

# Pendlersatellitbyen

## *Hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer*

Af Henning Bro

Indtil et godt stykke ind i 1800-tallet udspillede byernes udvikling sig alene inden for de rammer, der var sat af middelalderens købstæder, de få nye merkantilistiske byer fra det 17. århundrede og de udvidelser af ældre købstæder, som var gennemført på samme tid. Arbejdskraftpendling blev dermed først et fænomen med industrikapitalismens urbanisering fra midten af det 19. århundrede.

### Introduktion

En urban proces, som bevirkede, at pendling tidligt og i et langt større omfang slog igennem i den fremvoksede hovedstadsmetropol, og siden midten af det 20. århundrede samtidig ydede et selvstændigt bidrag til nye bydannelser i metropolens ydre åbne land. Fritidspendling fra hovedstadsmetropolens indre dele førte til sommerhusbyer ved dens kyststrækninger, mens arbejdskraftpendling transformererede tidligere rurale byer til pendlersatellitbyer.<sup>1</sup>

Arbejdskraftpendling over større afstande og dannelse af pendlersatellitbyer blev dog ikke et rent metropol-fænomen, og allerede i 1966 kunne landet opdeles i 125 pendlerområder. Et betydeligt antal mere lokale arbejdskraftsområder, der siden reduceredes til 51 regionale pendlerområder i den sidste efterkrigstid og 27 i 2006.

Af disse udgjorde hovedstadsmetropolens samme år forsat det største pendlerområde ikke blot i Østdanmark, men i hele landet. Mens metropolens centrale dele i 2006 havde opnået en gennemsnitlig udpendlingsprocent på 63, og 97 procent af udpendlingen orienteredes mod hele metropolens område, lagde de to procentsatser sig samtidig på 66 og 96 i det ydre metropolområdets kommuner med pendlersatellitbyer (tabel 1).

Her var der på dette tidspunkt i 23 kommuner opstået 131 pendlersatellitbyer både ved pendlingens omdannelse af tidligere stations- landevejs-, fiskeri- og landsbyer og dannelse af parcelhusområder omkring sommerhusbyer. Af disse kommuner omfattede de 14 alene pendlersatellitbyer (pendlersatellitbykommuner), mens ni også dækkende dele af de radiale forstadsbånd eller købstadsringen, hvorved pendlersatellitbyerne her blot udgjorde 11-46 procent af disse kommuners bymæssige befolkning.

### Indledning

Da baggrunden for den pendling og de pendlersatellitbyer, der kendetegnede hovedstadsmetropolen umiddelbart efter årtusindeskiftet, ikke havde været genstand for byhistorisk forskning, gennemførtes i 2021 (med Haslev som case) en undersøgelse af, hvorledes en midtsjællandsk stationsby siden den sidste efterkrigstid transformeredes til en af pendlersatellitbyerne i hovedstadsmetropolens periferi. Resultatet af undersøgelsen publiceredes i 2022 i dette tidsskrift.<sup>2</sup>

### Formål og afgrænsning

Med afsæt i Haslev-undersøgelsens empiriske resultat og den her anlagte teoretiske og byhistoriske- og teoretiske tilgang til såvel pendling som forskellige former for bydannelser siden midten af det 19. århundrede, har denne artikel til formål at analysere: 1) De træk ved urbaniseringsforløbet i Nordøstsjælland i de 100 år fra midten af det 19. århundrede og til midten af det efterfølgende, som

---

Henning Bro, seniorforsker, Ph.D., Frederiksberg Stadsarkiv

udgjorde udgangspunktet for den efterfølgende periodes videre pendling og dannelse af pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens ydre åbne opland. 2) Pendlingen fra/til pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens åbne opland i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet og dermed dannelsen af denne byform. 3) Faktorerne bag periodens pendling og dermed dannelsen af disse pendlersatellitbyer 4) Træk ved karakteren af periodens pendlersatellitbyer i metropolens åbne opland.

Tabel 1. Udpending og pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens område, 2006.<sup>3</sup>

Kommune	Udpendingprocent	Metropolandel	Antal pendlersatellitbyer opstået ved omdannelse af tidligere stations-, landevejs- og landsbyer samt som en del af sommerhusbyer	Byandel
Kommuner med pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens område: Frederiksborg Amtskommune				
Allerød*	67,7	99,4	Landevejsby: 1	18,8
Fredensborg-Humlebæk*	68,7	99,6	Stationsby: 1	46,2
Frederiksværk**	55,7	98,8	Stationsby: 2. Landsby: 1. Del af sommerhusby: 2	
Græsted-Gilleleje	56,9	99,1	Stationsby: 2. Landevejsby: 1. Landsby: 4. Del af sommerhusby: 6.	100
Helsingør	58,3	99,1	Stationsby: 3. Landevejsby: 1. Landsby: 5. Del af sommerhusby: 3.	100
Hillerød**	50,1	99,0	Stationsby: 1. Landevejsby: 2. Landsby: 2. Del af sommerhusby: 2.	34,6
Hundested	53,1	99,1	Stationsby: 1. Landevejsby: 1. Landsby: 3	21,8
Jægerspris	56,0	99,4	Stationsby: 1. Landsby: 1.	100
Skibby	64,3	97,8	Landevejsby: 1. Landsby: 5. Del af sommerhusby: 3.	100
Skævinge	63,0	94,0	Landevejsby: 1. Landsby: 5.	100
Slangerup	73,2	99,3	Stationsby: 2. Landevejsby: 2.	100
Stenløse*	71,3	99,0	Landevejsby: 1. Landsby: 2.	100
	76,5	99,2	Landevejsby: 1. Landsby: 2. Del af sommerhusby: 1.	22,3
Kommuner med pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens område: Roskilde Amtskommune				
Bramsnæs	65,7	88,1	Landevejsby: 2. Landsby: 2. Del af sommerhusby: 3	100
Greve*	70,7	97,6	Landsby: 1.	10,8
Gundsø	74,5	97,8	Landsby: 6. Del af sommerhusbyer: 1.	100
Hvalsø	73,8	87,3	Stationsby: 1. Landevejsby: 3.	100
Køge**	51,1	87,6	Stationsby: 2. Landevejsby: 1. Landsby: 1.	8,9
Lejre	75,9	93,1	Stationsby: 1. Landevejsby: 2. Landsby: 2.	100
Ramsø	73,6	96,4	Stationsby: 2. Landsby: 2.	100
Skovbo	70,6	90,5	Stationsby: 1. Landevejsby: 3. Landsby: 2.	100
Solrød*	76,5	96,5	Stationsby: 1.	19,8
Vallø	69,9	88,7	Stationsby: 1. Landevejsby: 2. Del af sommerhusby: 1.	100

Anm.: Udpendingprocent: Udpendingernes procentandel af beskæftigede bosiddende. Metropolandel: Hovedstadsmetropolens procentandel af udpendingen. Byandel: Pendlersatellitbyernes procentandel af kommunernes bymæssige befolkning. \*: Omfatter en forstadskommune i hovedstadsmetropolens radiale forstadsbånd \*\*: Omfatter en kommune i hovedstadsmetropolens købstadsringen.

#### Definition af pendling en pendlersatellitby

Ud fra den statistiske litteratur forstås udpending i artiklen (som i Haslev-undersøgelsen), som den beskæftigede del af en bys/kommunes befolkning, der er dagligt beskæftiget udenfor kommunen og udpendingsprocenten som denne befolkningsgruppes andel af en bys/kommunes samlede beskæftigede og bosatte befolkning. Indpendling forstås samtidig som den befolkningsgruppe, der

har beskæftigelse i en by/kommune, men har bopæl udenfor kommunen, og indpendlingsprocenten som denne gruppes andel af samtlige, der har beskæftigelse i en by/kommune.

I mangel af entydig forståelse af en pendlersatellitby anvendes i artiklen Haslev-undersøgelsens definition af en pendlersatellitby. Denne forstås her, som en sammenhængende bebyggelse på mindst 200 indbyggere, hvor: Dels udpendlingsprocenten er 50 eller højere. Dels mere end halvdelen af udpendlerne har beskæftigelse i hovedstadsmetropolen.

Definitionen forudsætter endvidere, at pendlersatellitbyen ikke er en del af andre af hovedstadsmetropolens funktionelt forskelligartede byenheder: Centralbyen (København-Frederiksberg), dennes omliggende forstadslag, de derfra udløbende forstadsbånd og den købstadsring, som forstadsbåndene smelter sammen med.

Med denne forståelse af en pendlersatellitby vil den indkomst, som pendlerbefolkningen opnår i andre dele af hovedstadsmetropolen i vidt omfang blive anset som afgørende for den lokale efterspørgsel på varer og tjenester og det stedlige beskatningsgrundlag og dermed for både pendlersatellitbyens erhvervsgrundlag og beliggenhedskommunens kommunaløkonomi. Som konsekvens af karakteren af det foreliggende kildemateriale fra den offentlige statistik, forstås pendlersatellitbyens beliggenhedskommune, som den udstrækning denne opnår ved 1970-kommunalreformen og hovedstadsmetropolens område som Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner.<sup>4</sup>

#### *Udvalgte byer og kommuner*

Da den offentlige statistik alene opgør pendlingens omfang fra 1970 og kun på kommuneniveau, og da pendlingen fra/til pendlersatellitbyer mest detaljeret kan analyseres i kommuner, der dannes ved 1970-kommunalreformen, men opløses ved sammenlægning til større ved 2007-strukturreformen, vil artiklen indskrænkes til at inddrage kommuner, der i perioden 1970-2006 består af tidligere bydannelser, der allerede er udviklet til eller i perioden udvikler sig til pendlersatellitbyer i form af:

Oprindelige stations-, fiskeri-, landevejs- og landsbyer, som med periodens omlægning af landbrugsproduktionen mister deres oprindelige oplandsfunktion, samt dele af opståede sommerhusbyer, hvorom parcelhuskvarterer lægger sig på samme tid. Udvalgt ved en kortlægning af udpendlingen fra byer i Østdanmark i 2006 (APERNDIX III), således at artiklen omfatter kommuner med pendlersatellitbyer, der dette år opfylder den anlagte definition på en pendlersatellitby og det her givne beliggenhedskriterium (tabel 1).<sup>5</sup>

Artiklens analyser vil dermed omfatte kommuner med pendlersatellitbyer udenfor kommuner, der omfatter: Dels købstadsringen: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge. Dels Frederiksværk. Dels de radiale forstadsbånd, der i efterkrigstiden kommer til at forbinde købstadsringen med det koncentriske forstadslag. Dels dette forstadslag og centralbyen: København-Frederiksberg.<sup>6</sup>

Ud fra denne afgræsning inddrages i artiklen følgende 14 kommuner (opstået ved 1970-kommunalreformen) med pendlersatellitbyer: Græsted-Gilleleje, Helsingø, Hundested, Jægerspris, Skibby, Skævinge, Slangerup, Bramsnæs, Gundsø, Hvalsø, Lejre, Ramsø, Skovbo og Vallø (jf. tabel 1).

## Metode og kilder

Med udgangspunkt i Haslev-undersøgelsens anvendte metode og inddragne forskningslitteratur og den ovenfor anlagte problemstilling, falder artiklen i en række dele omfattede<sup>7</sup>: Dels centrale træk ved urbanisering i Nordøstsjælland mellem midten af det 19. århundrede og midten af det efterfølgende, som udgjorde baggrunden for den efterfølgende periodes pendling og pendlersatellitbydannelse. Dels pendling og pendlersatellitbyers dannelse siden 1950. Dels de i samtiden bagved liggende faktorer. Dels pendlersatellitbyernes lokalisering, regionsplanmæssige udviklingsrammer samt erhvervsmæssige, demografiske og bebyggelsesmæssige karakter.

### *Pendling og pendlersatellitbydannelsen*

Med afsæt i kortlægningen af udpendlingen fra byer i hovedstadsmetropolens område i 2006 og de i den forbindelse udvalgte kommuner med pendlersatellitbyer indgår for perioden 1970-2006 centralt i artiklen en afdækning af:

Dels tidspunktet for, hvornår disse kommuner opnår en udpendlingsprocent, der overstiger 50 procent, og mere end halvdelen af pendlingen orienteres mod hovedstadsmetropolens øvrige dele. Dels udviklingen i disse kommuners ud- og indpendling. Dels de dele af metropolens disse kommuners ud- og indpendling henholdsvis orienteres imod eller kommer fra. Dels ind- og udpendlingens erhvervsmæssige og socioøkonomiske sammensætning. Afgørende data for periodiseringen af pendlersatellitbyer, afdækning af pendlingens sammensætning og dermed for efterfølgende analyse af centrale faktorer bag dannelsen af pendlersatellitbyerne og nogle af trækkene ved disse byer.

Analyserne baseres Københavns statistiske kontors opgørelser af hovedstadsmetropolens pendling, der er publiceret i Statistiske Årbog for København m.m. Herudover inddrages data indlejret i Danmarks Statistiks: Statistikbanken.dk.

### *Baggrundsfaktorer*

Ved afdækningen af faktorerne bag dannelsen af hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer i perioden 1970-2006 tages afsæt i en karakteristik af de forudgående bydannelser, som pendlersatellitbyerne udsprang af. Stations-, fiskeri-, landevejs- og landsbyer opstået før midten af det 20. århundrede samt sommerhusbyer dannet i mellemkrigstiden og den første efterkrigstid. Karakteristikken baseres på den offentlige statistik, forskellige udgaver af Trap: Danmark samt foreliggende lokalhistorisk litteratur omfattende de i 2006 største pendlersatellitbyer i hver af de ovenfor angivne 14 kommuner: Gilleleje, Helsingør, Hundested, Jægerspris, Skibby, Skævinge, Slangerup, Kirke Hyllinge, Jyllinge, Hvalsø, Lejre, Viby, Borup og Strøby Egede (APPENDIX II).

Med dette udgangspunkt afdækkes, hvorledes erhvervsudviklingen siden midten af det 20. århundrede i disse bydannelser og deres beliggenhedskommuner har bidraget til pendling og dermed byernes omdannelse til pendlersatellitbyer (APPENDIX I-II). Den offentlige statistiks data om forandringer i den erhvervsmæssige sammensætning og udvikling i kommuner med pendlersatellitbyer og pendlingens erhvervs sammensætning giver i den sammenhæng signifikante pejlemærker.

Erhvervsmæssige forandringer, der, sammen med de beskæftigelse- og indkomstmuligheder, som de øvrige dele af hovedstadsmetropolens på samme tid byder på, yder et afgørende bidrag til pendling til metropolens andre dele og dermed dannelse af pendlersatellitbyer i dennes åbne land. Den offentlige statistiks data om den skattepligtige indkomst i hovedstadsmetropolens forskellige

dele og i forvejen foreliggende litteratur om metropolens udvikling i efterkrigstiden og årtierne omkring århundredskiftet inddrages i denne sammenhæng.

Herudover afdækkes de forhold, der i perioden, trods beskæftigelse i hovedstadsmetropolens andre dele, bliver afgørende for at fastholde eller søge bopæl i pendlersatellitbyerne. I den sammenhæng belyses gennem den offentlige statistik forskelle i udviklingen i priser på parcelhuse og graden af urbanitet mellem kommuner med pendlersatellitbyer og metropolens centrale områder.

Baggrundsanalyserne afrundes med en afdækning af, hvorledes den vej- og kollektivtrafikale infrastruktur til kommuner med pendlersatellitbyer udbygges i perioden. En væsentlig forudsætning for pendling og dannelse af pendlersatellitbyer, der belyses gennem litteratur, som berører periodens trafikale udvikling i denne del af Sjælland.

### *Pendlersatellitbyerne*

Artiklen afsluttes med en afdækning af centrale træk ved hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer mellem 1970 og 2006. Heri indgår analyser af periodens befolkningsudvikling i kommuner med pendlersatellitbyer, disses erhvervs sammensætning og udvikling og pendling samt forskelle mellem den sociale sammensætning i disse kommuner og den bosiddende pendlerbefolkning.

Analyserne baseres tillige på data fra den offentlige statistik, men inddrager samtidig kortmateriale og lokalhistorisk litteratur for de 14 ovenfor udvalgt pendlersatellitbyer (APNNEDIX I-II). Grundlaget for tillige at afdække forandringer i bebyggelsesstrukturen og byfunktionerne i de oprindelige lands-, stations- og landevejs- og sommerhusbyer, der med pendlingen i perioden omdannes til pendlersatellitbyer. Hertil inddrages desuden det trykte kildemateriale bag perioden regional fysiske planlægning: Egnsplanskitser, byudviklingsudvalgenes betænkninger samt Hovedstadsråder regionsplan 1973 og 1989 og regionsplantillæg fra 80'erne.

## **Udgangspunkt**

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 funktionelt forskelligartede byenheder, som omfattede stadig flere kommuner. En byregion, hvis byenheder interagerede med arbejdskraft, realkapital, varer og tjenester, og hvis stadig større arbejdsområde, i langt videre omfang end andre steder i landet, dannede baggrund for arbejdskraftspendling.

## **Den fremvoksende hovedstadsmetropol**

Som Danmarks hovedstad og suverænt største by havde København frem til midten af det 19. århundrede opnået en befolkning på 130.000 indbyggere, og i forhold til andre danske byer øvet en langt større og stadig tiltagende indflydelse på sit opland, hvorved dette i højere grad var blevet integreret i hovedstadens udvikling.

### *Den tidlige hovedstadsmetropol*

Med den begyndende industrialisering og en voldsom byfortætning sprængte København sig i 1852 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 med bykvarterer fra en landsby til en storby samtidig med, at der begyndte at opstå bybebyggelser i de i København i 1901-1902 indlemmede distrikter og på de frederiksbergske vestlige yderdistrikter. Ved afslutningen af verdenskrigen i 1918 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) og havde samme med samtidige omliggende boligforstæder, i Gentofte Kommune, Søborg og Tårnby, fået karakter af en tidlig hovedstadsmetropol.

En følge af en urban transformationsproces, der op gennem den sidste halvdel af 1800-tallet og i de første årtier af det efterfølgende fulgte af kapitalkræfternes lokalisering af realkapitalen. Således, at finansiell, administrativ og service- og forretningsmæssig virksomhed koncentreredes til centralbyen (Københavns indre førindustrielle bydel), som samme med nationale og regionale offentlige funktioner og institutioner blev landets og hovedstadsmetropolens centrale beslutningscentrum. På samme tid, som lands- og regionsdækkende og eksportorienteret industri udlagdes til tre omliggende bylag på de københavnske og frederiksbergske bro- og bykvarter og uden omliggende yderdistrikter. Tre bylag med industri- og boligområder, der mod nord omkransedes af et lag af boligforstæder.<sup>8</sup>

Hovedstadsmetropolens udviklede sig dermed i perioden til en tidlig byregion med tre byenheder: Centralbyen, en byenhed med industri- og boligområder i tre udenom liggende koncentriske bylag og udenfor disse: Boligforstæder. En byregion, hvis pendling Københavns statistiske Kontor opgjorde første gang i 1911.



*Hovedstadens bebyggelse. Til venstre: 1840. Til højre: 1860.<sup>9</sup>*

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 udpændlede til disse dele af hovedstadsmetropolens. 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 orienteredes til bydelene uden om (Christianshavn og Voldkvartererne), Nørre- og Vesterbro, Østerbro og de indlemmede distrikter, og overvejende bestod af arbejdere.<sup>10</sup>





*Hovedstadens bebyggelse. Til venstre: 1880. Til højre: 1900.<sup>11</sup>*

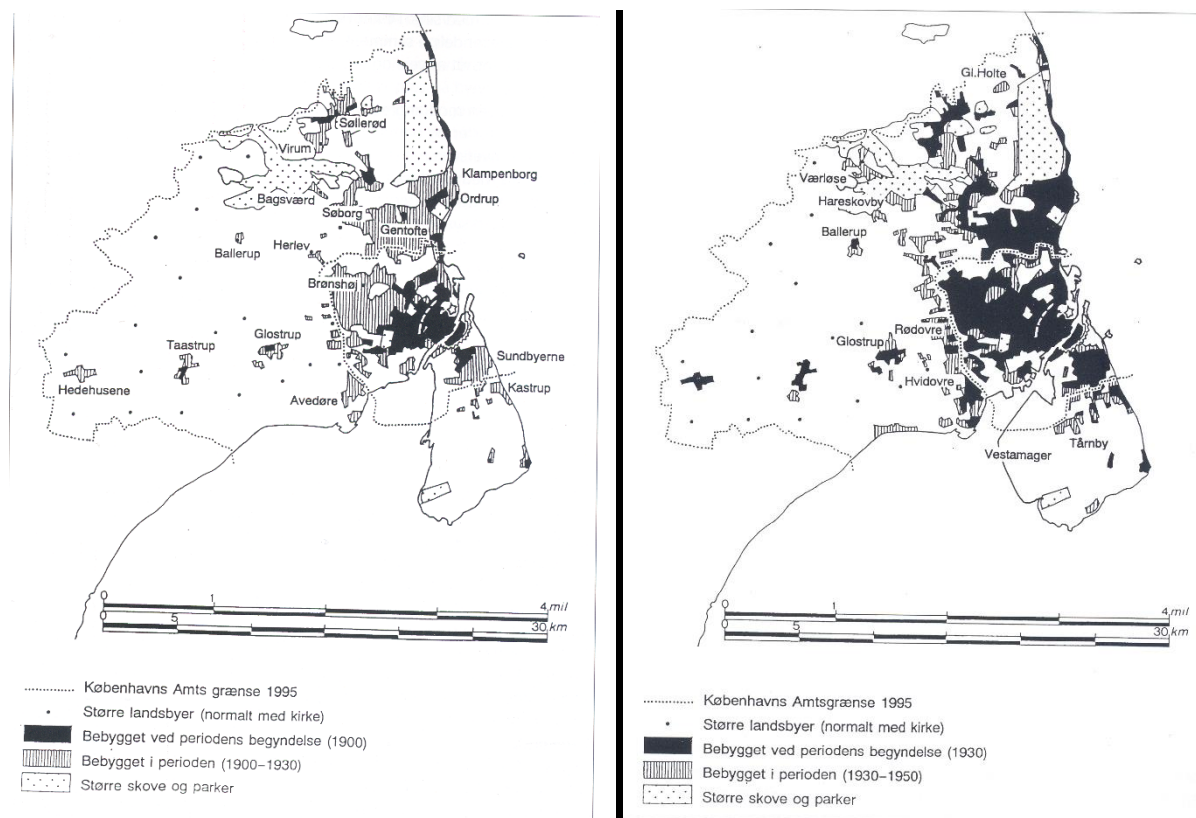
### *Hovedstadsmetropolens formes*

Trods mellemkrigstidens og 40'ernes tilbagevendende økonomiske kriser fortsatte industrialiseringens urbanisering og dermed også hovedstadsmetropolens vækst, der i midten af det 20. århundrede bragte dens folketal op på 1,2 mio. indbyggere.

Med kapitalkræfternes forandrede lokalisering af realkapitalen tog hovedstadsmetropolens urbane transformationsproces i perioden samtidig en ny drejning, der ændrede metropolens udvikling som en byregion. Centralbyen med dens bestemmende administrativ- og servicemæssige virksomhed bredte sig fra Københavns indre by og ud til de nærmeste liggende dele i det første bylag (de indre dele af de københavnske og frederiksbergske bro- og bykvarterer), samtidig med at hovedstadens yderste tredje bylag (dens yderdistrikter) blev udbygget med nye bolig- og industriområder. Hovedstaden opnåede dermed i midten af århundredet et folketal på 900.000 indbyggere samtidig med, at det omliggende koncentriske forstadsbælte på samme tid kunne notere et samlet befolkningsvolumen på 300.000 indbyggere.

Et 5-10 km bredt og sammenbygget forstadsbælte, der i mellemkrigstiden og 40'erne kom til at stække sig fra Øresundskysten i nordøst til Køge Bugt i sydvest, og som overvejede omfattede boligforstæder. Dog således at ældre og i perioden ekspanderende tidligt udflyttet hovedstadsindustri i de oprindelige stationsbyer Glostrup og Lyngby og i Tuborgs havneområde i Hellerup inkorporeredes i den stedlige forstadsdannelse. Med udlægget af et stort industriområde i Gladsaxe og en hertil betydelig industrilokalisering i slutningen af perioden, indvarsledes dermed samtidig en mere vidtgående industriudflytning fra hovedstaden til forstæderne.<sup>12</sup>

Hovedstadsmetropolens udviklede sig dermed i perioden til en byregion med fire funktionelt forskelligartede byenheder: Centralbyen, de omliggende bylag med industri- og boligområder, boligforstæder og industri- og boligforstæder. En byregion, hvis pendlingen Københavns statistiske Kontor også i 30- og 40'erne afdækkede.



Bebyggelse i hovedstaden og Københavns Amtskommune 1900-1930, til venstre, og 1930-1950, til højre.<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup>

### Oplandsbyer

Selv om hovedstadsmetropolen i midten af det 20. århundrede havde bredt sig ud i en betydelig del af Københavns Amtskommune og ind i den sydøstligste del af Frederiksborg Amtskommune, var byerne i de omgivne amtskommuner (Frederiksborg og Roskilde) endnu ikke blevet integreret i den byregion, som metropolen udgjorde. Her havde den urbane proces siden midten af det forrige århundrede i det væsentligste forløbet som bysystemerne i den øvrige danske provins.

### Købstadsringen

I dette nordøstsjællandske bysystem udgjorde således seks købstæder de to amtskommuners centralbyer: Helsingør, Roskilde og Køge som oprindelige middelalderbyer. Frederikssund efter overtagelse af den hensygnende Slangersø købstadsstatus i 1809. Den oprindelige merkantilistiske



industriby Frederiksværk, der fik samme status i 1907. Hillerød, der på grundlag af en oprindelig landsbydannelse erhvervsmæssigt og administrativ fik karakter af en købstad i løbet af det 17.-18. århundrede.

Med den feudale landbrugsstruktur var købstædernes oplandsfunktion i disse århundreder mindre udviklet, mens den i Hillerød og Helsingør hæmmendes af de store skovområder i det østlig Nordsjælland. Som følge af Helsingørs placering, som den ene af købstæderne i den byregion ved Øresund, der siden middelalderen havde ligget centralt på sejlruterne mellem Østersøen og Vesteuropa og været bindeled mellem Sjælland og Skåne, havde byen udviklet sig til en af landets største byer.

Som følge af landbrugets feudalafvikling i årtierne omkring år 1800, den efterfølgende kornsalgperiode og særlig den overgang til animalsk landbrugsproduktion, som med andelsbaserede rurale produktionsvirksomheder og udlæg af økonomisk mere selv bærende husmandssteder satte sig igennem i slutningen af århundredet, øgedes indkomsterne og dermed købekraften i landdiskriterne. Så meget, at købstædernes oplandsfunktion blev styrket markant. En proces, der ikke blot understøttedes af landeveje, der førte frem til købstæderne, men i særlig grad af udlæg af stam- og sidebaner.

Allerede i 1847 var den første Vestbanestrækning (København-Roskilde) taget i brug, og inden 1880 var der udlagt stambaner fra København til Helsingør, Hillerød og Frederikssund og samtidig gennemført forlængelse af stambanen vest og syd for Roskilde i form af: En forlængelse af Vestbanen til Korsør, en Sydbane til Masnedsund, og en Nordvestbane til Kalundborg. På samme tid havde de første udlæg af sidebaner fra Hillerød og Køge taget sin begyndelse.

Frem til afslutningen af første verdenskrig udbyggedes disse baner til et egentligt sidebanesystem på Østsjælland og i Nordsjælland. I form af: Dels Østbanen med linjer fra Køge til Faxe Ladeplads og Rødvig. Dels Gribskovbanen med linjer fra Hillerød til henholdsvis Græsted-Gilleleje og Helsingør, hvorfra strækningen i 1924 udvidede til Tisvildeleje. Dels Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (Frederiksværkbanen). Hertil kom Slangerupbanen fra København L (1906) og Køge-Ringstedbanen (1917).

Som følge af den stærke sammenkobling mellem købstædernes og deres rurale opland generedes i disse en stadig større industrialisering og vækst i handel og håndværk. Afgørende for købstædernes urbanisering. Omkring disses forindustrielle bykerner, der efterhånden fik cityfunktioner, lagde sig ny brokvarterer. Nærmest bykernerne med mindre etagekarredannelser med beboelseshuse, værksteder og småindustri i baggårdene og herfra større områder med sammenbyggede og enkeltstående gadehuse. Ved havnene og i tilknytning til banegårdene opstod samtidig egentlige industrikvarterer.

Trods tilbagevendende kriser i mellemkrigstiden og 40'erne fortsatte væksten i oplandslandbruget og dermed også i købstædernes industri, handel og håndværk. Samtidig med at de oprindelige industrier, der producerede til det nationale og internationale marked (bl.a. skibsværftet i Helsingør), i perioden suppleredes med nye tilsvarende. Bl.a. Stålvalseværket i Frederiksværk og i Hillerød, hvor Nordstens Maskinfabrik blev en af landets største producenter af landbrugsmaskiner.

Med det deraf følgende forøgede folketal lagde der sig i perioden uden om de ældre brokvarterer nye yderdistrikter. Udover mindre områder med etagebyggeri og ny industri overvejende bebygget med villaer.<sup>16</sup>

### *Rurale oplandsbyer*

Med landevejene og særlig både stam- og sidebanerne som regionale forbindelsesårer gennemgik Nordøstsjælland også en rural urbanisering fra slutningen af det 19. århundrede og frem til midten af det efterfølgende. I større afstand fra købstæderne opstod således ved en række af stationerne stationsbyer af forskellig størrelse og ved landevejene større eller mindre såkaldte landevejsbyer.

En mindre del af disse udviklede sig til klassiske store stationsbyer og kom til at betjente større dele af købstædernes hidtidige oplande. Vækstforudsætningen for handel, håndværk og landbrugsafhængig industri: Jernstøberi, maskinfabrik, andelsmejeri, dampmølle, cementstøberi, savværk og evt. teglværk. Byerne fik desuden flere pengeinstitutter, kro, hotel, apotek, i nogle tilfælde biograf, centralskole med mellem- og realskoleafdeling, teknisk skole, kommunekontor, grundskole, alderdomshjem og elektricitets- og vandværk.

Herudover havde de nordøstsjællandske større stationsbyer virksomheder og institutioner, der rakte udover det rurale opland. Helsingør havde således et bomuldsspinderi og ting- og arresthus og Slangerup, der i en længere periode var både var landevejs- og stationsby, en konserverfabrik, Nordsjællands Landbrugsskole og Frederiksborg Amts Svineforsøgsstation.

Hvalsø havde fabriksproduktion af brød og konserver, et savværk, der udviklede sig til et af landets største, og var tillige hjemsted for to af hovedstadskommunernes institutioner: Frederiksberg Kommunes rekonvalescenthjem og Københavns Kommune TB-sanatorium (Avnstrup). I Viby lokaliseredes Skandinavisk Akrylindustri, mens Borup blev hjemsted for en tidlig plastproduktion og Borup Kemi. Skibby, der midt i Hornsherred udviklede sig til en stor landevejsby, blev samtidig hjemsted for en fjerkræfabrik.

Med både Skibbys og forannævnte stationsbyer købstadsagtige karakter dannedes i årtierne omkring århundredskiftet her bykvarterer med en randetagebebyggelse med forretninger i stueplan langs en gennemgående hovedgade, enkeltstående eller sammenbyggede gadehuse på sideveje hertil og industri og større håndværksvirksomheder i nærheden af stationsområdet. Uden om disse bykvarterer lagde der sig i mellemkrigstiden og 40'erne et yderdistrikt, der helt overvejende bebyggedes med villaer.<sup>17</sup>

Blandt Nordøstsjælland større stationsbyer fik Gilleleje og Hundested en særlig karakter. Med et mindre ruralt opland fik Gilleleje ganske vist industrivirksomheder, der knyttede sig til landbruget (fællesmejeri, cementstøberi og et teglværk), men det blev her og i Hundested den centrale beliggenhed ud til Kattegat, der blev den afgørende vækstgenerator. I begge byer anlagdes havnene i 1870'erne og udvidedes siden af flere omgange til betydelige fiskerihavne og i Hundested tillige med en trafikhavnedel.

Fiskeriet skabte dermed forudsætningen for smede- og maskinværksted, bådeværft, maskinfabrik og fiskeeksportsvirksomhed i Gilleleje og i Hundested for konserverfabrik, motorfabrik, stålmonteringsfabrik, hermetikfabrik, netfabrik, fiskefodermelsfabrik, røgeri og shippingvirksomhed. Mens Hundested fik et erhvervsmæssigt tilskud af engrosfirmaer, virksomheden Hundested Kulimport og bilfærgeruter til Rørvig (1927) og Grenå (1938), nød Gilleleje godt af, at

hovedstadsborgerskabet samtidig søgte længere ud langs Kattegatkysten. Gilleleje fik badehotel, flere pensionater, rekreationshjem og prætentive sommervillaer med havudsigt, der i mellemkrigstiden og 40'erne efterfulgtes af større sommerhusudstyknings øst og vest for byen.

Forudsætningen for, at Gilleleje og Hundested fik en udvikling indenfor handel og håndværk, offentlige institutioner og en bebyggelsesudvikling med første et bykvarter og siden omliggende yderdistrikter, der svarede de store nordøstsjællandske stationsbyer. I Hundested med en så kraftig urban tilvækst, at yderdistriktet fra byens ældre bykvarter bredte sig som et smalt bebygget bælte ned til det syd for liggende mindre fiskerleje: Lynæs.<sup>18</sup>

Udover disse større nordøstsjællandske bydannelser opstod i perioden et større antal mindre rurale byer. Blandt stationsbyerne: Skævinge, Gørløse og Ølsted på Frederiksværkbanen, Græsted på Gribskovbanen, Lejre på Nordvestbanen og Gadstrup, Havdrup og Lille Skensved på banestrækningen Roskilde-Køge. I rækken af større landevejsbyer blev bl.a.: Ramløse i det nordvestligste Nordsjælland, Jægerspris og Kirke Hyllinge i Hornsherred og Osted, Kirke Sonnerup, Torkilstrup og Kirke Såby i Roskildes vestlige og sydvestlige egne.

Mindre stations- og landevejsbyer, der i de fleste steder lå indenfor relativt korte afstand fra tilsvarende bebyggelser, en af de store stations- eller landevejsbyer eller den nærmest købstad i købstadsringen. Medvirkede til, at byerne havde relativt begrænsede og mere lokale rurale oplande, og at deres erhvervsgrundlag i særlig grad baseredes på disse. I form af andelsmejeri, maskinfabrik, i visse tilfælde savværk, cementstøberi og teglværk samt nogen detailhandel og håndværksvirksomhed. Byerne fik desuden filialer af pengeinstitutter, grundskole, alderdomshjem, vandværk og i mange tilfælde også kommunekontor. Kun Jægerspris fik med Børnehjemmet Kong Frederik VII's Stiftelse og militærlejr institutioner, der rakte udover den lokale oplandsfunktion.

Som i de større stations- og landevejsbyer og de to fiskeri- og stationsbyer opstod, der i årtierne omkring århundredskiftet også i de mindre stations- og landevejsbyer et bykvarter. Det var dog af betydelig mindre omfang og bestod af en randbebyggelse langs en hovedgade med som oftest sammenbyggede eller enkeltstående gadehus med enkelte småbutikker og håndværkssværksteder i baghusene. Ofte udgik fra hovedgaden korte sideveje med en tilsvarende bebyggelse af gadehuse. Omkring bykvartererne lagde der sig i mellemkrigstiden og 40'erne mindre yderdistrikter. Helt overvejende bebyggedes med villaer.<sup>19</sup>

Et særligt fænomen i den urbane proces i hovedstadsmetropolens fjernere åbne land blev endelig de sommerhusbyer, der for de højere indkomster voksede frem i mellemkrigstiden og 40'erne. Langs Kattegat og Køge Bugts kyst i form et smalt næsten sammenhængende sommerhusbybælte, der strakte sig fra henholdsvis Helsingør til Hundested og fra Hvidovre til Jersie Strand.<sup>20</sup> Herudover blev der samtidig taget huld på en større sommerhusbydannelse ved Kulhuse, Jyllinge og Strøby Egede på de nordlige Stevns.<sup>21</sup>

### **Pendling og pendlersatellitbydannelsen**

Både i 30' og 40'erne, men også i det første efterkrigsårti (50'erne) blev befolkningstilvæksten kraftigere i landet som helhed og særlig i hovedstadsmetropolen og de omliggende købstæder end i de nordøstsjællandske stations-, landevejs- og fiskeribyer. Disse rurale byer havde dermed hverken fået del i den befolkningsforøgelse, der kendetegnede hovedstadsmetropolens interagerende funktionelt forskelligartede byenheder, eller var blevet en del af den interaktion, som bandt disse byenheder sammen til den byregion, som metropolen udgjorde.

## Udpendling

En situation, der ændredes markant i 60'erne. Med en forøgelse af folketallet på årligt 4,12 procent i disse hidtidige rurale byer, fordelt med en højere tilvækst i de største af byerne og en lavere i de omliggende landsogne, opnåedes en stigning i befolkningmængden, der oversteg både landsgennemsnittet, hele metropolens og dens forskellige dele (tabel 2). En følge af den forøgede tilflytning, der gennem tiåret i 1970 bragte udpendlingsprocenten op på 46 i de i indledningen 14 udvalgte nordøstsjællandiske kommuner, som alene omfattede rurale byer (tabel 3). En procentsats, der samme år kun blev overgået af hovedstadsmetropolens forstadskommuner.

Disse nordøstsjællandiske kommuner kunne dermed på dette tidspunkt som helhed betragtes som pendlersatellitbykommuner, men bag procentsatsen lå betydelige lokale variationer. Med en meget betydelig stigning i udpendlingen i 60'erne fra Jyllinge, Slangerup, Lejre og Viby, udpendlede i 1970 mere end halvdelen af de erhvervsbeskæftigede fra byernes fire pendlersatellitbykommuner (for Jyllinges og Vibys vedkommende Gundsø og Ramsø kommuner), mens Skævinge Kommunes og Strøbys Egedes beliggenhedskommune (Vallø) havde en udepndlede befolkning, der nærmerede sig de fire førnævnte kommuner.

Med udpendlingsprocenter på mellem 40-45 havde Hvalsø og Jægerspris kommuner og Kirke Hyllinges beliggenhedskommune (Bramsnæs) i 1970 tillige en betydelig udpendling, mens den med procentsatser på under 40 var mindst i Hundested, Skibby og Helsingør kommuner samt i Gillelejes og Borups beliggenhedskommuner: Græsted-Gilleleje og Skovbo.

Tabel 2. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, hovedstadsmetropolens, 1930-2006<sup>22</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby i kommuner med sådanne							
Total	0,27	1,33	0,68	4,38	4,25	1,29	1,10	1,41
	Landsogne i kommuner med pendlersatellitbyer							
Total	-0,02	0,71	0,60	3,97	2,73	0,89	0,81	0,62
	Hele landet							
	0,82	1,13	1,13	0,76	0,43	0,02	0,37	0,24
	Hovedstadsmetropolens							
Centralbyen	1,24	0,91	-0,52	-1,37	-1,52	-0,52	0,59	0,24
Forstæder	5,33	4,31	5,65	3,10	1,08	-0,29	0,49	0,18
Købstadsring	3,41	1,87	2,01	3,47	0,71	0,19	0,64	0,71
Pendlersatellitbyer	0,07	0,90	0,71	4,12	3,23	0,99	0,92	0,92
Total	1,69	1,63	1,17	0,96	-0,05	-0,31	0,58	0,25

Op igennem den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet øgedes udpendlingen fra de 14 pendlersatellitbykommuner langt kraftigere end i hovedstadsmetropolens centralby, forstæder og købstadsring, hvorved disse kommuner samlet (med 67) i 2006 forsat opnåede den næsthøjeste udpendlingsprocent, der kun blev overgået af forstædernes. I kommuner, hvor udpendlingsprocenten i 1970 var særlig høj, eller hvor periodens stigning i udpendlingen blev større end i disse som helhed, opnåedes udpendlingsprocenter på over 70 i 2006 og dermed tæt på og i nogle tilfælde over forstædernes procentsats.

Det drejede sig om Nordsjællands to vestlige kommuner (Skævinge og Slangerup) og samtlige i Roskilde Amtskommune: Bramsnæs, Gundsø, Hvalsø, Lejre, Ramsø Skovbo og Vallø kommuner. Modsat de to nordlige kommuner i Hornsherred og dem i det nordligste Nordsjælland, hvor periodens udpendling forøgedes så meget mindre end i pendlersatellitbykommunerne som helhed, at udpendlingen her først i 1990 blev større end halvdelen af den erhvervsbeskæftigede befolkning, og

at udpendlingsprocenten i 2006 lagde sig på 57-65. Over 60 procent i Jægersborg og Skibby kommuner, men under i Hundested, Helsingør og Græsted-Gilleleje kommuner.

Tabel 3. Udpendlingsprocent- og volumen (Index: 100=1970). Hovedstadsmetropolen, 1970-2006<sup>23</sup>

	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	28,7 (100)	35,8 (103)	42,7 (108)	45,2 (135)	45,5 (138)
Forstæder	63,3 (100)	70,0 (125)	67,2 (126)	70,6 (125)	72,3 (126)
Købstadsring	28,7 (100)	36,1 (140)	51,2 (183)	51,8 (210)	52,9 (243)
Pendlersatellitbyer	46,2 (100)	50,7 (191)	59,4 (275)	64,4 (280)	67,4 (296)

Anm.: Tal med decimal angiver udpendlingsprocenten. I parentes angives index for udpendlingens omfang.

Med pendlersatellitbykommunernes langt lavere folketal i 1970 end i hovedstadsmetropolens øvrige dele og den sidste efterkrigstids samtidig meget kraftigt forøgede udpendlingen (med en stigning på 175 procent), fik de gennem perioden en større tilflytning og befolkningstilvækst end i resten af metropolen. Kraftigst i de 14 kommuners største pendlersatellitbyer og langt mindre i de øvrige landsogne med sådanne mindre byer (tabel 2).

Som helhed blev udpendlingen fra pendlersatellitbykommunerne (med en stigning på 8 procent) væsentlig mindre i tiårene omkring årtusindeskiftet. Mindre end i købstadsringen, men stadig større end i centralbyen og forstæderne. Ikke desto mindre kunne kommunerne med pendlersatellitbyer, trods en dermed væsentlig mindre befolkningstilvækst, i perioden fastholde en forøgelse af folketallet, der var større end i den øvrige del af hovedstadsmetropolen (tabel 2).

Erhvervsmæssigt blev pendlersatellitbykommunernes samlede udpendling i den sidste efterkrigstid størst indenfor de tjenesteydende erhverv, med mindre stigningstakter indenfor handel og byggeri-transport og mindst i fremstillingserhvervene (tabel 4). Medvirkede til, at de to sidstnævnte erhvervs andel af udpendlingen i perioden faldt fra 34 og 23 procent til henholdsvis 19 og 17, mens handels og tjenesteydende erhvervs samme andelen forøgedes fra 15 og 20 procent til henholdsvis 19 og 44. En tendens, der fortsatte i årtierne omkring årtusindeskiftet (tabel 5).

Med den udvikling, der allerede i den sidste efterkrigstid kendetegnede udpendlingens erhvervsmæssige sammensætning, kom funktionærlaget og arbejderklassen i 1990 til at udgøre henholdsvis 63 og 34 procent af denne, mens de selvstændige, der som helhed havde bopæl i pendlersatellitbykommunen, alene udgjorde 3 procent (tabel 6). En social sammensætning af udpendlingen, der samme år kom til at afvige markant fra pendlersatellitbykommunernes sociale befolkningsfordeling. Her kom, som følge af de ovennævnte forhold, de selvstændige til at udgøre en lagt større andel, arbejderklassen en smule større og funktionærlaget en langt mindre.

For så vidt udpendlingens geografiske orientering, kendetegnedes den i den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet af en faldende og stigende andel, der orienteredes mod henholdsvis centralbyen og forstæderne (tabel 7 og 8). Fra pendlersatellitbykommunerne i Frederiksborg Amtskommune i højere grad rettet mod nordforstæderne, men gennem perioden med en større spredning til de øvrige forstadsområder på Nordvest- og Vestegnen. Helt svarede til kommuner med pendlersatellitbyer i Roskilde Amtskommune, hvor udpendlingen i særlig grad orienteredes mod Vestegnen og Køge Bugt-området, men med en tilsvarende spredning til Nordvest- og Nordeggen.



Tabel 4. Procentvis erhvervsfordeling af pendlingen, hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, 1970-1990. Index: 100=1970<sup>24</sup>

	Landbrug			Fremstillingsvirksomhed			Byggeri og transport			Handel m.v.			Tjenesteydelser		
	Udpendling														
Fra	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990
Pendler-satellitbyer	100	167	136	100	136	162	100	149	196	100	245	347	100	333	480
	<i>1,6</i>	<i>1,3</i>	<i>0,8</i>	<i>33,6</i>	<i>22,0</i>	<i>19,4</i>	<i>23,9</i>	<i>17,3</i>	<i>16,9</i>	<i>14,9</i>	<i>17,6</i>	<i>18,5</i>	<i>26,0</i>	<i>41,8</i>	<i>44,4</i>
	Indpendling														
Til	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990
Pendler-satellitbyer	100	268	210	100	160	220	100	121	158	100	520	771	100	270	401
	<i>8,4</i>	<i>5,1</i>	<i>3,9</i>	<i>29,3</i>	<i>24,0</i>	<i>23,5</i>	<i>30,5</i>	<i>18,9</i>	<i>17,6</i>	<i>6,4</i>	<i>17,0</i>	<i>18,0</i>	<i>25,4</i>	<i>35,4</i>	<i>37,0</i>

Anm.: I kursiv angives erhvervsandele i procent for hver af de tre år.

I begge amtskommuner blev udpendlingen til den anden amtskommunes købstadsring og pendlersatellitbykommuner, som følge af de betydelige transportafstande marginal, mens udpendlingen til hver af amtskommunerne købstadsring og pendlersatellitbykommuner af samme grund selvsagt blev større. Dog således at udpendlingen fra Frederiksborg Amtskommunes pendlersatellitbykommuner til amtskommunens købstadsring og pendlersatellitbyer i perioden fik en henholdsvis mindre og en smule større andel af udpendlingen.

Tabel 5. Procentvis erhvervsfordeling af pendlingen, hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, 1993-2006, Index: 100= 1993<sup>25</sup>

	Landbrug		Fremstillingsvirksomhed		Byggeri og transport		Handel m.v.		Tjenesteydelser	
	Udpendling									
Fra	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006
Pendler-satellitbyer	100	88	100	88	100	107	100	130	100	125
	<i>1,2</i>	<i>0,9</i>	<i>19,0</i>	<i>14,3</i>	<i>16,3</i>	<i>15,2</i>	<i>16,8</i>	<i>19,1</i>	<i>46,7</i>	<i>50,5</i>
	Indpendling									
Til	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006
Pendler-satellitbyer	100	244	100	110	100	175	100	145	100	126
	<i>3,1</i>	<i>3,8</i>	<i>22,1</i>	<i>18,2</i>	<i>14,1</i>	<i>18,6</i>	<i>15,0</i>	<i>16,3</i>	<i>45,7</i>	<i>43,1</i>

Anm.: I kursiv angives erhvervsandele i procent for hver af de to år.

I Roskilde Amtskommune derimod med en faldende andel af udpendlingen fra kommuner med pendlersatellitbyer til amtskommunens købstadsring og øvrige pendlersatellitbyer. Således at disse to bykategoriers andel af udpendlingen i perioden her reduceredes fra 45 til 34 procent, mens samme reduktion i Frederiksborg Amtskommune omfattede et spring fra 54 til 44 procent. Som følge af de to amtskommuners forskelligartede geografiske placering i forhold til det øvrige Østdanmark fik udpendlingen fra Frederiksborg Amtskommunes pendlersatellitbykommuner til denne del af landet kun en andel på tre procent af den samlede udpendling, mens den i Roskilde Amtskommune kom til at udgøre ni procent.

En geografisk udvikling i og fordeling af udpendlingen, der i 1990 afspejlede forskelle i den sociale beskæftigelses sammensætning i de forskellige dele af hovedstadsmetropolen (tabel 6). Med en fordeling af pendlersatellitbykommunernes udpendling på funktionærer, faglærte og ufaglærte arbejdere på henholdsvis 63, 16 og 18 procent, stilledes der højere krav til arbejdskraftens specialiserings- og kvalifikationsniveau i centralbyen, hvor de her beskæftigede fordelte sig på de tre grupper med 68, 9 og 16 procent. Til gengæld udgjorde pendlersatellitbykommunernes udpendlende funktionærer og faglærte arbejdere i 1990 en højere andel og de udpendlende ufaglærte en mindre andel end de andele, som de tilsvarende grupper havde af de beskæftigede i forstæderne og købstadsringen.

Et udtryk for at pendlersatellitbykommunernes udpendlende i 1990 ikke blot havde kvalifikationer, der var højere end de bosiddende og særlig de beskæftigede i disse kommuner, men at de også tilførte forstæderne og købstadsringen en sådan arbejdskraft.<sup>26</sup>

Tabel 6. Procentvis social sammensætning af pendling, beskæftigede og bosiddende, hovedstadsmetropolen og dens enkelte dele, 1990.<sup>27</sup>

	Selvstændige	Funktionærer	Faglærte arbejdere	Ufaglærte arbejdere
	Beskæftiget i:			
Centralbyen	6,6	68,4	8,7	16,3
Forstæder	7,2	59,4	13,5	19,9
Købstadsring	8,2	56,4	12,6	22,8
Pendlersatellitbyer	20,1	40,8	12,6	26,5
Total	7,7	62,6	10,9	18,5
	Udpendling fra kommuner med pendlersatellitbyer			
Total	2,8	63,4	15,9	17,9
	Indpendling til kommuner med pendlersatellitbyer			
Total	3,4	51,7	19,3	25,6
	Bosiddende i:			
Centralbyen	6,7	63,9	9,5	19,9
Forstæder	8,4	63,2	11,2	17,2
Købstadsring	8,1	59,1	12,1	20,7
Pendlersatellitbyer	12,0	53,4	13,8	20,8
Total	8,1	62,0	11,0	18,9

### Indpendling

Blev de hidtidige nordøstsjællandske stations-, landevej- og fiskeribyer i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet som pendlersatellitbyer med meget betydelig og stigende udpendling en del af den arbejdskraftmæssige interaktion mellem hovedstadsmetropolens funktionelt forskelligartede byenheder, blev det også tilfældet med hensyn til indpendlingen til disse byers beliggenhedskommuner. Som udgangspunkt var indpendlingsprocent til disse kommuner (med 20) dog den laveste i metropolen i 1970 (tabel 9).

Under gennemsnittet i pendlersatellitbykommunerne i det nordligste Nordsjælland, hele Hornsherred og Gundsø, Skovbo og Vallø kommuner, og over i kommunerne i den vestlige del af Nordsjælland og Hvalsø, Lejre og Ramsø kommuner. Selv om det relativt beskedne antal indpendlere i 1970 i perioden førte til stigninger i pendlersatellitbykommunernes indpendling, der blev kraftigere end i de øvrige dele af hovedstadsmetropolen, var det med 46 ikke nok til i 2006 at trække deres indpendlingsprocent op på samme højere niveau som i disse dele af metropolens eller at udjævne de betydelige forskelle i denne procentsats kommunerne imellem.

Tabel 7. Procentvis fordeling af udpendling fra pendlersatellitbyer i Frederiksborg Amtskommune, 1970-2006<sup>28</sup>

Til:	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	18,3	17,3	16,0	13,5	13,0
Forstæder: Nordeggen	18,2	16,5	21,1	17,6	18,4
Forstæder: Nordvesteggen	4,6	6,6	7,8	7,5	10,7
Forstæder: Vesteggen	2,9	5,7	6,9	7,1	7,0
Forstæder: Køge Bugt	0,2	0,4	0,4	0,4	0,8
Købstadsring: Nord	44,9	40,4	33,4	36,0	33,5
Købstadsring: Sydvest	0,7	1,9	1,1	1,7	1,9
Andre pendlersatellitbyer: Nord	8,6	8,3	9,4	12,2	10,4
Andre pendlersatellitbyer: Sydvest	0,0	0,1	1,3	1,2	1,3
Øvrige land	1,6	2,8	2,6	2,8	3,0
Total	100	100	100	100	100

Anm.: Nord omfatter Frederiksborg Amtskommune og Sydvest Roskilde Amtskommune

Kommunerne i de nordligste Nordsjælland og i Hornsherred, der i forvejen havde de laveste indpendlingsprocenter, fik således gennem perioden (på nær Hundested og Bramsnæs) de mindste stigninger i indpendlingen, hvorved den indpendlende befolkning her i 2006 stadig udgjorde en mindre andel af de beskæftigede end i pendlersatellitkommuner som helhed og i de øvrige dele af hovedstadsmetropolen. Til gengæld fik en række af de øvrige kommuner med pendlersatellitbyer i hele eller dele af perioden en kraftigere stigning i indpendlingen, hvorved disse sammen med de kommunerne, der i forvejen havde høje indpendlingsprocenter, fik procentsatser, der lå højere end i pendlersatellitbykommunerne i almindelighed. .

Tabel 8. Procentvis fordeling af udpendling fra pendlersatellitbyer i Roskilde Amtskommune, 1970-2006<sup>29</sup>

Til:	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	21,9	21,6	20,5	19,1	17,6
Forstæder: Nordeggen	2,2	4,7	3,6	4,9	5,4
Forstæder: Nordvesteggen	4,7	6,7	8,1	8,8	9,0
Forstæder: Vesteggen	13,6	15,3	17,1	17,9	17,3
Forstæder: Køge Bugt	2,6	2,7	2,6	5,4	5,1
Købstadsring: Nord	0,9	2,0	1,1	1,3	1,6
Købstadsring: Sydvest	31,7	29,7	31,5	28,2	24,8
Andre pendlersatellitbyer: Nord	0,8	0,1	1,1	1,4	1,6
Andre pendlersatellitbyer: Sydvest	13,3	8,9	5,1	4,9	9,0
Øvrige land	8,4	8,3	9,3	8,2	8,6
Total	100	100	100	100	100

Anm.: Nord omfatter Frederiksborg Amtskommune og Sydvest Roskilde Amtskommune.

Erhvervsmæssigt var indpendlingens vækst i den sidste efterkrigstids kraftigst indenfor handel og herefter med mindre vækstrater indenfor: Tjenesteydende erhverv, fremstillingserhvervene og byggeri-transport (tabel 4). For handel og tjenesteydende erhverv med en forøgelse af andelen af indpendlingen fra 6 og 25 procent til henholdsvis 18 og 38. I samme periode reduceredes byggeri-transportens andel af indpendlingen fra hele 31 procent til 18, mens den indenfor fremstillingserhvervene faldt fra 29 til 24 procent. I årtierne omkring århundredskiftet fik byggeri-transport til gengæld den største forøgelse af indpendlingen, mens vækstraterne blev mindre indenfor: Handel, tjenesteydende erhverv og fremstillingserhvervene (tabel 5). Med det resultat at byggeri-transport og handel fik en større andel af indpendlingen, mens de to sidstnævnte erhverv fik en faldende andel af samme.

Tabel 9. Indpendlingsprocent- og volumen (Index: 100=1970). Hovedstadsmetropolen, 1970-2006<sup>30</sup>

	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	45,9 (100)	52,7 (102)	52,4 (102)	51,9 (92)	59,3 (95)
Forstæder	53,7 (100)	59,3 (134)	68,2 (174)	72,1 (193)	75,3 (203)
Købstadsring	23,4 (100)	34,4 (177)	41,5 (224)	48,8 (273)	50,1 (314)
Pendlersatellitbyer	20,4 (100)	31,9 (234)	33,3 (289)	42,0 (503)	45,5 (520)

Anm.: Tal med decimal angiver indpendlingsprocenten. I parentes angives index for indpendlingens omfang.

Skønt funktionærlaget i 1990 udgjorde lidt over halvdelen af pendlersatellitbykommunernes indpendling, var det langt mindre end den andel, som laget opnåede af udpendlingen samme år (tabel 6). Omvendt blev arbejdernes indpendlingsandel på 45 væsentlig højere end arbejderklassens andel af udpendlingen. Af de grunde som gjorde sig gældende for udpendlingen blev de selvstændiges

andel af indpendlingen tillige marginal. Bortset fra de selvstændiges større andel af de bosiddende i pendlersatellitbykommunerne, afspejlede indpendlingens sociale fordeling sig i højere grad end udpendlingens i disse kommuners befolkningssammensætning i 1990.

Modsat udpendlingen øgedes indpendlingen fra både centralbyen og forstæderne til kommuner med pendlersatellitbyer i den sidste efterkrigstids og i tiårene omkring årtusindeskiftet (tabel 10 og 11). På samme tid som andelen af indpendlingen fra købstadsringen og de øvrige pendlersatellitbykommuner faldt fra et meget højt niveau. Imidlertid ikke mere end at indpendlingen fra disse dele af hovedstadsmetropolen til kommuner med pendlersatellitbyer i 2006 udgjorde henholdsvis 60 og 32 procent af den samlede indpendling fra henholdsvis Frederiksborg og Roskilde amtskommuner.

Tabel 10. Procentvis fordeling af indpendling til pendlersatellitbyer i Frederiksborg Amtskommune, 1970-2006<sup>31</sup>

Fra	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	2,0	4,8	4,9	7,9	8,8
Forstæder: Nordeggen	5,0	9,9	10,8	10,0	10,2
Forstæder: Nordvesteggen	0,0	3,2	6,5	6,5	6,1
Forstæder: Vesteggen	0,0	1,7	2,2	2,0	2,0
Forstæder: Køge Bugt	0,0	0,2	1,2	0,6	0,8
Købstadsring: Nord	45,3	38,6	31,9	35,7	34,8
Købstadsring: Sydvest	0,0	0,7	1,3	1,2	1,4
Andre pendlersatellitbyer: Nord	39,0	30,6	30,5	25,6	24,7
Andre pendlersatellitbyer: Sydvest	5,4	4,8	4,5	4,3	4,3
Øvrig indpendling	3,3	5,5	6,2	6,2	6,9
Total	100	100	100	100	100

Anm.: Nord omfatter Frederiksborg Amtskommune og Sydvest Roskilde Amtskommune.

Som det var tilfældet for udpendlingen kom en større del af indpendlingen til pendlersatellitbykommuner fra de forstadsområderne, de dele af købstadsringen og pendlersatellitbyer, der lå nærmest. En amtskommuneoverskridende indpendling fra disse dele af hovedstadsmetropolen blev derimod også begrænset på dette område. Dog var der betydelige forskelle amtskommunerne imellem i forhold til indpendlingen fra det øvrige Østdanmark. I Frederiksborg Amtskommunes pendlersatellitbykommuner øgedes denne andel af indpendlingen i perioden kun fra 3 til 7 procent, mens den i Roskilde Amtskommune forøgedes fra 31 til 39 procent.

Tabel 11. Procentvis fordeling af indpendling til pendlersatellitbyer i Roskilde Amtskommune, 1970-2006<sup>32</sup>

Fra	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	3,2	5,6	4,4	8,3	7,7
Forstæder: Nordeggen	0,0	2,4	2,2	1,1	2,0
Forstæder: Nordvesteggen	0,0	4,4	5,8	4,4	4,7
Forstæder: Vesteggen	2,7	5,0	4,9	5,1	5,0
Forstæder: Køge Bugt	6,8	5,7	6,5	6,7	4,7
Købstadsring: Nord	0,0	1,6	1,4	1,6	1,6
Købstadsring: Sydvest	30,0	14,3	18,6	20,6	18,6
Andre pendlersatellitbyer: Nord	0,0	2,7	2,6	2,9	2,9
Andre pendlersatellitbyer: Sydvest	26,2	21,8	18,2	15,4	13,4
Øvrige Østdanmark	31,1	36,5	35,4	33,9	39,4
Total	100	100	100	100	100

Anm.: Nord omfatter Frederiksborg Amtskommune og Sydvest Roskilde Amtskommune.

Selv om indpendlingen til pendlersatellitbykommunerne i 1990 fordelte sig på funktionærer og fag- og ufaglærte arbejdere med henholdsvis 52, 19 og 26 procent og ud fra denne sammensætning havde et lavere kvalifikationsniveau end disse kommuners bosiddende og særlig grad udpendlende

befolkning, tilførtes kommunerne med pendlersatellitbyer en mere kvalificeret arbejdskraft gennem indpendlingen. De i kommunernes beskæftigede var således samme år fordelt med 40, 13 og 27 procent på funktionærer, fag- og ufaglærte arbejde samt 20 procent selvstændige helt overvejende indenfor landbrug, håndværk og detailhandel (tabel 6).<sup>33</sup>

#### **Pendlingsfaktorer**

Bag udpendingen fra pendlersatellitbyerne til hovedstadsmetropolens centrale dele og købstadsring i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet lå en række push-pull-faktorer. Forskelle i erhvervsudviklingen og dermed i omfanget og karakteren af beskæftigelsesmuligheder og indkomst blev således en af de drivende kræfter bag pendlingen til disse dele af metropolens fra pendlersatellitbyerne og deres disse beliggenhedskom-muners arbejdsmarked. Hertil føjede sig forskelle i priser på ejerboliger og de vej- og kollektivtrafikale forbindelsers karakter og forandringer. Trafikale forhold, der sammen beskæftigelsens omfang og karakter i pendlersatellitbyerne og deres beliggenhedskommuner, samtidig blev afgørende for indpendlingen til disse fra både metropolens indre dele og de omgivende amtskommuner.<sup>34</sup>

#### **Forskelle i beskæftigelsesmuligheder**

Med de markant henholdsvis højere og lavere ud- og indpendlingsprocenter, der i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet kendetegnede pendlersatellitbykommunerne, og som tydeligt adskilte disse kommuner fra hovedstadsmetropolens øvrige dele, lå betydelige beskæftigelsesmæssige forskelle mellem de nævnte kommuner og selve hovedstaden (København-Frederiksberg), forstæderne og købstadsringen. Et forhold, der understøttedes af, at en signifikant større andel af udpendingen fra kommuner med pendlersatellitbyer rettede sig mod disse dele af metropolens end, hvad kommunerne fik af indpendling herfra.

#### **Den ekspanderende hovedstadsmetropol**

Centrale træk ved pendlersatellitbykommuners ud- og indpendling, der i perioden betingedes af de flere og større beskæftigelsesmuligheder i de mere centrale dele af metropolens.

#### *Hovedstadsmetropolens udbygning*

Med et yderligere industrielt gennemslag og en kraftig økonomisk vækst i den første efterkrigstid øgedes metropolens folketal således til 1,7 mio., samtidig med at den på ny undergik en gennemgribende urban transformationsproces (tabel 2).

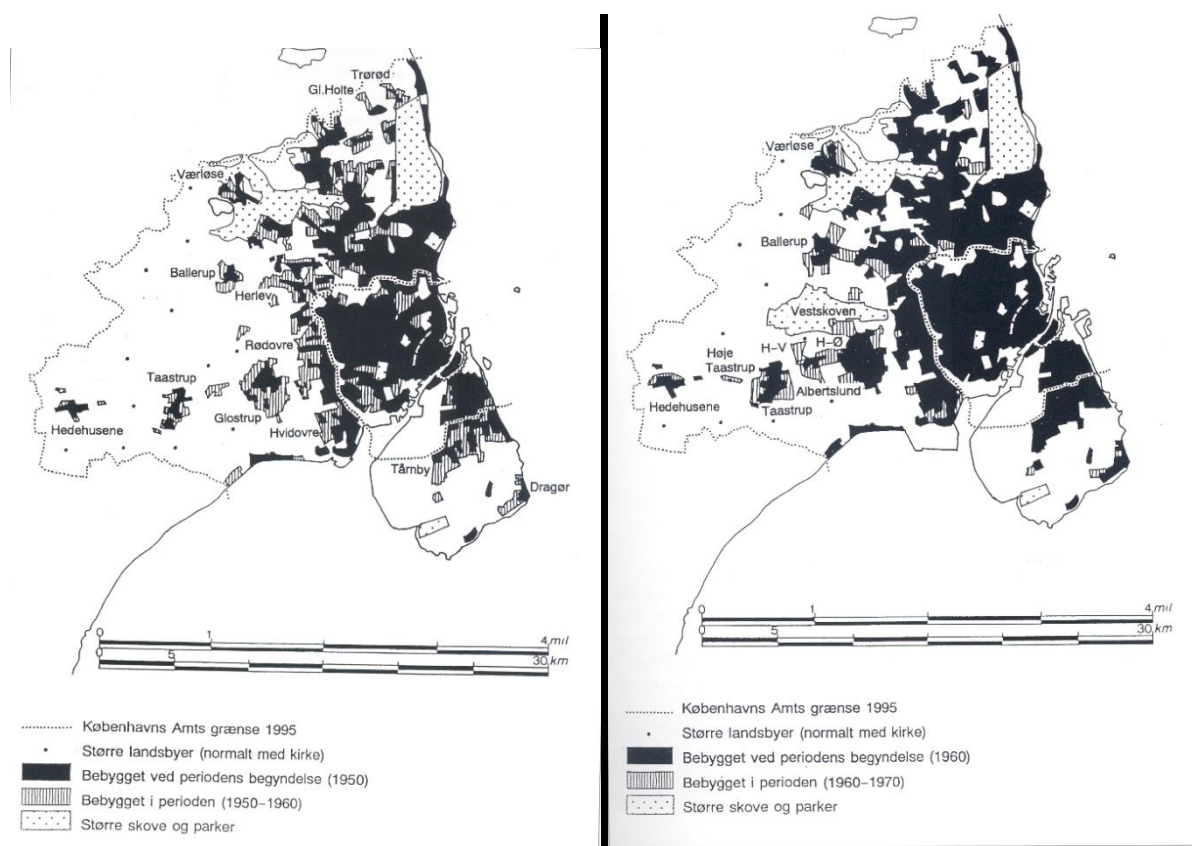
#### Centrale udviklingstræk

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 det ældre koncentriske forstadsrag, der fik en endnu større udbredelse, og til hovedparten af de nye forstæder, som fra det ældre forstadsrag bredte sig som 30-40 km lange radiale bybånd, der længst ude smeltede sammen med den omliggende ring af købstæder. Forstadsdannelser, som opsugede en del af hovedstadens befolkning, og for hovedpartens vedkommende fik en stadig større koncentration af fremstillingsvirksomheder. Dog på nær en mindre del af forstæderne (navnlig de ældre på Nordeggen), hvor de høje jordpriserne 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.

I hovedstadens område så kapitalen derimod samtidig i stigende grad fordele ved at udvide de servicemæssige og administrative investeringer. I takt med hovedstaden afindustrialisering og affolkning konverteredes den således i stadig større omfang til at varetage de servicemæssige og administrative funktioner som centralby i hovedstadsmetropolens. Funktioner, der forsat var



rammesættende for investeringer, vareproduktion, arbejdskraftanvendelse og privat og offentlig service, ikke blot i metropolens periferi, men også på landsplan.



Bebyggelse i hovedstaden og Københavns Amtskommune 1950-1970. Til venstre: 1950-1960. Til højre: 1960-1970.<sup>35</sup>

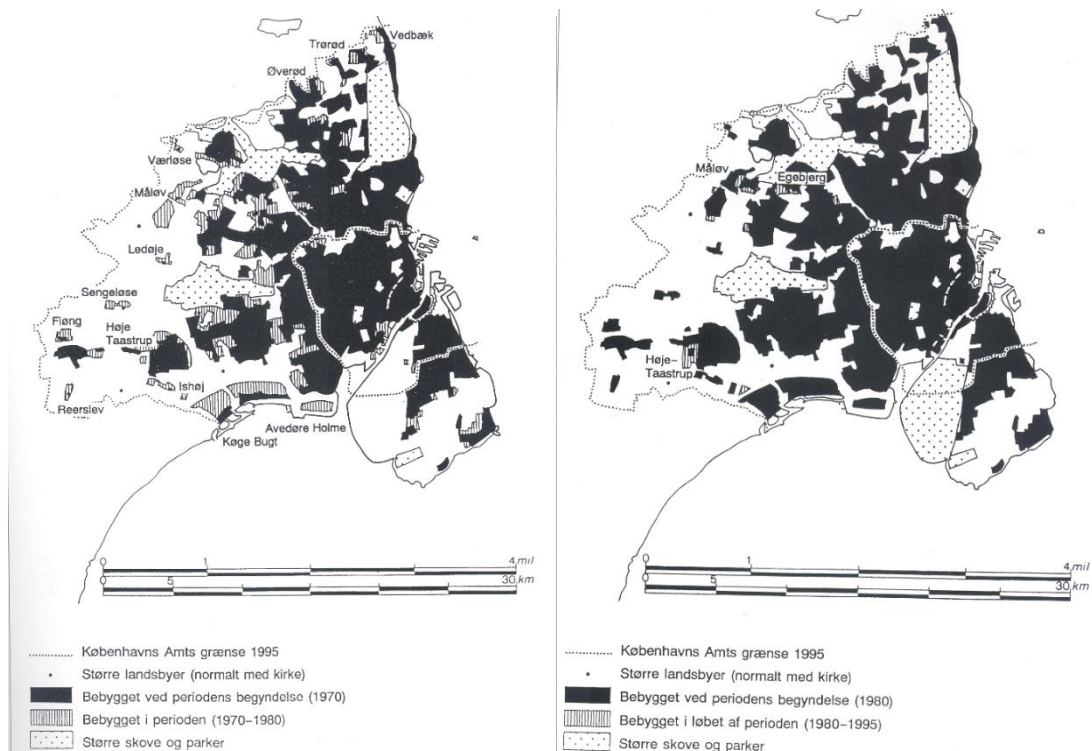
Op gennem den førtes efterkrigstid udvidedes hovedstadsmetropolen efterhånden til også at omfatte købstadsringen, som dermed i stadig større grad orienteredes mod den mere centrale del af metropolen. Dels som leverandør af arbejdskraft til denne, dels som industrilokaliseringssområder, idet kapitalen efterhånden så større fordele ved at placere industriinvesteringerne hertil, hvor grundpriser og arbejds løn var lavere end i de mere centrale dele af metropolen.

Med den udvikling, som hovedstadsmetropolen undergik som en byregion i den første efterkrigstid, kom den til at omfatte seks forskelligartede byenheder: Dels centralbyen 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 metropolen som pendlersatellitbyer, sommerhusbyer og regionale rekreative områder.

Med den sidste efterkrigstids tilbagevendende økonomiske krise kom hovedstadsmetropolen ind i en stagnationsperiode, som bl.a. bevirkede, at dens folketal reducerede med to procent uden dog at komme under 1,7 mio. Trods denne stagnation, fortsatte de forandringer i hovedstadsmetropolens 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 de omliggende amtskommuner, hvor der stadig var større ubebyggede friarealer. I takt med centralbyens endnu kraftigere afindustrialisering koncentreredes på samme tid investeringerne i administrativ og servicemæssig virksomhed derimod hertil. Hele centralbyens område fik dermed i endnu højere grad erhvervmæssig karakter af metropolens centralby, hvis folketal samtidig reduceredes med 205.000 indbyggere. Det svarede til et fald i befolkningmængden siden 1970 på 30 procent, og var en udløber af yderligere udflytning af navnlig unge og yngre til den øvrige del af hovedstadsmetropolen, et stigende fødselsunderskud og et større volumen af ældre over 65 år.



Bebyggelse i hovedstaden og Københavns Amtskommune 1970-1995. Til venstre: 1970-1980. Til højre: 1980-1995.<sup>36</sup>

En udflytning fra centralbyen, der sammen med tilflytning fra provinsen og udlandet, udgjorde grundlaget for, at folketallet i Frederiksborg 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 pendlersatellitbyerne opstod store nye boligområder.<sup>37</sup>

### Metropolpendling

Hovedstadsmetropolens karakter af en byregion, hvor byenhederne interagerede med produktionsfaktorer, varer og tjenester, satte sig i den første efterkrigstid også igennem i form af en forøget arbejdskraftpendling i hele dens stadig større område og særlig i det stærkt udvidede forstadsområde, hvor ud- og indpendlingsprocenterne i 1970 lagde sig på 63 og 54. (tabel 3 og 9).

En omfattende forstadspendlingen, der fulgte af en øget pendling både mellem forstæderne og mellem disse og centralbyen, hvis udpendling i perioden samtidig forøgedes. En følge af periodens nævnte udflytning af industriarbejdspladser fra centralbyen til og lokalisering af ny industri i forstæderne og købstadsringen, der samtidig fik en betydelig tilvækst i de øvrige erhverv (tabel 12). Dele af metropolen, der samtidig sugede en så betydelig del af dens erhvervsaktive befolkning til

sig, at det på samme tid øgede indpendlingen til centralbyen, hvor faldet i beskæftigelsen havde været mindst i de tjenstydende erhverv.

Tabel 12. Erhvervsbeskæftigede, centralbyen og indre forstæder, 1950-1970. Index: 1950=100<sup>38</sup>

	1950		1970	
	Centralbyen	Indre forstæder	Centralbyen	Indre forstæder
Landbrug	100 <i>0,5</i>	100 <i>6,4</i>	50 <i>0,2</i>	63 <i>0,2</i>
Industri og håndværk	100 <i>50,5</i>	100 <i>49,1</i>	53 <i>45,5</i>	187 <i>49,6</i>
Handel	100 <i>23,1</i>	100 <i>17,6</i>	57 <i>22,2</i>	213 <i>17,5</i>
Transport	100 <i>9,8</i>	100 <i>9,2</i>	54 <i>9,5</i>	205 <i>9,6</i>
Tjenesteydende erhverv	100 <i>16,1</i>	100 <i>17,7</i>	70 <i>22,6</i>	318 <i>23,1</i>
Total	100 <i>100</i>	100 <i>100</i>	58 <i>100</i>	221 <i>100</i>
Den indre metropol	100		189	

Anm.: I kursiv angives erhvervsfordelingen procent i de tre år. Indre forstæder omfatter Københavns Amtskommune.

Ud over den yderligere forstærkede pendling til/fra centralbyen og de stadig større forstadsområder, bredte dette fænomen sig til hovedstadsmetropolens købstadsring, der som nævnt i perioden blev en bebyggelses-, arbejdskrafts- og erhvervsmæssig del af metropolen. Så meget, at købstadsringens ud- og indpendlingsprocent i 1970 udgjorde omkring en fjerdedel af den der henholdsvis bosiddende erhvervsaktive og beskæftigede befolkning.

Da den industrielle udtynding i den sidste efterkrigstid blev meget voldsommere i centralbyen end i forstæderne og købstadsringen, kunne erhvervet, som følge af de nævnte industriinvesteringer i de to sidstnævnte dele af metropolen, stadig her beskæftige knapt en femtedel af den erhvervsaktive befolkning (tabel 13). På samme tid som byggeri-transport og i særlig grad handel hér fik en fortsat tilvækst som følge af det stigende folketal. For de to erhverv med en henholdsvis let vigende og tiltagende andel af de beskæftigede.

Tabel 13. Beskæftigede i erhverv i hovedstadsmetropolens og dens dele, 1970-1990. Index: 100=1970<sup>39</sup>

	Landbrug			Fremstillingsvirksomhed			Byggeri og transport			Handel m.v.			Tjenesteydelser		
	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990
Central-Byen	100 3,1 <i>0,1</i>	89 3,5 <i>0,1</i>	68 3,8 <i>0,1</i>	100 48,8 <i>26,4</i>	56 40,3 <i>14,9</i>	35 30,0 <i>11,2</i>	100 48,2 <i>14,5</i>	102 45,5 <i>14,8</i>	84 36,3 <i>13,7</i>	100 62,9 <i>22,6</i>	80 42,2 <i>18,4</i>	61 33,9 <i>15,5</i>	100 57,9 <i>36,0</i>	147 49,1 <i>52,2</i>	154 43,3 <i>59,5</i>
Forstæder	100 37,6 <i>2,3</i>	81 38,9 <i>1,3</i>	55 37,4 <i>0,8</i>	100 38,5 <i>33,9</i>	80 43,8 <i>18,4</i>	83 52,2 <i>17,1</i>	100 37,4 <i>18,2</i>	116 40,1 <i>14,7</i>	146 49,0 <i>16,1</i>	100 26,8 <i>15,5</i>	198 44,4 <i>21,4</i>	217 51,2 <i>20,4</i>	100 30,3 <i>30,1</i>	209 36,7 <i>44,2</i>	248 40,0 <i>45,6</i>
Købstads-Ring	100 19,2 <i>3,9</i>	67 16,4 <i>2,1</i>	47 16,3 <i>1,4</i>	100 10,1 <i>30,0</i>	90 11,8 <i>19,9</i>	76 12,5 <i>17,0</i>	100 9,9 <i>16,4</i>	105 9,5 <i>13,4</i>	105 9,4 <i>12,9</i>	100 8,4 <i>16,5</i>	134 9,3 <i>17,1</i>	141 10,4 <i>17,3</i>	100 9,6 <i>33,2</i>	189 10,5 <i>47,5</i>	211 10,8 <i>51,4</i>
Pendler-satellitbyer	100 40,1 <i>23,0</i>	80 41,2 <i>12,3</i>	59 42,5 <i>8,2</i>	100 2,6 <i>23,1</i>	102 4,1 <i>15,9</i>	119 5,4 <i>16,7</i>	100 4,5 <i>21,0</i>	117 4,9 <i>16,3</i>	129 5,3 <i>16,4</i>	100 2,2 <i>10,7</i>	218 3,5 <i>15,4</i>	268 4,5 <i>17,3</i>	100 2,2 <i>22,2</i>	274 3,7 <i>40,1</i>	306 3,8 <i>41,4</i>
Total	100 100 <i>2,0</i>	81 100 <i>1,3</i>	55 100 <i>0,9</i>	100 100 <i>29,4</i>	78 100 <i>16,8</i>	71 100 <i>14,8</i>	100 100 <i>16,1</i>	109 100 <i>14,6</i>	111 100 <i>14,8</i>	100 100 <i>19,2</i>	120 100 <i>19,2</i>	115 100 <i>18,0</i>	100 100 <i>33,3</i>	173 100 <i>48,1</i>	187 100 <i>51,5</i>

Anm.: I hver celle angives først indextal, derefter erhvervets andel i procent hele hovedstadsmetropolens og til sidste erhvervets procentandel af beskæftigede i de angivne dele af metropolen.

Særlig tydelig blev beskæftigelsesudviklingen inden for de tjenesteydende erhverv, der i forstæderne og købstadsringen bragte erhvervets antal beskæftigede henholdsvis i nærheden af og over halvdelen af den samlede beskæftigelse. En følge af ikke blot den stedlige befolkningsudvikling, men at den administrative og styrende del i den private sektor også ekspanderede i den sidste efterkrigstid på samme tid, som velfærdsstaten udbyggedes. En udviklingstendens, der, som følge af de nævnte investeringer i administrativ og servicemæssig virksomhed, særlig kom centralbyen til gode og bevirkede, at de tjenesteydende erhverv, som de eneste, fik et stigende antal beskæftigede og her bragte erhvervets andel af den samlede beskæftigelse op på 60 procent.

Samlet erhvervsmæssige forskydninger og deraf følgende demografiske forandringer, der markant forøgede ud- og indpendlingsprocenterne i de centrale dele af hovedstadsmetropolen og i særlig grad i centralbyen og købstadsringen, der i den første efterkrigstid havde langt lavere pendlingsprocentsatser end forstæderne. Dog således, at sidstnævnte op gennem den sidste efterkrigstid forblev de mest pendlingstunge dele af metropolen.

#### *Hovedstadsmetropolens forandring*

Et samspil mellem internationale økonomiske faktorer, Øresundsregions store trafik anlæg og særlig centralbyens trafikale opgradering og massive byomdannelse 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.

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.

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 2006 ned på 11 procent af metropolens samlede arbejdsstyrke. Af metropolens tilbageværende produktionserhverv klarede derimod 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 levnedsmiddelindustri 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 over 60 procent i hovedstadsmetropolen i 2006 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, fødevarer virksomheden Nestlé, medicinalvirksomheden Nycomed, Gillette, Sony, biotekvirksomheden Biogen, Mercedes Benz, fødevarerfirmaet 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 årtusinde fik en tilvækst i folketallet på 4 procent, kunne hele hovedstadsmetropolen i samme periode notere en befolkningsforøgelse på næsten det dobbelte. Herved nåede metropolens samlede folketal i 2006 2 millioner, hvorved den igen kunne tegne sig for en stigende andel af landets samlede befolkning.<sup>40</sup>

### Metropolpendling

Med centralbyens særlig høje beskæftigelsesmæssige tilvækst indenfor tjenesteydende erhverv og i nogen grad handel, der i 2006 kom til at udgøre 69 og 16 procent af de dér beskæftigede, øgedes i årtierne omkring årtusindeskiftet dens indpendling så meget, at den samme år kom til at udgøre næsten 60 procent af den her beskæftigede befolkning (tabel 9 og 14).<sup>41</sup> Det på trods af centralbyens samtidig kraftige befolkningstilvækst, der her tillige førte til en jævnt sigende udpending, som i 2006 udgjorde 46 procent den erhvervsaktive og bosiddende befolkning (tabel 3).

Som i centralbyen forøgedes i perioden både ud- og indpendlingen yderligere i forstæderne og særlig i købstadsringen. En følge den gensidige afhængighed disse byenheder i mellem, der fulgte af deres efterslæb i forhold den stærkt ekspanderende centralby og dennes helt dominerende serviceproduktion.



Tabel 14. Beskæftigede i erhverv i hovedstadsmetropolens og dens dele, 1993-2006, Index: 100=1993<sup>42</sup>

	Landbrug		Fremstillings- virksomhed		Byggeri og transport		Handel m.v.		Tjenesteydelser	
	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006
Central- Byen	100 8,0 0,2	99 9,9 0,2	100 27,1 10,0	61 21,9 5,6	100 36,3 12,2	87 28,3 9,9	100 31,6 15,7	109 31,7 15,8	100 43,2 61,9	119 44,1 68,5
Forstæder	100 34,2 0,7	89 38,4 0,2	100 53,2 16,0	78 55,1 11,6	100 50,6 12,4	120 55,4 15,8	100 52,4 21,1	105 50,8 20,9	100 41,2 49,8	113 40,3 51,5
Købstads- ring	100 18,5 1,6	61 13,7 0,9	100 14,2 17,3	83 15,6 12,6	100 9,3 8,5	122 9,5 10,4	100 11,5 18,8	121 12,7 20,0	100 11,4 53,8	118 11,5 56,1
Pendler satellitbyer	100 39,3 8,0	77 38,0 6,1	100 5,5 17,3	93 7,4 13,8	100 3,8 14,7	135 6,8 17,0	100 4,5 17,5	118 4,8 17,7	100 4,2 42,5	129 4,1 45,4

Anm.: I hver celle angives først indtælt, derefter erhvervets procentandel i hele hovedstadsmetropolen og til sidste erhvervets procentandel af beskæftigede i de angivne dele af metropolen.

Selv om den kraftige beskæftigelsestilvækst inden for den offentlige og navnlig den private serviceproduktion ikke forplantede sig i samme omfang til forstæderne og købstadsringen, og her fik en mere lokal og regional karakter, kom de tjenesteydende erhverv alligevel i denne del af metropolen til at udgøre mere end halvdelen af de beskæftigede. En betydelig tiltrækning for pendlingen, der understøttedes af en øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren.

Som følge af de omfattende byomdannelser og infrastrukturelle anlæg i centralbyen, der her var forudsætningen for både dens kraftigt stigende folketal og beskæftigelse inden for ovennævnte erhverv, men som primært generede vækst i bygge- og anlægsvirksomheder, som havde hjemsted ude i forstæderne og købstadsringen. Hertil føjede sig yderligere byggeri i de yderste forstadsbånd og i købstadsringen. En fortsat urbanisering i denne del af hovedstadsmetropolen, som fulgte af den befolknings- erhvervsmæssige tilvækst, der samtidig her forøgede beskæftigelsen inden for handel og transport. Da transport-, logistik- og lagervirksomhed i perioden i særlig grad lokaliseredes til metropolens forstadsområde, blev transporterhvervet her samtidig kendetegnet af en betydelig forøgelse.

Samlet fik byggeri, transport og handel dermed en øget andel af den samlede bekræftelse i forstæderne og købstadsringen. Selv om industribeskæftigelsen som helhed decimeredes i hovedstadsmetropolen, blev industriens beskæftigelsesfald så meget mindre i disse dele af metropolen end i centralbyen, at erhvervet her kunne fastholde en andel af den samlede beskæftigelse på godt 12 procent.

### Fra rurale oplandsbyer til pendlersatellitbyer

Selv om nogle af de nordøstjællandske stations- landevejs- og fiskeribyer i hovedstadsmetropolens fjernere rurale åbne land i midten af det 20. århundrede havde enkelte industrier og institutioner, hvis virke rakte udover det lokale opland, var deres erhvervsgrundlag i større eller mindre grad bundet op på landbruget i deres oplande.

#### Den første efterkrigstid

Afgørende for, at disse byers erhvervsmæssige fundament svækkedes markant i den første efterkrigstid med de strukturomlægninger, der kom til at kendetegne landbruget i form af en produktionsmekanisering, som ikke blot førte til en reduktion i erhvervets beskæftigelse, men også til sammenlægninger af landbrugsejendommen for, at disse økonomisk kunne bære det kapitalkrav som mekaniseringen krævede.

I perioden reduceredes landbrugets beskæftigelse i de nævnte byers beliggenhedskommuner med ikke mindre med to tredjedele (tabel 15). For de stærk landbrugsafhængige erhverv i stations- og landevejsbyer (handel og transport) med den konsekvens, at disse fik et beskæftigelsestab på henholdsvis 21 og 32 procent. Da byernes industri- og håndværksvirksomheder forsat kunne levere varer og ydelser til det ganske vist beskæftigelsesmæssigt mindre, men produktionsmæssigt større landbrug fik disse erhverv i perioden kun et beskæftigelsestab på to procent.

Tabel 15. Erhvervsbeskæftigede, sognekommuner med senere pendlersatellitbyer, 1950-1970. Index. 100=1950.<sup>43</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 <i>40,7</i>	34 <i>18,8</i>
Industri- og håndværk	100 <i>35,1</i>	98 <i>47,8</i>
Transport	100 <i>7,5</i>	68 <i>7,1</i>
Handel	100 <i>10,0</i>	79 <i>10,9</i>
Tjenesteydende erhverv	100 <i>6,7</i>	165 <i>15,4</i>
Total	100 <i>100</i>	72 <i>100</i>

Anm.: I kursiv angives erhvervsfordelingen i procent i de enkelte år.

Med periodens udbygning af velfærdsstaten opnåedes ganske vist en forøgelse af antal beskæftigede indenfor de tjenesteydende erhverv på næsten to tredjedele, men det var ikke nok til at hindre, at de rurale stations-, landevejs- og fiskeribyer fik den mindste indpendling i hovedstadsmetropolen og et beskæftigelsestab på mere end en tredjedel. På samme tid, som antallet af beskæftigede i hovedstadsmetropolens indre dele forøgedes med 90 procent. Afgørende for, at disse rurale byer og særlig deres omgivne landsogne i 50'erne fik en befolkningstilvækst, der var væsentlig mindre end i landet og hovedstadsmetropolen som helhed og i særlig grad i forhold til metropolens forstæder og købstadsring (tabel 2).

Medvirkende til, at de rurale byers stedlige befolkning og dem, der flyttede hertil, som følge af de udstykninger af byggegrunde, der skulle tiltrække en del af de befolkningsgrupper, som fraflyttede centralbyen, i 60'erne søgte de langt større og mere varierede beskæftigelsesmuligheder, som de centrale dele af hovedstadsmetropolen kunne tilbyde. Med den konsekvens, at disse byers vækst i befolkningsvolumen og udpendling blev afgørende for, at de som helhed omkring 1970, som påvist ovenfor, var blevet eller havde påbegyndt transformationen til pendlersatellitbyer.<sup>44</sup>

### *Den sidste efterkrigstid*

Gennem den sidste efterkrigstid fortsatte reduktionen i landbrugets beskæftigede, hvilket yderligere ramte de dele af de eksisterende og fremvoksende pendlersatellitbykommuners erhvervsgrundlag, der var afhængig af dette erhverv (tabel 13). Som følge af disse kommuners, i forhold til den centrale del af hovedstadsmetropolen, nærmest diminutive beskæftigelsesvolumen fik samtlige af deres øvrige byerhverv enkeltvis og samlet en vækst, der i perioden overvejende oversteg denne del af metropolen (tabel 16).

Ikke desto mindre øgedes pendlersatellitbykommunernes andel af hovedstadsmetropolens samlede beskæftigelsestilvækst i perioden alene fra 4,1 til 4,8 procent. Herudover forblev erhvervenes beskæftigelsesandel (på nær landbrug og byggeri-transport) lavere i kommuner med

pendlersatellitbyer end i metropolens forstæder og købstadsring. På samme tid, som fremstillingserhverv, byggeri-transport, handel og tjenesteydende erhverv både i tilvækst i og andel af pendlersatellitbyernes udpendling kom til at ligge over disse erhvervs vækstrater for og andel af beskæftigede i disse kommuner.

Tabel 16. Beskæftigede i hovedstadsmetropolens og dens dele, 1970-2006, Index: 100=1970/1993<sup>45</sup>

	1970	1980	1990	1993	2006
Centralbyen	100 53,4	101 45,2	89 39,2	100 37,4	109 38,1
Forstæder	100 33,3	143 39,9	164 45,3	100 46,3	105 45,6
Købstadsring	100 9,7	128 10,5	135 10,8	100 11,4	113 11,8
Pendlersatellitbyer	100 3,6	151 4,4	165 4,7	100 4,9	118 4,5
Total	100	119	121	100	108

Anm.: Med tal med decimal angives den procentvise fordeling.

Et udtryk for, at centralbyen, forstæderne og købstadsringen i den sidste efterkrigstid kunne tiltrække hovedstadsmetropolens relativt set næststørste udpendling fra kommuner med pendlersatellitbyer. På samme tid som erhvervene i disse kommuner, fik en indpendling både i vækst og beskæftigelsesandel, der blev højere end deres beskæftigelsestilvækst- og andel i disse kommuner. En indpendling, som dog blev den relativt set mindste i hovedstadsmetropolen, som følge af pendlersatellitbykommunernes ovenfor anførte yderst beskedne andel af metropolens beskæftigelsesvolumen- og tilvækst.<sup>46</sup>

#### Årtierne omkring årtusindeskiftet

I årtierne omkring årtusindeskiftet øgede pendlersatellitbykommunernes andel af hovedstadsmetropolens forsatte erhvervsmæssige tilvækst til 5,8 procent. Medvirkede til, at den meget voldsomme stigning i deres udpendlingen i den sidste efterkrigstid i denne efterfølgende periode, som anført, blev voldsomt reduceret.

Tabel 17. Gennemsnitlig skattepligtig indkomst, hovedstadsmetropolen, 1982-1999.<sup>47</sup>

	1982	1988	1999	2002
Hovedstadsmetropolens hoveddele. Index: 1982=100				
Københavns Kommune (KK)	100	144	212	
Københavns Amtskommune (KA)	100	151	210	
Frederiksborg Amtskommune (FA)	100	156	230	
Roskilde Amtskommune (RA)	100	154	238	
Kommuner med pendlersatellitbyer (Index: 1982=100) og indkomstindex for disse i forhold til hovedstadsmetropolens hoveddele (Index=100)				
Samtlige	100	159	233	
	KK: 95	KK: 101	KK: 105	
	KA: 80	KA: 84	KA: 88	
	FA: 88	FA: 90	FA: 80	
	RA: 92	RA: 94	RA: 94	

Bag lå den, i forhold til den øvrige hovedstadsmetropolen, nærmest marginale reduktion i fremstillingserhvervets beskæftigelse i og dettes deraf faldende udpendling fra pendlersatellitbykommunerne (tabel 14). Sammen med den i forhold til resten af metropolen større befolkningstilvækst, som kommunerne fik, samtidig afgørende for en betydelig forøgelse af antal beskæftigede i byggeri-transport og en yderst beskedne forøgelse af dette erhvervs udpendling. For

begge erhverv med det resultat, at de ved udgangen af perioden i pendlersatellitbykommunerne fik en højere beskæftigelsesandel end i resten af metropolen.

Drivende for disse årtiers trods alt stigende udpendling fra kommuner med pendlesatellitbyer til de mere centrale dele af hovedstadsmetropolen, blev derfor den, i forhold til de andre nævnte erhverv, kraftigere stigning i udpendlingen indenfor handel og tjenesteydende erhverv. En følge af disse erhvervs betydelige beskæftigelsestilvækst i denne del af metropolen og samtidig mindre beskæftigelsesandel i pendlersatellitbykommunerne.<sup>48</sup>

### Indkomstforskelle

Med centralbyens, forstædernes og købstadsringens andel på langt over 90 procent af hovedstadsmetropolens samlede beskæftigelse i efterkrigstiden og i årtierne omkring årtusindeskiftet og samtidig betydelige beskæftigelsesandel- og tilvækst i periodens skiftede væksterhverv, ydede disse dele af metropolen ikke blot langt flere og mere varierede beskæftigelsesmuligheder end pendlersatellitbykommunerne, men generede samtidig også et i forhold til disse kommuner langt højere indkomstniveau (tabel 17).<sup>49</sup> Yderligere en afgørende faktor bag valget eller bibeholdelse af beskæftigelse i disse centrale dele af metropolen på trods af bopæl i eller flytning til dennes kommuner med pendlersatellitbyer.

I 1982 lå den gennemsnitlige skattepligtige indkomst i kommuner med pendlersatellitbyer således 5, 8, 12 og 20 procent under niveauet i henholdsvis Københavns Kommune og Roskilde, Frederiksborg og Københavns amtskommuner. I de resterende år af den sidste efterkrigstid øgedes den skattepligtige indkomst i pendlersatellitbykommunerne mere end i den øvrige hovedstadsmetropol og i 90'erne mere end i forstæderne. Dog ikke mere end, at disse kommuners skattepligtige indkomst i 1999 lå 6, 12 og 20 procent under samme i Roskilde, Københavns og Frederiksborg amtskommuner.<sup>50</sup>

### Parcelhus og natur

Som følge af centralbyens, forstædernes og købstadsringens større og mere varierede beskæftigelsesmuligheder, højere indkomster og stærke befolkningskoncentration lagde gennemsnitsprisen på parcelhuse i efterkrigstiden og tiårene omkring årtusindeskiftet sig her på et stadig højere niveau end i pendlersatellitbykommunerne (tabel 18).<sup>51</sup> Var denne pris i pendlersatellitbykommuner i 1973 nogenlunde på linje med samme i Københavns Kommune og Roskilde Amtskommune, lå den 5 og 16 procent højere i Frederiksborg og Københavns amtskommuner.

Tabel 18. Gennemsnitlig salgspris for parcelhuse, hovedstadsmetropolen, 1973-2002<sup>52</sup>

	1973	1981	1990	2002
Hovedstadsmetropolens hoveddele. Index: 1973=100				
Københavns Kommune (KK)	100	195	219	662
Københavns Amtskommune (KA)	100	185	215	785
Frederiksborg Amtskommune (FA)	100	187	219	525
Roskilde Amtskommune (RA)	100	189	193	502
Kommuner med pendlersatellitbyer (Index: 1973=100) og prisindex for disse i forhold til hovedstadsmetropolens hoveddele (Index=100)				
Samtlige	100	166	189	435
	KK: 101	KK: 85	KK: 87	KK: 70
	KA: 84	KA: 76	KA: 72	KA: 68
	FA: 95	FA: 84	FA: 82	FA: 73
	RA: 101	RA: 88	RA: 99	RA: 87

Gennem den sidste efterkrigstid og årtierne omkring år 2000 øgedes gennemsnitsprisen for et parcelhus i nævnte kommune og amtskommuner med henholdsvis 85-95 og 139-265 procent, mens den i kommuner med pendlersatellitbyer alene i de to perioder fik en pristilvækst på 89 og 130 procent. Som følge af de særlig efter 1990 markant forskellige stigningstakter i parcelhusprisen i disse dele af hovedstadsmetropolen, kom denne i pendlersatellitbykommuner i 2002 til ligge 13-32 procent under niveauet i den øvrige del af metropolen.

Særlig forskellene i prisen på enfamiliehuse i kommuner med pendlersatellitbyer og de nævnte dele af hovedstadsmetropolen ydede en stærk tilskyndelse til, trods beskæftigelse i disse metropoldele, at bibeholde boligen i disse kommuner eller at tilflytte dem.<sup>53</sup> Lavere boligpriser- og udgifter muliggjorde med samme realindkomst enten en udvidelse af det øvrige privatforbrug eller en større og kvalitativt bedre bolig.

Boligens beliggenhed i de naturskønne omgivelser, der kendetegnede pendlersatellitbyernes åbne oplande, ydede desuden en tiltrækning fremfor bopæl i hovedstadsmetropolens mere centrale dele.<sup>54</sup> Med al sandsynlighed blev valget af en helårsbolig i pendlersatellitbyerne styret af et motivkompleks, der svarede til det, der på samme tid lå bag erhvervelse af et sommerhus. Her blev fritidslivet i det åbne land en modvægt til den høje urbanitet i hovedstadsmetropolens centrale del og dennes hektiske og ofte stereotypiske arbejdsliv.<sup>55</sup>

Tabel 19. Byzoners procentandel af kommuners areal, 1978-2002<sup>56</sup>

	1978	2002
Hovedstadsmetropolens hoveddele		
Københavns Kommune (KK)	85,6	90,2
Københavns Amtskommune (KA)	46,5	47,3
Frederiksborg Amtskommune (FA)	11,2	13,3
Roskilde Amtskommune (RA)	11,1	13,7
Kommuner med pendlersatellitbyer		
Græsted-Gilleleje	5,0	6,1
Helsingør	5,1	7,8
Hundested	9,9	10,2
Jægerspris	1,9	2,7
Skibby	2,1	2,8
Skævinge	2,7	3,0
Slangerup	6,2	8,4
Bramsnæs	3,3	4,5
Gundsø	6,6	10,8
Hvalsø	3,5	4,6
Lejre	4,1	5,3
Ramsø	6,3	9,8
Skovbo	4,7	5,6
Vallø	4,1	5,8

Målt i byzoners andel af kommunernes areal og trods stigninger i denne i gennem perioden, forblev urbaniteten i pendlersatellitbykommunerne voldsomt mindre end i centralbyen og forstæderne i Københavns Amtskommune (tabel 19). End ikke de tættest bebyggede kommuner med pendlersatellitbyer (Gundsø, Hundested og Ramsø) kom op på samme (endog lavere) urbanitet, som på samme tid kendetegnede de mere rurale Frederiksborg og Roskilde amtskommuner. Her havde byzonerne i de ydre forstadsbånd og købstadsringen (med en arealandel på mere end en ottendedel) lagt beslag på det tidligere spredt bebyggede åbne land.<sup>57</sup>



## Den trafikale infrastruktur

Selv om et samspil af en række push-pull-faktorer blev drivende for pendlingen fra/til pendlersatellitkommunerne og hovedstadsmetropolens centrale dele og efterkrigstidens dannelsen af pendlersatellitbyer, blev den afgørende forudsætning, den trafikale infrastrukturens karakter og udvikling. For hovedstadsmetropolens funktion som en byregion blev denne struktur en af de centrale regionale rammebetingelser for den arbejdskraftspendling og mobilitet af varer og tjenester, der indgik i interaktionen mellem metropolens funktionelt forskelligartede byenheder og dermed også dens pendlersatellitbyer.

### *Fundamentet lægges*

Med de stambaner, som natvægterstaten siden 1847 overlod til private aktører at udlægge, i 80'erne blev overtaget af DSB og under socialhjælpsstaten færdigbyggedes på sammen tid, som overvejende kommunalt ejede såkaldte privatbaner etablerede et sidebanenet, havde Nordøstsjælland allerede i tiden omkring første verdenskrig fået et finmasket primær- og sekundærbanenet.<sup>58</sup>

Som følge af den tidlige velfærdsstats udvidede regional aktionsfelt fik en række af de enkeltsporede stambaner dobbeltspor i mellemkrigstiden og 40'erne. På samme tid, som de første S-banestrækninger indenfor en del af den daværende hovedstadsmetropolis område udlagdes, og der indførtes hyppigere lokaltogsdrift på strækningerne til Helsingør, Hillerød og Roskilde.

### **Regional planløshed**

Med det større regionale aktionsfelt staten, som opnåede ved overgang fra natvægterstat til socialhjælpsstat i 90'erne, og den samtidige dannelse af hovedstadsmetropolens, opstod i årtierne omkring årtusindeskiftet en række behov for regionale rammebetingelser for metropolens funktion som en byregion. Udover det af Københavns Kommune foranstaltede gennemgående system af hovedgader og spildevandsafledningssystemer i hovedstadens to byer, blev det staten, der tilvejebragte dens stambaner og meget betydelige havneudvidelser. Afgørende for fjernpersontrafikken og vareind- og udførelsen og dennes fordeling til/fra hovedstadens virksomheder og godsbanegårde. En yderst betydningsfuld regional rammebetingelse for den tidlige metropolis byregionale funktionalitet.

De øvrige regionale rammebetingelser tilvejebragtes derimod regionalt ukoordineret og planløst af forskellige private og offentlige aktører indenfor hver af de enkelte kommuners grænser. Det drejede sig om bebyggelsesplanlægning, forsyningsværker, spildevands- og affaldshåndtering, sygehusområdet, landeveje og den øvrige kollektive trafik. Med det resultat, at den tidlige hovedstadsmetropol fik en regional planløs karakter.<sup>59</sup>

Som følge af den større motoriserede trafik omlagdes samtidig flere af hovedstadsmetropolens landevej på de indre dele til bredere indfaldsvejstrækninger (Lyngbyvej, Roskildevej og Gl. Køge Landvej), ligesom der mange steder i metropolens fjernere opland gennemførtes opgraderinger af eksisterende landevej. Forudsætningen for, at der i metropolens samtidig opbyggedes et større rutebilnet drevet af DSB, Københavns Sporveje, Nordsjællands Elektricitets- Sporvejsaktieselskab og et stort antal private aktører.

På sammen tid, som der i det ydre nordøstsjællandske område omkring og mellem købstadsringens byer etableredes et mindre finmasket rutebilnet, der, med en langt mindre driftshyppighed end i selv hovedstadsmetropolens, blev drevet af både private aktører, DSB og privatbaneselskaberne: Gribskovbanen, Frederiksværkbanen og Østbanen.<sup>60</sup>



*Kø på Holbæk-motorvejen i Hvidovre i maj 1979. Motorvejen fik afgørende betydning for pendlingen fra pendlersatellitbyerne i egnene vest og sydvest for Roskilde. (Københavns Stadsarkiv)*

### *Den første efterkrigstid*

Selv om hovedstadsmetropolen i forhold til det øvrige land omkring midten af det 20. århundrede havde fået et udbygget vej- og kollektivtrafikalt system, blev dette i den første efterkrigstid hurtigt helt utilstrækkeligt i forhold til metropolens stadig større udbredelse med stadig længere radiale forstæder og integration af købstadsringen i den samlede byregion. For at imødekomme den stadig større arbejdskraftspendling og mobilitet af varer og tjeneste, der fulgte af denne urbane spredning, påbegyndtes i perioden etableringen af et motorvejsnet omfattede hele metropolens område.

#### **Regional plan-regional planløshed**

I mellemkrigstiden og 40'erne fik den fremvoksende velfærdsstat et større regionalt aktionsfelt. Med den samtidige udbygning af hovedstadens tredje bylag med industri- og boligområder i dennes yderdistrikter og den samtidige fremvækst af stadig større og flere boligforstæder, hvoraf en del efterhånden også fik en betydelig udflyttet hovedstadsindustri, øgedes behovene for regionale rammebetingelser for metropolens funktion som en byregion. Med udbygningen af hovedstadens havne og godsbanering, udlæg af hovedveje fra dennes hovedgader til forstæderne og S-baner, planlægning og udlæg af regionale rekreative områder og overtagelse af den gymnasiale skoleundervisning (sammen med enkelte kommuner), fik staten en yderligere fremrykket position som regional aktør ved tilvejebringelse af periodens regionale rammebetingelser.

En rolle, som Københavns Kommune tillige fik, da den samtidig forsøgte at danne én samlet kommune for hele hovedstadsmetropolen under københavnske ledelse, og gennemførte regional gas- og vandforsyning i nogle af forstadsområderne og spildevandsafledning for store dele af den daværende metropol. Velhaverforstads kommunen Gentofte stod på samme tid bag elektrificeringen af forstadsområderne og vand- og gasforsyningen i dele af disse. Endelig opstod regionale fælleskommunale samvirker omkring elektricitetsproduktionen til forstæderne og udnyttelse af den regionale kapacitet på metropolens store antal købstads- eller amtskommunale, statslige og privatselvejende sygehuse.

I mangel af et regionskommunalt organ for hele hovedstadsmetropolen, blev rammebetingelserne ikke tilvejebragt ud fra en samlet regional plan eller styring. Da der samtidig ikke gennemførtes regional trafik planlægning, og sporvejs- og bustrafikken i forstæderne regionalt ukoordineret blev overladt til et stort antal offentlige (DSB, KS og NESAs) og private aktører, fik metropolen i perioden karakter af såvel regional plan som regional planløshed.<sup>61</sup>

I form af: Dels et radiale motorvejsforløb langs de radiale forstæder og op til den nordsjællandske del af købstadsringen og til Roskilde og Køge, og derfra med videre motorvejslinjer: Holbækmotorvejen, Vestmotorvejen og Sydmotorvejen. Dels mellem de radiale motorvej to

ringmotorveje: Motorring 3 mellem Avedøre og Jægersborg og Motorring 4 mellem Ishøj Strand og Bagsværd.

I forhold til hovedstadsmetropolens udbredelse og egnsplanlægningen af denne, fik motorvejsudlæggene et betydeligt efterslæb, hvorved betydelige dele af det planlagte motorvejsystem ikke var færdiggjort i starten af 70'erne. På samme tid, som de til det planlagte motorvejsnet tilstødende amtslandeveje ikke var blev opgraderet i forhold til den stærkt stigende motoriserede trafik. For de fremvoksende pendlersatellitbyer en betydelig udfordring for pendling fra/til disse. Da der herved var betydelige kørselsafstande på sognekommunale biveje og/eller de nævnte amtsveje indtil disse førte frem de ældre hovedindfaldsveje, der i den indre del af hovedstadsmetropolens alene blev forbundet af den ringvej mellem Lyndby og Vallensbæk Strand (Ring 3), som trods alt i perioden nåede at blive udlagt i sin fulde udstrækning.

For at tilgodese den kollektivtrafikkale pendling påbegyndtes i den første efterkrigstid samtidig med motorvejsanlæggene en udvidelse af S-banenettet, der i de radiale forstadsbånd som et langsigtet mål skulle føres frem til købstadsringen (på nær Helsingør). Som det blev tilfældet for hovedstadsmetropolens motorvejsnet, fik også S-baneudlæggene et betydeligt efterslæb i forhold til metropolens udbredelse og den egnsplanlægning, som netop så en nøje sammenhæng mellem metropolens spredning og samtidige S-baneanlæg. Med den konsekvens, at S-banenettet i starten af 70'erne alene var nået ud til Vallensbæk Strand og Tåstrup og ellers nåede frem de ældre endestationer i Klampenborg og Ballerup, som var opstået ved 30'- og 40'ernes S-baneanlæg.

#### **Mod regional plan**

Med den første efterkrigstid universalistiske velfærdsstat øgedes både statens og amtskommunernes regionale aktionsfelt på samme tid, som hovedstadsmetropolens udbyggedes og brede sig over et stadig større forstadsområde og integrerede købstadsringen og de omliggende bydannelser, som den større metropol kom til at udgøre. Følgelig accelererede behovene for regionale rammebetingelse for metropolens byregionale funktion.

Da et forsøg på at omlægge hovedstadsmetropolens kommunalstruktur, således at denne bedre kunne tilvejebringe disse rammebetingelser, faldt i starten af 50'erne, blev det op til metropolens kommuner at nå til enighed om et regionskommunale organ, mens staten i mellemtiden etapevist måtte tilvejebringe en række af de regionale rammebetingelser, som metropolens havde behov. I form af:

Både regionale rekreative områder, regional spidvandsafledning, gymnasier (sammen med kommunerne) samt egnsplanlægning og regionale vej- og nærbaneanlæg- og drift. Udover de regionale rammebetingelser, der i den første efterkrigstid faldt på staten, blev regional vandforsyning overladt til Københavns Kommune og fælleskommunale regionale samvirker, der tillige kom til at gøre sig gældende for så vidt regional el- og gasproduktion, affaldshåndtering og sygehusområdet.

Med disse tilvejebragte regionale rammebetingelser fik hovedstadsmetropolens i den første efterkrigstid et mere regionalt planlagt udviklingsforløb. Det til trods blev der dog ikke udarbejdet en samlet planlægning for alle kollektive trafikarter, ligesom sporvejs- og busstrafikken forsat ukoordineret var overladt til et stort antal offentlige og private aktører.<sup>62</sup>

Undtagelsen blev dog den baneteknisk motiverede forlængelse af S-banen til Hillerød fra Holte (1968), der allerede i 1936 havde fået S-baneforbindelse. For de fremvoksende pendlersatellitbyer i det nordligste Nordsjælland en meget betydelig forbedring af den kollektive trafikforbindelse til de centrale dele af hovedstadsmetropolens, da størsteparten af disse byer blev gennemskåret af Gribskovbanen og Frederiksværksbanen, der havde endestation i Hillerød, hvor der kunne foretages hurtige skift til S-togene.



*S-tog på vej ind til Hillerød Station en gang i 70 (Hillerød Lokalarkiv)*

En ganske betydelig del af de øvrige tidlige pendlersatellitbyer blev ganske vist gennemskåret af Nordvest- og Vestbanen samt den nordlige del af den ældre Sydbanedel mellem Køge og Roskilde, men da der fra disse to byer i købstadsringen var lange afstande til de nærmeste S-banestationer (Tåstrup og Vallensbæk Strand (endda her først i 1972)), var man på de nævnte strækninger henvist langsomtgående og på samtlige stationer standsende lokaltog.

Dårligst stillet i kollektivtrafikal henseende var dog pendlersatellitbyerne i Hornsherred, Jyllinge og Strøby Egede. Byerne havde ingen jernbaneforbindelse og var derfor på den første og sidste del af henholdsvis ud- og indpendlingen henvist til de privatdrevne rutebiler, der førte frem til stationerne i Frederikssund, Roskilde, Ballerup og Køge. Rutebilslinjer, der i modsætning til DSBs og privatbanes, betjentes af et ældre og nedslidt kørende materiale med en langt mindre driftshyppighed.

For den videre pendlingsrejse fra/til Frederikssund og Køge var der desuden særlige vanskeligheder. De langsomtgående lokaltog fra Frederikssund førtes således kun til Ballerup, hvor der skulle foretages skift til S-banen, mens togrejsen fra/til Køge (over Roskilde) og de mere centrale dele af hovedstadsmetropolen ofte var en omvej, hvorfor DSBs ganske vist hyppige rutebilstrafik på den lange Gl. Køge Landevej måtte benyttes.



Helt fatalt blev Slangerup stillet kollektivtrafikalt. Som følge en yderst kortsigtet beslutning nedlagde staten i 1954 banedriften herfra til Farum. Herved frarøvedes oplandet langs denne banestrækning muligheden for at udvikle sig til radiale forstadsbånd i forlængelse af det, der løb frem til Farum, på samme tid, som pendlingen fra/til Slangerup blev henvist til DSBs ganske lange rutebilslinjer til enten Hillerød, Roskilde og Farum.

Udover de vanskeligheder, der knyttede sig til de rutebilsbetjente pendlersatellitbyer, føjede sig, at de forskellige private og offentlige driftsaktører havde ukoordinerede køreplan-, billet- og takstsystemer i forhold til hinanden og både DSB og privatbanerne, der heller ikke havde samme billet- og takstordning. Forhold, der svækkede sammenhængen i den kollektive trafik både i hovedstadsmetropolens ydre åbne land og ikke mindst i dens centrale dele.<sup>63</sup>



*En af DSB's regionaltogetsstammer ved Østerport Station i 1986. Regionaltogene fra den østdanske provins førtes i hovedreglen til Østerport, således at det blev muligt at stige af på den meget centrale city-station Nørreport (Københavns Museum)*

### *Den sidste efterkrigstid*

Med dannelse af det for hele hovedstadsmetropolen regionskommunale organ, Hovedstadsrådet (1974), og amtskommunernes stærkt udvide regionale ressort, der i begge tilfælde blev en udløber af 1970-kommunalreformen, bedres vilkårene for tilvejebringelse af regionale rammebetingelser for metropolens funktion som en byregion i et hidtil uset omfang.

En forbedring, der i udstrakt grad i den sidste efterkrigstid kom den vej- og kollektivtrafikale struktur til gode. Hovedstadsrådet skulle således udarbejde (for andre offentlige aktører) bindende trafikplaner for såvel vej- og kollektivtrafikken, samtidig med at rådet overtog driften af samtlige dele af den kollektive trafik. Vejdirektoratet og amtskommunerne blev dermed i realiteten Hovedstadsrådets udførende aktør på det regionale vejområde. Indenfor den kollektive trafik overtog Hovedstadsrådet med sit Hovedstadsområdet Trafikselskab (HT) samtlige hidtil offentligt



ejede busser og rutebiler og deres linjer, mens det tilbageværende mindre antal private buslinjer skulle forsætte driften med entreprenørkontrakt med HT. En kontraktform, der tillige overførtes til de amtskommunale sidebaner, mens HT overdrog driften af samtlige statsbaner i hovedstadsmetropolen med DSB som udførende aktør.

Med dette herredømme over både planlægningen af hovedstadsmetropolens vejbaserede og kollektive trafikstruktur og driften af den kollektive trafik, opnåede Hovedstadsrådet i sin korte funktionsperiode, i et tæt samarbejde med sine udførende aktører, meget betydelige infrastrukturelle resultater. Det vejtrafikale system løftedes således ved en næsten fuldstændiggørelse af den første efterkrigstids motorvejsprojekter og ved betydelige udvidelser, omlægninger og ringvejsomdannelse af de ældre amtskommunale veje.

Med de beskårne vækstrammer, der i perioden udgik fra den statslige centraladministration, blev en ydre ringmørtvej (Motorring 5) skrinlagt. Samme skæbne fik en foreløbig forlængelse af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4, mens Hillerødmotorvejen fra Allerød førtes videre som en motortrafikvej først til Hillerød og siden til et punkt syd for Helsingør.

Indenfor den kollektive trafik fik HT indført samme køreplan-, takst- og billetsystem for samtlige trafikarter, og i samarbejde med DSB forlængedes S-banen til Frederikssund og til Høje Tåstrup, der blev et nyt trafikknudepunkt for busser, S-tog og regionaltog. Sidstnævnte togform blev en nydannelse, der i hovedstadsmetropolen blev drevet af DSB på vegne af HT, og ellers af statsbanerne førtes helt frem til Kalundborg, Slagelse og Nykøbing F. Med lidt tyndere drift på yderstrækningerne, men efterhånden med halvtimes drift i dagtimerne på samtlige strækninger.

HT medvirkede, i samarbejde med DSB og privatbaneselskaber, desuden til en betydelig driftsudvidelse og indsættelse af nyt kørende materiel på statsbanestrækningerne Hillerød-Helsingør og Roskilde-Køge-Næstved samt på Gribskovbanen, Frederiksværkbanen og Østbanen. I sidstnævnte tilfælde i samarbejde med Storstrøms Amtskommune.

I hovedstadsmetropolens centrale dele omlagdes og udvides busnettet i meget betydeligt omfang og fik en langt større driftshyppighed samtidig med, at de radiale forstadsbuslinjer førtes helt ind til den indre del af centralbyen. Udenfor købstadsringen gennemførtes i det åbne land tilsvarende omlægninger og udvidelser af busdriften.<sup>64</sup>

#### **Regional plan**

Først i forlængelse af 1970-kommunalreformen fik hovedstadsmetropolen sin særlige nye kommunalstruktur. Med primær- og amtskommuner, der i det væsentligste opretholdt de eksisterende grænser, men tillagdes kommunalreformens langt flere opgaver. Over denne struktur oprettedes i 1974 det regionskommunale organ, Hovedstadsrådet, der i den sidste efterkrigstid fik til opgave at tilvejebringe de regionale rammebetingelser for metropolens byregionale funktionalitet.

I form af en for andre myndigheder bindende regionsplanlægning, regional planlægning og drift af hele den kollektive trafik samt en tilsvarende bindende regional sektorplanlægning. Med de administrative og tilsyns- og godkendelsesmæssige beføjelse, Hovedstadsrådet udrustedes med i sektorplanlægningen, blev staten, primær- og amtskommuner i realiteten udførende aktører ved tilvejebringelse af de regionale rammebetingelser, som rådet i realiteten stod bag. I form af udlæg af omfattende rekreative områder og landeveje og færdiggørelse af motorvejsnettet, i vand- og energiforsyningssektoren, på miljøområdet og i sygehussektoren. Hovedstadsmetropolen blev dermed i den sidste efterkrigstid kendetegnet af en udtalt regional planmæssighed i dens funktion som en byregion.<sup>65</sup>

### Årtierne omkring årtusindeskiftet

Samlet betegnede den sidste efterkrigstid et trafikalt kvantespring også for hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer og deres ud- og indpendling. Opløsningen af Hovedstadsrådet i 1990 førte imidlertid til en opløsning af den sammenhængende trafikplanlægning og kollektive trafikdrift i hele hovedstadsmetropolen. Mest udtalt i metropolens centrale dele og mindre i dens åbne land.

På det vejtrafikale område nåede Frederiksborg og Roskilde amtskommuner her at gennemføre de projekter, som Hovedstadsrådet havde udstukket i sin sidste 1989-trafikplan, indtil ansvaret for de regionale veje med 2007-strukturreformen overgik til kommunerne og de her mere snævre lokale interesser. På samme tid som HT videreførtes i fællesskab af de fem amtskommunale parter. Ved oprettelsen af kortvarige Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), overførtes desuden sidebanerne i hovedstadsmetropolens yderområder i år 2000 til rådets udgave af HT.

Da DSB i de yderste dele af hovedstadsmetropolen alene disponerede over statsbaner, der førtes frem hertil, bevarede HT her et større herredømme over den kollektive trafik. Medvirkende til, at de regionale trafikvisioner Hovedstadsrådet havde opstillet, i højere grad kunne gennemføres. For pendlersatellitbyerne realiseredes således også i årtierne omkring årtusindeskiftet de kollektive trafikforbedringer, der var afgørende for deres videre ud- og indpendling.<sup>66</sup>

#### Fra regional plan til regional planløshed

For tilvejebringelse af regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion, blev det fatalt, at nedlæggelsen af Hovedstadsrådet i 1990 førte til en overførelse af dets regionale opgaver til hver enkelt af metropolens fem amtskommunale enheder, og at 2007-strukturreformen siden afvikling det amtskommunale niveau i hele landet. Den sammenhængende regions- og trafikplanlægning, der sikrede en balanceret udvikling i hele hovedstadsmetropolen, forsvandt. På samme tid, som HTs ansvar for drift af metropolens kollektive opløstes, da den overførtes til flere aktører: HTs busser, DSB, privatbaneselskaberne og senere centralbyens metroselskab.

Med det resultat, at centralbyen fik lokalkommunal mulighed for ensidigt at gennemføre de byomdannelse og vej- og kollektivtrafikale opgraderinger, der var forudsætningen for den lokale vækst i de serviceproducerende erhverv, folketal, indkomster og ejendomspriser og en større andel af lønmodtager på høj- og mellemniveau. En regional skævvridning af hovedstadsmetropolen, som i særlig grad ramte forstadsområderne og købstadsringen, der fik mindre vækstpotente erhverv (traditionel og højspecialeret industri, lager- og transportvirksomhed, og bygge og anlæg), lavere stigninger i indkomster og priser på fast ejendom, en større andel af lønmodtager på grundniveau og et efterslæb i den kollektive trafiks udbygning.

### Pendlersatellitbyens karakter

Med den omdannelse af hidtidige stations- landevejs- fiskeri- og landsbyer til pendlersatellitbyer, der fandt sted i efterkrigstiden, tilførtes hovedstadsmetropolen 131 nye sådanne blandt dens øvrige funktionelt forskelligartede bynheder, der interagerede i den byregion, metropolen udgjorde. Byer, der adskilte sig fra metropolens øvrige byenheder for så vidt: Lokalisering, regional fysik planlægning, erhverv, social sammensætning og bebyggelsesform. Men også adskilte sig fra hinanden indbyrdes i henseende pendlingens karakter og erhvervs- og socialsammensætning.

#### Lokalisering

Mens de radiale forstadsdannelse opslugte de tidligere stationsbyer, som inden midten af århundredet lå udenfor det koncentriske forstadslag, og samtidig smeltede sammen med købstadsringen og integrerede den i hovedstadsmetropolens centrale del, opstod pendlersatellitbyerne udenfor denne:

Dels mellem forstadsbåndende på grundlag af tidligere landevejs- og stationsbyer (Slangerup og Lyngø) og et mindre antal hidtidige landsbyer (f.eks. Uvelse, Herringløse, Store Valby og Tune),

hvoraf nogle med 1970-kommunalreformen blev en del af de tæt ved liggende kommuner i forstadsbåndene.

Dels omkring det cirkelslag, der lagde sig mellem købstadsringens byer fra Helsingør i nord og Køge i syd. Med udgangspunkt i hidtidige stationsbyer (Fredensborg, Skævinge, Gørløse, Gadstrup, Havdrup og Lille Skensved), sommerhusbyen Jyllinge og tidligere landsbyer (bl.a. Gundsømagle og Snoldelev), hvoraf nogle med 1970-kommunalreformen tillige blev en del af de tæt ved liggende forstadsbånds kommuner.

Dels udenfor købstadsringen i det nordligste Nordsjælland på grundlag af såvel tidligere stationsbyer (Helsinge, Græsted og Ølsted), stations- og fiskeribyer (Gilleleje og Hundested) og et større antal hidtidige landsbyer (f.eks. Tikøb, Esrum, Esbønderup, Mårum, Blistrup, Ørby, Vejby, Ramløse, Annisse, Melby og Store Lyngby) som eksisterende sommerhusbyer (bl.a. Hornbæk, Villingebæk, Dronningmølle, Rågeleje, Tisvildeleje og Liseleje). På Hornsherredhalvøen med udgangspunkt i hidtidige landevejsbyer (Jægerspris, Skibby og Kirke Hyllinge) og et mindre antal tidligere landsbyer (bl.a. Gerlev, Skuldelev, Ejby og Lyndby).

Dels udenfor købstadsringen i egnen vest og sydvest for Roskilde på grundlag af tidligere stationsbyer (Lejre, Hvalsø, Viby og Borup) og landevejsbyer (Osted, Vester Såby, Kirke Sonnerup og Såby) og et enkelte antal hidtidige landsbyer (f.eks. Øm, Gøderup). I de vestlige og sydlige oplande til Køge med udgangspunkt i tidligere mindre stationsbyer (Tureby, Lellinge, Vemmedrup og Bjæverskov), tillige hidtidige enkelte landsbyer (bl.a. Ejby, Nørre Dalby og Vallø by) og sommerhusbyen Strøby Egede.<sup>67</sup>

Tabel 20. Procentvis fordeling af pendlersatellitbyer opstået ved omdannelse af tidligere bymæssige bebyggelser i hovedstadsmetropolens åbne land, 2006.<sup>68</sup>

	Frederiksborg Amtskommune	Roskilde Amtskommune	Total
Stationsbyer	21,0	25,1	22,5
Fiskeri- og stationsbyer	3,2	00,0	1,8
Landevejsbyer	12,9	23,6	17,0
Landsbyer	40,3	42,1	40,2
Dele af sommerhusbyer	22,6	9,2	18,5
Total	100	100	100

Af det store antal pendlersatellitbyer, som voksede op frem til de første år efter årtusindeskiftet, var godt en femtedel opstået ved omdannelse af tidligere stationsbyer (tabel 20). Nogenlunde ligeligt fordelt mellem hovedstadsmetropolens to ydre amtskommuner med Helsinge, Skævinge, Slangerup, Hvalsø, Lejre, Viby og Borup som de største. På samme tid, som det nordligste Nordsjællands to stations- og fiskeribyer (Gilleleje og Hundested) fik karakter af pendlersatellitbyer.

Mens sidstnævnte byer alene tegnede sig for godt 2 procent af antallet af pendlersatellitbyer, var 17 procent af disse opstået ved omdannelse af hidtidige landevejsbyer. Med 24 procent mod 13, flere i Roskilde Amtskommune end i Frederiksborg Amtskommune. En følge af Hornsherreds gennemgående amtslandevej i både nordlig og sydlige retning og særlig det store antal hoved- og landevej, som gennemskar egnene vest, sydvest og syd for Roskilde. Blandt disse tidligere landevejsbyer blev de største: Jægerspris, Skibby og Kirke Hyllinge.

Med de parcelhusbebyggelser, der var opstået omkring et absolut mindretal af det store antal landsbyer i de to amtskommuners åbne land, var tidligere fortrinsvis større kirkesognelandsbyer

blevet omdannet til pendlersatellitbyer. Selv om de hørte til blandt de absolut mindste, udgjorde deres mængde så meget, at de kom til at tegne sig for 40 procent af antallet af pendlersatellitbyer. Nogenlunde ligeligt fordelt mellem de to amtskommuner, men af en størrelse, at ingen af disse kom i nærheden af de største og større pendlersatellitbyer.

Det kom til gengæld Jyllinge og Strøby Egede, der begge var udsprunget af en oprindelig sommerhusby. Endda således, at disse pendlersatellitbyer forsat kom til at rumme større sommerhusbydele. I Jyllinge dog med byzonestatus i løbet af 90'erne. Udover disse to pendlersatellitbyer, var flere mindre i Roskilde Amtskommune tillige udsprunget af sommerhusbyer, men dog i et sådant mindre omfang, at disse alene udgjorde 9 procent af amtskommunens pendlersatellitbyer.

At sådanne på grundlag af en sommerhusby i de to amtskommuner tilsammen fik en andel på 19 procent af den samlede mængde pendlersatellitbyer, var betinget af det store antal sommerhusbyer, der i det nordligste Nordsjælland var opstået i det 1-6 km brede og 50 km lange sommerhusbybælte, som mellem Helsingør og Hundested strakte sig langs Kattegats kyst.

På nær de tre store stations- og fiskeribyer (Hundested, Gilleleje og Hornbæk) og mindre fiskerlejer (Hellebæk, Rågeleje, Tisvildeleje og Liseleje), havde Kattegatkysten og dens umiddelbare bagland, som følge af den sandede agerjord, stort set været udbygget frem til hovedstadsoverklasens sommerhusbydannelse satte ind omkring århundredskiftet. Startskuddet på den nærmest ekstreme sommerbybebyggelse, der accelererede i mellemkrigstiden og særlig i den første efterkrigstid, hvor der i jagten på hurtigt tjene penge i sidstnævnte periode gennemførtes kolossale planløse udstykninger ikke blot af sommerhusgrunde, men også af grunde til parcelhusbyggeri både i og udenfor den igangværende sommerhusbydannelse.

Afgørende for den tilflytning af pendlere med arbejde i den centrale del af hovedstadsmetropolen, som medvirkede til, at en række af sommerhusbyerne særlig ved Kattegatkysten, men også i mindre omfang andre steder i Frederiksborg Amtskommune også blev pendlersatellitbyer, som herved kom til udgøre tæt ved en fjerdedel af sådanne byer i amtskommunen.<sup>69</sup>

### **Regionale rammer**

Fra århundredskiftet og frem til midten af det 20. århundrede fastlagdes bydannelse- og spredning og fordeling af bebyggelsesarter alene på lokalkommunalt niveau. Først gennem den bebyggelsesplanlægning, som hovedstadskommunerne og senere nogle af forstads-kommunerne hver for sig slog ind på, og efter gennemførelsen af byplanloven i 1938 gennem dispositionsplaner og udmøntende byplanvedtægter.

En planform, der straks trådte i kraft i hovedstadskommunerne, den omgivne købstadsring og forstæderne, da disses sognekommuner havde de mere end 1.000 indbyggere, som gjorde sådanne kommuner byplanpligtige, men ikke satte regionale rammer for byspredning og bebyggelsesarternes fordeling.

Udenfor forstæderne og købstadsringen gennemførtes derimod i førtes omgang bebyggelsen i helt overvejende grad ud fra lokalkommunale bygningsreglementer. Det blev således først i løbet af 50'erne, at kommunale dispositionsplaner i hovedstadsmetropolen åbne land vandt større indpas, og det med landsbyggeloven fra 1960 her bestemtes, at byplanpligtige kommuner skulle udarbejde bygningsvedtægter med angivelse af byggeområder for forskellige bebyggelsesarter. En planform,

som dog ikke kunne afgrænse byspredning i det åbne land og heller kunne fastlægge bebyggelsesarterne regionale fordeling. Med det resultat, at sommerhusbydannelser og de første tilløb til pendlersatellitbyer kunne sprede sig planløst ud over landskabet.<sup>70</sup>

### *Optakt*

Med hovedstadsmetropolens stadig større geografiske udbredelse over stadig flere kommuner blev det dog tidligt set som nødvendigt at tilføje den lokalkommunale planlægning af bebyggelsens spredning og art en regional dimension. Baggrunden for Egnspanudvalget, der oprettedes i 1928, men hvis virksomhed i første omgang indskrænkedes til at udarbejde grundlaget for den fredningsplan, som i 1940 reserverede omfattende regionale rekreative områder på Nord- og Nordvestegnen og ved Køge Bugt.

En følge af, at er i løbet af mellemkrigstiden indbyggedes en kultur- og fritidssøjle i den tidlige velfærdsstat med det formål, at give den brede befolkning lige adgang til alle dele af kulturgoderne i den øgede fritid, der opnåedes gennem overenskomsterne og ferieloven fra 1938. For dermed og gennem en almen højnelse også ad den vej at opnå en større samfundsmæssig lighed. Centralt i søjlen stod almenhedens adgang til og helst ophold ved kysterne og i landskaberne i den daværende hovedstadsmetropols nærmeste opland.

Et velfærdstatsligt sigte, der kom i konflikt med forstædernes spredning på Nordeggen, overklassens villabælte op langs Øresundskysten, der i det væsentligste spærrede adgangen hertil, og det sommerhusbybælte for de mere velbjærgede, som bredte sig langs Køge Bugt mellem Brøndby Strand og Jersie Strand og også her var ved at spærre adgang for de brede lags mulighed for indenfor en rimelig afstand at komme til og opholde sig ved en kyststrækning. Med 1940-fredningsplanen tog velfærdsstaten således for første gang et opgør med de individuelle interesser, som knyttede sig til helårs- og fritidsbosætning ved hovedstadsmetropolens kyststrækninger og i dennes værdifulde landskaber.<sup>71</sup>

### *Egnspanlægning*

Da dette velfærdstatslige mål havde førsteprioritet, blev det således først, da Egnspanudvalgets Egnspankontor i 1947 fremlagde den såkaldte Fingerplan, at der tilvejebragtes en egnspankitse, som med hovedstadsmetropolens forsatte vækst op gennem den første efterkrigstid ledte frem til to reviderede egnspankitser: Principskitsen fra 1960, dennes første etapeplan fra 1963 og dispositionsplanen for Køge Bugt-området fra 1965.

### Hovedstadsmetropolens centrale dele

Grundlaget for en af periodens regionale rammebetingelser i henseende afgræsning af byspredning og lokalisering af tilstrækkelige og hensigtsmæssigt beliggende arealer for realkapital, arbejdskraftens boliger og trafiklinjer. Afgørende for produktionsfaktorerne bedst mulige funktion, arbejdskraftpendling og vare- og tjenstemobilitet og herved for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion.

Trods egnspankitserne stadig større rammer for hovedstadsmetropolens udbredelse, byggede de på en fællesstruktur, hvorefter:

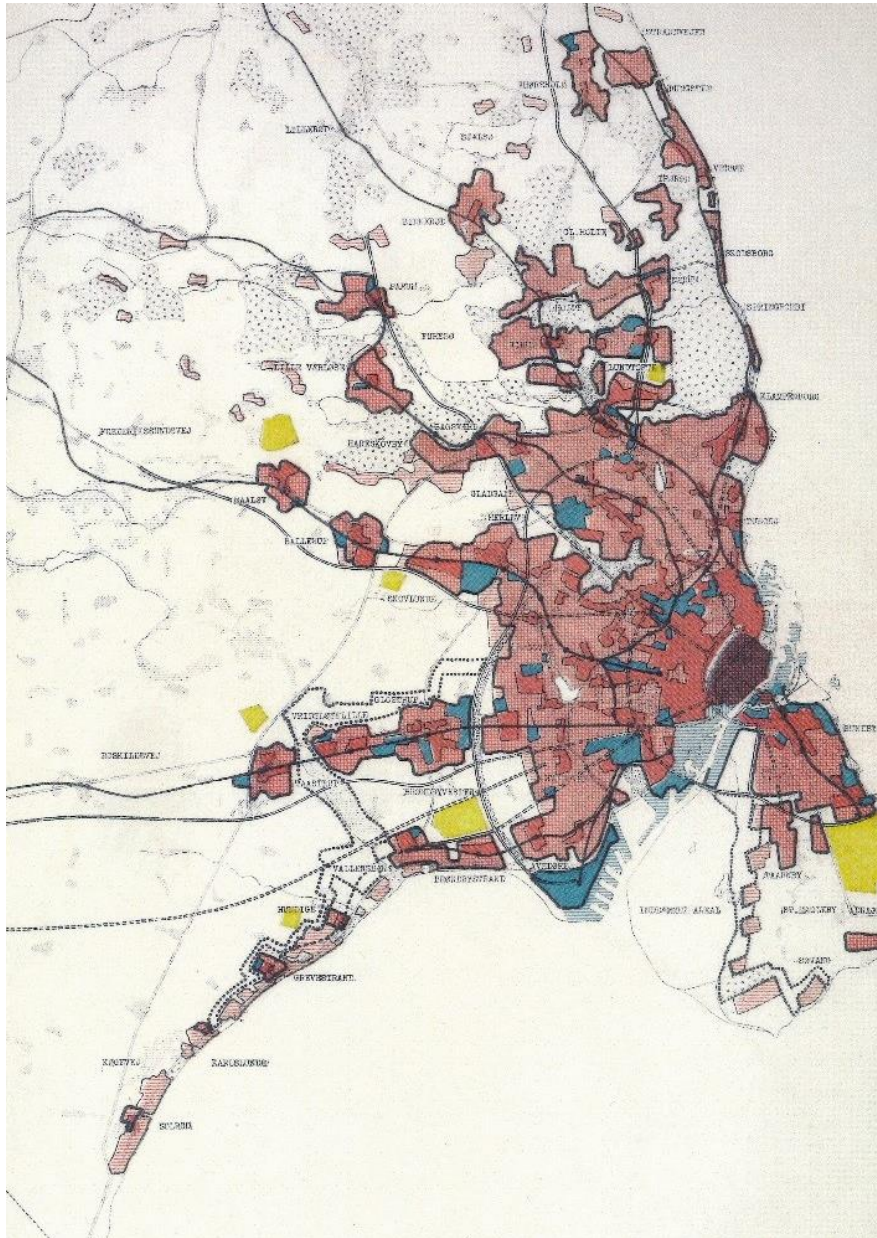
Dels metropolens videre vækst skulle forme sig som radiale forstadsbånd, der som fem fingre, skulle vokse ud fra den håndflade, som den udbyggede centralby og de fra mellemkrigstiden omliggende koncentriske forstæder udgjorde. Forstadsfingre, der, med S- og regionale baner som



indre knogler, efterhånden blev så så lange, at de både i egnsplanerne og, som tidligere påvist, også i den faktiske bebyggelsesudvikling voksede sammen med købstadsringen.

Dels hver forstad i forstadsbådede skulle have et stationscenter, uden om dette intensivt boligbyggeri (højhuse, blokbebyggelser og tæt-lavt byggeri) og herfra: Mindre intensivt boligbyggeri (parcel- eller rækkehuse og lign.) og industrikvarter.

Dels de nævnte bebyggelsesarter i købstadsringens yderdistrikter skulle paceres i bestemte zoner og med et rationelt samspil mellem disse og lokale og regionale trafiklinjerne.



*Fingerplanen og dens første radiale forstadsbånd fra 1948. På dette tidspunkt var forstadsbåndene kun tænkt ført ud til de indre dele af Roskilde og Frederiksberg amtskommuner. (Fingerplanen 1948)*

Til udmøntning af egnsplanskitternes retningslinjer nedsattes fra 1949 et efterhånden stadig større antal byudviklingsudvalg. I første omgang et for det såkaldte storkøbenhavnske område,

omfattende: Københavns Amtskommune og de indre dele af de omgivende amtskommuner, og kort efter tilsvarende udvalg for hver af købstæderne i købstadsringen og Frederiksværk. I første omgang dækkende købstædernes nærmest opland.

Ud fra eksisterede og besluttede kommende S-baneanlæg og tilfredsstillende lokalkommunal byggemodning (bl.a. kloakering), afgrænsede det storkøbenhavnske byudviklingsudvalg forstadsdannelsen gennem inder-, mellem og yderzone og fordelte regionalt de forskellige bebyggelsesarter i de enkelte forstadsbyer i de radiale forstadsbånd. Retningslinjer, der fulgtes af købstadsegnes byudviklingsudvalg i disses planarbejde for de ydre forstadsbånd og ellers tilpassedes forholdene i købstadsringen

En virksomhed, der udførtes i et tæt regionalt byplanlæggende koordineret samarbejde mellem forskellige statslige udvalg: Byplannævnets Hovedstadsafdeling, Udvalget til samordning af københavnsegene byplaner og fra 1959 også det fredningsplanudvalg, der nedsattes for hele hovedstadsmetropolens område. Med koblingen til sidstnævnte udvalg således, at den første efterkrigstids egnsplanlægning fik to spor:

Et omfattede de bebyggede del af den centrale del af hovedstadsmetropolen med byudviklingsvalgene som den drivende kraft. Et andet, der, med fredningsplanudvalget som aktør, vedrørte det åbne lands almenrekreative anvendelse og beskyttelse, de grønne kiler mellem forstadsbåndene og andre områder af rekreativ, landskabelig og kulturhistorisk værdi.<sup>72</sup>

#### Hovedstadsmetropolens åbne land

Metropolens vokseværk førte dog til, at de områder som købstadsegnes byudviklingsudvalg dækkede, udvides geografisk af flere omgange og siden suppleredes med byudviklingsudvalg for det nordligste Nordsjælland (Holbo herred) og Hornsherred. Inden slutningen af 60'erne var stort set alle dele af hovedstadsmetropolen dermed dækket af den egnsplanlægning, som byudviklingsplanudvalgene varetog i det ovenfor nævnte samarbejde med de øvrige statslige regionale planudvalg.

I dette fik fredningsplanudvalget en central rolle i byudviklingsudvalgenes egnsplanlægning i hovedstadsmetropolens åbne land, hvor netop de fremvoksende pendlersatellitbyer var lokaliseret. Fredningsplanudvalget udarbejdede således en fredningsplan og fire fredningsplanforslag omfattede: Det nordligste Nordsjælland, dets østlige dele både mod nord og syd, egnene omkring Roskilde Fjord, hele Hornsherred samt det skov- og sørige område fra halvøens rod i sydøstlig retning mod Køge. Grundlaget for efterfølgende meget omfattende fredninger og andre offentlige arealerhvervelse med det formål, at sikre almen rekreativ adgang til og bevaring af dette meget betydelige område og dermed også, at inddæmme både spredning af sommerhusbyer og anden bymæssig bebyggelse i det åbne land.

Disse regionale plandispositioner i denne del af hovedstadsmetropolens yderområder og fredningsplanudvalgets kompetence til her også at give tilladelse til bebyggelse i det åbne land, fik dermed en dominerende rolle ved byudviklingsudvalgenes præmisser for den bebyggelsesmæssige egnsplanlægning i disse dele af metropolen. Herudover forsøgte byudviklingsudvalgene i denne planlægning at indpasse de samme kriterier for byudvikling, som anvendtes af det storkøbenhavnske udvalg: Både de overordnede regionale retningslinjer i egnsplanskitserne og seneste Egnplanrådets forarbejde til Hovedstadsrådets senere Regionsplan 1973, det regionale



byudviklingsarbejde i de centrale dele af metropolen, nærhed til eksisterede og planlagte vej- og kollektivtrafiklinjer samt tilstrækkelig lokalkommunal eksisterende eller planlagt byggeomdning.

På dette grundlag udlagde byudviklingsudvalgene: Dels yderzoner, hvor bymæssig bebyggelse ikke måtte finde sted. Dels inderzoner for helt eller delvis bebyggede og udstykkede områder, hvis fremtidige anvendelse var afklaret gennem byplandispositioner (dispositionsplan eller bygningsvedtægt med byggeområdeinddeling efter 1960-landsbyggeoven), og hvor der var gennemført kloakering eller denne kunne gennemføres i takt med udbygningen. Dels mellemzoner for områder til fremtidig byvækst, der kunne overgå til inderzone, når der var truffet byplanmæssige dispositioner, og kloakeringsforholdene var blevet afklaret.

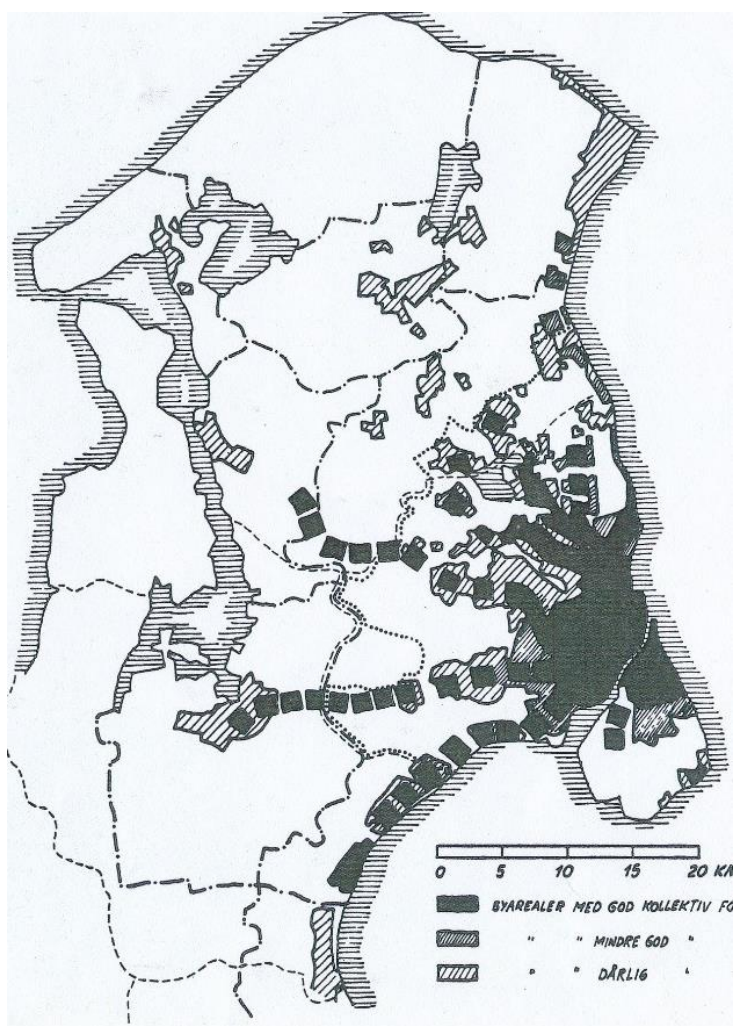


*Principskiten fra 1960. Den storstilede egnsplansskitse førte nu forstadsbåndene frem til købstadsringen, hvor den også lagde op til en betydelig byvækst. (Principskitse til egnsplan, Egnspansekretariatet, 1960)*

Udover i byudviklingsplanernes afgrænsning af den videre regionale byvækst i hovedstadsmetropolens åbne land, fastlagde byudviklingsudvalgene ved udlæg af inder- og mellemzoner også bestemmelser for disses arealanvendelse. I form af zoner for henholdsvis industri- og erhvervsområder, centerdannelse og boligbyggeri: Helt overvejende lavt og åbent byggeri (parcelhuse) eller tæt-lavt (række- og kædehuse og lign) og i et mindre antal tilfælde lavt etagebyggeri afgrænset til mindre enklaver i boligområderne. Med disse lokale, men nok så afgørende regionale rammer for byspredning og fordeling af bebyggelsesarter, blev der skabt en høj sammenhæng med egnsplanlægningen i metropolens centrale dele, sammen med en afpasning i

forhold til de særlige rekreative og natur- og kulturhistoriske kvaliteter, der knyttede sig til dens yderområder.

Med det resultat, at af størsteparten af metropolens åbne land og dettes landsbyer i Frederiksborg og Roskilde amtskommuner i løbet af 60'erne udlagdes til yderzoneområder, væksten i eksisterende sommerhusbyer stoppedes, og der alene blev udlagt større mellem- og inderzoner i tidligere stations-, landevejs- og fiskeribyer, der, nu som pendlersatellitbyer, i sagens natur lå hensigtsmæssigt i forhold til de vej- og kollektivtrafikale forbindelseslinjer. De dele af sommerhusbyer og enkelte af de større kirkesognelandsbyer, der med helårsbyggeri eller udstykkede områder (udelukkede parcelhuse) havde fået karakter af pendlersatellitbyer, udlagdes til inderzone, mens mellemzoner her enten blev meget små og kun måtte bebygges med lavt boligbyggeri, eller helt var udeladt.



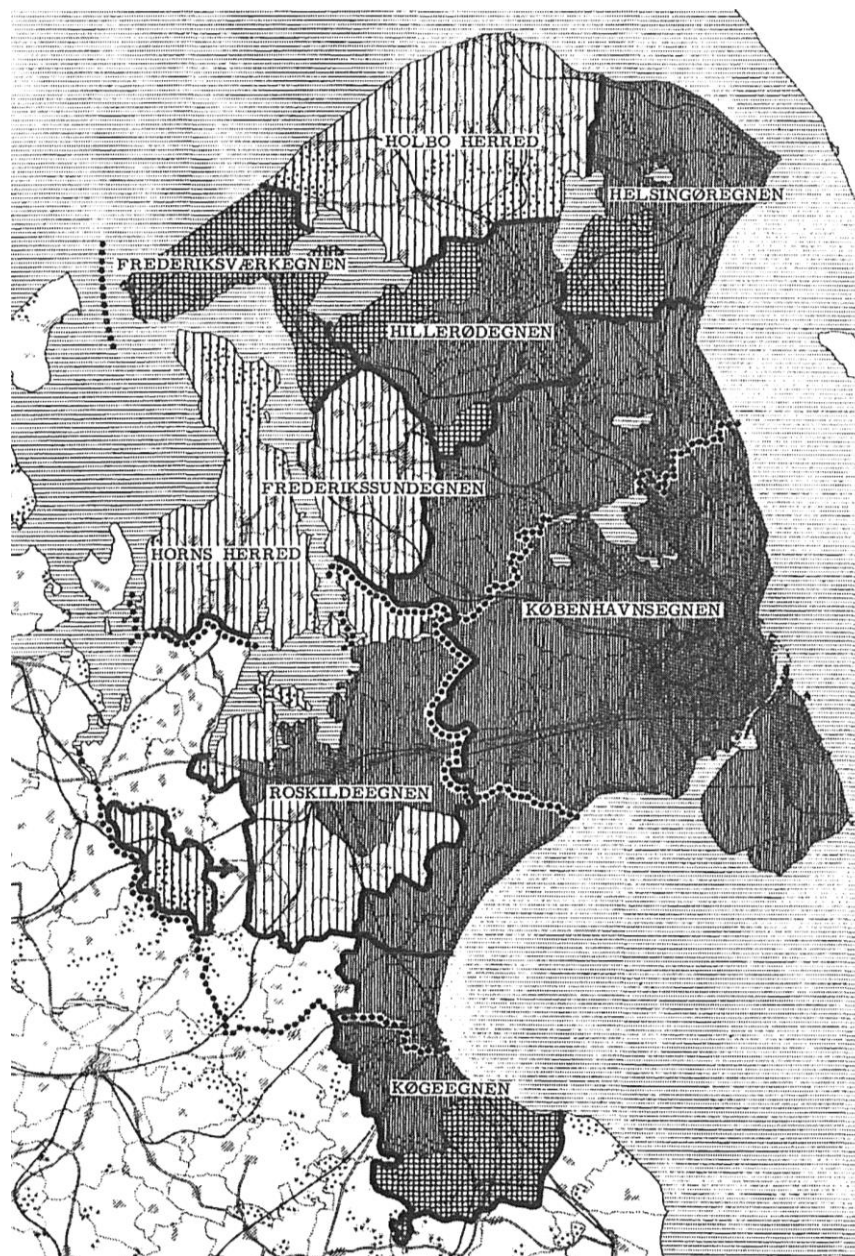
*Den vidtløftige principskitse blev i 1963 baderet ned til den mere realistiske såkaldte første etapeplan, der dog også opererede med forlængelser af forstadsbåndene frem til købstadsringen. (Hovedstadskommunernes Samrådsmøde 20.11.1963, J.nr. 1201, 1982, Sekretariatet, Frederiksborg Stadsarkiv)*

Selv om byudviklingsudvalgene var ganske rundhåndede med inder- og mellemzoneudlæg, og dette helt ekstraordinært gjorde sig gældende i Hundested, skabte deres byudviklingsplaner i 60'erne i langt størstedelen af hovedstadsmetropolens ydre åbne opland en harmonisk balance: Mellem på den ene side vidstrakte værdifulde rekreative landskabsområder og en majoritet af landsbyer, hvis hidtidige bebyggelse ikke udsattes for videre ødelæggelser, og på den anden arealmæssigt



inddæmmede eksisterende sommerhusbyer og et relativt mindre antal afgrænsede større eller mindre pendlersatellitbyer.

Kun det grænseområde, der stødte op til de områder, der var omfattet af den egnspanlægning, som byudviklingsudvalgene for Ringsted- og Køgeegnene varetog, blev ikke omfattet af byudviklingsplaner. Det drejede sig vest for Køge om Bjæverskov og Ejby-Nr. Dalby sognekommuner, hvor der i 60'erne omkring landsbyerne Bjæverskov, Vemmedrup og Ejby indledtes en mere planløs pendlersatellitbydannelse med en ganske kraftig befolkningstilvækst til følge.<sup>73</sup>



Byudviklingsområder i Nordøstsjælland i 1965. Disse blev de følgende år udvidet så meget, at næsten hele hovedstadsmetropolens åbne land blev underkastet den egnspanlægning, som byudviklingsudvalgene gennemførte ud fra egnspanlanskitserne. (Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 6 for Københavns-egnens byudviklingsområde afgivet den 7. oktober af det af Boligministeriet den 2. juli 1957 nedsatte byudviklingsudvalg for Københavns-egnen, 1965, s. 14)





*Fredningsplanen for dele af det nordligste Nordsjælland, 1962. De skraverede områder omkring Kattegatkystens sommerhusbybælte angiver de dele, der indgik i fredningsplanens omfattende hidtidige og kommende fredninger og offentlige arealerhvervelse, som hindrede en yderligere sommerhusbyspredning. Pilene illustrerer, hvorledes den direkte offentlige adgangsvej til kysten sikres. (Holden Jensen: Lidt om fredningsplanlægning, Byplanhistoriske Noter, nr. 29, s. 16)*

#### *Hovedstadsrådets regionsplanlægning*

Et af de meget væsentlige regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion, der tillagdes Hovedstadsrådet at tilvejebringe fra 1974, og som også fik betydning for pendlesatellitbyerne, blev en fuldt dækkende og for kommunerne bindende regionsplanlægning. Omfattede ikke blot regional rammesætning af byspredning og fordeling af bebyggelsesarter og trafiklinjer, men også de fysiske konsekvenser af alle sider af rådets tillige kommunalt bindende regionale sektorplanlægning: Planlægning af det åbne lands anvendelse og trafik-, forsynings- miljø og sygehusplanlægning.

#### Regionsplanlægningens hovedstruktur

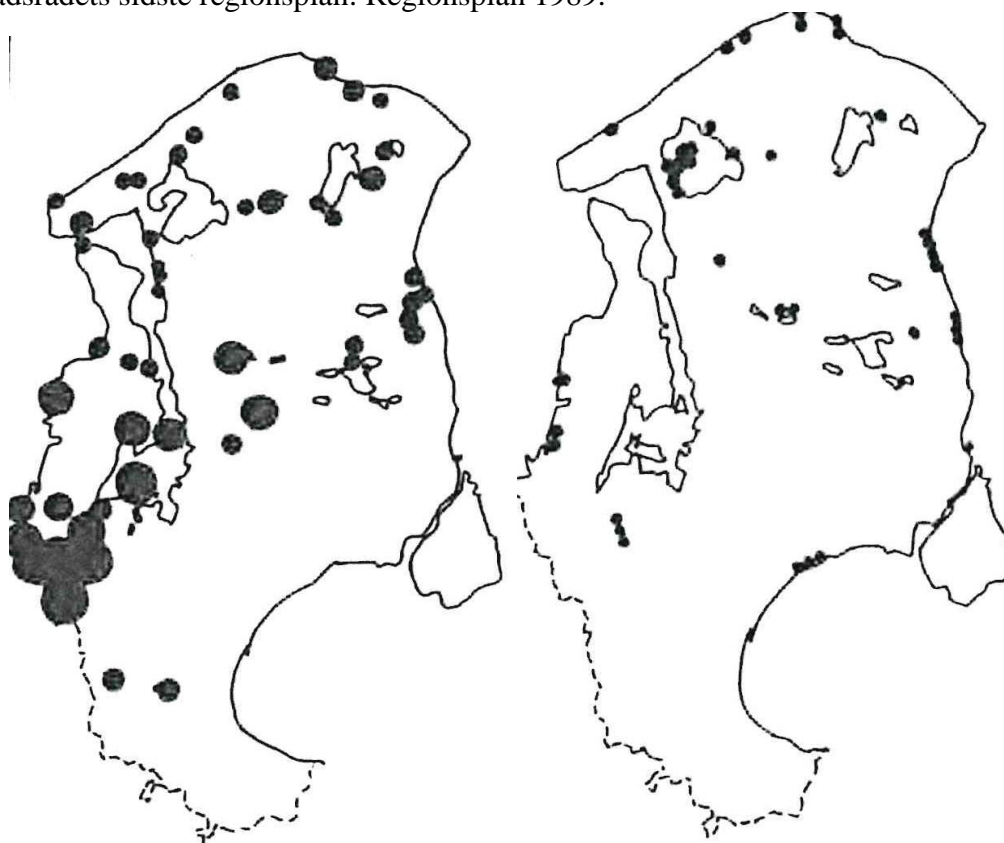
Hovedstadsrådets regionsplanlægning tog udgangspunkt i den Regionsplan 1973, der var udarbejdet før rådets oprettelse. Planen, der var særdeles vækstpoten, hvilede på en udbygning af forstadsbåndene helt frem til samtlige af byerne i købstadsringen og som en nyskabelse: En hovedstruktur. I form af en gennemgående transportkorridor, med regionale forsyningstransmissionsledninger, motorvej (Motorring 5) og en højklasset jernbane, fra Hillerød i nord til Køge i syd. I de knudepunkter, som opstod, der hvor denne transportkorridor krydsede de radiale forstadsbånd og deres trafiklinjer (syd for Hillerød (Hamersholt), ved Måløv, Høje Tåstrup og vest for Køge) skulle der udlægges erhvervsmæssige A-zoner til industri, administration og institutioner, mens der skulle anlægges rekreative A-zoner, hvor korridoren passerede overordnede landskabelige områder.

Mens yderlige erhvervs- og boligbyggeri i de indre dele af de radiale forstadsbånd frem til transportkorridoren, der sammen med centralbyen og det ældre omliggende koncentriske forstadslag betegnedes "Fingerbyen", skulle holdes indenfor allerede udlagte byzoner (tidligere inder- og mellemzoner), skulle nye erhverv lokaliseres til de nævnte A-zoner og 130.000 af de nye boliger placeres i et såkaldt "Byvækstområde" på: Vestamager, i de ydre dele af de radiale forstadsbånd frem mod købstadsringen samt i fire ny bydannelser mellem de erhvervsmæssige

mellem A-zonerne syd for Hillerød og Høje Tåstrup. For den anden planperiode frem til på den anden side af årtusindeskiftet opererede regionsplanen med yderligere A-zoner til erhverv og nye meget betydelige bydannelse og A-zoner syd og vest for Køge.

I hovedstadsmetropolens åbne land uden for byvækstområdet udlagde Regionsplan 1973 et såkaldt "Udflugtsområde", der indgik i regionsplanlægningens regionale arealanvendelse af metropolens ydre del. Omfattende stort set både hidtil og senere fredede eller offentlig erhvervede områder og de øvrige åbne natur- og kulturlandskaber, som allerede var blevet udpeget af fredningsplanudvalget i 60'erne.

Da der i den sidste efterkrigstid opstod et bredt landspolitisk ønske om en mere decentral urbanisering og en udjævning af de regionale forskelle mellem byerne og Øst- Vestdanmark, tvang Miljøministeriet Hovedstadsrådet i de sidste år af 70'erne og i 80'erne til at barbere vækstmålene i Regionsplan 1973 og dermed de rammer for byvækst, som den havde udstukket. Selv om Hovedstadsrådet fastholdt regionsplanens hovedstruktur, måtte rådet både i regionsplanens Første Etapeplan, 1977-1992 (1978), og i regionsplantillæggene op gennem 80'erne reducere omfanget af byvækstområder for erhvervs- og boligområder og lokaliseringsretningslinjerne herfor. I et sådant omfang, at hele grundlaget bag Regionsplan 1973 og særlig hovedstrukturen med dens A-zoner og den nævnte tredelte regionale områdeinddeling fortonede sig for til sidst helt at udgå i Hovedstadsrådets sidste regionsplan: Regionsplan 1989.



Til venstre: Fredninger, 1959-1975. Til højre: Rekreative ejendomserhvervelser, 1974 (Holden Jensen: Lidt om fredningsplanlægning, *Byplanhistoriske Noter*, nr. 29, s. 11 og 23)

Denne vendte dermed tilbage til tankegangen i den gamle Fingerplan fra 1947, idet den opererede med en i forhold til Regionsplan 1973 ny hovedstruktur. En udvidet såkaldt "Fingerby" omfattende: Centralbyen, det omgivne koncentriske forstadslag og de radiale forstadsbånd til og med

købstadsringens byer. Indenfor denne skulle nyt bolig- og erhvervsbyggeri henlægges på de stadig ubebyggede betydelige byzoner. Dog med en ny forstadsdannelse i Store Rørbæk (senere Vinge) i Frederikssundbanen forstadsfinger samt på Vestamager.

Da der var tilstrækkelige arealer til industri og institutioner, men manglede sådanne til de fremvoksende serviceproduktionsvirksomheder, udstak Regionsplan 1989 rammer for, at disse kunne lokaliseres ved en fortætning af 25 stationsnære områder både i centralbyen og i visse forstæder. Endelig pegede regionsplanen på uudnyttede byzonearealer i A-zonerne, uden dog at vende tilbage til Regionsplan 1973s gamle hovedstruktur, og nogle i Vest- og Køge Bugtbanens forstadsbånd til både serviceproducerende og vareproducerende erhverv.<sup>74</sup>



Arealanvendelse i Regionsplan 1973. Til venstre: Byvækstområdet. Midtfor: Udflugtsområdet. Til højre: Fingerbyen. (Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet 1978)

### Pendlersatellitbyerne

For at videreføre og i vid udstrækning udbygge det tidligere fredningsplanudvalgs regionale rekreative og landsskabsbeskyttende dispositioner, gennemførte Hovedstadsrådets en særlig sektorplanlægning for det åbne land med lokalkommunalt bindende bestemmelser om skov- og landbrug, udnyttelse af råstoffer (grus, ler m.m.) og forskellige former for rekreative områder, der med forskellige betegnelser omfattede: Bynære rekreative områder (forstadsbåndenes grønne kiler og forbindende grønne bæltter), udenfor liggende regionale friluftsområder og fjernere oplevelsesrige landskaber, som primært dækkede det såkaldte udflugtsområde, der omfattede en udvidelse af de områder, som fredningsplanudvalget i sin tid havde udarbejdet fredningsplan og fredningsplanforslag for.

Et område, der tillagdes så høj rekreativ og natur- og kulturhistorisk værdi, at det begrundede: Et decideret stop for udvidelse af eksisterende og udlæg af nye sommerhusbyer, at pendlersatellitbyernes yderlige spredning blev standset, og at boligbyggeriet her indenfor de eksisterende rammer blev langt mindre end, hvad der oprindeligt var lagt op til både i byudviklingsplanenes inderzone- og mellemzoneudlæg og i Regionsplan 1973.

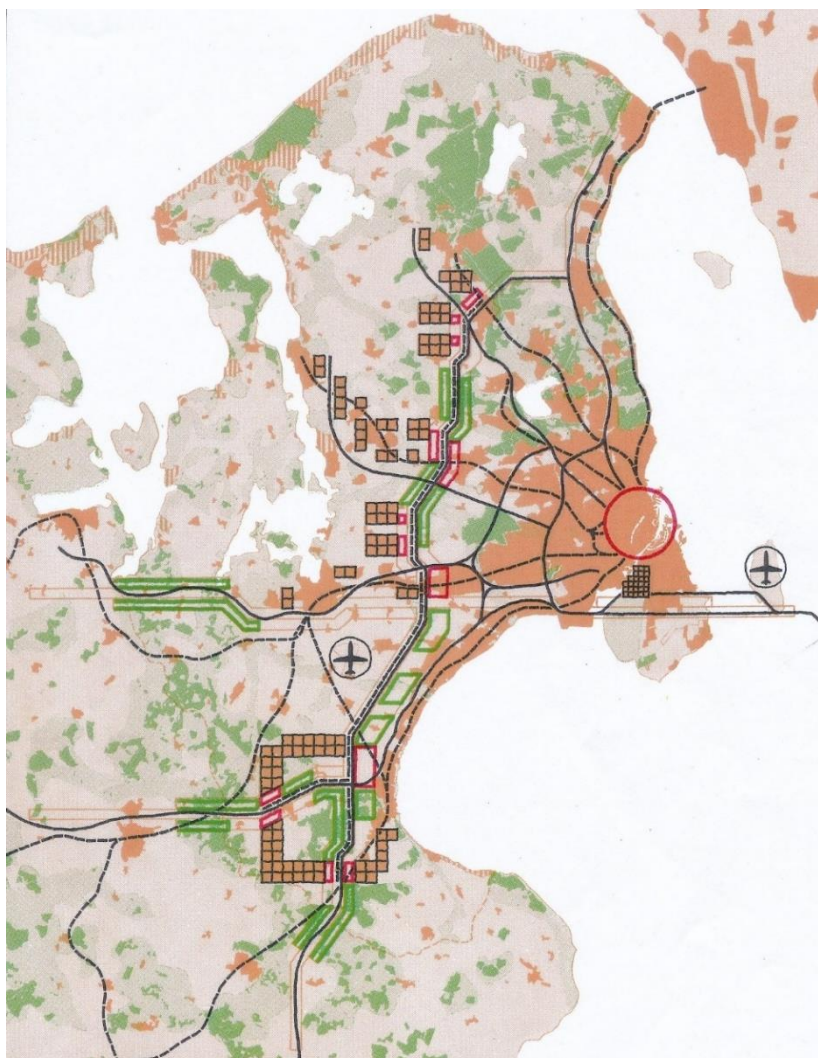
For de ti pendlersatellitbykommunerne, der var beliggende i udflugtsområdet, fastsatte Første Etapeplan 1977-1992 således, at der ikke her måtte udlægges nye byzoner, idet de eksisterende skulle fastholdes som den endelige grænse for byspredningen. Nyt bolig- og erhvervsbyggeri skulle således holdes indenfor de inder- og mellemzoner og med den fordeling af de to bebyggelsesarter,



som var fastlagt af de ældre byudviklingsplaner. Med det resultat, at etapeplanens ledsagende boligbyggekvote ville medføre et fald i byggeriet i forhold til de seks forudgående år.<sup>75</sup>

Nye byzoneudlæg kunne dog efter etapeplanen i yderst begrænset omfang gives, hvis kommunen begrunde det med lokale behov eller udbygning af centre for fritidsformål. Eksisterende byzone udlagt til erhverv skulle endvidere primært anvendes til virksomheder, der henvendte sig til områdets befolkning. Endelig gav Første Etapeplanen bestemmelser om sikring af landbruget bibeholdelse, naturværdier og den almen adgang til disse.<sup>76</sup>

Selv om tre af pendlersatellitbykommunerne (Gundsø, Ramsø og Slangerup) lå i det såkaldte byvækstområde, udlagde Første Etapeplan 1977-1992 heller ikke her nye byzoner, ligesom bestemmelserne for kommuner med pendlersatellitbyer i udflugtsområdet overførtes ordret til de tre kommuner. Disse underlagdes samtidig de samme begrænsede byggekvoter, som blev gældende for dem i udflugtsområdet.<sup>77</sup>



*Regionsplan 1973 udstak rammerne for den regionale byspredning og fordeling af bebyggelsesarter i hele hovedstadsmetropolen. Langs den gennemgående transportkorridor ses de erhvervs-mæssige A-zoner (angivet med rødt) og de grønne zoner, der skulle sikre forløbet af gennemgående landskaber. Med gule blokke angives boligtilvæksten både i de ydre dele af de radiale forstadsbånd og i nye bydannelser uden for disse i samme byvækstområde. (Regionsplanens 1. Etape 1977-1992, Hovedstadsrådet 1978, s. 21)*

Efter Hovedstadsrådets Regionsplan 1973 var der med Skovbo Kommunes placering i det andet af regionsplanens byvækstområde her afsat en boligrummelighed med 34.000 boliger, som dog af Miljøministeriet reduceredes til 18.000. Første Etapeplan 1977-1992 etapeplan gav dog kun her mulighed for yderligere byzoneudlæg, der, sammen med udnyttelse af den eksisterende byzones ubebyggede eller ledige byggegrunde, ville forøge boligbyggeriet med byggeboligkvoter med 4.800 boliger, hvorved kommunen med det eksisterende boligbyggeri ville opnå 8.200 boliger. I forhold til de forudgående seks år en betydelig stigning i boligbyggeriet, på samme tid som der blev givet mulighed for udlæg af yderlige byzone til 50 ha erhvervsbyggeri i Skovbo Kommune.

Byvæksten i kommunen blev lokaliseret til Borup, men i særlig grad til pendlersatellitbybydannelserne nord og syd for Vestmotorvejen. Mens Første Etapeplanen for de øvrige pendlersatellitbykommuner stillede specifikke krav om sikring af eksisterende naturværdier og almenhedens adgang til disse, indgik disse ikke i planens retningslinjer for Skovbo Kommune, som dog skulle sikre, at landbrugets bibeholdtes.

Byerne i Skovbo Kommune blev dermed, som de eneste undtaget fra etapeplanens standsning af pendlersatellitbyerne videre udbredelse og mindre bolig- og erhvervsbyggeri inden for de derved fastlagt rammer. Kommunens centrale placering i den A-zone og det store byvækstområde, som indgik i regionsplanlægningens hovedstruktur, blev derfor afgørende.<sup>78</sup>

De meget snævre rammer for byspredning og tilvækst i bolig- og erhvervsbyggeri i byzone i pendlersatellitbykommuner fastholdtes både af Hovedstadsrådets regionsplantillæg i 80'erne og dets Regionsplan 1989. Det blev således understreget, at der udenfor Regionsplan 1989s fingerbystrukturen, som allerede blev taget i anvendelse ved 1985-regionsplantillægget, skulle udvises "stor tilbageholdenhed"<sup>79</sup> ved udbygningen af de ikke bebyggede dele af de eksisterende byzoner til bolig- og erhvervsformål. Dog således, at kun Hundested og Bjæverskov, Vemmedrup og Ejby i Skovbo Kommune i mindre grad fik mulighed for at fravige dette princip.

De regionale rammer for pendlersatellitbyernes yderligere vækst blev således strammet i 80'ernes regionsplanlægning, men med visse, stærkt begrænsede, udviklingsmuligheder for de fjorten største af disse byer, der med rådhus og mere centralkommunale institutioner efter 1970-kommunalreformen var blevet kommuncentre. Pendlersatellitbykommunernes detailhandel skulle således fortrinsvis lokaliseres til kommuncentrene, og hvis det skulle blive aktuelt med yderligere erhverv, skulle de placeres til centrenes byzoner herfor.

Herudover gjorde tiårets regionale planlægning kommuncentrene (på nær Skævinge, Strøby Egede, Jyllinge og Jægerspris) til regionale trafikterminaler. Krydsningssteder mellem regionale kollektivtrafikkale forbindelser, hvor der var korrespondance mellem de enkelte trafiklinjer- og arter, som forbandt større bymæssige bebyggelser med hinanden og de ydre stationer i forstadsbåndene. Endelig bestemtes det på samme tid, at pendlersatellitbyerne fortrinsvis skulle beskæftige lokal arbejdskraft og varetage lokale behov, mens nye boligområder mestendels skulle dække et tilsvarende behov.

Udover en betydelig tilbageholdenhed ved arealtildeling til nyt erhvervsbyggeri i pendlersatellitbykommunernes eksisterende byzoner, blev de begrænsede boligbyggekvotes, der indgik i den sidste efterkrigstids regionsplanlægning, det vigtigste instrument til at hindre, at disse



zoner blev udbygget for hurtigt, og der herved blev behov for at udvide dem på bekostning af det åbne land.<sup>80</sup>

Som følge af det relativt beskedne antal boliger, der som udgangspunkt var i det såkaldte udflugtsområde, øgedes dette områdes boligbyggekvote med Første Etapeplan 1977-1992 med knapt en fjerdedel (tabel 21). Det var ganske mere end i det såkaldte fingerbyområde, men væsentlig mindre end i det ligeledes såkaldte byvækstområde. Til gengæld udgjorde første etapeplanens tildelte boligbyggekvote i udflugtsområdet og i pendlersatellitbykommunerne som helhed kun en andel på henholdsvis 14 og 12 procent af den samlede kvote, der blev givet for hele hovedstadsmetropolen. En andel, som 80'ernes regionsplanlægning reducerede til 11 og 9 procent.

Mens de enkelte pendlersatellitbykommers andel af den samlede boligbyggekvote, som egnplanlægningen tildelte disse som helhed i den sidste efterkrigstid, fordelte sig nogenlunde ensartet, kom Hundested og særlig Skovbo kommuner til at skille sig ud. Som følge af ovennævnte særegent meget store oprindelige inder- og mellemzoneudlæg i Hundested og de særlige vækstvilkår, som den regionale planlægning gav pendlersatellitbyerne på hver sin side af Vestmotorvejen

Tabel 21. Boligbyggekvoter, Hovedstadsrådets regionsplanlægning, 1978-1989<sup>81</sup>

	1978-Første etapeplan 1977-1992		Regionsplan -tillæg 1985 1985-1997	Regions- plan 1989 1989-2001
	Procentandel	Vækst	Procentandel	Procentandel
	Hele hovedstadsmetropolen			
Fingerbyområdet	53,1	10,3	60,9	60,1
Byvækstområdet	33,2	42,3	27,7	28,7
Udflugtsområdet	13,7	23,5	11,4	11,2
Total	100	15,3	100	100
	Pendlersatellitbykommuner			
Græsted-Gilleleje	7,0	21,3	7,7	11,9
Helsingø	7,0	18,9	6,2	5,1
Hundested	9,9	51,9	15,4	16,9
Jægerspris	3,5	22,7	3,1	3,4
Skibby	3,5	27,7	3,1	8,5
Skævinge	2,1	20,0	2,3	3,4
Slangerup*	4,9	21,4	6,2	5,1
Bramsnæs	2,8	19,0	3,1	3,4
Gundsø*	7,0	34,5	12,3	5,1
Hvalsø	4,2	28,6	7,7	3,4
Lejre	4,9	26,9	6,2	8,5
Ramsø*	4,2	24,0	3,8	1,7
Skovbo*	33,8	133,3	16,9	16,9
Vallø	4,2	21,4	6,2	6,8
Total	100	36,3	100	100
	Pendlersatellitbykommuner procentvis andel i forhold til:			
Hele hovedstadsmetropolen	12,1		9,0	8,6

Anm.: Vækst: Procentvis tilvækst i byggekvote i forhold til boligbestand pr. 1.1.1977. \*: I byvækstområdet.

### *Amtskommunal regionsplanlægning*

Efter nedlæggelsen af Hovedstadsrådet forblev dens Regionsplan 1989 i første omgang gældende, indtil fem nye adskilte amtskommunale regionsplaner skulle afløse den for hele hovedstadsmetropolen hidtil gældende samlede fysiske planlægning. Selv om det var givet, at de

amtskommunale regionsplaner skulle følge Regionsplan 1989s hovedprincipper, fortonede særlig Københavns Kommunes ejerskab til dette plangrundlag sig.

#### Amtskommunernes centrale dele

Da regeringen i sine landsplanudmeldinger havde givet centralbyen rollen som europæisk kraftcenter, åbnedes muligheden i årtierne omkring årtusindeskiftet for, at dens to kommuneplaner, der her havde regionsplanstatus, kunne lægge rammerne for de ovenfor anførte store byomdannelse og massive vej- og kollektivtrafikkale opgraderinger, der var forudsætningen for lokalisering af de vækstpotente serviceproducerende erhverv til centralbyen. Med den ligeledes nævnte skævvridning af hovedstadsmetropolens funktion som en afbalanceret byregion til følge.

Særlig i forstadskommunerne i Københavns Amtskommunes disfavør og for de omgivende amtskommuner medvirkende til, at disse måtte erkende, at de her udlagte arealer til serviceproducerende erhverv ville møde så stor konkurrence fra centralbyens tilsvarende, at disse erhvervsarealer her i hovedstadsmetropolens ydre del måtte henvises til de dele af erhvervet, der her producerede med henblik på enten et snævrere regionalt område eller til lokale formål. Herudover blev de to amtskommuners regionsplanlægning i perioden baseret på arealkrævende fremstillings- og transportvirksomheder og tillige turisme i Frederiksborg Amtskommune.

Da det i begge amtskommuner skønnedes, at der stadig var rummelighed for bolig- og erhvervsbyggeri i eksisterende ubebyggede byzoner, blev yderlige byggeri i overvejende lokaliseret til de zonearealer, der allerede var afsat hertil i de yderste radiale forstadsbånd og købstadsringen. For erhvervenes vedkommende i Roskilde Amtskommune i Nordhøj, ved havnen og den gamle A-zone i Køge samt øst for Roskilde. I Frederiksborg Amtskommune med regionalt orienterede serviceerhverv og detailhandel i de centrale dele af de såkaldte regionale centre i de tre byer i købstadsringen og i nogle af forstæderne i forstadsbåndene og med industri og transport i disse byers fjernere erhvervsområder.

Med den større vægt de serviceproducerende erhverv tillagdes i Frederiksborg Amtskommunes regionsplanlægning og de regionale centre, der samtidig oprettedes i overensstemmelse hermed, kom amtskommunens fysiske planlægning til i højre grad at adskille sig fra samme planlægning i Roskilde Amtskommune og dermed den mere afbalancerede erhvervsudvikling i de to amtskommuner, der var fundamentet for Hovedstadsrådets regionsplanlægning. I samme retning gik de to amtskommuners forskelligartede udlæg af nye byzoner.

Mens Roskilde Amtskommunens regionsplanlægning kun udlagde ganske begrænsede nye byzoner i købstadsringens to byer og i forstadsbåndenes yderste led, gav Frederiksborg Amtskommunes mulighed for dannelse af ikke blot den ene nye forstadsby i Frederikssundbanens forstadsbånd (St. Rørbæk), som indgik i Regionsplan 1989, men her yderlige to. I Hillerød sydlige og vestlige del udlagde Frederiksborg Amtskommunes regionsplanlægningen desuden nye byzoner til erhverv for, at disse via de nordsjællandske lokalbaner kunne skabe vækst i pendlersatellitbyerne langs disse.

#### Pendlersatellitbyerne

Fra Hovedstadsrådets regionsplanlægning videreførte de to amtskommuners en fuld udnyttelse af de eksisterende ubebyggede byzoner til nyt bolig- og erhvervsbyggeri i de store pendlersatellitbyer, der samtidig fastholdtes som både kommunecentre og trafikterminaler. Her skulle nye erhverv desuden lokaliseres, således at disse byer primært med lokal arbejdskraft forsynede de enkelte kommuner med privat og offentlig service.

Ikke desto mindre var de erhvervsmæssige arealdispositioner i Hillerød udtryk for, at Frederiksborg Amtskommune i tiårene omkring årtusindeskiftet i højere grad fraveg dette princip. Mens Roskilde Amtskommune kun udlagde mindre nye byzoner i den sydvestlige del af Hvalsø, et mindre i den nordlige del af Ejby og et øst for liggende areal i Strøby Egede og samtidig udelukkende indskrænkede sig til at give byzonestatus i sommerhusbydelen i Jyllinge (Nordmarken), var Frederiksborg Amtskommune mere rundhåndet med byzonetildelingen i dens pendlersatellitbykommuner.

Udover byzonestatus for sommerhusbydelene i både den østlige del af Gilleleje og to steder uden for Jægerspris, tildelte Frederiksborg Amtskommunes regionsplanlægning således nye byzoner til erhverv i Gilleleje, Gørløse og Slangerup og nye byzoner til boligbyggeri i Skibby og i Græsted til ikke mindre end 250 boliger. På samme tid, som Helsingør og Frederiksværk opgraderedes til kommunecenter med regionale funktioner, hvilket medførte, at de to byer både med serviceproducerende erhverv og detailhandel skulle betjene de omgivne kommuner

Til Frederiksborg Amtskommunes højere villig til at tilføre pendlersatellitbyerne vækst på det åbne landskabs bekostning, fjøede sig de større bolig- og erhvervsbyggemuligheder, som dens regionsplan gav pendlersatellitbykommunerne. Mens Frederiksborg Amtskommune i 1997-regionsplanen gav mulighed for en større rummelighed for bolig- og erhvervsbyggeri på henholdsvis 34 og 27 procent, var samme fordelingen i regionsplanen for Roskilde Amtskommune fra samme år på 27 og 20 procent. I Roskilde Amtskommune endda således, at denne vækst blev koncentreret til de i forvejen mest tæt bebyggede Gundsø og Skovbo kommuner, som fik 63 og 89 procent af den samlede erhvervs- og boligrummelighed, der var givet til samtlige af amtskommunens pendlersatellitbykommuner<sup>82</sup>.

### **Erhverv, pendling og befolkning**

I modsætning til hovedstadsmetropolens ældre byenheder, blev således den byspredning og fordeling af bebyggelsesarter, der fulgte af omdannelsen af tidligere stations-, landevejs- og fiskeribyer til pendlersatellitbyer, allerede fra 60'erne fastlagt af egns- og fredningsplanlægningens og senere regionsplanlægningens regionale rammer. Inden for disse udviklede pendlersatellitbyerne sig erhvervs-, befolknings- og bebyggelsesmæssigt.

Erhvervs- og befolkningsmæssigt, som tidlige anført, i den første efterkrigstid under indtryk af den udhuling af de hidtidige byers rurale oplandserhvervsgrundlag, som fulgte med landbrugets strukturomlægning (tabel 15). I 60'erne dog ledsaget af den befolkningstilvækst, der fulgte med tilflytning af de første udpendlere, som skabte nye erhvervs muligheder i de fremvoksende pendlersatellitbyer, hvortil også nye produktionsvirksomheder begyndte at lokalisere sig.

En proces, der fortsatte ind i den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet, og fik en række fællestræk, men også kom til at skabe forskelle mellem pendlersatellitbyernes erhvervs- og befolkningsudvikling og pendling.

#### *Fællestræk*

Selv om pendlersatellitbykommunerne i den sidste efterkrigstid ved udpendling måtte afgive en stadig større del af den stadig større erhvervsbeskæftigede befolkning til de langt flere og mere varierede beskæftigelsesmuligheder og højere indkomster, som hovedstadsmetropolens centrale dele kunne byde på, fik de, som følge af et i udgangspunktet lille volumen af beskæftigede, en

beskæftigelsestilvækst, der samlet og indenfor alle erhverv blev højere end i disse dele af metropolen (tabel 16).

Indenfor fremstillingserhvervet en følge af både de regional-, lands- og eksportorienterede produktionsvirksomheder, der lokaliseredes til pendlersatellitbykommunernes billigere byggegrunde og lavere lønninger, og disse kommuners behov for flere håndværksydelser (tabel 13). Et behov, som kom i kølvandet af den kraftigere forøgelse af tilflytning og folketal end i de centrale dele af hovedstadsmetropolen, der generedes af pendlersatellitbykommunernes, også i forhold til disse dele af metropolen, langt kraftigere stigning i udpendlingen.

En befolkningsmæssig udvikling i periodens kommuner med pendlersatellitbyer, der i særlig grad kom de øvrige erhverv til gode. Med det betydelige boligbyggeri, der allerede i den første efterkrigstid havde kendetegnet disse kommuner, havde byggeri-transport allerede i 1970 opnået en beskæftigelsesandel, der med 21 procent her var større end i de andre dele af hovedstadsmetropolen. En vækst i byggeri-transport, der ligesom inden for fremstillingsvirksomhed fortsatte i den sidste efterkrigstid, men ikke var stærk nok til at forhindre, at de to erhvervs beskæftigelsesandel i perioden faldt fra henholdsvis 21 og 23 procent til 16 og 17 procent. Dog således at byggeri-transport fortsat havde en større andel af de beskæftigede i kommuner med pendlersatellitbyer end i metropolens centrale del.

Med pendlersatellitbykommunernes befolkningsudvikling i den sidste efterkrigstid, de 12 største pendlersatellitbyers stilling som kommuncentre efter 1970-kommunalreformen og velfærdsstatens udbygning, udvidedes samtidig dagligvarehandel og det lokalkommunale velfærdssystem og dets institutioner: Daginstitutioner, skoler, fritids- og kulturtilbud og boinstitutioner for ældre. Så meget, at handel og tjenstydende erhverv fik den stærkeste beskæftigelsestilvækst i pendlersatellitbykommunerne, hvorved de to erhverv beskæftigelses-andele, på 17 og 41 procent, i 1990 kom noget tættere på de tilsvarende andele i den øvrige hovedstadsmetropol.

Som følge af periodens samlede erhvervmæssige tilvækst fik kommuner med pendlersatellitbyer en øget indpendling, der i 1990 dog ikke opnåede samme betydelige omfang som i de centrale dele af hovedstadsmetropolen. Bortset fra de selvstændige kom indpendlingens sociale fordeling (som angivet ovenfor) til nogenlunde at svare til pendlersatellitbykommunernes sociale sammensætning. Den var samme år i forhold til hovedstadsmetropolens centrale dele kendetegnet af henholdsvis lavere og højere andele af funktionærer og arbejdere, og adskilte sig dermed markant fra den sociale fordeling af pendlersatellitbykommunernes udpendling, som til gengæld i højere grad svarede, den sociale sammensætning i disse dele af metropolen.

Da pendlersatellitbykommunernes fortsat lavere grundpriser og lønniveau tilskyndede kapitalen til at lokalisere nye og fastholde eksisterende produktionsvirksomheder i disse kommuners byer, fik fremstillingserhvervene i årtierne omkring årtusindeskiftet her et væsentligt mindre beskæftigelsestab end i de centrale dele af hovedstadsmetropolen (tabel 14). Sammen med den i forhold til andre dele af metropolen større forøgelse af folketallet, som pendlersatellitbykommuner (trods en mindre stigende udpendling) samtidig fik, afsmittede på håndværk og byggeri-transport, som i forhold til de centrale dele af metropolen fik en højere beskæftigelsestilvækst i perioden. Så meget at sidstnævnte erhverv og fremstillingserhvervene i kommuner med pendlersatellitbyer, med 17 og 14 procent, fik en beskæftigelsesandel, der i 2006 var højere i end i de nævnte dele af hovedstadsmetropolen.



Med pendlersatellitbykommunernes nævnte befolkningsudvikling forstærkedes i perioden både dagligvareomsætningen og udbygningen af velfærdssystemets ydelser og institutioner. Handel og tjenesteydende erhverv opnåede dermed en yderligere vækst i beskæftigelsen, der for sidstnævnte erhverv endda blev den kraftigste i hovedstadsmetropolen. For begge erhverv dog med en forsat mindre beskæftigelsesandel i kommuner med pendlersatellitbyer end i de centrale dele af metropolen og medvirkede til, at forøgelsen af indpendlingen til disse kommuner blev markant mindre i perioden end i den sidste efterkrigstid.<sup>83</sup>

### *Regionale forskelle*

Skønt en række fællestræk i henseende til erhvervs- og beskæftigelsesudvikling og pendling kom til at kendetegne hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer i den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskiftet, kom de også til at adskille sig fra hinanden. Ikke blot i form af forskelle mellem små pendlersatellitbyer, som var udsprunget af hidtidige landsbyer, og større sådanne, der var opstået ved omdannelse af andre større og ældre rurale bydannelser, men også i forskelle mellem de 14 største af metropolens pendlersatellitbyer.

### Erhverv

Af disse kom Gilleje og Hundested til at adskille sig mest fra de øvrige store pendlersatellit-byer, idet de to byer ikke i samme grad rammes af den første efterkrigstids struktur-omlægninger i landbruget. De to pendlersatellitbyer var udsprunget af tidlige fiskeri- og stationsbyer, og var dermed langt mere erhvervsmæssige selv bærende end metropolens øvrige fremvoksende pendlersatellitbyer. Som følge af det forsatte meget omfattende fiskeri, havnenes øvrige funktioner og det beskæftigelsesgrundlag, som det gav for fremstillingserhverv og byggeri-transport. Hertil kom den handel og de kommunale institutioner, der var opbygget som følge af byernes størrelse.

Et fundament for erhvervsudviklingen i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskifte, der sammen med nye produktionsvirksomheder, håndværk og byggeri-transport, konsoliderede de to byers erhvervsmæssige robusthed. Byerne blev desuden kommunecentre og fik merbeskæftigelse inden for handel og tjenesteydende erhverv bl.a. som følge af det stigende folketal, der fulgte med den tilflytning, som ud pendlingen generede. Herved modvirkedes det beskæftigelsestab, der senere fulgte af lukningen af nogle af den første efterkrigstids og periodens nye industrivirksomheder: Bl.a. konfektionsfabrikken i Gilleleje og Hundesteds motorfabrik og produktion af cement og typesommerhuse. I Hundested kom desuden yderligere nye speditør-, shipping- og lagervirksomheder samtidig til at modvirke beskæftigelsestab ved lukningen af bilfærgeruten Grenå-Hundested i 1996.<sup>84</sup>

En tilsvarende mere erhvervsmæssig robusthed kendetegnede i perioden tillige de største af pendlersatellitbyerne, der var udsprunget af oprindelige større stationsbyer: Helsingør, Slangerup, Hvalsø, Viby og Borup. De rammes ganske vist hårdere af den første efterkrigstids strukturomlægning i landbruget end de to fiskeri- og stationsbyer, men havde som mere udbyggede byer bedre forudsætninger for at trække nye virksomheder til sig.

Inden for fremstillingserhvervet lokaliseredes således i disse fremvoksende pendlersatellitbyer allerede i den første efterkrigstid en række betydelige landbrugsafhængige industrier enten som nye eller fra den centrale del af hovedstadsmetropolen udflyttede: I Helsingør bl.a. en kuffertfabrik, produktion af stål møbler og virksomheden Metro (varmvandsanlæg) og i Slangerup bl.a. en børstefabrik. I Viby f.eks. en betonelementfabrik og medicinalvirksomhed, i Borup bl.a. en

maskinfabrik og Borup Kemis tapperi af husholdningskemi, og endelig ekspanderende Hvalsø Savværk.

Selv om nogle af den første efterkrigstids produktionsvirksomheder og andre, der kom til i disse store pendlersatellitbyer, senere lukkede ned i den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet, fjøede der sig nye til: I Helsingø f.eks. produktion af tætningsmateriel, plast, typehuse zinkprodukter og montagevirksomheder og i Slangerup bl.a. produktion af isoleringsmateriale, trafikspejle, elprodukter og senere dørtelefoni. I Viby f.eks. kagefabrikken Coronet Cake Company og firmaer til salg og produktion af kraner og løftegrej og leverance af gardiner og markiser. I Borup bl.a. emballageindustri, en betonelementfabrik og maskinfabrik, elementfabrikken Leca samt et jernstøberi til fremstilling af byrumsinventar.

I de fem pendlersatellitbyers erhvervskvarterer opstod samtidig engrosleverancefirmaer, virksomheder indenfor håndværk og lager-, transport og logistik. Nogle, som en udløber af de stedlige produktionsvirksomheder, andre som følge af behovet, fulgte med det stigende folketal, der også her kom i kølvandet af den øgede tilflytning, som udpendlingen skabte, og tillige smittede af på byggeriet og særlig detailhandel og tjenesteydede erhverv.

Sidstnævnte erhverv blev samtidig styrket ved, at de fem byer blev kommunecentre med tilhørende centralkommunale institutioner, og at to af byerne fik regionale institutioner. I Helsingø som følge af et amts-gymnasium og VUC og i Hvalsø af Frederiksberg Kommunes rekonvalescenthjem og Københavns Kommunes institution Avenstrup, der først var TB-hospital, siden plejehospital, for i 1992 at overgå til asylcenter under Direktoratet for udlændinge.<sup>85</sup>

Selv om de to mindre pendlersatellitbyer, Skævinge og Lejre, også var udsprunget af tidligere stationsbyer, fik de ikke samme erhvervmæssige karakter og volumen, som de fem førnævnte, der også havde baggrund i en hidtidig stationsby. Da både Skævinge og Lejre oprindeligt var langt mindre stationsbyer, var disse i endnu højere grad erhvervmæssigt afhængig af oplandets landbrug og blev derfor i endnu højere grad ramt af dets strukturomlægninger i den første efterkrigstid.

I den sidste efterkrigstid oprettedes ganske vist i Skævinge cementvarefabrik, metalstøberi, maskinfabrik og plaststøberi, men i perioden nedlagdes det store teglværk og få år efter cementvarefabrikken. På samme tid, som Lejres maskinfabrik lukkede, og hovedparten af kommunens industriudvikling af både egns- og regionsplanlægningen var blevet koncentreret til landvejsbyen Osted nogle km syd for Lejre. Skævinge fik ganske vist senere skilteproduktionsvirksomhed og et økologiske mejeri, men det var små virksomheder og af beskeden betydning for byens fremstillingserhverv.

Det blev dog i begge byer kendetegnet af de flere håndværksvirksomheder, der ligesom handel og tjenesteydede erhverv blev afhængig af byernes stigende befolkningstal, som også her fulgte med tilflytning og udpendling. Herudover blev Skævinge og Lejre kommunecentre med tilhørende mere centrale kommunale institutioner.<sup>86</sup>

Den erhvervmæssige udvikling, der blev kendetegnede for Skævinge og Lejre, kom også i den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet til at gøre sig gældende i de tre pendlersatellitbyer, der i Hornsherred var udsprunget af de oprindelige landevejsbyer, som var beliggende ved de amtslandeveje, der gennemskar halvøen: Jægerspris, Skibby og Kirke Hyllinge.

Byerne ramtes på samme måde af den første efterkrigstids strukturomlægninger i landbruget og fik siden kun få og mindre produktionsvirksomheder. F.eks. i Jægerspris produktion af finmekaniske komponenter og i Kirke Hyllinge en mindre papirvarefabrik og produktion af små træhuse. I Jægerspris nedlagdes i perioden desuden det bådeværft og den produktion af typesommerhuse, vinduer og lejetøjsbiler, der var etableret i den første efterkrigstid.

De flere håndværks-, transport- og logistikvirksomheder, der oprettedes i de tre byer i Hornsherred, orienterede sig derfor mod det lokale behov, der udsprang af både oplandets betydelige sommerhusbyer og det øgede folketal, der fulgte af tilflytning og udpendling. Samme forhold kom til at gøre sig gældende for handel og tjenesteydende erhverv, der for sidstnævntes vedkommende stimuleredes yderligere af byernes stilling som kommunecentre.

Som følge af Jægerspris børnehjem, socialpædagogiske seminarium og militærlejr havde disse institutioner i den første del af perioden haft en særlig afsmittende funktion særlig for byens håndværks- og transportvirksomhed. Da seminariet siden flyttedes til Hillerød, og militærlejren afvikledes, ramte det selvsagt Jægerspris hårdt.<sup>87</sup>

Samlet blev erhvervsudviklingen i Skævinge, Lejre og de tre pendlersatellitbyer i Hornsherred i den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskiftet i vid udstrækning baseret på den store udpendlende befolknings behov for varer og service på samme tid, som den konkurrencefølsomme eksportorienterede nicheindustri og hjemmemarkedsbaserede forbrugsvareindustri, der havde rødder tilbage til den første efterkrigstid, fik særdeles vanskelige vilkår. En udvikling, der i perioden med al sandsynlighed også kom til at kendetegne hovedstadsmetropolens øvrige mindre pendlersatellitbyer, der var udsprunget af små stations- og landevejsbyer.

Af metropolens 14 største pendlersatellitbyer fik Jyllinge og Strøby Egede en særegen erhvervsudvikling i perioden. Begge byer var således udsprunget af en tidligere sommerhusbydannelse, og havde i modsætning til de øvrige pendlersatellitbyer ikke en infrastruktur og et erhvervsmæssigt grundlag, der som udgangspunkt kunne tiltrække ny eller fra hovedstadsmetropolens centrale dele tilflyttet industri. Sammen med egnsplanmæssige dispositioner afgørende for, at Strøby Egede ikke fik en lokal udvikling indenfor fremstillingserhvervene. Byggeri- og transport og den lokale udbygning af handel og tjenesteydende, blev dermed i vid udstrækning baseret på pendlersatellitbyens udpendling og dens resterende sommerhusbydel.

En erhvervsudvikling, der også kom til at kendetegne Jyllinges, men her blev brudt, da der allerede i 60'erne hertil udflyttedes industri fra centralbyen, bl.a. et orgelbyggeri og produktion af bådbeslag. Produktionsvirksomheder, der i den sidste efterkrigstid efterfulgtes af en metalindustrivirksomhed, et tekstiltrykkeri, nicheproduktion indenfor telebranchen, to plastproduktionsvirksomheder og virksomheder indenfor fremstilling af markiser, skilte, asfalt, armeringsmaterialer og maling.<sup>88</sup>

### Udpendling

Trods den beskæftigelsesmæssige tiltrækning, som hovedstadsmetropolens centralby, forstæder og købstadsring ydede i efterkrigstiden og tiårene omkring årtusindeskiftet, skulle periodens udpendling fra metropolens 14 største pendlersatellitbyer umiddelbart have afspejlet den forskelligartede erhvervsudvikling, der kendetegnede byerne. Således, at udpendlingen ville have været størst fra de pendlersatellitbyer, hvor erhvervsgrundlagt var mindre selv bærende og varieret, end fra de byer, hvor de modsatte erhvervsfold gjorde sig gældende.

Det blev imidlertid kun i de tre pendlersatellitbyer i det nordligste Nordsjælland (Gilleleje, Helsingør og Hundested), at de lokale erhvervsmæssige forhold førte til en mindre udpendling. Allerede i 60'erne, da udpendlingen satte ind, havde dens vækst været så meget mindre i forhold til de øvrige kommuner med pendlersatellitbyer, at de tre byers beliggenhedskommuner i 1970 fik de laveste udpendlingsprocenter. En tendens, der fortsatte i den efterfølgende periode og bevirkede, at byerne i 2006 fortsat havde færrest udpendlende blandt den bosiddende erhvervsbeskæftigede befolkning.

Trods Helsingørs kortere bane- og vejstrækninger til S-banen i Hillerød og indfaldsmotor- og hovedvejene til hovedstadsmetropolens centrale dele, samtidig her understøttet af højere indkomster og priser på parcelhuse end i de øvrige pendlersatellitbykommuner. I forhold til disse lå periodens indkomster og priser til gengæld lavere i Hundested Kommune, men her bidrog det betydelige antal lokale arbejdspladser, som Stålvalseværket i Frederiksværk kunne byde på, sammen med de lange bane- og vejstrækninger til S-bane og metropolens indfaldsmotor- og hovedveje til kommunens stærkt begrænsede udpendling. Lange transportveje, der sammen med relativt højere priser på parcelhuse, også i Gilleleje beliggenheds understøttede byens begrænsede udpendling i perioden.<sup>89</sup>

På trods af både Jægerspris og Skibby kommuners mindre selv bærende og varierede erhvervsgrundlag og indkomster og priser på parcelhuse, der endda samtidig lå væsentlig under de øvrige pendlersatellitbykommuner, blev udpendlingen fra de to kommuner så meget mindre både i 60'erne og stort set også i den efterfølgende periode, at kommunernes udpendlingsprocenter både i 1970 og i 2006 kom til at ligge væsentlig under de øvrige kommuner med pendlersatellitbyer. En følge af Hornsherreds manglende jernbaneforbindelse, længe mindre udbyggede amtslandevej og utilstrækkelig broforbindelse til Frederikssund, hvortil S-banen først nåede i 1989, og hvorfra der til hovedstadsmetropolens indre dele ikke blev etableret motorvej.<sup>90</sup>

Trafikale forbindelseslinjer, der stod i skærende kontrast til dem, som førte fra/til seks af hovedstadsmetropolens 14 største pendlersatellitbyer: Skævinge, Kirke Hyllinge, Lejre, Hvalsø, Viby og Borup. Byer, hvor erhvervsgrundlaget ganske vist enten var mindre selv bærende og varieret eller, hvor de modsatte erhvervsfold gjorde sig gældende. Men byer, der alle var beliggende på eller tæt ved vej- og/eller kollektivtrafiklinjer, der til hovedstadsmetropolens centrale dele allerede i 60'erne var blevet etableret og siden udbyggedes.

I form af forlængelser af metropolens radiale motorveje i retning mod Hillerød, Holbæk og Ringsted, S-tog til Hillerød, hyppigere drift på Frederiksværkbanen samt indsættelse af regionaltoget fra København H i retning af Holbæk og Slagelse. En trafikal struktur, der bevirkede, at udpendlingen fra de seks pendlersatellitbyer øgedes så meget allerede i 60'erne, at de seks pendlersatellitbyers beliggenhedskommuner i 1970 fik udpendlingsprocenter, der var væsentligt højere end i kommunerne i det nordligste Nordsjælland og Hornsherreds to nordlige kommuner.

En udviklingstendens, der fortsatte i den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet, og bevirkede, at de seks pendlersatellitbykommuner i 2006 med mere end 70 opnåede nogle af de højeste udpendlingsprocenter i hovedstadsmetropolen. Stærkt understøttet af, at både indkomst og/eller priser på parcelhuse i fem af pendlersatellitbykommunerne lå under niveauet i samtlige af metropolens kommuner med pendlersatellitbyer. I Lejre lå dette indkomst- og prisniveau til gengæld højere, men her må de gode både vej- og kollektivtrafikale forbindelser og beliggenhedskommunes helt særegne natur- og kulturhistoriske værdier have medvirket til den betydelig udpendling.<sup>91</sup>



I tre af hovedstadsmetropolens 14 største pendlersatellitbyer (Slangerup, Jyllinge og Strøby Egede) blev udpendlingen tillige i 60'erne så stærk, at udpendlingsprocenterne i deres beliggenhedskommuner i 1970 nåede samme høje niveau som de ovenfor nævnte fem kommuner med pendlersatellitbyer. I Jyllinges beliggenhedskommune (Gundsø) kom procentsatsen endda i nærheden af forstædernes meget høje udpendling.

Gennem den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet fortsatte udpendlingen i samme omfang, hvorved Slangerup Kommune og Strøby Egedes beliggenhedskommune (Vallø) også opnåede udpendlingsprocenter, der lå over 70, mens Gundsø Kommune med 75 procent nåede den højeste procentsats i hele hovedstadsmetropolen.

Disse høje udpendlingsprocenter til trods, havde hverken Jyllinge og Strøby Egede nogensinde haft jernbaneforbindelse, mens banestrækningen fra Slangerup til Farum, hvorfra der var forbindelse (og fra 1977 endda S-bane) til hovedstadsmetropolens inderste del, yderst kortsigtet var blevet nedlagt i 1954. Da Slangerup og Jyllinge hørte til de to eneste af de 14 største pendlersatellitbyer, der have en mere central beliggenhed i forhold til disse dele af hovedstadsmetropolen, opvejede den ikke blot de manglende baneforbindelser og de forholdsvis lange kørselsveje til indfaldsmotor- og hovedvejene til metropolens centrale dele, men også, at indkomsterne og priserne på parcelhuse i de to byer lå langt højere end i de øvrige pendlersatellitbyer.

Fra/til Strøby Egede havde trafikforbindelserne til/fra hovedstadsmetropolens centrale dele samme karakter som i Slangerup og Jyllinge, men for denne pendlersatellitby udgjorde dens afsides beliggenhed en umiddelbar for udpendlingen hæmmende faktor. Ikke desto mindre lå indkomsterne og priserne på parcelhuse i forhold til de øvrige pendlersatellitbykommuner så meget lavere i Vallø Kommune, at denne samme med sin særegne naturskønne beliggenhed, kom op blandt de kommuner med pendlersatellitbyer, der havde nogle af de højeste udpendlingsprocenter.<sup>92</sup>

### Befolkning og indpendling

Med visse geografiske og periodiske forskelle fik de ovenfor anførte pendlersatellitby-kommuner, der i 60'erne, den sidste efterkrigstid og tiårene omkring årtusindeskiftet havde haft de største stigninger i både udpendlingen og dennes procentsats som helhed en kraftigere tilflytning og dermed større befolkningstilvækst end de kommuner, hvor denne udvikling i udpendlingen havde været mindre udtalt. Størrelsen af befolkningstilvæksten fik, alt andet lige, samtidig indflydelse på udviklingen i de erhverv, der i pendlersatellitbykommunerne var mere afhængig af denne vækst. Som tillige angivet ovenfor: Håndværk, byggeri og særlig handel og tjenesteydende erhverv.

Med udpendlingens afsmittende virkning på tilflytning og folketal, påvirkede dens erhvervsmæssige og sociale fordeling desuden pendlersatellitbykommunerne sociale sammensætning. I de kommuner, hvor de lokale erhvervsforhold og tiltrækningen fra hovedstadsmetropolens centrale dele i højere grad medvirkede til, at udpendlere indenfor særlig fremstillingserhverv og/eller byggeri-transport fik en, i forhold til de øvrige pendlersatellitbykommuner, større andel af udpendlingen end handel og tjenesteydende erhverv, ydedes der således ikke blot et bidrag til, at arbejderklassen fik en relativt større andel udpendlingen end funktionærlaget, men også til, at denne fordeling smittede af på de pågældende pendlersatellitbykommuners sociale sammensætning.

Forhold, der i 1990 gjorde sig glædende i Gillelejes beliggenhedskommune, Hundested, Jægerspris, Skibby og Skævinge kommuner samt Kirke Hyllinges og Strøby Egedes beliggenhedskommuner.<sup>93</sup> I modsætning hertil fik funktionærlaget en relativt højere andel end arbejderklassen af både

udpendlingen fra og befolkningssammensætningen i de øvrige pendlersatellitbykommuner: Helsinge, Slangerup Hvalsø og Lejre kommuner samt Jyllinges, Vibys og Borups beliggenhedskommuner. En følge af, at handel og/eller tjenesteydende erhverv, i forhold til fremstillingserhverv og/eller byggeri-transport, her havde en relativt højre andel af udpendingen end i de andre kommuner med pendlersatellitbyer.<sup>94</sup>

Mens det erhvervsmæssige grundlag for hovedstadsmetropolens 14 pendlersatellitbyer i 60'erne, den sidste efterkrigstid og tiårene omkring årtusindeskiftet, som anført ovenfor, blot blev en af flere faktorer bag udpendingen herfra, ydede dette grundlag en mere direkte indvirkning på indpendlingen til byernes beliggenhedskommuner. I de pendlersatellitby-kommuner, hvor fremstillingserhverv og/eller byggeri-transport som helhed, forhold til handel og/eller tjenesteydende erhverv, havde en relativt større andel af den lokale beskæftigelse end i de andre kommuner med pendlersatellitbyer, havde samme erhverv overvejende også en større andel af indpendlingen. Medvirkende til, at arbejderklassen her fik en større andel af de indpendlende end funktionærlaget.



*Pendlersatellitbyen Helsinge i starten af 70'erne. Uden om den gamle stationsbys bykvarter og ældre yderdistrikt har der lagt sig et langt større nyt yderdistrikt med parcelhuse, etageboligblokke og et industriområde. Centralt i billedet ses pendlersatellitbyens nye bycentrum bag stationsbyens gamle hovedgade. Bycentret rummer rådhus, store områder med supermarkeder og andre butikker samt omfangsrige parkeringsanlæg. (Luftfoto fra 1973, Gribskov Arkiv)*

En erhvervsmæssige og social sammensætning af indpendlingen, der i 1990 gjorde sig gældende i Helsinge, Hundested, Skævinge, Slangerup, Lejre kommuner samt i Borup og Strøby Egedes beliggenhedskommuner.<sup>95</sup> Modsat i Gilleleje, Jægerspris, Skibby og Hvalsø kommuner samt Kirke



Hyllinges, Jyllinges og Vibys beliggenhedskommuner.<sup>96</sup> Her havde samme år handel og/eller tjenesteydende erhverv som helhed, i forhold til fremstillingserhverv og/eller byggeri-transport, en relativt større andel af både den lokale beskæftigelse og indpendlingen end i de øvrige kommuner med pendelsatellitbyer. Medvirkende til, at funktionærslaget her fik en relativt større andel af de indpendlende end arbejderklassen.

Ligesom for udpendlingen kom de vej- og kollektivtrafikale forhold i 60'erne, den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet også til at få betydelig indflydelse på indpendlingens omfang i og fordeling på hovedstadsmetropolens 14 største pendlersatellitbyer. De pendlersatellitbykommuner (Skævinge, Hvalsø, Lejre, Ramsø og Skovbo), der lå langs eller tæt ved de gennemgående vej- og kollektivtrafikale forbindelseslinjer, opnåede således i perioden højere indpendlingsprocenter end dem, der ikke havde tilsvarende trafikforbindelser: Hornsherreds kommuner og Vallø Kommune.

Slangerup og Gundsø kommuner var ganske vist trafikalt stillet på sammen måde som sidstnævnte kommuner, men opnåede i perioden, særlig for Slangerup Kommunes vedkommende, høje indpendlingsprocenter som følge af deres nære beliggenhed i forhold til hovedstadsmetropolens centrale dele. Modsat de tre pendlersatellitbykommuner i det nordligste Nordsjælland: Gillelejes beliggenhedskommune og Helsingør og Hundested kommuner.

Til Gilleleje og Hundested skulle der i bil eller med lokaltog tilbagelægges betydelige strækninger fra udfaldsmotor- landeveje fra hovedstadsmetropolens centrale dele og S-banen i Hillerød. De tre kommuners lavere indpendling var herudover sandsynligvis betinget af deres erhvervsmæssigt mere selv bærende karakter, hvilket indebar, at de forskellige erhverv i højre grad kunne rekruttere arbejdskraft blandt de beskæftigede bosiddende. Tillige medvirkende til de tre pendlersatellitbykommuners samtidig mindre udpendling.<sup>97</sup>

### **Bebyggelsesform**

Adskilte hovedstadsmetropolens 14 største pendlersatellitbyer sig, trods en række fællestræk, i nogen grad i forhold til erhvervs- og befolkningsudvikling og pendling, fik de i efterkrigstiden og i tiårene omkring årtusindeskiftet en ganske ensartet bebyggelsesudvikling. En følge af de regionale retningslinjer for byspredning og fordeling af bebyggelsesarter, som først egnsplanlægningen og siden regionsplanlægningen havde udstukket.

Uden om de bykvarterer og senere ældre yderdistrikter, der inden midten af det 20. århundrede var opstået i de tidligere stations-, landevejs- og fiskeribyer, som 12 af disse store pendlersatellitbyer udsprang af, lagde der sig i den efterfølgende periode større nye yderdistrikter. Med industri- og erhvervskvarter i distrikternes udkant og ellers bebygget med boliger. På nær mindre enklaver med lavt etageblokbyggeri helt overvejende med parcelhuskvarterer i yderdistrikternes ældre indre dele og nyere tæt-lavt byggeri (række- og kædehuse m.m.) i distrikternes ydre og nyere dele.

Som det tidligere blev tilfældet med de oprindelig ældre og indre dele købstadsringens byer og de stationsbyer, der senere inkorporeredes i forstadsdannelsen, fik centrumdannelsen i de tolv af de største pendlersatellitbyer, der udsprang af hidtidige stations- landevej- og fiskeribyer, samme karakter. Disse havde i bykvarterne oprindelig et bycentrum langs en hovedgade med mere eller mindre sammenhængende randbebyggelser (ofte med etagehuse) med butikker i stueplan og mindre værksteder i baggårdene.

Udgangspunktet for pendlersatellitbydannelsens efterfølgende større bycentrum. Som oftest opstået enten ved en forlængelse af hovedgaden med flere forretninger, liberale erhverv og supermarkeder i tilknytning hertil eller ved dannelse af et nyt centerområde bag og integreret med hovedgaden med de samme handels- og servicevirksomheder.<sup>98</sup>

I Jyllinge og Strøby Egede, der udsprang af tidligere sommerhusbyer, fik pendlersatellitbydannelsen helt samme karakter som i de tolv øvrige pendlersatellitbyer. I Jyllinge opstod i den første efterkrigstid mod nord, på en grundlag af en ældre klynge sommerhus, en større sommerhusbydel og på samme tid mod syd et parcelhuskvarter. Uden om dette lagde der sig i den sidste efterkrigstid og tiårene omkring årtusindeskiftet et yderdistrikt med både parcelhus, tæt-lavt boligbyggeri og to industrikvarter i yderdistriktets nordøstlige del. Selve bycentret dannedes samtidig mellem de to ældre parcel- og sommerhusbydele og kom til at omfatte: Lavt almennyttigt boligbyggeri, to store folkeskoler, et plejecenter og bibliotek samt et forretningscenter med supermarkeder, specialforretninger, liberale erhverv, cafeer m.m.<sup>99</sup>

I Strøby Egede lagde pendlersatellitbyen sig som et bebygget område omkring sommerhusbydelen langs kysten og dens mindre butiksområde med en vis helårsbebyggelse. Området bebyggedes med villaer og tæt-lavt boligbyggeri, mens bycentret dannedes i tilknytning til det ældre butiksområde og kom til at omfatte: Supermarkeder, småbutikker og liberale erhverv. I modsætning til hovedstadsmetropolens store pendlersatellitbyer fik Strøby Egede ikke et industrikvarter.<sup>100</sup>

## Konklusion

For at skabe udgangspunkt for artiklens analyser af ud- og indpendling og dannelse af pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens ydre åbne opland i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet, har denne taget afsæt i den urbaniseringsproces, der generedes af industrialismen og kendetegnede Nordøstsjælland fra midten af det 19. århundrede og frem til midten af det følgende. Det påvises i den forbindelse, at det førindustrielle og fæstningsindespærrede København i perioden udviklede sig som en byregion med stadig flere funktionelt forskelligartede byenheder, der interagerede med arbejdskraft, realkapital, varer og tjenester.

## Udgangspunktet

Frem til tiden omkring første verdenskrig i form af to bylag i de københavnske og frederiksbergske bro- og bykvarter med industri- og boligområder uden om det indre København, som omdannedes til en centralby. I slutningen af perioden dannedes desuden boligforstæder langs Øresundskysten for hovedstadens (København-Frederiksberg) overklasse og i Søborg og Tårnby for dens mellem- og arbejderklasse. Herved voksede hovedstadsmetropolen frem og fik allerede en betydelige arbejdskraftpendling mellem dens tre forskelligartede byenheder: Centralbyen, de to bylag med industri- og boligområder og boligforstæderne.

I mellemkrigstiden og 40'erne opstod i hovedstadens yderdistrikt et yderlige tredje bylang med industri- og boligområder uden om de to ældre bylag på samme tid, som de oprindelige forstæder bredte sig som et 3-15 km bredt koncentrisk forstadslag uden om hovedstaden fra Øresundskysten i nordøst og Køge Bugt i sydvest. Forstadslaget kom til at omfatte både boligforstæder og industri- og boligforstæder i Lyngby, Gladsaxe, Tårnby og Glostrup. Med denne urbane proces var hovedstadsmetropolen udvidet i et betydeligt omfang og havde fået fire byenheder: Centralbyen, hovedstadens tre bylag med industri- og boligområder, boligforstæder og industri- og boligforstæder. Byenheder, der med deres forskelligartede funktionalitet generede yderligere arbejdskraftpendling.



I den samme 100 år lange periode igangsattes en urbaniseringsproces i hovedstadsmetropolens fjernere opland, der i det væsentligste svarede til den øvrige dansk provins'. De fem købstæder i den omliggende købstadsring fik en betydelig urbanisering, som følge af den industrialisering og vækst i handel, håndværk, transport og tjenesteydende erhverv, der blev genereret af det ekspanderede landbrug i hver af byernes oplande. På samme tid, som udlægget af først stambaner siden sidebaner hertil og gennemgående landevej dannede grundlag for stations- og landevejsbyer.

Nye bydannelser, der i reglen lå i større afstand fra byerne i købstadsringen, hvorved stations- og landevejsbyerne fik lokale rurale oplande, som også gav stødet til industrialisering og tilvækst i de andre byerhverv. En urban proces, der også kom til at omfatte de to største byer ved kysten i det nordligste Nordsjælland, men som samtidig her understøttedes af den erhvervsmæssige afsmitning, der fulgte af byernes meget betydelige fiskeri.

### **Den ekspanderende hovedstadsmetropol**

Havde både købstadsringen og de udenfor liggende stations-, landevejs- og fiskeribyer frem til midten af det 20. århundrede været relativt upåvirket af den stadig større og stadig mere ekspanderende hovedstadsmetropol, påviser artiklen, at denne tilstand blev brudt i efterkrigstiden. En følge af at kapitalen så større gevinster ved at lokalisere industri uden for selve hovedstad og i denne i stedet i endnu videre omfang at lægge administrativ, finansiel, forretnings- og servicemæssig virksomhed.

Afgørende for en forstærket forstadsvækst i form af dannelse af radiale forstadsbånd, der med både industri- og boligforstæder og boligforstæder, over strækninger på 30-40 km løb fra det ældre koncentriske forstadslag og op til købstadsringens byer, som med tilsvarende industriinvesteringer og et omfattende boligbyggeri for byernes beskæftigede og udpendlere, blev nye byenheder i hovedstadsmetropolen. På samme tid som hele hovedstaden, med dens afindustrialisering og et erhvervsgrundlag, der i stadig større omfang baseredes på serviceproduktion, blev metropolens centralby.

Herudover fik hovedstadsmetropolen yderlige to nye funktionelt forskelligartede byenheder i dens ydre åbne land: Sommerhusbyer i metropolens yderste del, der baseredes på fritidspendling fra dens centrale del, og pendlersatellitbyer overvejende længere inde i det åbne land, som følge af daglig arbejdskraftspendling.

### **Pendling og pendlersatellitbydannelsen**

Artiklens hovedpointen er, at pendlersatellitbyerne opstod ved en transformation af tidligere stations-, landevejs- og fiskeriby og i et mindre omfang af hidtidige større landsbyer. Som følge af en stadig større udpendling fra disse byer, der bevirkede, at disse i løbet af 60'erne og den sidste efterkrigstid fik en udpendlende befolkning, som kom til at udgøre mere end halvdelen af den bosiddende og erhvervsbeskæftigede befolkning.

Artiklen påviser i den forbindelse, at den første efterkrigstids strukturomlægning i landbruget i særlig grad ramte de hidtidige stations- og landevejsbyer (og i nogen grad også stations- og fiskeribyerne), der i modsætning til købstadsringens byer var langt mere afhængig af de rurale oplande. Periodens mekanisering af landbrugsdriften, førte således til både landbrugssammenlægninger, som følge af den nye mekaniserings kapitalkrav,

arbejdskraftsafvandring fra landbrugserhvervet og dermed et markant fald i landdistrikternes folketal, lukning af lokale foreninger og lokalkommunale institutioner.

Med det resultat, at grundlaget for de fleste af erhvervene i de disse oprindelige stations-, landevej- og fiskeribyer udhuledes på nær de tjenesteydende, der som følge af periodens udbygning af velfærdstaden, som de eneste, fik en øget beskæftigelse. Grundlaget for den første udpendlingsfase i 60'erne, der førte til den begyndende pendlersatellitbydannelse. Da den stedlige befolkning måtte søge anden beskæftigelse i hovedstadsmetropolens centrale dele, og der på samme tidspunkt i de fremvoksende pendlersatellitbyer udstykkedes billige grunde til parcelhusbyggeri for en tilflyttet befolkning, som pendlede til disse dele af metropolen.

En proces, som, artiklen påviser, siden forstærkedes som følge af de større beskæftigelsesmuligheder og højere indkomster i hovedstadsmetropolens centrale dele. Både under den sidste efterkrigstids krise og stagnation og med den vækst, som i årtierne omkring årtusindeskiftet, ganske vist ujævnt, slog igennem i de forskellige andre dele af metropolen.

Hertil kom de i pendlersatellitbyerne forsat lavere indkomster og mindre priser på parcelhuse, der samtidig ydede en stærk tilskyndelse til at tilflytte eller bibeholde boligen i pendlersatellitbyen og pendle til metropolens centrale dele. Stærkt understøttet af periodens udbygning af de vej- og kollektivtrafikal forbindelser. I form af en forlængelse af hovedstadsmetropolens radiale motorveje uden for købstadsringen, udbygning af sidebanedriften i det nordligste Nordsjælland og indsættelse af regionaltoget på Nordvest- og Vestbanen vest og sydvest for Roskilde.

### **Pendlersatellitbyernes karakter**

Kan artiklen påvise en sammenhæng mellem erhvervsudvikling – og sammensætning i pendlersatellitbyerne og deres rurale forgængerbyer og udpendlingen herfra i 60'erne, den sidste efterkrigstid og tiårene omkring årtusindeskiftet, er det ikke udtryk for, at disse byer i perioden blev erhvervsudtømte. Som følge af pendlersatellitbyernes større både tilflytning og tilvækst i folketallet, der fulgte med periodens udpendling, øgedes således ikke bare byernes beskatningsgrundlag, men også deres antal af beskæftigede særlig indenfor for handel og tjenesteydende erhverv og i nogen grad byggeri-transport.

Herved modvirkedes det beskæftigelsestab, der fulgte af landbrugets strukturomlægninger i den første efterkrigstid og ramte de rurale forgængerbyer og de efterfølgende pendlersatellitbyer. På samme tid, som disse byer i 60'erne og videre frem tillige blev kendetegnet af investeringer i først industri og siden i transport-, lager- og logistikvirksomhed og visse former for serviceproduktion.

En følge af de lavere grundpriser og lønninger, som pendlersatellitbyerne kunne tilbyde, og den samtidige opfyldning af i de indre forstæder, men også parallelt med tilsvarende erhvervslokalisering i de ydre forstadsbånd og i købstadsringen. Medvirkende til, at pendlersatellitbyernes beliggenhedskommuner i perioden fik en større tilvækst i antal beskæftigede end de øvrige dele af hovedstadsmetropolen, men også at disse udover arbejdskraftpendling tillige integreredes i metropolen i henseende til interaktion med realkapital og varer med dens øvrige funktionelt forskelligartede byenheder.

Samlet en erhvervs- og befolkningsmæssig tilvækst, som, artiklen påviser, førte til, at pendlersatellitbyerne fik en betydelig bebyggelsesmæssig spredning i form af store yderdistrikter, der, med overvejede med parcelhuse, tæt-lavt boligbyggeri og industrikvarter, lagde sig uden om de

ældre bykvarterer og yderdistrikter i de stations-, landevejs- og fiskeribyer, som pendlersatellitbyerne var udsprunget af. På samme tid, som forretningshovedgaderne i disse tidligere byers ældre bykvarterer forlængedes med nye butikker, liberale erhverv og supermarkeder, eller der bagved og integreret med de nævnte hovedgader dannedes nye centre med samme virksomheder.

I modsætning til centralbyen, det indre koncentriske forstadslag og de ældre dele af købstadsringen, men i lighed med sidstnævntes nye bydele og forstadsbåndene, dokumenterer artiklen tillige, at pendlersatellitbyernes spredning og fordeling af bebyggelsesarter blev regionalt rammesat af efterkrigstidens egns- og regionsplanlægning. Med velfærdsstatens højprioritering af bevaring af og almen rekreativ adgang til og ophold i de natur- og kulturhistorisk værdifulde landskaber i hovedstadsmetropolens åbne opland, blev det et regionalt plansigte at begrænse bebyggelsen af dette mest muligt.

Både ved først at inddæmme og siden forbyde spredning af sommerhusbyer ved kysterne, sideløbende at frede eller offentligt at opkøbe betydelige naturområder og endelig at udlægge meget omfattende yderzoner i det åbne land, der hindrede bebyggelse af dette og størsteparten af dets landsbyer. I denne planstrategi indgik mindre zoneudlæg for bebyggelse i de 14 største pendlersatellitbyer og de større blandt disse og udlæg af små bebyggelseszoner rundt om større oprindelige kirkesognelandsbyer. Herudover sikrede den regionale fysiske planlægning en fordeling af bebyggelsesarterne, således at pendlersatellitbyer fik den ovennævnte lave og åbne bebyggelseskarakter.

Selv om den skævvridning af hovedstadsmetropolens regionale balance som en byregion ikke slog så kraftigt igennem i dens yderområder, som det efter opløsningen af Hovedstadsrådet og dest samlede regionsplanlægning i 1990 blev tilfældet i forhold til centralbyen og de indre forstæder, afdækker artiklen endelig, at metropolens ydre amtskommuner i årtierne omkring årtusindeskiftet gav forskellige udviklingsrammer for disses pendlersatellitbyer. Mens Roskilde Amtskommune i det store hele fastholdt de eksisterende, men endnu udbyggede del af byernes byzoner til nybyggeri, udlagde Frederiksborg Amtskommune til dette formål flere nye sådanne zoner og var samtidig langt mere tilbøjelig til at give dele af sommerhusbydelene i pendlersatellitbyerne byzonestatus.

En følge af Frederiksborg Amtskommunes bestræbelser for at give pendlersatellitbyer større konkurrencekraft overfor hinanden og resten af hovedstadsmetropolen. Med det resultat, at byspredningen i det åbne land blev større i denne amtskommunes område end i Roskilde Amtskommune.

### **Forskningsposition**

Idet udpendling og dennes betydning for omdannelse af ældre rurale bydannelser til pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolen og den danske provins store byer i efterkrigstiden og tiårene omkring årtusindeskiftet ikke har været behandlet i den byhistoriske forskning, bidrager først den tidligere nævnte Haslev-undersøgelse og siden denne artikel med et nyt aspekt i denne forskning.

Som det er blevet anført i den også tidligere nævnte artikel, hvor resultatet af Haslev-undersøgelsen blev publiceret, har andre fagområder til gengæld bidraget til forskning i pendling.<sup>101</sup> I forhold til denne, understøtter artiklen, at forskelle i beskæftigelses- og indkomstmuligheder mellem byer/områder bliver en af de drivende kræfter i udpendling. I artiklens konkrete analyse, en følge af

det større og mere specialiserede udbud af arbejdsfunktioner og det højere indkomstniveau, som centralbyen, forstæderne og købstadsringen i perioden kunne tilbyde i forhold til pendlersatellitbyerne.

Artiklen har som pendlingens forskningslitteratur desuden påvist, at prisniveauet på parcelhuse falder med afstanden fra større byer. I artiklens konkrete analyse med afstanden til pendlersatellitbyerne fra hovedstadsmetropolens centrale dele. En faktor, som denne litteratur tillægger afgørende betydning, da der her argumenteres for, at den billigere boligs lokalisering er blevet en mere permanent faktor end arbejdspladsens. Som konsekvens af periodens mindre tilbøjelighed til flytning i forhold til arbejdssted, som følge af hyppigere jobskifte og kvindernes samtidige stadig større erhvervebeskæftigelse, og dermed det forhold at begge forsørgere i samme husstand som oftest har geografisk forskellige arbejdssteder.

Samme forskningslitteratur har samtidig påpeget, at der bag pendling ligger et behov for at opnå en bolig med mere lys og luft og lettere adgang til fredelige landlige omgivelser. En kompensation for u hensigtsmæssighederne ved helårsboligen i hovedstadsmetropolens centrale dele, som artiklen påviser ud fra en langt mindre bebyggelsestæthed i pendlersatellitbykommunerne og deres placering i eller tæt ved nogle af de mest natur- og kulturhistorisk værdifulde landskaber i metropolens åbne land.

Artiklen har endvidere dokumenteret, at pendlersatellitbykommunernes upendlerne i forhold til kommunernes øvrige bosiddende og i disse beskæftigede i 1990 udgjorde et befolkningssegment med højere indkomster og arbejdsmarkedsmæssige kvalifikation. Idet centralbyen, forstæderne og købstadsringen i højere grad tiltrak de kompetencer, som særligt alle lag af funktionærgruppen og i nogen grad faglærte arbejdere repræsenterede, mens arbejderbefolkningen i højere grad søgte og fandt beskæftigelse i pendlersatellitbykommunen.

Hermed understøtter artiklen tillige de resultater, der i den henseende er nået i den foreliggende forskningslitteratur om pendling. Denne har således påvist en sammenhængen mellem større og længere pendling og byregionernes stadig større vækst og mere differentierede, men også kompetencekrævende arbejdsudbud.

I et bredere historisk perspektiv har forskningslitteraturen endelig dokumenteret, at pendlingen i tid har haft 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.

En sammenhæng mellem gennemsnitlig pendletid-, hastighed- og afstand, som artiklen end ikke kan genkende i forhold til den korte pendlingsafstand fra pendlersatellitbykommunerne til nærmeste by i købstadsringen efter årtusindeskiftet. Selv om denne korte pendling i begyndelsen af perioden var ganske omfattede i volumen, særlig i Frederiksborg Amtskommunes tilfælde, påviser artiklen, at den her og i Roskilde Amtskommune fik en markant faldende andel af den samlede upendling i den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet.

Pendlingen spredte sig således i perioden over stadig større dele af de centrale dele af hovedstadsmetropolen og kunne ikke gennemføres indenfor den gennemsnitlige pendletid- og



hastighed, som den nævnte forskningslitteratur opererer med. Den stadig mere udbredte privatbilisme, den voldsomme op- og udbygning af motor-, hoved- og landevejssystemet og opgradering af regional- og lokaltogstrafikken, ses da også i artiklen for stærkt medvirkende til periodens forøgede pendling over større afstande end, den i forskningslitteraturen opstillede gennemsnitlige pendlingstid- og hastighed gav mulighed for.

Spørgsmålet er så, om pendlingen i den sidste efterkrigstid og tiårene omkring årtusindeskiftet blev så geografisk vidtrækkende, at den ekspanderende hovedstadsmetropol gav anledning til dannelse af pendlersatellitbyer udenfor dens område. Haslev-undersøgelsen indikerer det, men spørgsmålet er, om denne bys pendling er repræsentativ for, hvordan og hvorvidt metropolen påvirkede pendlingsmønstret længere ude i Østdanmark. Spørgsmålet er relevant, da det i 2015 oprettede tværkommunale samarbejdsorgan Greater Copenhagen betragter hele Østdanmark, Skåne og Halland som en metropolregion.<sup>102</sup>

# **APPENDIX**

## **APPENDIX I**

### **Statistikdel: De 14 pendlersatellitbykommuner**

Tabel 22. Udpendlingsprocent- og volumen (Index: 100=1970), hovedstadsmetropolen, 1970-2006<sup>103</sup>

	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	28,7 (100)	35,8 (103)	42,7 (108)	45,2 (135)	45,5 (138)
Forstæder	63,3 (100)	70,0 (125)	67,2 (126)	70,6 (125)	72,3 (126)
Købstadsring	28,7 (100)	36,1 (140)	51,2 (183)	51,8 (210)	52,9 (243)
Pendlersatellitbyer	46,2 (100)	50,7 (191)	59,4 (275)	64,4 (280)	67,4 (296)
<b>Kommuner</b>					
Græsted-Gilleleje	38,6 (100)	48,8 (189)	55,7 (252)	56,9 (295)	57,1 (295)
Helsingø	38,4 (100)	49,2 (193)	57,7 (259)	59,1 (274)	59,1 (273)
Hundested	31,6 (100)	44,6 (189)	51,3 (246)	55,4 (275)	56,4 (292)
Jægerspris	40,6 (100)	49,1 (152)	58,1 (210)	63,7 (253)	64,6 (252)
Skibby	34,5 (100)	43,3 (163)	54,6 (237)	59,4 (282)	63,4 (315)
Skævinge	48,6 (100)	58,6 (165)	67,7 (206)	71,2 (269)	73,5 (256)
Slangerup	53,4 (100)	57,1 (179)	65,7 (240)	69,3 (274)	71,5 (272)
Bramsnæs	42,5 (100)	59,8 (259)	69,3 (369)	73,1 (462)	72,6 (415)
Gundsø	60,8 (100)	67,9 (228)	73,4 (330)	75,1 (367)	74,7 (373)
Hvalsø	43,6 (100)	62,5 (216)	71,8 (292)	73,1 (304)	73,9 (312)
Lejre	55,4 (100)	65,8 (173)	70,1 (211)	75,5 (220)	75,7 (219)
Ramsø	52,2 (100)	62,6 (205)	69,1 (256)	73,2 (272)	74,2 (265)
Skovbo	39,8 (100)	61,3 (280)	64,5 (374)	69,1 (407)	70,8 (437)
Vallø	45,4 (100)	54,7 (157)	63,5 (215)	70,2 (260)	70,2 (250)

Anm.: Udpendlingsprocent angives i hver rækkes første linje. Denne forstås som: En kommunes udpendlendes procentvise andel af kommunens beskæftigede og bosiddende befolkning. I parentes i hver rækkes anden linje: Indextal for udpendingens volumen og udvikling. I 2010 og 2020 udpendlede alene henholdsvis 3,2 og 3,3 procent fra hovedstadsmetropolen til det øvrige. Østdanmark.



Tabel 23. Indpendlingsprocent- og volumen (Index: 100=1970) hovedstadsmetropolen, 1970-2020<sup>104</sup>

	1970	1980	1990	2000	2006
Centralbyen	45,9 (100)	52,7 (102)	52,4 (102)	51,9 (92)	51,3 (95)
Forstæder	53,7 (100)	59,3 (134)	68,2 (174)	72,1 (193)	75,3 (203)
Købstadsring	23,4 (100)	34,4 (177)	41,5 (224)	48,8 (273)	50,1 (314)
Pendlersatellitbyer	20,4 (100)	31,9 (234)	33,3 (289)	42,0 (503)	45,5 (520)
<b>Kommuner</b>					
Græsted-Gilleleje	11,5 (100)	18,6 (215)	22,9 (285)	29,9 (459)	31,8 (497)
Helsingø	17,7 (100)	22,2 (167)	27,9 (212)	33,0 (270)	38,2 (340)
Hundested	6,8 (100)	14,2 (250)	19,5 (359)	28,8 (586)	28,6 (578)
Jægerspris	17,2 (100)	23,0 (151)	37,2 (294)	37,8 (289)	40,8 (312)
Skibby	16,4 (100)	26,3 (211)	32,0 (258)	38,7 (338)	42,3 (369)
Skævinge	20,8 (100)	40,1 (291)	49,4 (347)	59,7 (474)	59,5 (292)
Slangerup	25,6 (100)	48,6 (281)	47,7 (384)	52,4 (401)	58,5 (508)
Bramsnæs	11,9 (100)	21,1 (256)	28,8 (361)	34,9 (461)	39,4 (556)
Gundsø	19,6 (100)	31,1 (311)	33,2 (381)	41,2 (542)	44,8 (653)
Hvalsø	24,6 (100)	33,3 (154)	33,5 (136)	44,2 (211)	45,9 (222)
Lejre	24,9 (100)	40,5 (230)	48,7 (319)	55,7 (338)	62,1 (421)
Ramsø	31,7 (100)	30,6 (130)	47,7 (244)	60,0 295	61,8 (351)
Skovbo	18,8 (100)	27,6 (204)	40,0 (389)	48,5 (488)	51,3 (544)
Vallø	17,7 (100)	28,2 (198)	36,2 (272)	42,6 (318)	49,5 (403)

Anm: Indpendlingsprocent angives i hver rækkes første linje. Denne forstås som: En kommunes indpendlendes procentvise andel af de i kommunen beskæftigede. I parentes i hver rækkes anden linje: Indextal for indpendlingens volumen og udvikling. I 2010 og 2020 indpendlede henholdsvis 10,4 og 10,9 procent fra det øvrige Østdanmark til hovedstadsmetropolen.

Tabel 24. Procentvis erhvervsfordeling af udpendlingen, hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, 1970-1990. Index: 100=1970<sup>105</sup>

Fra	Landbrug			Fremstillingsvirksomhed			Byggeri og transport			Handel m.v.			Tjenesteydelser		
	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990
Pendler-satellitbyer	100 <i>1,6</i>	167 <i>1,3</i>	136 <i>0,8</i>	100 <i>33,6</i>	136 <i>22,0</i>	162 <i>19,4</i>	100 <i>23,9</i>	149 <i>17,3</i>	196 <i>16,9</i>	100 <i>14,9</i>	245 <i>17,6</i>	347 <i>18,5</i>	100 <i>26,0</i>	333 <i>41,8</i>	480 <i>44,4</i>
Kommuner med pendlersatellitbyer															
Græsted-G	100 <i>1,8</i>	148 <i>1,3</i>	151 <i>1,0</i>	100 <i>31,3</i>	129 <i>20,1</i>	160 <i>18,5</i>	100 <i>25,7</i>	151 <i>19,1</i>	191 <i>18,1</i>	100 <i>16,6</i>	236 <i>19,6</i>	311 <i>19,0</i>	100 <i>24,8</i>	321 <i>41,8</i>	475 <i>43,4</i>
Helsingø	100 <i>1,5</i>	178 <i>1,3</i>	259 <i>1,4</i>	100 <i>30,3</i>	143 <i>20,5</i>	167 <i>18,3</i>	100 <i>19,9</i>	169 <i>15,9</i>	216 <i>15,5</i>	100 <i>16,6</i>	239 <i>18,7</i>	289 <i>22,6</i>	100 <i>31,7</i>	287 <i>43,6</i>	409 <i>42,2</i>
Hundested	100 <i>1,8</i>	111 <i>1,1</i>	94 <i>0,7</i>	100 <i>47,9</i>	159 <i>39,7</i>	179 <i>33,0</i>	100 <i>20,3</i>	156 <i>16,6</i>	194 <i>15,2</i>	100 <i>11,0</i>	222 <i>12,6</i>	323 <i>13,6</i>	100 <i>19,0</i>	330 <i>30,0</i>	489 <i>37,5</i>
Jægerspris	100 <i>0,9</i>	190 <i>1,7</i>	110 <i>0,5</i>	100 <i>38,2</i>	106 <i>24,8</i>	84 <i>15,4</i>	100 <i>26,5</i>	112 <i>18,1</i>	149 <i>19,0</i>	100 <i>14,5</i>	211 <i>18,6</i>	264 <i>18,3</i>	100 <i>19,9</i>	307 <i>36,8</i>	491 <i>46,8</i>
Skibby	100 <i>1,9</i>	100 <i>1,1</i>	169 <i>1,2</i>	100 <i>36,2</i>	140 <i>28,9</i>	158 <i>24,5</i>	100 <i>30,8</i>	108 <i>19,1</i>	172 <i>20,1</i>	100 <i>14,0</i>	225 <i>17,5</i>	274 <i>14,7</i>	100 <i>17,1</i>	337 <i>33,4</i>	598 <i>39,5</i>
Skævinge	100 <i>1,8</i>	250 <i>1,8</i>	291 <i>1,7</i>	100 <i>35,2</i>	111 <i>22,3</i>	118 <i>18,9</i>	100 <i>19,5</i>	141 <i>15,7</i>	189 <i>16,8</i>	100 <i>17,4</i>	212 <i>21,0</i>	256 <i>20,2</i>	100 <i>26,3</i>	259 <i>39,2</i>	351 <i>42,4</i>
Slangerup	100 <i>2,9</i>	156 <i>1,7</i>	126 <i>1,1</i>	100 <i>29,1</i>	165 <i>23,4</i>	198 <i>21,5</i>	100 <i>24,9</i>	138 <i>16,8</i>	170 <i>15,9</i>	100 <i>14,7</i>	267 <i>19,1</i>	324 <i>17,7</i>	100 <i>28,4</i>	275 <i>39,0</i>	403 <i>43,8</i>
Bramsø	100 <i>2,1</i>	94 <i>0,7</i>	141 <i>0,7</i>	100 <i>33,0</i>	165 <i>18,6</i>	231 <i>18,4</i>	100 <i>30,2</i>	184 <i>19,1</i>	260 <i>18,9</i>	100 <i>16,0</i>	359 <i>19,7</i>	474 <i>18,5</i>	100 <i>18,7</i>	652 <i>43,1</i>	969 <i>43,5</i>
Gundsø	100 <i>1,0</i>	159 <i>0,7</i>	106 <i>0,3</i>	100 <i>31,9</i>	157 <i>20,6</i>	203 <i>18,0</i>	100 <i>17,8</i>	180 <i>13,1</i>	287 <i>14,3</i>	100 <i>14,1</i>	385 <i>22,3</i>	545 <i>21,6</i>	100 <i>35,2</i>	296 <i>43,3</i>	456 <i>45,8</i>
Hvalsø	100 <i>1,6</i>	206 <i>1,4</i>	212 <i>1,1</i>	100 <i>30,2</i>	125 <i>17,9</i>	168 <i>16,6</i>	100 <i>32,3</i>	124 <i>17,7</i>	167 <i>17,6</i>	100 <i>13,6</i>	302 <i>18,3</i>	369 <i>16,5</i>	100 <i>22,3</i>	453 <i>44,7</i>	661 <i>48,2</i>
Lejre	100 <i>1,4</i>	169 <i>1,2</i>	96 <i>0,6</i>	100 <i>27,1</i>	109 <i>15,9</i>	130 <i>15,5</i>	100 <i>22,0</i>	118 <i>13,9</i>	147 <i>14,2</i>	100 <i>13,5</i>	237 <i>17,1</i>	302 <i>18,0</i>	100 <i>36,0</i>	270 <i>51,9</i>	328 <i>51,7</i>
Ramsø	100 <i>2,2</i>	91 <i>0,9</i>	84 <i>0,7</i>	100 <i>28,5</i>	128 <i>18,0</i>	158 <i>17,8</i>	100 <i>27,0</i>	135 <i>18,1</i>	156 <i>16,6</i>	100 <i>14,8</i>	261 <i>19,2</i>	322 <i>19,0</i>	100 <i>27,5</i>	350 <i>43,8</i>	457 <i>45,9</i>
Skovbo	100 <i>2,9</i>	186 <i>1,7</i>	165 <i>1,2</i>	100 <i>34,0</i>	193 <i>20,8</i>	240 <i>20,5</i>	100 <i>27,9</i>	209 <i>18,4</i>	319 <i>18,1</i>	100 <i>13,3</i>	490 <i>20,5</i>	580 <i>19,4</i>	100 <i>21,0</i>	573 <i>38,6</i>	760 <i>40,8</i>
Vallø	100 <i>1,3</i>	121 <i>0,9</i>	131 <i>0,8</i>	100 <i>39,1</i>	109 <i>25,5</i>	133 <i>18,6</i>	100 <i>19,2</i>	157 <i>18,1</i>	210 <i>17,5</i>	100 <i>15,6</i>	222 <i>20,7</i>	288 <i>19,7</i>	100 <i>24,8</i>	321 <i>34,8</i>	488 <i>43,4</i>

Anm.: Indextal indgår i første linje i hver række. Med kursiv angives i anden linje i hver af rækkerne de udpendlendes procentvise fordeling på erhverv.

Tabel 25. Procentvis erhvervsfordeling af udpendlingen, hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, 1993-2006, Index: 100=1993<sup>106</sup>

Fra	Landbrug		Fremstillings- virksomhed		Byggeri og transport		Handel m.v.		Tjenesteydelser	
	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006
Pendler satellitbyer	100 <i>1,2</i>	88 <i>0,9</i>	100 <i>19,0</i>	88 <i>14,3</i>	100 <i>16,3</i>	107 <i>15,2</i>	100 <i>16,8</i>	130 <i>19,1</i>	100 <i>46,7</i>	125 <i>50,5</i>
Kommuner med pendlersatellitbyer										
Græsted-G	100 <i>1,5</i>	75 <i>0,8</i>	100 <i>19,1</i>	94 <i>13,4</i>	100 <i>18,0</i>	115 <i>15,4</i>	100 <i>18,6</i>	181 <i>18,1</i>	100 <i>42,8</i>	132 <i>52,3</i>
Helsingø	100 <i>0,9</i>	75 <i>0,5</i>	100 <i>18,2</i>	89 <i>13,4</i>	100 <i>16,7</i>	102 <i>14,0</i>	100 <i>18,4</i>	157 <i>18,0</i>	100 <i>45,8</i>	117 <i>54,1</i>
Hundested	100 <i>1,2</i>	78 <i>0,8</i>	100 <i>28,3</i>	85 <i>19,6</i>	100 <i>15,8</i>	125 <i>16,1</i>	100 <i>13,5</i>	136 <i>15,4</i>	100 <i>41,2</i>	143 <i>47,8</i>
Jægerspris	100 <i>0,9</i>	136 <i>0,9</i>	100 <i>21,5</i>	76 <i>14,7</i>	100 <i>15,9</i>	110 <i>15,6</i>	100 <i>17,7</i>	120 <i>19,0</i>	100 <i>44,0</i>	126 <i>50,0</i>
Skibby	100 <i>2,1</i>	95 <i>1,6</i>	100 <i>19,4</i>	101 <i>14,9</i>	100 <i>16,9</i>	127 <i>18,1</i>	100 <i>15,7</i>	165 <i>19,9</i>	100 <i>45,9</i>	134 <i>45,5</i>
Skævinge	100 <i>2,0</i>	85 <i>1,4</i>	100 <i>15,9</i>	98 <i>12,8</i>	100 <i>16,0</i>	119 <i>16,6</i>	100 <i>21,2</i>	118 <i>15,7</i>	100 <i>44,9</i>	134 <i>53,5</i>
Slangerup	100 <i>1,4</i>	91 <i>1,1</i>	100 <i>18,5</i>	96 <i>15,3</i>	100 <i>14,1</i>	106 <i>13,0</i>	100 <i>19,3</i>	120 <i>20,1</i>	100 <i>46,7</i>	125 <i>50,5</i>
Bramsnæs	100 <i>0,6</i>	107 <i>0,8</i>	100 <i>15,9</i>	70 <i>10,3</i>	100 <i>18,1</i>	109 <i>18,0</i>	100 <i>20,0</i>	112 <i>20,9</i>	100 <i>45,4</i>	116 <i>50,0</i>
Gundsø	100 <i>0,7</i>	90 <i>0,6</i>	100 <i>16,6</i>	91 <i>13,6</i>	100 <i>13,0</i>	115 <i>13,5</i>	100 <i>22,2</i>	107 <i>21,6</i>	100 <i>47,5</i>	119 <i>50,7</i>
Hvalsø	100 <i>1,2</i>	92 <i>1,1</i>	100 <i>15,4</i>	79 <i>11,3</i>	100 <i>16,3</i>	101 <i>15,3</i>	100 <i>16,7</i>	110 <i>17,2</i>	100 <i>50,4</i>	117 <i>50,7</i>
Lejre	100 <i>0,9</i>	82 <i>0,7</i>	100 <i>14,4</i>	73 <i>10,1</i>	100 <i>13,1</i>	98 <i>12,5</i>	100 <i>18,9</i>	92 <i>16,7</i>	100 <i>52,7</i>	118 <i>60,0</i>
Ramsø	100 <i>0,9</i>	123 <i>1,0</i>	100 <i>17,4</i>	76 <i>12,6</i>	100 <i>15,9</i>	102 <i>15,3</i>	100 <i>19,0</i>	106 <i>15,3</i>	100 <i>46,9</i>	117 <i>55,8</i>
Skovbo	100 <i>1,4</i>	76 <i>1,0</i>	100 <i>19,5</i>	82 <i>14,2</i>	100 <i>18,6</i>	107 <i>16,4</i>	100 <i>19,2</i>	121 <i>20,4</i>	100 <i>41,3</i>	129 <i>48,0</i>
Vallø	100 <i>1,4</i>	94 <i>1,2</i>	100 <i>20,9</i>	70 <i>13,1</i>	100 <i>17,8</i>	110 <i>17,3</i>	100 <i>20,5</i>	115 <i>21,2</i>	100 <i>39,4</i>	132 <i>47,2</i>

Anm.: Anm.: Indextal indgår i første linje i hver række. Med kursiv angives i anden linje i hver af rækkerne de udpendlendes procentvise fordeling på erhverv.

Tabel 26. Procentvis erhvervsfordeling af indpendlingen, hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, 1970-1990. Index: 100=1970<sup>107</sup>

	Landbrug			Fremstillingsvirksomhed			Byggeri og transport			Handel m.v.			Tjenesteydelser		
	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990
Pendler satellitbyer	100 8,4	268 5,1	210 3,9	100 29,3	160 24,0	220 23,5	100 30,5	121 18,9	158 17,6	100 6,4	520 17,0	771 18,0	100 25,4	270 35,4	401 37,0
Kommuner med pendlersatellitbyer															
Græsted-Gilleleje	100 4,4	194 3,9	247 3,8	100 15,4	227 15,7	206 10,9	100 45,3	98 19,9	81 14,2	100 6,1	596 16,2	742 15,5	100	324	537
Helsinge	100 2,1	237 2,9	163 1,6	100 29,2	124 22,1	152 21,9	100 36,2	102 22,1	82 21,8	100 9,8	381 22,1	536 26,9	100 22,7	241 30,8	319 27,8
Hundested	100 16,2	83 5,1	31 1,9	100 21,1	330 26,5	466 26,3	100 33,8	130 23,6	237 21,4	100 8,5	708 22,7	733 16,6	100 20,4	282 22,1	617 17,7
Jægerspris	100 2,9	240 4,4	180 1,7	100 28,6	184 33,3	228 20,9	100 37,4	57 13,5	109 22,8	100 3,9	600 15,2	657 8,4	100 27,2	202 33,6	529 46,2
Skibby	100 2,6	285 3,5	283 1,7	100 24,3	91 10,4	110 10,3	100 43,4	159 32,2	278 40,7	100 11,6	364 22,8	467 20,8	100 29,3	180 31,1	479 26,5
Skævinge	100 6,5	210 5,0	147 2,9	100 51,8	252 47,8	286 45,1	100 30,0	172 18,9	178 15,9	100 5,5	418 20,1	581 9,6	100 6,2	900 8,5	1422 26,5
Slangerup	100 14,1	94 6,8	25 1,3	100 32,1	217 36,2	223 27,5	100 16,0	164 13,6	216 13,2	100 4,3	361 8,1	1534 25,4	100 33,5	143 35,3	183 32,6
Bramsø	100 5,0	228 3,6	143 1,7	100 35,5	126 14,8	208 17,2	100 31,2	245 24,3	286 21,5	100 8,5	816 22,2	1075 22,1	100 19,8	460 35,1	785 37,5
Gundsø	100 4,8	246 3,7	353 4,4	100 22,5	85 6,1	155 9,3	100 46,9	130 19,3	228 17,5	100 7,4	780 18,4	1260 24,2	100 18,4	872 52,5	703 44,8
Hvalsø	100 2,1	233 3,2	244 3,7	100 18,3	97 11,6	71 7,8	100 22,7	79 11,5	96 15,9	100 7,7	184 9,2	312 17,5	100 49,2	203 56,2	147 55,1
Lejre	100 5,4	158 3,5	150 2,4	100 22,4	193 17,9	358 23,9	100 47,6	65 12,7	135 19,2	100 4,7	1723 33,5	158 22,2	100 19,9	378 32,4	526 32,3
Ramsø	100 1,6	430 5,4	470 3,0	100 34,5	122 32,8	188 26,4	100 24,5	102 19,5	114 11,3	100 4,6	469 17,1	548 10,4	100 34,8	92 31,9	345 48,9
Skovbo	100 3,9	372 6,9	500 4,9	100 43,9	104 28,2	306 35,8	100 34,1	99 16,2	164 14,1	100 5,8	366 10,3	1044 15,3	100 12,6	650 33,4	1024 32,6
Vallø	100 4,1	362 7,5	493 7,0	100 46,4	110 25,1	159 26,8	100 29,9	174 25,9	194 21,2	100 6,3	464 14,7	656 15,2	100 13,3	402 26,8	613 29,8

Anm.: Indextal indgår i første linje i hver række. Med kursiv angives i anden linje i hver af rækkerne de indpendlendes ocentvise fordeling på erhverv.

Tabel 27. Procentvis erhvervsfordeling af indpendlingen, hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, 1993-2006, Index: 100=1993<sup>108</sup>

Til	Landbrug		Fremstillings- virksomhed		Byggeri og transport		Handel m.v.		Tjenesteydelser	
	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006
Pendler satellitbyer	100	244	100	110	100	175	100	145	100	126
	<i>3,1</i>	<i>3,8</i>	<i>22,1</i>	<i>18,2</i>	<i>14,1</i>	<i>18,6</i>	<i>15,0</i>	<i>16,3</i>	<i>45,7</i>	<i>43,1</i>
Kommuner med pendlersatellitbyer										
Græsted-G	100	155	100	110	100	243	100	158	100	169
	<i>4,9</i>	<i>4,4</i>	<i>13,5</i>	<i>8,9</i>	<i>14,6</i>	<i>21,4</i>	<i>21,9</i>	<i>24,5</i>	<i>45,6</i>	<i>40,8</i>
Helsingø	100	212	100	108	100	104	100	203	100	177
	<i>1,7</i>	<i>2,1</i>	<i>31,2</i>	<i>22,6</i>	<i>18,0</i>	<i>15,5</i>	<i>20,4</i>	<i>19,9</i>	<i>28,7</i>	<i>39,9</i>
Hundested	100	180	100	121	100	127	100	203	100	171
	<i>1,6</i>	<i>2,1</i>	<i>31,7</i>	<i>22,5</i>	<i>18,2</i>	<i>15,5</i>	<i>16,4</i>	<i>19,9</i>	<i>26,1</i>	<i>40,0</i>
Jægerspris	100	64	100	70	100	152	100	125	100	99
	<i>2,4</i>	<i>1,5</i>	<i>13,0</i>	<i>8,8</i>	<i>12,9</i>	<i>19,0</i>	<i>7,8</i>	<i>19,0</i>	<i>63,1</i>	<i>51,7</i>
Skibby	100	418	100	51	100	144	100	199	100	203
	<i>1,7</i>	<i>4,5</i>	<i>17,7</i>	<i>6,2</i>	<i>30,3</i>	<i>22,0</i>	<i>12,9</i>	<i>16,2</i>	<i>37,4</i>	<i>51,1</i>
Skævinge	100	107	100	102	100	148	100	175	100	176
	<i>3,1</i>	<i>2,3</i>	<i>45,8</i>	<i>32,5</i>	<i>14,5</i>	<i>17,3</i>	<i>12,0</i>	<i>15,0</i>	<i>24,6</i>	<i>32,9</i>
Slangerup	100	137	100	64	100	195	100	80	100	154
	<i>1,2</i>	<i>1,4</i>	<i>31,7</i>	<i>16,6</i>	<i>18,2</i>	<i>29,4</i>	<i>16,1</i>	<i>10,5</i>	<i>32,8</i>	<i>42,0</i>
Bramsnæs	100	538	100	65	100	166	100	119	100	199
	<i>2,2</i>	<i>7,4</i>	<i>14,6</i>	<i>5,8</i>	<i>19,3</i>	<i>19,5</i>	<i>21,4</i>	<i>15,4</i>	<i>42,5</i>	<i>51,1</i>
Gundsø	100	66	100	178	100	226	100	83	100	205
	<i>4,4</i>	<i>1,9</i>	<i>11,3</i>	<i>10,1</i>	<i>24,4</i>	<i>27,1</i>	<i>36,8</i>	<i>15,3</i>	<i>23,1</i>	<i>46,0</i>
Hvalsø	100	263	100	166	100	117	100	150	100	167
	<i>3,0</i>	<i>3,4</i>	<i>7,7</i>	<i>5,4</i>	<i>18,9</i>	<i>9,3</i>	<i>15,5</i>	<i>9,9</i>	<i>54,9</i>	<i>67,7</i>
Lejre	100	211	100	225	100	153	100	95	100	164
	<i>2,8</i>	<i>3,8</i>	<i>16,6</i>	<i>23,9</i>	<i>21,8</i>	<i>21,3</i>	<i>23,0</i>	<i>13,9</i>	<i>35,8</i>	<i>37,1</i>
Ramsø	100	161	100	196	100	229	100	217	100	135
	<i>3,6</i>	<i>3,4</i>	<i>18,6</i>	<i>21,8</i>	<i>10,8</i>	<i>14,9</i>	<i>12,5</i>	<i>16,2</i>	<i>54,5</i>	<i>43,7</i>
Skovbo	100	176	100	24	100	125	100	192	100	181
	<i>6,7</i>	<i>10,2</i>	<i>37,8</i>	<i>8,1</i>	<i>12,6</i>	<i>13,7</i>	<i>8,9</i>	<i>14,8</i>	<i>34,0</i>	<i>53,2</i>
Vallø	100	141	100	53	100	202	100	128	100	191
	<i>7,2</i>	<i>9,8</i>	<i>28,2</i>	<i>11,3</i>	<i>16,2</i>	<i>24,9</i>	<i>14,8</i>	<i>14,5</i>	<i>33,6</i>	<i>39,5</i>

Anm.: Indextal indgår i første linje i hver række. Med kursiv angives i anden linje i hver af rækkerne de indpendlendes ocentvise fordeling på erhverv.



Tabel 28. Den procentvise sociale sammensætning af bosiddende og beskæftigede i hovedstadsmetropolens enkelte dele, 1990.<sup>109</sup>

	Selvstændige	Funktionærer	Faglærte arbejdere	Ufaglærte arbejdere
	Bosiddende i:			
Centralbyen	6,7	63,9	9,5	19,9
Forstæder	8,4	63,2	11,2	17,2
Købstadsring	8,1	59,1	12,1	20,7
Pendlersatellitbyer	12,0	53,4	13,8	20,8
Total	8,1	62,0	11,0	18,9
	Bosiddende i kommuner med pendlersatellitbyer:			
Græsted-Gilleleje	12,9	50,9	13,1	23,1
Helsingø	12,3	55,5	12,5	19,7
Hundested	9,5	47,0	14,4	29,1
Jægerspris	7,2	49,6	15,6	27,6
Skibby	16,0	44,1	15,3	24,6
Skævinge	14,6	48,9	15,0	21,5
Slangerup	10,9	54,6	15,3	19,4
Bramsnæs	13,1	51,4	14,4	21,1
Gundsø	10,4	61,9	12,6	15,1
Hvalsø	9,4	57,6	12,5	20,5
Lejre	11,7	59,4	11,6	17,3
Ramsø	11,6	56,1	13,4	18,9
Skovbo	12,4	53,8	13,4	20,2
Vallø	15,9	48,6	12,8	22,7
	Beskæftiget i:			
Centralbyen	6,6	68,4	8,7	16,3
Forstæder	7,2	59,4	13,5	19,9
Købstadsring	8,2	56,4	12,6	22,8
Pendlersatellitbyer	20,1	40,8	12,6	26,5
Total	7,7	62,6	10,9	18,5
	Beskæftiget i kommuner med pendlersatellitbyer:			
Græsted-Gilleleje	21,3	43,4	10,1	25,2
Helsingø	19,6	42,5	12,4	25,5
Hundested	15,3	41,5	12,2	31,0
Jægerspris	14,3	43,6	15,6	26,5
Skibby	25,2	37,4	14,1	23,3
Skævinge	21,7	35,4	18,4	24,5
Slangerup	15,4	43,5	15,7	25,4
Bramsnæs	28,2	38,1	10,8	22,9
Gundsø	22,1	42,5	13,8	21,6
Hvalsø	21,7	39,9	8,2	30,2
Lejre	18,6	38,3	14,7	28,4
Ramsø	18,2	45,2	10,8	25,8
Skovbo	19,6	39,1	12,2	29,1
Vallø	25,8	32,9	10,2	31,1

Tabel 29. Den procentvise sociale pendlersammensætning, hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, 1990<sup>110</sup>

	Selvstændige	Funktionærer	Faglærte arbejdere	Ufaglærte arbejdere
Udpendling fra kommuner med pendlersatellitbyer:				
Græsted-Gilleleje	3,2	59,8	16,5	20,5
Helsingø	3,3	66,3	14,1	16,3
Hundested	1,7	53,7	17,4	27,2
Jægerspris	2,9	58,6	17,9	20,6
Skibby	1,7	54,2	19,1	25,0
Skævinge	2,5	60,0	17,3	20,2
Slangørup	3,0	64,7	17,1	15,2
Bramsnæs	2,5	59,8	18,0	19,7
Gundsø	3,2	69,3	14,8	12,7
Hvalsø	1,5	66,3	15,4	16,8
Lejre	2,9	70,1	12,7	14,3
Ramsø	2,3	66,0	14,8	16,9
Skovbo	2,6	64,0	16,6	16,8
Vallø	3,3	60,2	16,3	20,2
Total	2,8	63,4	15,9	17,9
Indpendling til kommuner med pendlersatellitbyer:				
Græsted-Gilleleje	6,1	58,9	15,4	19,8
Helsingø	5,1	49,2	18,0	27,7
Hundested	3,8	47,9	17,2	31,1
Jægerspris	1,9	54,6	20,9	22,6
Skibby	6,0	51,0	21,8	21,2
Skævinge	2,6	46,2	26,8	24,4
Slangørup	3,4	55,9	19,8	20,9
Bramsnæs	2,8	55,0	23,3	18,9
Gundsø	3,7	48,1	29,0	19,2
Hvalsø	4,4	51,3	15,2	29,1
Lejre	2,6	44,9	20,8	31,7
Ramsø	2,2	58,9	15,6	23,3
Skovbo	2,6	46,7	19,0	31,7
Vallø	4,2	43,5	17,3	35,0
Total	3,4	51,7	19,3	25,6

Tabel 30. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, hovedstadsmetropolen, 1930-2006<sup>11</sup>

	1930- 1940	1940- 1950	1950- 1960	1960- 1970	1970- 1980	1980- 1990	1990- 2000	2000- 2006
Største pendlersatellitby i kommuner med sådanne								
Gilleleje	0,7	1,65	1,45	4,53	1,61	2,46	1,24	1,10
Helsingø	0,17	1,06	1,06	4,88	4,56	0,61	0,42	1,87
Hundested	1,89	2,9	1,31	3,23	1,45	1,17	0,76	0,53
Jægerspris	-0,06	1,28	0,44	2,61	2,65	2,73	1,82	0,18
Skibby	0,00	1,58	1,20	3,48	3,17	0,69	0,57	2,33
Skævinge	1,42	2,39	1,45	1,93	1,85	0,43	0,95	2,33
Slangerup	0,21	0,20	1,42	6,39	6,73	0,05	0,95	2,50
Kirke Hyllinge	-0,21	-0,11	-0,49	1,83	9,93	1,33	0,81	1,05
Jyllinge	0,85	0,49	1,90	18,98	13,49	2,67	2,53	2,57
Hvalsø	0,41	0,71	1,10	2,46	5,89	0,54	0,53	1,52
Lejre	0,11	0,11	1,03	4,46	3,22	0,49	0,40	0,65
Viby	-2,26	0,66	0,68	6,12	6,65	0,69	0,93	0,71
Borup	0,51	0,61	0,01	3,71	3,47	0,94	0,95	2,06
Strøby Egede	-0,13	0,84	0,68	4,93	4,94	0,92	1,62	0,51
Total	0,27	1,33	0,68	4,38	4,25	1,29	1,10	1,41
Landsogne i kommuner med pendlersatellitbyer								
Gribskov	-0,07	0,67	0,46	5,97	1,65	1,39	0,83	-0,01
Halsnæs	1,09	3,56	3,71	4,02	1,60	1,04	1,53	0,51
Hillerød	-0,33	0,56	0,65	5,46	3,54	0,03	0,40	1,52
Frederikssund	-0,06	0,57	-0,04	2,78	0,87	1,59	1,29	1,04
Roskilde	-0,26	0,06	-0,01	6,61	4,74	0,36	0,55	0,24
Lejre	0,05	0,51	0,32	2,25	3,86	0,78	0,67	0,77
Køge	-0,22	-1,41	-0,17	5,48	5,48	0,11	0,23	1,94
Total	-0,02	0,71	0,60	3,97	2,73	0,89	0,81	0,62
Hele landet								
	0,82	1,13	1,13	0,76	0,43	0,02	0,37	0,24
Hovedstadsmetropolen								
Centralbyen	1,24	0,91	-0,52	-1,37	-1,52	-0,52	0,59	0,24
Forstæder	5,33	4,31	5,65	3,10	1,08	-0,29	0,49	0,18
Købstadsring	3,41	1,87	2,01	3,47	0,71	0,19	0,64	0,71
Pendlersatellitbyer	0,07	0,90	0,71	4,12	3,23	0,99	0,92	0,92
Total	1,69	1,63	1,17	0,96	-0,05	-0,31	0,58	0,25

Tabel 31. Beskæftigede i hovedstadsmetropolens enkelte dele, 1970-2006,  
Index: 100=1970/1993<sup>112</sup>

	1970	1980	1990	1993	2006
Centralbyen	100 53,4	101 45,2	89 39,2	100 37,4	109 38,1
Forstæder	100 33,3	143 39,9	164 45,3	100 46,3	105 45,6
Købstadsring	100 9,7	128 10,5	135 10,8	100 11,4	113 11,8
Pendlersatellitbyer	100 3,6	151 4,4	165 4,7	100 4,9	118 4,5
Total	100	119	121	100	108
Kommuner med pendlersatellitbyer					
Græsted-Gilleleje	100	148	159	100	124
Helsingø	100	146	145	100	111
Hundested	100	132	138	100	109
Jægerspris	100	130	158	100	97
Skibby	100	143	143	100	131
Skævinge	100	161	158	100	115
Slangerup	100	191	207	100	114
Bramsnæs	100	162	168	100	113
Gundsø	100	219	252	100	127
Hvalsø	100	123	108	100	118
Lejre	100	160	184	100	128
Ramsø	100	144	178	100	115
Skovbo	100	157	207	100	120
Vallø	100	136	144	100	112



Tabel 32. Beskæftigede i erhverv i hovedstadsmetropolens enkelte dele, 1970-1990. Index: 100=1970<sup>113</sup>

	Landbrug			Fremstillingsvirksomhed			Byggeri og transport			Handel m.v.			Tjenesteydelser		
	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990	1970	1980	1990
Centralbyen	100 3,1 0,1	89 3,5 0,1	68 3,8 0,1	100 48,8 26,4	56 40,3 14,9	35 30,0 11,2	100 48,2 14,5	102 45,5 14,8	84 36,3 13,7	100 62,9 22,6	80 42,2 18,4	61 33,9 15,5	100 57,9 36,0	147 49,1 52,2	154 43,3 59,5
Forstæder	100 37,6 2,3	81 38,9 1,3	55 37,4 0,8	100 38,5 33,9	80 43,8 18,4	83 52,2 17,1	100 37,4 18,2	116 40,1 14,7	146 49,0 16,1	100 26,8 15,5	198 44,4 21,4	217 51,2 20,4	100 30,3 30,1	209 36,7 44,2	248 40,0 45,6
Købstadsring	100 19,2 3,9	67 16,4 2,1	47 16,3 1,4	100 10,1 30,0	90 11,8 19,9	76 12,5 17,0	100 9,9 16,4	105 9,5 13,4	105 9,4 12,9	100 8,4 16,5	134 9,3 17,1	141 10,4 17,3	100 9,6 33,2	189 10,5 47,5	211 10,8 51,4
Pendlersatellitbyer	100 40,1 23,0	80 41,2 12,3	59 42,5 8,2	100 2,6 23,1	102 4,1 15,9	119 5,4 16,7	100 4,5 21,0	117 4,9 16,3	129 5,3 16,4	100 2,2 10,7	218 3,5 15,4	268 4,5 17,3	100 2,2 22,2	274 3,7 40,1	306 3,8 41,4
Total	100 100 2,0	81 100 1,3	55 100 0,9	100 100 29,4	68 100 16,8	61 100 14,8	100 100 16,1	109 100 14,6	111 100 14,8	100 100 19,2	120 100 19,2	115 100 18,0	100 100 33,3	173 100 48,1	187 100 51,5
Kommuner med pendlersatellitbyer															
Græsted-Gilleleje	100 19,9	77 10,2	60 7,5	100 15,9	114 12,3	101 10,1	100 27,5	99 18,5	103 16,9	100 12,0	207 16,8	246 17,6	100 24,7	251 41,1	307 47,9
Helsingør	100 17,8	67 7,9	45 5,2	100 20,4	98 13,7	114 15,7	100 23,2	101 15,9	90 14,1	100 15,9	197 20,1	253 25,5	100 22,8	253 42,5	238 39,4
Hundested	100 15,0	64 7,2	30 2,2	100 24,9	102 19,2	112 19,8	100 24,4	123 22,6	110 18,5	100 13,6	151 15,5	154 15,2	100 22,1	212 35,8	261 44,3
Jægerspris	100 18,8	75 10,8	58 6,9	100 28,4	105 22,8	108 19,5	100 20,3	88 13,8	144 18,6	100 7,0	209 11,4	182 8,2	100 25,5	211 41,1	290 46,8
Skibby	100 28,2	88 17,2	57 11,2	100 19,7	75 10,3	79 10,8	100 23,7	136 22,5	140 24,5	100 11,8	213 16,6	210 17,3	100 16,6	288 33,3	313 36,2
Skævinge	100 29,4	91 16,6	57 10,8	100 32,9	141 29,0	145 30,2	100 18,0	140 15,6	148 16,9	100 7,1	213 9,4	242 11,0	100 12,5	378 29,3	391 31,1
Slangerup	100 21,3	92 10,3	48 4,9	100 33,8	143 25,3	132 21,7	100 16,8	145 12,7	180 14,6	100 10,1	210 11,1	447 21,7	100 18,0	432 40,7	425 37,1
Bramsø	100 34,0	89 18,8	63 12,9	100 20,9	76 9,8	80 10,0	100 17,1	172 18,2	169 17,0	100 8,3	292 15,0	339 16,9	100 19,7	315 38,2	368 43,2
Gundsø	100 26,9	83 10,1	70 7,5	100 16,7	87 6,6	133 8,8	100 25,0	138 15,8	190 18,8	100 10,3	335 15,8	512 20,8	100 21,1	535 51,7	528 44,1
Hvalsø	100 17,9	66 9,5	48 7,8	100 21,6	50 8,7	40 7,9	100 14,7	103 12,4	99 13,5	100 11,0	136 12,1	163 16,4	100 34,8	203 57,4	169 54,3
Lejre	100 26,4	74 12,2	61 8,7	100 18,4	114 13,1	183 18,2	100 22,8	96 13,7	142 17,5	100 8,6	395 21,3	415 19,4	100 23,8	267 39,6	280 36,2
Ramsø	100 21,2	90 13,2	68 8,1	100 29,6	92 18,9	122 20,3	100 18,1	123 15,6	122 12,4	100 8,5	275 16,2	268 12,8	100 22,6	230 36,3	366 46,4
Skovbo	100 30,9	87 17,1	75 11,2	100 25,9	101 16,8	183 23,0	100 16,3	134 13,9	166 13,1	100 8,2	231 11,7	389 15,1	100 18,7	340 40,1	414 37,9
Vallø	100 30,0	85 18,7	68 14,0	100 24,5	87 15,7	107 18,1	100 17,8	128 16,7	138 17,0	100 9,3	212 14,7	228 14,9	100 18,4	252 34,2	284 36,0

Anm.: For hovedstadsmetropolens enkelte dele angives i hver celle først indextal, derefter erhvervets procentvise andel i hovedstadsmetropolen og til sidste erhvervets procentandel af beskæftigede i de angivne dele af metropolen. For kommuner med pendlersatellitbyer angives i første række indextal og i anden række erhvervets procentvise andel i de enkelte kommuner.

Tabel 33. Beskæftigede i erhverv i hovedstadsmetropolens enkelte dele, 1993-2006, Index: 100=1993<sup>114</sup>

	Landbrug		Fremstillings- virksomhed		Byggeri og transport		Handel m.v.		Tjenesteydelser	
	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006	1993	2006
Central- Byen	100 8,0 0,2	99 9,9 0,2	100 27,1 10,0	61 21,9 5,6	100 36,3 12,2	87 28,3 9,9	100 31,6 15,7	109 31,7 15,8	100 43,2 61,9	119 44,1 68,5
Forstæder	100 34,2 0,7	89 38,4 0,2	100 53,2 16,0	78 55,1 11,6	100 50,6 12,4	120 55,4 15,8	100 52,4 21,1	105 50,8 20,9	100 41,2 49,8	113 40,3 51,5
Købstads- ring	100 18,5 1,6	61 13,7 0,9	100 14,2 17,3	83 15,6 12,6	100 9,3 8,5	122 9,5 10,4	100 11,5 18,8	121 12,7 20,0	100 11,4 53,8	118 11,5 56,1
Pendler- satellitbyer	100 39,3 8,0	77 38,0 6,1	100 5,5 17,3	93 7,4 13,8	100 3,8 14,7	135 6,8 17,0	100 4,5 17,5	118 4,8 17,7	100 4,2 42,5	129 4,1 45,4
Kommuner med pendlersatellitbyer										
Græsted- Gilleleje	100 7,2	83 4,9	100 10,5	93 7,9	100 15,5	153 19,2	100 20,0	128 20,7	100 46,8	123 47,2
Helsingø	100 4,9	84 3,7	100 16,5	87 13,0	100 11,1	128 12,7	100 21,8	116 22,9	100 45,7	114 47,7
Hundested	100 3,8	61 2,1	100 20,2	91 16,9	100 16,5	104 15,6	100 16,6	125 19,1	100 43,1	115 46,3
Jægerspris	100 6,6	54 3,9	100 18,9	71 13,2	100 12,9	135 18,0	100 10,4	104 11,2	100 51,2	93 53,7
Skibby	100 10,1	68 5,2	100 14,8	48 5,4	100 21,9	101 12,8	100 13,8	107 14,9	100 39,4	143 53,7
Skævinge	100 10,4	56 5,0	100 29,7	96 24,8	100 14,5	138 17,4	100 13,4	139 16,1	100 32,0	135 36,7
Slangerup	100 4,6	107 4,2	100 24,2	60 12,6	100 17,5	157 24,0	100 16,6	137 19,9	100 32,0	122 35,5
Bramsnæs	100 11,5	67 6,8	100 9,0	65 5,1	100 14,8	127 16,8	100 18,6	102 16,9	100 46,1	137 53,4
Gundsø	100 6,5	85 4,4	100 7,8	138 8,4	100 15,6	157 19,3	100 23,7	92 17,0	100 51,5	144 50,9
Hvalsø	100 6,8	74 2,1	100 6,4	128 7,1	100 13,7	115 13,3	100 17,6	116 17,2	100 55,5	127 60,5
Lejre	100 8,3	71 5,1	100 13,8	163 19,4	100 17,4	129 19,4	100 19,3	90 15,4	100 41,2	119 36,8
Ramsø	100 7,3	82 5,2	100 21,3	96 17,8	100 11,0	157 15,2	100 13,1	146 16,5	100 47,3	114 45,3
Skovbo	100 12,9	74 8,0	100 24,6	119 24,3	100 11,9	116 11,5	100 11,9	124 12,9	100 38,7	160 43,3
Vallø	100 12,2	63 6,8	100 12,7	127 21,0	100 12,4	158 19,6	100 16,0	108 15,5	100 46,7	121 37,1

Anm.: For hovedstadsmetropolens enkelte dele angives i hver celle først indextal, derefter erhvervets procentvise andel i hovedstadsmetropolen og til sidste erhvervets procentandel af beskæftigede i de angivne dele af metropolen. For kommuner med pendlersatellitbyer angives i første række indextal og i anden række erhvervets procentvise andel i de enkelte kommuner.

Tabel 34. Gennemsnitlig skattepligtig indkomst, hovedstadsmetropolen.<sup>115</sup>

	1982	1988	1999	2002
Hovedstadsmetropolens hoveddele. Index: 1982=100				
Københavns Kommune (KK)	100	144	212	
Københavns Amtskommune (KA)	100	151	210	
Frederiksborg Amtskommune (FA)	100	156	230	
Roskilde Amtskommune (RA)	100	154	238	
Kommuner med pendlersatellitbyer (Index: 1982=100) og indkomstindex for disse i forhold til hovedstadsmetropolens hoveddele (Index=100)				
Samtlige	100	159	233	
	KK: 95	KK: 101	KK: 105	
	KA: 80	KA: 84	KA: 88	
	FA: 88	FA: 90	FA: 80	
	RA: 92	RA: 94	RA: 94	
Græsted-Gilleleje	100	153	230	
	KK: 93	KK: 99	KK: 102	
	KA: 78	KA: 79	KA: 85	
	FA: 86	FA: 84	FA: 86	
	RA: 89	RA: 89	RA: 90	
Helsingør	100	157	231	
	KK: 82	KK: 107	KK: 109	
	KA: 82	KA: 86	KA: 92	
	FA: 91	FA: 92	FA: 92	
	RA: 94	RA: 96	RA: 96	
Hundested	100	156	226	
	KK: 90	KK: 98	KK: 98	
	KA: 76	KA: 78	KA: 81	
	FA: 83	FA: 84	FA: 82	
	RA: 87	RA: 88	RA: 86	
Jægerspris	100	154	222	
	KK: 95	KK: 102	KK: 101	
	KA: 80	KA: 82	KA: 84	
	FA: 92	FA: 88	FA: 85	
	RA: 92	RA: 92	RA: 89	
Skibby	100	156	240	
	KK: 81	KK: 96	KK: 99	
	KA: 75	KA: 77	KA: 82	
	FA: 82	FA: 82	FA: 83	
	RA: 85	RA: 86	RA: 87	
Skævinge	100	169	189	
	KK: 89	KK: 101	KK: 102	
	KA: 75	KA: 83	KA: 85	
	FA: 82	FA: 88	FA: 86	
	RA: 86	RA: 93	RA: 90	
Slangerup	100	160	235	
	KK: 98	KK: 105	KK: 108	
	KA: 82	KA: 87	KA: 91	
	FA: 91	FA: 93	FA: 93	
	RA: 94	RA: 98	RA: 97	
Bramsnæs	100	157	233	
	KK: 95	KK: 102	KK: 114	
	KA: 80	KA: 93	KA: 98	
	FA: 88	FA: 100	FA: 100	
	RA: 92	RA: 102	RA: 103	
Gundsø	100	154	235	
	KK: 105	KK: 110	KK: 112	
	KA: 88	KA: 93	KA: 98	

	FA: 97 RA: 101	FA: 100 RA:102	FA: 100 RA: 103	
Hvalsø	100 KK: 100 KA: 84 FA: 92 RA: 96	154 KK: 101 KA: 85 FA: 91 RA: 95	229 KK: 104 KA: 90 FA: 92 RA: 96	
Lejre	100 KK: 101 KA: 87 FA: 96 RA:100	159 KK: 105 KA: 92 FA: 98 RA: 102	241 KK: 108 KA: 97 FA: 100 RA: 102	
Ramsø	100 KK: 100 KA: 85 FA: 93 RA: 97	160 KK: 105 KA: 90 FA: 96 RA: 99	230 KK: 107 KA: 92 FA: 94 RA: 98	
Skovbo	100 KK: 97 KA: 81 FA: 80 RA: 93	172 KK: 103 KA: 93 FA: 98 RA:101	233 KK: 105 KA: 89 FA: 91 RA:95	
Vallø	100 KK: 93 KA: 78 FA: 86 RA: 89	157 KK: 100 KA: 81 FA: 87 RA: 91	231 KK: 101 KA: 85 FA: 86 RA: 90	



Tabel 35. Gennemsnitlig salgspris for parcelhuse, hovedstadsmetropolen, 1973-2002<sup>116</sup>

	1973	1981	1990	2002
Hovedstadsmetropolens hoveddele. Index: 1973=100				
Københavns Kommune (KK)	100	195	219	662
Københavns Amtskommune (KA)	100	185	215	785
Frederiksborg Amtskommune (FA)	100	187	219	525
Roskilde Amtskommune (RA)	100	189	193	502
Kommuner med pendlersatellitbyer (Index: 1973=100) og prisindex for disse i forhold til hovedstadsmetropolens hoveddele (Index=100)				
Samtlige	100	166	189	435
	KK: 101	KK: 85	KK: 87	KK: 70
	KA: 84	KA: 76	KA: 72	KA: 68
	FA: 95	FA: 84	FA: 82	FA: 73
	RA: 101	RA: 88	RA: 99	RA: 87
Græsted-Gilleleje	100	195	214	277
	KK: 89	KK: 89	KK: 88	KK: 76
	KA: 75	KA: 79	KA: 75	KA: 74
	FA: 85	FA: 88	FA: 82	FA: 85
	RA: 90	RA: 92	RA: 86	RA: 95
Helsingø	100	183	205	458
	KK: 96	KK: 90	KK: 86	KK: 71
	KA: 81	KA: 80	KA: 82	KA: 69
	FA: 91	FA: 89	FA: 82	FA: 79
	RA: 96	RA: 93	RA: 87	RA: 86
Hundested	100	230	232	557
	KK: 70	KK: 82	KK: 72	KK: 64
	KA: 59	KA: 73	KA: 63	KA: 61
	FA: 66	FA: 81	FA: 70	FA: 70
	RA: 70	RA: 85	RA: 72	RA: 69
Jægerspris	100	243	263	579
	KK: 70	KK: 87	KK: 84	KK: 65
	KA: 58	KA: 77	KA: 79	KA: 63
	FA: 66	FA: 85	FA: 80	FA: 73
	RA: 70	RA: 90	RA: 82	RA: 81
Skibby	100	216	242	655
	KK: 69	KK: 76	KK: 76	KK: 58
	KA: 58	KA: 67	KA: 65	KA: 55
	FA: 64	FA: 74	FA: 72	FA: 64
	RA: 69	RA: 78	RA: 75	RA: 71,3
Skævinge	100	173	189	443
	KK: 96	KK: 85	KK: 83	KK: 69
	KA: 81	KA: 76	KA: 78	KA: 67
	FA: 91	FA: 84	FA: 77	FA: 77
	RA: 97	RA: 89	RA: 82	RA: 86
Slangerup	100	185	212	503
	KK: 93	KK: 88	KK: 90	KK: 76
	KA: 78	KA: 78	KA: 77	KA: 74
	FA: 88	FA: 86	FA: 85	FA: 84
	RA: 93	RA: 91	RA: 89	RA: 94
Bramsnæs	100	190	217	479
	KK: 87	KK: 84	KK: 86	KK: 66
	KA: 73	KA: 75	KA: 77	KA: 65
	FA: 81	FA: 83	FA: 80	FA: 75
	RA: 87	RA: 87	RA: 80	RA: 83
Gundsø	100	158	206	416
	KK: 114	KK: 91	KK: 107	KK: 76
	KA: 95	KA: 81	KA: 91	KA: 74

	FA: 107 RA: 114	FA: 90 RA: 95	FA: 101 RA: 105	FA: 85 RA: 95
Hvalsø	100 KK: 87 KA: 73 FA: 81 RA: 87	185 KK: 82 KA: 73 FA: 80 RA: 85	198 KK: 79 KA: 67 FA: 74 RA: 77	457 KK: 63 KA: 62 FA: 71 RA: 79
Lejre	100 KK: 82 KA: 69 FA: 77 RA: 82	207 KK: 87 KA: 77 FA: 86 RA: 90	255 KK: 96 KA: 81 FA: 90 RA: 94	483 KK: 78 KA: 77 FA: 88 RA: 98
Ramsø	100 KK: 82 KA: 69 FA: 78 RA: 82	208 KK: 88 KA: 78 FA: 86 RA: 91	254 KK: 95 KA: 80 FA: 90 RA: 93	558 KK: 74 KA: 72 FA: 78 RA: 91
Skovbo	100 KK: 91 KA: 76 FA: 86 RA: 92	189 KK: 88 KA: 78 FA: 86 RA: 92	217 KK: 90 KA: 77 FA: 85 RA: 89	454 KK: 66 KA: 64 FA: 74 RA: 83
Vallø	100 KK: 90 KA: 76 FA: 85 RA: 91	169 KK: 78 KA: 69 FA: 77 RA: 81	287 KK: 84 KA: 71 FA: 79 RA: 77	469 KK: 68 KA: 66 FA: 76 RA: 86

## **APPENDIX II**

### **De 14 største pendlersatellitbyer**

## 1 Gilleleje

<b>Græsted-Gilleleje Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Gilleleje-Søborg, Blistrup og dele af Græsted-Mårum sognekommuner (sogne: Gilleleje, Græsted, Søborg og Villingerød)	2007-strukturreformen: En del af Gribskov Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Gilleleje (tidligere fiskeri- og stationsby)	
Øvrige: Græsted (tidligere stationsby). Esbønderup, Blistrup, Esrum, Smidstrup og Søborg (tidligere landsbyer). Dronningmølle, Munkerup, Rågeleje, Strand Esbønderup, Udsholt Strand og Villingebæk (dele af sommerhusbyer).	

Fra fiskeri- og stationsby til pendlersatellitby<sup>117</sup>

Tabel 36. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Græsted-Gilleleje Kommune, 1930-2006<sup>118</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
Større pendlersatellitbyer								
Gilleleje	0,70	1,65	1,45	4,53	1,61	2,46	1,24	1,10
Græsted	-0,01	0,38	-0,01	2,46	3,23	1,09	0,89	0,26
Landsogne								
4851	-0,07	0,45	0,17	2,61	4,03	1,14	2,56	-0,28

Tabel 37. Erhvervsbeskæftigede, Søborg-Gilleleje Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>119</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 33,4	40 9,4
Industri- og håndværk	100 38,2	283 75,1
Transport	224 8,5	50 2,9
Handel	100 12,5	77 6,6
Tjenesteydende	206 7,4	113 6,0
Total	100 100	144 100

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

## 2 Helsingø

<b>Helsingø Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Helsingø-Valby, Ramløse- Annisse og Vejby-Tibirke sognekommuner (sogne: Annisse, Helsingø, Mårum, Ramløse, Tibirke, Valby og Vejby)	2007-strukturreformen: En del af Gribskov Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Helsingø (tidligere stationsby)	
Øvrige: Ramløse (tidligere landevejsby). Annisse, Annisse Nord, Holløse, Skærød og Ørby (tidligere landsbyer). Holløselund, Tvisvide og Vejby Strand (dele af sommerhusbyer)	

Fra stationsby til pendlersatellitby<sup>120</sup>

Tabel 38. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Helsinges Kommune, 1930-2006<sup>121</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Helsinge	0,17	1,06	1,06	4,88	4,56	0,61	0,42	1,87
	Landsogne							
	-0,01	0,22	0,17	4,82	4,05	0,55	0,80	0,26

Tabel 39. Erhvervsbeskæftigede, Helsinge-Valby Sognekommune, 1950-1970.

Index. 100=1950.<sup>122</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 39,4	33 21,6
Industri- og håndværk	100 34,4	70 40,4
Transport	100 5,5	57 5,2
Handel	100 14,2	73 17,4
Tjenesteydende	100 6,5	139 15,4
Total	100 100	59 100

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

### 3 Hundested

Hundested Kommune	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Torup Sognekommune (sogne: Torup)	2007-strukturreformen: En del af Halsnæs Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Hundested (tidligere fiskeri- og stationsby)	
Øvrige: Torup og Melby (tidligere landsbyer). Liseleje (del af sommerhusby)	

Fra fiskeri- og stationsby til pendlersatellitby<sup>123</sup>

Tabel 40. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Hundested Kommune, 1930-2006<sup>124</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Hundested	1,89	2,98	1,31	3,23	1,45	1,17	0,76	0,53

Tabel 41. Erhvervsbeskæftigede, Torup Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>125</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 37,3	30 17,6
Industri- og håndværk	100 35,0	72 40,6
Transport	100 12,3	76 14,9
Handel	100 10,2	70 11,5
Tjenesteydende	100 5,2	183 15,4
Total	100 100	63 100



#### 4 Skævinge

Skævinge Kommune	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Skævinge-Gørløse, L. Lyngby og Strø sognekommuner (sogne: Gørløse, Lille Lyngby, Skævinge og Strø)	2007-strukturreformen: En del af Hillerød Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Skævinge (tidligere stationsby)	
Øvrige: Gørløse (tidligere stationsby). Merløse og Store Lyngby (tidligere landsbyer)	

Fra stationsby til pendlersatellitby.<sup>126</sup>

Tabel 42. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Skævinge Kommune, 1930-2006<sup>127</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Skævinge	1,42	2,39	1,45	1,93	1,85	0,43	0,95	2,33
	Landsogne							
	-0,36	1,04	0,39	2,78	1,92	-0,04	0,33	1,54

Tabel 43. Erhvervsbeskæftigede, Skævinge-Gørløse Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>128</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 37,3	35 20,3
Industri- og håndværk	100 46,8	72 51,8
Transport	100 7,1	36 4,0
Handel	100 5,9	98 9,0
Tjenesteydende	100 2,9	311 14,9
Total	100 100	70 100

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

#### 5 Slangerup

Slangerup Kommune	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Slangerup og Uvelse sognekommuner (sogne: Slangerup og Uvelse)	2007-strukturreformen: En del af Frederikssund Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Slangerup (tidligere landevejs- og stationsby)	
Øvrige: Jørlunde og Uvelse (tidligere landsbyer)	

Fra landevejs- og stationsby til pendlersatellitby<sup>129</sup>

Tabel 45. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Slangerup Kommune, 1930-2006<sup>130</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Slangerup	0,21	0,20	1,42	6,39	6,73	0,05	0,95	2,50
	Landsogne							
	-0,53	0,19	-1,19	4,83	1,93	1,47	0,25	0,76

Tabel 46. Erhvervsbeskæftigede, Slangerup Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>131</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 36,0	33 17,0
Industri- og håndværk	100 41,5	84 48,6
Transport	114 7,4	59 6,1
Handel	100 9,1	106 13,6
Tjenesteydende	100 6,0	173 14,7
Total	100 100	71 100

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

## 6 Jyllinge

<b>Gundsø Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Jyllinge-Gundsømagle og Ågerup-Kirkerup og dele af andre sognekommuner ([sogne: Gundsømagle, Hvedstrup, Jyllinge, Kirkerup og Ågerup].	2007-strukturreformen: En del af Roskilde Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Jyllinge (tidligere lands- og fiskeriby)	
Øvrige: Gundsøllille, Gundsømagle, Herringløse, Store Valby og Ågerup (tidligere landsbyer)	

Fra sommerhusby til pendlersatellitby<sup>132</sup>Tabel 47. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Gundsø Kommune, 1930-2006<sup>133</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Jyllinge	0,85	0,49	1,90	18,98	13,49	2,67	2,53	2,57
	Landsogne							
	0,02	-0,17	0,12	7,51	1,78	0,90	0,13	0,17

Tabel 48. Erhvervsbeskæftigede, Jyllinge-Gundsømagle Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>134</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 53,9	31 23,8
Industri- og håndværk	100 28,7	92 37,8
Transport	100 4,2	171 10,1
Handel	100 7,4	103 10,7
Tjenesteydende	100 5,8	223 17,5
Total	100 100	71 100

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

## 7 Jægerspris

<b>Jægerspris Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Gerlev-Dråby og Kyndby-Krogstrup sognekommuner (sogne: Dråby, Gerlev, Krogstrup og Kyndby)	2007-strukturreformen: En del af Frederikssund Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Jægerspris (tidligere landeveisby)	
Øvrige: Gerlev, Kyndby, Landerslev og Lyngerup (tidligere landsbyer). Dalby Huse, Kulhuse og Over Dråby Strand (dele af sommerhusbyer)	

Landeveisby til pendlersatellitby<sup>135</sup>

Tabel 49. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Jægerspris Kommune, 1930-2006<sup>136</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Jægerspris	-0,06	1,28	0,44	2,61	2,65	2,73	1,82	0,18
	Landsogne							
	1,98	2,04	0,48	2,35	-1,49	1,59	1,26	0,85

Tabel 50. Erhvervsbeskæftigede, Gerlev-Dråby, Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950<sup>137</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 42,8	31 21,2
Industri- og håndværk	100 34,2	83 43,9
Transport	100 6,7	66 6,9
Handel	100 8,3	72 9,3
Tjenesteydende	100 8,0	152 18,7
Total	100 100	64 100

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

## 8 Skibby

<b>Skibby Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Skibby, Ferslev-Vellerup og Skuldelev-Selsø sognekommuner (sogne: Ferslev, Selsø, Skibby, Skuldelev og Vellerup).	2007-strukturreformen: En del af Frederikssund Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Skibby (tidligere landeveisby)	
Øvrige: Ferslev, Skuldelev, Sønderby, Vellerup og Venslev (tidligere landsbyer)	

Fra landeveisby til pendlersatellitby<sup>138</sup>

Tabel 51. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Skibby Kommune, 1930-2006<sup>139</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Skibby	0,62	1,58	1,20	3,48	3,17	0,69	0,57	2,33
	Landsogne							
	-0,59	0,19	-0,35	0,79	0,54	1,21	1,48	-0,16

Tabel 52. Erhvervsbeskæftigede, Skibby Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950<sup>140</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 <i>37,0</i>	27 <i>17,1</i>
Industri- og håndværk	100 <i>34,5</i>	68 <i>39,1</i>
Transport	100 <i>11,3</i>	58 <i>10,8</i>
Handel	100 <i>10,9</i>	61 <i>11,2</i>
Tjenesteydende	69 <i>6,3</i>	210 <i>21,8</i>
Total	100 <i>100</i>	60 <i>100</i>

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

## 9 Kirke Hyllinge

<b>Bramsnæs Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Hyllinge-Lyndby, Rye-Sonnerup og Sæby-Gershøj sognekommuner (sogne: Gershøj, Kirke Hyllinge, Lyndby, Rye, Sonnerup, Ejby og Sæby)	2007-strukturreformen: En del af Lejre Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Kirke Hyllinge (tidligere landevejsby)	
Øvrige: Kirke Sonnerup (tidligere landevejsby). Englerup, Lyndby og Sæby (tidligere landsbyer). Ejby, Gershøj og Kyndeløse Sydmark (del af sommerhusby)	

Fra landevejsby til pendlersatellitby<sup>141</sup>Tabel 53. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Bramsnæs Kommune, 1930-2006<sup>142</sup>

	1930- 1940	1940- 1950	1950- 1960	1960- 1970	1970- 1980	1980- 1990	1990- 2000	2000- 2006
	Største pendlersatellitby							
Kirke Hyllinge	-0,21	-0,11	-0,49	1,83	9,93	1,33	0,81	1,05
	Landsogne							
	-0,69	0,35	0,22	1,31	7,16	0,72	1,07	0,06

Tabel 54. Erhvervsbeskæftigede, Hyllinge-Lyndby Sognekommune, 1950-1965.

Index: 100=1950.<sup>143</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 <i>55,8</i>	27 <i>29,5</i>
Industri- og håndværk	100 <i>29,9</i>	66 <i>37,7</i>
Transport	100 <i>2,9</i>	102 <i>5,7</i>
Handel	100 <i>6,7</i>	75 <i>9,6</i>
Tjenesteydende	100 <i>4,7</i>	190 <i>17,5</i>
Total	100 <i>100</i>	52 <i>100</i>

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

## 10 Lejre

Lejre Kommune	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Lejre, Osted, Rorup-Glim og Herslev-Gevninge sognekommune (sogne: Allerslev, Gevninge, Glim, Herslev, Kornerup, Osted Sogn og Rorup)	2007-strukturreformen: En del af Lejre Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Lejre (tidligere stationsby)	
Øvrige: Osted og Gevninge (tidligere landevejsbyer). Herslev og Øm (tidligere landsbyer).	

Fra stationsby til pendlersatellitby<sup>144</sup>

Tabel 55. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Lejre Kommune, 1930-2006<sup>145</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
Større pendlersatellitbyer								
Lejre	0,11	0,11	1,03	4,46	3,22	0,49	0,40	0,65
Landdistrikter								
	0,97	0,76	0,41	2,60	3,20	0,98	0,53	0,81

Tabel 56. Erhvervsbeskæftigede, Lejre Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>146</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 46,6	24 21,0
Industri- og håndværk	100 28,7	69 38,1
Transport	100 7,4	45 6,5
Handel	100 10,3	60 11,8
Tjenesteydende	100 7,0	165 22,6
Total	100 100	52 100

## 11 Hvalsø

Hvalsø Kommune	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Hvalsø-Særløse og Såby-Kisserup sognekommuner (sogne: Hvalsø, Kisserup, Såby og Særløse)	2007-strukturreformen: En del af Lejre Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Hvalsø (tidligere stationsby)	
Øvrige: Kirke Såby, Torkilstrup og Vestre Såby (tidligere landevejbyer)	

Fra stationsby til pendlersatellitby<sup>147</sup>



Tabel 57. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Hvalsø Kommune, 1930-2006<sup>148</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby							
Hvalsø	0,41	0,71	1,10	2,46	5,89	0,54	0,53	1,52
	Landsogne							
	0,31	0,34	-0,45	1,71	3,37	0,44	0,39	0,13

Tabel 58. Erhvervsbeskæftigede, Hvalsø-Særløse Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950<sup>149</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 <i>35,4</i>	25 <i>15,9</i>
Industri- og håndværk	100 <i>30,7</i>	71 <i>38,2</i>
Transport	100 <i>7,2</i>	45 <i>5,7</i>
Handel	1005 <i>13,1</i>	53 <i>12,1</i>
Tjenesteydende	100 <i>13,6</i>	118 <i>28,6</i>
Total	100 <i>100</i>	57 <i>100</i>

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

## 12 Viby

<b>Ramsø Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Gadstrup-Syv, Snoldelev og Ørsted-Dåstrup sognekommuner (sogne: Dåstrup, Gadstrup, Snoldelev, Syv og Ørsted)	2007-strukturreformen: En del af Roskilde Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Viby (tidligere stationsby)	
Øvrige: Gadstrup (tidligere stationsby). Assendløse og Snoldelev (tidligere landsbyer).	

Fra stationsby til pendlersatellitby<sup>150</sup>

Tabel 59. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Ramsø Kommune, 1930-2006<sup>151</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Større pendlersatellitbyer							
Viby	-2,26	0,66	0,68	6,12	6,65	0,69	0,93	0,71
Gadstrup	0,51	0,61	0,01	3,71	3,47	0,94	0,95	2,06
	Landsogne							
	-0,81	-0,02	-0,021	1,40	0,96	0,32	0,36	0,41

Tabel 60. Erhvervsbeskæftigede, Gadstrup-Syv Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>152</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 <i>42,5</i>	30 <i>19,3</i>
Industri- og håndværk	100 <i>36,8</i>	80 <i>44,0</i>
Transport	100 <i>6,1</i>	64 <i>6,1</i>
Handel	100 <i>9,3</i>	97 <i>13,6</i>
Tjenesteydende	100 <i>5,3</i>	218 <i>17,0</i>
Total	100 <i>100</i>	67 <i>100</i>

Anm.: Øverste talrække: Index. Nederste talrække i kursiv: Procentandel.

### 13 Borup

<b>Skovbo Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Bjæverskov, Lidemark, Vollerslev-Gørslev, Borup-Kimmerslev og Ejby-Nørre Dalby sognekommune(sogne: Bjæverskov, Borup, Ejby, Gørslev, Kimmerslev, Lidemark, Nørre Dalby og Vollerslev)	2007-strukturreformen: En del af Køge Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Borup (tidligere stationsby)	
Øvrige: Lellinge, Vemmedrup og Bjæverskov (tidligere stationsbyer). Slimminge, Ejby og Nørre Dalby (tidligere landsbyer).	

Fra stationsby til pendlersatellitby<sup>153</sup>

Borup var oprindeligt en kirkesognelandsby med middelalderkirke, men ved forlægslem af

Tabel 61. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Skovbo Kommune, 1930-2006<sup>154</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Større pendlersatellitbyer							
Borup	0,51	0,61	0,01	3,71	3,47	0,94	0,95	2,06
	Landsogne							
	-0,33	0,15	-0,57	0,38	0,82	-0,63	-0,18	0,32

Tabel 62. Erhvervsbeskæftigede, Borup-Kimmerslev Sognekommune, 1950-1970.

Index: 100=1950.<sup>155</sup>

	1950	1970
Landbrug	100 <i>44,3</i>	30 <i>23,9</i>
Industri- og håndværk	100 <i>33,5</i>	62 <i>37,2</i>
Transport	100 <i>7,1</i>	66 <i>8,4</i>
Handel	100 <i>7,7</i>	83 <i>11,4</i>
Tjenesteydende	100 <i>7,4</i>	143 <i>19,1</i>
Total	100 <i>100</i>	56 <i>100</i>

**14 Strøby Egede**

<b>Vallø Kommune</b>	
1970-Kommunalreformen: En sammenlægning af: Strøby, Endeslev-Vråby, Hårlev-Himlingøje, Valløby-Tårnby og Varpelev sognekommuner (sogne: Endeslev, Himlingøje, Hårlev, Tårnby, Strøby, Valløby, og Vråby)	2007-strukturreformen: En del af Stevns Kommune
Pendlersatellitbyer	
Største: Strøby Egede (del af sommerhusby)	
Øvrige: Hårlev (tidligere stationsby). Strøby og Valløby (tidligere landsbyer)	

Fra sommerhusby til pendlersatellitby<sup>156</sup>

Tabel 63. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, Vallø Kommune hovedstadsmetropolen, 1930-2006<sup>157</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
	Største pendlersatellitby i kommuner med sådanne							
Strøby Egede	-0,13	0,84	0,68	4,93	4,94	0,92	1,62	0,51
	Landsogne							
	-0,82	-0,27	-0,47	0,48	0,93	-0,79	0,50	-0,61

## **APPENDIX III**

### **Pendlingsstruktur i Østdanmark, 2006**

Kommune/Område	Udpendlingsprocent	Pendlingens metropolandel	Bytyper
Hovedstadsmetropolens centrale del			
Centralbyen	59,8	97,5	Hovedstaden: København-Frederiksberg
Forstæder	77,1	98,2	Forstæder mellem central-byen og købstadsringen
Købstadsringen	51,8	95,4	Købstæderne: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge
Kommuner med pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens område: Frederiksborg Amtskommune			
Allerød*	67,7	99,4	Landevejsby: 1
Fredensborg-Humlebæk*	68,7	99,6	Stationsby: 1
Frederiksværk Kommune**	55,7	98,8	Stationsby: 2. Landsby: 1. Del af sommerhusby: 2
Græsted-Gilleleje	56,9	99,1	Stationsby: 2. Landevejsby: 1. Landsby: 4. Del af sommerhusby: 6.
Helsingø	58,3	99,1	Stationsby: 3. Landevejsby: 1. Landsby: 5. Del af sommerhusby: 3.
Helsingør**	50,1	99,0	Stationsby: 1. Landsvejsby: 2. Landsby: 2. Del af sommerhusby: 2.
Hillerød**	53,1	99,1	Stationsby: 1. Landevejsby: 1. Landsby: 3
Hundested	56,0	99,4	Stationsby: 1. Landsby: 1.
Jægerspris	64,3	97,8	Landevejsby: 1. Landsby: 5. Del af sommerhusby: 3.
Skibby	63,0	94,0	Landevejsby: 1. Landsby: 5.
Skævinge	73,2	99,3	Stationsby: 2. Landevejsby: 2.
Slangerup	71,3	99,0	Landevejsby: 1. Landsby: 2.
Stenløse*	76,5	99,2	Landevejsby: 1. Landsby: 2. Del af sommerhusby: 1.
Kommuner med pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens område: Roskilde Amtskommune			
Bramsnæs	65,7	88,1	Landevejsbyer: 2. Landsbyer: 2. Dele af sommerhusby: 3
Greve*	70,7	97,6	Landsby: 1.
Gundsø	74,5	97,8	Landsby: 6. Del af sommerhusbyer: 1.
Hvalsø	73,8	87,3	Stationsby: 1. Landevejsby: 3.
Køge**	51,1	87,6	Stationsby: 2. Landevejsby: 1. Landsby: 1.
Lejre	75,9	93,1	Stationsby: 1. Landevejsby: 2. Landsby: 2.
Ramsø	73,6	96,4	Stationsby: 2. Landsby: 2.
Skovbo	70,6	90,5	Stationsby: 1. Landevejsby: 3. Landsby: 2.
Solrød	76,5	96,5	Stationsby: 1.
Vallø	69,9	88,7	Stationsby: 1. Landevejsby: 2. Del af sommerhusby: 1.
Kommuner med pendlersatellitbyer udenfor hovedstadsmetropolens område: Vestsjællands Amtskommune			
Haslev	58,1	62,9	Stationsby: 1. Landsby: 4
Holbæk***	43,8	63,2	Stationsby: 1. Landsby: 8
Ringsted***	48,8	74,5	Stationsby: 1. Landevejsby: 1. Landsby: 9



Tølløse	66,7	67,9	Stationsby: 3. Landevejsby: 1
Kommuner med pendlersatellitbyer udenfor hovedstadsmetropolens område: Storstrøms Amtskommune			
Faxe	51,5	65,2	Stationsby: 3.
Rønnede	71,9	59,3	Landevejsby: 2.
Stevns	54,4	82,2	Stationsby: 2. Landsby: 5
Øvrige kommuner: Vestsjællands Amtskommune			
Bjergsted	65,2	28,1	Stationsby: 1. Landevejsby: 1. Landsby: 4. Del af sommerhusby: 1.
Dianalund	60,0	27,7	Stationsby: 3. Landevejsby: 1. Landsby: 2
Dragsholm Kommune:	49,5	31,5	Stationsby: 4. Landevejsby: Landsby: 1. Del af sommerhusby: 1.
Fuglebjerg	61,8	21,8	Landevejsby: 1. Landsby: 2
Gørlev	63,3	29,9	Landevejsby: 2. Landsby: 3.
Holbæk***	43,8	63,8	Stationsby: 1. Landsby: 8.
Hashøj	69,8	15,5	Landevejsby: 2. Landsby 2.
Hvidebæk	71,6	29,2	Landevejsb: 2. Landsby: 2
Høng	63,7	18,7	Stationsby: 1. Landevejsby: 1. Landsby: 1
Jernløse	75,1	43,0	Stationsby: 1. Landevejsby: 2. Landsby: 2.
Kalundborg***	22,3	33,8	Landsby: 2.
Korsør***	48,2	27,8	Landsby: 2
Ringsted***	48,8	74,5	Stationsby: 1. Landevejsby: 1. Landsby: 9. 21,3
Nykøbing-Rørvig***	42,4	26,5	Landsby: 1. Del af sommerhusby: 2.
Skælskør***	43,3	17,1	Landevejsby: 2. Landsby: 3. Del af sommerhusby: 1.
Slagelse***	39,2	35,8	Landevejsby: 2 Landsby: 1.
Sorø***	55,7	40,3	Landevejsby: 1. Landsby: 1.
Stenlille	67,7	40,1	Stationsby: 1. Landevejsby: 2. Landsby: 1
Svinninge	66,6	30,7	Stationsby: 2. Landsby: 1.
Tornved	60,4	40,4	Stationsby: 3. Landevejsby: 1
Trundholm	51,9	27,7	Stationsby: 2. Landevejsby: 2. Landsby: 2. Del af sommerhusby: 2.
Øvrige kommuner: Storstrøms Amtskommune			
Fladså	60,2	32,8	Landevejsby: 3. Landsby: 2.
Holeby	70,0	10,5	Landevejsby: 1. Landsby: 1.
Holmegård	69,5	27,8	Stationsby: 1. Landsby: 2.
Højreby	64,2	8,9	Stationsby: 1.
Langebæk	68,1	22,0	Landevejsby: 4. Landsby: 1.
Maribo***	47,2	11,2	Landevejsby: 4. Landsby: 2
Møn***	32,6	26,0	Landevejsby: 2. Landsby: 5.
Nakskov***	26,3	10,2	Landsby: 1.
Nykøbing F***	31,0	19,2	Landevejsby: 2. Landsby: 9.
Nysted***	54,9	13,9	Landevejsb: 4. Landsby: 2

Næstved***	38,4	41,2	Landevejsby 2: Landsby:2. Del af sommerhusby: 2.
Nørre Alslev	64,4	21,8	Stationsby: 2. Landevejsby: 3. Landsby: 2.
Præstø***	56,9	34,1	Landevejsby: 1. Landsby: 2.
Ravnsborg	54,9	9,9	Landevejsby: 1. Landsby: 4.
Rudbjerg	58,1	9,9	Landevejsby: 1. Landsby: 1.
Rødby***	42,2	15,0	Landevejsby: 1.
Sakskøbing***	54,3	12,7	Landevejsby 1.
Stubbekøbing	57,9	17,0	Landevejsby 1. Landsby: 1.
Suså	69,5	36,7	Stationsby: 1. Landevejsby: 3. Landsby: 1.
Sydfalster	62,3	10,7	Stationsby: 1. Landevejsby: 1. Landsby. Del af sommer-husby: 2.
Vordingborg	43,8	31,9	Stationsby: 1. Landevejsby 2. Landsby: 3.

Anm: Udpendlingsprocent: Udpendlers procent af beskæftigede bosiddende. Metropolandel: Hovedstadsmetropolens procent andel af udpendlingen. \*: Omfatter en forstadskommune i hovedstadsmetropolens radiale forstadsbånd \*\*: Omfatter en kommune i hovedstadsmetropolens købstadsring. \*\*\*: Omfatter en købstad i det øvrige Øst Danmark.<sup>158</sup>

### Summary

In the post-war period, the Danish capital metropolis spread from the central city and the surrounding concentric suburban layer from the interwar period as 30-40 km long suburban belts up to the outer city ring. This was simultaneously integrated into the urban region that the metropolis constituted, and whose functionally diverse urban units interacted with real capital, labour, goods and services.

This article demonstrates how, as a result of commuting, the former station, road and fishing towns outside the city ring were transformed into commuter satellite towns during the period. In this way, in the post-war period and in the decades around the turn of the millennium, these cities came to interact with labor with the urban units in the central parts of the capital metropolis. As a result of commuting, the commuter satellite towns saw an increasing relocation and thus growth in population.

The basis for increasing employment in trade and service industries. At the same time, capital saw the benefits of locating industry and warehousing to commuter satellite towns as a result of lower wages and land prices here. In this way, the commuter satellite cities also came to interact with the central part of the metropolis with real capital, goods and services.

The article also shows that the spread of commuter satellite cities was limited during the period. As a result of the welfare state's regional planning, which set a narrow framework for their growth. In order to protect the open land from development, so that this could be widely available for laying out regional areas for the outdoor life of the broad population.

#### Litteratur

Andersen, Hans Thor: Bypolitik i Danmark efter 1960 – i historisk perspektiv, i Den moderne By (Red.: Søren Bitsch Christensen, 2007.

Andersen, Peter Thor: Landkommunen for enden af byen. Lejre Kommunes historie, 2006.

Bitsch Christensen, Søren og M.L. Thøgersen: Bysystem og urbanisme i Den moderne By Red.: (Red.: Søren Bitsch Christensen), 2007.

- Bro, Henning og Helga Mohr: Frederiksberg Kommune 1950-2008, 2008.
- Bro, Henning: Sommerhusbyen, Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL, 2021, nr. 1.
- Bro, Henning: Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolens udvikling omkring årtusindeskiftet METROPOL 2021, nr. 2.
- Bro, Henning og Else Gade Gyldenkærne: Haslev – fra stationsby til pendlerby. En pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi, METROPOL, 2022.
- Bro, Henning: Polydaktyli. Slangerup- og Farumbanen – en af rammebetingelserne for hovedstadsmetropolens byregionale funktion, 1906-1990, METROPOL, 2022.
- Bro, Henning: Hovedstadsmetropolen – den dansk byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdets funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Frydenlund Academic, 2023, bd. 1-3.
- Bro, Henning: Hillerød, 2023, s. 5-14 [manuskript til: Hovedstadsmetropolens købstadsring, METROPOL, 2025, nr. 1].
- Dansk Velfærdshistorie (Red. Jørn Henrik Pedersen, Klaus Pedersen og Niels Finn Christiansen), 2014, s. 11-74.
- Ethelberg, Hans: En landsby i vækst. Træk af Helsinges historie i 1800-tallet, 2001.
- Fisker, borger og bonde. Bramsnæs, Hvalsø og Lejre gennem 100 år, Roskilde Museums forlag, 2007.
- Gilleleje 1488-1988, Gilleleje Museumsforening.
- Glimt fra 1950'ernes Jægerspris, Historisk forening for Jægerspris.
- Gottfredsen, Bent: Bogen om Hvalsø, Egnshistorisk Forening, 1988.
- Gyldenkærne, Else Gade: Haslev fra stationsby til pendlerby, 2023, s. 98.
- Jubilæumsskrift, 3, Lokalhistorisk forening for Slangerup, 2022.
- Kramer, Finn Erik og Inge Kristensen: Skævinge, Nomus, 2010, s. 19-25.
- Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999.
- Larsen, Christian: Landsbyen Slangerup 1809-1970, 1997.
- Larsen, Helmuth: Hvalsø bymidte, 1900-2000, 2001.
- Mortensen, Hans: Helsinges i ord og billeder, 1860-1970, Årbog, 1996, Gilleleje Museum, 1996.
- Mølggaard Frandsen, Henrik og Mikkel Thelle: Soft space – byregioner, business regions og megaregioner, Fabrik og Bolig, 2017.
- Skibby Kommune, 1966-2006, Skibby Kommune, 2006.
- Slangerup ved århundredskiftet, Ejegod Tidende, nr. 3, 1998.

### Trykte kilder

#### *Offentlig statistik*

- Tabelværk til Københavns Statistik, nr. 18, 1913, s. 14-27.
- Statistiske Månedsskrift, 1930-1950.
- Statistisk årbog for København m.m., 1946-2004.
- Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956.
- Statistisk Tabelværk, 1963: I, A,
- Statistisk Tabelværk 1974: IV.
- Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3.
- Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1.

#### *Regional og kommunal planlægning*

- Betænkning vedrørende byudviklingsplan for Frederiksværksejnen, 1963.
- Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 2 for Hillerød-egnens byudviklingsområde, 1964.
- Byudviklingsplan for Hobo Herred, Byudviklingsudvalget for Holbo Herred, 1968.
- Byudviklingsplan for Frederikssund-egnen, etape 1-2, Byudviklingsudvalget for Frederikssund-egnen, 1968., Etape 2.
- Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 4 for Roskilde-egnen, 1969.
- Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 2 for Køge-egnens byudviklingsområder, 1969.
- Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 1. for Ringsted-egnen, 1969.
- Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978.
- Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet.
- Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989.
- Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992.
- Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997.
- Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997.
- Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2000.
- Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001.
- Dispositionsplan for Skibby Kommune 1973, Skibby Kommune, 1973.

Dispositionsplanlægning pr. 1.10.1977, Hvalsø Kommune, 1979.  
 Dispositionsplanlægning pr. 1.10.1977, Hvalsø Kommune, 1979.  
 Kommuneplan 1980-1992, Helsing Kommune, 1980.  
 Kommuneplan 1980-1992, Lejre Kommune, 1981.  
 Kommuneplan. Status 1990, Helsing Kommune, 1991.  
 Kommuneplan 1993-2005, Lejre Kommune, 1993.

#### *Historisk-topografisk materiale*

J.P. Trap: Danmark, II. Bd., 1920.  
 Holm, Axel og Johansen: København 1840-1940, 1940.  
 J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953.  
 J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960.  
 Strukturkommissionens betænkning bd. II, 2004.  
 Trap: Danmark: Gribskov Kommune, 2018.  
 Trap: Danmark: Halsnæs Kommune, 2018.  
 Trap: Danmark: Hillerød Kommune, 2018.  
 Trap: Danmark: Frederikssund Kommune, 2018.  
 Trap: Danmark: Stevn Kommune, 2020.  
 Trap: Danmark: Roskilde Kommune, 2022.  
 Trap: Danmark: Køge Kommune, 2022.  
 Trap: Danmark, Lejre Kommune, 2022. J.P.

#### **Digitale kilder**

[www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

<https://mingrund.gst.dk/>: Gribskov, Halsnæs, Hillerød, Frederikssund, Roskilde, Lejre, Skovbo og Køge kommuner.

<https://www.weblager.dk/>: Gribskov, Halsnæs, Hillerød, Frederikssund, Roskilde, Lejre, Skovbo og Køge kommuner.

[Find byggesag i byggesagsarkivet - Roskilde Kommune](#)

<https://www.greatercph.com/da/om-greater-copenhagen>

<https://ing.dk/artikel/se-danmark-i-1954-fra-oven-132355>.

[Se vores jubilæumsfilm - METRO THERM](#)

[Hundested Motorfabrik A/S - Dansk Motor- & Maskinsamling \(motorsamlingen.dk\)](#)

[Hundested Bådeværft – Totalløsninger til den kræsne bådejer \(hundestedbaadevaerft.com\)](#)

[HISTORIE – Nord-Metal J. Krebs & Co. - Totalleverandør af plastemner \(krebs-co.dk\) Skilte i København, Hillerød og](#)

[Nordsjælland - Bendix Reklame & Skilte](#)

[Dancop Historie | Dancop International GmbH | Dancop International GmbH](#)

[Sundolitt - isolering til hele byggeriets levetid Specialinventar i Slangstrup | Inventar og møbler på Sjælland \(ps-inventar.dk\)](#)

[Alt om virksomheden - Holmskov Rustfri stainless steel company A/S](#)

[Om os - Hvalsø Savværk \(sawmill.dk\)](#)

[Om asfaltfirma | Asfaltarbejde udføres i hele Danmark | Ring i dag \(nordens-asfalt.dk\)](#)

[Om BETONELEMENT - BETONELEMENT Scan Lifting A/S - En verden i kraner og løftegrej siden 2005](#)

[Home - GardinExperten](#)

[Manillamærker - Nemmest og billigst \(nordiskpapirvarefabrik.dk\) Om træhuse.dk | Læs mere omkring, hvordan vi](#)

[bygger vores træhuse \(traehus.dk\)](#)

[Povl Møllers Maskinfabrik A/S's historie | PMBorup Proces udstyr i Borup, Køge, Ringsted og omegn \(ebteknik.dk\)](#)

[Historie | Leca Danmark Beton- og letbetonelementer | EXPAN](#)

[Om Os - FilterNew ApS om os | GH Form DK](#)

#### **Noter:**

<sup>1</sup> Dannelsen af sommerhusbyer i hovedstadsmetropolens ydre åbne opland er behandlet nærmere i: Henning Bro: Sommerhusbyen, METROPOL, 2021, nr. 1.

<sup>2</sup> Henning Bro og Else Gade Gyldenkerne: Haslev – fra stationsby til pendlerby. En pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi, METROPOL, 2022, s. 1-94.

<sup>3</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1. <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1536>

<sup>4</sup> Bro og Gade Gyldenkerne: Haslev – fra stationsby til pendlerby, 2022, s. 4-9.

<sup>5</sup> Mens disse data for kommuner med pendlersatellitbyer, der fremgår af den offentlige statistik, er lokaliseringen af disse pendlersatellitbyer baseret på bebyggelsesanalyser af den luftfotografering af Danmark, som det amerikanske

luftvåben gennemførte i maj 1954 (<https://ing.dk/artikel/se-danmark-i-1954-fra-oven-132355>). Idet de amerikanske optagelser er indlagt på [www.Krak.dk](http://www.Krak.dk), har det ved den her indlagte panoreringsfunktion på vej-niveau været muligt at lokalisere de byer, der har udviklet sig til pendlersatellitbyer. Forstået som tidligere landsbyer, stationsbyer, byer ved hovedveje og amtskommunale landeveje (landevejsbyer) samt sommerhusbyer, hvorom nye bebyggelseslag siden luftfotograferingen har lagt sig med parcelhuskvarterer og eventuelt tillige med kvarterer med etagebyggeri.

<sup>6</sup> Kommuner, der med forøgelse af folketallet mellem 2005 og 2006 på 1,2 opnår en befolkningstilvækst, som kommer nærmest hovedstadsmetropolen på 2,6 procent og dermed ligger væsentlig over stigningen i folkemængden i det øvrige Østdanmark på 0,6 procent. Her mindst med en befolkningstilvækst på – 0,7 procent i Lollands Kommune og størst i Næstved og Sorø kommuner på 0,9 procent <https://www.statistikbanken.dk/10021>.

<sup>7</sup> Med hensyn til den inddragne forskningslitteratur og den anlagte metode henvises til Bro og Gade Gyldenkærne: Haslev – fra stationsby til pendlerby, 2022, s. 2-4 og 9-13.

<sup>8</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdets funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Frydenlund Academic, 2023, bd. 1. s. 138-158.

<sup>9</sup> Holm og Johansen: København 1840-1940, 1940.

<sup>10</sup> Tabelværk til Københavns Statistik, nr. 18, 1913, s. 14-27.

<sup>11</sup> Holm og Johansen: København 1840-1940, 1940.

<sup>12</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 314-345.

<sup>13</sup> Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> Statistiske Månedsskrift 1930, s. 87-100. Statistiske Månedsskrift 1937, s. 218-227. Statistiske Månedsskrift 1950, s. 172-181.

<sup>16</sup> J.P. Trap: Danmark, II. Bd., 1920, s. 9-64 og 206-255. J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s.1017-1103. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 27—95. Henning Bro: Hillerød, 2023, s. 5-14 [manuskript til: Hovedstadsmetropolens købstadsring, METROPOL, 2025, nr. 1].

<sup>17</sup> APPENDIX II, 2, 5, 8, 11-13

<sup>18</sup> APPENDIX II, 1 og 3.

<sup>19</sup> APPENDIX II, 4, 7, 9 og 10.

<sup>20</sup> Henning Bro: Sommerhusbyen, METROPOL 2021, nr. 1, s 89-82. APPENDIX III, 14.

<sup>21</sup> Udover det materiale, der anføres i ovennævnte noter, er til afsnittet inddraget: Trap: Danmark, Gribskov Kommune, 2018, s. 43-46. Trap: Danmark, Halsnæs Kommune, 2018, s. 38-41. Trap: Danmark, Hillerød Kommune, 2018, s. 43-47. Trap: Danmark: Frederikssund Kommune, 2018, s. 39-44. Trap: Danmark, Roskilde Kommune, 2022, s. 34-36, 40-43. Trap: Lejre Kommune 34-35. Trap: Danmark, Køge Kommune, 2022, s. 36-39 og Strøby Kommune, s. 33-36.

<sup>22</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>23</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

<sup>24</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105

<sup>25</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105

<sup>26</sup> APPENDIX II

<sup>27</sup> Statistisk Årbog for København m.m., 1990, s. 102-103.

<sup>28</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

<sup>29</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

<sup>30</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

<sup>31</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

<sup>32</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

<sup>33</sup> APPENDIX II

<sup>34</sup> Bro og Gyldenkærne: Haslev – fra stationsby til pendlerby, 2023, s. 3-4 og 10-13

<sup>35</sup> Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999.

<sup>36</sup> Kulturhistorisk oversigt, Københavns Amtskommune, 1999.

<sup>37</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 2, s. 16-75 og 400-407.

<sup>38</sup> Københavns Statistiske årbog, 1951, s. 79. 1963/46, s. 81. 1973, s. 234.



- <sup>39</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>40</sup> 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. 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.
- <sup>41</sup> Den statistiske bearbejdning af beskæftigelses sammensætning- og udvikling hovedstadsmetropolen i årtierne omkring årtusindeskiftet er adskilt fra samme i den sidste efterkrigstid, da den offentlige statistiks beskæftigelsesopgørelse bygger på forskellige kriterier i de to perioder. Dog ikke mere end, at de beskæftigelsesmæssige udviklingstendenser i de to perioder kan sammenlignes.
- <sup>42</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>43</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.
- Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 31-35.
- <sup>44</sup> APPENDIX II
- <sup>45</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1957, s. 26-27. 1969, s. 27 og 237. 1974, s. 337. 1982, s. 272-275. 1983, s. 326-337. 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)
- <sup>46</sup> APPENDIX II
- <sup>47</sup> Statistiske Årbog for København m.m., 1982, s. 370, 1990, s. 377 og 2002, s. 149.
- <sup>48</sup> APPENDIX II
- <sup>49</sup> Den offentlige statistik muliggør alene en analyse af indkomstforskelle- og udvikling i hovedstadsmetropolens forskellige dele ud fra oplysninger om den skattepligtige indkomst i årene 1982-1999. Den indkomst afspejler dog ikke de beskæftigedes bruttoindkomst, idet skattepligtige indkomst omfatter alle indkomst, herunder overførelsesindkomster, fratrukket forskellige former for indkomstfradrag. Alt andet lige vil den skattepligtige indkomst have en tendens til at underestimere indkomsten i de dele af metropolen, hvor overførelsesindkomster har en relativt højre andel af den samlede indkomst. Et forhold, der i ovennævnte år særlig gjorde sig gældende i Københavns Kommune og dele af forstadskommunerne i Københavns Amtskommune.
- <sup>50</sup> APPENDIX II
- <sup>51</sup> Analysen inddrager alene enfamiliehuse, da ejerlejligheder udgjorde en beskedent andel af ejerboligmassen i pendlersatellitbyerne. Lejeboliger 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.
- <sup>52</sup> Statistisk Årbog for København m.m. 1975, s. 330, 1982, s. 309, 1991, s. 83 og 2004, s. 77.
- <sup>53</sup> I en etnologisk undersøgelse af udpendlingen fra Haslev ses særlig de lavere priser på ejerboliger, som en af de meste afgørende faktorer bag pendling, jf. Else Gade Gyldenkærne: Hasle fra stationsby til pendlerby, 2023, s. 98.
- <sup>54</sup> 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.
- <sup>55</sup> Henning Bro: Sommerhusbyen, METROPOL, 2021, nr. 1, s. 17-18.
- <sup>56</sup> Statistisk Årbog for København m.m. 1982, s. 249 og 2004, s. 15.
- <sup>57</sup> APPENDIX II
- <sup>58</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 192-200. APPENDIX II.
- <sup>59</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 292-303.
- <sup>60</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 363-372, 379-398 og 559-565. APPENDIX II.
- <sup>61</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 598-612,
- <sup>62</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 2, s. 353-374.
- <sup>63</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 2, s. 218-252 og 329-338. Henning Bro: Polydaktyli. Slingerup-og Farumbanen – en af rammebetingelserne for hovedstadsmetropolens byregionale funktion, 1906-1990, METROPOL, 2022, s. 101-117. APPENDIX II.
- <sup>64</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 2, s. 517-561 og 687-692. APPENDIX II.
- <sup>65</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 2, s. 700-719.
- <sup>66</sup> Henning Bro: Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolen i årtierne omkring årtusindeskiftet, METROPOL, 2021, nr. 2, s. 68-69, 79-85, 95-96 og 107-114.
- <sup>67</sup> APPENDIX II.
- <sup>68</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1.  
<https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1536>



- <sup>69</sup> Trap: Danmark, Gribskov Kommune, 2018, s. 45-49. Trap: Danmark, Hillerød Kommune, 2018, 47-49. Trap: Danmark, Frederikssund Kommune, 2018, s. 44-45. Trap: Danmark, Roskilde Kommune, 2022, s. 37 og 43-59. Lejre Kommune 38-39. Trap: Danmark, Køge Kommune, 2022, s. 40-41. Trap: Danmark: Stevns Kommune, 2020 s. 33-36. Henning Bro: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem-og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL 2021, nr. 1, s. 58-62, 93-100, 169-180. 189-192 og 204-211. APPENDIX II.
- <sup>70</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 3, s. 164-201. Bro: Sommerhusbyen, 2021, s. 502-503. APPENDIX II.
- <sup>71</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 1, s. 430-431 og 543-559.
- <sup>72</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 2, s.139-218.
- <sup>73</sup> Byudviklingsplan for Hobo Herred, Byudviklingsudvalget for Holbo Herred, 1968, s. 7- 20. Betænkning vedrørende byudviklingsplan for Frederiksværksejnen, 1963, s. 5-27. Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 2 for Hillerød-egnens byudviklingsområde, 1964, s. 4- 7. Byudviklingsplan for Frederikssund-egnen, etape 1-2, Byudviklingsudvalget for Frederikssund-egnen, 1968., Etape 2, s. 7-44. Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 4 for Roskilde-egnen, 1969, s., 1969, s. 5-26. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr.2 for Køge-egnens byudviklingsområder, 1964, s. 9-43. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 1. for Ringsted-egnen,1969, s. 5-9. APPENDIX II.
- <sup>74</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion, 2023, bd. 2, s. 465-515.
- <sup>75</sup> Ved Hovedstadsrådets fastlæggelse af boligbyggekvoten blev der taget udgangspunkt i den samlede boligrummelighed, men den en forøgelse af denne med seks procent og afpasset den lokalkommunale boligrummelighed. Herunder afpasset i forhold til, hvad der kunne opnås af boliger ved byomdannelse og kommunernes geografiske placering i forhold byvækstområdet, udflugtsområdet og fingerplanområdet.
- <sup>76</sup> Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s. 54-55, 62-63, 68-69, 76-77, 78-79, 82-83, 84-85 og 86.
- <sup>77</sup> Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s. 27 42-43, 56-57 og 50-51.
- <sup>78</sup> Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s. 54-55.
- <sup>79</sup> Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 14.
- <sup>80</sup> Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108. Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63.
- <sup>81</sup> Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.27.Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 19
- <sup>82</sup> Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155. eller Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s 14-85, 104-112 og 152-190.
- <sup>83</sup> APPENDIX II.
- <sup>84</sup> APPENDIX II, 1 og 3.
- <sup>85</sup> APPENDIX II, 2, 5 og 11-13.
- <sup>86</sup> APPENDIX II, 4 og 10.
- <sup>87</sup> APPENDIX II, 7-9.
- <sup>88</sup> APPENDIX II, 6 og 14.
- <sup>89</sup> APPENDIX II, 1-3.
- <sup>90</sup> APPENDIX II, 7-8.
- <sup>91</sup> APPENDIX II, 4 og 9-13.
- <sup>92</sup> APPENDIX II, 5-6 og 14.
- <sup>93</sup> APPENDIX II, 1, 3-4, 7-9 og 14.
- <sup>94</sup> APPENDIX II, 2, 5-6 og 10-13.
- <sup>95</sup> APPENDIX II, 2-5, 10 og 13-14.
- <sup>96</sup> APPENDIX II, 1, 6-9 og 11-12.
- <sup>97</sup> APPENDIX II.
- <sup>98</sup> APPENDIX II, 1-5 og 7-13.
- <sup>99</sup> APPENDIX II, 6.
- <sup>100</sup> APPENDIX II, 14.
- <sup>101</sup> Der redegøres for denne forskningslitteratur hovedresultater på s. 2-4 i Bro og Gade Gyldenkerne: Haslev – fra stationsby til pendlerby, 2022.
- <sup>102</sup> <https://www.greatercph.com/da/om-greater-copenhagen>
- <sup>103</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

- <sup>104</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)
- <sup>105</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>106</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>107</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>108</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>109</sup> Statistisk Årbog for København m.m., 1990, s. 102-103.
- <sup>110</sup> Statistisk Årbog for København m.m., 1990, s. 104-105.
- <sup>111</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk
- <sup>112</sup> Statistisk Tabelværk 1974: IV, s. 8-25. Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1957, s. 26-27. 1969, s. 27 og 237. 1974, s. 337. 1982, s. 272-275. 1983, s. 326-337. 1992, s. 93-105. [www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)
- <sup>113</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>114</sup> Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1982, s. 272-275, 1983, s. 326-337, 1992, s. 93-105
- <sup>115</sup> Statistiske Årbog for København m.m., 1982, s. 370, 1990, s. 377 og 2002, s. 149.
- <sup>116</sup> Statistisk Årbog for København m.m. 1975, s. 330, 1982, s. 309, 1991, s. 83 og 2004, s. 77.
- <sup>117</sup> Gilleleje 1488-1988, Gilleleje Museumsforening, 1988, s. 14-16, 31-35, 49-57 og 61-70. Hans Mortensen: Helsingørsk ord og billeder, 1860-1970, Årbog, 1996, Gilleleje Museum, 1996, s. 20-28. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 104. J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 163. Trap: Danmark: Gribskov Kommune, 2018, s. 55-57. Byudviklingsplan for Hobo Herred, Byudviklingsudvalget for Holbo Herred, 1968, s. 7- 20. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s. 14-85, 104-112 og 152-190. <https://mingrund.gst.dk/>: Gribskov Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Gribskov Kommune.
- <sup>118</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk
- <sup>119</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65. Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 31.
- <sup>120</sup> Hans Ethelberg: En landsby i vækst. Træk af Helsingørsk historie i 1800-tallet, 2001, s. 40-75, 79-99. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 108. J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 169. Trap: Danmark: Gribskov Kommune, 2018, s. 51-55. Kommuneplan 1980-1992, Helsingørsk Kommune, 1980, s. 3-14. Kommuneplan. Status 1990, Helsingørsk Kommune, 1991, s. 4-33. Byudviklingsplan for Hobo Herred, Byudviklingsudvalget for Holbo Herred, 1968, s. 7- 20. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s. 14-85, 104-112 og 152-190. [Se vores jubilæumsfilm - METRO THERM https://mingrund.gst.dk/](https://mingrund.gst.dk/): Gribskov Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Gribskov Kommune. <https://mingrund.gst.dk/>: Gribskov Kommune.
- <sup>121</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk
- <sup>122</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65. Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 32.
- <sup>123</sup> J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 131. J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 204-205. Trap: Danmark, Halsnæs Kommune, 2018, s. 5-56. Betænkning vedrørende byudviklingsplan for Frederiksværksegnen, 1963, s. 5-27. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s. 14-85, 104-112 og 152-190. <https://mingrund.gst.dk/>: Halsnæs Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Halsnæs Kommune. [Hundested Motorfabrik A/S - Dansk Motor- & Maskinsamling \(motorsamlingen.dk\)](http://HundestedMotorfabrikA/S-DanskMotor-&Maskinsamling(motorsamlingen.dk)) [Hundested Bådeværft – Totalløsninger til den kræsnébådejer \(hundestedbaadevaerft.com\)](http://HundestedBådeværft-Totalløsninger-til-denkræsnébådejer(hundestedbaadevaerft.com))
- <sup>124</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk
- <sup>125</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65. Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 32.
- <sup>126</sup> Finn Erik Kramer og Inge Kristensen: Skævinge, Nomus, 2010, s. 19-25. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 122. J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 190. Trap: Danmark, Hillerød Kommune, 2018, s. 57-59. Betænkning vedrørende

partiel byudviklingsplan nr. 2 for Hillerød-egnens byudviklingsområde, 1964, s. 4-7. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s. 14-85, 104-112 og 152-190. <https://mingrund.gst.dk/>: Hillerød Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Hillerød Kommune. [HISTORIE – Nord-Metal J. Krebs & Co. - Totalleverandør af plastemner \(krebs-co.dk\) Skilte i København, Hillerød og Nordsjælland - Bendix Reklame & Skilte](#)

<sup>127</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>128</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 33.

<sup>129</sup> Christian Larsen: Landsbyen Slangerup 1809-1970, 1997, s.37-48 og 125. Jubilæumsskrift, 3, Lokalhistorisk forening for Slangerup, 2022, s. 4-5. Slangerup ved århundredskiftet, Ejegod Tidende, nr. 3, 1998, s. 17-23. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 158. J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 257. Trap: Danmark, Frederikssund Kommune, 2018, s. 52-55. Byudviklingsplan for Frederikssund-egnen, etape 1-2, Byudviklingsudvalget for Frederikssund-egnen, 1968., Etape 2, s. 7-44. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s. 14-85, 104-112 og 152-190. <https://mingrund.gst.dk/>: Frederikssund Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Frederikssund Kommune. [Dancop Historie | Dancop International GmbH | Dancop International GmbH Sundolitt - isolering til hele byggeriets levetid Specialinventar i Slangerup | Inventar og møbler på Sjælland \(ps-inventar.dk\) Alt om virksomheden - Holmskov Rustfri stainless steel company A/S](#)

<sup>130</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>131</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 33.

<sup>132</sup> Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155. <https://mingrund.gst.dk/>: Roskilde Kommune. [Find byggesag i byggesagsarkivet - Roskilde Kommune](#)

<sup>133</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>134</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 34.

<sup>135</sup> Glimt fra 1950'ernes Jægerspris, Historisk forening for Jægerspris, 2006, s. 10-15, 37-44, 58-59, 62-71. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 131. J. P. Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 269-270. Trap: Danmark, Frederikssund Kommune, 2018, s. 55-57. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s. 14-85, 104-112 og 152-190. <https://mingrund.gst.dk/>: Frederikssund Kommune. Frederikssund <https://www.weblager.dk/>: [Maskiner, Compact, Affedtning, Alkalisk, Underleverandør og Compact Clean i Jægerspris Om os - Koatek A/S](#)

<sup>136</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>137</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 32.

<sup>138</sup> Skibby Kommune, 1966-2006, Skibby Kommune, 2006, s. 11-16 og 27-73. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Regionsplan 1997 Frederiksborg Amt, Frederiksborg Amtskommune, 1997, s. 12-29, 50-57, 72-91. Regionsplan for Frederiksborg Amt 2001, Frederiksborg Amtskommune, 2001, s. 14-85, 104-112 og 152-190. Dispositionsplan for Skibby Kommune 1973, Skibby Kommune, 1973, s. 6-47. Trap: Danmark, Frederikssund Kommune, 2018, s. 57-58. <https://mingrund.gst.dk/>: Frederikssund Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Frederikssund Kommune.

<sup>139</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>140</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 33.

<sup>141</sup> J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 363. J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1163. Trap: Danmark, Lejre Kommune, 2022, s. 42-44. Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 4 for Roskilde-egnen, 1969, s., 1969, s. 36-37. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155. <https://mingrund.gst.dk/>: Lejre Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Lejre Kommune. [Manillamærker - Næmmest og billigst \(nordiskpapirvarefabrik.dk\)](https://www.manillamarker-nemmetogbilligst.com/) [Om træhuse.dk](https://www.træhuse.dk/) | [Læs mere omkring, hvordan vi bygger vores træhuse \(træhus.dk\)](https://www.læs-mere-omkring-hvordan-vi-bygger-vores-træhuse.com/)

<sup>142</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>143</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 34.

<sup>144</sup> Fisker, borger og bonde. Bramsnæs, Hvalsø og Lejre gennem 100 år, Roskilde Museums forlag, 2007, s. 8-11, 18-22, og 28-31. Peter Thor Andersen: Landkommunen for enden af byen. Lejre Kommunes historie, 2006, s. 37-59, 78-81 og 140-147. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 347. J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1135. Trap: Danmark, 2022, s. 41-42. Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 4 for Roskilde-egnen, 1969, s., 1969, s. 5-26.

Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155. Kommuneplan 1980-1992, Lejre Kommune, 1981, s.4-37 og 43-50. Kommuneplan 1993-2005, Lejre Kommune, 1993, s. 5-38 og 47-52. <https://mingrund.gst.dk/>: Lejre Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Lejre Kommune.

<sup>145</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>146</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 35.

<sup>147</sup> Fisker, borger og bonde. Bramsnæs, Hvalsø og Lejre gennem 100 år, Roskilde Museums forlag, 2007, s. 14-18, 25-27 og 30-31, Helmuth Larsen: Hvalsø bymidte, 1900-2000, 2001, s.9-47. Bent: Gottfredsen: Bogen om Hvalsø, Egnshistorisk Forening, 1982, s. 126-129, 149-177. J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 351-352. J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1142 og 1146. Trap: Danmark, 2022, s. 38-39. Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 4 for Roskilde-egnen, 1969, s., 1969, s. 28-30. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155.

Dispositionsplanlægning pr. 1.10.1977, Hvalsø Kommune, 1979, s. 2-51. <https://mingrund.gst.dk/>: Lejre Kommune. <https://www.weblager.dk/>: Lejre Kommune [Om os - Hvalsø Savværk \(sawmill.dk\)](https://www.om-os-hvalsosavvaerk.com/)

<sup>148</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>149</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 34.

<sup>150</sup> J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 381. J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1194. Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 4 for Roskilde-egnen, 1969, s., 1969, s. 26-27 og 32-34. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155. <https://mingrund.gst.dk/>: Roskilde Kommune. [Find byggesag i byggesagsarkivet - Roskilde Kommune](https://www.find-byggesag-i-byggesagsarkivet.com/) [Om asfaltfirma](https://www.asfaltfirma.com/) | [Asfaltarbejde udføres i hele Danmark](https://www.asfaltarbejde.com/) | [Ring i dag \(nordens-asfalt.dk\)](https://www.ring-i-dag.com/) [Om BETONELEMENT - BETONELEMENT](https://www.betonelement.com/) [Scan Lifting A/S - En verden i kraner og løftegrej siden 2005](https://www.scanlifting.com/) [Home - GardinExpert](https://www.gardinexperten.com/)



<sup>151</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>152</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 35.

<sup>153</sup> J.P. Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 381. J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, s. 1200. Trap: Danmark: Køge Kommune, 2022, s. 49-51. Betænkning vedrørende partiel byudviklingsplan nr. 4 for Roskilde-egnen, 1969, s., 1969, s. 28-29. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 1. for Ringsted-egnen, 1969, s. 5-9. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr.2 for Køge-egnens byudviklingsområder, 1964, s. 5-7 og 34-35. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s. 54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155.

<https://mingrund.gst.dk/>: Køge Kommune. [FilArkiv/Køge Kommune](#). [Povl Møllers Maskinfabrik A/S's historie | PMBorup Proces udstyr i Borup, Køge, Ringsted og omegn \(ebteknik.dk\) Historie | Leca Danmark Beton- og letbetonelementer | EXPAN Om Os - FilterNew ApS om os | GH Form DK](#)

<sup>154</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>155</sup> Statistiske Meddelelser, 4.rk., 162 bd., 2. hf., 1956, s. 46-51 og 65.

Statistisk Tabelværk, 1963: I, A, s. 4-12 og 27. Statistisk Tabelværk, 1977: II, C3, s. 35.

<sup>156</sup> J.P. Trap: Danmark, bd. III, 1921, s. 371. J.P. Trap: Danmark, bd. II,3, 1960, J.P. Trap: Danmark, bd. IV, 2, 1955, s. 170. Trap: Danmark, Stevns Kommune, 2022, s. 39-40. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr.2 for Køge-egnens byudviklingsområder, 1964, s. 9-34 og 35-43. Regionsplanens 1. Etape, 1977-1992, Hovedstadsrådet, 1978, s.54-55. Regionsplantillæg 1985, Hovedstadsrådet, 1985, s. 6-22, 36-41, 78-85, 90-91 og 104-108, Hovedstadsrådet, 1985, s. 17 og Regionsplan 1989, Hovedstadsrådet, 1989, s. 18-26, 32-33, 38-39 og 56-63. Beretning 1992, Regionsplanlægning i Roskilde Amt, Roskilde amtskommune, 1992, s. 6-17. Regionsplan 1997, Roskilde Amtskommune, 1997, s. 9-37, 44-63 og 102-117. Regionsplan 2001 for Roskilde Amt, Roskilde Amtskommune, 2001, s. 16-32, 52-70 og 132-155.

<https://mingrund.gst.dk/>: Køge Kommune. [FilArkiv/Køge Kommune](#).

<sup>157</sup> Statistisk årbog for København m.m. 1836, 1946, s. 15, 1952, s. 8-9, 1962, s. 9-10, 1971, s. 16-17 og 1989, s. 256-257. Statistikbanken.dk

<sup>158</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1.

<https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1536>