

# DANMARKS HOVEDBYER

KORTLÆGNING AF DEN HISTORISKE  
UDVIKLING OVER 200 ÅR



URLAND

# INDHOLD

Baggrund og vidensgrundlag	3
Kortlægning af byer i Danmark 1801-2020	5
Købstaden (1801)	10
Den tidlige byvækst (1860)	12
Arbejder- og industribyen (1921)	14
Velfærdsbyen (1960)	17
Urbanisering (2020)	19
Sammenfatning	22
Kilder	24

# BAGGRUND OG VIDENSGRUNDLAG

Danmarks byer har ofte mange fælles træk – særligt når man sammenligner byer af omtrent samme størrelse. Deres historiske baggrund betyder dog samtidig, at der også kan være store forskelle. Nogle byer er historisk set ganske unge og stort set kommet til inden for få årtier, mens andre byer næsten ikke er vokset i hundrede år. Nogle byer kan forvente betydelig tilvækst i de kommende årtier, fordi geografi og infrastruktur tilsiger tilflytning. Andre byer skal forholde sig til det modsatte: Hvor de historisk set har været den vigtigste hovedby, skal de måske til at finde en ny identitet som lillebror til andre, vigtigere nabobyer. Der er derfor også stor forskel på, hvilken udvikling de forskellige byer rundt i Danmark skal forberede sig på i fremtiden.

Formålet med gennemgangen her er en bred indføring i byernes historiske udvikling gennem de sidste par hundrede år. Gennemgangen er tænkt som et grundlag for en differentieret forståelse for, hvilke forskellige typer af byer, der findes rundt i Danmark og hvilke forskelligartede udfordringer, de står overfor i de kommende årtier.

## Vidensgrundlag

I det følgende sammenligner vi Danmarks byer over fem historiske perioder for at give overblik over byernes historiske udvikling. De primære data er indbyggertal for hver by, sammenholdt med historiske kort. Fra nyere tid kan byernes indbyggertal findes via Danmarks Statistik. Længere tilbage findes en række folketællinger, der kan bruges som relativt pålidelige, sammenlignelige data af byernes størrelse, målt på indbyggertal.

De fem perioder starter fra omkring år 1800, i tiden før en egentlig industrialisering er nået til Danmark, og hen over første, anden og tredje industrialiseringsbølge gennem 1800- og 1900-tallet og frem til i dag. Videnskabernes Selskabs kortlægning af Danmark, der påbegyndtes i sidste del af 1700-tallet, er den første videnskabeligt metodiske kortlægning herhjemme (og en af de første på verdensplan) og gennemført med moderne landopmålingsmetoder. De kort, der kom ud af dette arbejde, markerer samtidig den første af en række kortlægninger sidenhen, hvor vi vil vurdere, at de historiske data og den viden, der kan læses ud af kort, kan anvendes som en pålidelig kilde til geografisk data. De næste to store kortlægninger i Danmark, de lave målebordsblade fra sidste del af 1800-tallet og de høje målebordsblade fra første del af 1900-tallet, fungerer som gode kilder til geografisk data fra den periode, hvor industrialiseringen for alvor slår igennem. Fra 1970'erne indeholder serierne af topografiske kort fra Kort- og Matrikelstyrelsen (i dag Geodatastyrelsen),

særligt KMS25 kort (målestok 1:25.000), masser af geodata.

Ved at sammenholde byernes indbyggertal (folketællinger) med de historiske kortlægninger samt den generelle demografiske udvikling, får vi et bredt billede af de sammenhænge mellem demografi, geografi og infrastrukturel udvikling, der ligger bag byernes tilvækst op gennem de sidste godt 200 år.

Der er også masser af andre gode kilder og litteratur til viden om den historiske udvikling for Danmarks byer. Alene inden for kortlægning findes der et væld af historiske bykort, som giver masser af indblik i udviklingen af det enkelte bysamfund. Dertil kommer arkæologiske fund og utallige skriftlige kilder, som arkæologer og historikere typisk arbejder ud fra. Vi har med denne undersøgelse ikke forsøgt at skabe et samlet historisk overblik over alt dette, men kun forholdt os til et overordnet rids af de samfundsmæssige og teknologiske tendenser, der har præget de enkelte perioder op gennem den godt 200 års periode, der er kortlagt for her. Nogle af de mest anvendte kilder til dette fremgår bagerst.

## Bystørrelser

Der er udarbejdet en serie kort over Danmarks byer, med byerne opdelt i kategorier afhængigt af bystørrelser.

Kategorierne er opdelt, så bytyperne udtrykker det typisk funktionelle indhold (handel, service og kultur), som knytter sig til byer af forskellige størrelser. Ser man for eksempel på uddannelse, kan man tale om folkeskolebyer, gymnasiebyer og universitetsbyer - tre typer af byer, som reelt er meget forskellige i størrelse og indbyggertal. Afvigelser mellem bystørrelser og uddannelsesinstitutioner kan dog forekomme,

eksempelvis som det gør sig gældende i Korsør og Vejen. Kategorierne er praktiske, når man skal lave nutidige sammenligninger af indhold, oplevelser, konkurrencesituation osv. på tværs af et større antal byer. Vi har af hensyn til sammenligninger på tværs valgt også at bruge dem til serien af historiske kortlægninger af Danmarks byer.

Der er kun medtaget byer med mere end 1500 indbyggere i kortlægningen. Formålet med at skære de mindste byer fra er dels at minimere kortlægningsarbejdet men også at sikre et overblik over byernes udvikling, som ellers risikerer at gå tabt med for mange data. Bysamfund med mindre end 1500 indbyggere falder under en kategori, der kan betegnes som "landsby" ud fra en nutidig funktionel betragtning, blandt andet fordi her typisk er meget begrænset mulighed for handel. En undtagelse er for den første kortlægning af købstadsbyer omkring år 1800. Som man vil bemærke, er der på dette tidspunkt fortsat så få byer i Danmark, at man næppe mister overblikket ved også at medtage købstæder med mindre end 1.500 indbyggere. Sidenhen bliver billedet af urbaniseringen i Danmark langt mere kompleks.

I det følgende gennemgås Danmarks byer hen over fem historiske perioder:

Købstaden (1801)

Den tidlige byvækst (1860)

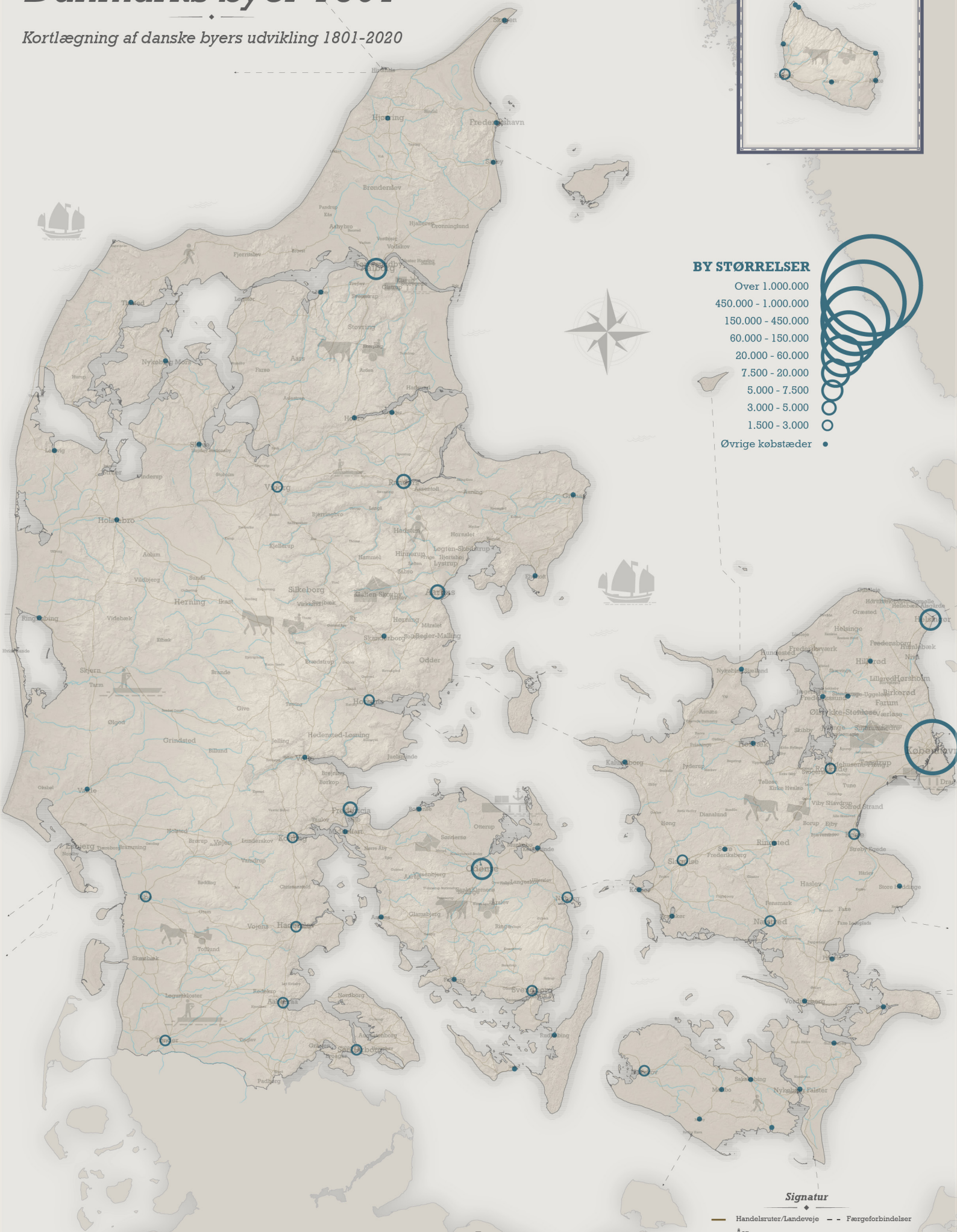
Arbejder- og industribyen (1921)

Velfærdsbyen (1965)

Urbanisering (2020)

# Danmarks byer 1801

Kortlægning af danske byers udvikling 1801-2020



## BY STØRRELSER

- Over 1.000.000
- 450.000 - 1.000.000
- 150.000 - 450.000
- 60.000 - 150.000
- 20.000 - 60.000
- 7.500 - 20.000
- 5.000 - 7.500
- 3.000 - 5.000
- 1.500 - 3.000
- Øvrige købstæder

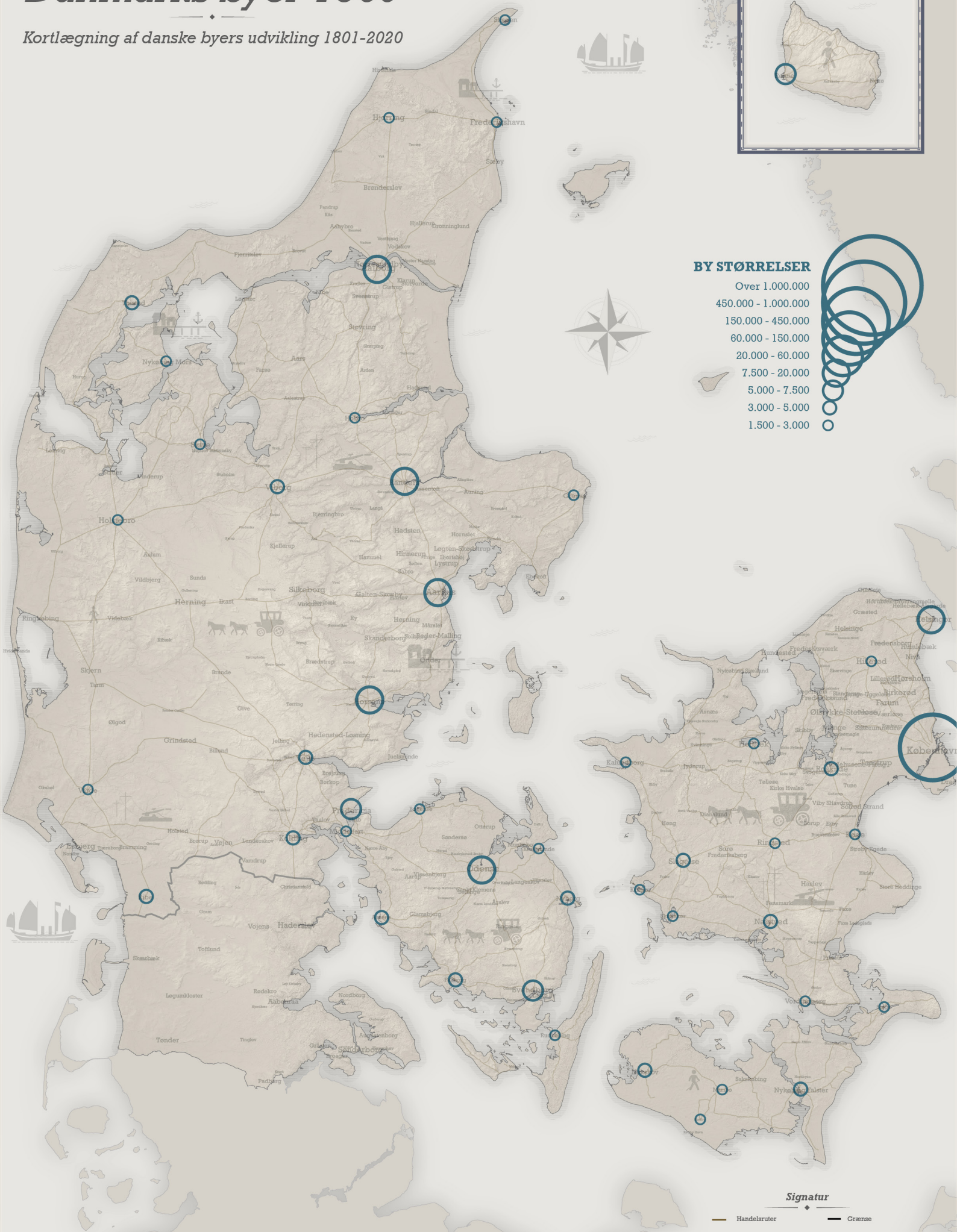


## Signatur

- Handelsruter/Landeveje
- - - Færgforbindelser
- Åer

# Danmarks byer 1860

Kortlægning af danske byers udvikling 1801-2020



## BY STØRRELSER

- Over 1.000.000
- 450.000 - 1.000.000
- 150.000 - 450.000
- 60.000 - 150.000
- 20.000 - 60.000
- 7.500 - 20.000
- 5.000 - 7.500
- 3.000 - 5.000
- 1.500 - 3.000



Signatur

— Handelsruter

— Grænse

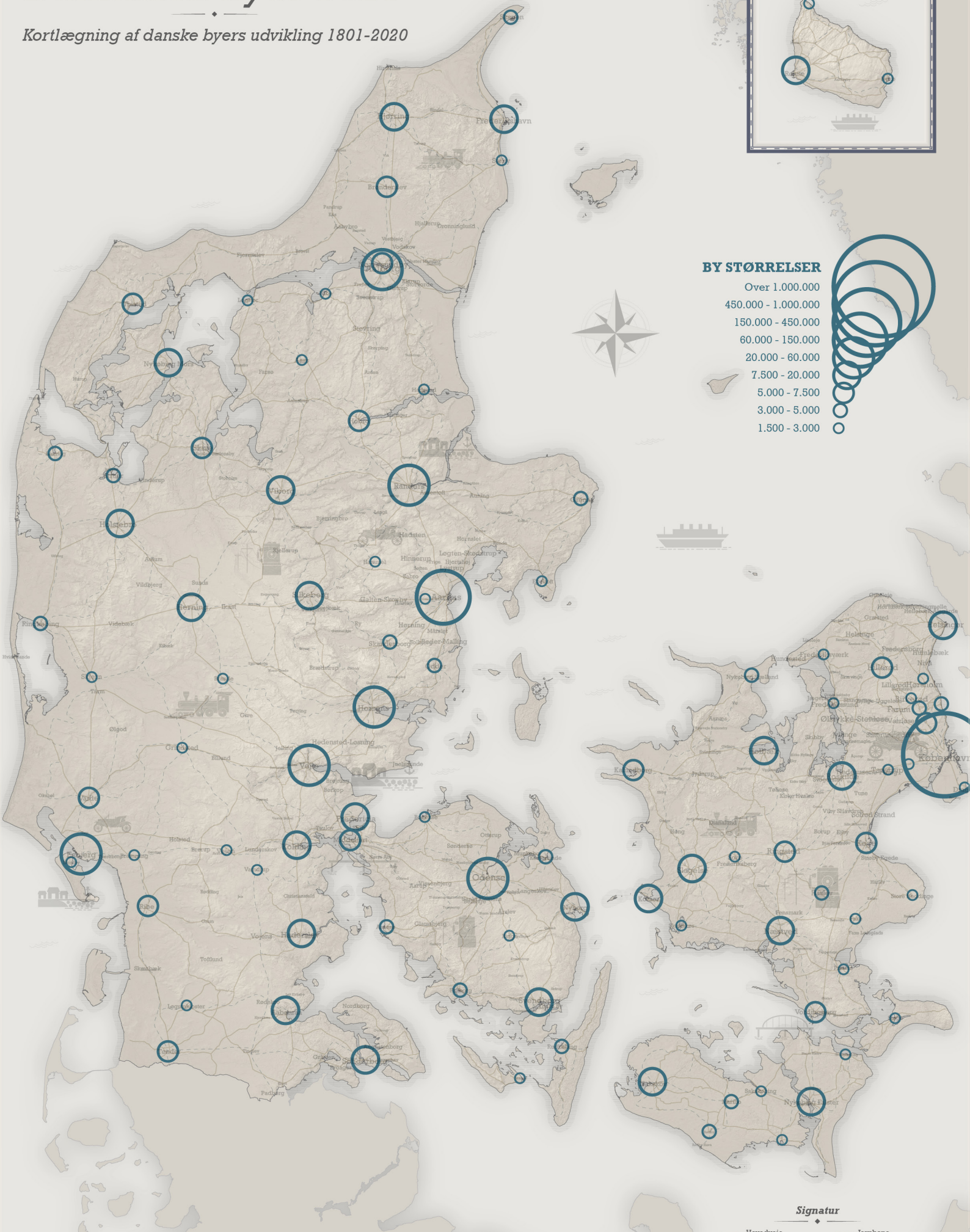
# Danmarks byer 1921

Kortlægning af danske byers udvikling 1801-2020



## BY STØRRELSER

- Over 1.000.000
- 450.000 - 1.000.000
- 150.000 - 450.000
- 60.000 - 150.000
- 20.000 - 60.000
- 7.500 - 20.000
- 5.000 - 7.500
- 3.000 - 5.000
- 1.500 - 3.000

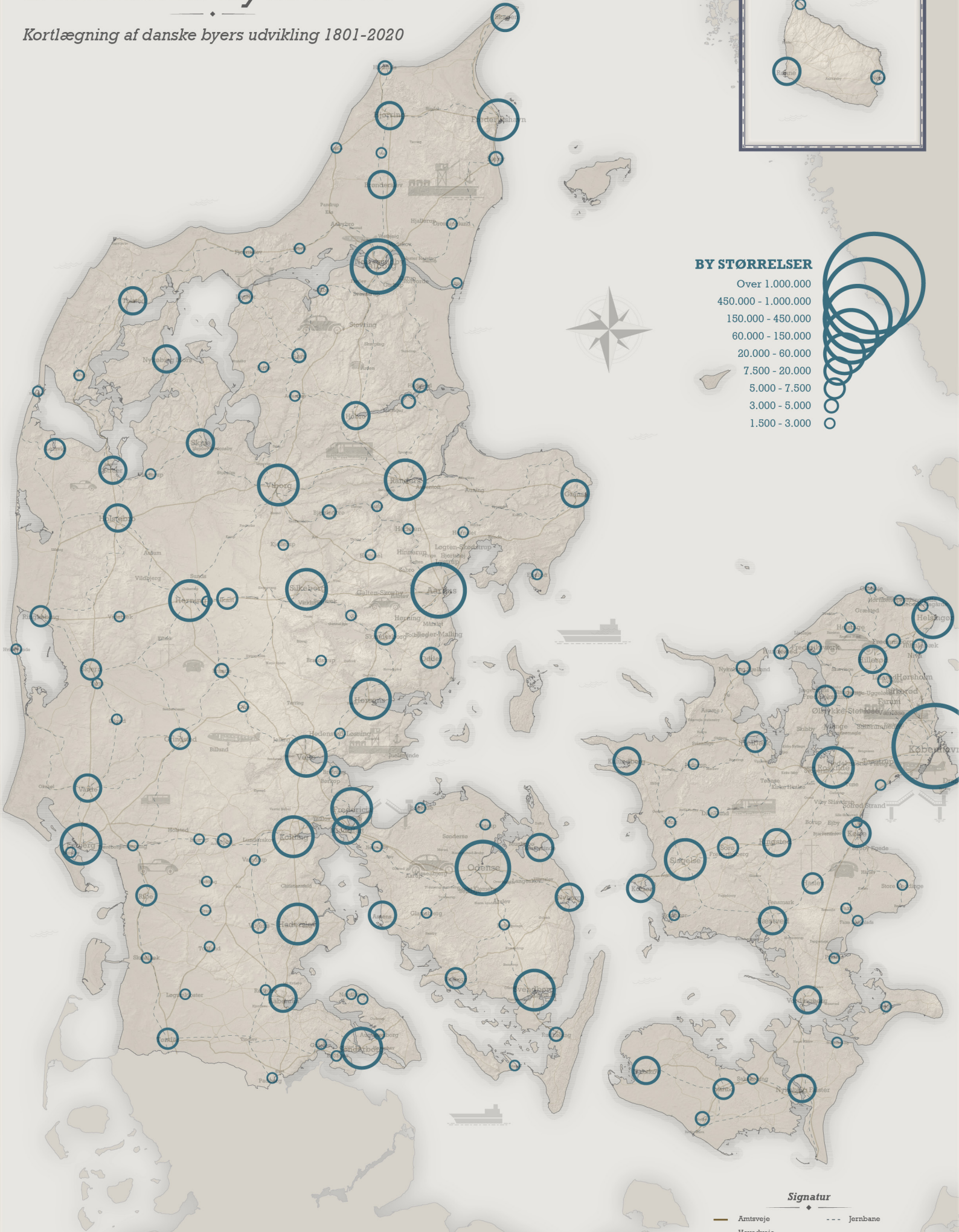


## Signatur

- Hovedveje
- - - Jernbane

# Danmarks byer 1960

Kortlægning af danske byers udvikling 1801-2020



## BY STØRRELSER

- Over 1.000.000
- 450.000 - 1.000.000
- 150.000 - 450.000
- 60.000 - 150.000
- 20.000 - 60.000
- 7.500 - 20.000
- 5.000 - 7.500
- 3.000 - 5.000
- 1.500 - 3.000



## Signatur

- Amtsvæje
- Jernbane
- Hovedveje



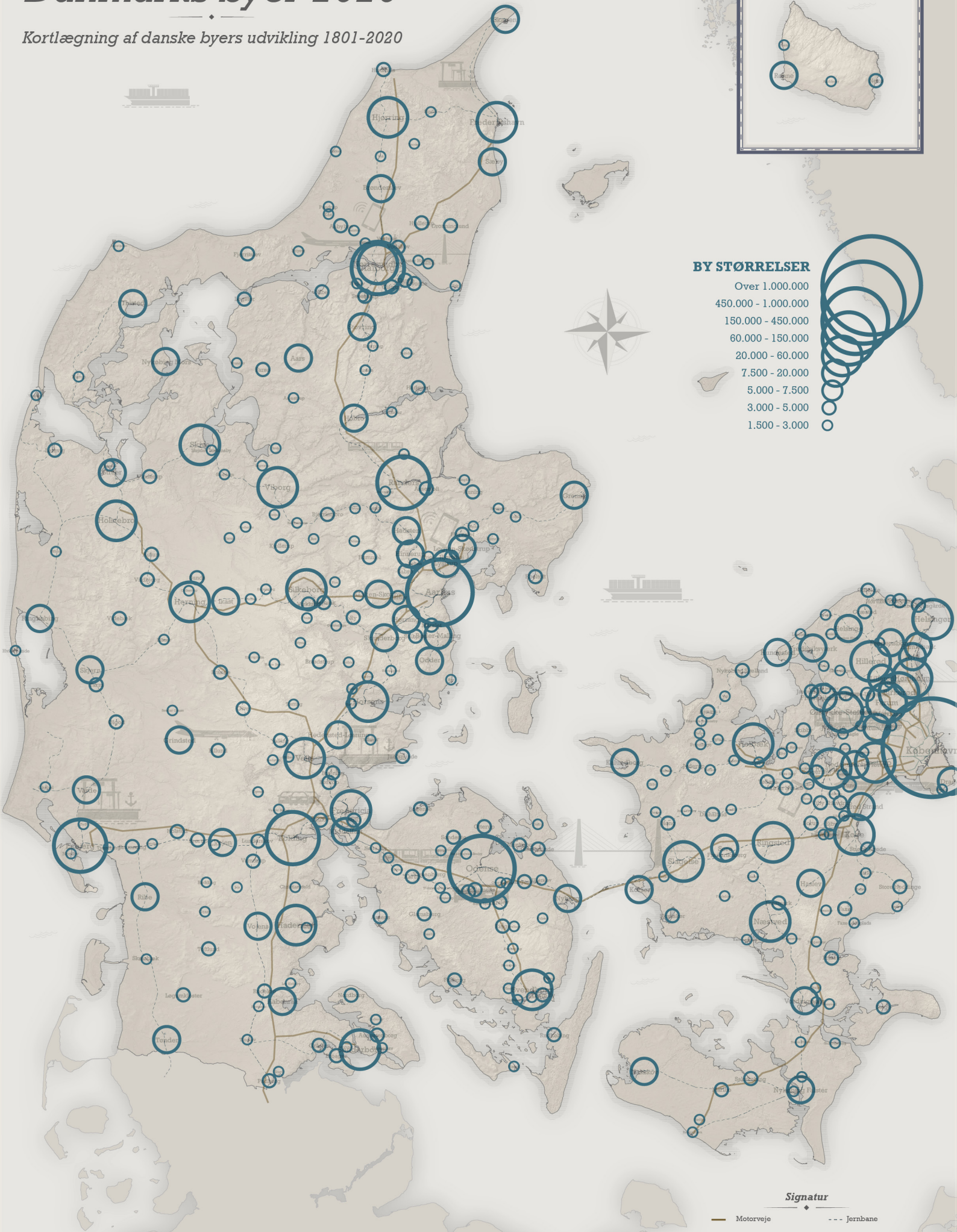
# Danmarks byer 2020

Kortlægning af danske byers udvikling 1801-2020



## BY STØRRELSER

- Over 1.000.000
- 450.000 - 1.000.000
- 150.000 - 450.000
- 60.000 - 150.000
- 20.000 - 60.000
- 7.500 - 20.000
- 5.000 - 7.500
- 3.000 - 5.000
- 1.500 - 3.000



## Signatur

- Motorveje
- Jernbåne

# KØBSTADEN

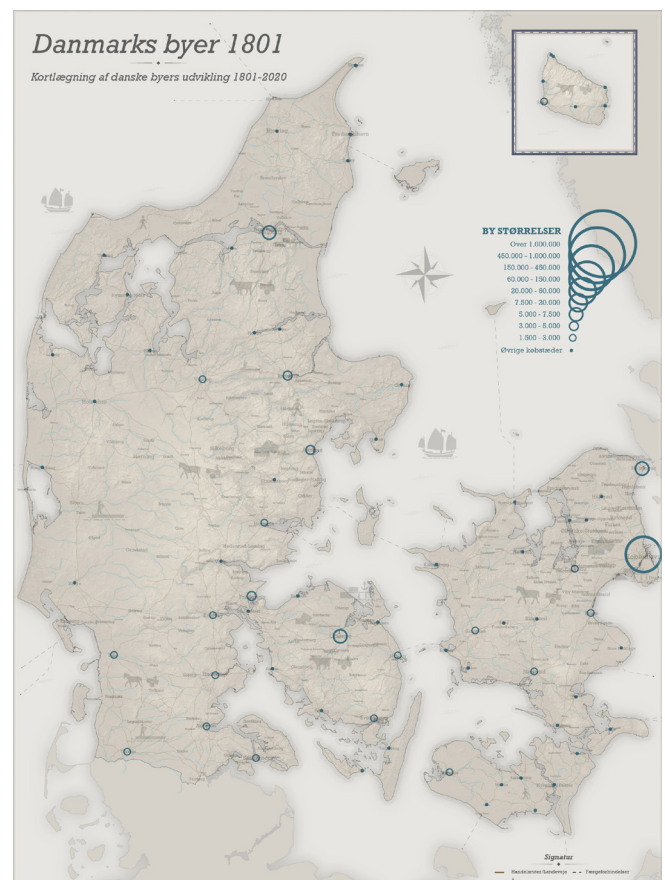
## Byer i Danmark 1801

Videnskabernes Selskabs kort (1768-1805)  
Folketællingen 1801

Bystrukturen i Danmark omkring år 1800 er præget af en række spredte bysamfund, som vi i dag vil betragte som små byer. Med undtagelse af København har de tre største byer på dette tidspunkt (Aalborg, Odense og Helsingør) alle kun godt 5.000 indbyggere. Samlet findes der kun 23 byer i Danmark med mere end 1.500 indbyggere, altså byer som vi i denne undersøgelse har kategoriseret som noget andet og mere end en landsby.

København er allerede på dette tidspunkt i en kategori helt for sig selv, sammenholdt med resten af Danmarks byer. Statsmagten har på dette tidspunkt været centraliseret i København i tre-fire århundreder, og med et indbyggertal på omkring 100.000 overgår den langt alle andre byer i Danmark i størrelse. Overordnet set er Danmark ved indgangen til 1800-tallet dog i høj grad fortsat et landbrugsland, præget af en meget stor landbefolkning. Omkring 80% af befolkningen bor på landet, i små lokalsogne og landsbyfælleskaber, hvoraf en stor del er beskæftiget indenfor landbruget.

Ser vi bredere på købstadsbegrebet, som fortsat er i administrativ anvendelse i 1801, er der officielt 66 købstadsbyer i Danmark, inklusive København. Geografisk er byerne placeret rundt over hele landet men med en tydeligt højere tæthed i de lerede, frugtbare landbrugsegne i Østjylland, på Fyn, Sjælland og øerne samt i lidt mindre grad over Himmerland og det vestlige Limfjordsområde. Lolland-Falster og særligt Bornholm har de største tætheder af købstæder



i landet. Her er der altså kortest afstand mellem bysamfundene. Billedet går igen, når man ser på den øvrige landsbystruktur, hvor historiske kort indikerer mange landsbysamfund og en høj befolkningstæthed på særligt Lolland, formentlig godt understøttet af den fede, lollandske muld. På Bornholm har både land og de rigelige, omkringliggende havressourcer været grundlag for en stor tæthed af købstæder, hele syv af slagsen, med Rønne som den største. I den modsatte ende er Midtjylland, Vestjylland og det vestlige Sønderjylland. I store landområder her, der udgør en betragtelig del af Danmarks areal, findes kun ganske få bysamfund: Holstebro, Ringkøbing, Varde og Tønder.

### *Sæt sejl*

Transport ad søvejen er et altdominerende transportmiddel i denne periode. De store handelsruter går over havet, og en god, centralt placeret havn i sønetværket er afgørende for handel og vækst i de enkelte byer. Havne, som kan håndtere større oceangående sejlskibe som brigger, fregatter og galeaser, danner grundlag for de livligste handelspunkter og de største bysamfund. Aalborg og Odense med store, naturligt beskyttede havne godt inde i fjordene er gode eksempler på sådanne infrastrukturelle samlingspunkter for den omgivende region. Andre steder kan åer fungere som søtransport for mindre transportskibe og pramme. Det er for eksempel et typisk mønster i Vestjylland, hvor købstæderne ligger beskyttet fra Vestkysten længere inde i landet langs for eksempel Ribe Å, Varde Å og Storå. Så godt som alle købstæder frem mod 1800-tallet har adgang til søtransport via naturligt beskyttede kysthavne, fjorde eller åer, som en væsentlig infrastrukturel forudsætning for at kunne fungere som et handelspunkt.

Transport ad landvejen har dog også væsentlig betydning. Det gælder dels som forbindelsesruter på tværs af landfaste områder, fra kyst til kyst eller fra det ene åsystem til det andet. Og det gælder som forbindelse mellem land og by, når for eksempel landbrugsvarer skal transporteres ind til markedet i byerne. Transportmidlet over land er kærter og vogne, trukket af heste og okser. Ruterne følger de hjulspor, som i århundreder har fulgt de mest lettilgængelige ruter uden om moser og vådområder og frem mod gode vadesteder over å- og bæksystemer. Byerne

*Købstæder er en ældre betegnelse, som er gået ind i sproget som en fællesbetegnelse for de større byer. I middelalderens feudalsamfund var købstæder byer med særlig lovmæssig ret til at drive handel, søfart og finere håndværk i byen. Købstæderne havde også medbestemmelse på byens forvaltning og kunne opkræve skatter og afgifter af tilrejsende og byens indbyggere. I retslig-administrativ forstand var købstæderne adskilt fra landets forskellige myndighedsområder (herreder, birker, godser, grevskaber, baronier) og dannede sine egne enheder. I Danmark var så godt som alle betydelige byer købstæder. Der var relativt mange af dem, mellem 60 og 70, og de var typisk grundlagt i middelalderen. (2007, Dansk Center for Byhistorie – Danmarks Købstæder)*

har over tid vokset sig til på naturlige opholdssteder langs handelsruten, som for eksempel vade- og overfartspunkter ved åer og fjorde.

### *Ingen plan – masser af byrum*

Ved indgangen til 1800-tallet kan man ikke tale om egentlig byplanlægning i Danmark. Enevælden, og senere Staten, er bygherre på store enkeltprojekter. Med undtagelse af fæstningsværker og enkelte tidlige statslige industrianlæg foregår sådanne byggerier dog stort set udelukkende i København og har ikke rigtig indflydelse på den generelle byudvikling i købstæderne rundt i landet.

Købstæderne er arealmæssigt fortsat ganske små omkring år 1800 og består af tætte bykerner, der bygger på snoede gadeforløb, byrum og bygningsstrukturer, der rækker tilbage til middelalderen. Det er gamle strukturer, hvor lag på lag af nedrivninger og nyopførelser gennem århundreder har givet dybde, tekstur og materialekvalitet til oplevelsen af byrummene. De byer, der i dag har de ældste og mest charmerende historiske bykerner, som for eksempel Ribe, Viborg, Haderslev, Aabenraa eller Roskilde (for at nævne nogle), kan alle findes mellem de 20-25 største købstæder i Danmark ved indgangen til 1800-tallet.

# DEN TIDLIGE BYVÆKST

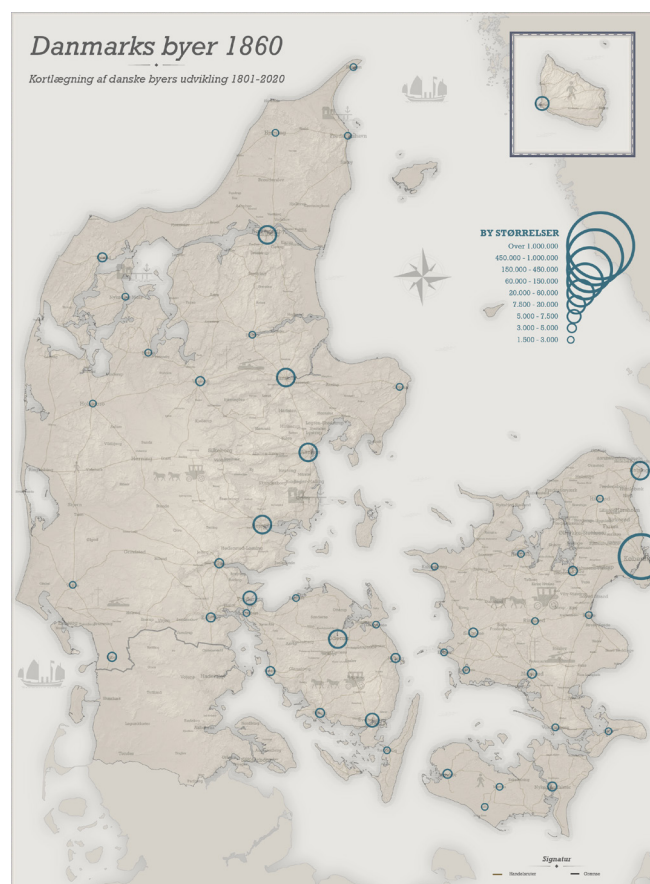
## Byer i Danmark 1860

Lave målebordsblade  
Folketællingen 1860

60 år senere er byerne i Danmark vokset betydeligt til. Med undtagelse af København har de tre største byer i Danmark: Aalborg, Aarhus og Odense nu alle over 10.000 indbyggere ved folketællingen i 1860. Odense med godt 14.000 indbyggere er nu Danmarks næststørste by, men særligt Aarhus har kraftigt voksevæk og nærmer sig med godt 11.000 indbyggere. Der er nu over 50 byer med mere end 1500 indbyggere, mere end dobbelt så mange som ved indgangen til 1800-tallet.

Industrialiseringen har på dette tidspunkt for alvor taget fart rundt i andre dele af Europa, ikke mindst i England, men betydningen af dette forekommer endnu at være ret begrænset for byudviklingen i Danmark. Der sker generelt en stor tilvækst i befolkningen i Danmark, omtrent en fordobling fra 1800 til 1860, som kan forklare byvæksten. Ser man på flytningen fra land til by, har den kun ændret sig lidt siden 1700-tallet, og landbefolkningen udgør fortsat omkring 76% i 1860. Det er en god indikator af, at Danmark midt i 1800-tallet fortsat er et udpræget landbrugsland.

Der er dog også underliggende tegn på nye bevægelser. Søtransport med sejlskibe er fortsat helt afgørende, men opfindelsen af dampskibet først i 1800-tallet skubber bag på udviklingen af en række nye bådtyper og teknikker, og generelt bliver skibene større. Det stiller større krav til byernes havnefaciliteter. Blandt de store havne får Aarhus Havn, dyb og lettilgængelig



ud til Aarhus Bugt og beskyttet af nye moleanlæg, en konkurrencefordel i fordel til Aalborg Havn, som kæmper med tilsanding i Limfjorden og manglende dybde til de største skibe. Havneudvidelser med nye moleanlæg giver også kystnære havne som for eksempel Fredericia, Horsens, Vejle og Svendborg nye fordele i forhold til handel, som er med til at øge byvæksten i disse byer.

### Bedre huse, tilfældigt byggeri

Midt i 1800-tallet er det fortsat for tidligt at tale om en egentlig byplanlægning i Danmark. Bytilvæksten

sker tilfældigt, først ud langs indfaldsvejene i kanten af byerne. Derefter, som bymidtearealet vokser til, med byggeri langs tværgående stikveje og stiforbindelser, som derved efterhånden bliver til egentlige gadestrøg.

For enkelte byer er der dog tale om byudvikling efter en stram, overordnet masterplan. Mest markant ses dette i Fredericia, som i 1600-tallet, med sin strategiske placering ud til Lillebælt, får tildelt en vigtig rolle som fæstningsværk for den sydvestlige del af Kongeriget. Herefter begynder en egentlig by at vokse til, omkring de betydelige statslige investeringer i både byggeri og udstationeringer af tropper i byen.

Fredericia, som er drevet frem af store statslige investeringer, er dog klart en undtagelse fra det generelle mønster i byernes udvikling. Gennem 1800-tallet sker byudviklingen i købstæderne udenfor København for det meste, som i middelalderen, fortsat som en tilfældig udbygning af gadeforløb og byrum. Kvalitet og design af byggeriet begynder derimod at ændre sig. Ingeniørfaget er begyndt at røre på sig, og nye byggeteknikker og materialer kommer til. Generelt er velstanden i borgerskabet stigende gennem 1800-tallet, og bybefolkningen får råd til at bygge større og bedre end tidligere. Gamle, skæve bindingsværksbygninger fra 1600 til 1700-tallet suppleres eller erstattes af nye, mere højloftede og retlinede byggerier op gennem 1800-tallet. Den nyklassicistiske bølge af byggerier, som for eksempel byhuse og villaer, som særligt ses i den sidste halvdel af 1800-tallet, er en markant anderledes type byggeri

i købstæderne end det, der blev bygget hundrede år tidligere.

#### *Den historiske by?*

Hvad er en historisk bymidte? Når vi ser tilbage her fra starten af 2020'erne, kan man med rimelighed forenkle størrelsen og omfanget af de historiske bymidter til byernes udbredelse, som de omtrent så ud omkring folketællingen i 1860 og på kort (lave målebordsblade) fra sidst i 1800-tallet. I store træk er der i denne periode stadig tale om tilfældigt snoede gadeforløb og byrum, som er bevarede frem til i dag. Hvor der er planlagt, for eksempel af kongemagten, er der typisk tale om barokke, retlinede strukturer, som i dag opleves som næsten helt fremmedartede sammenholdt med senere årtiers karré- og villakvarterer. Byggeriet i 1800-tallet er en blanding af ældre bindingsværk og nyere, håndværksmurede byhuse. Bygninger, som alle opleves som historiske, når vi ser dem i dag og sammenligner med senere tiders byggeri.

Som vi skal se i det følgende, er mange af Danmarks byer, som på dette tidspunkt højst er en samling huse eller slet ikke findes på kort endnu, først vokset til efter 1860. Sammenholdt med ældre bysamfund, kan helhedsoplevelsen af disse byers historiske kerne være mindre bemærkelsesværdig. Det gør en stor forskel i oplevelsen af bymidten, som en kerne i byens identitet.

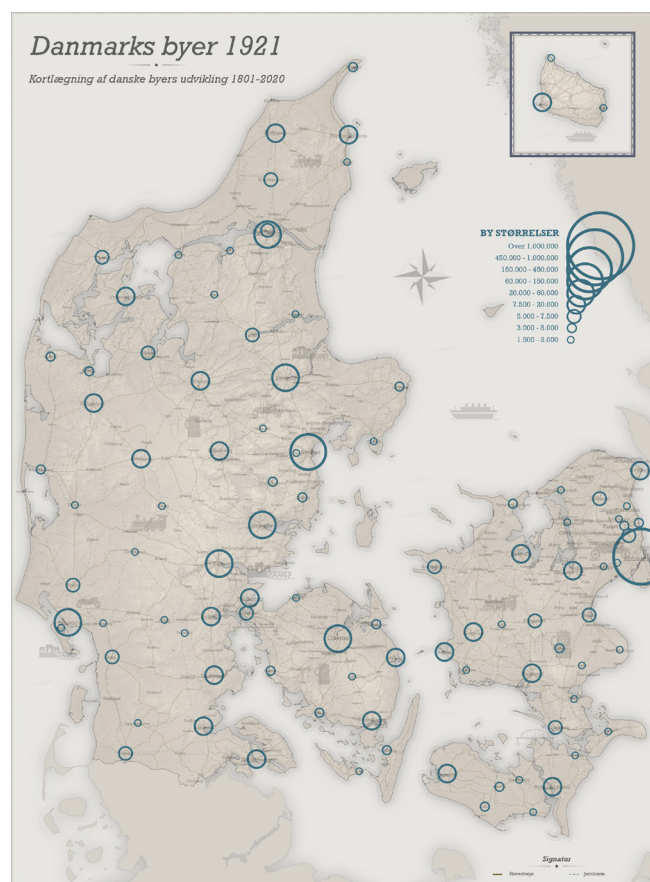
# ARBEJDER- OG INDUSTRIBYEN

## Byer i Danmark 1921

Høje målebordsblade  
Folketælling 1921

Fra sidst i 1800-tallet tager industrialiseringen for alvor fart i Danmark. Landbrugssamfundet har taget et stort skridt frem mod et produktions- og industrisamfund. I 1921 er andelen af landbefolkningen faldet til godt 50%, og samtidig er indbyggertallet steget til over 3,5 mio. mennesker, der er en fordobling sammenholdt med 60 år tidligere. Der er derfor også sket en markant tilvækst både i størrelsen og antallet af byer, sammenholdt med kortlægningen 60 år tidligere.

Samtidig er der sket et tydeligt skifte i byernes fordeling henover Danmarkskortet. Der er kommet mange nye byer til, og de er vokset hurtigt. Mest markant er udviklingen i Midtjylland. Hvor her tidligere slet ikke fandtes købstæder, findes her nu en tyngde af byer, der modsvarer de fleste andre steder i Jylland. Udviklingen er særligt båret frem af de nye industribyer som Herning og Silkeborg. Begge er gode eksempler på, at nærhed til ressourcer har stor betydning for byernes tilvækst i denne periode. I Herning er det blandt andet uldproduktion (egnen har haft tradition for fårehold i århundreder), der lægger grund for en tekstilindustri. I Silkeborg er det tømmer i kombination med muligheden for vandkraft, der blandt andet danner grundlag for etableringen af en papirfabrik. Også andre omkringliggende byer som Bjerringbro, Brande, Vejen, Grindsted og Skjern - og længere nord Aars, Hadsund og Brønderslev kan betragtes som udprægede industribyer, når man ser på deres oprindelige opståen. Esbjerg er et særligt kapitel



i denne periode. Med Statens etablering af en stor industrihavn vokser en stor havne- og industriby til, baseret på en central placering for eksport af regionens landbrugsvarer. På få årtier bliver byen en af Danmarks største med godt 24.000 indbyggere i 1921. I det øvrige Jylland og på øerne, er det næsten udelukkende de allerede etablerede købstæder, der vokser til og udvikler sig til større industribyer i denne periode. Markante eksempler er for eksempel Frederikshavn, Randers, Horsens, Svendborg, Næstved, Nykøbing F. og Nakskov.

### *Næste station*

Skibstransport og havnefaciliteter er fortsat meget afgørende for byernes tilvækst i denne periode. Samtidig er jernbanen kommet til og har på kort tid udviklet sig til at være et stærkt dominerende transportmiddel. I 1921 er stort set alle større byer og vigtige punkter for distribution af varer, såsom havne, forbundet over land med jernbane. Skal man rejse længere på tværs af landet, er det også med jernbanen, det foregår. Det betyder samtidig, at der etableres en lang række nye stationsbyer. Områder, som tidligere har været afsides landområde, bliver med en stationsby noget tættere forbundet til resten af landet. I 1921 er det endnu tidligt at se den fulde effekt af dette. Store dele af jernbanenettet er først etableret i de første årtier af 1900-tallet, og mange af de nye stationsbyer har endnu ikke vokset sig større end 1500 indbyggere, som ikke fremgår af kortlægningen her. Ser man nærmere på de historiske kort (lave målebordsblade), ser man dog en skov af mindre stationsbyer, der er på vej. Tilvæksten er ofte baseret på en industriel udvikling i tæt forbindelse med landbruget og andelssamfundet, med arbejdspladser indenfor blandt andet mejerier, slagterier og smedevirksomheder.

København, som i forvejen var landets langt største by, er også blandt de hurtigvoksende. Indbyggertallet er syvdoblet siden 1801, til mere end 700.000 indbyggere, og byen er i 1921 blevet til en enorm arbejder- og industriby. I en by af den størrelse er der, mentalt og politisk, efterhånden blevet meget langt til landområderne. I det daglige er der ikke

længere kontakt til det åbne land, og fødevarerne skal importeres udefra. Landet er ved at blive delt. Hvor landområderne fortsat er kendetegnet ved en stor landbrugs- og landarbejderkultur, er storbyen København, og i stigende grad også Aarhus, Odense og Aalborg, nu præget af en markant arbejderkultur.

### *Styr på byen*

I de større bysamfund er der efterhånden kommet mere styr på en egentlig planlagt udbygning af byens areal. I de største byer udbygges den tætte by med nye lejligheds kvarterer omkring den historiske bymidte. Særligt i København sprænger byens nye brokvarterer rammerne for den hidtidige bygrænse inden for voldene, i takt med at byen vokser til fra sidste halvdel af 1800-tallet. Ideelt set er de nye lejligheds- og arbejderkvarterer baseret på lukkede karréstrukturer, velordnede gadeforløb og brede, fremkommelige boulevarder, som det for eksempel ses i Aarhus-bydelen Frederiksberg, som planlægges og opføres fra sidst i 1800-tallet.

De mere velhavende borgere er begyndt at indrette sig i villaer uden for de tætte bymidter. Nye, store villakvarterer skyder op, typisk i nærliggende landlige, grønne omgivelser. Odense er et godt eksempel på en meget stor andel af villaområder fra årene omkring år 1900 og fremefter, men generelt vokser villakvarterne frem i alle større byer i perioden omkring folketællingen i 1921. I de mindre og mellemstore provinsbyer er byggepriserne lavere. Her bygges færre og lavere lejlighedsbyggerier og knap så mange og prangende villaer, ofte på basis af lidt halvtilfældig

byplanlægning. Tankerne om byens indretning er begyndt at reagere mod de smalle, tætte, støjende, forurenede byrum, der stadig præger mange bymidter i 1800-tallet. Når man kan planlægge lidt frem, er det typisk mod større, bredere gaderum og pladser med bedre lys og luft end tidligere. I de små provinsbyer bliver udlæg af nye gader og pladser, for eksempel omkring stationen, dog ikke nødvendigvis fuldt op med nyt, sammensluttende byggeri. Som en konsekvens opleves mange gaderum fra denne tid ofte som noget store og åbne. Særligt i de nye byer, som kommer til op gennem industrialiseringen, kommer denne oplevelse til at præge meget af selve bymidten.

Endelig er pendlingsfænomenet begyndt at røre på sig i hovedstadsområdet. Der er etableret regionale toglinjer mellem København og de omgivende byer i blandt andet Helsingør, Hillerød, Roskilde og Køge. De lokale toglinjer øger udveksling af varer og arbejdskraft mellem nabobyerne. Med hyppige, daglige afgang kan man i princippet arbejde ét sted og bo et andet. Særligt omkring København ses det, hvordan der i 1921 er opstået en række nye byer ud langs toglinjerne fra København, der ligner en tidlig struktur af satellitbyer omkring hovedstaden.



# VELFÆRDSBYEN

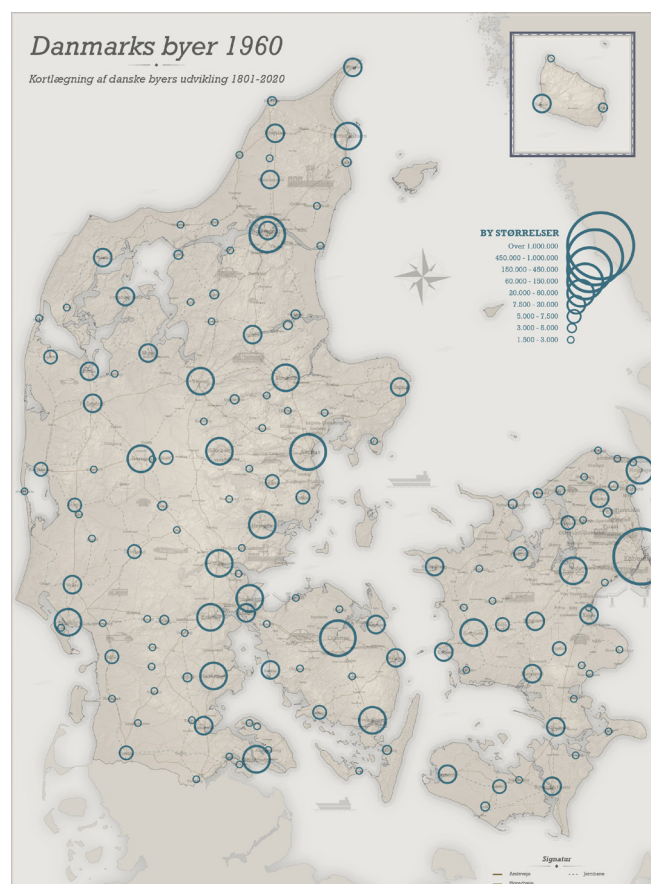
## Byer i Danmark 1960

DTK/4 kort

Folkeregister 1960

Op gennem 1900-tallet fortsætter industrialiseringen og byvæksten med stor kraft. I 1960 er vi midt i den tredje industrialiseringsbølge og højkonjunktur, og produktions- og industrisamfundet er så markant som aldrig før. Gennem 1960erne falder andelen af landboer (forstået som bosatte i landdistrikter) til under 20%. Samtidig har indbyggertallet nået næsten 5 mio. i 1970. Fra starten af 1900-tallet og frem til 1960erne er byerne derfor endnu en gang blevet markant større end tidligere.

Fordelingen af byernes vækst frem mod 1960 forekommer at være meget jævnt fordelt over det meste af landet. I de tidlige faser af industrialiseringen er byvæksten, som det ses ved folketællingen i 1921, også kommet ud til tidligere tyndt befolkede landområder, som kan byde på ressourcer, råstoffer og energiforsyninger, der er nødvendige for produktionssamfundet. Den udvikling ser ud til at fortsætte frem mod 1960, hvor de unge industribyer i Midt-, Vest- og Nordjylland vokser lige så hurtigt som de gamle købstæder i Østjylland og på Sjælland (udenfor Hovedstadsområdet). Ser man på kortlægningen fra 1960 som helhed, er det i høj grad et udtryk for en periode med en jævn fordelt, decentral urbanisering, hvor de mindre og mellemstore provinsbyer langt fra hovedstaden vokser næsten lige så meget som de store bysamfund. Enkelte lokale regioner i yderområderne forekommer dog at være undtaget fra den kraftige byvækst. Allerede



i efterkrigstiden kan man begynde at fornemme stagnerende befolknings- og byudvikling på Bornholm, Lolland og i det vestlige Sønderjylland.

Siden 1921 er et nyt transportmiddel for alvor blevet en del af samfundet: bilen. De regionale togforbindelser er fortsat vigtige for sammenhængen mellem byerne, men mange af de lokale toglinjer, som prægede landet i 1920erne og 1930erne, er allerede ved at være væk igen i 1960. Toget har fået skarp konkurrence af lastvogne og privatbiler i kombination med et kraftigt forbedret vejnet med gode kørebaner i

asfalt. Det er nu i lige så høj grad hovedveje, lastvogne, busser og privatbilisme, som præger trafikken over land, som togene. Flexibiliteten i et tæt forgrenet netværk af hovedveje og landeveje er med til at understøtte den decentrale byudvikling, der præger Danmark i 1960'erne.

#### *Fra hovedstad til hovedstadsområde*

København ændrer op gennem 1900-tallet karakter. Hvor byen tidligere var relativ simpel at forstå som en lukket, omsluttet enhed, fysisk og funktionelt, vokser den efterhånden til et mere komplekst netværk af sammenhængende by- og boligområder. I 1960 giver det bedre mening at tale om hovedstadsområdet som helhed, hvis man vil forstå den urbane struktur, end blot byen/kommunen København. Særligt i hovedstadsområdet er pendling fra det centrale København til og fra forstæderne nu blevet en del af hverdagen. Det er til dels bilen, men i høj grad også udbygningen af S-togsnettet, der har åbnet op for dette. Udbygningen af byer og forstæder omkring København efter Fingerplanen er med til at sætte pendlingsstrukturen i system. Med planen understøttes ny byudvikling af både effektiv kollektiv transport med nærstationer langs regionalbanerne og S-togsnettet og af bilisme, hvor et egentligt motorvejsnet ind og ud af København er begyndt at vokse til i årtierne efter 2. Verdenskrig. Det er alt sammen med til at understøtte en gensidig udveksling af ressourcer, arbejdskraft, handel og knowhow mellem byerne i og omkring Hovedstadsområdet, som giver byvæksten ekstra kraft ikke kun i selve København, men i høj grad også i Hillerød, Roskilde, Køge osv.

#### *Den planlagte by*

Siden 1920'erne er den gamle karréstruktur gået af mode. Den tætte by med lejligheder opføres nu som blokstrukturer, med fokus på åbne grønne omgivelser. I de større byer er denne udvikling allerede begyndt i mellemkrigstiden, og fra 1950'erne tager udbygningen med nye blokvarterer for alvor fart. Ved kortlægningen i 1960 står vi ved tærsklen til de største og mest markante bydele med rene blokbebyggelser i Danmarkshistorien, som for eksempel Gellerupparken, Vollsmose og Brøndby Strand. De nye bydele er store og efter et modernistisk forbillede så vidt muligt også opført, så de er selvforsynende med handels- og servicefunktioner. De opleves derfor også let som bydele adskilt fra den omgivende byregion, selv om hele deres eksistensberettigelse i vid udstrækning er baseret på at fungere som bo- og sovebyer med massiv pendling til og fra arbejdsmarkedet i resten af den omgivende byregion.

Eget hus er også kommet på mode. Velstanden stiger kraftigt op gennem 1900-tallet, og hvor egen villa primært var forbeholdt de velhavende i 1921, er villaer, rækkehuse og parcelhuse blevet langt mere bredt tilgængelige for middelklassen i 1960. Byernes areal vokser kraftigt til, ikke mindst på grund af den stigende andel af nye familieboliger i et-plans byggerier. Andelen af byboere med eget hus og have er dog fortsat beskeden i 1960, sammenholdt med den store tilvækst i parcelhuse, rækkehuse og tæt-lav byggeri, der vil følge i kommende årtier.

# URBANISERING

## Byer i Danmark 2020

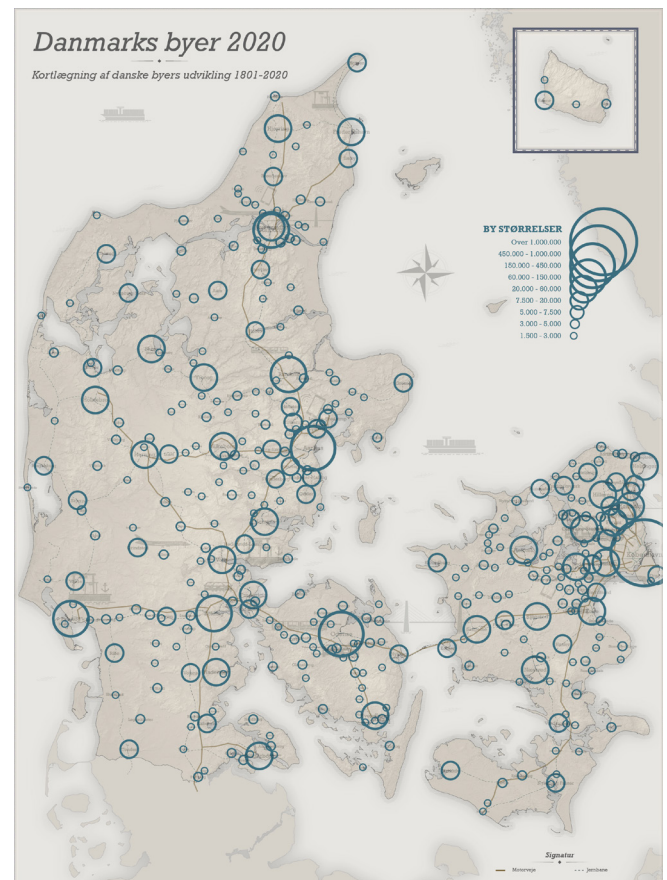
Geodatastyrelsens kortdata (KMS25)  
Danmarks Statistik 2020

I perioden frem til i dag er urbaniseringen for alvor kommet over os. Andelen af by- og landboer har egentlig ikke ændret sig så meget siden 1960; i dag bor 10-15% af befolkningen i landdistrikter, afhængigt af hvordan man tæller. Til gengæld er byudviklingen i høj grad begyndt at samle sig om to større poler.

Kortoversigten viser stor tilvækst omkring det østjyske bybånd og meget stor tilvækst omkring Hovedstadsområdet, både af eksisterende byer, der vokser, og nye byer, som kommer til. Modsat den tidligere industriudviklingsperiode, hvor befolkningstilvæksten jævnedes mere ud over provinsbyer landet over, er langt størstedelen af denne befolkningsudviklingstilvækst fra sidste halvdel af 1900-tallet blevet optaget i de urbane zoner omkring København og Østjylland.

I andre dele af landet kan der derimod aflæses en stagnation, og enkelte steder ligefrem tilbagegang i byvæksten i perioden siden 1960. Det gælder særligt på mindre og større øsamfund som Bornholm og Lolland, det nordvestlige Limfjordsområde samt Sønderjylland.

I perioden siden 1960 er der kommet mere end 200 nye hovedbyer (mere end 1500 indbyggere) på Danmarks kortet. Antallet af "nye byer" i Danmark siden 1960 er med flere længder det klart højeste i alle de kortlagte perioder siden 1801. Det skal ses i



lyset af, at befolkningstallet i Danmark "kun" er vokset med ca. 1,2 mio. (eller ca. 25%) siden 1960. Det er den klart laveste vækst i befolkningstallet i alle de kortlagte perioder siden 1801. Det er først og fremmest en meget stor koncentration i satellitbyer omkring de større bysamfund og langs de infrastrukturelle hoveddruter, som har fået antallet af nye byer til at stige kraftigt.

### Motorvej eller metro

Motorvejsnettet og de nye broforbindelser er blevet helt afgørende for at binde landet sammen på tværs.

Mens den regionale togtrafik er dalende, og tognettet yderligere indskrænket siden 1960, er privatbilismen derimod steget meget markant. Hvor boligområder og arbejdspladser ligger i tæt forbindelse med motorvejen, og herfra har kort vej videre ind mod polerne i de urbane zoner; København K, Aarhus C og til dels Trekantsområdet, vokser byerne klart hurtigere, end hvor man er mere koblet af motorvejsnettet. Bilismen har op gennem perioden haft stadig større indflydelse på ikke kun byvækst men også byernes indretning. Mange funktioner i byen, ikke mindst i handelslivet, har i dag omstillet sig, så de i højere grad retter sig mod besøgende i bil, end besøgende med tog, til hest eller med båd, som i tidligere tider.

Indenfor de største, tætteste byregioner har kollektive transportsystemer dog fortsat stigende betydning. I København har Metroen, i samspil med det eksisterende togetværk og bussystemerne, bundet byens kollektive transportsystemer stadig bedre sammen siden 1960erne. Infrastrukturen for cyklismen får også stadig bedre betingelser, og cyklismen er særlig markant i den tætte midtby, hvor det ofte er hurtigere og nemmere at komme rundt på cykel end i bil. De mange forskellige typer infrastruktur, der understøtter hinanden, er grundlaget for, at trafikken kan fungere i en storby som København, og gøre midtby og forstad tilgængelig på trods af et stigende antal indbyggere, høj befolkningstæthed og efterhånden store geografiske afstande på tværs af de urbane zoner fra København og udover Sjælland og Skåne. Det er en selvforstærkende effekt. Jo større urbanisering (befolkningstæthed) i et område, jo lettere er det at binde den urbane zone

sammen med konkurrencedygtig kollektiv transport og cyklisme.

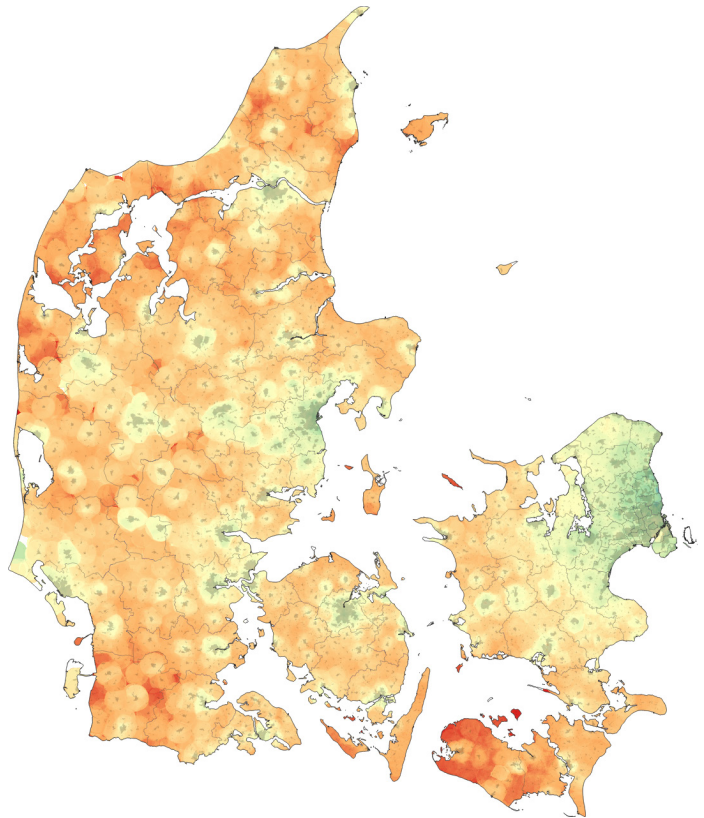
Verden er i høj grad blevet globaliseret siden 1960. Hvor kontakt på tværs af lande og kontinenter tidligere var en sjælden begivenhed for de fleste, er det i dag blevet en del af hverdagen for mange. Den fysiske kontakt mellem byer og lande på lange afstande er ikke mindst blevet mulig med flytrafik. Mængden af flytrafik er steget eksplosivt siden 1960erne. Betydningen af store og mellemstore lufthavne med gode forbindelser er derfor også blevet større, når man sammenligner byerne i Danmark anno 1960 med byerne, som de ser ud i 2020. Lidt forsimplet er en større by lig med større lufthavn og bedre muligheder for internationale forbindelser. Udviklingen af Kastrup Lufthavn har i sig selv bidraget til den stigende urbanisering i og omkring hovedstadsområdet.

#### *Vokseværk i ét plan*

Perioden fra 1960 har været præget af kraftig tilvækst i parcelhuse, rækkehuse og tæt-lav byggeri. Villa, Volvo og vovse er gennem perioden blevet en foretrukket boligform. Også i tæt-lav byggeri, som der kun findes ganske lidt af midt i 1960erne, sker der en kraftig udbygning. I de nye boligformer med større boliger og egne friarealer optager en husstand betydeligt mere areal, end den tidligere har gjort. Byernes areal vokser derfor noget hurtigere end befolkningstallet, og store, vidtstrakte boligområder i et-to plan breder sig ud over forstæder og provinsbyer.

De seneste årtier ses dog samtidig en anden tendens. Industrien er siden 1960erne flyttet ud af bymidter

og havneområder, og det har givet plads til andre anvendelser. Bymidten er blevet eftertragtet til arbejdspladser inden for lette erhverv og kontor, og som boligområde for både unge, ældre og familier. Det ses blandt andet i centrale transformationsområder, for eksempel på tidligere havnearealer, som i dag vokser i højden med attraktive ejerlejligheder eller kontordomiciler.

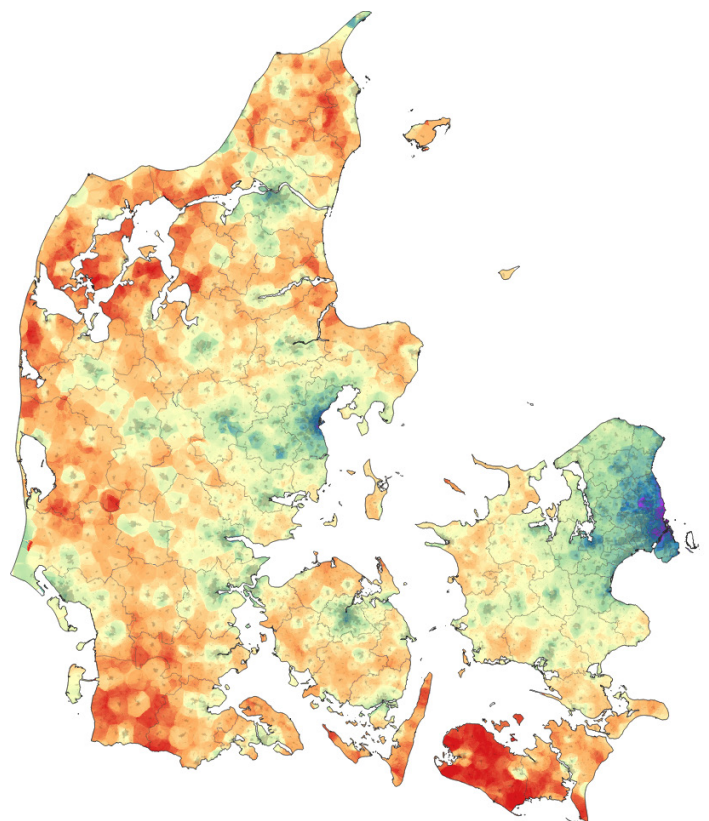


Boligpriskort over Danmark, 1955-1998

#### *Et polariseret boligmarked*

Urbaniseringen har bidraget til byer og ejendomsmarkeder hen over Danmark, der er markant opdelt. Selve bykernerne i de største byer: København og Aarhus er præget af meget høje boligpriser, der gennem de senere årtier har lagt stadig større afstand til resten af boligmarkedet i Danmark. Udenfor centrum ligger en stor mængde byer i dag inden for de urbane vækstzoner omkring hovedstadsområdet og i Østjylland, og disse er også kendetegnet ved stor byvækst gennem de seneste årtier. Byer som Ølstykke, Lillerød, Hedensted og mange andre er ganske unge i byhistorisk forstand. De fandtes knap nok ved folkeoptællingen i 1960, men er på rekordtid vokset til lokale bysamfund af betydelig størrelse.

I den modsatte ende, i yderområderne, er befolkningstallet i gamle regionale hovedbyer som Nakskov, Tønder og Lemvig under betydeligt pres. Det kan tydeligt aflæses på boligmarkedet. Det er ikke kun i landområderne men efterhånden også i selve bykernerne, at boligpriserne stagnerer og begynder at falde, sammenholdt med boligmarkedet i resten af Danmark.



Boligpriskort over Danmark, 2015-2018

## SAMMENFATNING

Ser man bredt hen over byernes udvikling fra år 1800 og frem til i dag, forekommer der at være tale om en konstant udvikling mod stadig flere og stadig større bysamfund. Befolkningstallet er steget samtidig med, at vi i stadig stigende grad er blevet urbaniserede. Hvor danskerne ved indgangen til 1800-tallet i høj grad var landboere, er vi nu i udpræget grad blevet byboere. Selv om den geografiske afstand til centrum i den nærmeste større by kan variere, er vi i dag stort set alle "urbaniserede" i den forstand, at vores arbejde, fritid og forbrug er bundet op på arbejdspladser og funktioner, der knytter sig til bysamfundene.

Byernes tilvækst gennem de seneste to århundreder hænger sammen med en kraftig udvikling i befolkningstallet i Danmark, fra under én mio. indbyggere i 1801 til næsten seks mio. indbyggere i dag. Befolkningsudviklingen er begyndt at flade ud de senere årtier, og prognoser peger på en mere afdæmpet vækst i de kommende årtier. Fremover vil vi ikke opleve samme eksplosive byvækst, når vi ser hen over landet som helhed, som op gennem 1800- og 1900-tallet. Til gengæld peger udviklingen i retning af en byvækst, som vil være meget skævt fordelt. Byer i tilknytning til det østjyske bybånd og Hovedstadsområdet vil fortsat vokse kraftigt, mens andre bysamfund på længere afstand til gengæld vil stagnere eller skrumpe ind. Vi skal vænne os til at arbejde med byudvikling under meget forskellige forudsætninger.

Ser man på den historiske udvikling, kan byerne

opdeles i gruppen fra før midten af 1800-tallet, byer fra midten af 1800-tallet til godt midten af 1900-tallet samt de unge byer fra efter midten af 1900-tallet.

De byer, som allerede var vokset til i midten af 1800-tallet, opleves i dag som historiske bymidter med snoede, middelalderlignende byrum, som adskiller sig markant fra senere tiders byudvikling. Byer, som har en sådan historisk bykerne, har et helt andet stedsbundet grundlag for oplevelsesrige, intime byrum i byens centrum end de byer, der først voksede til senere. De historiske bymidter er for eksempel naturlige gåmiljøer. Der er godt 50 byer i Danmark (mere end 1.500 indbyggere), som falder under denne kategori. Byerne, som opstod med industrialiseringen, har ikke den tilfældige, snoede gadestruktur og den nedtonede skala, som kendetegner de ældre byer. De kan dog godt have levende bygningsarv både i form af de industrianlæg, som typisk var centrum i industribyens tilvækst, og i andre historiske anlæg, der knytter sig til byens tidlige udvikling, som for eksempel byens stationsbygning og hotel. Der er godt 100 byer i Danmark (mere end 1.500 indbyggere), som falder under denne kategori, det vil sige byer, der er opstået fra midten af 1800-tallet til godt midten af 1900-tallet. Byerne, der er opstået efter 2. verdenskrig, opleves i vid udstrækning som "historieløse". Byrummene er ofte indrettet med færdsel i bil for øje, med lavt fokus på oplevelser for fodgængere. Samtidig er gaderum og store institutionelle bygninger endnu for unge til, at de (endnu) betragtes i et historisk perspektiv. Der er mere end 200 byer i Danmark (mere end 1.500 indbyggere), som falder under denne kategori.

Ser man på demografi og urbanisering, kan hovedbyerne opdeles i bysamfund centralt i de største urbane zoner, byer i oplandet omkring de urbane zoner samt byer i yderområderne.

De centrale urbane zoner omkring Hovedstadsområdet og det Østjyske Bybånd vil fortsat have et markant tilflytningspotentiale, og det er sandsynligt, at byerne her, ligesom storbyernes centrum, vil fortsætte deres markante voksevækst i de kommende årtier. I disse centrale zoner er det primært den regulerende planlægning, der sætter grænser for byvæksten. Omvendt vil aktiv planlægning formentlig også i de kommende årtier give grobund for helt nye bolig- og/eller erhvervsbaserede bysamfund på Sjælland og i Østjylland, som det i disse år forsøges med for eksempel Nye nord for Aarhus eller Vinge ved Frederikssund.

Byerne i oplandet omkring de centrale urbane zoner vil formentlig opleve afdæmpet, men stabil vækst. I oplandet, hvor pendlerafstandene ind mod de centrale arbejdsmarkeder er større, vil særligt de større hovedbyer, som tilbyder det omkringliggende opland service, handel og en lokal, urban fornemmelse, have en fordel i at tiltrække og fastholde borgere, sammenholdt med mindre landsbysamfund.

I yderområderne, hvor større afstande og manglende infrastruktur isolerer byerne fra de centrale urbane zoner, vil mange hovedbyer på sigt opleve et indbyggertal, som stagnerer og før eller siden begynder at skrumpes. Enkelte bysamfund kan måske udvikle

sig mod en ny rolle som centrum i større ferie- og fritidsområder. De fleste byer i yderområderne får dog brug for radikalt at nytænke sin identitet i region og lokalsamfund, efterhånden som den tidligere rolle som urbant centrum og lokalt vækstlokomotiv begynder at rulle baglæns. Ser man på størrelsen af udfordringen sammenholdt med de ressourcer, der er til rådighed til at skabe forandring i en ny retning, kan mange af disse byer næppe løfte opgaven alene.

Skal unge satellitbyer (eller forstæder) som for eksempel Ølstykke, Lillerød og Hedensted betragtes som en hovedby? Ja, i det omfang, et område og en lokalbefolkning har brug for et lokalt urbant samlingspunkt i hverdagen. Ser man på service og funktioner, udfylder mange af de unge satellitbyer og forstæder en rolle som samlingspunkt for eksempelvis offentlige funktioner og fritidstilbud, som er helt sammenlignelig med hovedbyerne længere ude i provinsen. De yngre byer er typisk også udtænkt som samlingspunkter for lokal handel. Mange steder har årtiers strukturudvikling indenfor detailhandel dog besværliggjort betingelserne for lokal handel i bymidten, særligt i de unge byer hvor der typisk er hård konkurrence med andre nærliggende handelspunkter i regionen. En historieløs bymidte, store bilfokuserede byrum og udfordret handel bidrager alt sammen til særdeles svære arbejdsbetingelser for at skabe attraktive bymidter i de unge satellitbyer og forstæder. I den tendens til urbanisering, der er kraftigt fremherskende i disse år, vil behovet for at omtænke sovende satellitbyer til attraktive, oplevelsesrige hovedbyer for lokalbefolkningen blive stadig større.

## KILDER

Videnskabernes Selskab: Videnskabernes Selskabs kort 1768-1805, målestok 1:120.000 digitaliserede udgaver via Geodatastyrelsen

Generalstaben: Høje målebordsblade 1842-1899, målestok 1:20.000, digitaliserede udgaver via Geodatastyrelsen

Generalstaben: Lave målebordsblade 1901-1971, målestok 1:20.000, digitaliserede udgaver via Geodatastyrelsen

Geodætisk institut: DTK/4 cm kort 1953-1976, målestok 1:25.000, digitaliserede udgaver via Geodatastyrelsen

Kort- og Matrikelstyrelsen/Geodatastyrelsen: Kort10, DTK/kort25, DTK/kort100, ortofoto; varierende målestok – Kort- og GIS-data via Geodatastyrelsen

Statistisk Tabelværk: Tabeller over folkemængden i Kongeriget Danmark den 18. februar 1834, København 1835 – Uddrag fra tabeller over folketal 1801, digitaliseret udgave via Danmarks Statistik – [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

Det statistiske bureau: Folketællingen i Kongeriget Danmark, Hertugdømmet Slesvig, Hertugdømmet Holsteen og Hertugdømmet Lauenborg februar 1860, sjette samling, København 1861, digitaliseret udgave via Danmarks Statistik – [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

Danmarks Statistik: Folkemængden 1. februar 1921 i Kongeriget Danmark, København 1921, digitaliseret udgave via Danmarks Statistik – [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

Danmarks Statistik: Folkemængden 27. september 1965, København 1968, digitaliseret udgave via Danmarks Statistik (Tallene stammer fra 1960-tabellen) – [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

Danmarks Statistik: Folketal 1. januar 2020 - tabeludtræk via [www.dst.dk](http://www.dst.dk)

Dansk Center for byhistorie – Den Digitale Byport, [www.byhistorie.dk](http://www.byhistorie.dk)

Henrik Harnow og Flemming Wedell: Danmarks industrielle miljøer, Syddansk Universitetsforlag 2011

Peder Dam: Kortlægningen af Danmark – op til midten af 1800-tallet, Lindhardt og Ringhof, 2019

Poul Bæk Pedersen: Arkitektur og plan i den danske velfærdsby 1950-1990, Arkitekt skolens Forlag 2005

[www.danskejernbaner.dk](http://www.danskejernbaner.dk); [www.historiskatlas.dk](http://www.historiskatlas.dk)