

# Den ekspansive hovedstadsmetropol

*Østdanske pendlersatellit- og sommerhusbyer*

Af Henning Bro

I dette tidsskrift har artikler i tidligere numre kastet lys over de nye bydannelser, der siden midten af det 20 århundrede opstod i hovedstadsmetropolens ydre åbne opland: Sommerhusbyer i METROPOL 2021, nr. 1<sup>1</sup>, og pendlersatellitbyer i METROPOL 2022 og 2023, nr. 2.<sup>2</sup> Punktundersøgelser har imidlertid afdækket, at der i samme periode dannedes tilsvarende byer uden for hovedstadsmetropolens eget område, og at fritids- og arbejdskraftspendling henholdsvis fra og til metropolens område lå bag disse østdanske bydannelser. Bydannelser, som dermed opstod som følge af den geografisk ekspansive hovedstadsmetropol.

## Indledning

Med udgangspunkt i den relevante forskningslitteratur og den byhistoriske- og teoretiske forståelse af hovedstadsmetropolens som en byregion med funktionelt forskelligartede byenheder, der indgår i ovenstående artikler, har denne artikel til formål at analysere:<sup>3</sup> 1) Hvilke østdanske kommuner, der udenfor hovedstadsmetropolens i 2006 kan betragtes som en del af metropolens pendlersatellitbykommuner 2) Hvilke østdanske kommuner udenfor hovedstadsmetropolens , der i 2020 omfatter sommerhusbyområder, hvor sommerhusejerne overvejende har bopæl i denne 3) Hvilke træk, der kendetegner dannelsen af og udviklingen i pendlersatellit- og sommerhusbyer udenfor hovedstadsmetropolens i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet 4) Hvilke regionale rammer, der i samme periode blev lagt for disse bydannelsers udvikling.

Ved afgrænsningen af pendlersatellitbykommuner i 2006 i hovedstadsmetropolens udenfor liggende områder, anvendes pendlerstatistikken i Danmarks Statistiks digitale statistikbank.<sup>4</sup> Det forudsættes, at disse kommuners eneste bymæssige bebyggelse består af pendlersatellitbyer, at kommunernes udpendlingsprocenter skal udgøre mindst 50, og at mere end halvdelen af udpendlingen herfra rettes mod metropolens område.

Afgrænsningen af sommerhusbyerne udenfor hovedstadsmetropolens åbne land i 2020 baseres på Danmarks Statistiks digitale statistikbanks fordeling af sommerhuse og befolkning i Øst- og Vestdanmark og samme år i metropolens og det øvrige Østdanmark. På grundlag af denne afgrænsning, betragtes sommerhusbyer, hvor mere end halvdelen af førstegangsejere af sommerhuse har bopæl i hovedstadsmetropolens, som udsprunget af dennes geografiske ekspansion.

Med udgangspunkt i afgrænsningen i henholdsvis 2006 og 2020 af pendlersatellit- og sommerhusbyer udsprunget af hovedstadsmetropolens ekspansion, gennemfører artiklen en analyse af centrale træk, der kendetegnede disse bydannelser i efterkrigstiden og tiårene omkring årtusindeskiftet.

Ved analyserne af periodens pendlersatellitbyer udenfor hovedstadsmetropolens område afdækkes disses kommuners udpendling i perioden og dermed tidspunktet for, hvornår disse efter ovenstående statistiske forståelse kan betragtes som pendlersatellitbykommuner i metropolens pendlings- og arbejdskraftområde. Afgørende for fastlæggelse af pendlersatellitbyernes dannelse, deres

---

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

kommuners interaktion med arbejdskraft med hovedstadsmetropolens funktionelt forskelligartede byenheder og dermed for metropolens ekspansive karakter.

Analyserne baseres på Danmarks Statistiks trykte publikationer og digitale statistikbank og efterfølges af en afdækning af pendlersatellitbyernes befolkning- og erhvervsudvikling, indpendling og bebyggelsesudvikling i perioden. Disse analyser bygger på forannævnte statistiske materiale, lokalhistorisk- og topografiske litteratur og ovenfor nævnte artikler fra METROPOL, der belyser pendlersatellitbydannelse i hovedstadsmetropolens åbne land og i Haslev, som er beliggende i grænseområdet uden for metropolen.

Analyserne af sommerhusbyer, der i perioden er opstået udenfor hovedstadsmetropolens område, tager udgangspunkt i en undersøgelse af førstegangsejeres bopælsadresse, der fremgår af en stikprøve på en procent af samtlige digitale byggesager vedrørende sommerhuse i samtlige østdanske kommuner udenfor metropolen. Såfremt mere end halvdelen af en kommunes førstegangsejere af sommerhuse har haft bopæl i hovedstadsmetropolens område, betragtes dennes sommerbyer, som opstået som følge af metropolens ekspansive karakter.

Med dette udgangspunkt analyser artiklen, på basis af data fra Danmarks Statistiks digitale statistikbank, udbredelsen af sommerhusbyer i perioden 1919-2020 i ovennævnte kommuner og i hovedstadsmetropolens åbne land. Data, der kan bidrage til en afdækning af nogle af faktorerne bag udbredelsen af sommerhusbyer udenfor metropolens geografiske område, og samtidig kan lokalisere de enkelte byer. I sidstnævnte forbindelse inddrages desuden den lokalisering af sommerhusbyer i de enkelte kommuner, der fremgår af en betænkning fra 1980 vedrørende helårsbeboelse i sommerhuse.

Endelige analyseres sommerhusbyernes lokale spredning og bebyggelsesudvikling. På grundlag af: Dels de oplysninger om udstykningstidspunktet, der fremgår af Geodatastyrelsens matrikeloplysninger, <https://gst.dk/matriklen/om-matriklen/matrikelkort-register-og-arkiv/matrikeloplysninger/>, for hver enkelt parcel på hver enkelt vej i hvert enkelt sommerhusby. Dels [www.krak.dk](http://www.krak.dk), hvor de luftoptagelser af Danmark, som det amerikanske flyvevåben gennemførte i 1954, kan panoreres over på nutidige vejkort.

Da der i hovedstadsmetropolen i efterkrigstiden og i årtierne omkring årtusindeskiftet gennemførtes en regional planlægning i både metropolens centrale dele og dens åbne opland, og denne samtidig satte stadig mere snævre grænser for dannelsen af pendlersatellit- og sommerhusbyer i hovedstadsmetropolens ydre dele, afsluttes artiklen med en analyse af de tilsvarende regionale rammer, der lagdes for områder i det øvrige Østdanmark, som omfattede samme bydannelser udsprunget af metropolens ekspansive karakter. Analysene baseres på gennemførte fredninger<sup>5</sup>, byudviklingsplaner, der gennemførtes i nogle af disse områder, samt tidligere Vestsjællands og Storstrøms amtskommuners regionsplaner.

Artiklen tager periodisk afsæt i tiden omkring midten af det 20. århundrede, da sommerhusbydannelsen for alvor satte ind på dette tidspunkt, og forudsætningerne for pendlersatellitbydannelsen opstod på samme tid. Analysen af sidstnævnte byer føres kun frem til 2006, da den offentlige statistik frem til dette tidspunkt alene giver mulighed for at gennemføre mere detaljerede lokale og regionale studier, indtil den statistiske inddeling af landet ændredes med dannelsen af de langt større kommuner og nedlæggelse af amtskommunerne, der fulgte af 2007-

struktureformen. I modsætning hertil er analysen af sommerhusbyer ført frem til 2020, da de aspekter der indgår i denne, dækkes af det ovenfor anførte kildemateriale.

Geografisk omfatter artiklen: Dels hovedstadsmetropolen: Københavns og Frederiksberg kommuner og tidligere Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner. Dels det øvrige Østdanmark: Tidligere Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner.

### **Pendlersatellitbyer**

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 merkantillistiske byer fra det 17. århundrede og de udvidelser af ældre købstæder, som var gennemført på samme tid. I disse førindustrielle byer forekom arbejdskraftpendling ikke eller var i hvert fald yderst begrænset. Byerne havde således en stærk opblanding af bymæssige funktioner inden for samme relativt begrænsede byområde.

Arbejdskraftpendling blev dermed et nyt fænomen med industrikapitalismens gennembrud fra midten af det 19. århundrede, hvor der skete en ikke blot fysisk, men også social og mental adskillelse mellem kernefamilien og produktionen eller mellem bolig, fabrik og kontor. Et fænomen, der blev stadig mere udbredt i de følgende mere end 150 år, hvor den fortsatte industrialisering og byerhvervsmæssige udvikling generede en stadig kraftigere urbanisering i form af: Dels forskellige faser af vækst omkring de ældre førindustrielle købstæder: Brokvarterer, yderdistrikter og forstæder. Dels helt nye bydannelser: Nye købstæder, station- landevejbyer, ladepladser og byerne omkring en eller få industrivirksomheder.

En urbaniseringsproces, der i perioden også kom til at kendetegne Østdanmark, men her fik sin særlige karakter, da det fæstningsindespærrede København udviklede sig til en hovedstadsmetropol. En byergion med funktionelt forskelligartede byenheder, der bredte sig over stadig større dele af Nordøstsjælland.

En voldsom byspredning, som bevirkede, at pendling tidligt og i et langt større omfang slog igennem i hovedstadsmetropolen og resten af Østdanmark end i andre dele af landet, og siden midten af det 20. århundrede samtidig ydede et selvstændigt bidrag til nye bydannelser i metropolens ydre åbne land: Pendlersatellitbyer, da arbejdskraftpendling transformererede tidligere rurale byer til sådanne.<sup>6</sup>

### **Status 2006**

Pendlersatellitbyer, der allerede var ved at vokse frem i hovedstadsmetropolens åbne land, og indgik i metropolen, som i 1966 udgjorde den største af de 125 pendlingsområder, som landet var opdelt i på dette tidspunkt. Et betydeligt antal arbejdskraftsområder, der siden reduceredes til 51 regionale pendlingsområder i den sidste efterkrigstid og 27 i 2006. Af disse omfattede Østdanmark dette år syv sådanne områder.

#### *Hovedstadsmetropolens område*

Med hovedstadsmetropolens vækstdynamik var metropolen i 2006 fortsat landets suverænt største pendlingsområde. Mens hovedstadsmetropolens centrale dele (centralby, forstæder samt købstadsring) dette år 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 metropolområdes 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.

Med pendlersatellitbyerne meget stor udpendling og efterhånden stadig større indpendling, var de med arbejdskraft blevet interagerende med hovedstadsmetropolens øvrige funktionelt forskelligartede byenheder. En arbejdskraftudpendling, der med deraf følgende stigende tilflytning og et dermed forøget folketal, havde skabt en betydelig beskæftigelsesmæssig tilvækst indenfor pendlersatellitbyernes byggeri, handel og tjenesteydede erhverv.

Medvirkende til, at pendlersatellitbyerne også opnåede en øget indpendling. Understøttet af at kapitalen på samme tid havde set en fordel ved at lokalisere først industri og siden højspecialiseret industriproduktion, lager- og transportvirksomhed og lokalt orienteret serviceproduktion til disse byer. En følge af de her lavere grundpriser og samtidig bidragende til, at pendlersatellitbyerne også kom til interagere med metropolens øvrige byenheder med både kapital, varer og tjenester.

Tabel 1. Udpending og pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens område, 2006.<sup>7</sup>

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.

Anm.: Udpendlingsprocent: Udpendleres procentandel af beskæftigede bosiddende. Metropolandel: Hovedstadsmetropolens procentandel af udpendingen. \*: Omfatter en forstadskommune i hovedstadsmetropolens radiale forstadsbånd \*\*: Omfatter en kommune i hovedstadsmetropolens købstadsring.<sup>8</sup>

### Hovedstadsmetropolens midt- og østsjællandiske grænseområde

Som følge af arbejdskraftinteraktion med hovedstadsmetropolen havde fire og tre kommuner i henholdsvis Vestsjællands og Storstrøms amtskommuner i 2006 samtidig opnået en udpendlingsprocent på 56 og en andel af udpendingen, der med 68 procent rettede sig mod metropolens centralby, forstæder, købstadsring og pendlersatellitbyer (tabel 2). Grundlaget for, at der i disse kommuner i efterkrigstiden og i tiårene omkring årtusindeskiftet var opstået 41 pendlersatellitbyer gennem omdannelse af 11, 4 og 26 tidligere stations-, landvejs- og landsbyer.

De syv kommuner og deres pendlersatellitbyer grænsede alle op til hovedstadsmetropolens område. I fem af kommunerne udgjorde pendlersatellitbyerne den total bymæssige befolkning. Det drejede sig om: Haslev og Tølløse kommuner i Vestsjællands Amtskommune og Faxe, Rønnede og Stevns kommuner i Storstrøms Amtskommune. Udover ni tidligere landsbyer omfattede disse pendlersatellitbykommuner henholdsvis ni og tre omdannede stations- og landevejsbyer (tabel 3).

Tabel 2. Udpending og pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens grænseområde, 2006.<sup>9</sup>

Kommune	Udpendlingsprocent	Pendingens metropolandel	Bytyper
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

Anm: Udpendlingsprocent: Udpendleres procentandel af den beskæftigede bosiddende. Metropolandel: Hovedstadsmetropolens procentandel af udpendingen. \*: Omfatter en tidligere købstad.

I Holbæk og Ringsted kommuner indgik pendlersatellitbyerne sammen med de to oprindelige middelalderkøbstæder og kommunernes før 1970-kommunalreformen daværende sogne- og købstadskommuner. De to kommuners pendlersatellitbyer var opstået ved omdannelse af tidligere to

stationsbyer, en landevejsby og 17 landsbyer. Da erhvervsgrundlagt i Holbæk og Ringsted kommuner, som i landets øvrige kommuner med tidligere købstæder, var mere varieret og omfattende end de omgivne pendlersatellitbykommuners, blev udpendlingen fra de to byers kommuner så meget mindre, at deres samlede udpendlingsprocent lagde sig lige under 50. Til gengæld rettedes 63 og 75 procent af udpendlingen fra Holbæk og Ringsted kommuner sig i 2006 mod hovedstadsmetropolen.

Tabel 3. Pendlersatellitbyer udsprunget af tidligere stations- og landevejbyer, Vestsjælland og Storstrøms Amtskommuner, 2006.<sup>10</sup>

Pendlersatellitby	Folketal, 2006	Beliggenhedskommune	
		Sognekommuner	Efter 1970-kommunalreformen
Haslev*	11.121	Haslev-Freerslev	Haslev Kommune
Tølløse*	4.085	Tølløse	Tølløse Kommune
Kirke Eskilstrup*	1.186	Soderup-Eskilstrup	Tølløse Kommune
Store Merløse*	1.925	Store Tåstrup	Tølløse Kommune
Ugerløse **	1.415	Ugerløse	Tølløse Kommune
Faxe*	4.663	Faxe	Faxe Kommune
Karise*	2.520	Karise	Faxe Kommune
Faxe Ladeplads***	3.173	Hylleholt	Faxe Kommune
Rønnede**	2.951	Kongsted	Rønnede Kommune
Dalby**	2.853	Sønder Dalby-Tureby	Rønnede Kommune
Klippinge*	1.318	Magleby	Stevns Kommune
Rødvig***	1.210	Lille Heddinge	Stevns Kommune

Anm.: \* Tidligere stationsby. \*\* Tidligere landevejsby \*\*\* Udover, at de to byer blev endestationer på Østbanens to grene, blev de samtidig landepladser for henholdsvis Faxe og St. Heddinge. Sidstnævnte var dog en købstadskommune frem til 1970-kommunalreformen, og medtages som følge heraf ikke i oversigten.

Med 174 pendlersatellitbyer, omfattende 228.000 indbyggere (svarende til folketallet i landets næststørste by (Aarhus)), havde pendlingen således i 2006 integreret både hovedstads-metropolens ydre åbne land og syv tilgrænsende kommuner i metropolens pendlings- og arbejdsmarkedsområde. Udenfor dette område havde pendlingsmønstret derimod i det øvrige Østdanmark på dette tidspunkt fået en anden karakter (tabel 4 og 5).

#### Det øvrige Østdanmark

Udpendlingsprocenten nåede her i 2006 ganske vist i gennemsnit 55, men kun 27 procent af den gennemsnitlige pendling orienteredes mod hovedstadsmetropolen.<sup>11</sup> Hertil fjøede sig i det øvrige Østdanmark meget betydelige forskelle i forhold til både de stedlige udpendlingsprocenter og omfanget af den pendling, der rettede sig mod metropolen.

Et pendlingsvolumen, der i større omfang orienteredes mod hovedstadsmetropolen end gennemsnittet i det øvrige Østdanmark, kendetegnede således et område, der afgrænsedes af ovennævnte kommuner i metropolens grænseområde og en linje, som fra Præstø mod sydøst gik over Næstved og Slagelse til Kalundborg mod nordvest. En del af Midt-, Syd- og Vestsjælland med kommuner med både de nævnte købstæder (samt Sorø) og pendlersatellitbyer udsprunget af hidtidige stations- landevejs- og landsbyer og 13 pendlersatellitbykommuner i landdistrikter alene med sidstnævnte byer. Kommuner, som for størstepartens vedkommende desuden havde udpendlingsprocenter på over 50.<sup>12</sup>

Det drejede sig således om kommuner, hvorfra afstanden til hovedstadsmetropolens centralby var under 100 km, hvis byer i mange tilfælde havde en betjent jernbanestation, og/eller hvorfra der var

relativ kort afstand til nærmeste station og motorvej. Forhold, der bevirkerede, at daglig pendling til metropolen kunne gennemføres indenfor rimelig tid.

Tabel 4. Udpending og pendlersatellitbyer i øvrige kommuner i Vestsjællands Amtskommune, 2006.<sup>13</sup>

Kommune	Udpendlingsprocent	Pendlingens metropolandel	Bytyper
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.
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
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	Landvejsby: 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.

Anm: Udpendlingsprocent: Udpendlers procentandel af beskæftigede bosiddende. Metropolandel: Hovedstadsmetropolens procentandel af udpendingen. \*: Omfatter en tidligere.

Hovedstadsmetropolens pendlings- og arbejdsmarksområde kom således i 2006 til en vis grad til at omfatte disse betydelige dele af Sjælland. Ikke desto mindre orienteredes langt mere end hvaldelen af pendlingen her til de to købstæder i metropolens grænseområde (Holbæk og Ringsted) og Kalundborg, Slagelse og Næstved, der udgjorde kærnerne i det øvrige Sjællands tre pendlingsområder. På nær det sydligste Sydsjælland.

Denne sjællandske del, Møn og det nordligste Falster udgjorde således det fjerde østdanske pendlingsområder med kærne i Vordingborg, mens det øvrige Falster og Lolland omfattedes af to tilsvarende områder. Et med kærne i Nykøbing F dækkende Falster og Østlolland og et med kærne i Nakskov omfattende Vestlolland.

Tabel 5. Udpending og pendlersatellitbyer i øvrige kommuner i Storstrøms Amtskommune, 2006.<sup>14</sup>

Kommune	Udpendlingsprocent	Pendlingens metropolandel	Bytyper
Fladså	60,2	32,8	Landevejsby: 3. Landsby: 2.
Holeby	70,0	10,5	Landevejsby: 1. Landsby: 1.
Holmegård	69,5	37,8	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 sommerhusby: 2.
Vordingborg*	39,9	27,0	Stationsby: 1. Landevejsby 2. Landsby: 3.

Anm: Udpendlingsprocent: Udpendlers procentandel af beskæftigede bosiddende. Metropolandel: Hovedstadsmetropolens procentandel af udpendlingen. \*: Omfatter en tidligere købstad.

I alt seks større østdanske købstæder, der i 2006 havde lavere udpendlingsprocenter (22-39) end kommuner med mindre købstæder (42-55) og rurale pendlersatellitbykommunerne (50-75). En følge af disse seks købstæders højere beskæftigelse indenfor tilbageværende industriproduktion, håndværk og erhverv baseret på administrativ og servicemæssig virksomhed. Forudsætningen for, at disse købstæder fra både omliggende landdistrikter og mindre købstæder kunne tiltrække arbejdskraft:

Fra de rurale pendlersatellitbykommuner: Arbejdskraft, der var flyttet hertil som følge af de her lavere priser på parcelhuse, var blevet tilovers ved den stedlige erhvervsudtømmning af tidligere stations-, landevej- landsbyer, eller ikke rettede sig mod hovedstadsmetropolen.

Fra en række mindre købstæder: Tilflyttet arbejdskraft, der også her var blevet tiltrukket af mindre ejendomspriser og ikke havde orienteret sig mod metropolen eller hidtidig arbejdskraft, som, trods en noget højere beskæftigelse i disse købstæder, var blevet ramt af en vigende erhvervsudvikling i disse: Skælskør, Nykøbing S, Sorø, Præstø, Stubbekøbing, Nysted, Maribo og Rødby.

Fra andre mindre købstæder: Arbejdskraft, der havde været underkastet tilsvarende vilkår, men som samtidig var blevet særlig ramt af lukning af en meget stor arbejdsplads. For Korsørs vedkommende, som følge af nedlæggelsen af bil- og jernbanefærgeoverfarten over Store Bælt, og for Stege, Stubbekøbing og Maribo, som konsekvens af lukningen af de stedlige sukkerfabrikker.

### **Pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens grænseområde**

Af de syv kommuner, der i 2006 grænsede op til hovedstadsmetropolen og samtidig var blevet en del af dennes meget store østdanske pendlings- og arbejdsmarkedsopland, havde de fem midt- og østsjællandiske landkommuners forgængerkommuner i den første efterkrigstid haft en så beskeden forøgelse af udpendlingen, at den i 1970 kun udgjorde 15-39 procent af de bosiddende beskæftigede (tabel 6).



*Udpendling og pendlersatellitbydannelse*

I modsætning til hovedstadsmetropolens fremvoksende pendlersatellitbykommuner, der samme år havde en gennemsnitlig udpendlingsprocent på 46, kunne Tølløse, Haslev, Faxe, Rønnede og Stevns kommuner i 1970 således ikke henregnes blandt metropolens kommuner med pendlersatellitbyer. Sandsynligvis som følge af, at hovedstadsmetropolen endnu ikke havde opnået en sådan geografisk udbredelse og erhvervsmæssige tiltrækning, at det i den første efterkrigstid havde skabt grundlag for en større tilflytning af pendlere til og udpendling af eksisterede arbejdskraft fra de nævnte fem kommuner.

Tabel 6. Pendling i pendlersatellitbykommuner, hovedstadsmetropolen og dennes grænseområde, 1970-2006.<sup>15</sup>

Metropol-Dele	1970		1980		1990		2000		2006	
	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.	Udp.	Indp.
Hovedstadsmetropolens område										
Centralb.	28,7/97	45,9/98	35,8/100	52,7/100	42,7/105	52,4/111	45,2/131	51,9/98	45,5/134	59,3/106
Forstæd.	63,3/80	53,7/75	70,0/100	59,3/100	67,2/101	68,2/130	70,6/100	72,1/144	72,3/101	75,3/151
Købstad	28,7/71	23,4/57	36,1/100	34,4/100	51,2/131	41,5/127	51,8/150	48,8/154	52,9/173	50,1/177
Pendlers.	46,2/52	20,4/43	50,7/100	31,9/100	59,4/144	33,3/123	64,4/147	42,0/214	67,4/155	45,5/222
Hovedstadsmetropolens grænseområde										
Kommuner										
Tølløse	32,1/57	19,0/66	32,2/100	27,4/100	57,3/133	36,9/135	62,8/150	43,9/162	70,1/167	47,9/176
Haslev	15,0/36	19,9/47	34,8/100	26,8/100	45,8/145	30,2/107	53,1/175	36,2/125	58,5/197	41,1/147
Faxe	19,6/55	17,7/48	32,1/100	25,7/100	41,1/137	33,1/129	46,7/170	39,6/166	52,2/191	43,0/178
Rønnede	39,1/54	28,0/58	43,4/100	28,0/100	63,1/138	38,5/141	68,1/155	44,7/170	72,2/166	52,5/198
Stevns	16,6/64	6,5/55	20,9/100	20,0/100	45,4/158	23,9/108	50,8/179	27,2/112	55,2/202	29,5/128

Anm.: Udp.: Udpendling. Til venstre for skråstreg angives udpendlingsprocenten og til højre for udpendlingens omfang som indextal (Index: 100=1980). Indp.: Indpendling. Til venstre for skråstreg angives indpendlingsprocenten og til højre for indpendlingens omfang som indextal (Index: 100=1980).

Hertil kom, at de vej- og kollektivtrafikale forbindelser fra disse kommuner til hovedstadsmetropolen kun var blevet udbygget i mindre grad siden, de var blevet udlagt. Fra Haslev, Faxe og Stevns kommuner førte sidebaner med en begrænset toggang kun frem til Køge, hvor der skulle foretages skift enten til de DSB-rutebiler, der kørte op ad Gl. Køgevej til Valby, eller til tog til Roskilde, hvor der som oftest skulle ske togsnit på rejsen videre mod metropolens centrale dele. Gennemførtes pendlingen i bil fra disse kommuner, skulle der først tilbagelægges kørsel på lange strækninger ad utilstrækkelige amtslandeveje, indtil der kunne forsættes ad Gl. Køge Landevej, som på dette tidspunkt var stærkt trafikbelastet.

Fra Rønnede Kommune kunne kørslen til gengæld tilbagelægges på den bredere og regulært førte hovedvej A 2 til Gl. Køge Landevej. Medvirkende til, at denne kommune i 1970 opnåede en væsentlig højere udpendlingsprocent end de tre ovenfor nævnte kommuner. Dette blev også tilfældet for Tølløse Kommune, som blev gennemskåret af Nordvestbanen fra Kalundborg og Holbæk til København H. En banestrækning, der desuden havde en hyppigere toggang.

Med en næsten tredobling ændredes udpendlingen fra de fem midt- og østsjællandske landkommuner sig til gengæld voldsomt i den sidste efterkrigstid. Således at de to kommuner, der i 1970 havde de højeste udpendlingsprocenter (Tølløse og Rønnede), i 1990 med procentsatser på henholdsvis 57 og 63 statistisk var rykket op blandt hovedstadsmetropolens pendlersatellitbykommuner. En position, som Faxe, Stevns og Haslev kommuner på samme tid var ved at opnå med udpendlingsprocenter på 41-49, og konsolideres i årtierne omkring årtusindeskiftet.

Med disse tiårs forøgelse af udpendlingen på 30 procent kunne de fem kommuner i 2006 opvise udpendlingsprocenter på 52-72. Fortsat størst i Tølløse og Rønnede kommuner med 70-72 procent, med 58 og 55 noget mindre i Haslev og Stevns kommuner og mindst i Faxe Kommune med 52. En stilling som en af hovedstadsmetropolens pendlersatellitbykommuner, som sidstnævnte kommune først fik efter årtusindeskiftet, mens Haslev og Stevns kommuner opnåede den i løbet af 90'erne.<sup>16</sup>

### *Baggrundsfaktorer*

Sammenlignet med udviklingen i udpendlingen fra og pendlersatellitbydannelsen i selve hovedstadsmetropolens åbne land, blev denne proces i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet både forskudt med godt og vel ti år og mindre markant i de udenfor liggende fem midt- og østsjællandske landkommuner. Mens den betydelige vækst i udpendlingen fra og omdannelse af tidligere stations-, landeveje- og fiskeri- og landsbyer til pendlersatellitbyer i metropolens yderområder, som ovenfor anført, havde taget sin begyndelse i løbet af 60'erne og konsolideredes i det følgende tiår, indledes denne udvikling i de nævnte fem landkommuner først i løbet af 70'erne, for at blive konsolideret i 80'erne og endelig fuldført i tiårene omkring år 2000.

En følge af at egnsplanlægningens byudviklingsplaner og fredningsplanlægningen allerede i slutningen af 60'erne havde sat ganske snævre grænser for byspreddningen i hovedstadsmetropolens åbne land og i stedet henvist størsteparten af den til købstadsringen og forstadsbåndene i den sydvestlige del af den centrale del af metropolen. Grænser for det åbne lands bebyggelse, som blev yderligere skærpet af Hovedstadsrådets regionsplanlægning, der i den sidste efterkrigstid helt overvejende lokaliserede metropolens yderligere byvækst til de ubebyggede byzoner i de ydre dele af forstadsbåndene og i købstadsringen.<sup>17</sup>

Medvirkende til, at væksten i hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer indsnævrede så meget, at pendlere søgte ud til de kommuner, der grænsede op til metropolen. Her ydede priser på parcelhuse, der lå langt lavere end i metropolens område, en stærk tilskyndelse til tilflytning og de flere og mere varierede beskæftigelsesmuligheder og højere indkomster i hovedstadsmetropolens centralby, forstæder og købstadsring til udpendling hertil.<sup>18</sup>

Samtidig med at de vej- og kollektivtrafikkale forbindelser i den sidste efterkrigstid udbyggedes både i metropolens ydre dele og til de tilgrænsende fem midt- og østsjællandske landkommuner med fremvoksende pendlersatellitbyer. Med periodens endelige færdiggørelse af de radiale og tværgående motorveje i hovedstadsmetropolens centrale del og forlængelse af de radiale motorveje som Syd- og Vesmotorveje (foreløbig til Rønnede og Holbæk), fik pendlersatellitbyerne i Tølløse, Haslev, Rønnede, Faxe og i nogen grad også Stevns kommuner stærkt forbedrede vejforbindelser til de nævnte dele af metropolen.

På sammen tid udbyggede Hovedstadsrådets kollektive trafikselskab (Hovedstadsområdet Trafikselskab (HT)) alle dele af den kollektive trafik i hovedstadsmetropolen. Med S-banens videreførelse til Køge i 1983 opnåedes samtidig en mere direkte forbindelse fra de hertil førende sidebaner: Både Stevns Østbane, der i samarbejde med HT fik en meget betydelig driftsudvidelse og nyt materiale, og den sydlige del af den ældre Sydbane, som gik i gennem Haslev Kommune og fik hyppigere toggang betjent af DSBs regionaltogssystem.

Det blev på samme tid en del af banebetjeningen i hovedstadsmetropolen, der ikke omfattedes af S-banerne, og forlængedes ud i resten af Østdanmark. På Nordvestbanen, der gennemskar Tølløse Kommune, til Kalundborg, Vestbanen til Slagelse og Sydbanen til Nykøbing F.

Samlet meget betydelig trafikale forbedringer i hovedstadsmetropolens tilgrænsende område, som faldet sammen med fremvæksten af dettes fem pendlersatellitbykommuner, der i den sidste efterkrigstid fik den nævnte næsten tredobling af udpendlingen. På samme tid, som udpendlingen i metropolens kommuner med pendlersatellitbyer blot fordobledes. Men også forudsætningen for, at de fem midt- og østsjællandiske pendlersatellitbykommuner i årtierne omkring årtusindeskiftet fik en yderligere vækst i udpendlingen på de også førnævnte 30 procent, mens samme kun øgedes med syv procent i hovedstadsmetropolens kommuner med pendlersatellitbyer.<sup>19</sup>

### *Befolkning, erhverv og indpendling*

Trods disse stigninger i udpendlingen, opnåede de fem midt- og østsjællandiske pendlersatellitbykommuner i hovedstadsmetropolens grænseområde ikke samme høje udpendlingsprocenter som metropolens tilsvarende kommuner. Medvirkede til, at de største pendlersatellitbyer i de fem nævnte kommuner i efterkrigstiden og i 90'erne hverken enkeltvis eller til sammen fik samme stigning i tilflytning og folketal, som de tilsvarende byer i metropolen (tabel 7). Et efterslæb, som først i mindre grad udjævnedes, da de fem kommuner i de første år af 00'erne fik en endnu kraftigere vækst i udpendlingen, og dette førte til en stigning i tilflytning og folketal i kommunernes største pendlersatellitbyer, der oversteg de tilsvarende byer i hovedstadsmetropolen.

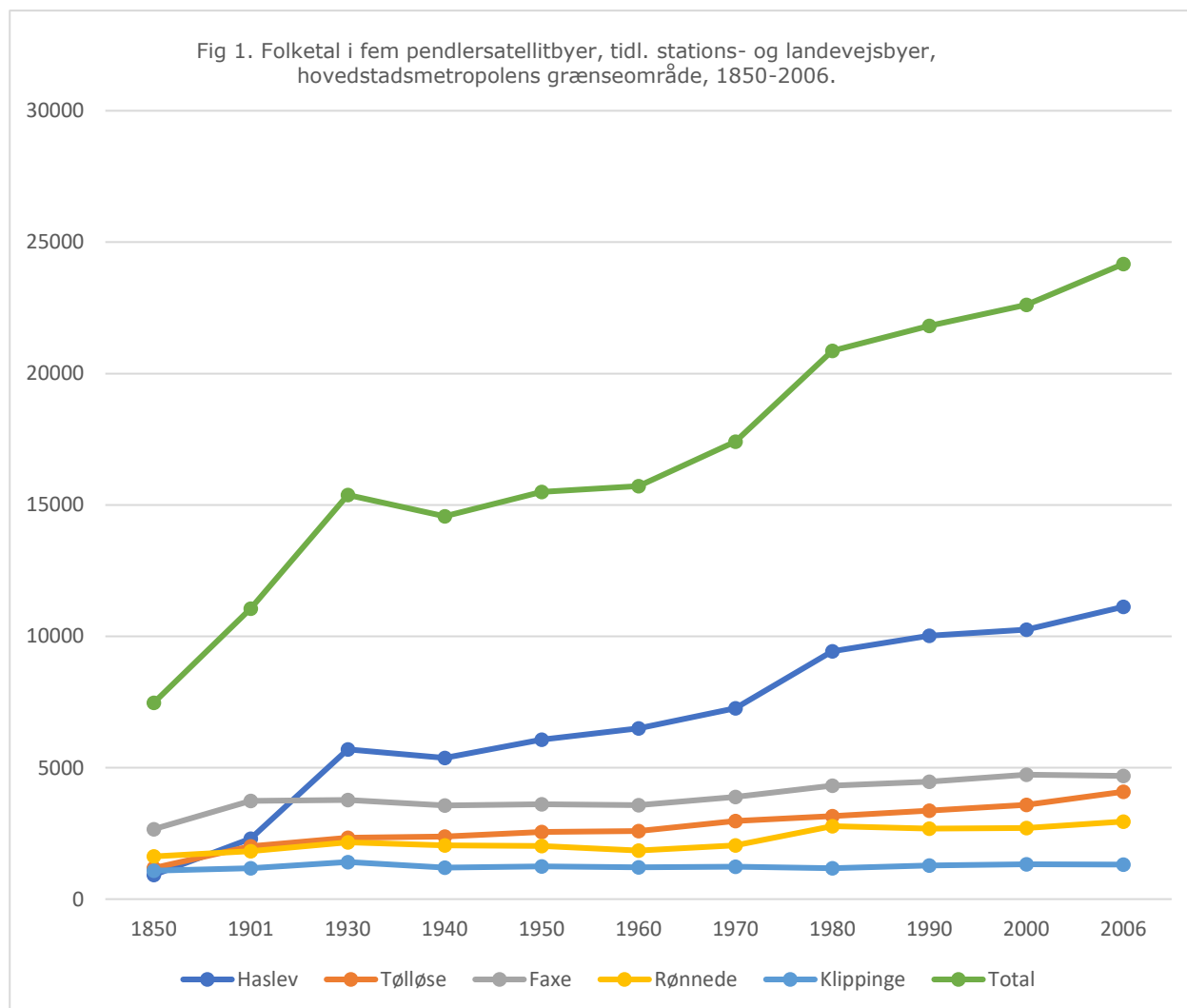
Tabel 7. Gennemsnitlig årlig procentvis stigning i folketallet, hovedstadsmetropolen og i pendlersatellitbyer dens grænseområde, 1930-2006<sup>20</sup>

	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2006
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
Pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens grænseområde								
Haslev	-0,58	1,29	0,69	1,18	2,98	0,61	0,23	1,40
Tølløse	0,22	0,71	0,10	1,51	0,59	0,66	0,66	2,29
Faxe	-0,56	0,13	-0,11	0,86	1,14	0,32	0,58	-0,15
Rønnede	-0,55	-0,18	-0,86	1,07	2,58	0,43	0,11	1,47
Klippinge	-1,53	0,37	-0,28	0,22	-0,49	0,88	0,36	-0,11
Total	-0,53	0,64	0,14	1,06	1,88	0,55	0,37	1,14

Ikke desto mindre fik de fem største pendlersatellitbyer i de midt- og østsjællandiske kommuner lokalt en betydelig befolkningstilvækst i den sidste efterkrigstid som følge af periodens kraftigt stigende udpendling. En befolkningsudvikling, der om end i mindre stigningstakt fastholdtes i årtierne omkring årtusindeskiftet, men stod i modsætning til den demografiske udvikling, som havde kendetegnet de tidligere stations- og landevejsbyer, som pendlersatellitbyerne var udsprunget af (figur 1).

I den sidste halvdel af det 19. århundrede og frem til det faldende folketal i 30'erne havde de fem byer undergået en meget kraftig befolkningstilvækst efter, at jernbanerne i 1870'erne kom til landsbyerne Tølløse, Haslev, Faxe og Klippinge, og som følge af Rønnede landsbys placering midt mellem Køge og Vordingborg på den gennemgående sydsjællandske hovedlandevej. En trafikal infrastruktur, der bevirkede, at landsbyerne med de i samtiden store afstande til de nærmeste købstæder, udviklede sig større eller mindre stations- og landevejsbyer med hvert sit rurale opland.

Oplande, der, med overgangen til animalsk landbrugsproduktion og udstykning af husmandssteder, i stations- og landevejsbyerne skabte grundlag for handel, håndværk, offentlig administration og landbrugsafhængig industri: Jernstøberier, maskinfabrikker, cementstøberier, teglværker, andelsmejerier og i nogle tilfælde også større virksomheder: Dammølle (Tølløse), andelssvineslagteri (Haslev) og bryggeri og kalkbrud (Faxe). Herover fik både Faxe og Haslev amtssygehuse. Grundlaget for de fem statstons- og landevejsbyers befolknings- og erhvervsmæssige vækst frem til 30'ernes krise og 40'ernes stabilisering.



2122

Et erhvervsgrundlag, som derimod udhuledes som følge af den første efterkrigstids landbrugsstrukturomlægninger, der i stations- og landevejsbyernes oplande resulterede i landbrugssammenlægninger, afvandring fra landbruget og et faldende folketal. Medvirke til, at disse byer fik en marginal befolkningstilvækst i 50'erne, indtil folketallet øgedes en smule mere i 60'erne.

En følge af en indvandring fra de rurale oplande til de erhverv, som i stations- og landevejsbyerne var blevet tilbage, og den industri, der i nogle af byerne lokaliseredes hertil i den første efterkrigstid. Overvejende hjemmemarkedsorienteret forbrugsvareindustri, der i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet ramtes af konkurrence fra større produktionsvirksomheder og udlandet.<sup>23</sup>

I sig selv medvirkende til udpendling fra de hidtidige stations- og landevejsbyer, der sammen med tilflytning af yderlige udpendlere, bidrog til, at disse byer nu som pendlersatellitbyer tilførtes nye beskæftigelsesmuligheder. I bygge- og anlægssektoren, som følge af det boligbyggeri, der fulgte af stigende udpendlingen og folketal, og indenfor handel og andre håndværk, som en udløber af den efterspørgsel på varer og tjeneste, som de ofte bedre lønnede udpendlere tilførte lokalsamfundet.

Tillige grundlagt for et stærkere beskatningsgrundlag i de fem større pendlersatellitbyers midt- og østsjællandske beliggenhedskommuner. Forudsætningen for disses udbygning af det lokale velfærdssystem og dets institutioner: Daginstitutioner, skoler og fritids- og kulturtilbud for den yngre tilflyttede pendlerbefolkning og ældreboliger og plejehjem for en betydelige del af den hidtidige befolkning, der var blevet tilbage. Afgørende for, at kommunerne fik en meget betydelig stigning i de tjenesteydede erhverv, der samtidig understøttedes af, at Tølløse, Haslev, Rønnede og Faxe blev kommunecentre i forbindelse med 1970-kommunalreformen.

Med det samlede beskæftigelsestilskud, som de fem pendlersatellitbykommuner fik i perioden, øgedes på samme tid indpendlingen til disse i et sådant omfang, at den nærmede sig niveauet i de tilsvarende kommuner i hovedstadsmetropolens åbne land (tabel 6).<sup>24</sup> I modsætning hertil rekrutteredes indpendlingen til kommunerne med pendlersatellitbyer i metropolens grænseområde fra de nærmest liggende dele af de øvrige østdanske pendlingsområder.

### *Bebyggelse*

I de pendlersatellitbyer, der var udsprunget af store stationsbyer (Tølløse, Haslev og Faxe), havde bebyggelsen frem til tiden omkring første verdenskrig formet sig som dannelse af et bykvarter med en gennemgående hovedgade med randetagebebyggelse langs denne, forretninger i sammes stueplan og større eller mindre omliggende områder med bebyggelse med enkeltstående eller sammenbyggede gadehuse. I landevejsbyen Rønnede og den lille stationsby Klippinge var der på sammen tid alene opstået en klynge af småhuse omkring henholdsvis den gennemgående hovedlandevej og stationen.

Ældre bykvarter, hvorom der i de fem byer i mellemkrigstiden og 40'erne lagde sig yderdistrikter med villeområder. Størst i de store stationsbyer og mindst i landevejsbyen og den lille stationsby.

Med udgangspunkt i disse ældre bebyggelser, der var opstået inden midten af det 20. århundrede, tog pendlersatellitbyen fysik form. Uden om lagde der sig således i efterkrigstiden og tiårene omkring årtusindeskiftet nye og større yderdistrikter. Betydelige i de hidtidige store stationsbyer og i mindre omfang i de mindre tidligere landevej- og stationsbyer. Yderdistrikter, der kom til at omfatte ældre parcelhuskvarter i de indre dele og tæt-lavt byggeri i de ydre.

I yderdistrikterne opstod desuden mindre enklaver med lavt etagebyggeri og i disses udkant, erhvervskvarterer. De tidligere stations- og landevejsbyers transformation til pendlersatellitby kendetegnedes endelig af en ny og større centerdannelse. På nær den lille stationsby, Klippinge, med udgangspunkt i de tidligere store stationsbyers ældre bycentrum.

Mest gennemgribende i Tølløse, hvor der i det ældre bykvarter, mellem hovedgaden med dens butikker i stueplan og en syd for parallelt løbende gade, dannedes et større centerområde med store parkeringsanlæg, supermarkeder, mindre detailforretninger og liberale erhverv. I Haslev og Faxe forkortedes derimod detailhandlen i bykvarterernes forholdsvis lange hovedgader, således at den

koncentreredes og bevarede på en mindre del af hovedgaden, bag ved hvilken der opstod områder med supermarkeder og parkeringsanlæg.

I den hidtidige landevejsby Rønnede, som ikke havde udviklet et tilsvarende ældre bycentrum som i de tre store stationsbyer, opstod derimod et mindre butikstov i tilknytning til det rådhus, der ved 1970-kommunalreformen lagdes midt i et af den fremvoksede pendlersatellitbys nye villakvarter. En beliggenhed, der dog viste sig at være uhensigtsmæssig i forhold til byens livsnerve.

Den oprindelige landevejsbys krydsning mellem den ældre gennemgående hovedlandevej mellem København og Vordingborg og de større landeveje fra Stevn og Næstved. Med det resultat, at rådhuset, tillige som følge af arealknaphed, og eksisterende forretninger og nye supermarkeder rykkede ned til dette trafikale krydsningspunkt.<sup>25</sup>

## Sommerhusbyer

Mens pendlersatellitbydannelsen i hovedstadsmetropolen og dens tilgrænsende område fulgte af arbejdskraftpendlingens omdannelse af tidligere stations-, landevejs- og landsbyer, udsprang dannelsen af sommerhusbyer af fritidspendling. I modsætning til pendlersatellitbydannelsen, som satte ind i løbet af 1960'erne, havde dannelsen sommerhusbyer rødder, der gik langt længere tilbage i historien.

Først med den enevældige monarks sommerresistensslotte (bl.a. Frederiksberg Slot fra omkring år 1700) og fra den sidste del af det 18. århundrede og til midten af det følgende med det københavnske højborgerskabs landsteder udenfor den fæstningsindespærrede hovedstad. på Frederiksberg og i det åbne land på Nordeggen. Fra midten af det 19. århundrede og frem til tiden omkring første verdenskrig fulgte de sommervillaer, som industrikapitalismens nye hovedstadsborgerskab opførte op langs Øresund og siden ved Kattegatkysten til Hornbæk, hvor den første sommervillaby opstod.

Afsættet for de stadig flere og større sommerhusbyer, der opstod i 20. århundrede som følge af kortere arbejdstid og stigende realindkomst. En proces, der igangsattes først i hovedstadsmetropolens åbne land for siden at brede sig over hele Østdanmark. På samme tid, som sommerhusbydannelsen også tog form i den vstdanske provins.

## Status 2020

I et sådant omfang, at Danmark i 2020 havde 244.000 sommerhuse. Af disse var 49 procent lokaliseret til Østdanmark, mens denne del af landet samme år rummede 45 procent af dets befolkning (Tabel 8). En i forhold til folketallet større koncentration af sommerhuse i Østdanmark, hvor hovedstadsmetropolen tegnede sig for 78 procent af befolkningen og alene 49 procent af landsdelens sommerhuse, mens det øvrige østdanske område alene med en befolkningsandel på 22 procent derimod rummede 51 procent af Østdanmarks sommerhuse.

Tabel 8. Procentvis fordeling af befolkning og sommerhuse, Danmark, 2020<sup>26</sup>

Områder af landet	Befolkning	Sommerhuse
	Hele landet	
Østdanmark	45,6	48,8
Vestdanmark	54,4	51,2
Total	100	100
	Østdanmark	
Hovedstadsmetropolen	78,1	48,6
Øvrige Østdanmark	21,9	51,4
Total	100	100

En procentfordeling, der med al sandsynlighed var udtryk, at den ekspansive hovedstadsmetropol havde generet et sommerhusbyggeri, som ikke kunne rummes indenfor metropolens eget område, men havde bredt sig over det øvrige Østdanmark, hvorved hele det østdanske område fik en større koncentration af sommerhuse i forhold til den vestdanske provins. En drivkraft bag fordelingen af Østdanmarks sommerhuse, som blev understøttet af en punktundersøgelse fra 2020 af sommerhusbydannelsen på Bogø, der godtgjorde, at 90 procent af øens førstegangsejere af sommerhuse i 70'erne havde bopæl i hovedstadsmetropolen.<sup>27</sup>

### Hovedstadsmetropolens østdanske sommerhusbyer

Med Bogøs daværende fjerne beliggenhed både i almindelighed og i forhold til de omkringliggende større købstæder, hvis befolkning almindeligvis blev tiltrukket af de nærmest liggende sommerhusbyer og hyppigere benyttede deres sommerhuse, end sommerhusejerne fra hovedstadsmetropolen havde mulighed for som følge af den lange fritidspendling, blev øens store antal sommerhusejere fra metropolen i 70'erne da også overrepræsenteret i forhold til det øvrige Østdanmarks sommerhusbyer.<sup>28</sup>

### Ejerlokalisering

Fra sommerhusbydannelsen tog sin begyndelse fra midten af det 20. århundrede og i de følgende 70 år, blev hovedstadsmetropolens andel af førstegangsejere af sommerhuse uden for metropolen da også noget mindre. I hele perioden mellem 1950 og 2020 kom denne ejergruppe således til at udgøre tre fjerdele af ejerne af sommerhuse i det øvrige Østdanmark, mens den resterende fjerdedel helt overvejende havde bopæl i denne del af landet (tabel 9).

Tabel 9. Førstegangsejere af sommerhuse procentvis fordelt på bopælsområde, Østdanmark, 1950-2020<sup>29</sup>

Kommuner med sommerhusbyer	Bopælsområde	
	Hovedstadsmetropolen	Øvrige Østdanmark
Odsherred	87,6	12,4
Kalundborg	67,2	32,8
Slagelse	57,2	42,8
Næstved	70,6	29,4
Faxe	70,9	29,1
Stevns	77,8	22,2
Vordingborg	86,5	13,5
Guldborg	84,6	15,4
Lolland	51,7	48,3
Total	75,7	24,3

Selv om fordelingen af sommerhusejere i Østdanmark afveg en smule for befolkningsdelingen i 2020, blev andelen af dem, der i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet havde bopæl i hovedstadsmetropolen, så dominerende, at periodens sommerhusbydannelsen i det øvrige østdanske område, var udtryk for den ekspansive metropols sommerhusbyspredning ikke blot i dens eget område, men i hele Østdanmark. En spredning af sommerhusbyer i det øvrige Østdanmark, der i perioden i nogen grad blev understøttet af behovet for fritidsboliger i de stedlige købstæder og hidtidige stations- og landevejsbyer, der, som anført ovenfor, også i det øvrige østdanske område på samme tid transformeredes til pendlerbyer.

Mindst blev andelen af sommerhusejere fra hovedstadsmetropolen på det vestlige Lolland, som følge af den lange kørselsvej. Noget højere blev andel i det vestsjællandske område, men også med en betydelig ejergruppe fra områdets to store købstæder (Kalundborg og Slagelse) og de øst for

liggende købstæder (Sorø, Ringsted og Holbæk), der i deres oplande kun havde et begrænset sommerhusvolumen. Derimod lagde andelen af sommerhusejere fra hovedstadsmetropolen sig nogenlunde som gennemsnittet for hele det øvrige østdanske område i den østlige del af Sjælland: Næstved, Faxe og Stevns kommuner.

Trods den betydelige befolkning i Næstved og større pendlersatellitbyer (f.eks. Haslev og Faxe) var fritidspendlingen fra hovedstadsmetropolen så meget kortere til disse dele af Sjælland, at lokale sommerhusejere her fik en mindre andel end på Vestsjælland. Denne afstand var til gengæld betydelig længere til Odsherred, det sydligste Sjælland og de to syd for liggende øer.

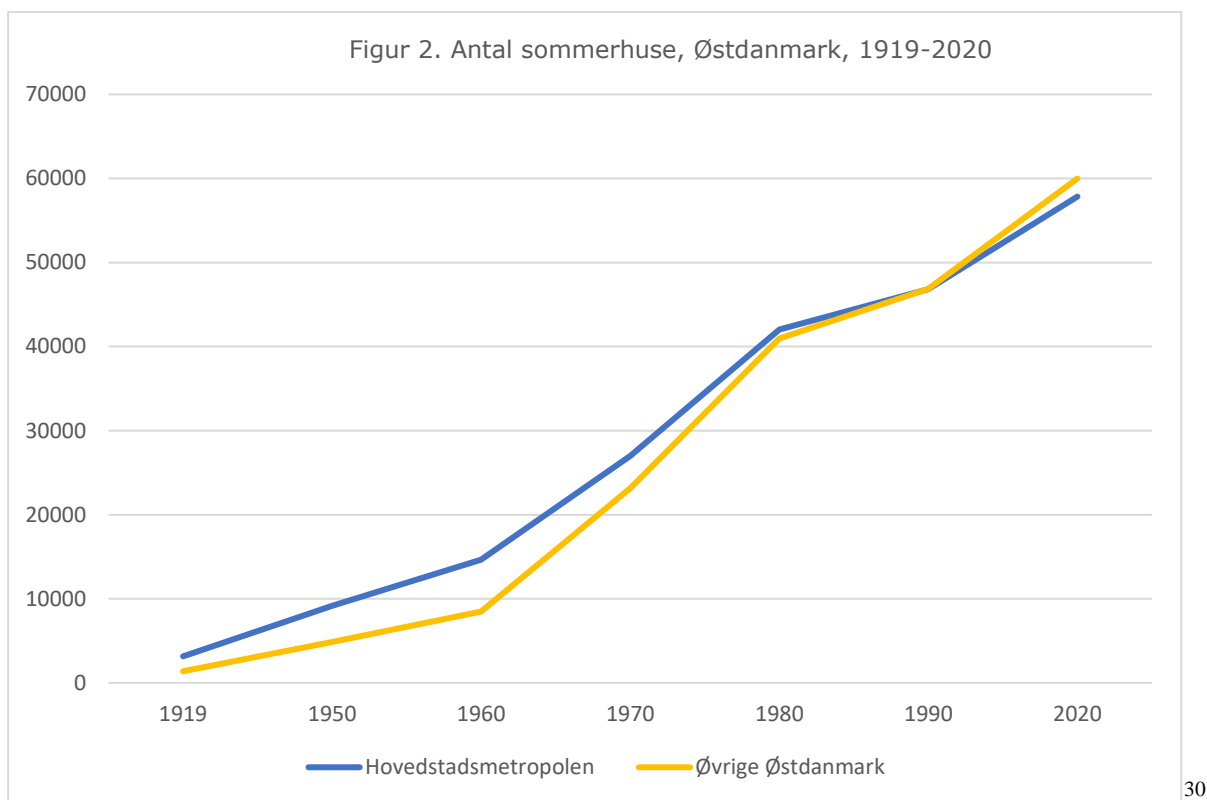
Ikke desto mindre opnåede sommerhusejere fra hovedstadsmetropolen her den største andel. Betinget af: Dels sommerhusbybælterne langs Sejerø Bugt og Sydfalsters Østersøkyst samt en betydelig koncentration af sommerhusbyer øst og vest for Vordingborg og på Møn og Bogø. Dels den længere kørselsafstand fra de større købstæder på Vest- og Midtsjælland og Sydhavsøerne. I sommerhusbyerne på Sydfalster udgjorde sommerhusejere fra Nykøbing F dog en noget større andel.

### *Sommerhusbyspredning*

Med det sommervillabyggeri, som den fremvoksende hovedstadsmetropols overklasse havde stået bag siden midten af det 19. århundrede, var antallet af ejendomme til fritidsbeboelse allerede ved afslutningen af første verdenskrig blev dobbelt så stort i metropolens opland som i det øvrige Østdanmark (figur 2). En forskel mellem de to østdanske dele, der forstærkedes i mellemkrigstiden og i 40' og 50'erne, hvor stigningen i antallet af ny sommerhuse blev lagt kraftigere i metropolens åbne land end i det øvrige østdanske område. Med det resultat, at hovedstadsmetropolen kom til at tegne sig for 54 procent af det samlede sommerhusbyggeri i Østdanmark i den første halvdel af det 20. århundrede (figur 3). En følge af, at der i perioden havde bredt sig sammenhængende sommerhusbybælter langs Kattegatkysten fra Helsingør til Hundested og langs Køge Bugt fra Hvidovre Strand til Jersie Strand, på samme tid som der opstod mindre sommerhusbebyggelser ved hovedstadsmetropolens øvrige kyststrækninger.

En proces, der forstærkedes yderligere særlig i 60'erne og den første del af 70'erne, som følge af den første efterkrigstids både kortere arbejdstid og stigende realindkomst. Selv om sommerhusbæltet ved Køge Bugt inkorporeredes i det stedlige forstadsbånd, førte periodens sommerhusboom til, at det 50 km lange sommerhusbælte ved Kattegatkysten ikke blot blev næsten sammenhængende, men også fik bredder på mellem en og seks km. På samme tid, som der opstod et tilsvarende sommerhusbybælte over store strækninger langs Roskilde Fjords nord- østside samt 23 sommerhusbyer i Hornsherred ud til både Isefjorden og Roskilde Fjord.





30

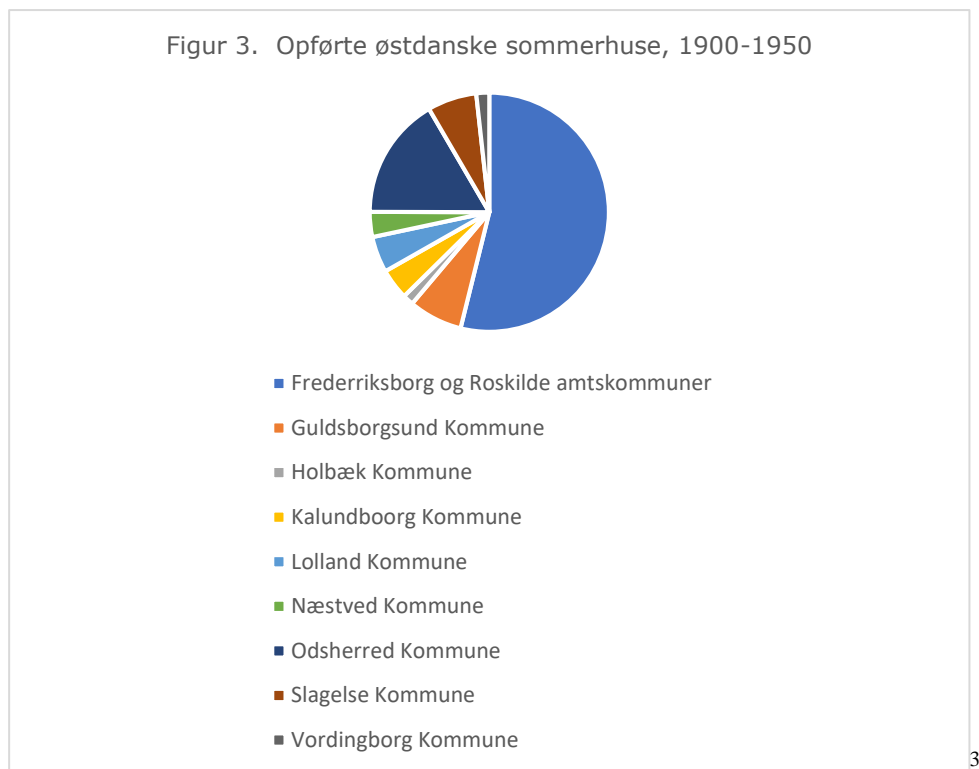
Medvirkende til, at prisen på sommerhusgrunde og sommerhuse i perioden presseses op og afgørende for, at velfærdsstaten forstærkede den tilvejebringelse af regionale rekreative områder, som var blevet påbegyndt i mellemkrigstiden. Målet var den brede befolknings mulighed for et friluftsliv og dermed adgang til og ophold ved kysterne og i landskabelige omgivelser i hovedstadsmetropolens åbne land. Ikke blot opnået ved fredning og jorderhvervelse af sådanne meget betydelige rekreative områder, men også ved at inddæmme den videre sommerhusbyspredning, der truede disse områder.

I 60'erne blev det regionale fredningsplanudvalgs fredningsplaner og byudviklingsudvalgenes begrænsning af sommerhusbyernes yderligere udvidelse de vigtigste redskaber. Indtil Hovedstadsrådets regionplanlægning fra 1974 op gennem den sidste efterkrigstid satte en stopper for udvidelse af eksisterende og udlæg af nye sommerhusbyer. Retningslinjer, der fulgtes af hovedstadsmetropolens fem amtskommunale enheder efter, at Hovedstadsrådene var blevet nedlagt i 1990 og dets regionsplanlægning overgået til disse.

Stadig snævrere rammer for sommerhusbyspredningen i hovedstadsmetropolens åbne land, og her en samtidig prisudvikling på sommerhus, der førte til en fra 60'erne lagt kraftigere vækst i sommerhusbyggeriet i det øvrige Østdanmark. Afgørende for, at hovedstadsmetropolens andel af den samlede efterkrigstids sommerhusbyggeri i hele Østdanmark reduceredes til 31 procent (figur 4). Med 69 procent af periodens østdanske sommerhusbyggeri forsatte hovedstadsmetropolens sommerhusbyspredning dermed i det øvrige Østdanmark, der i 1990 havde lige så mange sommerhuse, som i metropolens åbne land.

En tendens, der forstærkedes i årtierne omkring årtusindeskiftet, hvor væksten i sommerhusbyggeriet blev så meget kraftigere i det øvrige Østdanmark, at hovedstadsmetropolens

kun opnåede en andel på 29 procent af dette byggeri (figur 5). Med den skæve fordeling af befolkning og sommerhuse, som i 2020 kom til at kendetegne hele Østdanmark (tabel 8).<sup>31</sup>



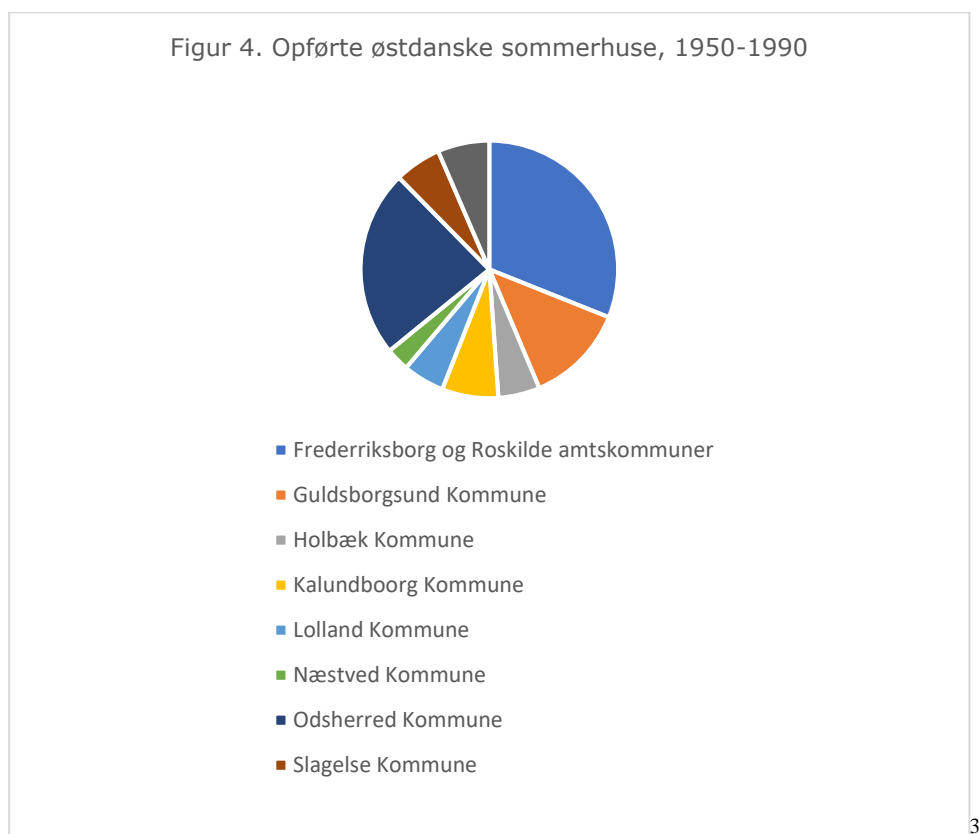
### Lokalisering og udbredelse

Med den fordeling førstegangssommerhusejere, der kom til at kendetegne det øvrige Østdanmark siden midten af det 20. århundrede og den samtidige spredning af sommerhusbyer udenfor hovedstadsmetropolens opland, var der i 1980 sket en betydelig koncentration af sommerhusbyer ved de øvrige østdanske kyster (figur 6). En koncentration, der fortsatte i den resterende del af den sidste efterkrigstid og i årtierne omkring årtusindeskifte (figur 4-5). Med det resultat, at mere end tre fjerdedel af det øvrige Østdanmarks sommerhuse i 2020 koncentreredes til hele Odsherred, det sydøstligste Sjælland, Møn og Sydfalster, mens resten fordeltes på Vestsjælland og Vestlolland (figur 7). Helt overvejende i sommerhusbyer ved kyststrækningerne og stærkt koncentreret til fire meget store sommerhusbælter.

To i Odsherred, hvoraf det ene i en bredde af 1-3 km over næsten 40 km strakte sig langs Sejerø Bugt fra spisen af Sjælland Odde til Ordrup Næs, mens det andet i en bredde af 2-4 km løb over næsten 20 km langs Kattégatkysten fra Rørvig til Lumsås, hvor det smeltede sammen med det nævnte, der lå langs bugten. Et 1-2 km bredt og knapt 20 km langt fra Mullerup Havn til Frølund Fed langs Store Bælts kyst samt et 1-3 km bredt og 15 km langt fra Elkenøre Strand til Nykøbing Strandhuse langs Falsters Østersøkyst.

Udover de fire sommerhusbælter dannedes i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet et stort antal større eller mindre sommerhusbyer. Af de større med en udstrækning på omkring en km. langs kysten og ind i baglandet udgjorde bl.a.: Ud til Sejerø Bugt: Havnsø, Svendstrup Overdrev og Ågerup, ud til Isefjorden og Lammefjorden: Strandhusene, Bøsserup Strand, Englandshuse, Kongsøre, Egenæs Huse, Plejerup Huse, Kisserup Strand, Løserup Strand og Markeslev Huse og ud til Store Bælt: Bjerger Nord- og Sydstrand, Reersø, Dalby Strand og Kobæk Strand.

Figur 4. Opførte østdanske sommerhuse, 1950-1990



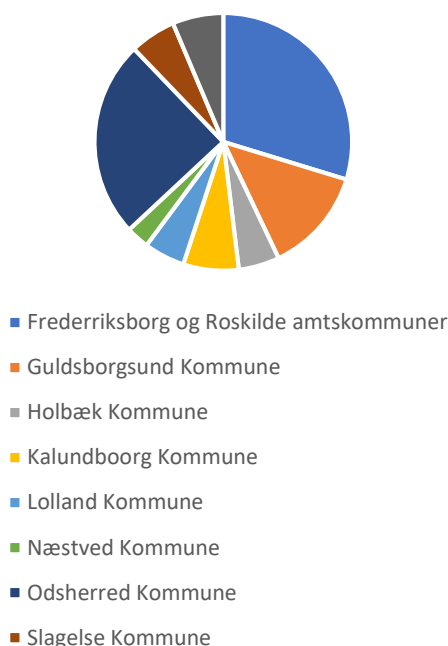
33

I det østlige og sydlige Østdanmark omfattede samme kategori af sommerhusbyer bl.a.: Ud til Smålandsfarvandet og Storstrømmen: Bisserup Strand, Karrebæksminde og Enø, Svinø Strand, Næs-Skaverup Strand, Ore Strand og Bakkebølle Strand samt ud til Stege og Faxe Bugt: Kallehave, Balle Strand, Kindvig Enge, Bønsvig Strand, Roneklint Strand, Strandlods Huse, Faxe Ladeplads og Rødvig. På ørene syd for Sjælland drejede det sig om Bogø, Hørbølle Strand, Ulvshale og Råbylille Strand på Møn, Gedesby på Falster og ud til Østersøen på Sydlolland: Bredfjed, Kramnitse, Hummingen, Magleskov Hus og Strand, Stubbe Strand, Ellekrat og Albuen Strand.

Selv om sommerhusbydannelsen i det øvrige Østdanmark fik denne karakter, fulgte den i de enkelte sommerhusbyer det samme udbredelsesmønster. I et betydeligt antal af sommerhusbyerne var der allerede omkring midten af århundredet opstået mindre sommerhusbebyggelser over større eller mindre kyststrækninger. Tilsvarende ældre sommerhusbebyggelser, der også kom til at kendetegne andre efterfølgende sommerhusbyer, men i begge tilfælde dannede sådanne tidlige bebyggelser udgangspunkt for de enkelte sommerhusbyers videre spredning. Fra den ældste sommerhusbebyggelse langs kysten formede sommerhusbydannelsen sig således, at der uden om denne lagde sig stadig flere koncentriske lag af side-, tvær og forbindelsesveje med sommerhuse eller udstykkede arealer med henblik på kommende sommerhusbebyggelse.

Kun på mindre øer (bl.a. Sejerø, Orø og Bogø) og i andre indlandssommerhusbyer blev dette mønster brudt af hensyn til beskyttelse af kystlinjen. Her udstykkedes de første sommerhusgrunde flere km. inde i baglandet. Udgangspunktet for den videre sommerhusbydannelse i form af tilsvarende koncentriske bebyggelseslag uden om den ældre sommerhusbebyggelse.<sup>34</sup>

Figur 5. Opførte østdanske sommerhuse, 1990-2020



35

## Regionale rammer

Udover den arbejdskraftpendling til og fritidspendling fra hovedstadsmetropolen, der dannede grundlaget for såvel dannelse af pendlersatellitbyer i metropolens grænseområde og en betydelig pendling til denne fra det øvrige Østdanmarks pendlerbyer, som hovedstadsmetropolens sommerhusbyspredning til denne landsdel, lå også de regionale rammer, som velfærdsstaten og dens aktører satte for disse bydannelser i det øvrige østdanske område.

## Den regionale planlægning i det øvrige Øst Danmark

Frem til 1970-kommunalreformen blev den fysiske planlægning i efterkrigstidens øvrige Øst Danmark helt overvejende overladt til lokalkommunal byplanlægning i købstadskommuner og sognekommuner med mere end 1.000 indbyggere i de bymæssige bebyggelser, som stations- og landevejsbyer udgjorde. Byplanlægningen omfattede dispositionsplaner og senere byplanvedtægter, men blev i mange tilfælde i første omgang udmøntet i de byggeområdeinddelinger, som indarbejdes i disse kommuners bygningsvedtægt efter landsbyggeloven fra 1960.<sup>36</sup>

### *Den første efterkrigstids regionale planløshed*

I de øvrige sognekommuner reguleredes bebyggelsen derimod alene efter et bygningsreglement uden byplanmæssige beføjelser, men da der både her og tillige i de byplanpligtige købstads- og sognekommuner var en lokal interesse i at tiltrække mest mulig bymæssige bebyggelse for at modvirke de erhvervs- og befolkningsmæssige konsekvenser af landbrugets strukturomlægninger, skabtes i den første efterkrigstid forudsætninger for en større byspredning i det åbne land. Mest udtalt omkring købstæder, hvor deres yderdistrikter planløst voksede udover købstadskommunens grænser og ind i de omgivne sognekommuner.

En proces, der allerede var startet i slutningen af det 19. århundrede, da der med den fremvoksende hovedstadsmetropol opstod bymæssige bebyggelser udenfor Københavns Kommune, men som forstærkedes ind i det nye århundrede.<sup>37</sup> Da der frem til midten af dette lagde sig et koncentrisk forstadslag uden om hovedstaden (København-Frederiksberg), og dette i den første efterkrigstid forsatte som radiale bybånd, der smeltede sammen med og integrerede den omliggende købstadsring i metropolen på samme tid, som der udenfor opstod pendlersatellit- og sommerhusbyer udenfor.

Figur 6. Fordeling af sommerhus i Østdanmark, 1980<sup>38</sup>



Mens denne urbane vækst i hovedstadsmetropolen fra slutningen af 40'erne og i den første efterkrigstid blev rammesat af både egnsplanlægningens egnsplanskitser, byudviklingsplaner og særlige Køge Bugt-dispositionsplan og fredningsplanudvalgets beskyttelse af de landskabelige værdier og den rekreative adgang hertil i metropolens åbne land, blev der i perioden ikke udstukket tilsvarende rammer for urbanisering i det øvrige Østdanmark. Her blev der ikke gennemført egnsplanskister for større eller mindre områder eller indgået bindende byplanaftaler mellem købstads- og sognekommunerne i større regionale områder.

For at styre byspredningen udenfor købstadskommunerne og for her at opnå en hensigtsmæssig fordeling af bebyggelsesarterne, nedsattes dog i det øvrige Østdanmark i løbet af 60'erne byudviklingsudvalg for egnene omkring: Slagelse, Skælskør, Kalundborg-, Holbæk, Næstved, Vordingborg-, Nykøbing F- og Rødby. Udvalgene skulle gennemføre disse planmål ved at udlægge inder- og mellemzoner for henholdsvis eksisterende bymæssige områder og sådanne, der skulle udvikles bymæssigt, mens områderne udenfor som yderzoner ikke måtte bebygges udover til land- og skovbrugsformål.

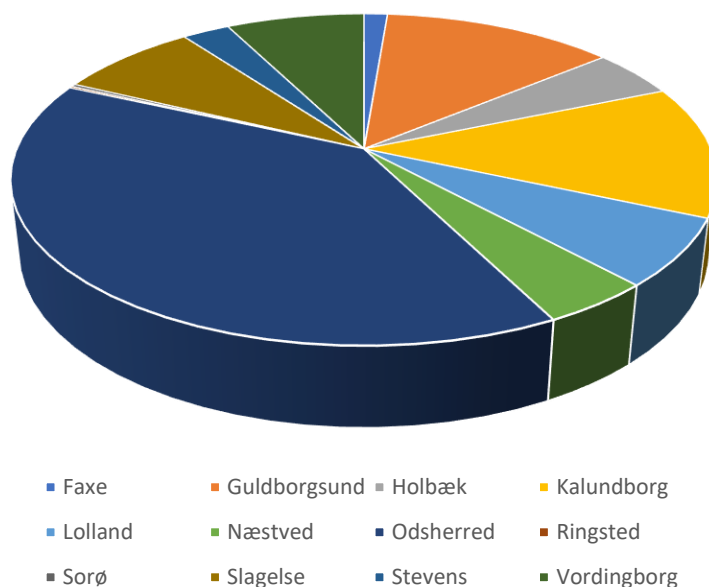
Udover at en række andre øvrige østdanske købstæder ikke blev underlagt den tværkommunale byplanlægning, som byudviklingsudvalgene kunne muliggøre, var deres geografiske område begrænset. I de købstæder, hvor byudviklingsudvalg nedsattes, var udvalgenes dispositionsområde i det væsentligste begrænset til de omgivne sognekommuner, der ved 1970-kommunalreformen (ud fra dennes princip om én by, én kommune) indlemmedes i en ny storkommune samme med den oprindelige købstadskommune.<sup>39</sup>

Med det resultat, at stations-, landesvej-, lands- og sommerhusbyer i det øvrige Østdanmarks åbne land i al væsentlighed ikke blev genstand for regional styring af byspredning og fordeling af bebyggelsesarter, hvorved denne urbane proces her blev overladt til ovennævnte lokalkommunale byplanlægning, med mindre denne ikke blev indskrænket af fredninger og regionale fredningsplandispositioner. Med en udvidelse af naturfredningsloven i 1959 var der således oprettet et fredningsplanudvalg for Holbæk Amt og et for Præstø, Sorø og Maribo amter, hvorfra sidstnævnte i 1963 udskiltes med et selvstændigt fredningsplanudvalg. Indtil, der med 1970-kommunalreformen oprettedes fredningsplanudvalg i hvert amter og fredningsplanlægningen i 1978 blev en del af amtskommunernes ressort.

Frem til dette tidspunkt gennemførtes i det øvrige Østdanmark (før og efter 1959) en lang række små punktfredninger og spredte større sammenhængende fredninger af visse kystområder, omkring søområder og af landskaber op til skove. Fredninger og andre af fredningsplanudvalgenes dispositioner, der dog ikke kom til at påvirke stations- og landsvejsbyernes udvikling i det øvrige Østdanmark og kun i et begrænset omfang kom til at omfatte sommerhusbydannelserne

Udover nogle punktfredninger på Falsters sydlige Østersøkyst og fredninger ved sydsiden af Præstø Fjord, Ulvshale på Møn og Svinø Strand sydøst for Næstved, medvirkede fredningerne ikke til en afgrænsning af sommerhusbyspredningen i tidligere Præstø og Maribo amter. Det fredede areals andel på 3,2 procent af Storstrøms Amtskommunens areal lagde sig i 1989 da også under landsgennemsnittet på 4,2 procent og langt under procentsatsen for hovedstadsmetropolen på knapt 9.

Figur 7. Fordeling af sommerhuse, Østdanmark udenfor hovedstadsmetropolen, 2020



40

På landsgennemsnit lagde samme år derimod Vestsjællands Amtskommune sig, da denne og de tidligere fredningsplanudvalg, her havde truffet en smule mere vidtgående fredningsdispositioner. Samme med disse og tidligere fredninger inddæmmedes sommerhusbyspredningen i Odsherred i mindre grad ved sammenhængende fredninger: Syd for Rørvig, af strandarealer og større områder ud til Sejerø Bugt (Ordrup Næs og Saltbæk Vig) og i sommerhusbybaglandet ved Veddinge Bakker. Tilsvarende fredninger gennemførtes mellem sommerhusbyerne ved Røsnæs sydkyst og i nogle af baglandene i sommerhusbybæltet ved Store Bælt.<sup>41</sup>

### Regionsplanlægning

Som en del af 1970-kommunalforreformen gennemførtes i hele landet amtskommunal regionsplanlægning, der i hovedstadsmetropololen fik en langt mere indgribende karakter. I det øvrige Østdanmark overladt til Vestsjælland og Storstrøms amtskommuner og i hovedstadsmetropolen til Hovedstadsrådet fra 1974 og efter dettes nedlæggelse i 1990 enkeltvis til de fem de amtskommunale enheder. I metropolens åbne land: Frederiksborg og Roskilde amtskommuner.

Regionsplanlægningen skulle gennemføre, for kommunerne bindende, retningslinjer for regional afgræsning byspredningen, fordeling af bebyggelsesarter, føring af trafik- og forsyningslinjer og lokalisering af større offentlige institutioner og værker, og tillige rumme den fysiske dimension af den for kommune ligeledes bindende amtskommunale sektorplanlægning indenfor:

Trafikplanlægning, drift af den kollektive trafik, forsyningsområdet, sygehussektoren og det åbne lands erhvervmæssige og rekreative anvendelse. Til varetagelse nogle af disse regionsplanmæssige opgaver, overførtes til amtskommunerne i den sidste halvdel af 70'erne de tilsvarende opgaver, der hidtil var blevet varetaget af de statslige fredningsplan- og byudviklingsudvalg.

Da hele landet fra 1970 var blevet omfattet af lov om by- og landzoner (1969), udvidedes anattallet af og områderne for byudviklingsudvalgene, idet disse udvalg og senere amtskommunerne skulle udstikke byzoner. Disse skulle som udgangspunkt omfatte byområder, der allerede var udlagt til

inder- eller mellemzone eller til bymæssige bebyggelse efter en lokalkommunal bygnings- eller byplanvedtægt, men kunne med 12 års mellemrum udvides i forhold til nærmere fastlagte byudviklingsmæssige forudsætninger.

Uden for byzonerne udlagdes det åbne land som landzone stort set med samme virkning som i de tidligere yderzoner. Dog således, at der her indgik sommerhusbyer, som allerede var eller senere blev udlagt som så efter en lokalkommunal bygnings- eller byplanvedtægt. Da der herved ikke, i modsætning til hovedstadsmetropolens regionsplanlægning, fra starten blev sat en regional stopper for udvidelse af eksisterende og udlæg af nye sommerhusbyer, blev dette først muligt i det øvrige Østdanmarks kystnære områder fra omkring 1980.<sup>42</sup>

Først med det såkaldte sommerhuscirkulære fra 1977, som forbød nye udlæg af sommerhusområder i de kystnære områder, og i 1981 afløstes af det såkaldte ferie- og fritidscirkulærs særlige kystnærhedszone, der i 1994 blev indskrevet i en ny og samlet planlov. En zone, der i en bredde af tre kilometer omsluttede samtlige danske kyster, og hvori forbuddet mod sommerhusbyspredning opretholdtes, og amtskommunerne i regionsplanlægningen ellers kun tage stilling til nye og andre former for ferie- og fritidsanlæg.<sup>43</sup>

### Konsekvenser

Selv om der, i modsætning til hovedstadsmetropolen, ikke i den første efterkrigstid gennemførtes en egnsplanlægning i det øvrige Østdanmark, førte det ikke her til en planløs byspredning i det åbne land. Skønt der i forhold til metropolen frededes et relativt langt mindre areal, sikrede de fredningsmæssige dispositioner de allermest værdifulde øvrige østdanske naturområder. På samme tid, som det øvrige østdanske område ikke i samme omfang som i hovedstadsmetropolen fik store parcelhusområder uden om de stations-, landevej- og landsbyer, der samtidig var under afvikling som følge af landbrugets strukturomlægninger

Med by- og landzonestrategierne overgik ganske vist efter 1970 hidtidige stations- og landevejsbyer og mere bebyggede enkelte kirkesognelandsbyer i det øvrige Østdanmark automatik til byzone. Men da de to amtskommuners regionsplanlægning satte sig igennem i løbet af den sidste efterkrigstid, blev der imidlertid sat grænser for byvæksten i det øvrige østdanske åbne land. Det på trods af, at folketallet i det øvrige Østdanmark (bl.a. ved tilflytning af pendlere fra hovedstadsmetropolen) samtidig øgedes mere end den først stagnerende og siden vigende befolkningsudvikling i metropolen, men opnået ved den særlige centerstruktur, der indbyggedes i den øvrige østdanske regionsplanlægning i perioden.<sup>44</sup>

I denne blev de største byzoner og udvidelser af sammen koncentreret til de såkaldte egnscentre, der omfattede de større tidligere købstæder, men i noget mindre omfang i områdecetre, som bestod af de mindre hidtidige købstæder og store pendler- eller pendlersatellitbyer: Faxe, Haslev og Asnæs. Væsentlig mindre blev byzonerne og disses udvidelsesmuligheder i kommuncetrene, der inkluderede de fleste af pendler- eller pendlersatellitbyerne, og mindst i lokalcentrene, som overvejende omfattede de mindste af disse byer og navnlig større kirkesognelandsbyer med omliggende mindre parcelhusområder.

Som følge af den langt mindre befolkningstilvækst i det øvrige Østdanmark end i hovedstadsmetropolen i tiårene omkring årtusindeskiftet, fik amtskommunerne i denne periode samtidig bedre muligheder for at fastholde de stramme rammer for byspredning i det øvrige østdanske åbne land. Det på trods af, at Vestsjællands Amtskommune i perioden indskrænkede



centerstrukturen til såkaldte regionale centre (alle med tidligere købstæder og pendlerbyerne Haslev, Asnæs og Jyderup) og lod den underliggende centerstruktur være op til kommunerne, på samme tid som Storstrøms Amtskommune lugede godt i lokalcentrene, hvilket berøvede de mindre pendlerbyers muligheder for detailhandel og privat og offentlig service.<sup>45</sup>

Med det samlede resultat, at transformationen af mere eller mindre erhvervsudtømte stations-, landevejs- og landsbyer til pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens grænseområde eller til pendlerbyer i det øvrige Østdanmarks pendlingsområder i den sidste efterkrigstid og i tiårene omkring årtusindeskiftet fik nogenlunde samme karakter som i metropolens åbne land. Den byvækst, der i perioden fulgte af dannelsen af pendlersatellit- og pendlerbyer blev således fortrinsvis koncentreret til de tidligere stations- og landevejsbyer, som disse byer udsprang af, og i langt mindre omfang til større kirkesognelandsbyer. Det åbne land i det øvrige Østdanmark bevaredes således og kom til at stå til rådighed for friluftslivet.

Stik modsat ved de øvrige østdanske kyster og i disses baglande, der i store dele af efterkrigstiden åbnedes som en ladeport for hovedstadsmetropolens sommerhusbyspredning. En følge af den udeblevne egnsplanlægning i det øvrige Østdanmark i den første efterkrigstid og en, i forhold til metropolen, langt mindre fredningsmæssig inddæmning af stedlig udvidelse og udlæg af nye sommerhusbyer. Stærkt understøttet af lokalkommunernes mulighed for gennem byplan- eller bygningsvedtægter at fremme spredningen af sommerhusbyer. Indtil amtskommunerne i kystzonerne omkring 1980 fik mulighed at stoppe sommerhusbyspredningen<sup>46</sup>

## Konklusion

Fra midten af det 19. århundrede og frem til slutningen af det følgende, forvandlede det fæstningsindespærrede og førindustrielle København til en industrialiseret hovedstadsmetropolen med stadig flere funktionelt forskelligartede byenheder, der interagerede med arbejdskraft, realkapital, varer og tjenester.

### Den ekspansive hovedstadsmetropol

En urban proces, der igangsattes i årtierne op til tiden omkring første verdenskrig, hvor det indre tidligere førindustrielle København omdannede en centralby med finansiell, forretningsmæssig og administrativ virksomhed, mens der uden om på de københavnske broer og frederiksbergske bykvarterer opstod to bylag med industri- og boligområder. Uden for disse dannedes i slutningen af perioden samtidig boligforstæder.

I mellemkrigstiden udbyggedes hovedstadsmetropolen med endnu et tredje bylag med industri- og boligområder i Københavns og Frederiksbergs yderdistrikter, uden om hvilke der dannedes et 5-15 km bredt koncentrisk forstadslag fra Øresundskysten i nordøst til Køge Bugt i sydvest. Dette lag rummede boligforstæder, men også fire industri- og boligforstæder.

Gennem efterkrigstiden og frem mod årtusindeskiftet fik hovedstadsmetropolens sin endelige udbredelse. Med udflytning til andre dele af metropolen og afindustrialisering, transformeredes København og Frederiksberg til en centralby baseret på serviceproduktion. På samme tid dannedes udenom centralbyen et nu udbygget koncentriske forstadslag og radiale forstadsbånd, der smeltede sammen med og integrerede den omliggende købstadsring i metropolen. Denne købstadsring fik store boligområder, for bl.a. en stadig større udpendlende befolkning, og industrikvarterer, på samme tid som forstadsområdet kom til at omfatte boligforstæder på Nordeggen og industri- og boligforstæder i dets øvrige del.

I denne proces omdannedes i hovedstadsmetropolens åbne opland fra 60'erne tidligere stations-, landevejs-, fiskeri- og landsbyer og parcelhuskvarterer i sommerhusbyerne til pendlersatellitbyer. Dannelsen af sommerhusbyer ved metropolens kyster havde taget sin begyndelse i mellemkrigstiden, men blev tillige særlig intensiv i den første efterkrigstid.

Med denne bymæssige ekspansion også i hovedstadsmetropolens yderområde og de stadig mere snævre rammer, som egns- og regionsplanlægningen (af almene rekreative hensyn) samtidig her satte for byspredningen og dermed også for helårs- og fritidsbosætning i metropolens åbne land i efterkrigstiden, påviser artiklen, at hovedstadsmetropolens ekspansionskraft førte til: Dels en udvidelse af hovedstadsmetropolens pendlingsområde, der kom til at omfatte de syv kommuner, som grænsede op til metropolen. Dels dannelse af meget store sommerhusbyer langs store dele af den øvrige østdanske kyst.

### **Pendlersatellitbyerne**

Artiklen dokumenterer i den forbindelse, at hovedstadsmetropolens udvidede pendlingsområde kom til at omfatte to kommuner med ældre købstæder (Holbæk og Ringsted) og pendlersatellitbyer, udsprunget af tidligere stations-, landevejs- og landsbyer, samt fem landkommuner (Tølløse, Haslev, Rønnede, Faxe og Stevns), hvis eneste bymæssige bebyggelse blev tilsvarende pendlersatellitbyer. I de fem kommuner opstået ved, at udpendlingen næsten tredobledes i den sidste efterkrigstid og forøgedes med yderlige 30 procent i tiårene omkring årtusindeskiftet.

En følge af: Dels den erhvervsmæssige udtømmning, der ramte de tidligere rurale byer i de fem midt- og østjællandske kommuner og fulgte af periodens strukturomlægninger i landbruget. Dels en relativ hurtig nedlukning af en betydelig del af den nye industri, der i perioden havde lokaliseret sig hertil. Artiklen påviser desuden, at hovedstadsmetropolens store og varierede beskæftigelsesmuligheder og højere indkomster sammen med de lavere priser på parcelhuse i de fem kommuners byer, var en drivende kraft bag både tilflytningen til og udpendlingen fra disse og dermed deres transformation til pendlersatellitbykommuner.

En transformation, som artiklen ser stærkt understøttet af de vej- og kollektivtrafikale forbedringer, som i den sidste efterkrigstid kom til at kendetegne både i hovedstadsmetropolens og dens tilgrænsende område. Herude i form af forlængelse af metropolens radiale motorveje i retning mod Holbæk, Ringsted og Rønnede og etablering af et regionaltogssystem på strækningerne fra København H til Kalundborg, Slagelse og Nykøbing F og mellem Næstved-Haslev-Køge-Roskilde. Sidstnævnte trækning fik særlig betydning, da S-banen i 1983 nåede Køge, hvortil også Østbanen fra Stevns, med stærkt udvidet toggang, sluttede sig.

Ved sammenligning med udviklingen i udpendlingen fra og dannelse af pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens åbne land, dokumenterer artiklen, at denne proces i de fem midt- og østjællandske landkommuner blev forskudt med ti år, og kendetegnedes af et mindre udpendlingsvolumen. Med det resultat, at stigningen i tilflytningen og dermed folketallet blev mindre i de fem landkommuners største pendlersatellitbyer end i tilsvarende byer i metropolens yderområde.

Ikke desto mindre afdækker artiklen, at sidstnævnte pendlersatellitbyer i de fem landkommuner lokalt fik en betydelig befolkningstilvækst i den sidste efterkrigstid og tiårene omkring årtusindeskiftet. Både i forhold til 30'ernes befolkningstab, 40'ernes demografiske stabilisering og

den første efterkrigstids moderat forøgede folketal. Artiklen ser den nævnte periodes udtalte befolkningsforøgelse, som en følge af den stigende tilflytning, som udpendingen generede, og som udgjorde forudsætningen for pendelsatellitbydannelsen:

Erhvervsmæssige ved tilførsel af ny beskæftigelse til disse. Indenfor bygge-anlæg, som konsekvens af det boligbyggeri, der fulgte med befolkningsstigningen, som samtidig generede et stigende behov for varer og tjenester. Til gavn for et større antal beskæftigede indenfor andre håndværkserhverv, handel og tjenesteydede erhverv. Særlig i den kommunale sektors velfærdssystem og dets institutioner for børn, unge, ydre og ældre.

Bebyggelsesmæssigt ved, at pendlersatellitbyernes ny kvarterer, med parcelhuse, tæt-lavt byggeri, enklaver med etagebebyggelse og erhverv, lagde sig som nye større yderdistrikter uden om de tidligere stations- og landevejsbyer, de var udsprunget af. På sammen tid, som de ældre bykerner i disse hidtidige byer kom til at danne udgangspunkt for pendlersatellitbyernes større bycentre med supermarkeder, mindre forretninger, liberale erhverv og parkeringsanlæg.

Artiklen påviser endelig, at hovedstadsmetropolens pendlingsområde ikke inden midten af 00'erne blev geografisk udvidet udover de syv by- og landkommuner i metropolens grænseområde. Det afdækkes ganske vist i artiklen, at der på dette tidspunkt mellem dette grænseområde og en linje, der fulgte Præstø-Næstved-Slagelse-Kalundborg, gennemførtes en betydelig udpending til hovedstadsmetropolen.

Ikke desto mindre rettedes størsteparten af udpendingen herfra på samme tid mod det øvrige Østdanmark. Det være sig de to købstæder i det nævnte grænseområde (Holbæk og Ringsted) og det øvrige Østdanmarks seks pendlingsområder. Områder, som artiklen påviser i midten af 00'erne havde kerner i de største af de øvrige østdanske købstæder: Kalundborg, Slagelse, Næstved, Vordingborg, Nykøbing F og Nakskov. Byer, der i forhold til det øvrige Østdanmark havde større beskæftigelse indenfor tilbageværende industriproduktion, håndværk, handel og erhverv baseret på administrativ og servicemæssig virksomhed.

Pendlingsområder, der omfattede hver sin del af Nordvest- Vest- og Sydsjælland, Møn, Falster og Lolland og i hvert område rummede mindre købstæder og landdistrikter med pendlerbyer. Byer, der i den sidste efterkrigstid og tiårene omkring årtusindeskiftet havde undergået en så betydelig erhvervsudtømmning, at den bosiddende og beskæftigede befolkning, inklusive den dominerende tilflyttede pendlergruppe, som var tiltrukket af de stedlige lave priser på parcelhuse, måtte pendle til en af de nævnte seks større østdanske købstæder.

### **Sommerhusbyerne**

Mens den ekspansive hovedstadsmetropolis arbejdskraftpendling i perioden alene førte til, at pendlersatellitbyer i metropolens grænseområde blev en del af dennes interagerende byenheder, blev fritidspendlingen langt mere geografisk vidtrækkende. Artiklen påviser således, at væksten i antal sommerhuse i hovedstadsmetropolens åbne land i mellemkrigstiden og 40'- og 50'erne blev så meget kraftigere end i det øvrige Østdanmark, at sommerhusbyer kom til at lægge beslag på størsteparten af metropolens tilbageværende åbne kyststrækninger, da det arealekstensive sommerhusbyggeri accelererede yderligere i den resterende del af efterkrigstiden.

Medvirkende til ikke blot kraftigt stigende priser på sommerhusbyggegrunde og sommerhuse, men også til at velfærdsstaten, af hensyn til tilvejebringelse af rekreative områder for den brede

befolknings langt mere arealintensive adgang til og ophold i friluftsområder, fra 60'erne satte snævre rammer for sommerhusbyspredning i hovedstadsmetropolen, for til sidst fra 1975 helt at stoppe den.

Med det resultat, at væksten i sommerhusbyggeriet i det østdanske område uden for hovedstadsmetropolen blev så meget kraftigere end i denne, at mængden af sommerhuse i førstnævnte område fra 1990 blev større end i metropolen. Da artiklen dokumenterer, at tre fjerdedel af førstegangssommerhusejerne i det øvrige Østdanmark i perioden 1950-2020 havde bopæl hovedstadsmetropolen, var disse forskydningerne i sommerhusenes fordeling udtryk for, at den ekspansive metropols sommerhusbyspredning fra 60'erne og i de næste knapt 60 år kom til at omfatte hele Østdanmark.

I den forbindelse påviser artiklen, at sommerhusbyernes koncentration i perioden blev størst i de dele af det øvrige Østdanmark, hvor andelen af førstegangssommerhusejere fra hovedstadsmetropolen var mest udbredt. Det drejede sig om hele Odsherred, Sydfalster, det sydøstligste Sjælland, Bogø og Møn. I Odsherred og på Sydfalster i form af tre meget lange og brede sommerhusbælter ud til Sejerø Bugt, Kattegat og Østersøen. På det sydøstligste Sjælland, Bogø og Møn i form af store sommerhusbyer ud til Ulvsund, Østersøen og Faxe og Stege bugter.

Tilsvarende store sommerhusbyer opstod også ud til Isefjorden og Lammefjorden i Odsherred og ved Store Bælt, hvor der tillige dannedes et langt sommerhusbybælte nord for Korsør. Selv om førstegangssommerhusejere fra hovedstadsmetropolen også i dette sommerhusbybælte udgjorde mere end halvdelen af de fritidsbosatte, var andelen af ejere fra det øvrige Østdanmark noget større her. En følge af sommerhusbehovet i Kalundborg og Slagelse og købstæderne øst for (Sorø, Ringsted og Holbæk), hvor koncentrationen af sommerhusbyer var langt mindre.

Artiklen afdækker i den forbindelse desuden, at de øvrige østdanske sommerhusbydannelser, trods forskelle i volumen, fulgte et ensartet mønster. Før midten af århundredet og i 50'erne lagde der sig således i de fleste af sommerhusbyerne en række af sommerhuse langs kysten. Afsættet for den efterfølgende sommerhusbydannelse, der om den ældre sommerhusbebyggelse både langs kysten og ind i baglandet lagde sig som tidsmæssigt forskudte koncentriske lag af sommerhuse og udstykkede områder til samme bebyggelse.

### **Regionale rammer**

Artiklen afdækker endvidere, at den regionale planlægning i det øvrige Østdanmark i den første efterkrigstid adskilte sig markant fra den, der på samme tid gennemførtes i hovedstadsmetropolen. Her allerede fra slutningen af 40'erne i form af egnsplanskitser, der udmøntedes i byudviklingsplaner og Køge Bugt-planen, der fastlagde den regionale byspredning og fordeling af bebyggelsesarter. Plandispositioner, der i løbet af 60' rullede ud til metropolens åbne land både med byudviklingsplaner, fredninger og fredningsplaner, der indrammede både den begyndende omdannelse af hidtidige stations-landevejs-, fiskeri- og landsbyer til pendlersatellitbyer og det meste af den stedlige sommerhusbyspredning.

En indramning, som artiklen påviser, i perioden ikke fandt sted i det åbne land i det øvrige Østdanmark, da fredninger her langt fra fik den samme inddæmmende karakter i forhold til sommerhusbyspredning, og da de få byudviklingsplaner, der blev gennemført, kun omfattede de nærmest liggende sognekommuner uden for nogle af købstæderne, og dermed ikke nåede ud til fjernere beliggende sommerhusbyer og stations- og landvejsbyer.

Da sidstnævnte byer for alvor transformeredes til enten pendlersatellitbyer i hovedstadsmetropolens grænseområde eller til pendlerbyer i de øvrige østdanske pendlingsområder, havde den amtskommunale regionsplanlægning sat sig så meget i gennem i den sidste efterkrigstid og årtierne omkring årtusindeskiftet, at spredningen af disse byer i det åbne land fik samme relativt begrænsede omfang, som i den ydre del af metropolen, hvor Hovedstadsrådets og senere Frederiksborgs og Roskildes amtskommuners skærpede regionsplanlægning gjorde sig gældende på samme tid.

Langt størsteparten af det åbne land i det øvrige Øst Danmark udlagdes således til landzone, mens der lagdes mindre nye byzoner uden om hidtidige byzoner i de stations- og landevejsbyer og enkelt større kirkesognelandsbyer, som pendlersatellitbyerne og pendlerbyerne udsprang af.

Til gengæld påviser artiklen, at den manglende regionale styring og planlægning af sommerhusbyernes udbredelse langs og bag kysterne i det øvrige Øst Danmark helt frem til omkring 1980 gav mulig, at hovedstadsmetropolens sommerhusbyspredning kunne fortsætte nærmest uhindret her. Understøttet af kraftigere stigninger i priser på sommerhuse i hovedstadsmetropolen og den samtidige inddæmning af sommerhusbyernes spredning i metropolens åbne land, som her fulgte af byudviklingsplaner, fredningsdispositioner og endelig af regionsplanlægningens stop for udvidelse af eksisterende og udlæg af nye sommerhusbyer fra 1975.

### **Forskningspositioner**

Som det fremgår af de ovenfor nævnte tidligere artikler i METROPOL, er dannelsen af hovedstadsmetropolens pendlersatellit- og sommerhusbyer i dennes åbne land blevet afdækket. Denne artikel supplerer dermed de ovennævnte artikler ved at påvise, at den ekspansive hovedstadsmetropolis spredning af pendlersatellit- og sommerhusbyer i efterkrigstiden og årtierne omkring årtusindeskiftet fortsatte videre ud i det øvrige østdanske område. Pendlersatellitbyerne til det grænseområde, der lå uden om metropolen, og sommerhusbyerne til hele det øvrige Øst Danmark.

I forhold den litteratur, der udenfor den historiske forskning har beskæftiget sig med landets sommerhuse, supplerer denne artikel den førnævnte artikel i METROPOL om sommerhusbyer i hovedstadsmetropolens område, idet den angivne litteratur helt overvejende alene belyser overklassens arkitekttegnede sommerhuse særlig i metropolens nordlige åbne land.

Som det er blevet anført i de nævnte tidligere artikler i METROPOL om hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, har andre fagområder bidraget til forskning i pendling.<sup>47</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, som hovedstadsmetropolen kunne tilbyde de tidligere stations- og landevejsbyer, der i metropolens grænseområde, med erhvervsudtømmning og udpendling, transformeredes til dennes pendlersatellitbyer.

I et bredere historisk perspektiv har denne forskningslitteratur 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 ikke kan genkende i forhold til de betydelige pendlingsafstande mellem hovedstadsmetropolen og pendlersatellitbyerne i dens grænseområdet i det øvrige Østdanmark. Hertil føjer sig de tæt ved 100 km lange pendlingsafstande, fra de andre østdanske områder, hvorfra der var en vis udpendling til hovedstadsmetropolen. Den stadig mere udbredte privatbilisme, den voldsomme op- og udbygning af motor-, hoved- og landevejssystemet og opgraderingen af regional- og lokaltogtrafikken, ses da også i artiklen som stærkt medvirkende til periodens forøgede pendling over større afstande end, den i forskningslitteraturen opstillede gennemsnitlige pendlingstid- og hastighed gav mulighed for.

### Summary

In the first post-war period, former station and road towns were transformed into commuter satellite towns in the open landscape of the capital metropolis. At the same time as the formation of summer house towns accelerated so much that they seized large parts of the metropolis' coastlines and spread into their hinterlands.

The background to the fact that the article can demonstrate that the welfare state in the outskirts of the capital metropolis set narrow limits for the spread of summer house towns in order to stop it completely with the first regional plan in 1975. Contributing to the capital metropolis' summer house towns in the post-war period spread over the whole of Eastern Denmark. Zealand and the islands to the south: Møn, Falster and Lolland.

The article also demonstrates that the formation of commuter satellite towns spread outside the metropolitan area itself. So much so that in the last post-war period and the decades around the turn of the millennium, former station and road towns were transformed into commuter satellite towns in the border area that surrounded the open landscape of the capital metropolis. A semi-circular strip 60 km long and 30 km wide from Holbæk in the northwest to the Stevns peninsula in the southeast.

At this time, regional planning had also reached the part of Eastern Denmark that lay outside the capital metropolis, whereby the commuter satellite towns here too had the same defined character as in the open landscape of the metropolis, and the landscapes in the rest of Eastern Denmark were preserved and made available for outdoor life. When it only became possible through regional planning from 1980 to limit and later on to stop the spread of summer house towns in the rest of Eastern Denmark, the capital metropolis' summer house towns came to spread along significant parts of the other Eastern Danish coasts.

In the form of four up to 20 km long and 5 km wide contiguous belts of summer house towns out to the Kattegat, Great Belt and the Baltic Sea. In addition, a very large number, of one km. wide and one km. long, summer house towns on the other eastern Danish coasts.

### Litteratur

Bro, Henning: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL 2021, nr. 1.

Bro, Henning og Else Gade Gyldenkærne: Haslev –fra stationsby til pendlerby En pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi, METROPOL, 2022.

Bro, Henning: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsmetropolis funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Frydenlund Academic, 2023, bd. 1-3.

Bro, Henning: Pendlersatellitbyen. Hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, METROPOL, 2023, nr. 2,

### Trykte kilder

Trap: Danmark, bd. II, 1920, og bd. III, 1921.

Statistisk Årbog for København, Frederiksberg m.m., 1936- 1992.  
 Trap: Danmark, bd. III,2, 1954, bd. III,3, 1954, bd. IV, 1, 1955.  
 Folketingstidende 1968/1969.  
 Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 1. for Slagelse-egnen, 1969.  
 Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 2 for Skælskør-egnen, 1969.  
 Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 1. for Ringsted-egnen, 1969.  
 Statistisk Tabelværk 1974: IV.  
 Fredningsplanlægning. Fredningsplanudvalget for Storstrøms Amts, 1975.  
 Forslag til regionsplan 1980-1991, Vestsjællands Amtskommune, 1979.  
 Ministerialtidende, 1977-1981.  
 Betænkning om helårsbeboelse i sommerhusområder. Afgivet af det af Miljøministeriet den 12. september 1980 nedsatte udvalg vedrørende sommerhusloven §§ 7 og 7a, 1981.  
 Folke- boligtælling 1.1.1981, Pendling, 1983.  
 Regionsplanlægning, Redegørelse, Storstrøms Amtskommune, 1983.  
 Regionsplan 1993-2004, Vestsjællands Amtskommune, 1993.  
 Regionsplan 1997-2008, Vestsjælland Amtskommune, 1997.  
 Forslag til Regionsplan 2001-2013, Storstrøms Amtskommune, 2000.  
 Regionsplan 2001-2016, Vestsjællands Amtskommune, 2001.  
 Planlægning i kystnærhedszonen. Delbetænkning fra Udvalget om forenkling og udvikling af regionplanlægningen, 2003.  
 Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1.

### Utrykte kilder (Rigsarkivet)

Forhandlingsprotokol, 1964-1975, Byudviklingsudvalget for Nykøbing Falster-egnen.  
 Forhandlingsprotokol, 1972-1975, Byudviklingsudvalget for Nykøbing.  
 Forhandlingsprotokol, 1972-1974, Byudviklingsudvalget for Næstved-egnen.  
 Forhandlingsprotokol, 1960-1975, Byudviklingsudvalget for Kalundborg-egnen.  
 Forhandlingsprotokol, 1963-1974, Byudviklingsudvalget for Holbæk-egnen (Rigsarkivet).

### Digitale kilder

[Statistikbanken](#)

[Fredninger](#)

[Tølløse | lex.dk – Trap Danmark](#) [Tølløses historie | lex.dk – Trap Danmark](#) [Rønnede | lex.dk – Trap Danmark](#) [Rønnedes historie | lex.dk – Trap Danmark](#) [Faxe | lex.dk – Trap Danmark](#) [Faxes historie | lex.dk – Trap Danmark](#) [Tølløse | lex.dk – Trap Danmark](#) [Tølløses historie | lex.dk – Trap Danmark](#) [Rønnede | lex.dk – Trap Danmark](#) [Rønnedes historie | lex.dk – Trap Danmark](#) [Faxe | lex.dk – Trap Danmark](#) [Faxes historie | lex.dk – Trap Danmark](#) [faxe.bysa.dk/bysa/ByggesagSoeg.aspx](#) [Matrikel-Info \(gst.dk\)](#): Holbæk og Faxe Kommuner  
[Webager Administration](#): Guldborgssund, Næstved, Kalundborg og Slagelse Kommuner.  
[Byggesagsarkiv - Odsherred Kommune](#) [Lolland Kommune](#) · [Byggesagsarkiv - Forside | FilArkiv](#) [faxe.bysa.dk/bysa/ByggesagSoeg.aspx](#) [Stevns Kommune](#) · [Digitalt Byggesagsarkiv - Forside | FilArkiv](#) [Matrikel-Info \(gst.dk\)](#): Odsherred, Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Næstved, Stevns, Faxe, Vordingborg, Guldborgssund og Lollands kommuner.

### Noter

<sup>1</sup> Henning Bro: Sommerhusbyen. Sommerhusbyer i mellem- og efterkrigstidens hovedstadsmetropol, METROPOL 2021, nr. 1, s. 1-532.

<sup>2</sup> Henning Bro og Else Gade Gyldenkærne: Haslev –fra stationsby til pendlerby En pendlersatellitby i hovedstadsmetropolens periferi, METROPOL, 2022, s. 1-94. Henning Bro: Pendlersatellitbyen. Hovedstadsmetropolens pendlersatellitbyer, METROPOL, 2023, nr. 2, s. x-y.

<sup>3</sup> For så vidt forskningslitteratur om pendling og sommerhusbyer henvises til henholdsvis Bro og Gyldenkærne: Haslev, 2022, s. 3-4 og Bro: Sommerhusbyen, 2021, s. 6-9. I henseende til byhistorisk- og teoretisk forståelse af pendlersatellitbyer og sommerhusbyer henvises henholdsvis til Bro og Gyldenkærne: Haslev, 2022, s. 4-9 og Bro: Sommerhusbyen, 2021, s. 13-16. Forståelsen af hovedstadsmetropolen som en byregion fremgår af: Henning Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsmetropolis funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Frydenlund Academic, 2023, bd. 1, s. 46-47.

<sup>4</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1. [Statistikbanken](#)

<sup>5</sup> [Fredninger](#)

<sup>6</sup> Dannelsen af sommerhusbyer i hovedstadsmetropolens ydre åbne opland er behandlet nærmere i: Henning Bro: Sommerhusbyen, METROPOL, 2021, nr. 1.

<sup>7</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1. [Statistikbanken](#)

<sup>8</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1. [Statistikbanken](#)

<sup>9</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1.

<sup>10</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>11</sup> I 2006 udgjorde pendlingsprocenterne fra Vestsjællands og Storstrøms Amtskommuner henholdsvis 55,7 og 53,7 og af pendlingen orienteredes 33,5 procent mod hovedstadsmetropolen fra førstnævnte amtskommune og 20,6 procent fra sidstnævnte.

<sup>12</sup> De 13 landkommuner omfattede: Bjergsted, Dianalund, Dragsholm, Gørlev, Hvidebæk, Jernløse, Stenlille, Svinninge, Tornved, Trundholm, Fladså, Holmegård og Suså.

<sup>13</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1. [Statistikbanken](#)

<sup>14</sup> Statistiske Efterretninger, Befolkning og valg, 2007:1. [Statistikbanken](#)

<sup>15</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. Folke- boligtælling 1.1.1981, Pendling, 1983, [Statistikbanken](#)

<sup>16</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 254-260.

<sup>17</sup> Bro: Pendlersatellitbyen, 2023. s. x-y.

<sup>18</sup> De overfor angiven faktorer, baseres på en overvejende sandsynlig antagelse om, at disse må have været de samme, som på samme tid gjorde sig gældende i Haslev og denne beliggenhedskommune, jf. Bro og Gyldenkerne. Haslev, 2022, s.32-55.

<sup>19</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, 561-558. Bro og Gyldenkerne: Haslev, 2022 s. 55-59

<sup>20</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>21</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>22</sup> Trap: Danmark, bd. III,2, 1954, s. 398, bd. III,3, 1954, s. 373, bd. IV, 1, 1955, s. 160, 204 og 211. [Statistikbanken.dk](#).

<sup>23</sup> I Faxe klarede det gamle bryggeri sig dog og gik ind i en vækstperiode samme med Haribo Lakrids, der var flyttet til byen fra Frederiksberg i 1962. Medvirkede til at Faxes beliggenhedskommune som helhed fik en lavere udpendling end de øvrige pendlersatellitbyer og deres kommuner.

<sup>24</sup> Trap: Danmark, bd. II, 1920, s. 452, bd. III, 1921, s. 364, 393-394, 399 Trap: Danmark, bd. III,2, 1954, s. 398, bd.

III,3, 1954, s. 373, bd. IV, 1, 1955, s. 160, 204 og 211. Bro og Gyldenkerne: Haslev, 2022, s. 13-17 og 59-67. [Tølløse | lex.dk – Trap Danmark Tølløses historie | lex.dk – Trap Danmark Rønnede | lex.dk – Trap Danmark Rønnedes historie | lex.dk – Trap Danmark Faxe | lex.dk – Trap Danmark Faxes historie | lex.dk – Trap Danmark](#)

<sup>25</sup> [Tølløse | lex.dk – Trap Danmark Tølløses historie | lex.dk – Trap Danmark Rønnede | lex.dk – Trap Danmark Rønnedes historie | lex.dk – Trap Danmark Faxe | lex.dk – Trap Danmark Faxes historie | lex.dk – Trap Danmark](#)

[faxe.bysa.dk/bysa/ByggesagSoeg.aspx Matrikel-Info \(gst.dk\)](#): Holbæk og Faxe Kommuner

[Kort – Krak.dk](#) (nutidskort og luftfotografering fra 1954)

<sup>26</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>27</sup> Henning Bro: Bogøs sommerhusområder, Bogøs historie, 2020.

<sup>28</sup> Udover færgeruten Bogø-Stubbekøbing, var Bogø, indtil åbningen af Farø-broerne i 1985, alene forbundet med det øvrige Østdanmark ved dæmningen mellem øen og Møn og Dronning Alexandrines Bro mellem sidstnævnte ø og Kalvehave på Sydsjælland.

<sup>29</sup> [Webager Administration: Guldborgssund, Næstved, Kalundborg og Slagelse Kommuner. Byggesagsarkiv - Odsherred Kommune Lolland Kommune · Byggesagsarkiv - Forside | FilArkiv faxe.bysa.dk/bysa/ByggesagSoeg.aspx Stevns Kommune · Digitalt Byggesagsarkiv - Forside | FilArkiv](#)

<sup>30</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>31</sup> Bro: Sommerhusbyen, 2021, s. 130-140, 238-262 og 314-333.

<sup>32</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>33</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>34</sup> [Matrikel-Info \(gst.dk\)](#): Odsherred, Kalundborg, Holbæk, Slagelse, Næstved, Stevns, Faxe, Vordingborg, Guldborgssund og Lollands kommuner.

<sup>35</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>36</sup> Bro: Sommerhusbyen, 2021, s. 502-504.

<sup>37</sup> På nær storby Frederiksberg, indlemmedes i 1901-1902 de nærmeste bymæssige bebyggelser som københavnske yderdistrikter. Det drejede sig om Brønshøj Sogn fra Brønshøj-Rødovre Sognekommune, Valby og Vigerslev fra Hvidovre Sognekommune og hele Sundby Sognekommune, som i 1895 var blevet udskilt fra Tårnby Sognekommune.

<sup>38</sup> Betænkning om helårsbeboelse i sommerhusområder. Afgivet af det af Miljøministeriet den 12. september 1980 nedsatte udvalg vedrørende sommerhusloven §§ 7 og 7a, 1981, s. 86.



<sup>39</sup> Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2. 166.167. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 1. for Slagelse-egnen, 1969, s. 7-25. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 2 for Skælskør-egnen, 1969, s. 7-26. Betænkning vedrørende byudviklingsplan nr. 1. for Ringsted-egnen, 1969, s. 5-9. Forhandlingsprotokol, 1964-1975, Byudviklingsudvalget for Nykøbing Falster-egnen. Forhandlingsprotokol, 1972-1975, Byudviklingsudvalget for Nykøbing. Forhandlingsprotokol, 1972-1974, Byudviklingsudvalget for Næstved-egnen. Forhandlingsprotokol, 1960-1975, Byudviklingsudvalget for Kalundborg-egnen. Forhandlingsprotokol, 1963-1974, Byudviklingsudvalget for Holbæk-egnen (Rigsarkivet).

<sup>40</sup> [Statistikbanken](#)

<sup>41</sup> Fredningsplanlægning. Fredningsplanudvalget for Storstrøms Amts, 1975, s. 2-11 med kortbilag. [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#) [Fredninger](#). Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 502-503.

<sup>42</sup> FT 1968/69, TA, s. 1569-1600 og TC, s. 897-903. Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, s. 471-492.

<sup>43</sup> Ministerialtidende, 1977, s. 123-124 og 1981, s. 714-719. Planlægning i kystnærhedszonen. Delbetænkning fra Udvalget om forenkling og udvikling af regionplanlægningen, 2003, s. 18-24. Ministerialtidende, 1977, s. 123-124 og 1981, s. 714-719. Planlægning i kystnærhedszonen. Delbetænkning fra Udvalget om forenkling og udvikling af regionplanlægningen, 2003, s. 18-24.

<sup>44</sup> Da det blev et landspolitisk mål i den sidste efterkrigstid at begrænse hovedstadsmetropolens og Århusområdets vækst og i stedet at opnå regional udjævning og decentral urbanisering ud fra den såkaldte servicecenterteori, satte landsplanlægning de overordnede rammer for, hvorledes landets byer i regionsplanlægningen skulle udvikles til at varetage forskellige centerfunktioner: Landsdels-, regions-, kommune- og lokale funktioner. Om disse måls konsekvenser for hovedstadsmetropolen henvises til: Bro: Hovedstadsmetropolen, 2023, bd. 2, s. 465-497.

<sup>45</sup> Med de store byers nye udviklingsmuligheder som følge af den yderligere internationale økonomiske globalisering, der fulgte efter sammenbruddet af den bipolar økonomiske- og politiske verdensorden efter 1990, prioriterede landsplanlægningen på ny væksten i storbyerne og i særlig grad i hovedstadsmetropolen og Den østjyske Byregion, på samme tid som centerstrukturen tyndedes langsomt ud i den amtskommunale regionsplanlægning.

<sup>46</sup> Forslag til regionsplan 1980-1991, Vestsjællands Amtskommune, 1979 s. 7-54, 84-94, 105-106, 225-227.

Regionsplanlægning, Redegørelse, Storstrøms Amtskommune, 1983, s. 7-40. Regionsplan 1993-2004, Vestsjællands Amtskommune, 1993, s. 9-27, 95-97. Regionsplan 1997-2008, Vestsjælland Amtskommune, 1997, s. 7-31. Regionsplan 2001-2016, Vestsjællands Amtskommune, 2001, s. 6-35. Forslag til Regionsplan 2001-2013, Storstrøms Amtskommune, 2000, s. 43 -64 og 143.

<sup>47</sup> Der redegøres for denne forskningslitteratur hovedresultater på s. 2-4 i Bro og Gade Gyldenkerne: Haslev – fra stationsby til pendlerby, 2022.