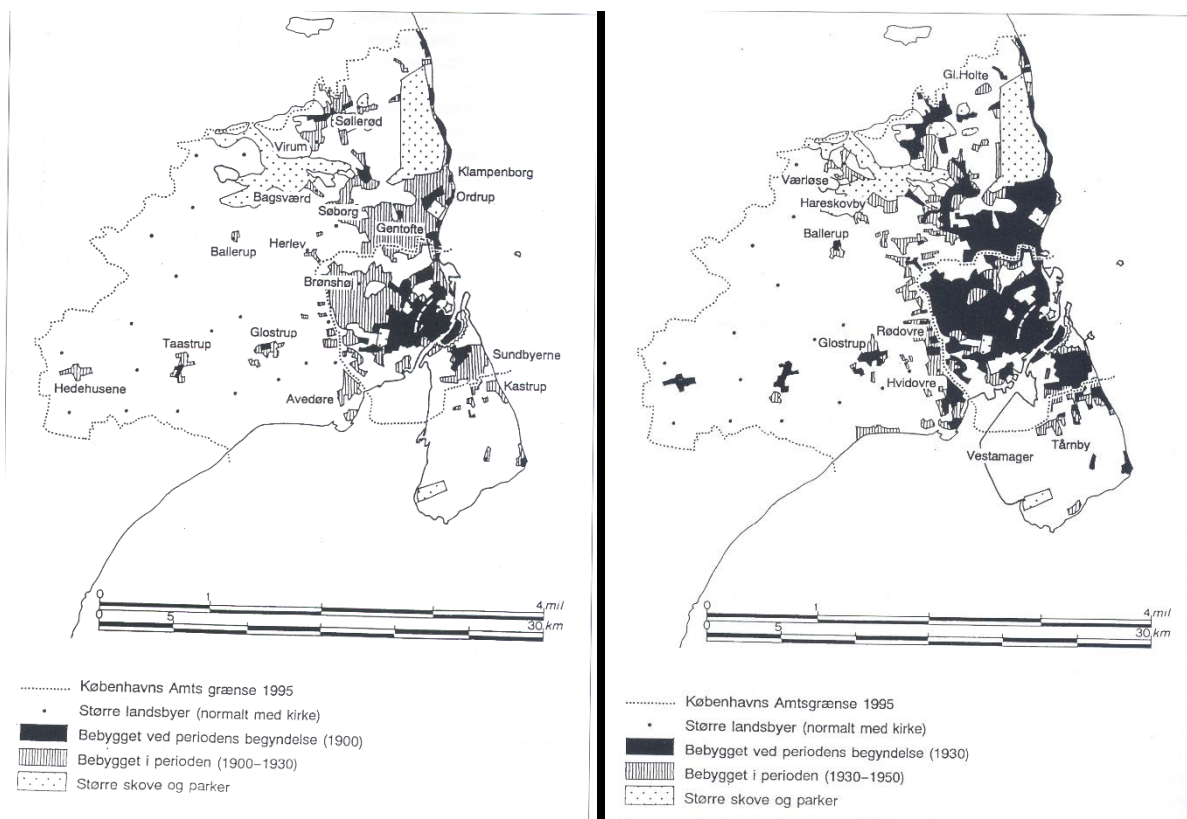
Hovedstadens bebyggelse. Til venstre: 1880. Til højre: 1900.⁴⁵

Med en forstærket by- og industritilvækst fulgte på de ydre broer og på Frederiksberg, frem til Fasanvejlinjen, i årtierne omkring århundredskiftet et andet og bredere koncentrisk bylag uden om det første med rene industrikvarterer i tilknytning til tidens nye havneanlæg og nye og planlagte jernbanelinjeføringer. Tæt ved de nye industrikvarterer, og som oftest i samme bydele, koncentreredes i samme bylag desuden kvarterer med boligkarrébebyggelser for arbejdere og lign. og nye villakvarterer for hovedstadens højeste indkomstlag. Et tredje koncentrisk bylag, der bestod af de i København i 1901-1902 indlemmede distrikter og de frederiksbergske yderdistrikter, begyndte på samme tid at lægge sig uden om det andet bylag. Her blev grunden samtidig lagt til meget store industriområder, ligesom der opstod villakvarterer og mindre sammenhængende områder med andet etagebyggeri her.

Mens bylagene blev funktionelt integrerede i den samlede hovedstad, blev de uden om liggende fremvoksende forstæder, på nær industrikvarteret ved Tuborg, foreløbig rene boligområder. Det drejede sig om de efterhånden meget betydelige forstæder i Gentofte Kommune og de senere mindre i Søborg, Tårnby og Kastrup i henholdsvis Gladsaxe og Tårnby sognekommuner. Med denne proces forvandlede hovedstaden i tiden omkring århundredskiftet til en fremvoksende hovedstadsmetropol, der med interagerende funktionelt forskelligartede byenheder udviklede sig til en byregion med: En centralby med offentlig og privat administrativ, service- og forretningsmæssig virksomhed, tre bylag med industri- og boligområder og udenom liggende boligforstæder.⁴⁶

En byregion, hvis byenheder blev bundet samme af realkapitalens bevægelighed, varers og tjenesters mobilitet og den pendling, der tydeligt afspejledes, da Københavns statistiske Kontor i 1911 gennemførte den første pendlerundersøgelse. Heraf fremgik, at 60 procent af de erhvervsbeskæftigede fra Frederiksberg og Gentofte kommuner indpendlede til Københavns Kommune, og at syv procent af samme gruppe af københavnere udpendlede til disse dele af hovedstadsmetropolen.

47 procent af den samlede indpendling til København rettede sig mod centralbyen og omfattede fortrinsvis funktionærer og selvstændige, mens henholdsvis 11, 21, 7 og 14 procent gik til bydelene uden om (Christianshavn og Voldkvartererne), Nørre- og Vesterbro, Østerbro og de indlemmede distrikter, og bestod overvejende af arbejdere. 66 procent af pendlingen gennemførtes gående, 13 procent på cykel og 21 procent i sporvognsporvogn. Arbejderne befordrede sig fortrinsvis til fods eller på cykel, mens funktionærer og selvstændige overvejende tog sporvognen.⁴⁷



Bebyggelse i hovedstaden og Københavns Amtskommune 1900-1930, til venstre, og 1930-1950, til højre.⁴⁸

Hovedstadsmetropolen formes

Med yderlige udvidelser af Sydhavnen og åbningen af hovedstadens længe planlagte ringgodsbane i 1930, førte realkapitalens bevægelighed op gennem den resterende del af den første halvdel af det 20. århundrede til, at de store industrikvarterer i grænseområdet mellem det andet bylag og det tredje lag bredte sig videre langt ind i dette tredje bylag og dermed kom til at danne fire meget store industriområder: Dels ved københavnske Valby og i et bælte herfra frem mod grænsen til Hvidovre. Dels ved Fabriksvej og Bernhard Bangs Allé og syd herfor på Frederiksberg. Dels i Lygtekvarteret i det københavnske Brønshøjdistrikt. Dels i et landstrakt bælte ved Strandlodsvej i københavnske Sundbyerne i retning mod grænsen til Tårnby.

De øvrige dele af det tredje bylag blev på samme tid bebygget med boliger i form af samlede kvarterer med etagebyggeri og etagebebyggelser langs de gennemgående gader, der dannede en bymæssig kulisse til bagvedliggende vidstrakte villakvarterer.

Med en centralby, der med udlægning af centrale statsinstitutioner havde bredt sig ud til de inderste dele af brokvarterene og Frederiksberg, og tre bylag med industri- og boligområder, havde hovedstaden frem til midten af det 20. århundrede opnået en befolkning på knapt 900.000 indbyggere og var næste udbygget.

På samme tid havde det fjerde bylag, der allerede var opstået inden tiden omkring første verdenskrig, fået 300.000 indbyggere og lagt sig som et 5-10 km bredt og sammenbygget koncentriske forstadslag uden om hele hovedstaden. Dette forstadslag fik i første omgang karakter af boligforstæder med udbredte villakvarterer og mindre randetagebebyggelser, men hen mod slutningen af perioden også med kvarterer med etagebyggeri i form af boligblokke i parkbebyggelser og med ældre og udflyttet hovedstadsindustri i Glostrup, Lyngby, Tuborg Havn og senest Gladsaxe.⁴⁹

Som i tiden før første verdenskrig kunne Københavns statistiske Kontor i 30- og 40'erne påvise, hvordan hovedstadsmetropolens yderligere udbygning og forandring påvirkede pendlingen. Mens udpendlingen fra det samlede forstadsområde, på nær Gentofte-forstaden, før verdenskrigen var beskeden, havde den allerede i 1930 rundet 29 procent af de beskæftigede for i årene 1935 og 1948 at blive forøget til henholdsvis 32 og 71 procent.⁵⁰ I 1930 og 1935 var forstadsudpendling fortsat fortrinsvis orienteret mod hovedstaden, men med den forøgede pendling mellem forstæderne, kom denne i 1948 til at udgøre 20 procent af den samlede forstadsudpendling, der til gengæld reduceredes til 80 procent i henseende til pendlingen til selve hovedstaden.

Samtidig med de udtalte forandringer af forstadsudpendlingen forøgedes udpendlingen fra København fra omkring 8-10 procent af de beskæftigede i 30'erne til 25 procent i 1948 og ændrede på samme tid karakter, idet den del af udpendlingen, der orienteredes mod forstæderne, forøgedes fra omkring 30 procent i 30'erne til 42 procent i 1948. Den hidtil betydelige andel af den københavnske udpendling, som Frederiksberg havde tegnet sig for, blev dermed reduceret, mens den omfattende frederiksbergske udpendling i et endnu mere udtalt omfang orienteredes mod København.

Hovedstadsmetropolens karakter af byregion befæstedes: Alene 1 procent af den samlede indpendling kom fra kommuner uden for hovedstadsmetropolen, og kun 0,5 procent af den samlede pendling fra metropolen orienterede sig mod samme kommuner. Samtidig var arbejdskraftens pendling forøget og mere sammensat, og det samme gjaldt den mobilitet af realkapital, varer og tjenester, der fandt sted mellem hovedstadsmetropolens funktionelt forskelligartede byenheder.

Byregionen er i Danmark en helt særegen byform, som der allerede inden første verdenskrig var skabt særlige regionale rammebetingelser for, men som kraftigt udbyggedes i mellemkrigstiden og 40'erne gennem: Statslige og kommunale myndigheders opgradering af hovedgader og landeveje, etablering af nær- og S-baner, udvidelser af sporvejs- og omnibusnettet i hovedstaden og til forstæderne, koncessioner til statsbanernes og private rutebilslinjer i disse, tilvejebringelse af regionale rekreative områder, udbygning af den regionale forsynings- og spildevandsafledningsstruktur og et vist sygehussamarbejde på tværs af kommunale og statslige sygehusejere.⁵¹

Pendlingens udvikling og karakter

I takt med hovedstadsmetropolens yderligere vækst fra midten af det 20. århundrede kom pendling ikke blot til at omfatte det stadig større område, som metropolens bredte sig over, men i tiltagende omfang stadig fjernere dele af det øvrige Østdanmark.

Udpendling

Med en afstand på 66 km fra Haslev til Københavns Rådhusplads, svarende til distancen fra Hundested i Nordsjælland til samme, og grænsende op til hovedstadsmetropolens yderste kommuner, blev den midtsjællandske stationsby i perioden også en del af metropolens pendleropland.

Den første efterkrigstid

Mens stations- og landevejsbyer uden for købstæderne i hovedstadsmetropolens åbne opland allerede i den første efterkrigstid forvandles til pendlersatellitbyer til metropolens mere centrale dele, blev periodens udpendlingen fra Haslev i første omgang relativt afdæmpet. I 50'erne øgedes udpendlingsprocenten fra Haslevs daværende beliggenhedskommune alene fra 2,5 til 3,9, hvorved udpendlernes andel af stationsbyens befolkning kun forøgedes fra 1,3 til 1,9 procent (tabel 1). Med omkring 40 og knapt 30 procent var udpendlingen største inden for industri og håndværk samt bygge- og anlæg med transport og med 17 og 14 procent mindre indenfor handel og tjenesteydende erhverv.

Med en svagt stigende tendens orienteredes over 40 procent af udpendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropolens, mens den større halvdel fordeltes på det øvrige Østdanmark (tabel 2).

Med en stigende tendens med mere end tredjedel orienteret til de nærmest liggende købstæder (Næstved og Ringsted), der allerede i 50'erne opnåede en betydelig industriel tilvækst, og med omkring en femtedel til de dele øvrige del af Østdanmark, der fra 1970 indgik i Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner.

Tabel 1. Udpendling og folketal, Haslev-Freerslev Sognekommune og Haslev og Faxe kommuner, 1955-2019.⁵²

År	Udpendling fra Haslev-Freerslev Sognekommune, 1955-1960. Index: 1955=100									Total befolkning
	Samlet udpendling		Udpendlernes beskæftigelse							
	Index	Udpendlingsprocent	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge, anlæg og transport	Handel	Tjenesteydende erhverv	Beskæftigelsesandel		
1955	100	2,5	100/0,1	40,7	27,4	18,1	13,7	100	100 [1,3]	
1960	105	3,9	99/0,1	96/39,0	109/29,8	102/17,1	14,0	100	99 [1,9]	
År	Udpendling fra Haslev Kommune, 1970-2006. Index: 1980=100									Total befolkning
Index	Udpendlingsprocent	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge- og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretningsservice m.m.	Offentlige tjenester	Beskæftigelsesandel		
1970	36	15,0	28/2,1	67/42,3	60/27,0	22/10,9	63/17,7	100	85 [7,3]	
1980	100	34,8	100/2,2	100/23,3	100/16,4	100/17,9	100/40,2	100	100 [17,1]	
1985	129	41,3	96/1,7	127/22,6	144/19,0	107/17,2	126/39,5	100	103 [21,4]	
1990	145	45,8	138/2,1	148/23,5	164/19,0	135/16,7	138/38,7	100	104 [24,0]	
1995	155	50,1	186/2,6	152/22,5	144/15,2	160/18,5	156/41,2	100	106 [25,0]	
2000	175	53,1	142/1,8	156/20,5	185/17,4	180/18,5	180/41,8	100	108 [27,8]	
2006	197	58,5	138/1,5	133/15,4	205/17,0	211/19,2	229/46,9	100	113 [30,0]	
År	Udpendling fra Faxe Kommune, 2008-2019. Index: 2008=100									Total befolkning
Index	Udpendlingsprocent	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge- og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretningsservice m.m.	Offentlige tjenester	Beskæftigelsesandel		
2008	100	53,0	100/1,0	100/14,1	100/10,9	100/28,8	100/16,9	100/28,3	100	
2014	98	56,2	83/0,9	83/12,0	101/11,2	93/27,4	97/16,5	111/32,0	100	99 [27,1]
2019	112	59,2	104/1,0	88/11,1	130/12,6	109/28,0	119/17,3	119/30,0	100	103 [29,9]

Anm.: Udpendlingsprocent: Procentandel af udpendlere af beskæftigede med bopæl i kommunen (natbefolkning). Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procentandel af beskæftigede udpendlere. Kantet parentes: Procentandel af udpendlere af kommunens folketal.

Da gruppen af selvstændige kun kom til at udgøre en meget lille andel af 50'ernes og tillige 60'ernes udpendling fra Haslev, kom arbejdere og funktionærer med henholdsvis en stigende og stigende tendens til at udgøre de to store pendlergrupper (tabel 3). I løbet af 60'erne fordelte pendlingen sig således, at funktionærernes andel af udpendlere udgjorde en langt større andel end af dens andel af beskæftigede i Haslev, mens arbejderens tilsvarende blev mindre.

Op igennem 60'erne øgedes udpendlingen fra Haslev beliggenhedskommune i et noget større omfang. Dog ikke mere end at kommunens udpendlingsprocent i 1970 alene nåede 15,0, hvilket svarede til 7,3 procent af kommunens folketal. Det var væsentlig mindre end i hovedstadsmetropolens forskellige byenheder og navnlig mindre i forhold til de sammenlignelige pendlersatellitbyer, der var opstået på samme tid uden for metropolens købstadsring (tabel 4).

Med 60'ernes øgede udpendling ændredes dog dens geografiske orientering. 60,4 af Haslev Kommunens udpendling orienterede sig således i 1970 mod hovedstadsmetropolens og her med selve hovedstaden, Køge Bugt- området og Vestegnen som de største indpendlingsområder. Af den langt mindre del af Haslev Kommunes udpendling, der samme år ikke gik til metropolens, tegnede de nærmest liggende købstæder (Næstved og Ringsted) sig for hver 9,3 procent, mens 21 procent orienterede sig mod de øvrige dele af tidligere Vestsjællands- og Storstrøms amtskommuner. Med en betydelig større andel til sidstnævnte amtskommune, da hovedparten af denne del af udpendlingen gik til stations- og landevejsbyer i de nærmest liggende rurale kommuner: Rønne, Faxe, Suså, Holmegård og Fladså.

Udover den ændrede geografiske orientering blev 60'erne udpendling fra Haslev samtidig kendetegnet af en ændring i den erhvervs-mæssige sammensætning. Industri og håndværk tjenesteydende erhverv kunne således i tiåret opvise en stigende andel af udpendlingen, mens bygge- og anlæg med transport og navnlig handel fik en mindre andel.

Tabel 2. Udpendlingens procentvise fordeling på arbejdsstedsområder, Haslev-Freerslev, Haslev og Faxe kommuner 1955-2019.⁵³

Arbejdssteds-områder	Haslev-Freerslev Sognekommune og Haslev Kommune 1955-2005									Faxe Kommune 2008-2019		
	1955	1960	1970	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2008	2014	2019
Hovedstaden	26,3	19,5	23,4	20,7	22,2	18,8	14,6	14,8	13,9	15,8	15,0	15,8
Køge Bugt	15,7	17,0	16,0	16,7	16,2	17,5	16,9	17,1	17,4	24,2	24,0	24,1
Vestegnen		7,3	10,5	12,9	14,5	15,8	16,9	16,7	18,9	18,4	18,5	18,9
Nordvestegnen			2,8	3,5	3,9	3,9	4,0	5,8	5,4	6,1	6,4	6,3
Nordeggen			2,2	2,9	2,2	2,5	4,4	2,8	3,3	3,8	3,1	3,1
RA			4,7	3,2	3,7	4,1	4,4	5,5	5,0	0,7	0,6	0,6
FA			0,8	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3
Næstved	21,9	24,7	9,3	9,2	6,3	6,1	6,4	8,1	8,4	11,7	12,2	11,0
Ringsted	11,4	12,2	9,3	11,5	11,4	12,8	13,0	12,2	10,2	6,8	6,1	5,8
VA	6,3	6,4	6,7	5,6	3,9	3,5	4,2	3,5	4,3	3,0	3,7	4,1
SA	18,4	12,9	14,3	13,6	15,5	14,7	14,9	13,3	13,0	9,4	10,2	10,0
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Anm.: RA: Områder i tidligere Roskilde Amtskommune uden for købstadsringen: Køge og Roskilde. FA: Områder i tidligere Frederiksborg Amtskommune udenfor købstadsringen: Helsingør, Hillerød og Frederikssund. VA: Tidligere Vestsjælland Amtskommune uden for Ringsted Kommune. SA: Tidligere Storstrøms Amtskommune uden for Næstved Kommune. Mens udpendlingens fordeling på hovedstadsmetropolens og det øvrige Østdanmark er sammenlignelig, er den det ikke direkte for perioden 2008-2019 som følge af 2007-strukturreformens kommunesammenlægninger.

Den sidste efterkrigstid

Selv om udpendlerne fra Haslevs Kommune først i 1995 kom til at udgøre mere end halvdelen af den bosiddende beskæftigede befolkning (natbefolkningen) udgjorde de allerede i 1990 over halvdelen af den såkaldte døgnbefolkning, der omfatter dem, som havde såvel bopæl som beskæftigelse i kommunen. Den sidste efterkrigstid repræsenterede dermed den periode, hvor Haslev by udviklede sig til en pendlerby. Som følge af næsten en tredobling af udpendlingen i gennem 70'erne og yderligere en vækst på 45 procent i 80'erne opnåede Haslev Kommune i 1990 siden 1970 en firedobling af sit udpendlingsvolumen. Det var langt mere end Haslev Kommunes stigende folketal i perioden, og det svarede til en forøgelse af kommunens udpendlingsprocent fra 15 til 46, hvorved pendlerne i 1990 kom til at udgøre næsten en fjerdedel af kommunens befolkning. Dermed er det en udpendlingsprocent, der ikke blot lå højere end i de øvrige dele af Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner og købstæderne i hovedstadsmetropolens købstadsring, men den nærmerede sig også metropolens pendlersatellitbyer (tabel 4-5).

I den sidste efterkrigstid opnåede Haslev position som en af hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, samtidig med at hovedstadsmetropolens andel af udpendlingen fra Haslev Kommune øgedes yderligere fra 60,2 procent i 1970 til 62,9 procent i 1990. Af udpendlingen gik størsteparten til metropolens centrale dele med en faldende andel til hovedstaden og en stigende andel til forstæderne i Køge Bugt-området og på Vest- og Nordvestegnen. Udpendlingen til pendlersatellitbyerne udenfor hovedstadsmetropolens købstadsring i Roskilde og Frederiksborg amtskommuner forblev til gengæld yderst begrænset i perioden som følge af, at disses tidligere funktion som stations- og landevejsbyer udhuledes yderligere på samme måde, som det blev tilfældet for Haslevs vedkommende (jf. nedenstående).

En vigende erhvervsudvikling, som tillige kendetegnede stations- og landevejsbyerne i Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner, bevirkede, at udpendlingen fra Haslev til Vestsjællands Amt blev faldende i den sidste efterkrigstid, mens den til Storstrøms Amt fik samme forholdsmæssige omfang. Det var en følge af, at Haslevs nærmest liggende landkommuner var en del af Storstrøms Amtskommune. Her fik udpendlingen fra Haslev til Næstved desuden en vigende tendens, som resultat af nedlæggelse af en række af byens betydelige industrivirksomheder. Til gengæld opnåede Ringsted en større andel af Haslevs udpendling, da produktionen på byens slagteri forøgedes i takt med nedlæggelsen af en række andelsslakterier rundt om på Sjælland og Lolland-Falster.

Tabel 3. Den procentuelle socioøkonomiske sammensætning af beskæftigede og udpendling, Haslev-Freerslev Sognekommune, 1955-1969.⁵⁴

	1955		1960		1969	
	B	U	B	U	B	U
Selvstændige	27,8	0,2	20,2	0,2	20,5	0,6
Funktionærer	26,9	53,3	32,3	53,7	32,1	54,1
Arbejdere	45,3	46,5	47,5	46,1	47,4	45,3
Total	100	100	100	100	100	100

Anm.: Beskæftigede i kommunen. U: Udpendling

I forhold til udpendlingens erhvervmæssige sammensætning i 1970 førte dens kraftige tilvækst i den sidste efterkrigstid til markante forskydninger. Antallet af udpendlere inden for handel mere end seksdobledes i periode, mens de tjenesteydende erhverv kunne tegne sig for mere end en fordobling. Med en tilvækst på henholdsvis 173 og 120 procent forøgedes udpendlingen mindst inden for bygge- og anlæg med transport samt industri og håndværk. Som konsekvens af den erhvervs sammensætning som udpendlingen havde i 1970, og de forandringer den gennemgik i den

sidste efterkrigstid, fordeltes erhvervenes andel af Haslev Kommunes udpendling i 1990 sig med 39 procent på de tjenesteydende erhverv, 24 procent på industri og håndværk, 19 procent på bygge- og anlæg med transport, 16 procent på handel samt 2 procent på landbrug.

Med forskydningerne i udpendlingens erhvervsmæssige sammensætning fulgte tilsvarende i dens socioøkonomiske (tabel 6). Mens andelen af udpendlende selvstændige og direktører forblev både stærkt begrænset og nogenlunde konstant i den sidste efterkrigstid, øgedes funktionærernes andel af udpendlingen med yderlige tre procent som følge af en betydelig større mængde udpendlende lavere funktionærer. Samlet fik arbejdere, og navnlig de ufaglærte, en mindre andel af periodens udpendling. Dog således at faglærte arbejdere og alle lag i funktionærgruppen udgjorde en større andel af udpendlerbefolkningen end af Haslevs Kommunes døgnbefolkning, hvorved udpendlerne fortsat kendetegnedes af et højere uddannet og aflønnet segment end kommunens både bosiddende og beskæftigede befolkning.

Tabel 4. Und- og indpendlingsprocenter, hovedstadsmetropolen 1970-2019⁵⁵

Dele af hovedsstadsmetropolen	1970		1980		1990		2000		2010		2019	
	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.
København	25,5	45,1	28,3	55,1	56,1	60,2	39,4	53,9	50,1	38,1	32,2	46,5
Frederiksberg	72,4	69,5	71,2	70,3	76,4	73,7	80,3	74,4	78,9	71,7	82,1	76,2
Forstæder	65,2	55,9	69,3	58,7	74,3	65,3	77,1	73,5	76,8	64,5	73,4	76,9
Købstadsring	31,6	29,8	38,8	32,6	45,6	40,6	55,7	49,3	55,6	59,4	56,4	58,1
Pendlersatellitbyer	55,1	22,5	56,2	22,9	65,8	37,2	69,9	46,3	69,2	31,7	68,2	36,7

Amm.: Udp.: Udpendlingsprocent: Udpendlendes procentandel af antal beskæftigede med bopæl i hovedstadsmetropolens dele. Indp.: Indpendlingsprocent: Indpendlendes procentandel af antal beskæftigede med arbejdssted i hovedstadsmetropolens dele.

Årtierne omkring årtusindeskiftet

Uden at komme i nærheden af de samme vækstrater som i den sidste efterkrigstid, forøgedes udpendlingen fra Haslev Kommune med yderligere 35 procent mellem 1990 og 2006 og fra Faxe Kommune med 12 procent fra 2008 til 2019. Selvom der siden 70'erne er sket en større vækst i kommunernes folketal, er der således tale om en betydelig forøgelse af udpendlingens volumen, der bragte udpendlingsprocenten i Haslev Kommune op på 58,5 i 2006 og 59,2 i Faxe Kommune i 2019. Det var tæt ved den relative udpendling i hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer og langt mere end i det øvrige Østdanmark.

Tabel 5. Ud- og indpendlingsprocenter, Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner, 1970-2019⁵⁶

Amtskommuner	1980		1990		2000		2008		2014		2019	
	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.
Vestsjællands	34,1	27,9	43,1	32,0	44,9	42,3	39,7	30,5	42,6	34,5	46,2	37,7
Storstrøms	33,6	19,9	42,5	32,8	47,5	36,9	36,4	22,9	39,4	25,2	42,8	28,2

Amm.: Udp.: Udpendlingsprocent: Udpendlendes procentandel af antal beskæftigede med bopæl i Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner. Indp.: Indpendlingsprocent: Indpendlendes procentandel af antal beskæftigede med arbejdssted i Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner.

I de to nævnte år kom udpendlerne dermed til at udgøre 30 procent af de to kommuners samlede befolkning. Karakteristisk var det dog, at Haslev Kommunen allerede 13 år før havde opnået samme udpendlingsvolumen, som Faxe Kommune fik i 2019. En følge af, at det område Faxe Kommune kom til at omfatte efter 2007-strukturreformen, havde en langt mere rural karakter end den mindre tidligere Haslev Kommune med den samtidig altdominerende pendlersatellitby, som Haslev udgjorde.

Gennem 90'erne og frem til 2019 forøgedes udpendlingen fra Haslevs beliggenhedskommune til hovedstadsmetropolen på ny yderligere fra 62,9 procent i 1990 til 69,1 procent i 2019. Frem til 2006 fortsat med tyngdepunkt i metropolens centrale dele, men med en stigende andel af udpendlingen, der gik til hovedstaden, og en (på nær Nordeggen) større andel, som orienterede sig om metropolens forstæder. Mens andelen af udpendlere til tæt ved liggende pendlersatellitbyer udenfor i købstadsringen i Roskilde Amtskommune og handelsbyen Næstved øgedes, forblev den nogenlunde konstant i forhold til det øvrige Vestsjælland, men faldende i forhold til stations- og landevejsbyer udenfor købstadsringen i Frederiksborg Amtskommune, Ringsted og øvrige Storstrøms Amtskommune. En følge af de betydelige afstande til det nordligste Nordsjælland, som i gennem hele periode havde hindret en større udpendling hertil, rationaliseringer på slagteriet i Ringsted og den yderligere erhvervsudtømmning, som kendetegnede det øvrige Østdanmarks stations- og landevejsbyer.

Bortset fra et mindre fald i 2014 fordelte udpendlingen fra Faxe Kommune sig under indtryk af den såkaldte finanskrisen i årene 2008-2019 stabilt med henholdsvis 69,1 og 30,9 procent på hovedstadsmetropolen og det øvrige Østdanmark. Inden for hovedstadsmetropolen med en nogenlunde stabil fordeling på dens forskellige byenheder, men dog med en henholdsvis faldende og stigende tendens i udpendlingen til hovedstaden og Køge-Bugt-området. En tilsvarende stabilitet kendetegnede udpendlingen fra Faxe Kommune til det øvrige Østdanmark, men med en henholdsvis faldende og stigende tendens til udpendlingen til de nærmeste købstæder (Næstved og Ringsted) og de øvrige områder i tidligere Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner. Til dette område var udpendlingen stadig større end til det øvrige vestsjællandske område som følge af den fortsat større udpendling til Faxe Kommunes nærmest liggende kommuner på det sydligste Sydsjælland, Møn, Falster og Lolland.

Tabel 6. Den procentuelle socioøkonomiske sammensætning af døgnbefolkning og ud- og indpendning, Haslev Kommune, 1980-1995⁵⁷

	1980			1985			1990			1995		
	D	U	I	D	U	I	D	U	I	D	U	I
Selvstændige	21,4	2,5	2,8	19,1	1,6	0,3	17,1	3,3	3,0	18,7	1,4	3,7
Direktører	0,5	0,7	1,1	0,6	0,2	1,0	0,6	0,4	0,7	0,5	0,3	0,6
Overordnede funktionærer	6,4	11,4	9,1	6,5	11,2	9,7	6,2	11,3	11,8	6,5	11,1	12,4
Ledende funktionærer	13,3	19,5	14,8	14,1	19,7	15,4	15,8	19,2	18,3	15,4	19,1	17,9
Øvrige funktionærer	21,3	26,9	25,5	22,2	28,5	22,4	23,5	30,2	24,0	22,6	29,0	22,9
Faglærte arbejdere	13,4	17,2	20,5	13,8	17,1	26,9	12,0	16,3	21,3	12,1	18,3	26,0
Ufaglærte arbejdere	23,7	21,8	25,9	23,7	21,4	21,2	24,8	19,3	20,9	24,2	20,8	16,5
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Anm.: D: Døgnbefolkning: Erhvervsbeskæftigede med bopæl og arbejdssted i kommune. U: Udpendling. I: Indpendling

Som i den sidste efterkrigstid undergik den erhvervsmæssige sammensætning af udpendlingen fra Haslevs beliggenhedskommune også markante forandringer i årtierne omkring årtusindeskiftet. Med en tilvækst på 66 procent i Haslev Kommune i årene perioden 1990-2006 og 19 procent i Faxe Kommune i årene 2008-2019 blev udpendlingen størst inden for de tjenesteydende erhverv, der opnåede en andel af udpendlingen på 47 procent i begge kommuner i henholdsvis 2006 og 2019.

Dog således at de udpendlende i hvert fald for Faxe Kommunes vedkommende i årene 2008-2019 i langt højere grad havde beskæftigelse inden for det offentlige end i de private serviceproducerende erhverv.

Tabel 7. Den procentuelle socioøkonomiske sammensætning af døgnbefolkning og udpendling, Haslev og Faxe kommuner, 2000-2019.⁵⁸

	Haslev Kommune, 2000-2005				Faxe Kommune, 2010-2019					
	2000		2005		2010		2015		2019	
	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U
Selvstændige	20,6	1,8	22,4	1,9	23,3	2,4	23,8	1,9	24,1	2,0
Topleder	1,9	3,2	2,1	3,9	2,6	4,8	2,8	5,3	2,7	5,0
Lønmodtager på højniveau	12,2	18,2	13,5	17,8	15,5	23,1	16,1	21,8	15,6	22,4
Lønmodtager på mellemniveau	11,6	20,2	14,1	23,2	7,0	17,8	6,4	15,3	6,5	14,5
Lønmodtager på grundniveau	53,7	56,6	47,9	53,2	51,8	51,9	50,9	55,7	51,1	56,1
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Anm.: D: Døgnbefolkning: Erhvervsbeskæftigede med bopæl og arbejdssted i kommune. U: Udpending.

Inden for handel øgedes udpendlingen fra Haslev Kommune i tiden 1990-2006 med 56 procent og sammen med transport med 9 procent fra Faxe Kommune i årene 2008-2019. Herved øgedes handels andel af udpendlingen fra Haslev Kommune i 2006 til 19 procent, mens erhvervet sammen med transportsektoren opnåede 28 procent af Faxe Kommunes udpendling i 2019.

Med en tilvækst på 25 procent af Haslev Kommunes udpendling i perioden 1990-2006 lagde bygge- og anlæg med transport sig med en andel af samme på 17 procent i 2006 på tredjepladsen i kommunens erhvervsmæssige udpendlingshierarki. En tilsvarende position opnåede bygge- og anlæg, uden transportsektoren, i Faxe Kommune efter, at erhvervets udpendling med en forøgelse på 30 procent i årene 2008-2019 udgjorde 13 procent af kommunens udpendling i 2019. På nær landbrug blev industri og håndværk det eneste erhverv, der i årtierne omkring årtusindeskiftet kunne notere end faldende udpendling. I Haslev Kommune reduceredes erhvervets udpendling med 10 procent i perioden 1990-2006 og i Faxe Kommune i årene 2008-2019 med 12 procent. Industri og håndværk kom dermed i 2006 og 2019 alene til at udgøre henholdsvis 15 og 11 procent af udpendlingen fra Haslev og Faxe kommuner.

Udpendingens socioøkonomiske sammensætning i årtierne omkring årtusindeskiftet fortsatte i det væsentligste den udviklingstrend, der havde kendetegnet Haslev kommunen i den sidste efterkrigstid. Det bevirkede, at udpendlerne fortsat var højere uddannede og aflønnede end døgnbefolkningen (tabel 7). En tendens som i nogen grad blev brudt af sammensætningen af udpendlingen fra Faxe Kommune i årene 2008-2019. Denne fik således en mere polariseret karakter med en øgning af andelen af udpendlende topledere og lønmodtagere på grundniveau og en tilsvarende mindre andel af udpendlende funktionærer på høj- og mellemniveau. Fraregnet gruppen af selvstændige kom andelen af udpendlende topledere og højere uddannede og lønnede lønmodtagere dog også til langt at overstige samme gruppers andel af Faxe Kommunes døgnbefolkning, mens dennes andel af lønmodtagere på grundniveau blev væsentlig større end samme gruppes andel af udpendlere.

Indpendling

Med en relativ større pendling til end fra Haslevs beliggenhedskommune op gennem den første efterkrigstid ydede Haslev således en større erhvervsmæssig tiltrækningskraft, end den afgav. Mens kommunens udpendlingsprocent i 1970 alene nåede 15, havde den samme år opnået en indpendlingsprocent på 20, hvilket dog alene svarede til 6,5 procent af befolkning (tabel 8). Samme år var 43 procent af de indpendlende beskæftiget inden for industri og håndværk og henholdsvis 24, 18, 9 og 6 procent indenfor bygge- og anlæg med transport, tjenesteydende erhverv, handel samt landbrug.

Tabel 8. Indpendling og folketal, Haslev og Faxe kommuner, 1970-2019.⁵⁹

År	Indpendling til Haslev Kommune, 1970-2006. Index: 1980=100									Total befolkning
	Samlet indpendling		Indpendledes beskæftigelse						Beskæftigelsesandel	
	Index	Indpendlingsprocent	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge, anlæg og transport	Handel	Tjenesteydende erhverv			
1970	47	19,9	52/5,9	54/43,5	97/24,1	35/8,8	25/17,7	100	85 [6,5]	
1980	100	26,8	100/5,3	100/38,0	100/11,6	100/11,6	100/33,5	100	100 [11,8]	
1985	93	26,1	85/4,9	75/30,2	113/13,9	117/14,4	111/36,6	100	103 [10,8]	
1990	107	30,2	55/2,9	92/32,7	106/11,5	128/13,9	125/39,0	100	104 [12,3]	
1995	96	29,8	69/3,6	46/18,3	82/9,9	139/16,8	148/51,4	100	106 [10,7]	
2000	125	36,2	96/4,0	54/16,5	200/18,4	157/14,5	174/46,6	100	108 [13,8]	
2006	147	41,1	79/2,8	49/12,6	315/24,9	182/14,4	197/45,3	100	113 [15,4]	
År	Indpendling til Faxe Kommune, 2008-2019. Index: 2008=100									Total befolkning
	Samlet indpendling		Indpendledes beskæftigelse						Beskæftigelsesandel	
	Index	Indpendlingsprocent	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretningsservice m.m.	Offentlige tjenester		
2008	100	36,8	100/1,3	100/25,6	100/10,0	100/21,6	100/11,6	100/29,9	100	100 [14,2]
2014	93	38,7	83/1,7	102/28,1	86/9,3	82/19,0	73/9,1	104/33,1	100	99 [13,3]
2019	109	42,2	127/1,7	93/21,9	99/9,1	91/18,1	101/10,8	141/38,4	100	103 [15,0]

Anm.: Indpendlingsprocent: Procentandel af indpendlere af beskæftigede med arbejdsplads og bopæl i kommunen (dagbefolkning). Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procentandel af beskæftigede indpendlere. Kantet parentes: Procentandel af indpendlere af det samlede folketal.

Haslev Kommune

Mens Haslev Kommunes udpendling gennem den sidste efterkrigstid firedobledes og bragte dens udpendlingsprocent i 1990 op på 46, blev indpendlingen til kommune blot fordoblet, hvorved indpendlingsprocenten alene øgedes til 30 i 1990, og indpendlingens volumen samme år kun svarede til 12 procent af kommunens befolkning. Dette forhold mellem ud- og indpendling svarede til pendlersatellitbykommunernes i hovedstadsmetropolen. Det er udtryk for, at Haslev og dens beliggenhedskommunes hidtidige erhvervsmæssige tiltrækningskraft i den sidste efterkrigstid decimeredes i forhold til det stadig større arbejdskraftsvolumen, som kommunen på samme tid måtte afgive gennem udpendling. Disse erhvervsmæssige forhold og udviklingstræk i Haslev og dens beliggenhedskommune satte sig i gennem i sammensætningen af indpendlingen til kommunen i perioden.

I diametral modsætning til Haslev Kommunes udpendling kom hovedparten af kommunens indpendling i den sidste efterkrigstid fra den del af Østdanmark, der lå udenfor

hovedstadsmetropolen (tabel 9). Et udtryk for, at hovedstadsmetropolen ydede en erhvervsmæssig tiltrækningskraft, der nærmest var usammenlignelig med Haslev og dens beliggenhedskommune, som til gengæld kunne tiltrække et vist arbejdskraftsvolumen fra det øvrige Østdanmark som konsekvens af den forskelligartede erhvervsudvikling i landsdelens enkelte dele.

Tabel 9. Indpendlingens procentvise fordeling på bopælsområder, Haslev og Faxe kommuner 1980-2019.⁶⁰

Bopælsområder	Haslev Kommune 1980-2006						Faxe Kommune, 2008-2019		
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019
Hovedstaden	2,6	3,2	3,9	5,3	7,1	5,4	5,4	5,9	6,2
Køge Bugt	5,8	7,5	8,0	8,4	7,0	8,4	10,5	10,0	11,9
Vestegnen	1,8	2,1	2,4	2,9	5,8	4,9	5,3	5,5	5,5
Nordvestegnen	0,8	0,2	1,0	0,6	1,2	1,6	1,7	2,2	2,2
Nordeggen	0,6	1,1	1,7	1,3	1,2	0,9	1,7	1,6	1,8
RA	3,7	3,0	3,7	5,5	3,8	3,7	0,6	0,7	0,6
FA	0,6	0,4	0,5	0,6	0,5	0,3	0,2	0,2	0,5
Næstved	14,3	16,8	16,2	15,2	16,9	17,1	31,1	30,2	30,2
Ringsted	11,6	12,4	10,5	11,8	9,9	9,4	6,2	5,7	5,4
VA	10,2	4,7	4,9	6,3	6,1	7,1	6,8	8,1	7,3
SA	48,0	48,3	47,2	42,1	40,5	41,2	30,5	29,9	28,4
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Anm.: RA: Områder i tidligere Roskilde Amtskommune uden for købstadsringen: Køge og Roskilde. FA: Områder i tidligere Frederiksborg Amtskommune udenfor købstadsringen: Helsingør, Hillerød og Frederikssund. VA: Tidligere Vestsjælland Amtskommune uden for Ringsted Kommune. SA: Tidligere Storstrøms Amtskommune uden for Næstved Kommune. Mens indpendlingens fordeling på hovedstadsmetropolen og det øvrige Østdanmark er sammenlignelig, er den det ikke direkte for perioden 2008-2019 som følge af 2007-strukturreformens kommunesammenlægninger.

Af periodens indpendling til Haslev Kommune tegnede således den øvrige Storstrøms Amtskommune sig for tæt ved halvdelen. Indpendlingen kom fra en del af Sjælland, der bl.a. omfattede Haslev Kommunes nærmest liggende rurale kommuner og mindre stations- og landevejsbyer, hvis erhvervsmæssige tiltrækningskraft i perioden svækkedes i endnu højre grad end Haslevs. Med de større afstande til den øvrige del af Vestsjællands Amtskommune, hvis købstæder i særlig grad tiltrak udpendling fra de omliggende rurale kommuner, blev indpendlingen til Haslev herfra derimod både mindst og faldende.

Med en henholdsvis stigende og faldende andel udgjorde til gengæld indpendlere fra Næstved og Ringsted den næst- og tredjestørste del af periodens indpendling til Haslev Kommune.

Udviklingen var en følge af: Dels den sidste efterkrigstids nedlukning af større industrivirksomheder i Næstved og den samtidig øgede beskæftigelse på slagteriet i Ringsted. Dels at de to købstæder sammen med Haslev i perioden i endnu højre grad kom til at udgøre et delregionalt pendlerområde, der sammen med den meget betydelige indpendling fra den øvrige del af Storstrøms Amtskommune, bevirkede, at indpendlingen til Haslev fra den del af Østdanmark, der lå udenfor hovedstadsmetropolen, alene reduceredes 84 til 79 procent i løbet af 80'erne.

Erhvervsmæssigt blev indpendlingen til Haslev Kommune i den sidste efterkrigstid kendetegnet af en femdobling af beskæftigede inden for de tjenesteydende erhverv og mere end en tredobling inden for handel. De to erhvervs andel af den samlede indpendling til kommunen øgedes dermed i 1990 til henholdsvis 39 og 14 procent. Med en indpendling, der i perioden alene forøgedes med henholdsvis 58 og 9 procent inden for industri og håndværk og bygge- og anlæg med transport, decimeredes til gengæld disse erhvervs andel af indpendlingen til Haslev til henholdsvis til 32 og 12 procent i 1990.



I 2019 konstaterede DR: "Borgere i Region Sjælland er Danmarksmestre i pendling. I snit pendler de 65 km tur/retur om dagen"⁶¹

Forskydninger i indpendlingens erhvervssammensætning, der førte til, at overordnede og ledende funktionærer og faglærte arbejdere i den sidste efterkrigstid og de første år af 90'erne opnåede en større andel af indpendlingen, mens øvrige funktionærer og ufaglærte arbejdere tilsvarende fik en mindre andel. Som det blev tilfældet for udpendlingen fra Haslev Kommune, kom indpendlingen i forhold til kommunens døgnbefolkning således til i højere grad til at omfatte højere uddannede og lønnede lønmodtagere i form af alle lag af funktionærgruppen og faglærte arbejdere. Indpendlingen kompenserede dermed for det tab af mere kvalificeret arbejdskraft, som den stadig større udpendling af samme grupper påførte private og offentlige virksomheder i Haslev Kommune.

Op gennem 90'erne og frem til 2006 øgedes indpendlingen til Haslev kommune med 37 procent, hvilket dette år forøgede indpendlingsprocenten til 41,7 og indpendlingens omfang således, at den samme år svarede til 15 procent af kommunen befolkning. Da udpendlingen fra Haslev Kommune på samme tid bragte udpendlingsprocenten i nærheden af 60, havde denne i årtierne omkring årtusindeskiftet fortsat en langt mindre erhvervsmæssig tiltrækningskraft set i forhold det arbejdskraftsvolumen, der på samme tid indpendlede til kommune.

Det på trods af, at Haslev Kommunes indpendlingsprocent i årtierne omkring årtusindeskiftet lagde sig over tilsvarende procentsatser i hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer og det øvrige Østdanmark, og at indpendling fra metropolens samtidig kom til at udgøre en noget større andel. Det var en mindre forandring af indpendlingens geografiske sammensætning, der dog ikke ændrede ved, at langt størstedelen, tre fjerdedele, af denne fortsat kom fra det øvrige Østdanmark udenfor hovedstadsmetropolens. Sort set med samme fordeling på de to nærmest liggende købstæder (Næstved og Ringsted) og øvrige Vestsjælland- og Storstrøms amtskommuner og på samme baggrund som i den sidste efterkrigstid.

Tabel 10. Den procentuelle socioøkonomiske sammensætning af døgnbefolkning og indpendling, Haslev og Faxe kommuner, 2000-2019.⁶²

	Haslev Kommune, 2000-2005				Faxe Kommune, 2010-2019					
	2000		2005		2010		2015		2019	
	D	I	D	I	D	I	D	I	D	I
Selvstændige	20,6	3,5	22,4	3,9	23,3	3,5	23,8	3,0	24,1	2,6
Topleder	1,9	3,2	2,1	3,2	2,6	5,7	2,8	6,1	2,7	5,1
Lønmodtager på højniveau	12,2	14,5	13,5	18,9	15,5	25,5	16,1	27,0	15,6	28,7
Lønmodtager på mellemniveau	11,6	16,7	14,1	17,6	7,0	18,9	6,4	13,9	6,5	14,6
Lønmodtager på grundniveau	53,7	62,1	47,9	56,4	51,8	46,3	50,9	50,0	51,1	49,0
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Anm.: D: Døgnbefolkning: Erhvervsbeskæftigede med bopæl og arbejdssted i kommune. I: Indpendling

På nær en meget voldsom vækst i indpendlingen til Haslev Kommune indenfor bygge- og anlæg med transport, der øgede erhvervsgruppens andel af de samlede indpendling til kommunen i 2006 til 25 procent, forstærkedes i årtierne omkring århundredskiftet de tendenser i indpendlingen, der havde kendetegnet den sidste efterkrigstid. Med en forøgelse af indpendlingen inden for tjenesteydende erhverv og handel på henholdsvis 52 og 42 procent opnåede disse erhverv i 2006 en andel på henholdsvis 45 og 14 procent af den samlede indpendling til kommunen. Omvendt faldt indpendlingen inden for industri og håndværk med 46 procent i samme periode, hvorved erhvervets andel af indpendlingen til Haslev Kommune i 2006 blev decimeret til 13 procent. Det var erhvervsmæssige forskydninger, som i perioden øgede indpendlingens andel af lønmodtagere på høj- og mellemniveau og tilsvarende reducerede andelen af sådanne på grundniveau (tabel 10). Indpendlingen kompenserede dermed som i den sidste efterkrigstid fortsat for det tab af mere kvalificeret arbejdskraft, som den stadig større udpending påførte erhvervslivet i Haslev Kommune.

Faxe Kommune

I perioden 2008-2019 forøgedes indpendlingen til Faxe Kommune med 9 procent, hvorved kommunens indpendlingsprocenten øgedes fra 36,8 til 42,2, og dens volumen i 2019 svarede til 15 procent af kommunens befolkning. Et indpendlingsvolumen, som Haslev Kommune allerede havde opnået 13 år før, hvilket tydeliggjorde, at det område som Faxe Kommune omfattede fra 2007 havde et indpendlingsefterslæb.

Selv om indpendlingen til Faxe Kommune fra det øvrige Østdanmark udenfor hovedstadsmetropolen reduceredes en smule i årene 2008-2019, kom denne del af landet fortsat til at udgøre næsten tre fjerdedele af kommunens samlede indpendling fordelt på den øvrige del af tidligere Storstrøms Amtskommune og Næstved som de største udpendingsområder. Af den fjerdedel af Faxe Kommunes indpendling, der kom fra hovedstadsmetropolen, tegnede selve hovedstaden, Køge Bugt-området og Vestegnen sig for hovedparten ligesom tilfældet var i Haslev Kommune i perioden 1980-2005.

Ud over en tilvækst i indpendlingen inden for de tjenesteydende erhverv i årene 2008-2019 på 35 procent, og dermed en forøgelse af erhvervets andel til 49 procent af den samlede indpendling til

Faxe Kommune i 2019, blev kommunens indpendling efter 2008 ikke præget af de samme tendenser, som havde kendetegnet indpendlingen til Haslev Kommune før 2007. I forhold til Haslev Kommune havde Faxe Kommune som helhed en mindre koncentration af virksomheder inden for handel, transport og bygge- og anlæg, men til gengæld stadig betydelige industrivirksomheder: Bl.a. bryggeriet, konfekturfabrikken og kalkbruddet i Faxe by.

Følgelig blev industriindpendlingen i årene 2008-2019 alene reduceret med 9 procent, hvorved industriens andel af indpendlingen til Faxe Kommune fortsat i 2019 udgjorde mere end en femtedel. Tilsvarende blev forskydningerne i indpendlingen indenfor bygge- og anlæg og handel med transport mindre, og udgjorde alene henholdsvis 9 og 18 procent af den samlede indpendling til Faxe Kommune i 2019.

Samlet fik topledere og lønmodtagere på både grund- og højniveau en større andel af indpendlingen til Faxe Kommune i årene 2008-2019 end af kommunens døgnbefolkning. Fraregnet selvstændige udgjorde topledere og lønmodtagere på høj- og mellemniveau i årtierne omkring århundredskiftet både i Haslev Kommune i perioden 1990-2006 og i Faxe Kommune i årene 2008-2019 fortsat en højere andel af indpendlingen end af kommunernes døgnbefolkning, mens det forholdt sig omvendt for lønmodtagere på grundniveau. Som det var tilfældet i Haslev Kommune før 2007 kompenserede indpendling til Faxe Kommune i årene 2008-2019 dermed på samme måde for det tab af mere kvalificeret arbejdskraft, som udpendlingen påførte kommunens erhvervsliv.

Baggrundfaktorer

Selv om indpendlingen til Haslev siden midten af det 20. århundrede efterhånden blev ganske betydelig, kom udpendlingen og navnlig den, der gik til hovedstadsmetropolen, til at udgøre det helt centrale træk ved den midtsjællandske stationsbys pendlingsmønster i perioden. Helt tilsvarende og med samme bagved liggende faktorer, som i stations- og landevejsbyer udenfor hovedstadsmetropolens købstadsring og radiale forstadsbånd. Det var byer, der perioden mistede deres oprindelige funktionalitet, men med udpendlingen fik tilført nye og blev til penderlersatellitbyer.

Ligesom penderlersatellitbyerne var der en række økonomiske forskelle mellem Haslev og hovedstadsmetropolen, som set ud fra et arbejdssteds- og bopælsaspekt fik betydning for udpendlingen fra byens beliggenhedskommune til metropolens område.

Det var økonomiske forskelle, der i perioden blev skabt af den udvikling, som den midtsjællandske stationsby og hovedstadsmetropolen hver især undergik, men som først i den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskiftet førte til en stadig større udpendling fra Haslev i takt med, at metropolens arbejdsmarked bredte sig længere ud på Sjælland, og blev understøttet af den samtidige udbygning af den trafikale infrastruktur.

Arbejdsstedsaspektet

Økonomiske forskelle, der ud fra arbejdsstedsaspektet omfattede forskelligartede beskæftigelses- og indkomstmuligheder i hovedstadsmetropolen og Haslev, var forskelle, som ganske vist også havde gjort sig gældende frem til midten af det 20. århundrede, men som først med metropolens både geografisk og i volumen yderligere ekspanderende arbejdsmarked bidrog til, at denne i århundredets sidste halvdel og efter årtusindeskiftet kunne tiltrække et stadig større arbejdskraftsvolumen fra stadig større dele af Østdanmark.



Jernbanegade i starten af 50'erne. Haslev var endnu ikke præget af afviklingen af byens funktion som stationsby. Forretninger lå side om side fra stationen og helt op til den gamle kirkelandsby. Også i sidegaden Vestergade var billedet det samme.⁶³

Forskelle i beskæftigelsesmuligheder

Først fra hovedstadsmetropolens ydre dele, men siden også fra dens udenfor liggende opland, var forskellene i beskæftigelsesmuligheder voksende. I Haslevs tilfælde blev det samtidig uddybet af, at byen efter midten af århundredet gradvist mistede sin hidtidige funktion som stationsby, på samme tid som hovedstadsmetropolen, trods perioder med krise og stagnation, blev kendetegnet af en meget voldsom erhvervsmæssig vækstdynamik.

Stationsbyens erhvervsudtømning

Gennemgribende forandringer i Haslevs erhvervsgrundlag i 60'erne og særlig i den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskiftet blev dermed afgørende medvirkende faktorer bag både periodens stadig større udpending til særlig hovedstadsmetropolen og stationsbyens forvandling til en pendlersatellitby i metropolens udkant.

Den første efterkrigstid

Forandringerne tog sin begyndelse i løbet af 50'erne i takt med den påbegyndte omstrukturering af den rurale økonomi i form af mekanisering af landbrugsproduktion og med deraf følgende landbrugssammenlægninger og afvandring fra landbruget. Det var en proces, der ikke blot resulterede i, at produktionen på en af Haslevs store industriarbejdspladser, Mejeriet Trifolium, allerede i 1949 var blevet koncentreret på hovedfabrikken på Frederiksberg, men også indledte den gradvise afvikling af den midtsjællandske stationsbys funktion som oplandsby for det rurale område, der hidtil havde strakt sig i en radius på over ti km.

Det var en begyndende afvikling af Haslevs hidtidige byfunktion, der bl.a. manifesterede sig ved, at byens handelsliv i 50'erne blev kendetegnet af en svag beskæftigelsesnedgang, der dog blev opvejet af forøgelse af det samlede antal beskæftigede på tre procent i beliggenhedskommunen (tabel 11). Det var fortrinsvis en følge af den tilsvarende beskæftigelsesforøgelse indenfor for industri og håndværk, der fulgte med etableringen af en række nye industrivirksomheder, der producerede til et regionalt og nationalt marked. Bl.a. firmaet X-beton, som fremstillede betonsten og senere bygningselementer, Mortalin til fabrikations af skadedyrsbekæmpelsesmidler samt omdannelsen af et tidligere værksted til en af Haslevs møbelforretninger til egentlig fabriksproduktion.

Industrielle investeringer, der sammen med et yderligere boligbyggeri efter 40'ernes nedgang, forøgede antallet af beskæftigede indenfor bygge- og anlæg med transport med tre procent. Hvortil føjede sig den byggeaktivitet, der yderligere styrkede erhvervet og fulgte af den begyndende opbygning af den universalistiske velfærdsstat, som i 50'erne i Haslevs beliggenhedskommune resulterede i en forøgelse af beskæftigelsen i de tjenesteydende erhverv på tre procent.

Tabel 11. Antal beskæftigede med arbejdssted og folketal i Haslev og Faxe kommuner, 1950-2019.⁶⁴

	Beskæftigede med arbejdssted i kommunen (dagbefolkning)						Total befolkning	
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge, anlæg og transport	Handel	Tjenesteydende erhverv	Total		
Haslev Kommune, 1950-2006. Index: 1980=100								
1950	131/15,7	122/35,4	97/15,1	103/16,0	41/17,8	76/100	70 [57,7]	
1960	109/13,6	126/37,4	100/16,0	96/15,2	43/17,8	78/100	73 [54,8]	
1970	105/14,9	106/33,9	84/14,6	77/13,1	50/23,5	77/100	85 [40,8]	
1980	100/10,6	100/25,2	100/13,7	100/13,5	100/37,0	100/100	100[43,6]	
1985	82/8,8	90/23,4	83/11,7	95/13,5	112/42,9	97/100	103 [41,2]	
1990	63/6,9	92/24,1	75/10,6	93/13,0	118/45,4	96/100	104 [40,7]	
1995	47/5,6	51/14,4	60/9,4	95/14,7	132/55,9	87/100	106 [39,1]	
2000	44/4,9	60/15,5	96/13,6	105/14,8	133/51,2	96/100	108 [38,9]	
2006	38/4,7	37/11,2	94/15,5	98/15,8	118/52,8	83/100	113 [34,9]	
Faxe Kommune, 2008-2019. Index: 2008=100								
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretnings-service m.m.	Offentlige tjenester	Total	Total befolkning
2008	100/3,8	100/17,5	100/10,0	100/22,9	100/12,6	100/33,2	100	100 [38,6]
2014	87/3,7	91/18,1	86/9,8	84/21,8	85/12,3	91/34,3	88	99 [34,4]
2019	95/3,8	80/14,8	95/9,9	88/21,1	101/13,6	106/36,8	95	103 [35,6]

Anm.: Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procentandel af beskæftigede.

Kantet parentes: Procentandel beskæftigede af det samlede folketal.

Mens 50'erne repræsenterede en fortsat svag stigning i beskæftigelsen, betegnede 60'erne derimod en mere gennemgribende udhuling af Haslevs funktion som oplandsby. I 50'erne var antallet af beskæftigede i beliggenhedskommunens landbrug blevet reduceret med 17 procent og mindskedes i det efterfølgende tiår med yderligere fire procent. Med en tilsvarende befolkningsnedgang ikke blot i Haslevs beliggenhedskommune, men også i de omgivne sognekommuner, der var en del af stationsbyens opland, faldt antallet af beskæftigede inden for handel, industri- og håndværk samt bygge- og anlæg med transport med henholdsvis 20, 18 og 16 procent. Det var en voldsom reduktion i beskæftigelsen inden for Haslevs tre hovederhverv, der alene opvejedes af en forøgelse i beskæftigelsen på 16 procent i de tjenesteydende erhverv, der fulgte med den videre udbygning af den universalistiske velfærdsstat, og dermed alene nedbragte det samlede antal beskæftigede i Haslevs beliggenhedskommune med en procent i løbet af 60'erne.



Afviklingen af Haslevs funktion som stationsby gik hårdt udover detailhandlen både i Jernbanegade og Vestergade. I sidste nævnte forsvandt mange af gadens forretninger, og end ikke marskandiseren i nr. 6 kunne klare den og måtte en gang i 80'erne afholde ophørsudsalg.⁶⁵

Et beskæftigelsestab, der ville have været betydeligt større i fald, hvis Haslev i 60'erne ikke havde fået tilført yderligere regionalt og nationalt producerede industrivirksomheder. Bl.a. Typehusfabrikken O.C.-Huset, Nordisk Bogproduktion, der var et datterselskab af Gyldendal, og emballagefabrikken Haslev Kraftbov, senere Danapak. Det var typer af industrivirksomheder, som Haslev kunne have tiltrukket flere af, såfremt kommunen i 50' og 60'erne havde bidraget til det tilstrækkeligt store boligbyggeri, der svarede til det antal nye medarbejdere, som ville have fulgt, hvis det betydelige antal virksomheder, der forgæves henvendte sig til kommunen om etableringsmuligheder, havde lagt produktionen i byen.

Kortsigtede kommunalpolitiske dispositioner, der sammen med de signifikante ændringer i Haslevs oplandsbetingede erhvervsstruktur, bidrog til, at udpendingen fra beliggenhedskommunen øgedes i 60'erne, og at dens udpendlingsprocent altså nåede 15 i 1970. Mere end 80 procent af udpendingen omfattede fremstillingserhvervet, bygge- og anlæg med transport og handel, og 61 procent orienteredes mod hovedstadsmetropolen.

Den sidste efterkrigstid

Gennem den sidste efterkrigstid forstærkedes i vidt omfang den udhuling af Haslevs funktion som oplandsby, der var blevet stadig mere udtalt i løbet af i 60'erne. Det skete som følge af: Dels en yderligere nedgang i antal beskæftigede i landbruget, der ledsagedes af en reduktion i folketallet i landdistrikterne ikke blot i Haslev Kommune, men også i nabokommunerne. Dels udbygning og specialisering af detailhandlen og senest åbningen af Næstved Storcenter i 1989. De omliggende købstæder overtog en meget betydelig del af Haslevs hidtidige handelsmæssige opland, der rakte udover handel med dagligvarer.



Pølsefabrikation på Haslev Andelssvineslagteri omkring 1960. Med sit betydelige rurale opland blev Haslev Andelssvineslagteri ikke blot en af byens ældste, men også store industrivirksomheder. Koncentrationstendenserne, der fulgte med landbrugets mekanisering i efterkrigstiden førte også til fusioner i slagterisektoren, og dermed til Haslev Andelssvineslagteris endeligt.⁶⁶

Med oplandets mindre efterspørgsel og den samtidige oplandskonkurrence fra de omliggende købstæder nedlagdes mange af Haslevs håndværksvirksomheder med tilknytning til detailudsalg i byens forretningsgader: Væverier og maskin- og cementvarefabrikker. Hertil føjede sig, at byens industri, der producerede til det regionale, nationale og internationale marked, udsattes for konkurrence fra større enheder eller udlandet. Allerede i 1966 lukkede byens orgelfabrik, og 1969 fusioneredes Haslev Andelssvineslagteri med Forenede Sjællandske Slagterier, der dog fortsatte med leverpostejproduktion i byen indtil 1983. Der er tale om nedlukninger, der i perioden ledsagedes af afvikling af en række af de industrivirksomheder, som var blevet etableret i Haslev i den første efterkrigstid og omfattede X-beton, Danapak og byens store møbelfabrik, og bidrog til at antallet af beskæftigede indenfor fremstillingserhvervet i den sidste efterkrigstid reduceredes med yderligere 13 procent.

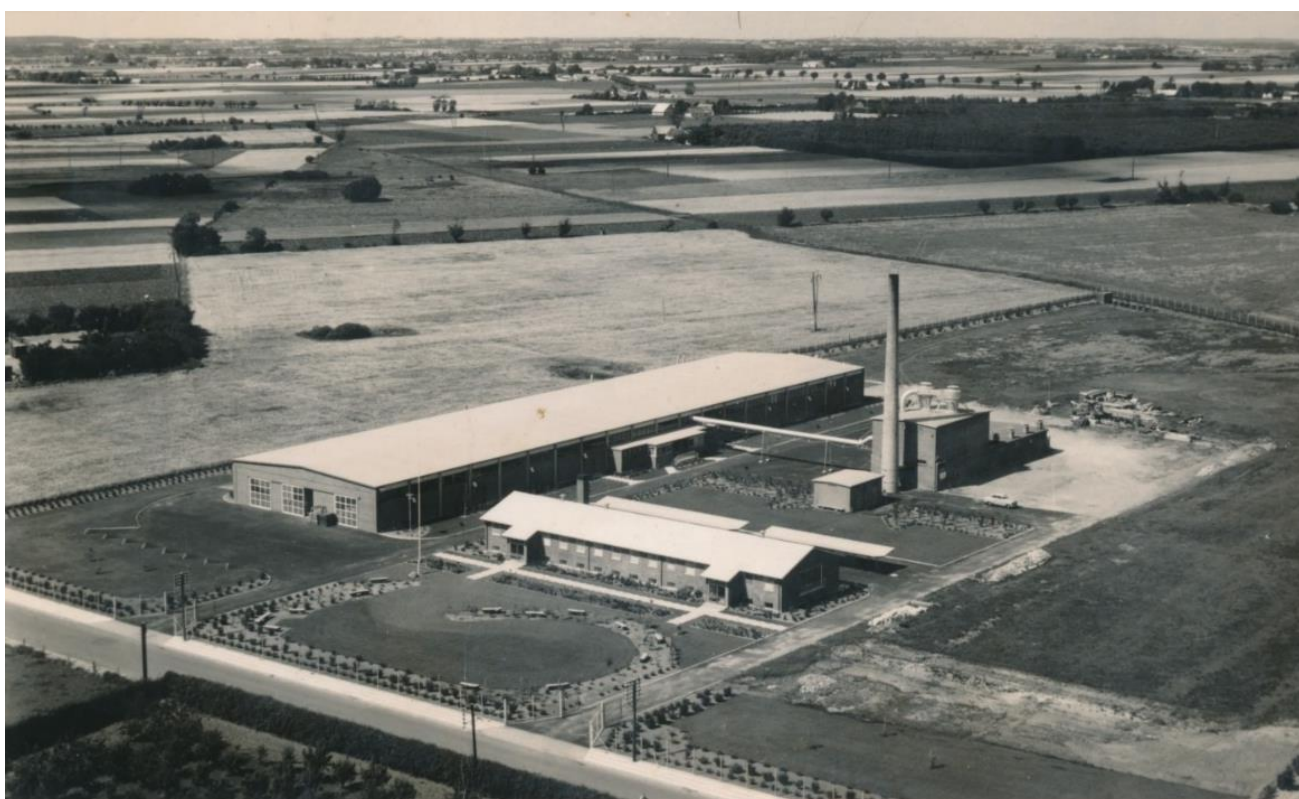
Selv om Haslev i den sidste efterkrigstid, som følge af forvandlingen til en af hovedstadsmetropolens pendlersatellitby, opnåede en befolkningstilvækst på 40 procent og beliggenhedskommunen en tilsvarende vækst på 22 procent, fik byens begyndende afindustrialisering og stærkt svækkede position som oplandsby altså også konsekvenser for dens to øvrige hovederhverv. Antallet af beskæftigede indenfor bygge- og anlæg med transport reduceredes således i perioden med 25 procent, og skønt handel samtidig kunne opvise en beskæftigelsestilvækst på 20 procent, var det ikke nok til at bringe erhvervets andel af beskæftigede tilbage på samme niveau som i den første efterkrigstid.

Sammen med den betydelige og generelle vækst i beskæftigelsen indenfor de tjenesteydende erhverv, der i særlig grad var betinget af velfærdsstatens udbygning, bidrog den sidste efterkrigstids udhuling af Haslevs hidtidige erhvervsgrundlag således til periodens meget kraftigt stigende udpending fra byens

beliggenhedskommune, der i 1990 opnåede en udpendlingsprocent på førnævnte 45,8. Det var en udpendling, der i perioden blev særlig stærk indenfor handel, meget betydelig for så vidt bygge- og anlæg med transport samt industri og håndværk, men relativt mindre indenfor de tjenesteydende erhverv. En udpendling hvoraf 63 procent i 1990 rettede sig mod hovedstadsmetropolen og samme år var fordelt med 24, 19, 17 og 39 procent indenfor henholdsvis industri- og håndværk, bygge- og anlæg med transport, handel samt tjenesteydende erhverv.

Årtierne omkring årtusindeskiftet

Udhuling af Haslevs hidtidige erhvervsgrundlag i den sidste efterkrigstid blev en endnu mere udtalt udviklingstendens i årtierne omkring årtusindeskiftet. Haslev blev næsten fuldstændig afindustrialiseret. Det skyldtes både den internationale konkurrence som industrien som helhed udsattes for som følge af periodens globalisering, og den deraf følgende samtidige koncentration af stadig mere specialiserede industriproduktion i hovedstadsmetropolen og de større byer. På nær tilbageværende Mortalin og større håndsværkbaserede produktionsvirksomheder, forsvandt Haslevs resterende industrier og særlig lukningen af møbelfabrikken, O.C.-Huset, Nordisk Bogproduktion og den tilbageværende produktionsvirksomhed, der havde fundet sted i Trifoliums gamle fabriksbygninger, repræsenterede byens industrielle afvikling. En nærmest fuldstændig afindustrialisering, der bidrog til, at antallet af beskæftigede i fremstillingserhvervs reduceredes med 60 procent i Haslev Kommune i perioden 1990-2006 og 20 procent i Faxe Kommune i årene 2008-2019. Med det resultat at alene 11 og 15 procent var beskæftiget indenfor industri- og håndværk i henholdsvis Haslev Kommune i 2006 og Faxe Kommune i 2019.

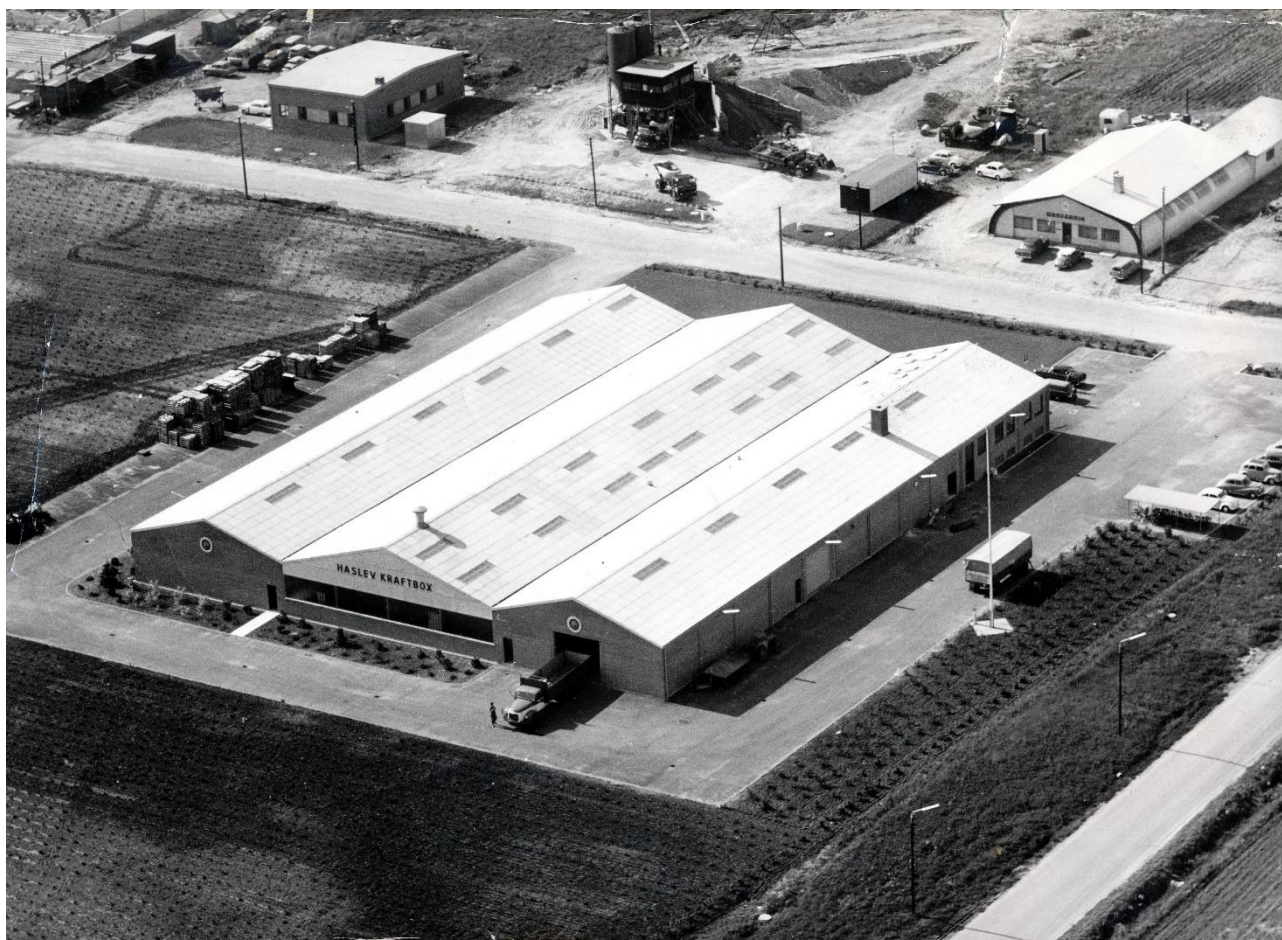


Christian Jensens Møbelfabrik i starten af 60'erne og inden den store udvidelse senere i årtier. Virksomheden var af en af de talrige, der i den første efterkrigstid slog sig op på forskellige former for hjemmemarkedsorienteret forbrugsvareproduktion. Med dens efterfølgende lukning mistede Haslev en af sine store industriarbejdspladser.⁶⁷

Udover en vis stigning i antal beskæftigede indenfor for lager- og logistikvirksomhed, som fulgte af Nordisk Bogproduktions omstilling til oplagring og distribution af bogmaterialer, hvilket indgik i beskæftigelsesopgørelsen indenfor transporterhvervet, førte Haslevs endelige afindustrialisering og byens

og beliggenhedskommunens nu mere afdæmpede befolkningsmæssige tilvækst i årtierne omkring årtusindeskiftet til en vis reduktion i antallet af beskæftigede indenfor bygge- og anlæg.

Med periodens samtidige yderlige fald i både antal beskæftigede og folketallet i landdistrikterne og med konkurrencen fra centre og specialforretninger i de omgivende købstæder, decimeredes Haslevs funktion som oplandsby for handel yderlige, når det ikke drejede sig om dagligvarehandlen. Handel fik dermed kun en meget svag merbeskæftigelse i Haslev Kommune i perioden 1990-2006 og sammen med transport et faldende antal beskæftigede i Faxe Kommune i årene 2008-2019.



Emballagefabrikken Haslev Kraftbox i midten af 60'erne. En anden af byens industrier fra den første efterkrigstid, der kun kom til at virke i få årtier.⁶⁸

Havde den kraftige merbeskæftigelse i de tjenesteydende erhverv i den sidste efterkrigstid øget antallet af beskæftigede i Haslev Kommune, bevirkede den mindre vækst i den offentlige sektor i årtierne omkring årtusindeskiftet og nedlæggelsen af Haslev Teknikum i 1999, at perioden 1990-2006 som helhed bød på nulvækst i beskæftigelsen i de tjenesteydende erhverv i Haslev Kommune, og at erhvervet kun opnåede en svag merbeskæftigelse i Faxe Kommune i årene 2008-2019. Med den samtidige samlede faldende beskæftigelse i Haslevs øvrige erhverv bidrog byen til, at antallet af beskæftigede i Haslev Kommune reduceredes med 14 procent i perioden 1990-2006 og yderligere med 5 procent i Faxe Kommune i årene 2008-2019.

En erhvervsudvikling, der uundgåeligt medvirkede til, at udpændlingen fra Haslevs beliggenhedskommune i årtierne omkring årtusindeskiftet øgedes betydeligt indenfor bygge- og anlæg, transport, handel og tjenesteydende erhverv, og udpændlingen indenfor industri- og håndværk først udviste vigende tendens i

løbet af 00'erne. Det skete i et sådant omfang, at årtierne omkring årtusindeskiftede kendetegnes af en yderligere vækst i den samlede udpendling fra Haslevs beliggenhedskommune til navnlig hovedstadsmetropolen, der i 2019 tegnede sig for 70 procent af denne, og bragte udpendlingsprocenten i nærheden af 60 i Haslev Kommune allerede i 2006 og i Faxe Kommune i 2019.⁶⁹



Nordisk Bogproduktion blev en af Haslevs helt store industriarbejdspladser fra den første efterkrigstid, men klarede i modsætning til de øvrige industrivirksomheder skærene helt frem til 2003. Herefter omdannet til boglager- og distribution, hvorved der opnåedes en vis tilvækst i Haslevs transport-, lager- og logistikvirksomhed. I 2021 lukkede også denne virksomhed og dermed en meget betydelig arbejdsplads i byen.⁷⁰

Den ekspanderende hovedstadsmetropol

Mens udhulingen af Haslevs hidtidige erhvervsgrundlag som stationsby og den samtidige afvikling af den første efterkrigstids nyetablerede industrivirksomheder blev stærkt medvirkende push-faktorer bag udpendlingen i de sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet, bidrog hovedstadsmetropolens fortsat kraftige erhvervmæssige vækstdynamik siden midten af det 20. århundrede til, at denne udgjorde en meget stærk pull-faktor i forhold til, at langt over halvdelen af udpendlingen fra Haslev i stadig større omfang orienteredes mod metropolens forskellige dele.

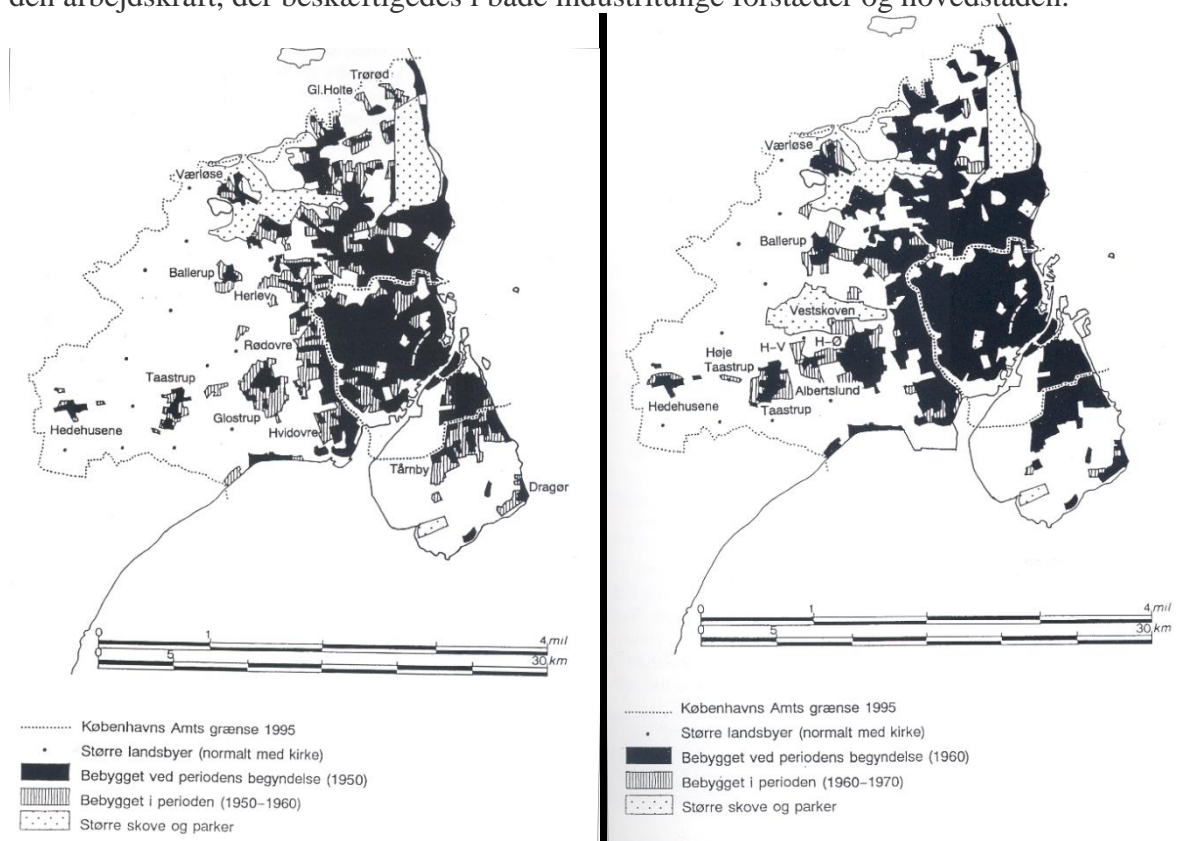
Hovedstadsmetropolens udbygning

Med den første efterkrigstids fornyede industrielle opsving og øvrige vækst i byerhvervene blev hovedstadsmetropolens således kendetegnet af en særdeles kraftig økonomisk ekspansion, og den udbyggedes i et sådant omfang, at den i 1970 nåede et samlet folketal på over 1,7 mio., svarende til 35 procent af landets befolkning, og omfattede selve hovedstaden og Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner.

Centrale udviklingstræk. Som følge af hovedstadens udfyldning og fortætning og de ulemper, der dermed opstod her, lokaliserede kapitalen industriinvesteringer til der, hvor fordelene nu var størst:

De resterende friarealer i de ældre koncentriske forstæder, der fik en endnu større udbredelse, og til hovedparten af de nye forstæder, som fra det ældre forstadslag bredte sig som lange radiale bybånd, der længst ude smeltede sammen med den omliggende ring af købstæder.

Forstadsdannelserne opslugede en del af hovedstadens befolkning, og for hovedpartens vedkommende fik de en stadig større koncentration af fremstillingsvirksomheder. Dog på nær en mindre del af forstæderne (navnlig de ældre), hvor høje jordpriser ikke var tillokkende for industriinvesteringer. Disse forstæder forblev eller blev dermed i større eller mindre grad boligbyer for den arbejdskraft, der beskæftigedes i både industritunge forstæder og hovedstaden.



Bebyggelse i hovedstaden og Københavns Amtskommune 1950-1970. Til venstre: 1950-1960. Til højre: 1960-1970.⁷¹

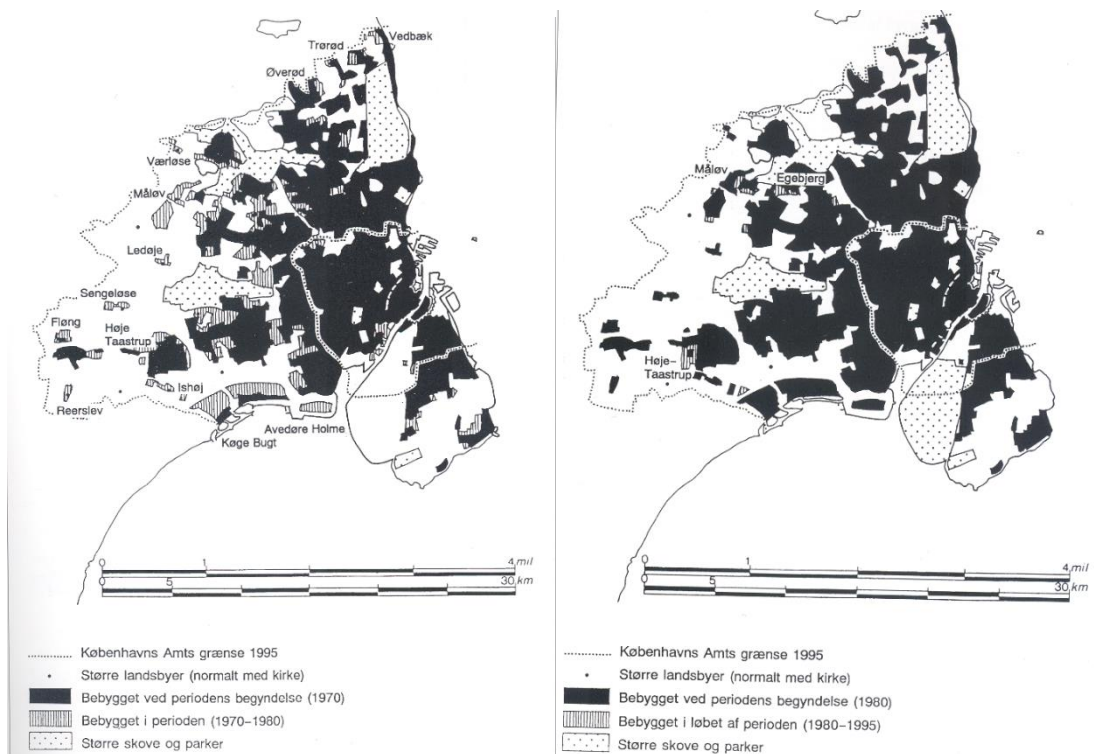
I hovedstadens område så kapitalen samtidig i stigende grad fordele ved at udvide de servicemæssige og administrative investeringer. I takt med hovedstadens afindustrialisering og affolkning konverteredes den således i stadig større omfang til at varetage de servicemæssige og administrative funktioner som centralby i hovedstadsmetropolen. Funktioner, der fortsat var rammesættende for investeringer, vareproduktion, arbejdskraftanvendelse og privat og offentlig service, ikke blot i hovedstadsmetropolens periferi af forstæder, men også på landsplan.

Op gennem den første efterkrigstid udvidedes hovedstadsmetropolen efterhånden til også at omfatte byenheder i dens ydre dele, der med bolig- og industriområder kom til at indgå i en periferirelation i forhold til både centralbyen og forstadsområderne. Disse ydre deles tidligere stations- og landsbyer fik karakter af pendlersatellitbyer, der med overvejende boligbebyggelser leverede arbejdskraft til de indre dele af hovedstadsmetropolen eller til byerne i områdets købstadsring. Disse blev ganske vist lokale oplandsbyer for pendlersatellitbyerne og sommerhusbyer, der i hovedstadsmetropolens udkant blev fritidsbosætningsområder for metropolbefolkningen, men de orienteredes samtidig i stadig større grad mod den mere centrale del af metropolen. Dels som leverandør af arbejdskraft til

denne, dels som industrilokaliseringsområder, idet kapitalen efterhånden så større fordele ved at placere industriinvesteringerne hertil, hvor grundpriser og arbejds løn var lavere end i de mere centrale dele af metropolten.

Med den udvikling, som hovedstadsmetropolten undergik som en byregion i den første efterkrigstid, kom den til at omfatte seks forskelligartede byenheder:

- Dels centralbyen (hele hovedstaden: København-Frederiksberg) med dens overvejende serviceproduktionsgrundlag
- Dels boligforstæder særlig på Nordeggen
- Dels industri- og boligforstæder på Nordvest- og Vestegnen og ved Køge Bugt
- Dels byer i købstadsringen, som omfattede bolig- og industriområder, og samtidig fungerede som oplandsbyer for metropolens yderområde, der samtidig blev integreret i metropolten med:
- Dels pendlersatellitbyer
- Dels sommerhusbyer



Bebyggelse i hovedstaden og Københavns Amtskommune 1970-1995. Til venstre: 1970-1980. Til højre: 1980-1990.⁷²

Med den sidste efterkrigstids tilbagevendende økonomiske krise kom hovedstadsmetropolten ind i en stagnationsperiode, som bl.a. bevirkede, at dens folketal reduceredes med to procent uden dog at komme under 1,7 mio. Trods denne stagnation, fortsatte de forandringer i metropolens udvikling som en byregion, der havde taget sin begyndelse i den første efterkrigstid.

Som følge af den bebyggelsesmæssige opfyldning med bolig- og industriområder i de indre forstæder i Københavns Amtskommune lokaliserede kapitalkræfterne periodens industriinvesteringer i videre omfang til de ydre radiale forstadsbånd og købstadsringen i Frederiksberg og Roskilde amtskommuner, hvor der var større ubebyggede friarealer.

I takt med hovedstadens endnu kraftigere afindustrialisering koncentreredes på samme tid investeringerne i administrativ og servicemæssig virksomhed derimod hertil.

Hele hovedstadens område fik dermed i endnu højere grad erhvervmæssig karakter af hovedstadsmetropolens centralby, hvis folketal samtidig reduceredes med 205.000 indbyggere. Det svarede til et fald i befolkningsmængden siden 1970 på 30 procent, og var en udløber af yderligere udflytning af navnlig unge og yngre til den øvrige del af metropolens, et stigende fødselsunderskud og et større volumen af ældre over 65 år.

En udflytning fra centralbyen, der sammen med tilflytning fra provinsen og udlandet, udgjorde grundlaget for, at folketallet i Frederiksberg og Roskilde amtskommuner i den sidste efterkrigstid øgedes med mere end en tredjedel, at tilbagegangen i hovedstadsmetropolens samlede befolkningsvolumen dermed blev beskeden, og at der i de ydre forstadsbånd, købstadsringen og pendlersatellitbyer opstod store nye boligområder. Med periodens vigende vækst i reallønninger standsedes derimod sommerhusbyernes udbredelse i metropolens yderste udkant.⁷³

Metropolpendling. Hovedstadsmetropolens karakter af en byregion, der understøttedes af yderligere myndighedsfrembragte regionale rammebetingelser⁷⁴, og hvis byenheder i stadig højere grad interagerede med realkapital, varer og tjenester, satte sig i den første efterkrigstid også igennem i form af en forøget arbejdskraftpendling (tabel 4). Ud over en stadig større stigning ud- og indpendling mellem samtlige af hovedstadsmetropolens byenheder, kendetegnedes perioden af, at pendlingen kom til at omfatte alle dele af det stærkt udvidede forstadsområde, hvor pendlingsprocenterne nåede over 60.

En tilvækst i forstadspendlingen, der fulgte af en øget pendling både mellem forstæderne og til og fra København, hvis udpendling i perioden samtidig forøgedes. En følge af periodens udflytning af industriarbejdspladser fra hovedstaden til forstæderne, der samtidig sugede en så betydelig del af dens erhvervsaktive befolkning til sig, at det på samme tid øgede indpendlingen til hovedstaden. En tendens, der også omfattede Frederiksberg, hvis ind- og udpendling først og fremmest fortsat orienteredes mod København som følge af byens fortsatte integration i den samlede hovedstad.

Tabel 12. Erhvervsbeskæftigede, hovedstaden og indre forstæder, 1950-1970. Index: 1950=100⁷⁵

	1950		1960		1970	
	Hovedstaden	Indre forstæder	Hovedstaden	Indre forstæder	Hovedstaden	Indre forstæder
Landbrug m.m.	100	100	64	73	50/0,2	63
Industri og håndværk	100	100	85	163	53	187
Handel og omsætning	100	100	80	176	57	213
Transport	100	100	95	190	54	205
Tjenesteydende erhverv	100	100	97	219	70	318
Befolkningstal	100	100	94	155	82	199
Antal beskæftigede	100	100	86	172	58	221

Ud over den yderligere forstærkede pendling i selve hovedstaden og de stadig større forstadsområder, bredte dette fænomen sig til hovedstadsmetropolens yderområder. Mens den uden omliggende købstadsring i midten af det 20. århundrede fortsat var oplandsbyer for hver sit rurale

opland, blev disse i efterkrigstiden bebyggelses-, arbejdskrafts- og erhvervsmæssigt en del af metropolen. Selv om købstadsringen fortsat i perioden bevarede denne lokalfunktion, øgedes pendlingen herfra og blev så markant, at den i 1970 kom til at omfatte over 30 procent af den dér henholdsvis bosiddende og beskæftigede befolkning. Pendlingens inddragelse af de stedlige mindre byer i hovedstadsmetropolens arbejdskraftsopland blev særlig markant udenfor købstadsringen.

Tabel 13. Folketal, hovedstadsmetropol, 1950-1990. Index: 1950=100.⁷⁶

	1950	1970	1980	1990
Hovedstadsmetropol	100	142	141	138
Pendlersatellitbyer	100	176	255	259

Det var ældre stations-, landevejs- og landsbyer, hvis hidtidige funktion var under afvikling, men som allerede i 1970 havde opnået en udpendlingsprocent på over 50. Det var sket i kraft af den befolknings- og erhvervsmæssige tilvækst i købstadsringens byer, og i særlig grad i kraft af den vækstdynamik, der på alle erhvervsområder kendetegnede forstæderne. Det var meget betydelige beskæftigelsesmuligheder, som hovedstaden, trods industri- og befolkningsudflytning, stadig bød på (tabel 12).

Regionsøkonomiske forskelle, der på en og samme tid ikke blot skabte bedre indkomst- og beskæftigelsesmuligheder, men også både højere priser på ejerboligmarkedet og en højre grad af urbanitet i købstadsringen og hovedstadsmetropolens centrale del end i stations-, landevejs- og landsbyerne i metropolens åbne opland. Afgørende forudsætninger for disses byers transformation til pendlersatellitbyer, og at deres folketal i perioden 1950-1970 øgedes med 76 procent, mens hovedstadsmetropol som helhed alene fik en befolkningsmæssig tilvækst på 42 procent (tabel 13). Nye og hurtigt voksende boligbyer for pendlere, som der i den første efterkrigstid dog endnu ikke var skabt forudsætninger for uden for hovedstadsmetropolens område. Medvirkede til, at større stationsbyer (som f.eks. Haslev) i metropolens umiddelbart uden for liggende område, i 1970 fortsat havde en begrænset udpendling.

Tabel 14. Befolkningens erhvervsbeskæftigede, hovedstaden og Københavns Amtskommune, 1970-1990. Index: 1970=100⁷⁷

	1970		1980		1990	
	Hovedstaden	Københavns Amtskommune	Hovedstaden	Københavns Amtskommune	Hovedstaden	Københavns Amtskommune
Landbrug m.m.	100	100	48	70	32	41
Industri og håndværk	100	100	58	66	33	64
Byggeri og transport	100	100	105	90	76	106
Handel og omsætning	100	100	109	118	78	117
Tjenesteydende erhverv	100	100	185	127	181	149
Befolkningstal	100	100	80	102	71	98
Antal beskæftigede	100	100	112	100	85	98

Selv om den sidste efterkrigstid blev præget af tilbagevende kriser og stagnation i hovedstadsmetrolen som helhed, fortsatte de erhvervsmæssige, demografisk og bebyggelsesmæssige strukturforandringer, der havde kendetegnet metropolen i den første efterkrigstid som anført. Trods den industrielle udtynding, navnlig i selve hovedstaden, forblev

erhvervet samtidig betydeligt i både forstæder og i købstadsringen, på samme tid som bygge- og anlæg med transport og handel hér, trods udsving gennem periode, samlet udviste en fortsat tilvækst (tabel 14). Særlig tydelig blev beskæftigelsesudviklingen inden for de tjenesteydende erhverv, der navnlig i selve hovedstaden udviste en meget udtalt tilvækst.

Erhvervsmæssige forskydninger og deraf følgende demografiske forandringer forøgede markant ud- og indpendlingsprocenterne i samtlige dele af hovedstadsmetropolen. For pendlersatellitbyerne blev resultatet, at de efterhånden nærmede sig forstædernes meget høje udpendlingsprocent, på samme tid som indpendlingsprocent til disse byer forblev den laveste i hovedstadsmetropolen. Det var en følge af, at metropolens centrale dele og købstadsring i endnu højere grad kunne tiltrække med højere indkomster og bedre beskæftigelsesmuligheder. Samtidig med at pendlersatellitbyernes hidtidige lokale erhvervsgrundlag udhuledes yderligere, og priserne på ejerboliger og urbaniteten hér fortsat placerede sig langt under niveauet i hovedstadsmetropolens mere centrale dele.

Det blev en udvikling, hvis afgørende drivkræfter bag pendlersatellitbyernes fortsat kraftigt stigende folketal i den sidste efterkrigstid førte til yderligere funktionel integration i hovedstadsmetropolen. En integration, der understøttedes af den buket af yderligere rammebetingelser for hele hovedstadsmetropolens funktion som en byregion, som Hovedstadsrådet samtidig tilvejebragte i perioden.⁷⁸

Selv om området umiddelbart uden for hovedstadsmetropolen ikke omfattedes af disse rammebetingelser eller regionsadministrativt blev forbundet med metropolen, integreredes områdets stations- og landevejsbyer, og dermed også stationsbyen Haslev, gennem den sidste efterkrigstids stadig større udpendling til metropolen. Funktionelt blev de til pendlersatellitbyer på samme måde og på basis af samme bagvedliggende faktorer som det skete for hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, der i den første efterkrigstid havde fået denne bymæssige funktionalitet og i den sidste efterkrigstid yderligere befæstede denne.

I tilfældet Haslev skete det som følge af de særlige beskæftigelsesmuligheder indenfor industri- og håndværk, handel og bygge- og anlæg med transport, som hovedstadsmetropolen bød på i takt med, at stationsbyens hidtidige erhvervsgrundlag udhuledes på samme tid. I den sidste efterkrigstid øgedes således Haslevs Kommunes udpendling inden for industri og håndværk og bygge- og anlæg med henholdsvis 120 og 173 procent, mens kommunen inden for samme erhverv kun kunne tiltrække en indpendling, der i perioden alene fik en tilvækst på henholdsvis 58 og 9 procent (tabel 1 og 8). Inden for handel blev forskellene endnu mere markante, idet erhvervets udpendling fra Haslev Kommune seksdobledes, mens den tilsvarende indpendling blot tredobledes.⁷⁹

Mens den sidste efterkrigstids indpendling til Haslev Kommune i højere grad omfattede fag- og ufaglærte arbejdere, opsugede hovedstadsmetropolen til gengæld kommunens højere lønnede og kvalificerede arbejdskraft, idet alle lag fra funktionærgruppen opnåede en større andel af dennes udpendling end af dens indpendling (tabel 6). En udpendling som på samme tid i stigende grad orienterede sig mod hovedstadsmetropolens forstæder og særlig dem i Køge Bugt-området og på Vestegnen (tabel 2). En følge af selve hovedstadens afindustrialisering og de flere beskæftigelsesmuligheder, som hovedstadsmetropolens forstadsområder bød på.⁸⁰

Hovedstadsmetropolens forandring

Et samspil mellem internationale økonomiske faktorer, Øresundsregions store trafik anlæg og særlig hovedstadens trafikale opgradering og massive byomdannelser medvirkede til, at hovedstadsmetropolen i

årtierne omkring årtusindeskiftet på ny kom ind i en mere stabil vækstperiode og befæstede sin position som landets suverænt største byregion.

Centrale udviklingstræk. For den stærkt eksportorienterede og importfølsomme danske industriproduktion fik periodens globale økonomiske forandringer og den samtidige teknologiske udvikling betydelige konsekvenser. Den informationsteknologiske eksplosion førte til effektiviseringer og koncentrationstendenser, samtidig med at en del af dansk industri bukkede under for den globale konkurrence, opkøbtes af udenlandske koncerner eller blev flyttet til lavtlønsområderne i den tredje verden eller Østeuropa. I 90'erne og i det nye årtusindes årtier fortsatte faldet i antallet af virksomheder og beskæftigede i dansk industri, der nåede ned på godt 15 procent af landets samlede arbejdsstyrke.

Til gengæld tilpassedes den tilbageværende og endnu betydelige industri på forskellig måde til de forandrede vilkår, samtidig med at de tjenesteydende erhverv tegnede sig for en stadig større vækst. Delvis i form af en vis vækst i den offentlige sektor, men navnlig som følge af en betydelig stigning i beskæftigelsen og i antallet af virksomheder inden for erhvervsorienteret servicevirksomhed og -produktion.

Med den informationsteknologiske revolution inden for både vare- og serviceproduktion, produktionens specialisering og en stadig mere kompleks og internationaliseret økonomi, blev IT, knowhow og forskning nye vigtige produktionsfaktorer. Det åbnede for store investeringer i erhvervsrettet serviceproduktion så som: Handel, omsætning, IT-udvikling og -drift, kommunikationstjenester, organisationsudvikling, interessevaretagelse, medie- og reklametjenester, forskning, finans- og markedsorienteret virksomhed, privat service og konsulent- og rådgivningstjenester.

Tabel 15. Antal beskæftigede med arbejdssted og folketal i hovedstadsmetropolen, 1993-2019.

	Beskæftigede								Total befolkning
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel	Transport og post/tele	Forretnings-service m.m.	Offentlige tjenester	Total	
Med arbejdssted i hovedstadsmetropolen (dagbefolkning), 1993-2006. Index: 1993=100									
1993	100/1,0	100/13,3	100/5,3	100/18,8	100/8,1	100/15,5	100/38,0	100/100	100 [52,6]
2000	87/0,8	89/10,8	124/5,7	111/19,1	107/7,9	126/18,1	107/37,6	109/100	104 [55,1]
2006	79/0,7	75/9,1	124/5,6	109/18,6	99/7,3	142/20,3	110/38,4	110/100	107 [54,3]
Med arbejdssted i hovedstadsmetropolen (dagbefolkning), 2008-2019. Index: 2008=100									
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretnings-service m.m.	Offentlige tjenester	Total	Total befolkning	
2008	100/0,5	100/7,7	100/5,3	100/21,3	100/30,0	100/35,2	100/100	100 [51,7]	
2014	87/0,4	88/6,8	90/4,9	96/20,4	105/31,4	101/36,1	99/100	103 [48,3]	
2019	86/0,4	96/6,8	104/5,0	102/19,6	121/33,3	106/34,9	109/100	112 [49,3]	

Anm.: Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procent andel af beskæftigede. Kantet parentes: Procentandel beskæftigede af det samlede folketal.

De meget betydelige økonomiske strukturforandringer, der kom til at kendetegne det danske samfund i årtierne omkring årtusindeskiftet, førte til markante forskydninger mellem landets enkelte dele. I hovedstadsmetropolen fortsatte faldet i industribeskæftigelsen på ny kraftigere end i det øvrige Danmark og nåede i 2019 ned på syv procent af metropolens samlede arbejdsstyrke (tabel 15). Af hovedstadsmetropolens tilbageværende produktionserhverv klarede særligt den specialiserede industri sig. Den var baseret på nye brancher, højteknologi og en veluddannet arbejdskraft, og selv i kriseperioden efter 2008 kunne kemisk-, medicinal-, møbel-, og transportmiddelindustri udvise positive vækstrater i

beskæftigelsen, mens tilbageslaget i samme periode blev mindre inden for metal- og levedsmiddelindustri og produktion af eludstyr. Men det blev væksten i de tjenesteydende erhverv, handel og omsætning, der ikke blot modvirkede tabet af industriarbejdspladser, men også øgede beskæftigelsen mere i hovedstadsmetropolen end i resten af landet, hvorved metropolen på ny kunne tegne sig for en stigende andel af den samlede danske arbejdsstyrke.

Hovedstadsmetropolens koncentration af forskning og knowhow var afgørende for, at væksten inden for den private erhvervsrettede serviceproduktion og offentlig virksomhed blev særlig stærk her. Det bevirkede, at tæt ved 70 procent i hovedstadsmetropolen i 2019 var beskæftigede inden for disse brancher. Herudover havde størsteparten af hovedsæderne for landets erhvervsvirksomheder og interesseorganisationer fortsat hjemsted i hovedstadsmetropolen, der ud over store amts- og primærkommunalsektorer husede overordnede offentlige institutioner og hovedparten af statens ansatte. Endelig blev hovedstadsmetropolen hjemsted for internationale produktionsvirksomheders skandinaviske eller nordeuropæiske hovedkontorer. Bl.a. for: Nokia, Ferring International Center, fødevarevirksomheden Nestlé, medicinalvirksomheden Nycomed, Gillette, Sony, biotekvirksomheden Biogen, Mercedes Benz, fødevarefirmaet Masterfood, it-virksomheden Dell, Coca-Cola, NNS Financial, it-giganten Oracle, UCB Pharma og medicinalfirma Astelleas. Hovedkontorer der enten nyoprettedes i Skandinavien eller flyttedes til hovedstadsmetropolen fra Nordtyskland, Stockholm og Oslo.

Med dette erhvervspotentiale og som følge af en nettotilvandring fra udlandet vendtes hovedstadsmetropolens befolkningsudvikling på ny efter den sidste efterkrigstids stagnation. Mens Danmark i 90'erne og i det nye årtusindes to første årtier fik en tilvækst i folketallet på 13 procent, kunne hele hovedstadsmetropolen i samme periode notere en befolkningsforøgelse på 23 procent. Herved nåede metropolens samlede folketal tæt ved 2,1 millioner, hvorved metropolen igen kunne tegne sig for en stigende andel af landets samlede befolkning.⁸¹

Metropolpendling. Mens Frederiksbergs særlige pendlingsmønster i forhold til navnlig København stort set forblev af samme karakter i årtierne omkring årtusindeskiftet, førte periodens stærkt forøgede folketal i hovedstaden, der fulgte af dens særlig høje beskæftigelsesmæssige tilvækst, til at ud- og indpendling fra og til København reduceredes (tabel 4). Til gengæld øgedes pendlingen i perioden yderligere i de øvrige dele af hovedstadsmetropolen, som følge af disses befolknings- og erhvervsmæssige efterslæb og gensidig afhængighed i forhold til den stærkt ekspanderende hovedstad.

Tabel 16. Folketal, hovedstadsmetropolen og Danmark, 1990-2006. Index: 1990=100.⁸²

	1990	2000	2006
Hovedstadsmetropolen	100	105	108
Pendlersatellitbyer	100	109	115
Hele landet	100	103	105

Mindst i forstadsområderne og mest købstadsringen, der i perioden efterhånden fik et pendlingsomfang, der nærmede sig forstædernes. Samtidig øgedes udpendlingen fra pendlersatellitbyerne yderligere, mens indpendlingen til disse særlig efter årtusindeskiftet blev langt mindre. Det var en følge af både yderligere udtømmning af de lokale erhvervsmuligheder og forbedrede beskæftigelsesmuligheder og højere indkomster, men også af stærkere stigende ejendomspriser både i købstadsringen og hovedstadsmetropolens mere centrale dele.

Forhold, der ikke blot yderligere forøgede befolkningstilvæksten i hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, men tillige satte sig igennem i de rurale oplande umiddelbart uden for metropolens

område. Her blev tidligere stations- og landevejsbyers funktion yderligere forstærkede som pendlersatellitbyer i metropolens periferi (tabel 16). I Haslev skete en betydelig stigning i udpendlingen indenfor for tre af hovederhvervene. Mest udtalt for de tjenesteydende erhverv og handel, hvis udpendling fra Haslev Kommune i årtierne omkring årtusindskiftet forøgedes med mere end to tredjedele og 56 procent, mens de to erhvervs indpendling til kommunen alene fik en tilvækst på henholdsvis 57 og 42 procent på samme tid. Indenfor bygge- og anlæg med transport øgedes udpendlingen i perioden med en fjerdedel, på samme tid som reduktionen i industriudpendlingen alene udgjorde 10 procent, hvilket var signifikant mindre end erhvervets samtidige halvering i indpendlingen til Haslevs beliggenhedskommune.

Tabel 17. Antal beskæftigede med arbejdssted og folketal i hovedstaden, 1993-2019.

	Beskæftigede								Total befolkning
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel	Transport og post/tele	Forretnings-service m.m.	Offentlige tjenester	Total	
Med arbejdssted i hovedstaden (dagbefolkning), 1993-2006. Index: 1993=100									
1993	100/0,2	100/9,0	100/2,6	100/16,4	100/9,3	100/19,4	100/43,1	100/100	100 [62,3]
2000	97/0,2	80/6,8	114/2,7	109/15,8	140/8,5	122/22,4	106/43,6	106/100	106 [62,5]
2006	99/0,2	58/4,8	141/2,1	110/15,7	127/7,9	138/25,2	109/44,1	110/100	108 [62,3]
Med arbejdssted i landsdel: Byen København (dagbefolkning), 2008-2019. Index: 2008=100									
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretnings-service m.m.	Offentlige tjenester	Total	Total befolkning	
2008	100/0,1	100/4,7	100/3,6	100/18,3	100/33,5	100/39,8	100/100	100 [54,8]	
2014	96/0,1	99/4,5	92/3,2	98/17,5	110/35,6	102/39,1	104/100	111 [50,9]	
2019	105/0,1	102/4,7	101/3,1	108/16,8	134/38,1	110/37,2	118/118	122 [53,5]	

Anm.: Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procent andel af beskæftigede. Kantet parentes: Procentandel beskæftigede af det samlede folketal.

Som i den sidste efterkrigstid var der også i årtierne omkring årtusindskiftet en erhvervmæssig sammensætning af udpendlingen fra Haslev Kommune, der også var udtryk for både udtømmningen af Haslev hidtidige erhvervsgrundlag og de beskæftigelsesmuligheder, som hovedstadsmetropolen på samme tid bød på (tabel 17-20). Trods regionale forskelle ydede hovedstadsmetrolens samlede meget kraftige beskæftigelsestilvækst inden for den offentlige og navnlig den private serviceproduktion i sig selv en meget udtalt tiltrækningskraft. De omfattende byomdannelser og infrastrukturelle anlæg i hovedstaden, der var forudsætningen for både dens kraftigt stigende folketal og beskæftigelse inden for dette erhverv, generede samtidig en betydelig forøgelse af beskæftigelsen i bygge- og anlægsektoren i selve hovedstaden og blandt virksomheder, der havde hjemsted ude i forstæderne. Hertil føjede sig yderligere byggeri i den hidtil mindst urbaniserede del af hovedstadsmetropolen, som Roskilde Amtskommune omfattede.

En fortsat urbanisering i denne del af hovedstadsmetropolen, som, på nær i selve hovedstaden, fulgte af den største befolknings- erhvervmæssige tilvækst, der samtidig her forøgede beskæftigelsen inden for handel og transport. Det var erhverv, der med hovedstadens dynamik, selvsagt kom til at udvise en betydelig beskæftigelsesmæssig vækst i alle dele af metropolen. Da transport-, logistik- og lagervirksomhed i perioden i særlig grad lokaliseredes til metropolens forstadsområde, blev transporterhvervet her samtidig kendetegnet af en betydelig forøgelse.

Tabel 18. Antal beskæftigede med arbejdssted og folketal i hovedstadsmetropolen indre forstæder, 1993-2019.

	Beskæftigede								Total befolkning
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel	Transport og post/tele	Forretningsservice m.m.	Offentlige tjenester	Total	
Med arbejdssted i Københavns Amtskommune (dagbefolkning), 1993-2006. Index: 1990=100									
1993	100/0,5	100/15,8	100/6,0	100/21,1	100/8,1	100/14,5	100/34,0	100/100	100 [54,9]
2000	91/0,4	86/12,2	130/7,0	109/21,2	125/9,2	120/17,6	106/32,4	106/100	102 [60,0]
2006	87/0,3	75/10,7	145/7,9	103/19,9	119/8,8	135/19,9	107/31,7	107/100	103 [59,1]
Med arbejdssted i Landsdel: Københavns Omegn (dagbefolkning), 2008-2019. Index: 2008=100									
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretningsservice m.m.	Offentlige tjenester	Total	Total befolkning	
2008	100/0,2	100/8,1	100/5,6	100/23,4	100/29,3	100/33,6	100/100	100 [49,4]	
2014	72/0,1	87/6,9	85/5,3	93/22,0	101/37,1	98/28,6	98/100	105 [46,3]	
2019	76/0,1	92/7,2	100/5,7	99/22,0	115/32,0	104/33,0	105/100	109 [49,3]	

Anm.: Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procent andel af beskæftigede. Kantet parentes: Procentandel beskæftigede af det samlede folketal.

Selv om industribeskæftigelsen som helhed decimeredes i hovedstadsmetropolen, fastholdt den en andel af den samlede beskæftigelse på omkring 10 procent uden for hovedstaden og opnåede i årene 2014-2019 på ny en vis tilvækst, der blev mest udtalt i metropolens forstadsområde. For pendlersatellitbyer såvel i som uden for hovedstadsmetropolens område, hvor erhvervsudtømmningen var mest udtalt, bidrog metropolens industri dermed fortsat erhvervsmæssigt til udpendlingen. I Haslev, hvor industri- og håndværk helt op i 00'erne omfattede 15 procent af udpendlingen fra kommunen og sammen med de knapt 40 procent af samme, som bygge- og anlæg, transport samt handel udgjorde, resulterede det i, at udpendlingen til forstæderne ved Køge Bugt og på Vest- og Nordvestegnen øgedes fra 59 procent i 1990 til henholdsvis 63 og 71 procent af udpendlingen fra Haslev Kommune i 2005 og fra Faxe Kommune i 2019.

Tabel 19. Antal beskæftigede med arbejdssted og folketal i Nordsjælland, 1993-2019.

	Beskæftigede								Total befolkning
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel	Transport og post/tele	Forretningsservice m.m.	Offentlige tjenester	Total	
Med arbejdssted i Frederiksborg Amtskommune (dagbefolkning), 1993-2006. Index: 1990=100									
1993	100/2,5	100/15,2	100/6,2	100/19,4	100/4,9	100/11,1	100/40,7	100/100	100 [41,6]
2000	88/2,1	101/14,0	111/6,4	117/21,0	98/4,5	121/12,1	106/39,9	105/100	105 [43,0]
2006	75/1,8	91/10,7	100/7,1	114/20,6	97/3,9	131/13,5	108/39,4	107/100	108 [41,0]
Med arbejdssted i Landsdel Nordsjælland (dagbefolkning), 2008-2019. Index: 2008=100									
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretningsservice m.m.	Offentlige tjenester	Total	Total befolkning	
2008	100/1,0	100/10,9	100/6,3	100/20,9	100/26,8	100/34,1	100/100	100 [49,8]	
2014	93/1,0	86/9,5	86/5,9	96/20,9	98/27,4	98/35,3	96/100	102 [46,9]	
2019	89/0,9	89/9,4	101/6,3	102/20,5	108/28,5	105/34,4	102/100	105 [48,2]	

Anm.: Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procent andel af beskæftigede. Kantet parentes: Procentandel beskæftigede af det samlede folketal.

En geografisk fordeling i hovedstadsmetropolen af udpendlingen fra Haslevs beliggenhedskommune havde taget sin begyndelse i den sidste efterkrigstid. Det bevirkede, at udpendlingen til selve hovedstaden i årtierne omkring årtusindeskiftet reduceredes fra 30 procent i 1990 til 22 procent af udpendlingen til metropolen fra henholdsvis Haslev Kommune i 2005 og Faxe Kommune i 2019.

Trods den meget stærke merbeskæftigelse i hovedstaden var det en følge af, at udpendingen fra Haslevs beliggenhedskommune i højere grad orienterede sig mod andre områder i hovedstadsmetropolen.

I dele af metropolen var det stedlige arbejdsudbud i mange tilfælde på et lavere specialiserings- og kvalifikationsniveau end i selv hovedstaden, der åbenbart stillede højere krav til arbejdskraften end pendingen fra Haslevs beliggenhedskommune kunne honorere. Ikke desto mindre udgjorde funktionærer og lønmodtagere på høj- og mellemniveau i årtierne omkring århundredskiftet fortsat en større andel af udpendingen fra Haslev Kommune, hvis indpendling på samme tid til gengæld havde en større andel af fag- og ufaglærte arbejdere og lønmodtagere på grundniveau.⁸³

Tabel 20. Antal beskæftigede med arbejdssted og folketal på Østsjælland, 1993-2019.

	Beskæftigede								Total befolkning
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel	Transport og post/tele	Forretnings-service m.m.	Offentlige tjenester	Total	
Med arbejdssted i Roskilde Amtskommune (dagbefolkning), 1993-2006. Index: 1993=100									
1993	100/3,4	100/18,8	100/5,8	100/18,6	100/5,8	100/10,4	100/37,2	100/100	100 [38,9]
2000	81/2,5	100/17,2	130/7,1	112/18,6	120/6,2	115/11,3	112/37,1	112/100	104 [42,0]
2006	75/2,2	87/13,8	140/8,0	131/19,1	99/5,9	132/13,0	118/38,0	116/100	109 [41,5]
Med arbejdssted i Landsdel Østsjælland (dagbefolkning), 2008-2019. Index: 2008=100									
	Landbrug	Industri og håndværk	Bygge og anlæg	Handel, transport m.m.	Forretnings-service m.m.	Offentlige tjenester	Total	Total befolkning	
2008	100/1,2	100/9,2	100/7,6	100/23,5	100/26,0	100/32,5	100/100	100 [51,2]	
2014	82/1,1	86/8,3	93/7,1	97/23,6	99/26,3	99/33,6	95/100	103 [47,7]	
2019	81/1,0	87/8,2	104/8,1	107/23,8	103/27,0	105/31,9	104/100	109 [49,3]	

Anm.: Talstørrelse før skråstreg og kantet parentes: Index. Talstørrelse efter skråstreg: Procent andel af beskæftigede. Kantet parentes: Procentandel beskæftigede af det samlede folketal.

Indkomstforskelle

Med de erhvervsmæssige forskelle i såvel sammensætning som volumen, der kendetegnede Haslev og hovedstadsmetropolen ved midten af det 20. århundrede, måtte der allerede på dette tidspunkt have været betydelige forskelle i den gennemsnitlige disponible indkomst i metropolen og den midtsjællandske stationsby.⁸⁴ Forskelle, der under indtryk af udhulingen af Haslevs hidtidige erhvervsgrundlag og hovedstadsmetropolens erhvervsmæssige vækstdynamik i 1987 resulterede i, at den disponible indkomst i hovedstadsmetropolen lå 13-20 procent højere end det lokalområde, som Haslev var en del af (tabel 21).

Sammen med forskellene i beskæftigelsesmulighederne er forskelle i indkomst en yderligere medvirkende push-faktor bag udpendingen fra Haslev, der trods den sidste efterkrigstids krise understøttedes af den pull-faktor, som hovedstadsmetropolens højere indkomstniveau udgjorde på samme tid. Med den fortsatte krise i de sidste år af 80'erne og de første år af 90'erne udjævnedes niveauforskellen mellem den disponible indkomst i Haslevs lokalområde og hovedstadsmetropolen kun marginalt. Forskellene lå i 1994, hvor indkomstspændet var mindst, stadig 10-16 procent højere i metropolen.

Som følge af den yderligere afvikling af Haslevs funktion som stations- og industriby og de samtidig forbedrede konjunkturer fra den sidste del af 90'erne, der i særlig grad kom hovedstadsmetropolen til gode, øgedes indkomstspændet på ny. Det førte i år 2000 til, at den disponible indkomst i metropolen lagde sig 15 til 26 procent højere end i Haslevs lokalområde. På indkomstsiden blev hovedstadsmetropolens, og særligt selve hovedstadens, fornyede vækstperiode

efter 1990, mest markant i det 21. århundredes første to årtier. Mens den disponible indkomst i Haslevs lokalområde i perioden opnåede en vækst på 73 procent, lagde den sig i hovedstadsmetrolen på 75-87 procent. Det resulterede i, at den disponible indkomst i 2019 i hovedstadsmetropolen kom til at ligge 16-31 procent over Haslevs lokalområde. Sammen med de langt flere og mere forskelligartede beskæftigelsesmuligheder i hovedstadsmetropolen blev det en afgørende faktor bag den øgede udpendling fra Haslevs beliggenhedskommune til metropolen i årtierne omkring årtusindeskiftet.

Tabel 21. Gennemsnitlig disponibel indkomst i løbende priser, 1987-2019: Faxe Kommune, hovedstadsmetropolen og Danmark, 1987-2019, Index: 1987=100⁸⁵

År	Faxe Kommune	Hovedstadsmetropolens dele				Danmark
		Byen København	Københavns omegn	Nordsjælland	Østsjælland	
1987	100	100/2,6	100/15,7	100/19,7	100/13,2	100/-2,7
1988	105	105/2,5	105/15,0	104/18,8	106/13,8	106/-1,2
1989	112	109/-0,2	109/14,1	110/17,6	112/12,9	113/-1,2
1990	118	109/-2,3	114/11,1	115/16,6	116/11,2	119/-2,3
1991	122	115/-3,2	117/10,8	120/17,2	121/11,8	124/-2,3
1992	126	119/-3,2	122/11,5	122/16,7	124/11,5	127/-2,1
1993	128	123/-3,1	125/11,1	127/17,2	129/12,2	131/-2,1
1994	139	130/-3,8	134/10,4	135/16,0	138/12,3	140/-1,9
1995	146	135/-4,6	139/10,0	144/18,0	145/12,6	146/-2,8
1996	151	141/-4,4	145/11,3	150/19,1	151/13,0	151/-2,6
1997	156	146/-4,3	152/12,6	160/22,6	162/15,8	157/-2,6
1998	164	153/-4,0	160/12,8	167/21,6	166/14,4	164/-3,2
1999	168	160/-2,4	165/13,2	173/22,7	171/14,8	168/-3,2
2000	173	168/-0,8	173/15,2	182/25,8	179/16,7	174/-3,2
2001	182	174/-2,1	180/13,7	188/23,6	186/15,2	181/-3,6
2002	189	183/-0,7	186/13,9	198/25,0	193/15,2	188/-3,5
2003	194	188/-0,6	192/14,2	201/23,6	199/15,5	195/-2,7
2004	206	198/-1,1	202/13,4	213/23,6	209/14,6	205/-3,2
2005	213	206/-0,7	215/16,7	224/25,9	217/15,4	213/-2,5
2006	219	215/-0,6	216/16,8	232/26,4	223/15,0	220/-3,4
2007	227	219/-1,2	226/15,1	238/25,4	231/15,0	226/-3,5
2008	226	222/0,1	225/14,5	232/22,0	229/13,9	224/-4,1
2009	231	227/0,5	226/13,1	229/19,8	226/10,2	231/-2,9
2010	250	245/0,6	247/14,8	257/23,2	247/11,3	248/-3,2
2011	251	251/2,6	256/17,8	262/25,1	251/13,1	251/-2,7
2012	261	256/4,5	262/15,9	271/24,9	258/12,5	259/-3,6
2013	262	264/1,9	268/16,3	280/28,2	263/14,1	266/-1,1
2014	267	272/4,5	277/20,1	289/29,6	271/14,8	271/-1,0
2015	272	279/5,3	291/23,6	297/30,4	277/15,0	277/-1,0
2016	276	286/6,2	290/21,8	303/31,4	283/15,8	281/-1,0
2017	282	294/6,8	295/20,9	311/31,6	290/15,8	287/-0,9
2018	292	304/6,9	302/19,9	316/29,2	298/15,7	295/-1,2
2019	300	314/7,5	316/21,9	327/30,7	307/15,8	304/-1,4

Anm: Talstørrelse før skråstreg; Index: 1987=100. Talstørrelser efter skråstreg; Procentuel forskel i forhold til den gennemsnitlige disponible indkomst i Faxe Kommune, hvis udstrækning i tabellen omfatter den i 2007 oprettede kommune med dette navn.

Bopælsaspektet

I den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskiftet blev arbejdsstedsaspektet i forhold til Haslevs stadig større udpendling til hovedstadsmetropolen kendetegnet af en push-pull-relation, hvor færre og mindre beskæftigelsesmuligheder i Haslevs beliggenhedskommune udgjorde en push-

faktor i forhold den pull-faktor, som metropolen samtidig repræsenterede i form af langt flere og mere forskelligartede beskæftigelsespotentialer og et samtidig højere indkomstniveau. Relationen blev helt omvendt i forhold til udpendlingens bopælsaspekt.

Med signifikant lavere priser på fast ejendom og en samtidig langt mindre urbanitet i Haslev repræsenterede den midtsjællandske stationsby en stærk pull-faktor i forhold til at bibeholde eller søge bolig i byen på trods af beskæftigelse i hovedstadsmetropolen, mens dennes langt højere boligpriser- og udgifter og stadig mere udtalte urbanitet i henseende til boligvalg udgjorde en væsentlig push-faktor.

Prisgap på ejendomsmarkedet

Særlig forskellene i prisen på enfamiliehuse i Haslev og hovedstadsmetropolen ydede en stærk tilskyndelse til, trods beskæftigelse i metropolen, at bibeholde boligen i stationsbyen eller at tilflytte denne (tabel 8).⁸⁶ Lavere boligpriser- og udgifter muliggjorde enten en udvidelse af det øvrige privatforbrug eller en større og kvalitativt bedre bolig med samme realindkomst.

Med de bymæssige forskelle, der kendetegnede Haslev og hovedstadsmetropolen ved midten af det 20. århundrede, var der allerede på dette tidspunkt betydelige forskelle på gennemsnitsprisen på et enfamiliehus i metropolen og den midtsjællandske stationsby. Forskelle, der under indtryk af udhulingen af Haslev hidtidige erhvervsgrundlag og hovedstadsmetropolens samtidige erhvervmæssige dynamik i efterkrigstiden medførte, at gennemsnitsprisen på et enfamiliehus i 1981 lå tre fjerdedel højere i metropolen end i byer af samme størrelse som Haslev (tabel 22).⁸⁷ Trods den sidste efterkrigstids krise førte den noget større stigning i gennemsnitsprisen på enfamiliehuse i metropolen i forhold til byer af samme befolkningstvolumen som Haslev til en yderlige uddybning af disse forskelle igennem 80'erne og videre ind i de første år af 90'erne.

Tabel 22. Gennemsnitlige ejendomspriser for enfamiliehuse: Byer med 5.000-10.000 indbyggere, hovedstadsmetropolen og Danmark, 1981-1992.⁸⁸

	Hovedstadsmetropolen			Byer med 5.000-10.000 indbyggere	Danmark
	Hovedstads-kommunerne og Københavns Amtskommune	Frederiksborg og Roskilde amtskommuner	Total		
1981	100/85,3	100/65,4	100/74,8	100	100/25,2
1982	89/84,9	88/63,7	88/73,7	88	90/26,6
1983	97/95,6	92/65,9	94/79,3	92	93/30,6
1984	112/107,5	104/72,7	108/87,9	100	104/29,8
1985	132/108,4	125/75,4	128/90,0	118	121/27,6
1986	149/107,4	144/78,1	146/91,3	133	134/26,4
1987	134/100,0	130/72,8	132/85,1	124	124/24,6
1988	132/92,4	130/68,8	131/79,6	127	125/23,4
1989	127/87,6	129/70,8	129/78,9	126	125/24,9
1990	119/83,4	120/70,0	120/74,5	120	115/19,7
1991	124/87,3	121/64,7	123/75,2	122	122/24,6
1992	123/89,8	118/63,0	120/75,6	119	119/23,9

Anm: Talstørrelse før skråstregen: Index: 1981=100. Talstørrelser efter skråstregen: Procentuel forskel i forhold til den gennemsnitlige ejendomspris i byer med 5.000-10.000 indbyggere.

Det havde den konsekvens, at gennemsnitsprisen på et enfamiliehus i hovedstadsmetropolen i 1992 placerede sig 72 procent højere end på Vest- og Sydsjælland (tabel 23).⁸⁹ En forskel der var særlig

udtalt i forhold til hovedstadsmetropolens forstæder, hvor denne androg 85 procent, og mindst i forhold til metropolens østsjællandske del, hvor forskellen udgjorde 58 procent.

Tabel 23. Gennemsnitlige ejendomspriser for enfamiliehuse: Vest- og Sydsjælland, hovedstadsmetropolen og Danmark, 1992-2020⁹⁰

År	Landsdel Vest- og Sydsjælland	Hovedstadsmetropolens dele					Danmark
		Byen København	Københavns omegn	Nordsjælland	Østsjælland	Hovedstads- metropolen	
1992	33	21/65,1	22/85,1	29/77,7	27/57,5	25/71,7	34/22,0
1993	31	20/74,6	21/87,6	24/79,2	25/58,2	23/74,4	31/23,4
1994	36	25/79,7	25/89,7	29/82,1	31/67,1	31/78,5	37/25,0
1995	38	24/75,4	26/94,4	30/83,6	31/63,4	28/77,8	37/25,7
1996	40	28/86,4	30/107,9	34/92,5	37/76,6	32/87,1	42/30,0
1997	43	31/88,7	32/113,3	37/95,5	40/77,4	37/94,9	46/31,3
1998	47	36/103,0	38/118,2	41/98,6	45/81,7	40/96,9	51/32,8
1999	52	41/108,4	42/117,8	47/101,9	48/77,0	45/96,6	54/27,9
2000	54	45/117,5	48/138,6	50/106,9	53/85,4	50/111,1	59/33,5
2001	61	49/113,5	50/125,2	56/107,9	59/86,2	54/104,1	65/30,6
2002	66	54/117,0	52/112,1	61/109,8	61/78,0	57/99,9	66/24,0
2003	70	55/108,1	54/109,8	60/96,5	65/77,2	58/91,1	70/24,4
2004	74	61/115,4	59/116,7	66/99,9	69/77,4	65/99,9	78/30,1
2005	84	75/136,7	72/133,6	77/108,9	78/77,1	77/117,0	83/21,8
2006	100	100/165,7	100/172,8	100/126,9	100/92,2	100/130,3	100/23,5
2007	110	109/162,1	99/148,4	113/133,0	111/95,1	105/120,4	102/15,8
2008	111	99/136,8	91/124,1	102/112,5	107/86,4	100/107,6	108/20,4
2009	98	92/149,9	80/124,5	78/81,6	104/104,4	82/93,8	98/24,5
2010	84	85/140,0	84/143,8	87/109,4	87/78,6	90/119,8	107/39,9
2011	87	87/165,7	86/169,9	88/129,7	88/99,5	91/141,4	105/50,1
2012	83	84/167,1	83/173,6	83/116,7	80/84,6	88/144,9	103/53,8
2013	86	95/190,4	82/159,6	85/159,9	81/78,1	91/141,7	108/54,2
2014	85	96/198,9	88/179,9	86/129,0	87/95,6	93/152,1	113/62,7
2015	92	109/213,9	94/179,4	93/129,7	84/75,3	99/153,1	121/63,6
2016	91	117/238,5	101/200,1	96/139,5	93/96,7	106/166,7	122/65,2
2017	93	126/258,3	105/198,2	101/145,9	96/98,8	111/175,2	127/68,4
2018	104	136/244,6	113/195,3	102/121,3	107/97,2	115/132,7	129/54,0
2019	104	133/238,9	116/205,2	106/122,0	110/103,6	118/160,9	131/56,0
2020	108	146/258,5	120/203,1	113/137,6	120/114,2	125/165,6	136/56,9

Anm: Talstørrelse før skråstregen: Index: 2006=100. Talstørrelser efter skråstreg: Procentuel forskel i forhold til den gennemsnitlige ejendomspris på Vest- og Sydsjælland.

I takt med de forbedrede konjunkturer op gennem 90'erne øgedes prisstigningstakten på enfamiliehuse så meget mere i hovedstadsmetropolen end på Vest- og Sydsjælland, at et sådant hus her blev mere end dobbelt så dyrt end i det øvrige Østdanmark. Mest markant blev forskellen mellem Vest- og Sydsjælland og hovedstadsmetropolens forstæder, hvor prisen på enfamiliehuset i år 2000 placerede sig 139 procent højere end i resten af det østdanske område.

Ud over en signifikant stærkere vækst i gennemsnitsprisen på et enfamiliehus i hovedstadsmetropolen end på Vest- og Sydsjælland, der op gennem det 21. århundredes første to tiår fulgte af metropolens forstærkede erhvervs- og befolkningsmæssige vækst, blev perioden kendetegnet af meget betydelige forskelle i denne gennemsnitspris inden for selve metropolens område. Mens hovedstadsmetropolen som helhed i perioden kunne opvise en stigning i prisen på enfamiliehuse på 150 procent, udgjorde denne ikke mindre end 224 procent i

hovedstadskommunerne, og alene henholdsvis 151, 126 og 127 procent i metropolens forstæder og nord- og østsjællandske dele.

Selv om gennemsnitsprisen på et enfamiliehus på Vest- og Sydsjælland i de to første årtier af det nye årtusinde blev fordoblet, øgedes samme stigningstakt dermed så meget mere i hovedstadsmetropolen, at prisforskellen mellem denne og det øvrige Østdanmark i 2020 kom op på 166 procent. Mest udtalt i forhold til hovedstadskommunerne, hvor gennemsnitsprisen på enfamiliehuset samme år lagde sig 259 procent højere end i det øvrige Østdanmark. Det var noget mindre markant i hovedstadsmetropolens forstæder og nord- og østsjællandske dele, hvor prisen på et enfamiliehus sammen år placerede sig henholdsvis 203, 138 og 114 procent højere end på Vest- og Sydsjælland.

Forskelle i urbanitet

Boligens beliggenhed i rurale omgivelser ydede en særlig tiltrækning fremfor bopæl i metropolen. Signifikante forskelle i gennemsnitsprisen på enfamiliehuse i hovedstadsmetropolen og enfamiliehuse i Haslev udgjorde en afgørende faktor bag udpendling til metropolen, ligesom afgørelsen, om hvorvidt man bibeholdt bopæl i byen eller flyttede, havde betydning.

Målt i befolkningstæthed havde Haslevs beliggenhedskommune i midten af det 20. århundrede en urbanitet, der var tæt ved en tredjedel mindre end landet som helhed og nærmest uden sammenligning med hovedstadsmetropolen og særligt dens mest bebyggede områder: Selve hovedstaden og forstæderne i Københavns Amtskommune (tabel 24).⁹¹

Tabel 24. Befolkningstæthed pr. km²: Haslev Kommune, hovedstadsmetropolen, Danmark, 1950-2006⁹²

År	Haslev Kommune	Hovedstads-metropolen	Hovedstads-kommunerne	Købehavns Amtskommune	Frederiksborg Amtskommune	Roskilde Amtskommune	Danmark
1950	70/100	502/100	9.239/100	595/100	110/100	101/100	100/100
1960	72/103	561/118	8.708/94	924/155	135/123	117/116	107/107
1970	85/121	612/122	7.552/82	1.169/196	193/175	172/170	115/115
1980	99/141	610/121	6.115/66	1.192/200	244/222	226/224	119/119
1990	100/143	598/120	5864/64	1.143/192	253/230	239/237	120/120
2000	107/153	628/125	6.104/66	1.166/196	271/247	260/257	124/124
2006	112/160	641/128	6.208/67	1.176/198	281/255	271/268	124/124

Anm.: Talstørrelse før skråstreg: Antal indbyggere pr. km². Talstørrelse efter skråstreg: Index: 1950=100.

Selv om den betydelige udbygning af Haslev særlig i efterkrigstiden og i mindre grad i årtierne omkring årtusindeskiftet førte til en kraftigere stigning i graden af urbanitet i byens beliggenhedskommune end i hele Danmark, var urbaniteten her i 2006 stadig 10 procent mindre end i landet som helhed. Hovedstadens voldsomme befolkningsnedgang i efterkrigstiden resulterede ganske vist i en reduktion af befolkningstætheden i denne, men førte ikke til en mindre urbanitet i metropolen. Snarere tvært imod.

I hovedstaden gennemførtes i perioden først betydelige saneringer og byfornyelser og senere byomdannelse, men da de fandt sted inden for samme bebyggede område, og efter årtusindeskiftet førte til en på ny stigende befolkningstæthed, skabtes der ikke større frirum i denne del af hovedstadsmetropolen. Samtidig øgedes urbaniteten andre steder i hovedstadsmetropolen i efterkrigstiden og i årtierne omkring årtusindeskiftet. Med det resultat, at urbaniteten i 2006 var 10,5 gange større i forstæderne i Københavns Amtskommune end i Haslevs beliggenhedskommune mod en 8,5 gange større i midten af århundredet. Samme år var urbaniteten henholdsvis blevet 2,5 og 2,4 gange større i Frederiksborg og Roskilde amtskommuner end i Haslevs

beliggenhedskommune. Det udgjorde en voldsom forøgelse af disse dele af hovedstadsmetropolens urbanitet, idet den i midten af det 20. århundrede her alene var 57,1 og 44,3 procent højere end i Haslevs lokalområde.

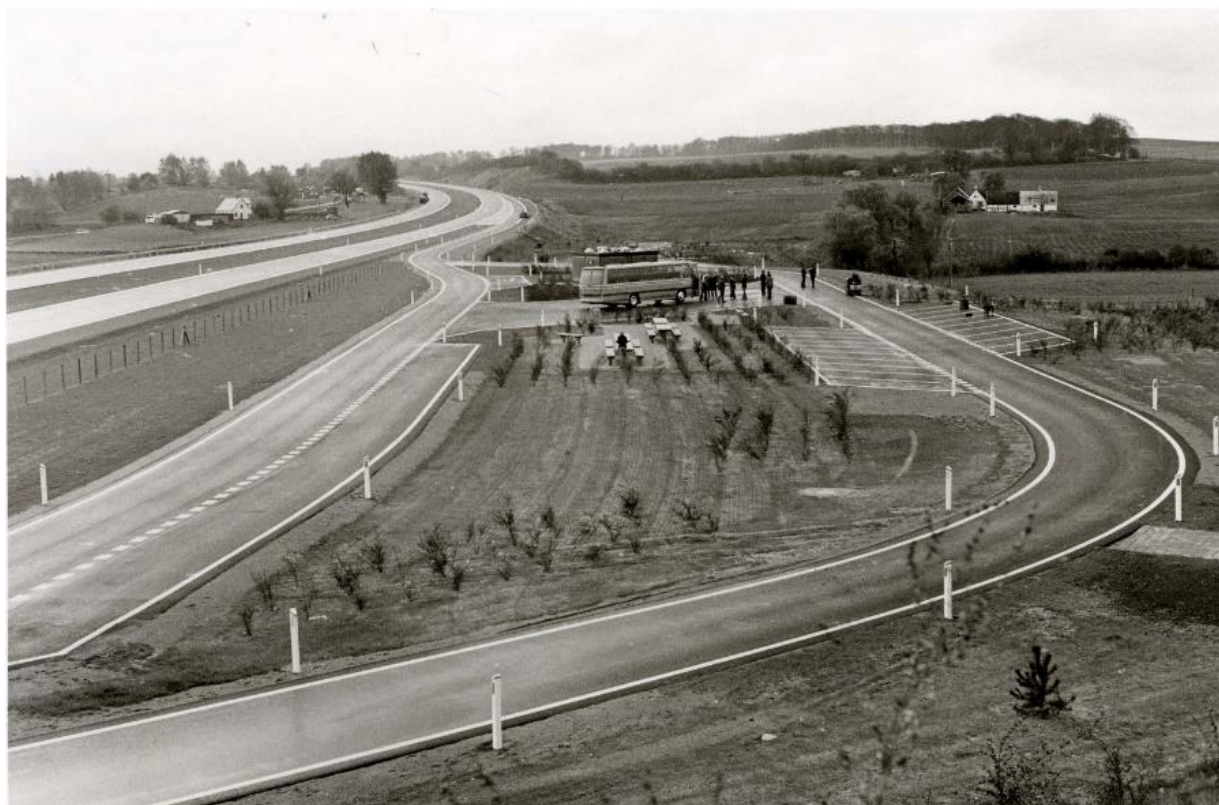


Landskab ved Bregentved 1984.⁹³

Med denne voldsomme forskel i urbanitet måtte valget af en helårsbolig i mere rurale omgivelser, som Haslevs beliggenhedskommune udgjorde, således med al sandsynlighed i perioden have været styret af et motivkompleks, der svarede til det, der på samme tid lå bag erhvervelse af et sommerhus.⁹⁴



Til venstre: Hovedvej A 2 (Vordingborgvej) ved Turebylille i midten af 60'erne.⁹⁵ Til højre: Gl. Køge Landevejs indførelse til Københavns gader i Valby omkring 1960.⁹⁶



Rastepladsen ved Piberhus i 1973 på den del af Sydmotorvejen mellem Dyrehavehus og Rønnede, der var åbnet to år før. Noget nord for rastepladsen udgik fra Sydmotorvejen den nordgående forbindelseslandevej til Haslev, som udlagdes umiddelbart efter.⁹⁷

Med efterkrigstidens forstærkede urbanisering opstod der således et stadig større modsætningsforhold mellem tætbebyggede byområder, der med deres stereotype arbejds- og produktionsformer og mere begrænsede muligheder for lys og luft og adgang til det åbne land adskilte sig fra sommerhuset eller helårsboligen, der i mere fredelige og rolige landlige omgivelser til gengæld ydede en kompensation for og et miljøsift i forhold til urbaniteten. Dermed et mindre urbant fritidsliv, som blev muligt med periodens stadig større arbejdsfri tid, og som i særlig grad tiltrak de befolkningslag, der var henvist til etageboliger.⁹⁸

Tabel 25. Antal personbiler i Danmark, 1950-2020. Index: 1990=100⁹⁹

1950: 7	1955: 13	1960: 27	1965: 48	1970: 68
1975: 81	1980: 85	1985: 94	1990: 100	1995: 105
2000: 116	2005: 120	2010: 133	2015: 150	2020: 163

Infrastrukturens udbygning

I den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet skabte de pull-push-faktorer, som både udgik fra metropolens indpendlingsområde og fra udpendlingsbyen Haslev, en del trafik. En afgørende forudsætning for, at den hastigt voksende udpendling til hovedstadsmetropolens område kunne lade sig gøre, var derfor forbedrede vilkår for pendling over større afstande.

Morvejsanlæg

Selv om den første efterkrigstid blev kendetegnet af en meget voldsom stigning i antallet af personbiler, medvirkede de vejtrafikale forbindelser fra Syd- og Midtsjælland til hovedstadsmetropolens område til periodens beskedne udpendling fra Haslev (tabel 25). Helt frem til slutningen af 60'erne udgjorde hovedlandevej A 2, fra først Gedser og siden også fra Rødby Færge

til København, således den eneste indfaldsvej til hovedstadsmetropolen. Frem til Køge havde den karakter af en tosporet landevej, der som en firesporet ringvej førte gennem de centrale dele af Køge og fortsatte herfra som en tilsvarende vej op gennem Køge Bugt-området.¹⁰⁰ Udover mindre tilstødende biveje, var der fra Gammel Køge Landevej alene tilslutning til metropolens øvrige forstæder ad landevejen mellem Ølby og Tåstrup og den ringvej 3, der i det indre forstadsområde udlagdes i løbet af 50'erne, og i københavnske Valby blev landevejens trafik fordelt videre til hovedstadens forskellige og stærkt trafikerede gennemgående hovedgader.



Den sydgående forbindelseslandevej fra Haslev til Sydmotorvejen ved Ulse set fra luften i 1980.¹⁰¹

En vejtrafik forbindelsesstruktur, der gjorde den over 60 km lange bilpendlingen fra Haslev til de forskellige dele af hovedstadsmetropolen langsommelig og besværlig. Det var en betydelig barriere for udpendlingen, der først blev nedbrudt, da motorvejssystemet i hovedstadsmetropolen og på det øvrige Sjælland opbyggedes fra slutningen af 60'erne og gennem de følgende 30 år.

Udbygningen skete i form af: Dels tre radiale motorveje fra Nordsjælland til de ydre dele af Københavns Kommune og videreførelsen til samme sted af Holbæk- og Køge Bugt-motorvejene. Dels ringmotorvej 3, fra Køge Bugt-motorvejen til Helsingørmotorvejen ved Lyngby og

ringmotorvej 4 fra Køge Bugt-motorvejen til såkaldte Chokoladekrydset i Ballerup, hvorfra motorvejen videreførtes som en bred ringvej til Hillerødmotorvejen ved Bagsværd. Dels Amagermotorvejen i 1988 og dennes forlængelse som Øresundsmotorvejen til lufthavnen i 1997 og til Øresundsbroen i år 2000.

Tabel 26. Antal motorkøretøjer i Danmark og antal motorkøretøjer pr. døgn ved Algestrup på Sydmotorvejen, 1988-2020.

Index: 1990=100¹⁰²

År	Antal personbiler	Døgn trafik på Sydmotorvejen
1988	97	80
1989	99	93
1990	100	100
1995	105	120
2000	116	149
2005	120	180
2010	133	190
2015	150	212
2020	163	250

For pendlertrafikken ad motorvejene fra Vest- og Sydsjælland førte hovedstadsmetropolens motorvejssystem til en langt hurtigere og smidigere fordeling af den stærkt forøgede biltrafik. Specifik for pendlingen fra Haslev indebar åbningen af Køge Bugt-motorvejen og det første stykke af Sydmotorvejen til Dyrehavehus i årene 1969-1972 og sidstnævntes forlængelse til Rønnede i 1974 signifikant forbedrede vilkår for den individuelle pendlertrafik. Hertil føjede sig, at to ældre sognekommunale sidevej fra Haslev umiddelbart efter af Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner udvidedes til meget brede landeveje med afkørslen til Sydmotorvejen i nordlig retning mod hovedstadsmetropolen ved Høsten Torp og i sydlig retning mod det øvrige Sydsjælland ved Ulse.

Trods den sidste efterkrigstids udtalte fald i personbilparkens vækst og noget større tilvækst i årtierne omkring årtusindeskiftet, førte Sydmotorvejens første udlæg og forlængelse fra Rønnede til Sakskøbing i løbet af 80'erne til en stærk forøget trafikmængde særlig på motorvejens nordlige del, der blev en af indfaldsvejene til hovedstadsmetropolen fra det øvrige Østdanmark. Ved trafiktællingsstedet Algestrup, mellem afkørsel 34 Herfølge og 35 Haslev, konstateredes således fra slutningen af 80'erne og frem til 2020 en vækst i antal passerende motorkøretøjer, der langt oversteg tilvæksten personbilparken, og hvortil udpendlingen fra Haslev ydede sit bidrag (tabel 26). Trafikmængden ved tællingsstedet øgedes særlig i de sidste år af 80'erne og gennem 90'erne for først at klinge af i 00'erne og siden igen at blive forøget i det nye århundredes andet tiår.

Regional- og S-tog

Var de vejtrafikale forbindelser mellem Haslev og hovedstadsmetropolen i den første efterkrigstid mindre hensigtsmæssige i forhold til daglig pendling, gjaldt det samme tillige de kollektive trafikforbindelser. Helt frem til starten af 80'erne udgjorde banestrækningen Lille Syd (Næstved-Haslev-Køge-Roskilde) den direkte jernbaneforbindelse til hovedstadsmetropolen. I 50'- og 60'ere var den kun betjent med en særlig afgang i de såkaldte spidstider i dag- og aften timerne og 18 togafgange i døgnnet, da hovedparten af banetrafikken til det sydligste Sjælland og Falster ledtes over Sydbanestrækningen Roskilde-Ringsted-Næstved (tabel 27). Videre rejser fra Roskilde til metropolens mere centrale dele krævede desuden her i de fleste tilfælde skift til gennemgående tog fra Vest-, Nordvest- og Sydbanerne i retning mod København H.



Haslev station 1963 med ankommende persontog mod Næstved med den for DSB-sidebaners klassiske vognsammensætning: En MO-maskine som trækraft og to påhængte personvogne. I baggrunden ses SEAS' store generatorhal og højspændingsområde. I mellemgrunden stationens betydelige godsterræn, som vidner om, at Haslev stadig på dette tidspunkt var en aktiv produktionsby¹⁰³

Fra Køge Station udgik ganske vist DSBs rutebiler til Valby Station i København, men da disse skulle tilbagelægge en ganske lang strækning på Gammel Køge Landevej med mange stop undervejs, var denne mere direkte vej til den indre del af hovedstadsmetropolen mindre attraktiv. Noget bedre blev det, da S-banen i Køge Bugts forstadsbåd etapevis rykkede syd på: Først i 1972 til Vallensbæk og siden i 1976 og 1979 til henholdsvis Hundige og Solrød Strand. Det var slutstationer på Køge Bugt-banen, hvorfra nu Hovedstadsområdets Trafikselskab indsatte hyppige videre busforbindelser til Køge Station og dermed etablerede noget hurtigere forbindelse til Lille Syd.

Selv om toggangen på Lille Syd ikke blev en del af østdanske regionaltogssystem fra 1974, opgraderedes dens drift i den forbindelse med en hyppigere toggang og et materiale, der svarede til regionaltogene.¹⁰⁴ Det var en opgradering af banens betjening, der øgede dens anvendelse i pendlertrafikken, indtil S-banen endelige nåede Køge i 1983. Først med 20-minuttersdrift og siden med 10-minutterdrift. Fordelt med 20-minuttersdrift på henholdsvis stadsende og mere gennemgående S-tog. Med åbningen af S-banen til Køge udvidedes samtidig driften på Lille Syd til to afgang i spidstimerne og 32 togaftange i døgnet i en tillempet fast køreplan med timesdrift i dagtimerne og i 90'erne til tre afgang i spidstimerne og omkring 45 togaftange i døgnet gennem halvtimesdrift i dagtimerne.

Den mest markante styrkelse af strækningens betjening opnåedes først efter årtusindeskiftet med 3-8 afgang i spidstimerne og 62 til 66 togaftange i døgnet opnået gennem halvtimesdrift på de fleste af de trafikbetjente timer i døgnet. Med den successive udvidelse af toggangen på såvel Lille Syd

som S-banen opnåedes hyppigere forbindelse både til S-banens videre forløb til hovedstadsmetropolens centrale dele og til oplandet omkring Roskilde og Vestegnsstationerne øst for. Sammen med den allerede udlagte Sydmotorvej var det markant forbedrede vilkår for den hurtigt voksende udpendling fra Haslev i retning mod hovedstadsmetropolen i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet.¹⁰⁵

Tabel 27. Persontogstrafik på jernbanestrækningen: Næstved-Haslev-Køge, 1997-2019¹⁰⁶

År	Antal tog i spidstimer	Antal tog i døgnet
1967	1	18
1986	2	32
1997	3	46
1998	3	47
1999	3	44
2000	3	54
2001	3	54
2002	5	62
2003	5	62
2004	5	62
2005	2	63
2006	5	62
2007	3	62
2008	3	61
2009	8	66
2010	8	66
2011	8	66
2012	6	65
2016	5	64
2017	5	65
2018	5	63
2019	5	64

Pendlersatellitbyen

Med udhulingen af Haslevs oprindelige erhvervsgrundlag og en udpendling, der efterhånden lagde beslag på 60 procent af beliggenhedskommunens beskæftigede og for mere end halvdelen vedkommende orienteredes mod hovedstadsmetropolen, transformeredes den midtsjællandske stationsby i den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskiftet til en pendlersatellitby i metropolens periferi.

Fra stationsby til pendlersatellitby

Afgørende for udhulingen af Haslev oprindelige erhvervsgrundlag, blev decimeringen af dens funktion som en meget betydelig stationsby for det store opland, som byen havde haft siden, den sydsjællandske sydbane i 1870 nåede hertil. Forandringer, der ganske vist tog sin begyndelse i løbet af 50'erne i takt med strukturomlægningerne i landbruget, og medførte lukningen af mejeriet Trifolium og en vis tilbagegang i beskæftigelsen indenfor handel, men som i tiåret endnu ikke påvirkede de øvrige erhverv i Haslev og dens beliggenhedskommune.

Kommunen kunne således i 50'erne notere en forøgelse af antallet af beskæftigede på tre procent både inden for industri og håndværk samt bygge- og anlæg med transport, som følge af etablering af en række nye industrivirksomheder og det boligbyggeri, der fulgte af 40'ernes byggestop. Hertil føjede sig den begyndende opbygning af den universalistiske velfærdsstat, som i 50'erne i Haslevs beliggenhedskommune resulterede i en forøgelse af beskæftigelsen i de tjenesteydende erhverv på seks procent.



Haslev Station 1994 med krydsende regionaltog af den type, der blev indsat i løbet af 70'erne. Togsæt bestående af to til fire personvogne med, som i S-togene, automatisk lukkende døre og en styrevogn i den ene ende. Som trækraft anvendtes alle litraformer af DSBs daværende diesellokomotiver: MX, MY, MZ og ME.¹⁰⁷

Samlet dannede 50'erne stigende antal beskæftigede grundlag for, at Haslev by med en befolkningsmæssige tilvækst på 12 procent fulgte den demografiske udvikling, der kendetegnede landets øvrige byer med 1.000-10.000 indbyggere og dermed af samme størrelse som den midtsjællandske stationsby (tabel 28). Et parallellforløb, der imidlertid ophørte allerede i 60'erne, som ellers blev indledningen til efterkrigstidens såkaldte decentral urbanisering.¹⁰⁸

Tabel 28. Folketal i danske byer og landdistrikter, 1950-2020. Index: 1960=100¹⁰⁹

	1950	1960	1970	1981	1990	2001	2011	2020
Hele landet	94	100	107	111	112	116	121	126
Hovedstadsmetropolen	91	100	109	109	107	112	120	131
Byer over 100.000 indb.		100	149	140	147	157	169	188
Byer m. 10-99.000 indb.		100	109	112	117	150	163	171
Byer m. 1-9.999 indb.	88	100	134	199	211	232	235	243
Byer med 500-999 indb.	83	100	126	148	141	151	137	133
Byer med 200-499 indb.	47	100	103	94	88	87	91	87
Landdistrikter	117	100	83	69	65	66	61	58
Haslev by	89	100	113	151	159	166	180	194

I dette urbane forløb øgedes folketallet i 60'erne og i den sidste efterkrigstid i mindre byer af Haslevs størrelse med henholdsvis 34 og 57 procent, mens den midtsjællandsk stationsby i samme perioden haltede bag efter med en befolkningsforøgelse på henholdsvis 13 og 40 procent. En følge af den mere gennemgribende udhuling af Haslevs hidtidige erhvervsgrundlag, der allerede i 60'erne førte til et fald af antal beskæftigede i beliggenhedskommunen indenfor industri og håndværk på 16 procent.

En udløber af Haslevs afvikling som stationsby, der forstærkedes i de følgende årtier, og som sammen med den meget hurtige afvikling af de industrivirksomheder, der var kommet til byen i den

første efterkrigstid, resulterede i, at beskæftigelsen indenfor for erhvervet reduceredes med yderligere 13 procent i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet med henholdsvis 60 og 20 procent i Haslev Kommune i perioden 1990-2006 og Faxe Kommune i årene 2008-2019.



DSB motorvognssæt litra MR/MRD, her i Køgesporet i Næstved omkring 1990. Togsættene, der oprindeligt var indkøbt til regionaltoogsdriften i Vestdanmark, blev i stigende omfang indsat på Lille Syd for til sidst helt at overtage toggangen. Indtil den for få år siden overgik til de seneste togsæt, som DSB indsatte her efter, de var blevet overflødige ved Arrivas overtagelse af sidebanedriften i Midt- og Vestjylland.¹¹⁰

Afviklingen af Haslevs stationsbyfunktion og industri, bevirkede desuden, at bygge- og anlæg med transport fik et mindre antal beskæftigede på henholdsvis 16 og 40 procent i 60'erne og i den sidste efterkrigstid og frem til og med midten af 90'erne. Erhvervsgruppens beskæftigelse øgedes ganske vist i de første år af 00'erne som følge af omlægningen fra produktion til lager- og distributionsvirksomhed på Nordisk Bogproduktions efterfølger Dansk Bogdistribution, men i årene 2008-2019 blev både bygge- og anlæg og transport i Faxe Kommune som helhed til gengæld kendetegnet af et beskæftigelsesfald på henholdsvis 5 og 12 procent.

Selv om handel som følge af den tidligste afvikling af Haslevs funktion som stationsby i den første efterkrigstid fik et fald i antal beskæftigede på 25 procent og ingen siden opnåede samme andel af beskæftigelsen i beliggenhedskommunen, opnåede erhvervet en forøget beskæftigelse på henholdsvis 20 og 13 procent i den sidste efterkrigstid og i 90'erne for først i starten af 00'erne at miste blot seks procent af samme.

En forøgelse af antal beskæftigede indenfor handel, der ledsagedes af en langt kraftigere stigning i beskæftigelsen i de tjenesteydende erhverv, der i Haslev Kommune kunne opvise en tilvækst på 16 procent i 60'erne, 136 procent i den sidste efterkrigstid, 13 procent i 90'erne og efter en vist fald i de første år af 00'erne en yderligere forøgelse på 7 procent i Faxe Kommune i årene 2008-2019. En følge af øget beskæftigelse på SEASs hovedsæde i byen, men i særlig grad et resultat af periodens udbygning af den universalistiske velfærdsstat og uddannelseseksplosion, som kom Haslev regionale uddannelsesinstitutionerne (den byggetekniske højskole, seminariet og gymnasiet) til gode, samt de

opgaver, der overførtes til beliggenhedskommunerne efter både 1970-kommunalreformen og 2007-strukturreformen.



Haslev set fra luften i 1974. Efterkrigstidens yderdistrikter med lav industribebyggelse og parcelhuskvarterer opblandet med enklaver af boligblokke ses tydeligt som et bebyggelseslag udenom de ældre bydeles højere bebyggelse.¹¹¹

Nok så afgørende for merbeskæftigelsen indenfor handel og tjenesteydende erhverv i Haslevs beliggenhedskommune blev udpendlingens tredobling i 70'erne og yderligere vækst på henholdsvis 45 og 40 procent i 80'erne og årtierne omkring årtusindeskiftet. Det blev grundlaget for en stadig større tilflytning til byen og forudsætningen for, at Haslev folketal øgedes med 40 procent i den sidste efterkrigstid og med yderligere 22 procent i årtierne omkring årtusindeskiftet. En forøgelse af folketallet, der ganske vist, som før nævnt, var noget mindre end for byer af tilsvarende størrelse i den sidste efterkrigstid, men til gengæld blev væsentligt højere end i disse i årtierne omkring årtusindeskiftet.

Det øgede folketal var sammen med de erhvervsmæssige forskydninger betegnende for, at Haslev i perioden forvandlede fra en stor stationsby til en pendlersatellitby. Det var en byform, hvor det hidtidige erhvervsgrundlag i vid udstrækning forsvandt, og de tilbageværende tjenesteydende og på detailhandel baserede erhverv i et meget betydeligt omfang blev afhængig af den indkomst, som den udpendlende befolkning tilførte byen.

Tabel 29. Procentvis fordeling af undpendleres bopæl på Haslevs bydele, 1980¹¹²

Centrum og bykvarterer	3,9
Mellemkrigstidens og 40'erne villakvarterer	9,2
Efterkrigstidens almennyttige etagebyggeri	4,8
Efterkrigstidens parcelhuskvarterer	82,1
Total	100

Netop disse erhverv var af afgørende betydning for den del af Haslevs øvrige bosiddende befolkning, der var beskæftiget i beliggenhedskommunen, eller af aldersbetingede eller sociale grunde stod uden for beskæftigelse. Da førstnævnte befolkningsgruppe i den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring

årtusindeskiftet reduceredes stadigt mere i takt med den konstant øgede udpendling, blev udpendlernes indkomst samtidig af stadig større betydning. Dels for beskatningsgrundlaget i Haslev beliggenhedskommune. Dels for den samtidige mindre skattebyrde, der som følge af det progressive indkomstskattesystem faldt på sidstnævnte befolkningssegment, som gennem perioden udgjorde en mindre halvdel af kommunens befolkning, men lagde beslag på en større del af dens velfærdsudgifter.¹¹³



Jernbanegade blev i 90'erne shinet op som pendlersatellitbyens handelsstrøg, men butikkerne var stort set forsvundet på hovedgadens øvre halvdel frem mod kirkelandsbyen. Til gengæld overlevede de i den nedre del, der førte ned til Stationspladsen.¹¹⁴

Pendlersatellitbyens morfologi

Med Haslevs transformation til pendlersatellitby og en udpendlende befolkning, der kom til at udgøre mere end halvdelen og en tredjedel af byens beskæftigede og folketal, ændredes tillige Haslevs bebyggelsesmæssige karakter og sociale sammensætning i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring århundredskiftet.

Bebyggelseskarakter

Udover flere ny skoler og daginstitutioner og en udvidelse af rådhuset og sygehuskomplekset (indtil dettes afvikling i 2003) fik den centrale og ældste del af byen i perioden en anden karakter. I takt med afviklingen af stationsbyfunktionen forsvandt også størsteparten af forretninger, hvoraf mange også havde tilknyttet håndværksvirksomhed i baggården, både i den nordlige del af hovedgaden (Jernbanegade), der forbandt stationen og kirkelandsbyen, og i sidegaden; Vestergade.

Til gengæld fortsatte forretningsvirksomheden i hovedgaden mellem stationsområdet og Vestergade. Dog uden de tidligere småbutikker og forretninger med tilknyttet

håndværksvirksomhed. Disse erstattedes af større detailhandel med skotøj og beklædningsartikler, banker og senere frisørsaloner og pizzerier, mens dagligvarehandelen koncentreredes i tilknytning til stationsområdet.

Her omdannedes det tidligere jernbanehotel til supermarked, andre forretninger, bank og bodega. I takt med supermarkedets tilvækst kom dette ikke alene til at lægge beslag på de bagved liggende arealer, men efterhånden også hele stueetagen i det gamle jernbanehotel, hvis øvre etager indrettedes til tandlægeklinik, kontorer for et advokatfirma og andre liberale erhverv. De sidste rester af en af Haslevs ældste og største virksomheder (Tømmerhandlen Carl J. Ulrich og Søn), der lå i tilknytning jernbanehotellet, omdannedes samtidig til et isenkram og byggemarked og den foranliggende toldbygning blev indrettet til butiksfornål.



I lighed med de regionalt og lokalt stramt planlagte stationscentre omkring S-banestationerne i hovedstadsmetropolens forstæder, opstod der et mere selvgroet center ved Stationspladsen i Haslev. I løbet af 70'erne indrettedes stueetagen på Jernbanehotellet til supermarked, andre forretninger, bank og bodega. Udover sidstnævnte overlevede kun supermarkedet, der under forskellige kæder kom til at lægge beslag på det mest af det gamle hotels stueetage. I dets øvre etager indrettes tandlægeklinik, kontorer for et advokatfirma og andre liberale erhverv.¹¹⁵

Med den fortsatte dagligvarehandel ryddedes efterhånden byggemarkedet og arealerne bag jernbanehotellet for at give plads til en udvidelse af det tidligere supermarked, en discountforretning og betydelige parkeringsarealer. Dermed var den endelige omdannelse af det ældre stationsnære område til et stationscenter på plads. I 2016 blev stationscenteret forbundet med detailhandelen i hovedgaden med mindre beplantede stianlæg. En omdannelse, som dog ikke var tilstrækkelig for handelens arealbehov, hvilket bevirkede at et tidligere planlagt industrikvarter efter årtusindeskiftet bebyggedes med yderligere discountforretninger, bygge- og anden detailhandel.

Udover de forandringer af Haslevs bykarakter der fulgte af handelslivets strukturomlægning blev en betydelig urban tilvækst karakteristisk. På grundlag af 1938-byplanloven og efterfølgende revisioner gennemførte Haslevs beliggenhedskommune med dispositionsplaner fra 1947, 1956 og 1968 og opfølgende mere detaljerede byplanvedtægter og senere bandede lokalplaner vej for en egentlig planlægning af byens fysiske udvikling. Tilsammen var det planrammer, der medførte, at

der i efterkrigstiden opstod et stort og nyt yderdistrikt uden om det ældre, der i mellemkrigstiden havde lagt sig omkring stationsbyens centrum og de bykvarterer, som var vokset frem inden første verdenskrig.

Efterkrigstidens yderdistrikt omfattede bl.a. to nye industrikvarterer. Et mellem Maglemosevej, Lysholm Allé og ringvejen og et nyere på den anden side af ringvejen og syd for det forlængede forløb af alleen og ned mod Teestrupvej. I disse erhvervsområder lokaliseredes Haslev industrielle tilvækst i den første efterkrigstid, men efter industriens udflytning og afvikling anvendtes områderne til genbrugsplads, autohandel – og værksteder, anden håndværksmæssig virksomhed eller skrotplads.



Ejendomme til højre for Jernbanehotellet blev ligeledes indrettet til forretningsformål. Her i midten af 90'erne med butik for Jysk Sengetøjslager og på grunden bagved isenkram og byggemarked for Carl J. Ulrich og Søn. De sidste rester af en af Haslevs ældste og største virksomheder. Arealerne bag Jernbanehotellet og Ulrichs forretning blev senere ryddet for at give plads for en udvidet parkeringsplads og nye bygninger for Netto, der rykkede ud af lokalerne i Jernbanegade. For at forbinde stationscentret med forretningerne i den del af Jernbanegade, der lå nærmest stationen, etablerede Faxe Kommune i 2016 passager mellem denne og stationscentret ved Stationspladsen. Målet var at danne et sammenhængende og koncentreret bycentrum ved stationen.¹¹⁶

De øvrige og største dele af efterkrigstidens yderdistrikt i Haslev blev udlagt til boligområder i form af et stort samlet kvarter med almennyttigt etagebyggeri i blokke ved Frøgårdvej og mindre enklaver med tilsvarende byggeri i de øvrige boligkvarterer, der udover række- og kædehusbebyggelser overvejende kom til at omfatte betydelige parcelhuskvarterer. Syd for Teestrupvej og vest for ringvejen opstod endelig i årtierne omkring årtusindeskiftet et nyt boligbyggeri med såvel parcelhuse som række- og kædehuse.¹¹⁷

De bedre stillede

Der var dele af Haslev, som i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet helt i helt overvejende grad blev pendlernes bosætningsområde. I forhold til den del af befolkningen, der ikke var beskæftiget uden for Haslevs beliggenhedskommune eller stod uden beskæftigelse, omfattede pendlere således i højere grad direktører, funktionærgruppens forskellige lag og faglærte arbejdere

og senere topledere og lønmodtager på høj- og mellemniveau end kommunens øvrige befolkning. Denne bestod (fraregnet selvstændige) i større omfang af ufaglærte arbejdere og senere lønmodtagere på grundniveau, det vil sige befolkningsgrupper med lavere indkomst og mindre erhvervsmæssige kvalifikationer end pendlerne (jf. ovenstående afsnit).

Tabel 30. Procentvis fordeling af fraflytningssted for tilflyttere til Vestparken, Haslev, 1970-1979¹¹⁸

Hovedstaden	28,5	Køge Bugt	11,7
Vestegnen	23,4	Nordvestegnen	11,8
Nordeggen	1,1	RA	2,2
FA	0,7	Næstved	1,9
Ringsted	0,3	VA	1,0
SA	2,1	Haslev Kommune	14,9
Øvrige Danmark	0,3	Total	100

Anm.: Forkortelser se tabel 2

Op gennem 70'erne, hvor tilvæksten i udpendlingen fra Haslevs beliggenhedskommune var størst, førte en forøgelse af folketallet på 32 procent til den kraftigste befolkningstilvækst i byen i det 20. århundrede. Pendlerne lokaliseredes således i 1980 med 82 procent i de parcelhuskvarterer, der skød op i den første efterkrigstid og i årtiet (tabel 29). Det var parcelhuskvarterer, der med nye parcel-, række, kæde- eller dobbelthuse i 70'erne fik en boligtilvækst på 47 procent, mens antallet af lejligheder i flerfamiliehuse reduceredes med 0,6 procent som følge af lejlighedssammenlægninger og på trods af et samtidigt større etagebyggeri.

Etagebyggeri kom dog alene til at omfatte fem procent af pendlerne, der til gengæld for ni procents vedkommende samme år lokaliseredes til villakvarterer med ofte meget store huse i de ældre yderdistrikter, der i mellemkrigstiden var opstået uden om stationsbyens bykvarterer, som var vokset op frem til tiden omkring første verdenskrig. Bykvarterer, der i 1980 alene husede fire procent af pendlerne og omfattede karredannelser med mindre lejligheder på de øvre etager i byens centrum langs Jernbanegade med sidegader og for det meste små enkeltstående eller sammenbyggede gadehuse i det omliggende område.¹¹⁹

Tabel 31. Parametre for boligsandarden i Haslev Kommune og kvarteret Vestparken, Haslev, 1980¹²⁰

Størrelse					
	1 værelse	2 værelser	3 værelser	4 værelser	5 el. fl. værelser
Haslev	1,3	9,8	17,1	36,8	35,0
Vestparken	0,0	0,0	0,0	34,2	68,8
Areal i gennemsnit	Haslev: 113 m ²			Vestparken: 159 m ²	
Opvarmning					
Centralvarme	Haslev: 84,9	Vestparken: 100	Ovn	Haslev: 15,1	Vestparken: 0,0
Ovne					
Bad					
Med	Haslev: 90,3	Vestparken: 100	Uden	Haslev: 9,7	Vestparken: 0,0

Af Haslevs parcelhuskvarterer fra efterkrigstiden var næsten tre fjerdele af pendlerne i 1980 koncentreret til fire kvarterer. Således 35 procent i Vestparken, 31 procent i kvarteret afgrænset af Moltkesvej, Bråbyvej og ringvejen (tillige i pendlersatellitbyens vestlige del), 24 procent i parcelhuskvarterne på begge sider af Københavnsvej i byens østlige del, og 10 procent i et kvarter syd for Vestparken afgrænset af Troelstrupvej, ringvejen og banelinjen.

Vestparken, der blev indbegrebet af Haslevs pendlerkvarterer afgrænsedes af jernbanelinjen, Lysholm Allé og Valmuevej.¹²¹ Kvarteret udstykkedes i slutningen af 60'erne, og bebyggedes i gennem 70'erne med 176 parcelhuse, hvoraf det lokale typehusfirma O.C-Huset stod bag 89 procent. 80 procent af førstegangsejerne i parcelhusene i Vestparken var tilflyttet fra hovedstadsmetropolen fordelt med henholdsvis 29, 12, 23, 12 og 4 procent fra hovedstaden, forstæderne ved Køge Bugt og på Vestegnen og Nordvestegnen samt fra metropolens øvrige områder (tabel 30).¹²² Da tæt ved tre fjerdele af Vestparkens førstegangstilflyttere kom fra lejligheder i etagebebyggelser i disse dele af hovedstadsmetropolen, var valget af bolig i Haslev og bibeholdelse af arbejdet i metropolen et udtryk for, at pendlersatellitbyens lavere ejerboligpriser gjorde det muligt at opnå et parcelhus her.¹²³

Tabel 32. Den procentuelle socioøkonomiske sammensætning af døgnbefolkning og udpendlere, Haslev Kommune, samt af beboere i Vestparken, 1980¹²⁴

	Haslev Kommune		Vestparken
	Døgnbefolkning	Udpendlere	
Selvstændige	21,4	2,5	4,3
Direktører	0,5	0,7	3,2
Overordnede funktionærer	6,4	11,4	9,2
Ledende funktionærer	13,3	19,5	20,4
Øvrige funktionærer	21,3	26,9	34,4
Faglærte arbejdere	13,4	17,2	20,6
Ufaglærte arbejdere	23,7	21,8	7,9
Total	100	100	100

Et parcelhus i Vestparken, der i 70'erne ikke blot lå få minutters gang fra de vide udsigter over det kuperede landskab ned mod Øvre Susås ådal med Gisselfeld Gods og Hesede Skov i det fjerne, men også var større og mere veludrustet end både gennemsnitsparcelhuset i hovedstadsmetropolen og gennemsnitsboligen i Haslev. Mens gennemsnitshuset i hovedstadsmetropolen i 1980 havde et areal på 113 m² og en fordeling på 1-5 værelser i boliger på 1, 10, 17, 37 og 35 procent (hvoraf 15 og 10 procent var uden centralvarme og bad), var gennemsnitshuset i Vestparken på 159 m² og centralvarmeopvarmet, det havde bad og rummede alene fire eller flere værelser (tabel 31).

Det er et udtryk for at beboerne i Vestparken udgjorde et højere indkomslag i pendlersatellitbyen. Et forhold, der i 1980 afspejlede sig i den socioøkonomiske sammensætning af førstegangsejere af parcelhuse i Vestparken (tabel 32). Funktionærlaget udgjorde således her 67,2 procent af beboerne, hvilket var noget mere end i den samlede udpendlergruppe, der også var repræsenteret i pendlersatellitbyens mindre prætentive boliger, og signifikant højere end blandt den del af byens befolkning, der alene var beskæftiget i beliggenhedskommunen eller stod udenfor beskæftigelse. Denne befolkningsgruppe omfattede i større omfang ufaglærte arbejdere end udpendlerne som helhed og særligt dem, der havde bopæl i Vestparken.

Pendlerliv- og kultur

Med Haslevs transformation til pendlersatellitby kom pendlerbefolkningen som anført til at udgøre en stadig større del af Haslevs befolkning. Det var en befolkningsgruppe, der som respondenter fik

lejlighed til at italesætte deres pendlerliv- og kultur i den etnologiske pendlerundersøgelse, som Faxe Kommunes Arkiver gennemførte i 2021. Her satte tidligere og nuværende pendlere ord på valget af både pendling som livsform og bolig i Haslev, betydningen af og problemer med transportform og infrastruktur, brugen af Haslev som boligby og byens identitet.

Push og pull-effekter i valget af pendling som livsform

Udover vigende beskæftigelsesmuligheder i Haslev, der fulgte med udtømmningen af byens hidtidige erhvervsgrundlag, blev ønsket om at adskille arbejde og bopæl ved ikke at arbejde i egen by en anden push-effekt, som respondenterne angav som grund for at have arbejde i en anden by. Begrundelserne var dog forskellige.

For nogle handlede det om at være for tæt på, som for eksempel byplanlæggeren, der aldrig ville arbejde i egen by, eller indehavere af stillinger, hvor man fik følsom viden om personer, som man som lokal også risikerede at møde i sin fritid. For andre var det ønsket om at kunne være anonym i sin fritid, således at man f.eks. som lærer eller pædagog kunne gå i byen og more sig, uden at møde fordømmende forældre.

Ønsket om at kunne holde fri, når man havde fri, blev af en anden respondent angivet som begrundelse. Denne følte sig udnyttet, da han havde oplevet altid at blive tilkaldt ved problemer, selvom han havde fri, fordi han jo boede så tæt på. Endelig var der en, der angav, at hun ikke ønskede at blive bedømt på forhånd ud fra sit i byen velkendte efternavn. Hendes formødre var kendte ansigter i hendes branche, og hun ville gerne undgå at skulle sammenlignes. Først sent i karrieren følte hun det ukompliceret at arbejde i Haslev.



Pendlerstationsbyens behov for yderligere detailhandel førte efter årtusindeskiftet til, at der nord for det ældre industri kvarter på den vestlige del af Lysholm Allé udlagdes et større erhvervsområde ved Grønlandsgade. Dette kom til at huse to supermarkeder (tyske Lidl og Aldi), billigbyggemarkedet Jem og Fix, større salgslokaler for Jysk, T. Hansens forretning for bilartikler samt perioder med udsalg af billigmøbler (Biva), hårde hvidevarer (Skousen), samt et flisecenter. Alt hvad pendlerfamilien havde behov for af både dagligvarer og varige forbrugsgoder.¹²⁵

Udover en bedre aflønning i hovedstadsmetropolen pegede respondenterne på arbejdets karakter, når de beskrev hovedstadsmetropolens særlige særlig pull-effekt. ”Det spændende job” var således et parameter, der gik igen i stort set alle interviews, når respondenterne blev bedt om at tage stilling til, hvorvidt det var vigtigst for dem at have kort transporttid eller at have et udfordrende og interessant job.

Stort set alle svarede, at det spændende job opvejede ulempen ved pendling. Flere havde endda opsagt et kedeligt job til fordel for et mere spændende, der til gengæld krævede længere transport. Kun en enkelt sagde ligeud at ”pendling er spild af tid”, og havde taget konsekvensen og derfor opsagt pendlerjobbet og var i stedet gået i gang med en uddannelse, der kunne tages online og give job lokalt (som lærer).

At ”det spændende job” er blevet tillagt en så afgørende betydning for pendling til hovedstadsmetropolen, kan hænge sammen med, at respondenter alene har omfattet personer, der har opfattet sig selv som pendlere drevet af dette pendlingsmotiv, og ikke dem, der ikke har haft villighed til øget transport for at få et bedre og mere spændende job. Hertil kommer tidsånden, der lægger vægt på, at et lønarbejde ikke blot skal skaffe penge til fornødenheder, men samtidig er en vigtig del af ens identitet, og at det er gennem jobbet, at man udfolder sit potentiale. At statsminister Mette Frederiksen har ment det nødvendigt at påpege, at det ikke nødvendigvis skal være sjovt at gå på arbejde¹²⁶, underbygger tesen om, at det er en generel holdning i befolkningen, at arbejdet skal være interessant.



Kvarteret på begge sider af gennemgående Københavnsvej, en gang i 70'erne, omfattede parcelhuse på nær den almennyttige boligblokbebyggelse Frøgården nederst til venstre i billedet.¹²⁷

Valg af bopæl

For de af respondenterne, hvis pendling var forårsaget af flytning til Haslev, handlede det typisk om at flytte ud af hovedstadsmetropolen uden at opgive deres allerede eksisterende beskæftigelse i metropolen. Et virkelig markant aspekt i henseende til at vælge bopæl i netop Haslev, var for respondenterne: De lavere huspriser i byen end i hovedstadsmetropolen (inkl. Køge)

Flere af respondenterne beskrev, at de simpelthen foretog en beregning: Hvor langt skulle de væk fra hovedstaden for at have råd til et passende hus, og hvor tæt skulle de på hovedstaden, for at transporttiden ville være acceptabel. Så når de endte med at vælge Haslev, var det sjældent et spørgsmål om kærlighed til byen, men et resultat af kølige beregninger. Det udslagsgivende blev de lave huspriser kombineret med gode transportmuligheder på grund af station og motorvej.

I Haslev forsøgte man lige siden 70'erne at sælge sig til potentielle tilflyttere fra hovedstadsmetropolen ved at slå på de grønne omgivelser¹²⁸, men respondenterne afslørede, at det ikke var udslagsgivende for deres boligvalg. En tilflytter i 70'erne sagde direkte, at ”det tænkte man altså ikke på dengang”. Derimod fik det betydning at få mere plads, både indendørs og udendørs. Det vil sige at få eget hus med have, eller eventuelt en stor og moderne lejlighed.

Det ser ud til, at der er sket et skift i tilflytteres ønsker og krav til boligen. I 70'erne var det de nye og moderne parcelhuse, der trak, hvor man kunne få moderne bekvemmeligheder og et værelse til hvert barn. Op mod 2020 er tilflytternes efterspørgsel på parcelhusene fra 70'erne ikke til at få øje på, men de har fået en pendant i de nyopførte huse i de senest tilkomne bykvarterer, hvor motivationen igen er en moderne bolig med plads til hele familien.

Men samtidig viser der sig en anden trend: Drømmen om det centralt beliggende byhus i ”bedre byggeskik”, palæstil eller muremesterhus. Flere af respondenterne havde ved valget af bopæl lagt stor vægt på, at de her havde råd til at betale drømmehuse. Hvis det havde ligget i for eksempel Brønshøj eller Valby, havde det været helt uopnåeligt økonomisk. Det tillokkende ved byhusene er dels det æstetiske ved et klassisk bygget hus, kombineret med følelsen af at bo i en ”rigtig by”, dvs. med købstadslignende hovedgade, butikker, rådhus, station etcetera.

I Faxe Kommunes kampagnemateriale ”Følelsen af Faxe” fra 2015 beskrives Haslev med overskriften ”Den metropoliske landsby”¹²⁹, og det er en meget præcis sammenfatning af, hvordan respondenterne beskrev byen. En by, der gennem bebyggelsestæthed og -type, institutioner og erhvervsliv føles som en købstad, men samtidig er så overskuelig i størrelse, at man kender hinanden, og livet føles trygt.

En af respondenterne var oprindeligt flyttet til landsbyen Teestrup uden for Haslev, og havde forventet, at hun og familien ville møde og blive en del af et tæt fællesskab, men de oplevede, at det var svært at blive accepteret. Efter nogle år flyttede familien til et byhus i det centrale Haslev, og her oplevede de en høj grad af fællesskab på vejen, hvor familierne kendte hinanden og børnene færdedes trygt. Altså netop følelsen af overskuelighed og tryghed, samtidig med oplevelsen af at bo i en decideret by.

De respondenter, hvor pendlingen var initieret af nyt job i hovedstadsmetropolen samtidig med bevarelse af bopæl i Haslev, blev spurgt om, hvorfor de ikke valgte at flytte tættere på deres arbejde. Her var svarene enslydende med svarene fra de tilflyttede: Huspriserne ville gøre det umuligt at flytte tættere på jobbet, og omgivelserne i Haslev – følelsen af den metropoliske landsby – var et positivt fastholdelsesaspekt.

Infrastruktur og transportform

Også for Haslev pendlende befolkning har transportmulighederne været af afgørende betydning for valget af pendlerlivet. 63 procent af respondenterne har pendlet helt eller delvist i bil, mens 47% har pendlet helt eller delvist med tog.¹³⁰ Med den stærkt forøgede biltrafik mod København, især på

Køge Bugt-motorvejen og de indre dele af hovedstadsmetropolen, har 12 procent af pendlerne, der har kombineret bil og tog derfor valgt at køre i bil til f.eks. Valby eller Køge Nord, og taget toget resten af vejen. Dermed har Haslevs status som stationsby ikke haft nogen betydning for deres pendling. Derimod har de 9 procent pendlere, der har kombineret tog og bus, taget toget fra Haslev og en bus videre i hovedstadsmetropolen eller fra Køge.

Da den stigende tæthed i trafikken, dyrere og begrænsede parkeringsmuligheder i hovedstaden og et øget fokus på miljøhensyn har gjort kollektiv trafik mere politisk korrekt, ville en stigning i pendling med tog frem for i bil være forventelig. Når det ikke har været tilfældet, skyldes det blandt andet udfordringer i togbetjeningen. Et af de krav, de togpendlende respondenter har lagt særlig vægt på, er færrest mulige skift, da ethvert skift giver risiko for forsinkelser og gør det svært at udnytte tiden undervejs, hvis rejsen afbrydes.



Et andet af Haslev store parcelhuskvarterer i 1977. Her det, der opstod på begge sider af den gennemgåede banelinje i midten af billedet. Ringvejen vest om byen, der førte til Sydmotorvejen ved Ulse, ses under anlæg. Kvarteret Vestparken ses på den øverste halvdel af billedet¹³¹

Det blev således set som en forringelse af pendlervilkårene, da den direkte forbindelse fra Haslev til København blev sløjft, idet man i stedet skulle skifte i Køge. Blandt de nyeste pendlere var der flere, der havde ladet sig lokke af løftet om en ny hurtig og direkte elektrisk regionaltogetsforbindelse

til København, men den blev udskudt i flere år og sættes først i værk i december 2022.¹³² Det har været en streg i regningen for tilflyttere.

En fortæller, at det har betydet indkøb af bil nr. 2, som ellers ikke var planen, for at hun kan køre til Køge Nord og tage toget derfra. Oven i den udskudte implementering af en direkte hurtigforbindelse har toghendlerne oven i købet måttet leve med udfordringer i form af aflyste afgang, togbusser og generel ustabil drift i forbindelse med klargøring af det nye, elektrificerede banenet. Mindst en af meddelerne valgte at stoppe med at arbejde på grund af de gener, den ustabile togdrift havde for pendlingen.

For respondenterne er valget af transportform desuden blevet set som værende afhængig af arbejdspladsens beliggenhed. Et arbejdssted i et industri kvarter tæt ved de københavnske ringveje gør det fordelagtigt at køre i bil, fordi det trods kø på motorvejen kan tage op til den dobbelte tid med kollektiv transport. Omvendt er toget en fordel, hvis arbejdspladsen ligger i centrum af København eller tæt ved regionaltogetsstationer eller metro. Flere meddelere gjorde opmærksom på, at der er stor forskel på, hvor i København, arbejdsstedet ligger, og at man derfor ikke bare kan tale om villighed til at pendle til København eller ej. Der kan være områder i hovedstaden, som er svære at nå, uanset om det er med bil eller offentlig transport, f.eks. Østerbro og Brønshøj. Den præcise adresse har derfor spillet en vigtig rolle for deres valg af arbejdsplads i hovedstaden.

Uanset prisen på togticket og benzin, har økonomi derimod ikke været et parameter for respondenternes valg af transportform. Tidsforbrug, komfort og fleksibilitet var de afgørende parametre. Der er dog en undtagelse, når det gælder den særlige variant af biltransport, samkørsel, som 89 procent af respondenterne havde benyttet sig af. Det dækker over to varianter: Samkørsel med ægtefælle til hver sin arbejdsplads, og samkørsel med kollegaer fra hver sin bopæl, men med samme arbejdssted.

Samkørsel giver mindre fleksibilitet, men har til gengæld en økonomisk fordel. Samtidig giver den mulighed for bilpendling også for arbejdstagere uden kørekort, og dermed kommer det alligevel til at handle om parametrene tidsforbrug og komfort, fordi de dermed kommer hurtigere og mere direkte frem, end hvis de var henvist til kun at benytte offentlig transport.

Frøen i gryden – pendlernes tolerancetærskel for tidsforbrug

En transporttid på 30 og 90 minutter hver vej blev af respondenterne set som tolerancetærskel i forhold til, hvor lang tid, de maksimalt ville bruge på den daglige pendling. Dog med en tydelig overvægt omkring 1 time og for få en villighed til at benytte op til to timer på pendling.¹³³

For respondenterne var denne tolerancetærskel imidlertid flytbar, især hvis ændringen i transporttiden skete gradvist. Afstand og tidsforbrug blev vurderet, når jobbet blev søgt, og vejet op mod kvaliteten af jobbet, altså om arbejdet var tilstrækkelig spændende, udfordrende og/vellønnet til at opveje pendlingens ulemper. Men hvis pendlingstiden i løbet af ansættelsesperioden langsomt blev forlænget som følge af øget trafik på motorvejen, perioder med vejarbejde eller vedligeholdelse af banelegemet, så levede pendlere med det og tilpassede sig det nye tidsforbrug.

Det minder meget om den kendte teori om frøen i gryden, hvor vandet varmes op så langsomt, at frøen bare tilpasser sig i stedet for at flygte, som den ville gøre, hvis den kom direkte i det varme vand. Svarende til, at de fleste pendlere fandt grænsen for tidsforbrug til pendling netop gik, hvor den tilfældigvis havde lagt sig.



Reklame for O.C. Huset i Vestparken i 1971, der indrykkedes i både de regionale og i hovedstadsmetropolens dagblade.¹³⁴

Spildtid, nyttetid eller arbejdstid?

Hvad angår respondenterne udnyttelse af pendlertiden, var der en jævn fordeling af aktiviteter som: Afslapning, private gøremål og arbejde:

- Afslapning i form af hvile/sove (for dem, der ikke er chauffører), underholdning på mobiltelefon eller iPad, lytning til musik eller radio.
- Private gøremål som blandt andet håndarbejde, læsning/lytning til lydbøger, klare private samtaler.
- Arbejde i form af både arbejdsrelaterede samtaler, faglig læsning og ærindekørsel i egen bil på vej ud eller hjem.

DSB reklamerer med, at man kan arbejde i toget, men det har ikke været en mulighed for pendlende respondenter fra Haslev, fordi man skal skifte undervejs, så de enkelte stræk bliver for korte.

Dengang, der var gennemgående tog til København, havde respondenterne derimod ikke laptops og hjemmearbejde. Flere af de interviewede gav dog udtryk for, at de glædede sig til at kunne arbejde i toget, når den direkte forbindelse ville komme igen.

I henseende til respondenternes tilfredshed med pendlertiden, spændte svarene fra ”spild af tid” til ”værdifuld mig-tid”, og der var en klar tendens til, at de, der fik betaling for pendlertiden, fandt pendlingen mindre belastende end de, der kunne se fritiden med familien svinde ind, jo længere pendlingen varede. Det gjaldt for eksempel håndværkere, der fik betaling fra de kørte fra udgangspunktet i Haslev, selv om arbejdet udførtes i København.

En interessant vinkel på udnyttelse af pendlertiden var en respondent, der beskrev pendlingen som en form for transition. Hun samkørte med sin ægtefælle, og de brugte den daglige hjemtur på at

vende dagens oplevelser fra jobbet, så tavlen kunne være visket ren, når de trådte ind i hjemmet, og så var de klar til at være sammen med børnene og tage sig af hjemmet.

Da respondenterne repræsenterede pendlere fra 1970 og til i dag, afspejlede deres italesættelse af problemstillingerne omkring pendling de ændringer af arbejdsforholdene, der kendetegnede perioden. Arbejdsforholdene ændredes således fra en tid, hvor den pendlende arbejdskraft havde faste arbejdstider, og man bl.a. dagligt kunne iagttage flokken af mænd, der på samme klokkeslæt tog toget fra Haslev til en stor maskinfabrik i Tureby i hovedstadsmetropolens udkant, til en tid med en helt anden fleksibilitet med flextid, hjemmearbejdsdage (ikke mindst under og efter corona-epidemien), teknologiske muligheder i form af mobiltelefoner og internet osv. Alt sammen noget, der har påvirket respondenternes rejserutiner.

Mange af undersøgelsens bilpendlere havde desuden fundet det nødvendigt at tilpasse mødetiden til trafikforholdene. Således at de ved at møde ekstra tidligt kunne køre hjemmefra før, myldretiden blev for slem. Det krævede som regel, at arbejdspladsen var indforstået med, at man mødte forskudt i forhold til de øvrige kollegaer. Andre, både bil- og togpendlende respondenter, lagde stor vægt på, at jobbet gav mulighed for hjemmearbejdsdage, og mente, at det fremover ville være et krav, som de ville stille, når de søgte nyt job.

Familieforholdene har ikke overraskende stor indflydelse på arbejdstagernes indstilling til pendling. Blandt de, der pendlede i 1970'erne, var det at få børn ensbetydende for kvinderne med, at man holdt op med at arbejde i en periode, og først genoptog arbejdet, når børnene var store nok til at klare sig selv, og da med et arbejde tættere på hjemmet. For mændene var det uden betydning for deres egen pendling at blive forældre, men jo længere tid, de brugte på pendling, jo mere afgørende var det, at hustruen var hjemme.

Som udtryk for de skiftende tider, gav en af de respondenter, der var far, udtryk for, at pendlerlivet var utrolig stressende for børnefamilier, da en trafikprop eller togaflysning kunne betyde, at man ikke kunne nå at hente børnene før, institutionen lukkede. Nogle par klarede sig igennem ved at have forskudte arbejdstider, så den forælder, der mødte sent, kunne aflevere børnene, og den, der mødte tidligt, kunne hente dem.

For andre havde løsningen været aften- eller natarbejde. En havde skiftet til et job tættere på, så pendlertiden blev halveret, og den respondent, der som tidligere nævnt ikke længere ønskede at pendle, havde som et af sine vigtigste argumenter, at hun ville nå at bruge tid sammen med sine børn de sidste år, inden de fløj fra reden.

Hvor det at have børn har fået respondenterne til at ønske en nedsættelse pendlingsens omfang, har de barnløse pendlere og de, der har voksne børn, til gengæld været meget bevidste om, at det har givet dem en fordel i forhold til at kunne vælge et job, der har krævet pendling. De beskriver, at de har følt sig frie til at bruge den tid, der kræves på arbejdet.

Pendlernes aftryk på bopælsbyen

Med et stort antal udpendlere, der på hverdage er fraværende i pendlersatellitbyens liv er det et central spørgsmål: Om denne befolkningsgruppe orker at deltage aktivt i byens fritidsliv og bliver de fristet til at lægge deres indkøb og underholdningsforbrug i hovedstadsmetropolen, hvor de arbejder, og der måske er et langt større udbud end hjemme?



O.C. Huse under opførelse i Vestparken 1972. Klassisk elementtypehusbyggeri med præfabrikerede bærende betonelementer og tagkonstruktioner og med ydre skalmuring.¹³⁵

Her gav respondenterne et ganske entydigt svar på spørgsmålet om handel: Lokal handel blev prioriteret meget højt, og for en stor del af respondenterne var det grundet i et bevidst og meget stærkt følt princip om at støtte sin by ved primært at handle lokalt. Selv de tidlige pendlere i årene før 2000, hvor lukkeloven og arbejdstiden stadig kunne kollidere, havde lagt vægt på at handle i Haslev. Kun en enkelt respondent havde valgt at handle i arbejdsbyen, mens en anden var gift med en supermarkedsansat, der derfor stod for indkøbene via sin udenbys arbejdsplads.

For så vidt specialvarer, tøj og lignende, var der stadig et stærkt ønske hos respondenterne om at købe mest muligt i egen by, men her stødte de på udfordringer, når der trods alt var et begrænset udvalg af butikker i Haslev. Stadig var det et princip hos flere, at få butikkerne til at bestille de ønskede varer hjem frem for at købe i andre byer eller online.¹³⁶ Det ville ellers have været forventeligt, at man som pendler ville ønske at spare tid ved at købe varer på Internettet, og det var der da også nogle af respondenterne, der gjorde, men helt principielt ønskede de fleste at handle i hjembyen.

Et andet stærkt træk var, at respondenterne når de fik fri, ønskede at komme hjem hurtigst muligt, og derfor ikke var fristet til at bruge tid i arbejdsbyen. Det på trods af hovedstadens mange tilbud

om butikker, cafeer og restauranter. I det omfang, respondenterne tog til hovedstaden for at shoppe eller gå i byen, var det typisk i weekenden sammen med familien.

Med hensyn til deltagelse i Haslevs fritidsliv i form af foreninger og lignende, var det typisk respondenternes børn, der var aktive, mens forældrene ikke selv kunne overkomme det. Der var dog undtagelser. En havde været aktiv idrætsleder, men havde delt tjansen med en anden, der kunne bruge eftermiddagene på at være træner, mens han selv kunne stå for det administrative, når han var hjemme om aftenen. En anden havde prioriteret at møde meget tidligt for netop at have muligheden for at deltage aktivt i en række foreninger og aktiviteter om eftermiddagen.

Byens identitet

Da Haslev hidtil har identificeret sig som stationsby og som skoleby, er det spørgsmålet, hvilken identitet byen tillægges af dens store pendlerbefolkning. Stillet overfor en tese om at Haslev kunne betragtes som en pendlerby, og ikke bare det, men også som en pendlersatellitby i hovedstadsmetropolen, var byidentiteten blandt respondenterne ganske entydig.

Ikke overraskende betragtede de Haslev som en pendlerby, men var samtidig meget tøvende, hvis ikke direkte afvisende overfor at kategorisere Haslev som en pendlersatellitby i hovedstadsmetropolen. Der var en god forståelse af, at byen har et vist afhængighedsforhold til metropolen i kraft af, at området leverer størsteparten af de arbejdspladser, Haslevs pendlere lever af. Men følelserne gik i en anden retning. Det var vigtigt for de adspurgte at pointere, at Haslev er en by i sin egen ret og med en egen identitet.¹³⁷

En enkelt respondent, der pendlede i 1970'erne, gav ganske vist udtryk for, at man skulle til København, hvis man ville noget med sit liv, og at de, der blev tilbage i provinsen, ofte var mennesker, der var bange for forandring. Men de typiske udsagn fra respondenterne om hovedstadsmetropolen var formuleringer som:

*”Det trækker ikke, jeg bliver aldrig københavner! Alle de mennesker, det kan jeg ikke holde ud”,
 ”aldrig i livet, selv om der så kun var 10 minutter til arbejde” eller ”når man er opvokset på landet og har det fint med det, så er København bare ikke lige sagen. Man kan måske ærgre sig over, at man ikke har prøvet det, men nej”.* En respondent, der var opvokset i Herlev, havde ifølge ham selv en mental grænse, en linje mellem Køge og Roskilde, hvor man kan bo på den rigtig eller den forkerte side, og den rigtige var uden for hovedstadsmetropolen.

Når respondenterne italesatte begrundelsen for deres syn på Haslevs eventuelle status som forstad eller satellitby, kunne udsagnene være:

Interviewer (I): *Er Haslev ved at være opland til Hovedstaden?*

Respondent (R): *Nej, det er noget forpulet lort – det er det da ikke!*

I: *Men 70% af dem der pendler, tager til hovedstaden?*

R: *Det bliver aldrig hovedstadstypemennesker.*

I: *Er det mere af tvang, at man kigger mod København?*

R: *Ja, der er ikke noget alternativ*

I: *Hvordan ser du på tesen om at Haslev er ved at være en pendler-satellitby, en slags forstad til København?*

R: Altså, det er det jo også ved at være. Og jeg tror, det bliver endnu mere sådan, når vi får toget. Jeg kan se på de lokale Facebooksider, at der er mange, der er på vej til at flytte hertil fra København. Og der vil komme flere, når det bliver lettere at komme til Haslev. Så jeg kan godt forestille mig, det kommer til at blive en satellitby. Desværre.

”Hovedstadsområdet er vigtigt, for vi har ikke alle de arbejdspladser i Haslev, som man måske kunne ønske sig. Så det er vigtigt, at hovedstadsområdet er så tæt på, at folk kan pendle”.

”Jeg har indtryk af, at folk fra København flytter til Haslev for at få noget andet end København, og så er de villige til stadig at pendle ind til København. Så på den måde kan man godt sige, at Haslev lever af København”.

”Jeg tror helt sikkert, at i fremtiden, måske om 50 eller 80 år, så er Storkøbenhavn også nået ned til Haslev, så det bliver en stor bygningsmasse – lige som Køge nærmest allerede er”.¹³⁸

Mange af respondenterne berørte den påtvungne arbejds- og uddannelsesrelaterede tilknytning til hovedstadsmetropolen, forårsaget af at hjemegnen ikke kunne tilbyde jobs og videregående uddannelser, men tilknytningen var for dem på ingen måde ensbetydende med en permanent tilflytning til metropolen. Flere havde børn, der i forbindelse med uddannelse og ungdomsliv havde været nødt til (eller haft lyst til) at flytte til hovedstadsmetropolen, men som valgte at flytte tilbage til Haslev-området, eller til andre provinsområder, når de selv skulle stifte familie.

Når respondenter afviste forstads- eller satellitbetegnelsen for Haslevs vedkommende, var det med henvisning til, at Haslev som by havde et indhold og nogle værdier, som de ikke mente, man kan forbinde med forstæder. Italesat med udsagn som:

”Det ville være lidt synd, hvis vi bare fik betegnelsen ”forstad til København”, for Haslev kan så meget mere. Vi er så tæt på naturen, og bystørrelsen er ikke så stor, at man er helt anonym, og ser nye mennesker, hver gang man er i Rema, men heller ikke så lille, at man hele tiden render ind i nogen, man kender. Det er en tilpas størrelse og et godt udbud”.

”Nej, så var der ikke nogen grund til at pendle, - så kan man jo bare blive i Hvidovre”.

”Det er købstadsfornemmelsen, og det at byen er afgrænset, du kan slå en ring om den og sige, det her, det er Haslev. Det kan man ikke på Vestegnen, om du er i Albertslund eller Vallensbæk, det er same/same”.

Konklusion

Mens pendling i de seneste årtier er blevet central i forskningslitteraturen indenfor samfundsvidenskaberne og geografi, har arbejdskraftens daglige bevægelse mellem bopæl og arbejdssted og ikke mindst denne mobilitets betydning for dannelse af et nyt byfænomen i efterkrigstiden, pendlerbyen, ikke været genstand for egentlig historisk forskning. På den baggrund har denne artikel ud fra byhistoriske og etnologiske analyser og med Haslev som case afdækket:

- Omfanget og karakteren af udpendling fra en midtsjællandsk stationsby til hovedstadsmetropolen siden midten af det 20. århundrede
- Baggrunden for denne pendling
- Udpendlingens betydning for stationsbyens transformation til en af pendlersatellitbyerne i metropolens udkant
- Karakteristiske træk ved byens bosiddende pendlerbefolkning
- samt Pendlerliv- og kultur

Pendlingens udvikling og baggrund

Det er i artiklen påvist, at udpendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropolen tog sin begyndelse i løbet af 60'erne, men at den først med en nærmest eksplosiv tilvækst i 70'erne og en fortsat betydelig forøgelse i 80'erne og i årtierne omkring århundredskiftet, fik et volumen, der gennemgribende forandrede den midtsjællandske stationsbys karakter. I lighed med den foreliggende forskningslitteratur, har artiklen dokumenteret, at forskelle i beskæftigelses- og indkomstmuligheder blev en af de drivende kræfter i denne udpendling.

I casen om Haslev følges hovedstadsmetropolens fortsatte ekspansive erhvervsudvikling i perioden og dermed den forøgede beskæftigelse og indkomstdannelse og en samtidig afvikling af stationsbyens hidtidige erhvervsgrundlag med en deraf følgende svagere beskæftigelses- og indkomstudvikling. En afvikling, der omfattede: Dels det erhvervsmæssige fundament, som siden stationsbyens dannelse i 1870 havde været baseret på et betydeligt ruralt oplands efterspørgsel på varer og tjenester. Dels de nye industrivirksomheder, der i den første efterkrigstid havde etableret sig i byen, og som i en relativ kort periode producerede til et regionalt, nationalt og udenlandsk marked.

Herudover har artiklen påvist, at ønsket om det spændende job, der svarede til de pendlendes over tid stadigt højere kvalifikationer, senere i perioden yderligere blev en væsentlig drivkraft bag pendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropolen. En dokumenteret pendlingsfaktor, der understøtter forskningslitteraturens påpegning af sammenhængen mellem større og længere pendling og byregionernes stadigt større vækst og mere differentierede arbejdsudbud i årtierne omkring årtusindeskiftet.

Som en nyskabelse har artiklen desuden påvist, at pendling fra Haslev endvidere blev drevet af et behov for at arbejde et andet sted end i boligbyen. Et behov, der havde en række forskellige årsager som: At være inkognito i boligbyen, ikke at blive tilkaldt til opgaver uden for arbejdstid eller som lærer, pædagog, byplanlægger eller social sagsbehandler at undgå en sammenblanding af arbejdsfunktioner og det arbejdsfrie liv i boligbyen og de relationer, der knyttedes til denne.

Ud fra det til artiklen inddragne kildemateriale fremgår desuden, at pendlerne næsten uden udtagelse levede i parforhold, som oftest med børn, og at begge parter havde geografisk forskellige arbejdssteder. I godt og vel halvdelen af tilfældene havde begge parter beskæftigelse forskellige

steder i hovedstadsmetropolen, mens det samtidig var særdeles udbredt i den anden halvdel, at den ene part pendlede til metropolen, mens den anden havde beskæftigelse lokalt i Haslev eller pendlede til andre dele af det øvrige østdanske område. Artiklen understøtter dermed den foreliggende forskningslitteraturs påvisning af, at pendling er særlig udbredt blandt samlevende par, og at disses geografisk forskellige arbejdssteder er stærkt medvirkende til den øgede pendling.

Med periodens stadigt større forskelle mellem Haslev og hovedstadsmetropolen i henseende til urban tilvækst og beskæftigelses- og indkomstudvikling, har artiklen endelig påvist, at der tidligt skabtes forskelle for så vidt ejerboligpriser og urbanitet mellem den midtsjællandske stationsby og metropolen. Særlig de markante prisforskelle på ejerboligmarkedet bidrog til, at arbejdskraft bibeholdt eller fik bopæl i Haslev på samme tid, som den fastholdt beskæftigelsen i hovedstadsmetropolen. I den forbindelse har artiklen dokumenteret, at Haslevs tilflyttede pendlere var udflyttet fra hovedstademetropolen i en afstand fra denne, hvor ejendomspriserne var tilstrækkeligt lave, uden at transporttiden til jobbet samtidig blev for lang.

Det var lavere ejendomspriser, der muliggjorde eget hus med flere værelser, moderne bekvemmeligheder og have. I den sidste efterkrigstid i form af de præfabrikerede typehuse i Haslevs parcelhuskvarterer og i årtierne omkring årtusindeskiftet både moderne hus i Haslevs seneste kvarterer, men i særlig grad store murermestervillaer i byens yderdistrikter fra mellemkrigstiden eller større gadehuse i bykvartererne for tiden før første verdenskrig. Den mindre grad af urbanitet og adgang til naturområder, der sammen med de lavere ejendomspriser i forskningslitteraturen tillægges betydning som en pendlingsfaktor, kom derimod ikke blandt Haslevs tilflyttede pendlere til at være afgørende for pendlerlivet.

Infrastruktur og transportformer

Den transportteknologiske og trafikale infrastrukturens ses i forskningslitteraturen, som en af de øvrige faktorer bag pendling. I den forbindelse har artiklen i casen om Haslev påvist, at åbningen af henholdsvis Køge Bugt-motorvejen og Sydmotorvejen til Dyrehavehus i årene 1969-1971 og sidstnævnte motorvejs forlængelse til Rønnede i 1974 medvirkede til, at udpendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropolen netop i 70'erne fik en meget voldsom tilvækst.

At denne fortsatte op gennem 80'erne og årtierne omkring årtusindeskiftet, blev herudover understøttet af både åbningen af S-banen til Køge i 1983, og dermed en mere direkte kollektiv trafikforbindelse til hovedstadsmetropolens forskellige dele, og udvidelsen af Køge Bugt-motorvejen til otte spor i 2008. En udvidelse, der bidrog til, at køddannelserne på denne del af pendleruten fra Haslev til metropolen i en vis grad blev afhjulpet og medvirkede til, at bilen forblev den mest udbredte transportform for byens pendlere.

I den forbindelse har artiklen afdækket, at rejsekomfort og mindst muligt tidsforbrug til pendling blev anset som afgørende for valget af transportform blandt Haslevs pendlere. Bekvemmeligheder, som bilen kunne tilbyde, trods hovedstadsmetropolens trafikophobning, samtidig med, at samkørende kunne anvende pendlingstiden til hvile, afslapning, personlige gøremål eller arbejde. En anvendelse af pendlingstiden, som Haslevs pendlerbefolkning lagde vægt, men som selvsagt bedst opnåedes ved benyttelse af den togforbindelse, byen var privilegeret med.

Pendlernes mulighed for at arbejde i forbindelsen med togpendlingen blev dog i casen Haslev afbrudt og forstyrret af togsift i Køge og den mindre bekvemme S-togsrejse videre herfra. Herudover kom de kollektive trafikforbindelser (såvel med tog som videreførelse med andre

transportformer) fra Haslev til hovedstadsmetropolen i det væsentligste til at falde udenfor den pendlingstid på 30-60 min. (hver vej), som var pendlerens tolerancegrænse.

En tolereret pendlingstid, som ikke blot er længere end den gennemsnitlige, der angives i forskningslitteraturen, men som artiklen i casen Haslev har påvist, har haft en flydende øvre grænse. Pendlerne fra Haslev havde således vænnet sig til de længere pendlingstider, der fulgte med kødannelser og vejarbejder på motor- og hovedveje og sporarbejder og erstattende togbusser på banestrækningerne.

Herudover accepterede pendlerne pendlingstiden for den transportform, der var mest hensigtsmæssig i forhold til arbejdsstedets lokalisering. Med arbejdspladser omgivet af store parkeringsområder i hovedstadsmetropolens forstæder og dermed i nærheden af dens motorvejssystem, var bilpendling mest udbredt. Omvendt var togpendling mere udbredt for pendlere med arbejdspladser i metropolens centrale dele eller med kort afstand til stationer for regional- og S-tog samt metro.

Pendlersatellitby

I forhold til den foreliggende byhistoriske forskningslitteratur, har artiklen med Haslev som case nyskabende påvist, hvorledes afviklingen af byens hidtidige erhvervsgrundlag og den samtidig stadig større udpendling i den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskiftet førte til en midtsjællandsk stationsbys transformation til en pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi. En byform, hvor den udpendlende befolkning blev afgørende for den videre udbygning af beliggenhedskommunens velfærdssystem og øvrige opgavevaretagelse.

Samtidig med at den indkomstdannelse, som denne befolkningsgruppe tilførte byen, udgjorde en væsentlig forudsætning for både kommunens beskatningsgrundlag, merbeskæftigelse i de øvrige tjenesteydende erhverv og handel og for den del af småvirksomheder i bygge-, anlæg- og transportsektoren, der trods en vigende beskæftigelsesudvikling blev tilbage. Erhverv, der samtidig med den øgede udpendling fra pendlersatellitbyen blev afhængig af en stadig større indpendling.

Artiklen har desuden dokumenteret, at udpendlerne i Haslev i forhold til pendlersatellitbyens øvrige bosiddende udgjorde et befolkningssegment med højere indkomster og arbejdsmarkedsmæssige kvalifikation. Idet hovedstadsmetropolen i højere grad tiltrak de kompetencer, som særligt alle lag af funktionærgruppen og i nogen grad faglærte arbejdere repræsenterede, mens arbejderbefolkningen i højre grad søgte og fandt beskæftigelse i Haslevs beliggenhedskommune.

Hermed understøtter artiklen tillige de resultater, der i den henseende er nået i den foreliggende forskningslitteratur, men påviser samtidig, at pendlerne med de højere indkomster opnåede boliger af en størrelse og standard, der lå over gennemsnittet i både hovedstadsmetropolen og pendlersatellitbyen. Boliger, der i den første del af perioden lokaliseredes til de omfattende parcelhuskvarterer, som i efterkrigstiden var vokset op uden om stationsbyens indre og ældre bydele.

Ved en omdannelse af ældre bebyggelser i disse bydeles centrale del ved stationsområdet, koncentreredes samtidig dagligvarehandlen til et selvgroet center. En art stationscenter, der efterhånden kom til at blive integreret med detailhandelen i den gamle stationsbys hovedgade, og senere suppleredes med et indkøbsområde i et tidligere planlagt industrikvarter.

Selv om Haslev falder indenfor den typologisering, som artiklen ud fra et byhistorisk kriterium har anlagt for en pendlersatellitby, har de etnologiske undersøgelser, der tillige ligger bag artiklen desuden påvist, at betegnelsen ”pendlersatellitby”, eller på jævnt dansk ”forstad”, har en negativ konnotation, som pendlerne ikke har ønsket at knytte til deres by. Der viste sig således blandt pendlerne at være en stor veneration for Haslev som en by med købstadsmæssig karakter og for dens arkitektoniske, historiske og indholdsmæssige kvaliteter.

Endelig var der blandt pendlerne en stor opbakning til lokalsamfundet, ikke mindst når det handlede om at lægge sin handel lokalt. Forudsætningen for, at Haslev fortsat kunne have et tilstrækkeligt udbud af forretninger, hvilket hang sammen med pendleres ønske om at bo i en ”rigtig by” frem for en soveby. Pendlerne var således ikke blinde for, at de selv havde indflydelse på mulighederne i deres by.

Perspektiver

Haslevs forvandling fra en selv bærende midtsjællandske stationsby til en pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet er ikke i sig selv enestående, men giver anledning til at anlægge nogle perspektiver: Dels et udviklingsperspektiv ikke blot for Haslev, men også for tilsvarende pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens umiddelbare opland. Dels et forskningsperspektiv ikke kun i relation til historiske analyser af fænomenet pendlersatellitbyer, men tillige i forhold til andre bytyper i hovedstadsmetropolens område.

Udviklingsperspektivet

Efter Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivninger forventes hovedstadsmetropolen og den østjyske landsdel med ekspanderende Aarhus i de næste 25 år at udgøre de dele af landet, der vil opnå den største befolkningstilvækst med et folketal på henholdsvis 2,5 og 1 mio. indbyggere i 2045, svarende til 36,6 og 16,7 procent af landet befolkning mod 35,6 og 15,6 procent i 2020. Den øvrige del af landet vil derimod i samme periode få en langt mindre vækst i folketallet og dermed en mindre andel af dets samlede befolkning. Mindst i det øvrige Østdanmark og de syd- og vestjyske landsdele og mest, med storbyerne Odense og Aalborg, på Fyn og i den nordjyske landsdel.

Det nuværende billede af to byregioner med hovedstadsmetropolen som den ene og den østjyske byregion som den anden, ser således ud til at blive forstærket i det følgende kvarte århundrede. End ikke så store byer som Aalborg og Odense, der med omliggende områder i dag omfatter mere end 200.000 indbyggere, ser i perioden ud til at genere en befolkningsvækst, der kommer i nærheden af to byregioners og vil næppe få denne bykarakter.

I det østdanske område vil den vest- og sydsjællandske landsdel i de næste 25 år i forhold til hovedstadsmetropolen få en både markant mindre og hurtigere faldende befolkningstilvækst, der endda i 2040'erne vurderes til at blive negativ. Følgelig vil den vest- og sydsjællandske landsdels andel af den østdanske befolkning blive decimeret fra 22,5 procent i 2020 til 20,9 procent i 2045, mens hovedstadsmetropolens andel mellem samme år vil blive forøget fra 77,8 til 79,1 procent.

Mens det øvrige Østdanmark i perioden 2020-2045 således alene forventes at opnå en befolkningstilvækst på 2,2, procent, mod hovedstadsmetropolens på 10,3 procent, vil de østdanske kommuner, der som ringkommuner grænser op til metropolen (Faxe, Ringsted, Holbæk, og Stevn's kommuner) opnå befolkningsmæssige vækstrater, der kommer i nærheden hovedstadsmetropolens. I perioden højest i Faxe Kommune med 9,8 procent og lavest i Stevn's Kommune på 6,6.

Må byerne i disse ringkommuner i perioden antages, at blive fuldt integreret i hovedstadsmetropolen som pendlersatellitbyer, er billedet mindre entydigt for de mindre bysamfund i de nærmest liggende øvrige østdanske kommuner. I Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivninger ansættes tilvæksten i folketallet i samme periode til 2,3 procent i Næstved Kommune, mens den som følge af den hyppige landdels- og regionstogstrafik vil udgøre henholdsvis 5 og 3,9 procent i Sorø og Slagelse kommuner.

Langt mere usikker tegner udviklingen sig for de mindre byer i de ydre sjællandske kommuner, hvor Vordingborg og Kalundborg kommuner i perioden 2020-2045 estimeres til, at få et mindre fald i folketallet, mens Odsherred Kommune alene vil kunne opvise en befolkningstilvækst på 0,7 procent. På Sydhavsøerne vurderes det, at Guldborgsund Kommune vil få befolkningstab på 1,1 procent, mens det i Lollands Kommune vil komme op på 10,1 procent.¹³⁹



Haslev Station i efteråret 2018 med de nye master, der bærer køreledningerne til den elektriske togdrift. Elektrificeringen af den sydlige del af Lille Syd var stort set afsluttet på dette tidspunkt, men da signalsystemet på strækningen ikke passede sammen med det midlertidige, der blev etableret på den såkaldte "nye bane", København H-Køge Nord-Ringsted, gik der flere år inden Haslev kunne drage nytte af elektrificeringen. Først i foråret 2023 indsættes de direkte elektriske regionaltog: Næstved-Haslev-Køge-Køge Nord-København H-Nivå. En ny æra i Haslevs historie som pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi kan begynde.¹⁴⁰

Beliggende i en af ringkommunerne uden for hovedstadsmetropolens område og med de i forvejen gode trafikale såvel individuelle som kollektive trafikforbindelse og den snarlige åbning af den elektriske togdrift på strækningen Næstved-Haslev-Køge Nord-København H-Nivå og de tilslutningsmuligheder, der på denne strækning vil være til S- og regionaltog, Metro og S-busser,

tegner Haslevs fremtid som en af hovedstadsmetropolens ydre pendlersatellitbyer sig lys. Byen bindes endnu tættere til hovedstadsmetropolen, og måske bliver den på sigt en egentlig forstad i metropolen.

Herfølge- forstaden syd for Køge blev det allerede i den første efterkrigstid som en forlængelse af det radiale forstadsbånd langs Køge Bugt, og helt tilbage til Hovedstadsrådets Regionsplan 1989 opstod visionen om forlængelse af forstadsbåndene udenfor købstadsringen. Fra Roskilde langs banerne i retning mod Ringsted og Holbæk og fra Køge langs Lille Syd via Haslev i retning mod Næstved. Regionsplanens forudsætning var dog, at der på disse banestrækninger indsattes højfrekvente elektriske regionaltog til hovedstadsmetropolens centrale dele, og at kommunerne langs banestrækningerne, i lighed med planforudsætningerne i de centrale dele af metropolen, reserverede erhvervsområder til serviceproduktion i stationsnærhed. Dermed forudsætninger for en selvstændig erhvervsudvikling ved siden af den del af det lokale erhvervsliv, der hvilede på pendlerbefolkningens indkomst.

På nær den senere elektrificering af Vestbanen til Store Bælt forblev de øvrige strækninger dog fortsat betjent af de langsommere accelererende og kørende diesellokomotivtrukne regionaltog. Samtidig med at Regionsplan 1989's infrastrukturelle forudsætninger for dannelsen af radiale forstadsbånd uden for Køge og Roskilde faldt, medvirkede den kommunale planlægning i samme retning, idet der ved banernes stationsnære områder ikke udlagdes arealer, der kunne tiltrække erhvervsorienteret serviceproduktion.¹⁴¹

Hertil føjede sig, at den regionale fysiske og infrastrukturelle planlægning i hovedstadsmetropolen afvikledes med nedlæggelsen af Hovedstadsrådet i 1990. For efter den enkeltvis var overgået til metropolens fem amtskommunale enheder, forsvandt regional planlægning helt med 2007- strukturreformen, hvor planansvaret blev lagt på de enkelte kommuner under meget overordnede og løselige statslige landsplandirektiver og retningslinjer.

Med det manglende regionale styringsinstrument fik markedskræfter et større spillerum på samme tid, som fællesoffentlige byomdannelses-, arealudviklings- og metroselskaber i selve hovedstaden opnåede muligheder for at udstikke rammerne for en ekstrem bebyggelses- og serviceerhvervsmæssig vækst i København og Frederiksberg. Herved sugedes potentialet for vækst og ny erhvervs- og befolkningsmæssig udvikling især ud af forstadsområderne, men også ud af købstadsringen og de omliggende pendlersatellitbyer både i selve metropolområdet og udenfor.

For at særligt pendlersatellitbyerne langs de kommende elektrificerede regionaltoogsstrækninger til Holbæk og Næstved (både over Ringsted og Køge Nord) til fulde kan udnytte disse kollektivtrafikale opgraderinger og dermed udvikle sig til egentlige metropolforstæder med en kraftigere erhvervsudvikling, bør beliggenhedskommunerne i højere grad være opmærksomme på at udvikle de stationsnære områder ikke blot til indkøbscentre, men også til lokalisering af de ekspansive serviceerhverv. Med de langt lavere grundpriser og hurtige og lettilgængelige kollektive trafikforbindelser vil byerne have gode muligheder for at tiltrække disse erhverv.

En perlerække af forstadsbyer på Lille Syd og langs Vest-, Nordvest – og Sydbanen i retning mod Næstved, Ringsted og Holbæk inden udløbet af Danmarks Statistiks aktuelle befolkningsfremskrivning i 2045 forekommer ikke usandsynlig, i fald den tilstrækkelige regionale planlægning er til stede. Om hovedstadsmetropolen end sige Øresundsmetropolen i 2045 vil omfatte større dele af eller hele Østdanmark, som organisationen Greater Copenhagen lægger op til i sine

visioner, forekommer derimod tvivlsomt.¹⁴² En gamechanger kan være de erhvervsmæssige og demografiske forandringer, der på Sydhavsøerne og det sydlige Sjælland måske vil følge af åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, men megapolen med Oslo-Stockholm i nord, Berlin-Hamburg i syd og Øresundsmetropolen i midten hører nok ikke det 21. århundrede til.¹⁴³

Forskningsperspektivet

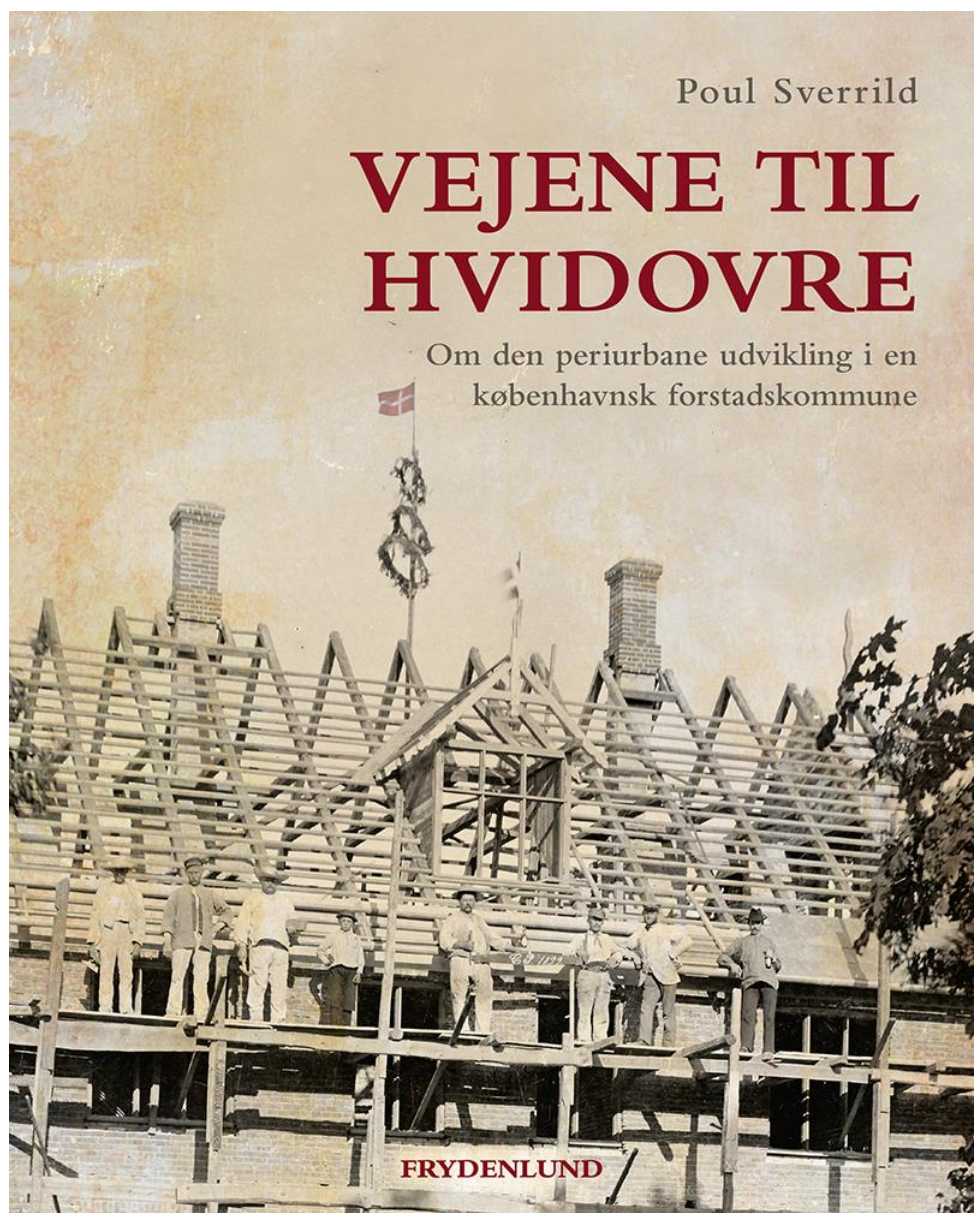
Med denne artikel er der med Haslev som case givet et bud på, hvordan stations- og landevejsbyer i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet forvandles til pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens periferi. Men denne undersøgelse kan ikke stå alene, hvorfor artiklen lægger op til analyser af tilsvarende byers transformation i samme periode. Rækken er ganske lang og omfatter: Faxe Ladeplads, Faxe, Karise, Hårlev, den lille tidligere købstad Store Heddinge, Tappernøje, Rønnede, Dalby, Haslev, Glumsø, Store Merløse, Ugerløse, Tølløse og Vibberød.

Hertil føjer sig rækken af stations- og landevejsbyer, der langt tidligere inden for hovedstadsmetropolens eget område bliver til pendlersatellitbyer i denne. Her er rækken af eksempler endnu længere og omfatter: Græsted, Gilleleje, Hornbæk, Helsingø, Hundested, Skævinge, Gørløse og Fredensborg i Nordsjælland. Mellem forstadsbåndene: Landevejsbyer som bl.a. Slangerup, Lyngø, Ganløse, Jyllinge og Tune. Langs Nordvest- og Vestbanerne og den nordlige del af Lille Syd: Bl.a. Lejre, Hvalsø, Viby S, Borup, Gadstrup, Havdrup og Ll. Skensved og uden for disse landevejsbyer som bl.a. Lindenberg, Osted, Bjæverskov og Lellinge.

Jo flere jo bedre, siges der, men i hvert fald et større antal analyser af disse stations- og landevejsbyers udvikling i og uden for hovedstadsmetropolens område i det 20. århundredes sidste halvdel og efter årtusindeskiftet, vil kunne danne grundlag for en afdækning af et af metropolens mange byfænomener: Pendlersatellitbyer. Oplagte muligheder for synteseskabende artikler til det foreliggende og andre tidsskifter og ikke mindst for studenterspecialer.

Hovedstadsmetropolens regionale historie er et nyt og helt uopdyrket forskningsområde og heri indgår de forskellige byenheder, som metropolen kommer til at omfatte gennem det 20. århundrede. Litteraturen om metropolens historie har indtil for nylig i ensidig grad haft fokus på Københavns historie, hvor byens udvikling ofte behandles som et isoleret fænomen uden nogen større forbindelse med den omliggende hovedstadsmetropol. I nogle tilfælde anses Københavns udvikling nærmest som identisk med hele hovedstadsmetropolens, mens den i andre ses som helt determinerende for metropolens udvikling. I en sådan grad, at de omliggende byenheder spiller en ringe rolle og nærmest bliver identiske med og en funktion af centralbyen, hvorved hele hovedstadsmetropolen opfattes og betegnes som København.

I sådanne fremstillinger fremstår hovedstadsmetropolens forstæder, købstadsring og pendlersatellitbyer udtrykkløst, stereotyp og unuanceret. Dette vrangbillede har forstadshistorikeren Poul Sverrild med sin seneste bog med titlen ”Vejene til Hvidovre” på forbilledlig vis forsøgt at rette op på for så vidt angår metropolens forstæder.¹⁴⁴ Men disse forstæder rummer i sig selv et betydeligt videre forskningspotentiale. Det samme gør købstæderne i hovedstadsmetropolens købstadsring, som bevarer deres lokale oplandsfunktion på samme tid, som de integreres i metropolen. Og ja- pendlersatellitbyerne oven i. Hovedstadsmetropolens regionale historie er et nærmest uudtømmeligt byhistorisk forskningsområde, der i forhold til den indgående forskningsmæssige behandling af talrige provinsflækker, fortjener en, i forhold til sin enorme folkemængde, mere central placering i byhistorien i perioden efter midten af det 19. århundrede.



Et gedigent eksempel på en analyse af hovedstadsmetropolens forstadsudvikling, som bør følges op af tilsvarende arbejder og også fremstillinger af pendlersatellitbyernes historie i metropolens periferi.¹⁴⁵

Summary

With Haslev as an example, this article sheds light on the extent and nature of commuting from a Central Zealand station town to the metropolitan metropolis since the middle of the 20th century, the background for this commute and the significance of commuting for the station town's transformation into a commuter satellite town on the outskirts of the metropolis. The article is based on both urban historical and ethnological studies.

It is thus shown in the article that commuting from Haslev began during the 60s, but that it only with an almost explosive increase in the 70s and a continued significant increase in the 80s and in the decades around the turn of the millennium got a volume that radically changed the character of the Central Zealand station town. The driving force behind the commute is seen in the article, among other things, because of differences in employment and income opportunities. A consequence of the capital metropolis' continued expansive business development during the period

and the simultaneous liquidation of Haslev's previous business base. A liquidation that included both the business foundation, which since the station town's formation in 1870 had been based on a significant rural demand for goods and services, as well as the new industrial enterprises that had established themselves in the town in the first post-war period and which in a relative short period produced for a regional, national and foreign market.

The article has also documented in the case of Haslev that the diverse employment and income opportunities in the period created ever-greater differences between Haslev and the metropolitan metropolis in terms of owner-occupied housing prices and urbanity. A condition that contributed to maintaining or gaining residence in the Central Zealand station town at the same time as commuting to the metropolitan metropolis. At the same time, the simultaneous expansion of the traffic infrastructure is seen as a crucial precondition for commuting from Haslev to the metropolitan metropolis. In the form of the construction of the Køge Bugt Motorway and the first part of the South Motorway around 1970 and in 1983 the S-line continuation to Køge, from where the regional train operation to Haslev and Næstved was upgraded.

In addition, it is shown in the article how the liquidation of Haslev's previous business base and the simultaneously increasing commuting in the last post-war period and in the decades around the turn of the millennium led to a Central Zealand station town's transformation into a commuter satellite town on the outskirts of the metropolitan metropolis. An urban form in which the commuting population was decisive for the further expansion of the location municipality's welfare system and other tasks, and the income generation that this population group provided to the city, constituted an essential prerequisite for both the municipality's tax base, additional employment in the other services, trade and other occupations that remained.

The article has finally documented that the commuters in Haslev in relation to the commuter satellite town's other residents constituted a population segment with higher incomes and labor market qualifications, as the metropolitan metropolis to a greater extent attracted the competencies that especially all layers of functionaries and to some extent skilled workers represented. With the higher incomes, commuters in Haslev were able to acquire homes of a size and standard that was above the average in both the metropolitan metropolis and the commuter satellite city. Homes that were particularly located in the extensive detached house neighborhoods that grew up in the post-war period around the station town's older districts.

Although Haslev falls within the typification that the article has based on an urban historical criterion for a commuter satellite city, the ethnological studies have also shown that the term "commuter satellite city", or in even Danish "suburb", has a negative connotation, which commuters have not wanted to attach to their city. It thus turned out among the commuters to be a great veneration for Haslev as a city with a market town character and for its architectural, historical and content qualities.

Finally, there was a great deal of support among the commuters for the local community, not least when it came to locating their business locally. Rather than a sleeping town. The commuters were thus not blind to the fact that they themselves had an influence on the possibilities in their city.

Litteratur

Andersen, Hans Thor: Bypolitik i Danmark efter 1960 – i historisk perspektiv, i *Den moderne By* (Red.: Søren Bitsch Christensen), 2007.
 Bro, Henning og Helga Mohr: *Frederiksberg Kommune 1950-2008*, 2008.

- Bro, Henning: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Forlaget Frydenlund, 2022. [Under bedømmelse af nedsat bedømmelsesudvalg med henblik på forsvar for den filosofiske doktorgrad, Københavns Universitet].
- Bro, Henning: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL 2021, nr. 1. <https://tidsskrift.dk/metropol/issue/view/9116>
- Bro, Henning: Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolens udvikling omkring årtusindeskiftet METROPOL 2021, nr. 2. <https://tidsskrift.dk/metropol/index>
- Christensen, Søren Bitsch og Mette Ladegaard Thøgersen: Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000, s. 11-120 i Den moderne by, Århus 2006.
- Dansk Velfærdshistorie (Red. Jørn Henrik Pedersen, Klaus Pedersen og Niels Finn Christiansen), 2014.
- Den langsigtede effekt af husstandsindkomst på pendlingsafstand, Krak Fonden, 2017.
https://research-api.cbs.dk/ws/portalfiles/portal/59942348/Husstandsindkomster_Pendling.pdf
- Faktaark om pendling i Danmark, DUT: 2012: file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/2014-Faktaark_transport_ift_alder.pdf
- Gravsholt Busck, Anne, Søren Bech Pilgaard Kristensen og Lars Winther: Urbanisering i bynære landområder – tendenser og udfordringer for fysik planlægning: GENTÆNK BYER UDEN GRÆNSER • BYER OG DET GODE LIV BYEN BYER I BEVÆGELSE • BYERNES KLIMAUDFORDRINGER, 2020, s. 23-27: [Gentænk Byen 0.pdf \(byplanlab.dk\)](http://byplanlab.dk)
- Infrastrukturprojekters betydning for arbejdstiden, Transportministeriet, 2011. <https://www.trm.dk/media/2311/rapport-infrastrukturprojekters-juni-2011-2.pdf>
- Hjalager, M.: Udviklingsdynamikker i sommerhussektoren, 2009.
- Jaakson, R.: Second-home domestic tourism, Annals of Tourism and Research, nr. 13, 1986.
- Kirkegaard Larsen, Fl.: Family holiday homescapes, 2012.
- Larsen, Peter Gorm: Hvorfor migration? 2016: <http://www.policy.dk/migration2pgl.pdf>
- Majvang, Arne: Haslevs Historie, bd. I, 1967.
- McCall, J.J.: Economics of Information and Job Search, THE QUARTERLY JOURNAL OF ECONOMICS, Volume 84, Issue 1, February 1970, s. 113-126.
- Modeller fra fysikken kan forudsige, hvor langt du vil pendle, CBS, 2016: <https://videnskab.dk/forskerzonen/kultur-samfund/modeller-fra-fysikken-kan-forudsige-hvor-langt-du-vil-pendle>
- Mølgaard Frandsen, Henrik og Mikkel Thelle: Soft space – byregioner, business regions og megaregioner, Fabrik og Bolig, 2017.
- Nielsen, Erling A.: Haslev – en stationsby i provinsen, 2011.
- Nielsen, Thomas Sick og Henrik Harder Hovgesen: Pendling i Danmark, baggrund og udvikling, Geografisk Orientering, 2007, nr. 5, s., 296-300. Dansk Byggeri. Pendleranalyse, 2017: <https://www.danskindustri.dk/siteassets/medlemsforeninger/dansk-infrastruktur/udgivelser/pendleranalyse-august2019.pdf?v=210311> Transportundersøgelsen.
- Pedersen, Margit Baad: Haslev – by og mennesker, 1995.
- Pedersen, Margit Baad: Haslev fra landsby til stationsby, 1993.
- Pendleranalyse, Dansk Industri, 2019, https://dbr.dk/system/files/pendleranalyse_dansk_byggeri_08.2019.pdf
- Sverrild, Poul: Vejene til Hvidovre. Om den periurbane udvikling i en københavnsk forstadskommune, 2020.

Trykte kilder

Danmarks Statistik

- Folke- og boligtællingen pr.1.1.1981, Vestsjællands Amtskommune, 1981.
www.Statistikbanken.dk
- Udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, 1980-2020, Danmark Statistik
- Statistisk Årbog 1950-2006
- Statistiske Meddelelser 4 r., 147. bd. 1 h., 1950.
- Statistiske Meddelelser, 4. række, 147, bind,1 hæfte, 1952.
- Statistiske Meddelelser, 4 r., 162 bd., 2 hf, 1956.
- Statistisk Tabelværk, 1963:I, 1963.
- Statistisk Tabelværk, I.A, 1963.
- Statistisk Tabelværk, XIV, 17,11, 1973.
- Statistisk Tabelværk, 1974: IV, 1974.
- Statistiske Tabelværk. Bygge – og anlægsvirksomhed: 1983: 15, 1986: 1, 1987:3, 19988: 1, 1989: 10, 1991: 9, 1993:13.
- Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000.
- Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000.
- Statistiske Efterretninger: 9.5.1995, 13.5.1992 og 26.4.2000.

Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000.
 Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000.
 Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000.
 Statistiske Efterretninger, Samfærdsel og turisme: 1983:12, 1985:13, 1996:16, 1997: 5, 2000: 13, 2009: 10, 2012:1
 Statistiske Efterretninger, Samfærdsel og turisme:1996:16, 1997: 5, 2000: 13, 2009: 10, 2012:1
 Statistiske Efterretninger, Transport og turisme: 1998: 52, 1999:29, 2000: 24, 2001: 48. 2002: 48, 2003: 36, 2004: 34, 2005: 33, 2006: 36, 2007: 26, 2008: 11, 2009: 11, 2010: 13, 2012: 4.

Københavns statistiske Kontor

Statistiske Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1951-1990.
 Statistisk Månedsskrift, nr. 6-8, 1930.
 Statistisk Månedsskrift, nr. 5-6, 1951.
 Tabelværk til Københavns Statistik, nr. 18, 1913.

Øvrige

Danmarks Rejseforbindelser 1967 og 1986.
 Strukturkommissionens betænkning bd. II, 2004.

Utrykte kilder

Rigsarkivet (København)

Selvangivelser, 1955, Skattevæsenet, Haslev-Freerslev, Sognekommune
 Selvangivelser, 1960, Skattevæsenet, Haslev-Freerslev, Sognekommune

Faxe Kommunes Arkiver

Selvangivelser 1969, Skattevæsenet, Haslev-Freerslev, Sognekommune
 Selvangivelser 1970, Skattevæsenet, Haslev Kommune
 Selvangivelser, 1979, Skattevæsenet, Haslev Kommune
 Byggesager, 1970-1979, Bygningsinspektoret, Haslev Kommune
 Arkiv: DSB, 1913-1982 [A 28]
 Arkiv: O.C. Huset, 1971-1990, [A 33]
 Billedarkivet.
 Haslev vejviser, 1980.

Øvrige digitale kilder

file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/Fremtidens%20By_rapport.pdf
https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Gent%C3%A6nk_Byen_0.pdf
<file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/4635-Article%20Text-15559-1-10-20200415.pdf>
<https://naboinaestved.dk/pendlerby/>
<https://www.boliga.dk/artikel/hot-spots-her-skal-du-holde-oeje-med-boligmarkedet-i-aar>
<https://borsen.dk/nyheder/pleasure/boligjagt-i-en-unik-pendlerby>
<https://www.gyldendal.dk/produkter/pendlerne-9788702161908>
https://elitekommune.roskilde.dk/sites/default/files/fics/DAG/3659/Bilag/Roskilde_Kommunes_bemaerkninger_til_lan_dsplanredegørelse_2018.pdf
https://www.linkedin.cn/company/soro-kommune?trk=similar-pages_result-card_full-click <https://faxe.netavis.dk/flere-af-kommunens-pendlerbyer-er-stagneret/> <https://stenloese.dk/> <https://www.berlingske.dk/samfund/slagelse-en-slags-bydel-i-koebenhavn> <file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/4311656-4310434-1.pdf>
<file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/Stationsbyer%20i%20dag.pdf>
<file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/Stationsbyer%20i%20dag.pdf>
<https://www.signalposten.dk/forum/index.php?mode=thread&id=6770>
<https://www.frydenlund.dk/boeger/varebeskrivelse/5519>
https://dokument.plandata.dk/20_3627073_1506501698220.pdf

Noter:

¹ <https://www.statistikbanken.dk/10306>

² Af den samlede pendling fra Faxe Kommune udgjorde den til det øvrige Danmark knapt en procent.

³ Thomas Sick Nielsen og Henrik Harder Hovgesen: Pendling i Danmark, baggrund og udvikling, Geografisk Orientering, 2007, nr. 5, s., 296-300. Dansk Byggeri. Pendleranalyse, 2017: <https://www.danskindustri.dk/siteassets/medlemsforeninger/dansk-infrastruktur/udgivelser/pendleranalyse-august2019.pdf?v=210311> Transportundersøgelsen. Faktaark om pendling i Danmark, DUT: 2012: file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/2014-Faktaark_transport_ift_alder.pdf Modeller fra fysikken kan forudsige, hvor langt du vil pendle, CBS, 2016: <https://videnskab.dk/forskerzonen/kultur-samfund/modeller-fra-fysikken-kan-forudsige-hvor-langt-du-vil-pendle>. J. J. McCall: Economics of Information and Job Search, THE QUARTERLY JOURNAL OF ECONOMICS, Volume 84, Issue 1, February 1970, s. 113–126. Infrastrukturprojekters betydning for arbejdstiden, Transportministeriet, 2011. <https://www.trm.dk/media/2311/rapport-infrastrukturprojekters-juni-2011-2.pdf>

Den langsigtede effekt af husstandsindkomst på pendlingsafstand, Krak Fonden, 2017. https://research-api.cbs.dk/ws/portalfiles/portal/59942348/Husstandsindkomster_Pendling.pdf Penderanalyse, Dansk Industri, 2019, https://dbr.dk/system/files/pendleranalyse_dansk_byggeri_08.2019.pdf Anne Gravsholt Busck, Søren Bech Pilgaard Kristensen og Lars Winther: Urbanisering i bynære landområder – tendenser og udfordringer for fysisk planlægning. : GENTÆNK BYER UDEN GRÆNSER • BYER OG DET GODE LIV BYEN BYER I BEVÆGELSE • BYERNES KLIMAUDFORDRINGER, 2020, s. 23-27: [Gentæk Byen 0.pdf \(byplanlab.dk\)](https://www.gentank.dk/byplanlab.dk)

⁴ Dels administrativt med købstadens eget bystyre, egen jurisdiktion og eneret på handel og håndværk.

⁵ Med næringsfrihedsloven fra 1857, der indfører grundprincipperne for den liberalistiske markedsøkonomi, forsvinder købstædernes eneret på handel og håndværk, mens købstaden efter kommunalordningerne fra tiden omkring 1840 alene forbliver en administrativ kommunalenhed uden for amtskommunerne og dens juridiske særstatus først ændres ved retsplejeloven, der træder i kraft i 1919.

⁶ Fiskerlejer med bopæls- og opankring- og produktforædlingsfunktioner for fiskerierhvervet. Stations- og landeveysbyer med byerhvervsmæssige funktioner for rurale oplande, der ikke bliver dækket af nærmeste købstad. Ladepladser ved kystlinjen med ind- og udskibningsfunktioner for indlandskøbstæder eller -byer.

⁷ Forstæder med først boligfunktion i forhold den store by, de er opstået på grundlag af og siden med egentlige erhvervsfunktioner med produktion af varer og tjenester.

⁸ Som udgangspunkt indgik pendling ganske vist et som element i forstadsdannelsen, men denne havde særlig i hovedstadsmetropolen en anden baggrund. Opstået tidligt ved en landliggerudflytning i sommerperioden. På Nordeggen allerede fra slutningen af 1700-tallet med udgangspunkt i det københavnske højborgerskabs landsteder og senere sommervillaer. I gennem det 19. århundrede i form af det øvrige borgerskabs mindre prætentive landejendomme i andre egne af Københavns opland. Under og efter første verdenskrig og i mellemkrigstiden i form af: Dels mindre bemidlede lysthuse (hvoraf mange overgik til ulovlig helårsbeboelse som følge af tidens boligmangel) på Vestegnen og i Søborg og Tårnby. Dels mindre selvstændiges og funktionærslagets sommerhusbybælte ved Køge Bugt. En række forstæder opstod desuden som følge af udflyttet hovedstadsindustri, bl.a. i Lyngby og Glostrup, og i løbet af 30'erne bliver industri en selvstændig faktor i forstadsdannelsen; bl.a. i Tårnby og Gladsaxe kommuner og på Vestegnen. En drivkraft bag forstadsdannelsen og -udviklingen, som bliver endnu mere udtalt i efterkrigstiden. Jf. Henning Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Forlaget Frydenlund, 2022.[Under bedømmelse med henblik på forsvar for den filosofiske doktorgrad, Københavns Universitet], s. 117-119, 255-262, 512-542 og 1168-116.

⁹ Søren Bitsch Christensen og Mette Ladegaard Thøgersen: Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000, s. 11-120 i Den moderne by, Århus 2006.

¹⁰ Sidstnævnte defineret som: En koncentreret bebyggelse med mindst 200 indbyggere, hvor privatejede sommerhuse - der i rurale eller kystnære områder anvendes til længerevarende rekreativt boformål i fri- og ferietid af sommerhusejeren, dennes venskabs- og familienetværk og eventuelle lejer, og hvortil disse grupper rejser fra deres faste bopæl i en by - indgår i en bebyggelsesstruktur, hvor det er økonomisk overkommeligt at gennemføre en lang række foranstaltninger, afstanden mellem sommerhusene ikke overstiger 200 m, med mindre denne afbrydes af offentlige anlæg og idrætspladser, og der i tilknytning til bebyggelsens funktion som fritidsbosætningssted kan opstå visse byerhvervsmæssige funktioner. Jf. Henning Bro: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL 2021, nr. 1, s. 16.

¹¹ Med bistand fra to konsulentfirmaer forsørger Realdania i 2010 ud fra kendte ældre bytyper at opstille nye bykategorier. Pendling indgår som et element i denne typologisering, men ses ikke som den afgørende forudsætning for enkelte bykategorier. Jf.: file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/Fremtidens%20By_rapport.pdf

¹² Stations- og landeveysbyer opstår i slutningen af det 19. århundrede og varetager de bymæssige oplandsfunktioner i områder med større afstande til nærmest liggende købstad. Byerne har baggrund i befolkningsvækst som følge af flytnings- og fødselsoverskud, landbrugets omlægning til animalsk produktion og større eksport, en spredning af sekundære erhverv og industrialisering. Understøttet af udviklingen i kommunikations- og transportteknologierne: Særlig jernbanen, men også forbedrede overordnede vejforbindelser. Stations- og landeveysbyer opdeles ud fra deres

bebyggelsesmæssige karakter eller funktionalitet: Ruralebyer, oplandsbyer og industri- og institutionsbyer. Jf. Mette Ladegaard Tøgersen: De rurale byer, Den moderne by (Red. Søren Bitsch Christensen), 2007, s. 257-278.

¹³ <file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/Stationsbyer%20i%20dag.pdf>

¹⁴ Jf. note 8.

¹⁵ <file:///C:/Users/Hebr02/Downloads/Stationsbyer%20i%20dag.pdf>

¹⁶ Denne baseres således på princippet om ”én by, én kommune” og dermed på, at hver af landets byer, udgør sit lokale erhvervs-, bebyggelses- og beskæftigelsesmæssige område. En relation mellem by og omgivet ruralt område, der i realiteten tager sig udspring med industrialismens urbanisering fra den sidste del af det 19. århundrede, men som bliver særlig udtalt fra midten af det følgende. Den i forhold hertil snævrere kommunalinddeling i købstads- og sognekommuner fra før 1970-kommunalreformen og den langt mere geografisk omfattende, der anvendes ved 2007-strukturreformen og udviser de enkelte byers erhvervsoplande, må derfor anses for mindre operationelle i forhold til forståelse af en bys lokale erhvervs- og arbejdsmarkedsområde.

¹⁷ Henning Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s.16-18.

¹⁸ Henning Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 31.

¹⁹ Henning Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 20.

²⁰ Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 19.

²¹ Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 1104-1106 og 1118-1139.

²² Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 549-565.

²³ Da det må betragtes som sandsynligt, at samtidens embedsmænd i Københavns Statistiske Kontor, der har udarbejdet den offentlige statistik ikke blot for hovedstadskommunerne København-Frederiksberg, men også for hovedstadsmetropolen i takt med den udbredelse, den fik siden starten af det 20. århundrede, har haft den bedste forståelse for den skiftende udbredelse, som metropolen har haft som byregion, er den geografiske afgrænsning af metropolen i perioden baseret på denne forståelse. Fra 1930 og frem til 1974 fastlægges i hovedstadsstatistikken hovedstadsmetropolen til at omfatte hovedstadskommunerne, tidligere Københavns Amtskommune samt de nordøstlige kommuner i tidligere Frederiksborg Amtskommune, mens metropolens område med oprettelsen af Hovedstadsrådet i 1974 udvides til de resterende dele af tidligere Frederiksborg Amtskommune og Roskilde Amtskommune. Da hovedstadsmetropolen som en funktionel byregion allerede opnår denne udstrækning i løbet af 60'erne, anses det for operationelt at anvende denne udvidede geografiske ramme for analyserne. Jf.: Hovedstadens forstadskommuner, Statistisk Månedsskrift, nr. 6-8, 1930, s. 63-65. Hovedstadens forstads- og omegnskommuner i 1950, Statistisk Månedsskrift, nr. 5-6, 1951, s. 103-108. Statistiske Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1975, s. 280. Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 81-83.

²⁴ Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2020, s. 77-81. Henning Bro: Fra regional plan til regional planløshed, METROPOL 2021, nr. 2.

²⁵ Det anvendte kildemateriale opgør ikke ind- og udpendlingen til/fra Haslev by, men kun for byens beliggenhedskommune. Ideelt set skulle denne (jf. ovenstående) i analysen alene have omfattet Haslevs beliggenhedskommune i perioden 1970-2006 (Haslev Kommune), men det har ikke været muligt for tiden før 1970 og efter 2006, som følge af kildematerialets karakter.

²⁶ Peter Gorm Larsen: Hvorfor migration? 2016: <http://www.policy.dk/migration2pgl.pdf>

²⁷ Forskelle skabt af et ulige bytteforhold, hvor kolonimagten/i-landet i stadig større grad producerer varer på et stadig højere forarbejdningsniveau og tjenesteydelser, mens kolonien/3. verdenslandene producerer råvarer og varer på et mindre udviklet og traditionelt forarbejdningsniveau.

²⁸ Forskningslitteraturen har i den forbindelse peget på, at motivet til at flytte i forhold til arbejdssted over tid er blevet modvirket af dels en tendens til hyppigere jobskift, dels kvinders stærkt forøgede erhvervsbeskæftigelse, der bevirker, at forsørgerne i samme husstand har forskellige arbejdssteder. Da disse faktorer ikke er kvantificerbare i forhold til de foreliggende analyser af faktorer bag udpendlingen fra Haslev til hovedstadsmetropolen, har disse alene inddraget de her angivne forhold.

²⁹ Bag undersøgelsen har stået: Arkivar, cand.mag. Else Gade Gyldenkerne, Faxe Kommunes Arkiver.

³⁰ Statistisk Årbog 1950, s. 8-10. Østdanske købstæder mindre end Haslev: Frederikssund, Frederiksværk, Maribo, Nysted, Nykøbing S, Præstø, Rødby, Sakskøbing, Stege, Store Heddinge og Stubbekøbing. Vestdanske købstæder mindre end Haslev: Ebeltoft, Fåborg, Kerteminde, Lemvig, Mariaager, Rudkøbing, Skanderborg, Skjern, Sæby og Ærøskøbing

³¹ Afsnittet om stationsbyen er skrevet af Else Gade Gyldenkerne

³² Bråby Sognekommune, kopibog, 18.7., 1853.

³³ Ibid.

³⁴ Margit Baad Pedersen: Haslev fra landsby til stationsby. S. 7 ff

³⁵ Kim Clausen og Peter Dragsbo: Den vestjyske stationsby. Samme: Stationsbyen. Margit Baad Pedersen: Stationsbyliv.

³⁶ Geodatastyrelsen: Historiske kort på nettet

- ³⁷ Geodatastyrelsen: Historiske kort på nettet
- ³⁸ Ulla Plon: Stationsbyen. 1976.
- ³⁹ Geodatastyrelsen: Historiske kort på nettet
- ⁴⁰ Margit Baad Pedersen: Haslev – Fra landsby til stationsby. 1993.
- ⁴¹ Ikke ejet af SEAS, men opført for personaleforeningen og støttet økonomisk. Se ”Haslev – by og mennesker” side. 22.
- ⁴² I 1930 var 21,1% af Haslevs beboere beskæftiget ved Immateriel virksomhed, mod 7,1 % i gennemsnit for alle stationsbyer, mens tallene for landbrug var 6,1% for Haslev mod 9,3 % i gennemsnit, og for transport 6,4% for Haslev mod 11% i gennemsnit (Dispositionsplan for Haslev 1947 og 1956).
- ⁴³ Frem til midten af det 20. århundrede afgrænses hovedstadsmetropolen til hovedstaden, København-Frederiksberg, tidligere Københavns Amtskommune og de sydøstlige kommuner i tidligere Frederiksborg Amtskommune.
- ⁴⁴ Holm og Johansen: København 1840-1940, 1940.
- ⁴⁵ Holm og Johansen: København 1840-1940, 1940.
- ⁴⁶ Bro: Hovedstadsmetropolen – den dansk byregion, 2022, s. 1104.
- ⁴⁷ Tabelværk til Københavns Statistik, nr. 18, 1913, s. 14-27.
- ⁴⁸ Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999.
- ⁴⁹ Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 1104-1105.
- ⁵⁰ Højere i de mest udbyggede og indre forstæder i Gentofte, Tårnby, Gladsaxe, Hvidovre, Rødovre og Herlev kommuner, men mindre i de mere perifere forstæder i Brøndby, Glostrup, Ballerup, Værløse, Farum, Birkerød og Hørsholm kommuner.
- ⁵¹ Statistiske Månedsskrift 1930, s. 87-100. Statistiske Månedsskrift 1937, s. 218-227. Statistiske Månedsskrift 1950, s. 172-181 og Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2022, s. 1126-1130.
- ⁵² Selvangivelser 1955 og 1960, Skattevæsenet, Haslev-Freerslev Sognekommune, Rigsarkivet (København). Selvangivelser 1970, Skattevæsenet, Haslev Kommune, Faxes Kommunes Arkiver. Statistiske Meddelelser, 4 r., 162 bd., 2 hf, 1956. Statistisk Tabelværk, 1963:I, 1963. Statistisk Tabelværk, XIV, 17,11, 1973, Statistisk Årbog 1975, 1982, 1991, 2000, 2006, Statistisk Tabelværk, 1974: IV, 1974. Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000. www.Statistikbanken.dk
- ⁵³ Selvangivelser 1955 og 1960, Skattevæsenet, Haslev-Freerslev Sognekommune, Rigsarkivet (København). Selvangivelser 1970, Skattevæsenet, Haslev Kommune, Faxes Kommunes Arkiver. www.statistikbanken.dk og udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, Danmark Statistik
- ⁵⁴ Selvangivelser 1955 og 1960, Skattevæsenet, Haslev-Freerslev Sognekommune, Rigsarkivet (København). Selvangivelser 1969, Skattevæsenet, Haslev-Freerslev, Kommune, Faxes Kommunes Arkiver. Statistiske Meddelelser, 4 r., 162 bd., 2 hf, 1956. Statistisk Tabelværk, 1963:I, 1963. Statistisk Tabelværk, XIV, 17,11, 1973
- ⁵⁵ Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m. 1980. Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000. www.statistikbanken.dk
- ⁵⁶ Statistiske Efterretninger: 9.5.1995, 13.5.1992 og 26.4.2000. www.statistikbanken.dk
- ⁵⁷ Udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, Danmark Statistik
- ⁵⁸ Udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, Danmark Statistik
- ⁵⁹ Statistisk Årbog 1975, 1982, 1991, 2000, 2006, Statistisk Tabelværk, 1974: IV, 1974. Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000. www.Statistikbanken.dk
- ⁶⁰ Udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, Danmark Statistik.
- ⁶¹ Foto: Henrik Hachel, <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/sjælland/sjællaendere-er-danmarks-mestre-i-pendling>
- ⁶² Udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, Danmark Statistik
- ⁶³ Faxe Kommunes Arkiver, B 2764.
- ⁶⁴ Statistiske Meddelelser 4 r., 147. bd. 1 h., 1950. Statistisk Årbog 1955, 1975, 1982, 1991, 2000, 2006, Statistisk Tabelværk, 1974: IV, 1974. Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000. www.Statistikbanken.dk
- ⁶⁵ Faxe Kommunes Arkiver, B 14106.
- ⁶⁶ Faxe Kommune Arkiver B 4546.
- ⁶⁷ Faxe Kommunes Arkiver B 9412.
- ⁶⁸ Faxe Kommunes Arkiver, B 58528.
- ⁶⁹ Ud over de statistiske analyser baseres afsnittet om Haslev i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet på Margit Baad Pedersen: Haslev – by og mennesker, 1995, s. 10-60. Samme: Haslev fra landsby til stationsby, 1993, s. 16-26. Erling A. Nielsen: Haslev – en stationsby i provinsen, 2011, s. 11-47. Arne Majvang: Haslevs Historie, bd. I, 1967, s. 9-13.
- ⁷⁰ Foto 1991, Faxe Kommune Arkiver, B 52191.
- ⁷¹ Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999.
- ⁷² Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999.
- ⁷³ Bro: Hovedstadsmetropolen – den dansk byregion, 2022, s. 1104-1106.

⁷⁴ I form af egns- og fredningsplanlægning, påbegyndelsen af et metrovejsnet, udvidelser af S-banenettet, en udbygning af en regionale vand- og energiforsyning, en større udbredelse af fælleskommunale regionale spildevandsafledningssystemer og et yderligere udbygget indlæggelsesaftale system mellem hovedstadens kommunale hospitaler, de amtskommunale sygehuse, Rigshospitalet og privat-selvejende hospitaler. Jf. Bro: Hovedstadsmetropolen – den dansk byregion, 2022, s. 1130-1134.

⁷⁵ Københavns Statistiske årbog, 1951, s. 79. 1963/46, s. 81. 1973, s. 234.

⁷⁶ Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1990, s. 257.

⁷⁷ Statistiske Meddelelser 4 r., 147. bd. 1 h., 1950. Statistisk Årbog 1955, 1975, 1982, 1991, 2000, 2006, Statistisk Tabelværk, 1974: IV, 1974. Statistiske Efterretninger: 9.5.1985, 13.5.1992 og 26.4.2000. www.Statistikbanken.dk

⁷⁸ I form af regionsplanlægning, udlæg af omfattede regionale rekreative områder, udbygning af motorvejs- og S-banesystem, et samlet kollektivt enhedstrafiksystem, regional varme-, energi- og vandforsyning, regionale affalds- og spildevandshåndteringssystemer, regional sygehusplanlægning, regional drift af gymnasieskolen m.m. Jf. Bro: Hovedstadsmetropolen – den dansk byregion, 2022, s. 1134-1139.

⁷⁹ Selv om udpendingen inden for de tjenesteydende erhverv fordobles i perioden, synes Haslev by og kommune med en femdobling af indpendlingen inden for dette erhverv at have ydet en særlig tiltrækning i modsætning til handel, bygge- og anlæg med transport samt industri og håndværk.

⁸⁰ At udpendingen fra Haslev blev begrænset til Nordregens forstæder og i særlig grad til områderne udenfor Nordsjællands købstadsring, var en følge af de betydelige afstande til disse dele af hovedstadsmetropolen. Den, trods de relativt korte afstande, begrænsede udpending til hovedstadsmetropolens områder udenfor den købstadsring, som Roskilde og Køge udgjorde i metropolens sydvestlige del, var betinget af, at de stedlige stations- og landevejsbyer i perioden gennemgik samme erhvervsmæssige forandringer som Haslev, og på samme måde udviklede sig til pendlersatellitbyer til denne.

⁸¹ Dansk Velfærdshistorie (Red. Jørn Henrik Pedersen, Klaus Pedersen og Niels Finn Christiansen), 2014, s. 11-74. Mølgaard Frandsen, Henrik og Mikkel Thelle: Soft space – byregioner, business regions og megaregioner, Fabrik og Bolig, 2017, s. 22-41. Bitsch Christensen, Søren og M.L. Thøgersen: Bysystem og urbanisme i Den moderne By Red.: (Red.: Søren Bitsch Christensen), 2007, s. 55-57. Thor Andersen, Hans: Bypolitik i Danmark efter 1960 – i historisk perspektiv, i Den moderne By (Red.: Søren Bitsch Christensen, 2007, s. 353-379. Strukturkommissionens betænkning bd. II, 2004, s. 59-88. Henning Bro: Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolens udvikling omkring årtusindeskiftet METROPOL 2021, nr. 2. Henning Bro og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune 1950-2008, 2008, s. 627-631 og 691-697.

⁸² Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1990, s. 257. Statistisk Årbog 2000, s. 58 og 2006, s. 36.

⁸³ En socioøkonomisk sammensætning af pendlingen, der fik en anden karakter i Haslev seneste beliggenhedskommune, Faxe Kommune, fra 2007. Da gruppen af lønmodtagere på grundniveau udgjorde en højere andel af Faxe Kommunes bosiddende beskæftigede befolkning, kom denne gruppe til at udgøre en større andel af udpendingen, mens gruppen af lønmodtagere på høj- og mellemniveau opnåede en højere indpendling, som følge af den højere andel af lønmodtagere på grundniveau, som var både bosiddende og havde beskæftigelse i kommunen.

⁸⁴ Hverken den trykte eller digitale offentlige statistik giver sammenlignelige oplysninger om den gennemsnitlige løn- og restindkomstudviklingen i Haslev og hovedstadsmetropolen i perioden 1950-2020. Først fra 1987 rummer www.statistikbanken.dk data om den gennemsnitlige disponible indkomst for hovedstadsmetropolens tre dele samt Faxe Kommune, som oprettedes ved en sammenlægning af Haslev, Rønnede og Faxe kommuner i 2007. Da den gennemsnitlige disponible indkomst omfatter alle indkomstformer, giver den alene et omtrentlig indtryk af de regionale løn- og restindkomstforskelle og vil have en tendens underestimere niveauet af løn- og restindkomster i kommuner med en betydelig befolkningsandel på overførelsesindkomst, hvilket i særlig grad kendetegnede hovedstadskommunerne og nogen grad kommunerne i Københavns Amtskommune i det meste af perioden.

⁸⁵ www.Statistikbanken.dk

⁸⁶ Analysen inddrager alene enfamiliehuse, da ejerlejligheder udgjorde en beskedent andel af ejerboligmassen i Haslev. Lejerboliger inddrages tillige ikke, som følge af lejeregulering i det private udlejningsbyggeri og tilsvarende reguleringer i det almennyttige. Forhold, der bevirker, at markedskræfterne ikke i samme grad slår igennem i udlejningsbyggeriet.

⁸⁷ Den offentlige statistik giver ikke oplysninger om gennemsnitlige priser på enfamiliehuse i Haslev, hvorfor byer af tilsvarende størrelse, mellem 5.000 og 10.000 indbyggere, inddrages fra 1981. Det første år den offentlige statistik fremkommer med sådanne data.

⁸⁸ Statistiske Tabelværk. Bygge – og anlægsvirksomhed: 1983: 15, 1986: 1, 1987:3, 19988: 1, 1989: 10, 1991: 9, 1993:13.

⁸⁹ Den offentlige statistik giver ikke oplysninger om gennemsnitlige priser på enfamiliehuse i Haslev i årtierne omkring årtusindeskiftet, hvorfor data for Vest- og Sydsjælland inddrages. Haslev er beliggende i denne statistisk fastlagte landsdel.

⁹⁰ www.Statistikbanken.dk

- ⁹¹ Haslev var frem til 1970 en del af Haslev-Freerslev Sognekommune og i perioden 1970-2006 en del af Haslev Kommune. Ved nedenstående tabel er anvendt arealer for og folketallet i det område, som Haslev Kommune udgjorde.
- ⁹² Statistiske Meddelelser, 4. række, 147, bind, 1 hæfte, 1952. Statistisk Tabelværk, I.A, 1963 og XIV, 1973. Folke- og bolig-tællingen pr. 1.1.1981, Vestsjællands Amtskommune, 1981. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1990. Statistisk Årbog 2002 og 2006.
- ⁹³ Faxe Kommunes Arkiver, B 55012.
- ⁹⁴ Nærhed til naturmæssige herligheder indgår almindeligvis som en faktor bag boligvalg, men er ikke nærmere dokumenteret. Forholdet beskrives dog i den forskningslitteratur, der har afdækket motivkomplekset bag erhvervelse af sommerhuse.
- ⁹⁵ Faxe Kommunes Arkiver
- ⁹⁶ Københavns Stadsarkiv
- ⁹⁷ Faxe Kommunes Arkiver, B 30287.
- ⁹⁸ R. Jaakson: Second-home domestic tourism, *Annals of Tourism and Research*, nr. 13, 1986, s. 367-391.
Kirkegaard Larsen: Family holiday homescapes, 2012, s. 356. Hjalager: Udviklingsdynamikker i sommerhussektoren, 2009, s. 14-15.
- ⁹⁹ Statistiske årbog 1951, s. 142 og 1956, s. 153. Statistiske Efterretninger, Samfærdsel og turisme: 1983:12, 1985:13, 1996:16, 1997: 5, 2000: 13, 2009: 10, 2012:1 www.statistikbanken.dk
- ¹⁰⁰ Et område, der i perioden blev kendetegnet af stadig mere intensiv bebyggelse og trafik som følge af områdets omdannelse til en af hovedstadsmetropolens radiale forstadsbånd.
- ¹⁰¹ Faxe Kommunes Arkiver, B 10851.
- ¹⁰² Statistiske Efterretninger, Samfærdsel og turisme: 1996:16, 1997: 5, 2000: 13, 2009: 10, 2012:1 www.statistikbanken.dk
- ¹⁰³ Faxe Kommunes Arkiver B 57121.
- ¹⁰⁴ Hovedstadsmetropolens og det øvrige Østdanmarks regionaltogssystem omfattede Kystbanen og Vest-, Nordvest- og Sydbanerne. Foreløbig med timesdrift i faste minuttal på Kystbanen og på de øvrige baner til Holbæk, Slagelse og Næstved og med totimersdrift til Kalundborg, Korsør og Nykøbing F. Senere udvidedes toggagen til halvtimesdrift til Holbæk, Slagelse og Næstved og med timesdrift til Kalundborg, Korsør og Nykøbing F. Siden udvidedes betjeningen yderligere. Til regionaltogene anvendte lokomotivtrukne de røde særlige regionalpersonvognsæt med automatisk dørlukning, som på S-banen, og styrevogn, hvorved de tidskrævende lokomotivomløb på endestationerne kunne undgås. Vognsættene erstattes i løbet af 00'erne af de nuværende stadig lokomotivtrukne dobbeltdækkerregionaltogsæt ligeledes med styrevogn.
- ¹⁰⁵ Arkiv: DSB, 1913-1982, Faxe Kommunes Arkiver [A 28]
- ¹⁰⁶ Danmarks Rejseforbindelser 1967 og 1986. Statistiske Efterretninger, Transport og turisme: 1998: 52, 1999:29, 2000: 24, 2001: 48, 2002: 48, 2003: 36, 2004: 34, 2005: 33, 2006: 36, 2007: 26, 2008: 11, 2009: 11, 2010: 13, 2012: 4. www.Statistikbanken.dk
- ¹⁰⁷ Faxe Kommunes Arkiver, B 53902.
- ¹⁰⁸ I første omgang kendetegnet ved en langt kraftigere befolkningsudvikling i samtlige af landets størrelsesmæssige forskellige bykategorier end i hovedstadsmetropolen som helhed og i den sidste efterkrigstid af en særlig vækst i folketallet af byer af samme volumen som Haslev, indtil hovedstademetropolen og landets store og større byer i årtierne omkring årtusindeskiftet igen fik en kraftigere befolkningstilvækst.
- ¹⁰⁹ Statistiske Meddelelser 4 r., 147. bd. 1 h., 1950. Statistisk Årbog 1955, 1975, 1982, 1991, 2000, 2001, 2011. www.Statistikbanken.dk
- ¹¹⁰ <https://www.signalposten.dk/forum/index.php?mode=thread&id=6770>
- ¹¹¹ Faxe Kommunes Arkiver, B 5084.
- ¹¹² Selvangivelser, 1979, Skattevæsenet, Haslev Kommune, Faxe Kommunes Arkiver
- ¹¹³ Ud over de statistiske analyser baseres afsnittet om Haslev i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet på Margit Baad Pedersen: Haslev – by og mennesker, 1995, s. 10-60. Samme: Haslev fra landsby til stationsby, 1993, s. 16-26. Erling A. Nielsen: Haslev – en stationsby i provinsen, 2011, s. 11-47. Arne Majvang: Haslevs Historie, bd. I, 1967, s. 9-13.
- ¹¹⁴ Faxe Kommunes Arkiver B 9468.
- ¹¹⁵ Faxe Kommunes Arkiver B 52604.
- ¹¹⁶ Faxe Kommunes Arkiver B 14102.
- ¹¹⁷ Margit Baad Pedersen: Haslev – by og mennesker, 1995, s. 13-20.
- ¹¹⁸ Byggesager, 1970-1979, Faxe Kommunes Arkiver
- ¹¹⁹ Statistisk Tabelværk 1973, XIV, A, 11, s. 39. Folke- og bolig-tællingen 1.1.1981, A 5, Vestsjællands Amtskommune, tabel 3.
- ¹²⁰ Folke- og bolig-tællingen 1.1.1981, A 5, Vestsjællands Amtskommune, tabel 3. Byggesager, 1970-1979, Faxe Kommunes Arkiver

- ¹²¹ Kvarteret omfattede følgende veje: Højagervej, Leragervej, Korsagervej, Kæragervej, Sandagervej, Solangervej, Tofteagervej, Violvej, Lupinvej, Hyacintvej, Erantisvej og Bellisvej.
- ¹²² O.C. Huset hørte til en af de typer af industrier, der under indtryk af den første efterkrigstids stærke økonomiske vækst baserede sin virksomhed hjemmemarkedsorienteret forbrugsvareproduktion i form af hårde hvidevarer, radio- og tv, møbler og typeparcel- og sommerhuse. O.C. Huset etableredes i Finlandsgade i det nyere industrikvarter vest for ringvejen i 1960, og producerede fra omkring 1970 og i de følgende 20 år en række serier af elementtypehuse, der i vid udstrækning kom til at præge Haslevs samtidige nye parcelhuskvarterer, men også andre tilsvarende bebyggelser rundt om i Østdanmark. Virksomheden blev nedlagt 2007 efter, at det blev opkøbt af NCC. Arkiv: O.C. Huset, 1971-1990, Faxe Kommunes Arkiver [Æ 33].
- ¹²³ Byggesager, 1970-1979, Faxe Kommunes Arkiver
- ¹²⁴ Udtræk fra den registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, Danmark Statistik. Haslev vejviser, 1980, Faxe Kommunes Arkiver
- ¹²⁵ Foto 2016, Faxe Kommunens Arkiver, B 53820.
- ¹²⁶ ”Vi skal aflive den sejlivede myte, at det at gå på arbejde skal være lystbetonet”. Fra præsentationen af regeringens reformudspil ”Danmark kan mere I”, september 2021.
- ¹²⁷ Faxe Kommunens Arkiver, B 7474.
- ¹²⁸ Bl.a. med mottoet ”Skolebyen i det grønne” og i bosætningskampagner som ”Følelsen af Faxe” fra 2015 og frem
- ¹²⁹ Hjemmesiden Følelsen af Faxe (www.foeelsenaffaxe.dk), august 2018.
- ¹³⁰ Bemærk, at pendlere, der har kombineret bil og tog, optræder i begge tal, og det samme gør pendlere, der i nogle perioder har pendlet i bil og i andre perioder med tog.
- ¹³¹ Foto 2016, Faxe Kommunens Arkiver, B 3984.
- ¹³² Iflg. køreplanforslaget for 2023, men i skrivende stund er det endnu ikke endeligt afgjort, og forslaget giver en transporttid på 48 minutter mod de lovede 38 minutter (Bane Danmark: Danmarks hurtigste jernbane. 2016). Med skift i Køge tager det i 2022 59 minutter at køre fra Haslev til København.
- ¹³³ Samfundet stiller krav om en noget højere tolerancetærskel end de fleste arbejdstagere umiddelbart er villige til. Iflg. dagpengereglerne skal ledige være villige til at acceptere en daglig transporttid på samlet 3 timer med offentlig transport, og længere, hvis man bor i et udkantsområde eller har været ledig i en længere periode
- ¹³⁴ Faxe Kommunes Arkiver, B 3026.
- ¹³⁵ Faxe Kommunes Arkiver B 4315.
- ¹³⁶ Her gengives, hvad respondenterne har sagt. Der har ikke været mulighed for at undersøge, om det stemmer fuldstændig overens med, hvad de reelt har gjort. Det er en kendt effekt ved interviews, at disse bygger på deltagernes egne udsagn, og at de ikke altid stemmer helt overens med de faktiske forhold, fordi svarene ofte (ubevidst) er farvet af, hvad de adspurgte ønsker, at de ville være.
- ¹³⁷ Dette kan skyldes flere ting: Dels er der en værdiladning i ord som ”satellit” og ”forstad”, dvs. underordnet en større by, og det skurrer i ørerne at ens hjemsted på den måde betegnes som et vedhæng til hovedstadsmetropolen. Dels taler vi her ind i en generel konflikt, vi i Danmark kan opleve mellem hovedstad og provins, eller måske en mindreværdsfølelse i provinsen over for hovedstaden, der giver sig udslag i, at det i provinsen er populært at tage afstand fra og at være kritisk over for København og københavnere.
- ¹³⁸ Afsnittet om pendlerliv- og kultur er skrevet af Else Gade Gyldenkerne
- ¹³⁹ www.Statistikbanken.dk
- ¹⁴⁰ Faxe Kommunes Arkiver, V 1734.
- ¹⁴¹ Udover et byggeri af lave punkthuse og supermarked på andelssvineslagteriets gamle grund overfor stationen, rummer Faxe Kommunes lokalplan for Haslevs centerområde fra 2017 ikke muligheder for et sådant erhvervsbyggeri. Lokalplanen lægger således alene op til en styrkelse og koncentration af detailhandlen i den sydlige del af Jernbanegade kombineret med supermarkederne bag randbebyggelsen ud til stationspladsen, hvor der nord for posthuset samtidig er anlagt en ny busterminal.
- https://dokument.plandata.dk/20_3627073_1506501698220.pdf
- ¹⁴² <http://www.greatercph.dk/>
- ¹⁴³ Henning Bro. Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolen i årtierne omkring årtusindeskiftet, METROPOL 2021, nr. 1.
- ¹⁴⁴ Poul Sverrild: Vejene til Hvidovre. Om den periurbane udvikling i en københavnsk forstadskommune, 2020.
- ¹⁴⁵ <https://www.frydenlund.dk/boeger/varebeskrivelse/5519>