



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Aalborg Universitet

Pendling i Danmark, baggrund og udvikling

Harder, Henrik; Nielsen, Thomas A.S.

Published in:
Geografisk Orientering

Publication date:
2007

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Harder, H., & Nielsen, T. A. S. (2007). Pendling i Danmark, baggrund og udvikling. Geografisk Orientering, 37(5), 296-301.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- ? Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- ? You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- ? You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Geografisk Orientering

Kludenummer



*Tidsskrift for Geografforbundet
Oktober 2007 · 37. årgang · Nr. 5*

Indhold

Leder	287
<i>Søren P. Kristensen, Jesper Kristiansen, Helle Askgaard, Mette Starch Truelsen og Kristian Nordholm</i>	
Motorveje og byudvikling i Danmark, et kort historisk rids	xx
<i>Henrik Harder Hovgesen og Thomas Sick Nielsen</i>	
Pendling i Danmark, baggrund og udvikling	296
<i>Henrik Harder Hovgesen og Thomas Sick Nielsen</i>	
Landsbyen og landevejen	301
<i>Peter Korsgaard</i>	
GIS i geografiundervisningen	306
<i>John Korsbjerg</i>	
Geotermisk energi - en del af Danmarks fremtidige energiforsyning	312
<i>Anders Mathiesen</i>	
Nørrebro – evig urolig	322
<i>Helle bo M. Andresen</i>	
Geografi og postkort	330
<i>Henning Bech Johansen</i>	
Fattige bønder tjener penge på CO2 –handel	334
<i>HMalene Wiinblad</i>	
Fra fagudvalget	342
Fra geografilærerforeningen	xx
Månedens link	328
En lørdag på Hven	351
Anmeldelser	357

Forside: Søjlebasalt i Skåne. Foto: ??

Bagside: Geotermisk energi i Island. Foto: Ivan Jacobsen

Medlemskontingent for 2006-2007:
Almindeligt medlemskab: 275 kr.
Familie (par): 350 kr.
Studerende 125 kr.
Institutioner, skoler: 450 kr.

Henvendelse om medlemskab/abonnement m.v.:
Geografforlaget, Filsofsgangen 24, 5000 Odense C
63 44 16 83, Fax 63 44 16 97
e-mail: go@geografforlaget.dk
Hjemmeside: www.geografforbundet.dk

Redaktion:
Ansvarshavende redaktør:
Jesper Kristiansen (gym.),
Troldehøjen 40, 4700 Næstved, 55 77 02 90
e-mail: jk@geografforbundet.dk

Anmelderredaktør:
Ulrich Primdahl, 51 62 64 11
Skovvang 13, 1.tv., 4690 Haslev

Mette Starch Truelsen, 49 21 60 21
Søren Pilgaard Kristensen, 50 92 12 71
Henning Strand, 33 24 07 37
Maja Enghave Kristensen, 35 26 12 37
Leif Tang Lassen, 48 30 00 95
Helle Askgaard, 35 83 69 67
Kristian Nordholm, 45 82 01 22
Tina Noregren, 22 72 12 76
Dorthe Madsen (gym.) 62 61 5214

GO udkommer midt i årets lige måneder.
Deadline er den 1. i ulige måneder.

Formand for GLFG: Helle Øelund
Nørrevej 26, 3070 Snekkersten. Tlf. 49 22 30 53,
email: helle.Oelund@helsingoer-gym.d

Geografforbundets Styrelse:
Formand: Bo Hildebrandt
Rønne Allé 4
4300 Holbæk, 59 43 91 43
e-mail: bh@geografforbundet.dk

Næstformand:
Erik Sjerslev Rasmussen, 86 84 50 58

Kasserer: Per Watt Boolsen
Lindegårdsvej 13 C
3520 Farum, 44 95 41 57
Giro (kontingent): 3178048

Kursusudvalg:
Formand: Henriette Lanter-Mortensen, 36 94 86 52
Frede Sørensen, 98 84 34 96
Jesper Lund, 97 15 11 25
Chris Trangbæk, 21 66 51 26
Lise Rosenberg, 43 64 13 19 / 22 39 77 77
Pia Legind Larsen, 20 86 23 29
Dominique Otoul (gym.) 33 24 45 48
Anne Dorthe Hernø (gym.) 44 99 65 21

Fagudvalg:
Formand: Henning Lehmann, 38 71 26 40
Jeanne Christina Grage, 45 86 87 37
Ditte Pagaard, 24 62 90 99
Erik Sjerslev Rasmussen, 86 84 50 58
Trine Dalgaard Frølich, 97 71 17 73
Birgit Justesen (gym.), 86659036
Anders Teglgård Kjær (gym.), 97 52 35 99

Forlagsbestyrelse:
Formand: Per Nordby Jensen, 64 78 19 98
Pernille Jørgensen, 54 16 62 10
Bo Hildebrandt, 59 43 91 43
Jørn Asmussen, 64 84 24 08
Karin Dyrendom Nielsen, 28 56 39 83
Per Watt Boolsen, 44 95 41 57
Dorthe Madsen (gym.) 62 61 5214

Regional kontaktperson:
Lise Rosenberg, 43 64 13 19 / 22 39 77 77
e-mail: lr@geografforbundet.dk

© Geografisk Orientering (GO)
Ikke-kommerciel udnyttelse tilladt med kildeangivelse

Layout og omrydning: Ivan Jacobsen
Tryk: BB Offset. Oplag: 4300
ISSN 0105-4848

Oktober 2007



Leder

I dette nummer af Geografisk Orientering præsenteres geografis store bredde. Der er både læsestof om geotermisk energi, jordforbedrende landbrugsmetoder i Mozambique, IKT og GIS og forholdene på det til tider elskede og kriseramte Nørrebro. Den tidligere redaktør har set på postkort, og det er der kommet en spændende historie ud af.

Under overskriften Byen, vejen og landskabet har Aalborg Universitet med støtte fra fonden Realdania gennemført et forskningsprojekt. Formålet er, at analysere og perspektivere den by- og landskabsudvikling, der er opstået i forbindelse med milliardinvesteringerne i motorvejsbyggeri i Danmark siden 1960'erne samt formulere fremtidsvisioner for udvikling og rumlige forløb omkring motorvejsnettet. Nogle af projektets resultater belyses med en artikel om pendlingsmønstre og en om motorvejsnettets udvikling. Se månedens link www.bvl.aau.dk.

Alle artikler i dette nummer har det tilfælles, at emnerne udspiller sig i tid og rum. En for mange bladets læsere naturlig indfaldsvinkel. GO fornøjelse med nummeret.

*Søren P. Kristensen, Jesper Kristiansen, Helle Askgaard,
Mette Starch Truelsen og Kristian Nordholm*

Pendling i Danmark, baggrund og udvikling

Af Thomas Sick Nielsen og Henrik Harder Hovgesen

For den brede befolkning tager pendling sin begyndelse med udviklingen af transportmidlerne og opgraderingen af transportsystemerne i kølvandet på industrialiseringen. Siden er pendlingsomfanget, afstande og udviklingen i trafikken stort set kun øget. Konsekvenserne er bl.a. en større fleksibilitet i forhold til, hvordan man kombinerer bolig og arbejde, nye geografiske mønstre og udviklingspres, hvor historisk adskilte byer nu knyttes sammen af daglig pendling, såvel som øget miljøbelastning og gener i form af øget trængsel.

Pendlingen historisk belyst

I det førindustrielle samfund eksisterede pendling i praksis ikke (se fig. 1). De fleste var beskæftiget i landbruget eller som en del af håndværkerhusstande. Bolig og arbejde var for de fleste et og samme sted, mens hverdagsrummet var begrænset til boligens umiddelbare nærhed. Industrialiseringen adskilte gradvist arbejdet fra boligen og introducerede dermed pendlingen. I første omgang i meget lille skala, idet en stor del af arbejdskraften fortsat boede på virksomhedernes område, mens de der ikke gjorde, måtte pendle til fods. Som en konsekvens blev industrialiseringens storbyer meget tætte og industrien centralt placeret. Udviklingen af hurtig og billig, kollektiv såvel som individuel trafik banede op gennem 1900-tallet vejen for forstadsdannelse. Byerne blev arealmæssigt større og mindre tætte, – og der pendledes fra forstæderne ind til byen.

I servicesamfundet tillader den geografiske fleksibilitet, at husstande spreder arbejde, fritidsaktiviteter og service i et geografisk udstrakt hverdagsrum omkring boligen. Pendlingen mellem hjem og arbejde har hi-

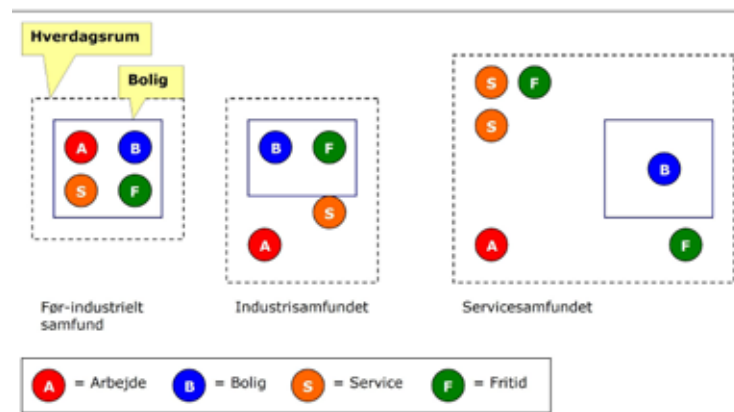
storisk udgjort den væsentligste del af husstandenes transporter, men ser i dag ud at blive overhalet af trafik til fritidsaktiviteter o.l. Pendlingen har dog fortsat stor betydning som den dagligt tilbagevendende tur, der også har betydning for de funktionelle sammenhænge i Danmark og for trængselen på vejene.

Pendlingsafstande

Pendlingsstatistikken, der har været produceret af Danmarks

Statistik hvert år siden 1982, giver en sjælden mulighed for at følge udviklingen over tid på et sammenligneligt grundlag. I 2002 var den gennemsnitlige afstand mellem hjem og arbejdssted 15,6 km. Det tilsvarende tal for 1982 var 11,8 km – altså en vækst på 3,8 km eller 32 % (tabel 1). Der er ikke umiddelbart sammenlignelige tal fra før 1982, men undersøgelser foretaget i Storkøbenhavn, angiver en gennemsnitlig pendlingsafstand på 1,75 km i

Figur 1. Placering af aktiviteter i forhold til boligen i det før-industrielle, det industrielle, såvel som i servicesamfundet. Figuren er tilpasset efter Dreborg m.fl. 1997.



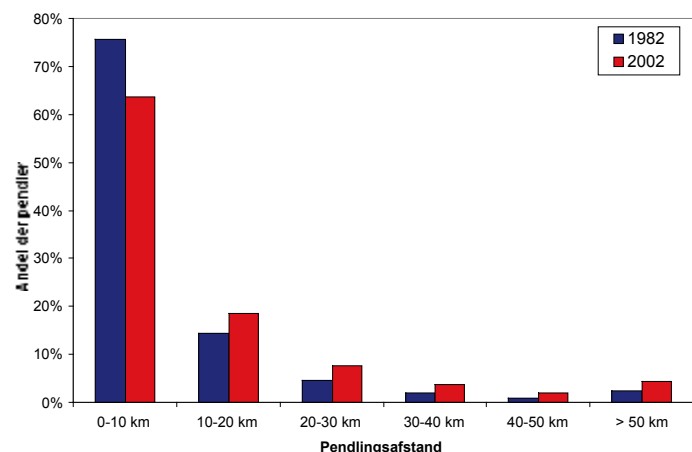
	1982	1992	2002
Afstand (km)	11,8	13,9	15,6

Tabel 1: Gennemsnitsafstand mellem hjem og arbejdssted for beskæftiget befolkning. Opgørelsen baserer sig på pendling mellem sogne (Registerbaseret arbejdsstyrkestatistik, Danmarks statistik).

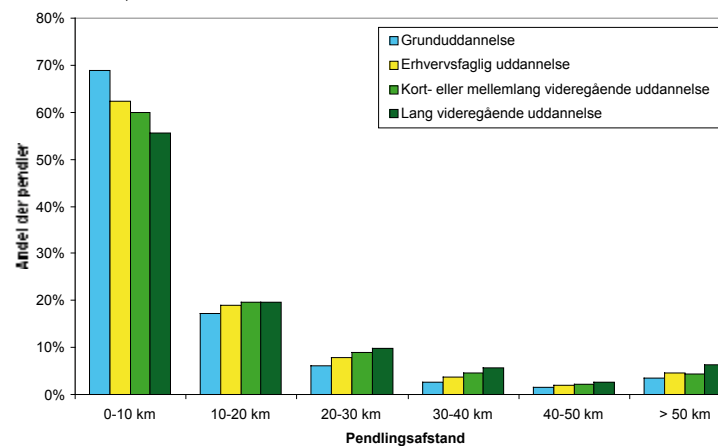
1911, der var vokset til 3,42 km i 1945 (Pedersen, 1967). Væksten på 32 % mellem 1982 og 2002 skal således ses som det seneste led i en lang udvikling.

Udviklingen i pendlingen i 1980'erne og 1990'erne viser en vækst i pendlingsafstande. Til trods for en forøgelse af arbejdsstyrken er der et direkte fald i an-

Figur 2. Fordelingen af danske pendlere på pendlingsafstande, 1982 og 2002.



Figur . Fordelingen af pendlere efter pendlingsafstand og længste fuldførte uddannelse, 2002.



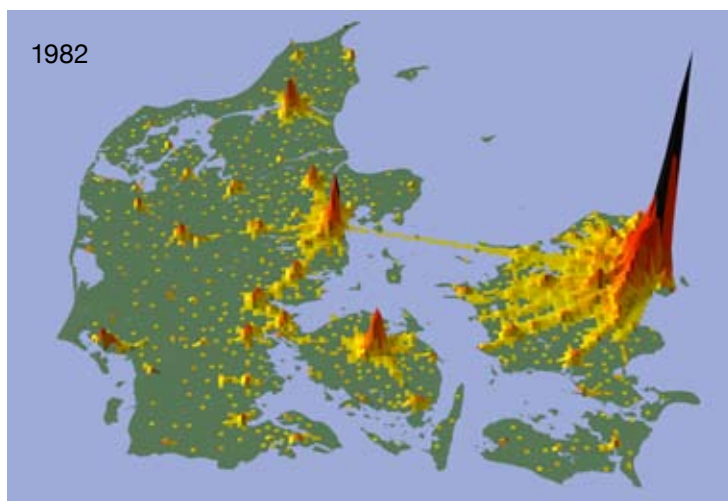
tallet af beskæftigede, der pendler mindre end 10 km mellem hjem og arbejde. Samtidig stiger andelen for lange pendlingsafstande. For de, der pendler over 30 km mellem hjem og arbejde, er der tale om ca. en fordobling fra 1982 til 2002 (figur 2). Væksten i personbilparken foregår helt parallelt til væksten i pendlingsafstandene. Antallet af personbiler pr. 1000 indbyggere voksede fra 263 i 1982 til 349 i 2002, eller netop 32 %.

Udviklingen i pendlingsafstandene ser ud til at berøre alle uddannelsesgrupper. Der er forskelle mellem uddannelsesgrupperne, således at pendlingsafstanden generelt er større jo længere uddannelsen er (figur 3). Et fælles træk er, at færre pendler kort, mens flere pendler langt. Der kan med andre ord tegnes et billede af en bred bevægelse, hvor det ikke bare er en specialiseret elite, der trækker pendlingen i vejret, men hvor også ufaglærte og kort uddannede pendler længere og længere mellem hjem og arbejde.

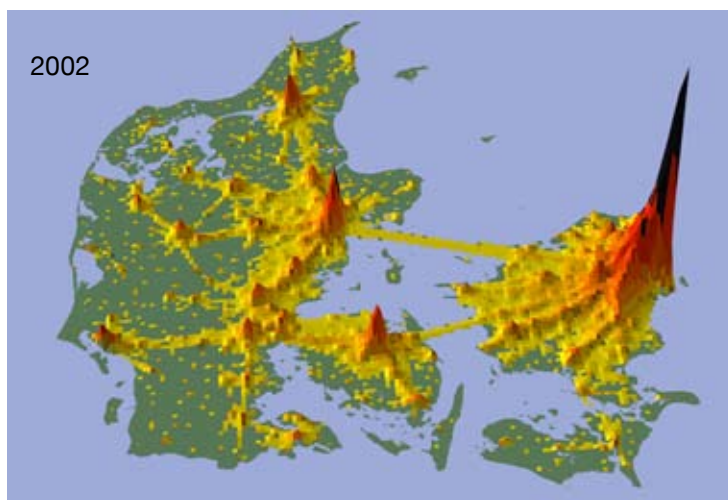
Nye funktionelle sammenhænge

Udviklingen i pendlingen skaber nye og større typer af byregioner, med efterfølgende mulighed eller risiko for nye mønstre og typer af bebyggelse i landskabet. Hovedstadsregionen er generelt gået foran i udviklingen og har gennem lang tid trukket pendlere ind mod byen fra en større region. I 1980'erne og 1990'erne er den "funktionelle hovedstadsregion", forstået som det område der bindes sammen af bolig- og arbejdsmarked i kraft af befolkningens kombinationer af bolig og arbejde, blevet endnu større. Samtidig har udviklingen taget fart i resten af landet, hvor især de østjyske byer er blevet det diffuse centrum for en større byregion.

Udviklingen kan illustreres gennem en kortlægning af pendlerflows (Hovgesen og Nielsen 2005; Nielsen og Hovgesen,



Figur 4. Pendling mellem danske sogne vist som flow, 1982.



Figur 5. Pendling mellem danske sogne vist som flow, 2002.

2005). Pendlerflowet er en opsummering af de forbindelser, som pendlere skaber i kraft af kombinationer af hjem-zone og arbejdssteds-zone (sogne). I princippet viser kortet hvor mange pendlere, der i fugleflugtslinje ville komme forbi et givent sted i Danmark. Kortene for 1982 (figur 4) og 2002 (figur 5) er gjort sammenlignelige.

Det bemærkes, at pendlerflowet er meget ujævnt fordelt. De

største byers midter skiller sig ud som knudepunkter for pendlingen såvel i 1982 som i 2002. Det centrale København passeres af 135.000 pendlere. I de fleste af disse knudepunkter har der dog været en nedgang i flowet mellem 1982 og 2002. Dels på grund af en nedgang i antallet af arbejdspladser i bymidterne – og dels på grund af væksten i forstæderne, der også har medført øget pendling fra forstad til

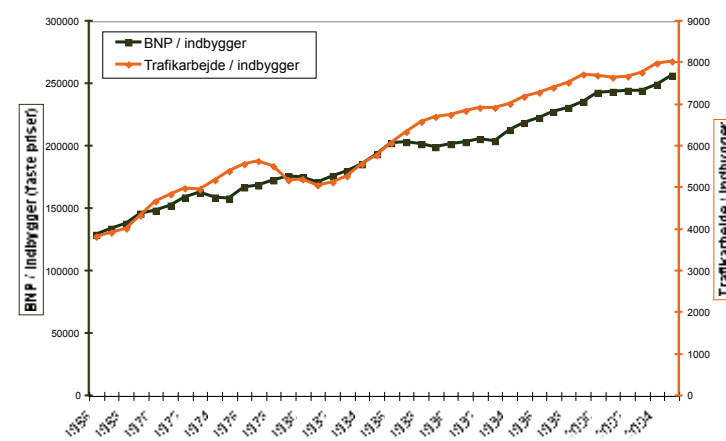
forstad. Væksten i pendlerflowet er derfor rykket ud af den historiske bymidte og vidner om en tendens til decentralisering og byspredning fra de danske byer. Imidlertid er det skift, der er sket, forholdsvis lokalt og ændrer f.eks. ikke ved, at den centrale del af hovedstadsregionen fremstår som et knudepunkt for pendlingen i hele regionen.

Et andet væsentligt udviklingstræk er, at pendlerflow mod de større byer dækker langt større geografiske områder end tidligere. Hovedstadsregionen synes at strække sig over det meste af Sjælland. I resten af landet er det især i det tæt befolkede østjyske område, at der kan spores en markant udvikling. På den ene side ser byernes pendlingsoplande ud til i højere grad at flyde sammen, særligt omkring Århus og i Trekantsområdet. På den anden side fungerer disse købstæder som centre eller kerneområder for en byregion, der gør sin indflydelse gældende langt ind i det midtjyske område.

Den øgede pendling mellem de eksisterende byer er udtryk for en ny tilgængelighed, der udvikler sig i kraft af transportinfrastruktur, individuel mobilitet og stigende villighed til at pendle. Fortsætter denne udvikling, skabes præmisserne for en båndby i det østjyske område, hvor de eksisterende byer knyttes sammen af en god infrastruktur, med deraf følgende pres for byudvikling mellem de østjyske byer. Problemstillingen går på tværs af formålet med plansystemet om et klar grænse mellem by og land, og Miljøministeriet har af den grund indledt et frivilligt samarbejde med kommunerne om undersøgelser og visioner for "det østjyske bybånd".

Hvorfor stiger pendlingsafstandene?

I et overordnet perspektiv har trafikudviklingen såvel som pendlingen fulgtes med vel-



Figur 6. Udviklingen i Brutto National Produktet (BNP) og trafikarbejde fra 1966 til 2005. Tallene stammer dels fra hovedposterne i Danmarks Statistiks nationalregnskab opgjort i faste priser (2000 kr) og dels fra Vejdirektoratets trafikrapporter.

standsudviklingen. En længerevarende nedgang i trafikken i de sidste 40 år har kun været set i forbindelse med krisen i slutningen af 1970'erne og begyndelsen af 1980'erne (figur 6). Fra en mere nuanceret betragtning kan stigningen ses som et resultat af mulighederne for pendling, en øget specialisering, samt livsstil og forbrugsmønstre.

Muligheder for pendling: rejsetid

Mulighederne for pendling er nært knyttet til rejsetiden og husstandenes tidsforbrug. Den svenske geograf Torsten Hägerstrand opfandt i 1970'erne "tidsgeografien" som en metode til at analysere befolkningens aktivitetsmønstre. Der lægges her vægt på, at de fleste hver dag vender tilbage til en bolig samtidig med, at der er et vist minimumsbehov for søvn osv. Når man samtidig inddrager, at de fleste er forpligtet af faste aftaler som f.eks. 8 timers arbejde, så er der et meget begrænset tidsrum til rådighed til andre aktiviteter. Tidsforbruget til pendling er med til at indsnævre dette tidsrum, og det er måske derfor, der synes at

være faste grænser for, hvor lang tid befolkningen ønsker at bruge til at pendle mellem hjem og arbejde. Amerikanske forskere formulerede ideen om rejsetidens konstans (Zahavis lov) på baggrund af internationale studier i 1970'erne. Rejsetiden så ud til at være næsten konstant, når man sammenlignede forskellige lande til forskellige tider. Omvendt betød dette også, at de afstande, der blev tilbagelagt, så ud til at afhænge af rejsehastigheden, altså hvor langt man kunne nå indenfor den faste rejsetid. Ideen har været kritiseret, fordi der mangler et adfærdsteoretisk grundlag, samtidig med at gennemsnittet for et land dækker over meget store interne variationer. Den gennemsnitlige rejsetid er dog forbløffende konstant – eller i det mindste træt foranderlig. Det gennemsnitlige tidsforbrug for pendling mellem hjem og arbejde (én vej) i Danmark lå i 2002 mellem 21 og 22 minutter. For København, 1911, er den blevet opgjort til ca. 19 minutter og tilsvarende for 1945 (Pedersen, 1967). Rejsetiden er således næsten uændret gennem 90 år, mens gennemsnitshastigheden

på turen mellem hjem og arbejde er steget fra 5,5 km/t i 1911 over 11 km/t i 1945 til 44 km/t i 2002.

Rejsehastigheden lader således til, om ikke at være årsag så dog en forudsætning for udviklingen i pendlingsafstandene. De psykologiske og sociale begrundelser forbliver uafklarede. Presset på tidsbudgettet giver en plausibel forklaring på, hvorfor længere rejser forudsætter højere hastigheder, men forklarer ikke hvorfor højere hastigheder ikke omsættes til kortere rejsetid. Udviklingen ser faktisk ud til at gå mod længere rejsetider, men langsomt.

Både adgangen til transportmidler og udbygningen af infrastrukturen med bl.a. flere motorveje bidrager til at øge rejsehastighederne og dermed mulighederne for pendling. I gennem 1980'erne og 1990'erne har Danmark oplevet en fortsat vækst i antallet af husstande med en eller flere biler, parallelt med at motorvejsnettet næsten er fordoblet. Åbningen af Storebæltsbroen har reduceret rejsetiden over bællet fra ca. 50 til 8 minutter.

Øget specialisering

Industrialiseringen resulterede i en øget specialisering af arbejdet. Den har fortsat stor betydning. Dels fordi flere og flere får en lang uddannelse samtidig med, at der er flere uddannelser at vælge i mellem. Dels fordi der udvikles en lang række specialer og særlige kompetenceområder som udslag af den almindelige konkurrence på arbejdsmarkedet. Øget pendling kan siges at være en forudsætning for den øgede specialiseringsgrad i samfundet – samtidig med at en høj specialiseringsgrad for den enkelte kan resultere i lange afstande mellem hjem og arbejde. Betydningen af specialiseringen kan stilles op som et simpelt regnestykke: Hvor langt væk fra hjemmet må en jobsøger rejse for at finde et kvalificeret

job? Er man mindre specialiseret behøver man ikke rejse så langt for at finde arbejde. Hertil skal selvfølgelig lægges, at der er særlige mønstre for lokaliseringen af forskellige typer af jobs. F.eks. findes universitetsjobs, forskning og udvikling o.l. næsten udelukkende i landets største byer. Der er derfor væsentlige forskelle på pendlingsgeografien, mellem højtuddannede og kortuddannede. Udviklingen i pendlingen blandt de kortuddannede resulterer i større oplande omkring Danmarks mange små og mellemstore byer. De højtuddannede er nært knyttet til de største byer, og pendler i kraft af de stigende pendlingsafstande mere og mere mellem de store byer, via den overordnede infrastruktur på motorvejene og DSB's hovedstrækninger.

Livsstil og forbrugsmønstre

Ændringer i livsstil og forbrugsmønstre påvirker også pendlingen. Orienteringen i forhold til arbejdet, f.eks. hvor stor vægt man lægger på at have det rigtige job, i kombination med hvordan man prioriterer at bo, har formentlig stor betydning for udviklingen i pendlingsafstandene. I gennem de sidste 50 år har befolkningerne i den vestlige verden erstattet flytning efter arbejde med pendling efter arbejde. Det kan tages som en indikation af, at den brede befolkning ikke er interesseret i eller har mulighed for at tilpasse boligen til beskæftigelsen, men hellere vil benytte de muligheder som mobiliteten giver for at kombinere hjem og arbejde efter eget valg. Her kan familiestrukturen og dobbeltarbejdende husstande også spille en rolle. Den høje danske erhvervsfrekvens kan medføre øget pendling for familier med specielle kompetencer.

Det kan diskuteres, hvorvidt den stærke stigning i boligpriserne i de store byer fra midten af 1990'erne er en faktor af selv-

stændig betydning for pendlingen. På et overordnet niveau kan boligpriserne ses som et direkte udslag af boligpræferencerne og dermed efterspørgslen på markedet. For særlige grupper på arbejdsmarkedet kan man dog tale om, at områder med forhøjede boligpriser direkte vil kunne "udmåle" pendlingsafstanden, hvis der ikke tilbydes alternativer. Det gælder især en række nødvendige funktioner som politi, sygepleje o.l., der ikke er kendetegnet ved høje lønninger, men som er helt nødvendige i alle områder af landet. Dette kan medføre et rekrutteringsproblem, så mange storbyer må have særlige programmer for at tiltrække disse grupper.

Konsekvenser

Pendlingen har konsekvenser for miljøet, by og landskab, samt infrastruktur og trængsel. På miljøsidens har transporten vist sig særligt vanskelig at håndtere. Af samme grund har Danmark opgivet de tidligere mål om at reducere transportens udledning af drivhusgasser. Tilsvarende har man heller ikke i EU-regi turde arbejde med andre målsætninger end en gradvis afkobling af sammenhængen mellem transport og økonomisk vækst – noget som man i øvrigt ikke har haft den store succes med (EEA 2006).

Pendlingen bidrager til problemerne med energiforsyningen i kraft af stor olieafhængighed, til drivhuseffekten i kraft af afbrænding af fossile brændsler, samt til en lang række lokale miljøproblemer i kraft af udstødningsgasser, støj osv. Hvor der generelt er gode teknologiske løsninger på de lokale problemer, mangler svaret på energi og drivhusgas-problemstillingerne. Samtidig er pendlingen såvel som trafikken stigende.

En anden effekt af øget trafik forandringen af by og landskab. Længere pendlingsafstande kan generelt oversættes til flere biler på vejene, hvilket igen baner

vejen for mere infrastruktur og dermed øget optag af land – og byareal til veje og parkering. Videre opstår trafikbelastning og trængsel på vejene. Senest har interessen samlet sig om den samfundsøkonomiske omkostning, der er forbundet med at holde i kø på vejene – og ikke mindst det økonomiske spild, det afstedkommer når forskellige erhvervsgrupper under udførelsen af deres arbejde sidder fast i trafikken (Københavns Kommune m.fl., 2004).

Thomas Sick Nielsen, Seniorrådgiver, Ph.D., Center for Skov, Landskab og Planlægning, Københavns Universitet, Rolighedsvej 23, 1958 Frederiksberg C, Email: sick@life.ku.dk &

Henrik Harder Hovgesen, Lektor, Ph.D., M.A. in Architecture, HDO Graduate Diploma in Business Administration, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Fibigerstræde 11, 9220 Aalborg Øst, E-mail: hhh@plan.aau.dk

Landsbyen og landevejen



Af Peter Korsgaard

Uggerløse

Figur 7. Postkort fra Ugerløse fra mellemkrigstiden. Det er Hovedgaden set mod nord. Til højre ligger en købmandshandel. Ofte var forretning og beboelse i samme bygning, og i dag ser man i Ugerløse mange bygninger med forretningsvinduer, som enten er blændede eller sat til med store potteplanter – butikken er inddraget til beboelse.

Denne artikel belyser aspekter i landsbyens struktur og udvikling, set ud fra ændringer i transportmønstre og samfund. Den søger samtidig at inddrage og præsentere væsentlige korttyper og deres anvendelse i denne sammenhæng.

Da landsbyerne fik deres endelige placering i middelalderen, spillede vejene en forholdsvis ringe rolle for det præcise valg af sted. Det væsentligste for placeringen var nem adgang til vandforsyning og byens beliggenhed i forhold til ager og eng. Vejene var heller ikke beregnet til større trafik, og bortset fra de større anlagte veje som kongevejene kan veje frem til anden halvdel af 1700-tallet nærmest siges at være "naturgroede", idet hensyntagen til terrænet var det vigtigste. Man skulle undgå vådområder og for stejle stigninger.

Det samme forhold ses i kortlægningen frem til omkring

1800. Både på Johannes Mejers kort og på Videnskabernes Selskabs kort er de fleste veje med. Men man skal ikke tro fuldt og fast på forløbet – snarere kan man sige, at en vej mellem to landsbyer på et kort blot angav, at der gik en vej, det præcise forløb fandt man ud af, når man stod på stedet. Nogle af Mejers kort findes endda i to udgaver, hvor vejforløbene ikke er sammenfaldende på udgaverne.

Ændringerne omkring 1800

Vejforløbene ændrede sig meget i slutningen af 1700-tallet. Den enkelte landsby blev udskiftet, og mange steder kom vejene til

ikke længere at følge terrænet, men skellene mellem de nye ejendomme. De større veje blev til gengæld anlagt gennem central styring på landsplan af ingeniører, og de skar sig gennem landskabet. Her kom de lange rette linjer til at være dominerende. Det præger for eksempel landevejene fra København til Korsør og fra København over Holbæk til Kalundborg. Senere oplevede amtsvejene en tilsvarende udvikling, dog under mere hensyntagen til den oprindelige linje. De voksede stille og roligt i betydning og i bredde.

De nye vejforløb kom dog i første omgang ikke til at betyde



POST

B

PP

DANMARK

Magasinpost

Afs.: Geografforbundets Sekretariat · Filosofgangen 24 · 5000 Odense C – Returneres ved varig adresseændring

