STATIONSBYER I DAG



Realdania

STATIONSBYER I DAG

Redigeret af Niels Boje Groth og Christian Fertner

Kolofon

Titel Stationsbyer i dag

Udgiver Realdania

Udarbejdet for Realdania af Center for Strategisk Byforskning v/ Københavns Universitet og Arkitektskolen Aarhus med bidrag fra Danmarks Tekniske Universitet og Trafikstyrelsen.

Karen Skou, Realdania, har deltaget i projektets følgegruppe

Redigeret af Niels Boje Groth og Christian Fertner

Bidragsydere

Københavns Universitet
Trine Agervig Carstensen
Ole Hjorth Caspersen
Emil Maj Christensen
Christian Fertner
Niels Boje Groth
Kalle Emil Holst Hansen
Høgni Kalsø Hansen
Lise Herslund
Bernhard Snizek
Anne Tietjen
Lars Winther

Arkitektskolen Aarhus
Stefan Darlan Boris
Thomas Juel Clemmensen
Martin Weihe Esbensen
Tom Nielsen
Anders Høyer Toft

Danmarks Tekniske Universitet
Thomas Alexander Sick Nielsen

Trafikstyrelsen
Julien Grunfelder
Jan Jørgensen

Layout Inger Grønkjær Ulrich og Maja Steen Møller

Udgivet april 2013. Trykt i 900 eksemplarer hos Prinfo Aalborg

ISBN 978-87-995617-8-0

Forsidefoto Landskabelig udstykning i Kolind med udsigt over Kolind Sund.
Fotograf Christian Fertner

Kontakt Karen Skou, ks@realdania.dk og Niels Boje Groth, nbg@life.ku.dk

Indhold

FORORD 7
Karen Skou

TAK TIL 9

INTRODUKTION 11
Christian Fertner og Niels Boje Groth

KONKLUSIONER 17
Niels Boje Groth og Christian Fertner

I DANSKE STATIONSBYER

STATIONSBYERNES UDVIKLING 27
Christian Fertner

STATIONSBYERNE I BYMØNSTERPOLITIKKEN 33
Niels Boje Groth

BEFOLKNINGSSTRUKTUR OG FLYTTEMØNSTRE 39
Christian Fertner

STATIONSBYERNES ERHVERV OG ARBEJDSMARKEDER 45
Høgni Kalsø Hansen og Lars Winther

MOBILITET I STATIONSBYER 49
Thomas Sick Nielsen

FORSYNINGSSTRUKTUR 55
Christian Fertner og Niels Boje Groth

STATIONSBYER OG BANEPLANER 61
Jan Jørgensen og Julien Grunfelder

DEN NYE GEOGRAFI 65
Høgni Kalsø Hansen, Thomas Alexander Sick Nielsen og Lars Winther

II SEKS EKSEMPELBYER

SEKS FORTÆLLINGER OM STATIONSBYEN 71
Tom Nielsen og Thomas Juel Clemmensen

BYERNES DEMOGRAFI 89
Christian Fertner og Bernhard Snizek

DEN SOCIALE ORGANISERING 95
Lise Herslund og Trine Agervig Carstensen

VIRKSOMHEDER, ERHVERV OG ARBEJDSMARKEDER 107
Høgni Kalsø Hansen, Kalle Emil Holst Hansen og Lars Winther

MULIGHEDSRUM OG MOBILITET I 6 CASEBYER 119
Thomas Sick Nielsen

FORSYNING OG BYFUNKTIONER 123
Martin Weihe Esbensen og Anders Høyer Toft

STATIONSBYEN OG LANDSKABET 157
Stefan Darlan Boris, Ole Hjort Caspersen og Thomas Juel Clemmensen

PLANLÆGNING: FRA VÆKST TIL FORANDRING 173
Niels Boje Groth

PERSPEKTIVER FRA TYSKLAND 205
Anne Tietjen

III SAMMENFATNING OG PERSPEKTIVER

RESUME 217
Niels Boje Groth og Christian Fertner

STATIONSBYERNES UDFORDRINGER OG POTENTIALER 231
Niels Boje Groth

BIDRAGSYDERE 239

FORORD

Denne bog er udarbejdet med henblik på at kvalificere Realdanias indsats i relation til stationsbyernes tranformation. Baggrunden er, at Realdania har udpeget stationsbyerne som særligt indsatsområde. Realdania ønsker dermed at sætte fokus på mulighederne for at vise nye veje i forbindelse med transformation og fremtidssikring af mindre danske byer.

Mange stationsbyer er også tidligere kommunecentre, som indtil for nylig har været driftige erhvervs- og handelsbyer med en betydelig detailhandel og aktiv industri. I takt med kommunesammenlægningerne, afindustrialisering og centraliseringen af byvæksten lukker virksomheder, og store dele af detailhandlen enten lukker eller flytter fra en lang række af de mindre byer. Byerne står i en forandringsproces og har behov for at finde en ny rolle i det fremtidige bymønster og en ny selvforståelse.

I denne funktions- og identitetsmæssige brydningstid skønner Realdania, at der er behov for at finde byernes kvaliteter og nye muligheder for derigennem at udvikle attraktive byer – regionalt såvel som lokalt.

Dette er baggrunden for, at Realdania har anmodet Center for Strategisk Byforskning om at gøre status over situationen i stationsbyerne.

Som grundlag for arbejdet er der blevet gennemført screeningsstudier med henblik på at kortlægge stationsbyernes typologi og indkredse relevante problemstillinger, som stationsbyerne står over for. Der fokuseres særligt på stationsbyer på 1.000-5.000 indbyggere. De har som regel haft en rolle som kommunecentre, men har nu tabt denne funktion igen. Studierne bygger på statistiske data og en undersøgelse af stationsbyernes rolle i de kommunale centerstrukturer. Seks case byer er blevet undersøgt, og der er fokus på de ændringer, stationsbyerne står overfor i forbindelse med den seneste strukturreform, ligesom der er fokus på betydningen af de regionale forskelle, for stationsbyens fremtid, om den er beliggende i et pendlingsopland til en større by eller er beliggende i et yderområde.

Resultatet af Center for Strategisk Byforsknings arbejde giver et fint indblik i stationsbyernes mange forskellige udfordringer og muligheder.

Karen Skou
Realdania

TAK TIL

Mange har hjulpet os med kommentarer, forslag, interviews eller besigtigelser. For denne hjælp, opmuntring og entusiasmen bag vil vi gerne sige tak til:

Bedsted og Omegns Aktivitetshus, BooA

Christian Alexandersen, fmd. for Ørbæk Borgerforening

Hans Christian Bentsen, Lokalhistorisk Arkiv Rødby

Hans Brigsted, sektionsleder, Hillerød Kommune

Kaj Møldrup Christensen, tidl. borgmester, Langå Kommune

Fremtiden Staldinventar a/s, Langå

Gunhild Christiansen, Lokalhistorisk Forening for Skævinge og Omegn

Gerd Dam, arkitekt, Thisted Kommune

Holeby Borgerforening

Hurup Handelstandsforening

Hurup Borgerforening

Idealcombi a/s, Hurup

Maria Issakainen, arkitekt, Randers Kommune

Knud Jensen, Midtdjurs Lokalarkiv

Henning Johansen, Langå

Thilo Lang, dr., Leibniz-Institut für Länderkunde

John Lundgreen, planlægger, Nyborg Kommune

Knud Møller Madsen, Hurup

Kolind Bogtrykkeri I/S, Kolind

Kulturekspressen, Hurup

Jørgen Nielsen, planlægger, Lolland Kommune

Vigand Rasmussen, historiker

Martin Skibsted, fabriksejer, Saxkjøbing og Holeby Sukkerfabrikker

Alette Lena Skov-Hansen, arkitekt, Syddjurs Kommune

Niels Stilling, museumskonsulent

Carl Thøgersen, Hurup

Vikima Seed A/S, Holeby

Jørn Wismann, Ørbæk

Ørbæk Mostfabrik, Ørbæk

10. klasserne i Hurup, Sydthy Uddannelsescenter

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt har venligst givet tilladelse til at bruge illustrationen, figur 4 i Erfaringer fra Tyskland. Illustrationen er fra et projekt finansieret af den Europæiske Strukturfond.

INTRODUKTION

Christian Fertner og Niels Boje Groth

Som grundlag for udviklingen af et program for byudviklingsindsatser i danske stationsbyer har Realdania anmodet Center for Strategisk Byforskning[1] om at udarbejde en statusrapport om danske stationsbyer. Formålet er at gøre status over stationsbyernes situation og udviklingsperspektiver. Projektet er tværdisciplinært og sammenfatter tematiske analyser ud fra tre gennemgående spørgsmål:

- Hvordan er de danske stationsbyers situation i dag?
- Hvilke udfordringer står stationsbyer over for i dag?
- Hvilke potentialer og fremtidige visioner kan opstilles for stationsbyernes udvikling?

De temaer, der undersøges, omfatter stationsbyernes historie, demografi, sociale liv, erhvervsgrundlag og økonomiske grundlag, forsyning, byfunktioner og bymæssige kvaliteter, landskabet samt den byplanpolitiske baggrund. På grund de mangfoldige temaer og analyser er bogen opbygget som en antologi, som gør det muligt at læse de enkelte bidrag som selvstændige kapitler. Bogen er opdelt i en generel statistisk analyse af *Danske stationsbyer* (Del I) og en analyse af situationen i *Seks eksempelbyer* (Del II).

I del I fokuseres på den generelle situation for danske stationsbyer og variationer i deres udvikling ved hjælp af statistiske og rumlige analyser. I del II behandles de samme emner i casestudier af udviklingstræk, planlægning og socialt liv i de seks eksempelbyer.

De vigtigste resultater præsenteres i de indledende *Konklusioner*. En bredere præsentation finder sted i det afsluttende *Resumé* efterfulgt af en drøftelse af *Stationsbyernes udfordringer og potentialer*.

Bidragenes mangfoldighed skyldes ikke blot temaernes forskellighed, men også forskelle i analysemetoder, som rækker fra historiske redegørelser, analyser af plandokumenter og registerdata til interviews med planlæggere, lokale foreninger og erhverv. Kilderangivelser er inkluderet som slutnoter i hvert kapitel.

Til gennemførelsen af de seks casestudier har vi fået stor hjælp af kommunale planlæggere og af lokale foreningsrepræsentanter og personer med stort lokalkendskab. Alligevel kan vi have overset eller forbigået ting, som nogle vil studse over, ikke er med. Vore særlige synsvinkler har gjort os selektive. Derfor har blikket været rettet mod noget og ikke mod andet. Vi håber, at mangler i detaljerne vil retfærdiggøres af den helhed, som vi har efterstræbt i en god sags tjeneste, nemlig etableringen af et baggrundsmateriale for en aktuel stillingtagen til fremtiden for danske stationsbyer, byer som er små, men meget større end 'småbyer'.

Stationsby – historisk begreb i en moderne kontekst

'Stationsby' er en hyppigt anvendt betegnelse for cirka 400 bymæssige bebyggelser, der opstod i Danmark i perioden 1840-1940. Begrebet stationsby er dermed knyttet til en specifik historisk kontekst og tidligere forskning om stationsbyer2. I dette projekt er vi interesserede i den seneste udvikling i stationsbyerne og i de udfordringer, som de står over for i dag. Begge dele er selvfølgelig præget af den historiske udvikling. Men siden 1940 er andre udviklingskræfter end dem, som skabte stationsbyerne, kommet i spil, og de knytter sig ikke direkte til landbrugets omstilling og anlægget af nye jernbaner. Sådanne udviklingskræfter relaterer sig for eksempel til introduktionen af bilen i hverdagen, dannelsen af pendlings- og storbyregioner, ændringer i kommunikations- og transportteknologierne, om- og afindustrialisering samt forskellige politiske tiltag som kommunalreformer og bymønsterpolitikken.

Man kan derfor spørge, om det er rimligt at anvende begrebet 'stationsby' i en analyse som primært fokuserer på stationsbyernes situation i dag. En tidligere stationsby og en nyere forstad, som begge ligger i hovedstadsområdet, har måske flere udfordringer og potentialer til fælles end to tilfældigt valgte stationsbyer. Vi synes dog, at begrebet er legitimt at anvende i denne analyse pga. tre forhold:

- Stationsbyernes historiske træk (fx betydningen som oplandsby) har betydning for deres nuværende stilling, selvom andre faktorer (fx dannelsen af byregioner) dominerer udviklingen.
- Byernes struktur er stærkt præget af de historiske byområder (f.eks. gammel landsby vs. stationsområdet)
- 'Stationsby' er en velfungerende begreb, som gør konteksten umiddelbart letforståelig for mange.

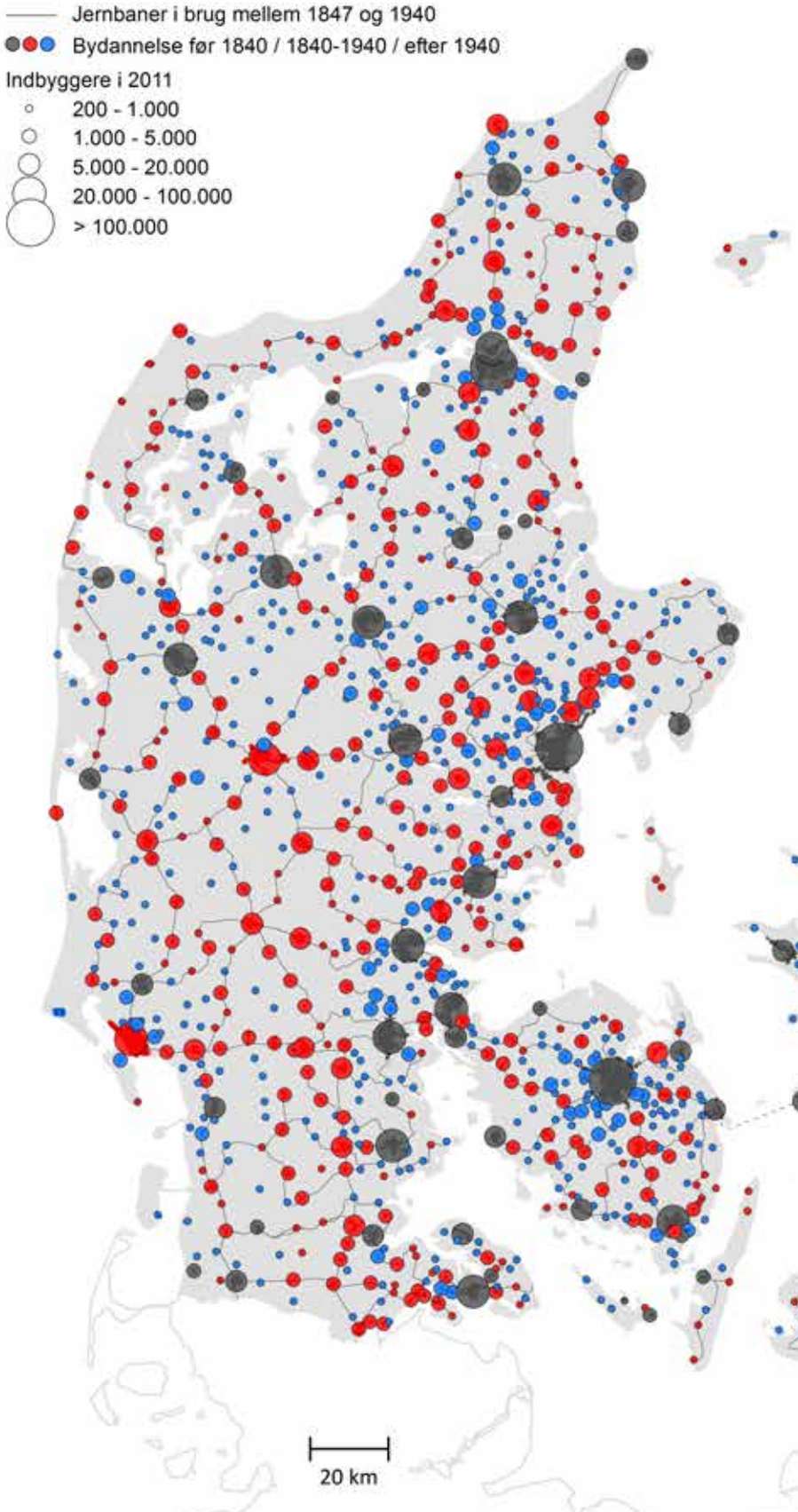
Desuden må vi understrege, at statusrapporten ikke er ekskluderende. Det vil sige, at selvom vores konklusioner er rettet mod stationsbyer, så kan de være relevante for byer, som ikke er inkluderet i vores definition. Især analysen af de seks casebyer rummer et bredt spektrum af udviklingstendenser, udfordringer og perspektiver for forskellige bytyper.

Empirisk afgræsning af 250 stationsbyer og udvalg af 6 casebyer

Til strukturanalysen valgte vi at inkludere alle byer, som opstod3 mellem 1840 og 1940, altså i 'stationsbytiden', og som har mellem 1.000 og 5.000 indbyggere i 2011. Det er tilfældet for 250 byer i Danmark. Det er små byer, som dog har en længere historie end for eksempel de mange forstæder, som opstod efter 1940. Analysen medtager ikke byer under 1.000 indbyggere, selvom mange af disse historisk set er stationsbyer. Grundet deres størrelse har disse byer aldrig udviklet sig til kommunecentre eller til servicecentre for eksempelvis detailhandelen. Derfor befinder de sig i en helt anden situation i dag, end byerne på 1.000-5.000 indbyggere.

Om byerne fik kommunecenterstatus efter kommunalreformen i 1970 var ikke et kriterium for udvalget. Til gengæld var det et kriterium for udvælgelsen af de seks casebyer. Casebyerne blev samtidig valgt, så de afspejler forskellige positioner i vækst- eller yderområder. De seks casebyer er Holeby (Lolland Kommune), Hurup (Thisted Kommune), Kolind (Syddjurs Kommune), Langå (Randers Kommune), Ørbæk (Nyborg Kommune) og Skævinge (Hillerød Kommune). Stationsbyernes udvikling er tæt sammenkoblet med jernbanens udvikling. På figur 1 kan man tydelig se sammenhængen mellem

Figur 1 (til højre): Byer efter år af bydannelsen og indbyggertal i 2011.



Antal byer efter år af bydannelsen og indbyggere i 2011*

Befolkning i 2011	Før 1840	1840-1940	Efter 1940	I alt
200-1.000	3	194	722	919
1.000-5.000	26	250	119	395
5.000-20.000	35	43	4	82
20.000-100.000	25	3	1	29
> 100.000	4	0	0	4
I alt	93	490	846	1429

** Året hvor stedet kom første gang med i den officielle statistik som by; typisk når den er vokset over 200 indbygger.*

byernes placering (røde mærker) og jernbanens forløb. Til gengæld følger byerne, som opstod efter 1940, helt andre mønstre og koncentrerer sig omkring storbyerne. Jernbanen var dog ikke en kriterium for udvælgelse, da vi her anvender begrebet stationsby både om de oplandsbyer, som opstod udenfor jernbanenettet, og om dem, der opstod ved jernbanen, uanset om de i dag har mistet deres station.

Geografiske regioner

En af vores grundhypoteser er, at geografien er helt afgørende for byernes potentialer. Figur 2 viser den inddeling, som bruges i den generelle analyse i del I. I kapitlerne Demografi og Forsyning skelner vi kun mellem vækst- og yderområder. Yderområder definerer vi *"som de kommuner og ikke-brofaste øer, der er omfattet af den differentierede planlov, kategoriseret som yderkommuner i forhold til uddeling af landdistriktsmidler af Fødevareministeriet og/eller kategoriseret som yderområder og overgangsområder i forhold til EU's strukturfondsmidler."*4

Alle andre områder kalder vi vækstområder, som er områder, hvor både befolkningsvæksten og den økonomisk vækst er højest. I kapitlet Mobilitet arbejdes der med en regional afgrænsning som i Landsplanredegørelsen 2006 med 'Hovedstadsområdet' og 'Det Østjyske Bybånd' som to dominerende vækstregioner og resten af landet opdelt i yderområder og mellemregioner med større byområder.

Noter

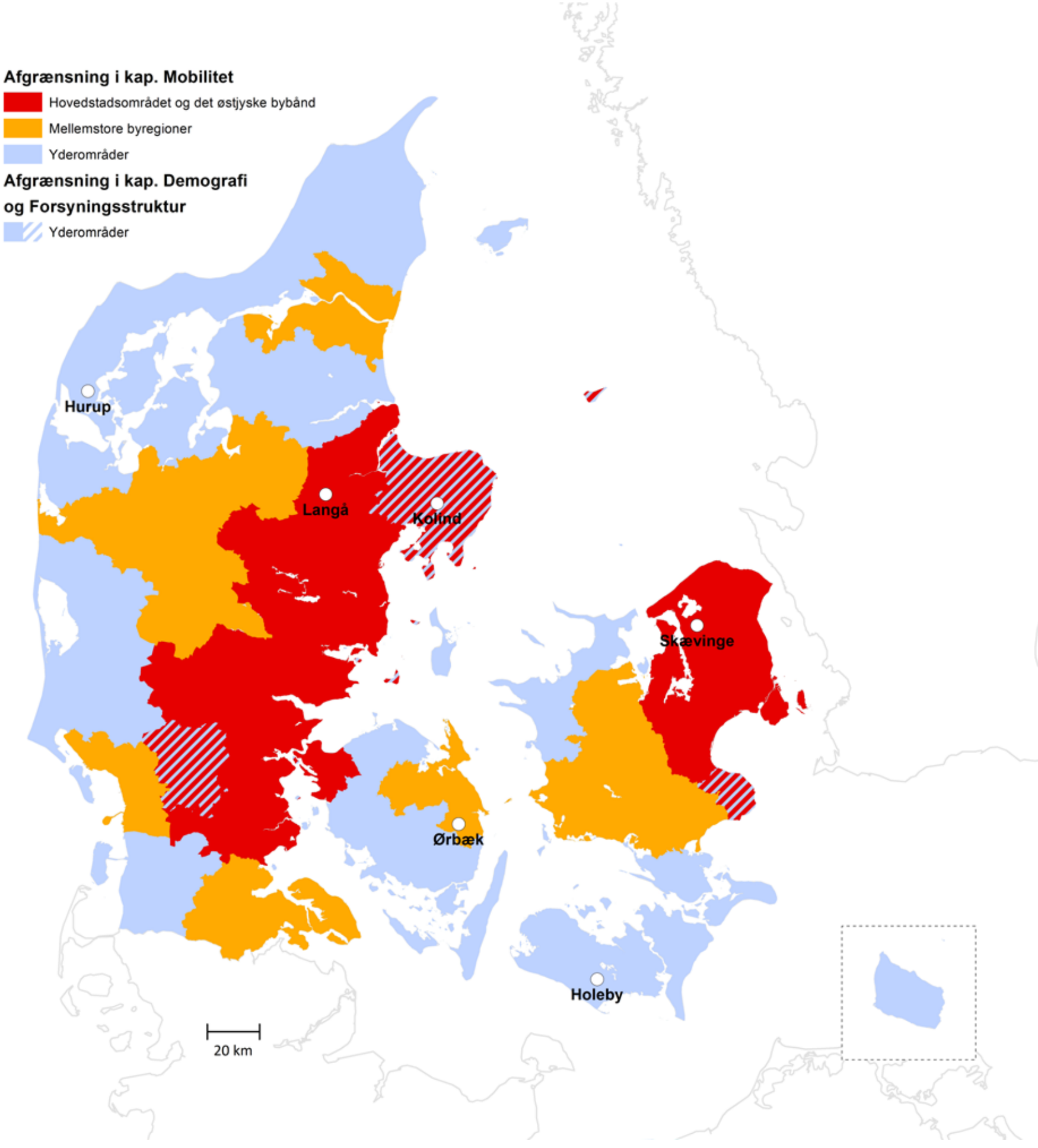
[1] Center for Strategisk Byforskning er et forskningscenter uden mure, som ud fra et tværfagligt og helhedsorienteret perspektiv sætter fokus på byens muligheder og udfordringer. Centret består af forskere fra flere forskellige universiteter. I dette projekt deltog forskere fra Arkitektskolen Aarhus, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning (tidl. Institut for Geografi og Geologi samt tidligere Skov & Landskab) ved Københavns Universitet og DTU Transport. www.byforskning.dk

[2] Se f.eks. Jansen, C.R. (1980) Stationsbyen. Rapport fra et seminar om stationsbyens historie 1840-1940

[3] Byernes opståen blev målt efter hvornår byerne blev første gang nævnt i bystatistikken. Datagrundlaget er Matthiessen, C.W. (1985) Danske byers folketal 1801-1981. I Statistiske undersøgelser, Vol. 42; og Danmarks Statistik (2012) Byer 1901-2011, indkøbt datasæt.

[4] Side 2 i Stedet tæller-Kampagnesekretariatet (2011) Afgrænsning af yderområder. Hentet fra www.stedettaeller.dk.

Figur 2 (til højre): Regionsafgrænsninger i strukturanalysen.


Afgrænsning i kap. Mobilitet
Hovedstadsområdet og det østjyske bybånd
Mellemstore byregioner
Yderområder
Afgrænsning i kap. Demografi og Forsyningsstruktur
Yderområder
Hurup
Langå
Kolind
Skævinge
Ørbæk
Holeby
20 km

KONKLUSIONER

Niels Boje Groth og Christian Fertner

Denne bog drejer sig om udviklingstræk, udfordringer og udviklingspotentialer i danske stationsbyer. Disse emner behandles statistisk-geografisk for danske stationsbyer generelt og illustreres med detailstudier i seks udvalgte byer. Resultaterne af de to studier er samlet i en forenklet typologi af stationsbyer, for at skabe sammenhæng mellem de mange iagttagelser.

Konklusionerne falder derfor i tre: generelle iagttagelser om stationsbyer, opstilling af en typologi af stationsbyer og drøftelse af hovedtræk i de seks eksempel byer.

Stationsbyerne generelt

Stationsbyerne i denne undersøgelse begrænser sig til de 250 mellemstore stationsbyer på 1.000-5.000 indbyggere. Én af hovedkonklusionerne er, at disse byer snarere er under omstrukturering end under afvikling. I denne omstrukturering ligger en række betydelige udfordringer, som funktionstab, tomme bygninger i de centrale strøg og en afhængighed af til- og fraflytninger. Men omstruktureringen rummer også nogle potentialer, der kan udvikles omkring bosætning, dagligvareforsyning og fritidskultur.

Oplandscenter

102 af de mellemstore stationsbyer fik ved kommunalreformen i 1970 rollen som kommunecentre. 100 af disse mistede igen denne status ved reformen i 2007. Det betød tab af rådhus og andre kommunale funktioner. Men i de næsten 40 år som kommunecentre opnåede de 100 byer en position som oplandscentre, som var begunstiget af nye offentlige arbejdspladser og den decentralisering af industri og bosætning, som fandt sted i Danmark i 1970erne. Rollen som oplandscenter kommer mange af disse byer til gode i dag.

Bosætning

De fleste mellemstore stationsbyer har haft en befolkningsvækst i det meste af 1900-tallet. Denne vækst skyldes forskellige kombinationer af oplands- og pendlerbosætning. Oplandsbosætningen præges af

ældre, som flytter ind til stationsbyen fra det omkringliggende landdistrikt og mindre byer, ofte til mindre kæde- eller rækkehusbebyggelser tæt på bymidterne. Pendlerbosætningen består af yngre familier med arbejde i nærliggende større byer. De tiltrækkes af de billige byggegrunde, som kommunerne i de senere år udstykker med landskabelig god beliggenhed.

Detailhandel

Én af de væsentligste årsager til stationsbyernes omstrukturering er udviklingen indenfor detailhandlen. Udvalgsvarerne forsvinder fra stationsbyerne, men dagligvarehandlen decentraliserer og placerer sig med forkærlighed i oplande ned til 3.000 indbyggere og i byer med indbyggertal ned til 1.000 indbyggere. Nye discountbutikker opføres derfor overalt i de mellemstore stationsbyer.

Erhverv

Den generelle udvikling af danske virksomheder mod nye videnserhverv er ikke til gunst for stationsbyerne, fordi de nye erhverv koncentreres i de større byer. I stationsbyerne rammer udviklingen især de erhverv, som ikke er baseret på lokal efterspørgsel fra byen og oplandet. Det er mindre industrivirksomheder, der er baseret på salg til større markeder, nationalt og internationalt. De mærker en hård konkurrence på omkostninger, men de nyder godt af stabile relationer mellem virksomhed og byen, indtil de udfordres af generationsskifte i ejerkredsen eller medarbejder staben.

Idræt, kultur og social organisering

I de seks casebyer er der så betydelige aktiviteter på idræts- og kulturområdet, at vi er af den formodning, at der er tale om et mere generelt fænomen i stationsbyerne. Dels investeres i nye sports- og kulturhuse, og dels er der en betydelig social organisering omkring disse investeringer og omkring driften af klubber i tilknytning hertil. I flere tilfælde organiseres også et arbejde med lokale byudviklingsspørgsmål.

Punktuel koncentration

Omstrukturering af detailhandlen, opførelsen af nye kulturhuse og landskabsbosætning i byernes udkant efterlader det traditionelle bymiljø omkring bymidten og bygaden med tømte butikker og et fattigere byliv, som nu snarere opstår i nye områder omkring hallerne, i boligområderne og de små torve foran discountbutikkerne. Den historisk forankrede og planmæssigt tilstræbte koncentration af byfunktioner i et varieret bymiljø i bymidterne ser nu ud til at afløses af nye funktionelle koncentrationer omkring fritid, indkøb og bolig. Det kalder vi 'punktuel koncentration'.

Den fysiske arv

Tømte bygninger ligger ved siden af nye og synliggør i sig selv den omstrukturering, som præger mange stationsbyer. Til de tømte bygninger hører rådhuse, posthuse, stationer, butikker og banker, som er overflødiggjorte ved administrative reformer, driftsreformer eller af tilpasninger til nye markedsvilkår. Nogle butikker har fået levetidsforlængelse ved at kombinere post- og detailhandelsekspedition. Andre, som f.eks. stationer og banker er tømte, men lever funktionelt videre som terminaler betjent af personlige konto- og rejsekort, eller fortsætter - som mange biblioteksfilialer - med personaleløs selvbetjening via personlige sygesikringskort. De mange tommer bygninger giver derfor indtryk af et større funktionstab, end byerne er udsat for. Men de repræsenterer tab af arbejdspladser, og de står der og kalder på nyt indhold.

Potentialer

Bosætning

Det er først og fremmest som byer for bosætning, at stationsbyerne synes at have en fremtid. Stationsbyerne tiltrækker både oplands- og pendlerbosætning. Begge former understøttes af den øgede boligorientering af dagligvarehandelen. Men omfanget af bosætningen varierer med byernes placering i henholdsvis vækst – og yderområder og med byernes egne styrker som oplandscentre.

Social organisering

Den sociale organisering er så omfattende i mange stationsbyer, at den kan opfattes som et særkende for dem. Der ligger heri et potentiale både for byens sociale kvaliteter som levested, for strategisk varetagelse af stationsbyens interesser i de nye storkommuner og for projekter, events og andre initiativer, der gavner byens udvikling.

Byplanparadigma

Den punktuelle koncentration er udtryk for

nye former for byliv udenfor de traditionelle bymidter. Det er, som om pendlerlivet fortsættes inden for byens rammer, i trekanten 'boligområde – fritid – indkøb'. Problemerne ligger i de funktionstømte bymidter; men her ligger også potentialerne for udvikling af nye byplanparadigmer med udgangspunkt i en moderniseret forståelse af livet i stationsbyerne og i et nyt samspil med de kræfter, der er på færde omkring discountbutikkerne, og ved udnyttelsen af de uforløste muligheder, der ligger i mange overflødiggjorte bygninger.

Stationsbytypologi

De generelle konklusioner gælder med forskellige vægt i de enkelte stationsbyer, som hver har deres unikke udviklingshistorie, erhvervsgrundlag og beliggenhed i forhold til vækst- og yderområder. Særligt har den geografiske beliggenhed spillet en væsentlig rolle for tolkning af stationsbyernes situation og udviklingspotentialer. Disse geografisk betingede forskelle i byerne udviklingsmuligheder, kan illustreres med de store forskelle, der er i adgangen til potentielle arbejdspladser. I Hovedstadsregionen har én af stationsbyerne adgang til 70.000 jobs inden for en afstand på 25 km, medens byer i yderområderne indenfor samme afstand kun har adgang til færre end 10.000 jobs. Det er sådanne geografisk bestemte forskelle, der gør det relevant at tale om forskellige typer af byer.

'Storby pendlerforstad'

Én af de mest markante bytyper er 'storby pendlerforstaden'. Stationsbyer, der ligger i en vækstregions arbejdsmarked, er præget af en bosætning af unge familier med forsørgere ansatte i den nærliggende storby. De pendler dagligt. Nærhed til storbyen er vigtig for udviklingen som storby pendlerforstad, for der er grænser for, hvor langt man vil pendle. Men grænsen kan rykkes, hvis byen ligger i en smuk natur. Storby pendlerforstaden har derfor nye udstykninger på kanten af byen mod ådalen, skovbrynet eller det åbne landskab.

'Oplandsby'

Byer, der er ligger med stor afstand til nærmeste større by, men som stadig har mange servicefunktioner, opretholder meget af deres betydning for oplandet, som serviceby og som boligby for ældre medborgere fra oplandet. Oplandsbyen har særligt ældreegnede boligenklaver med små række- eller klyngehuse tæt på deres bymidter. Tilflytningen af ældre accelererer den naturlige aldringsproces, som de fleste stationsbyer er inde i. På længere sigt kan tilgangen af mange ældre svække grundlaget for opretholdelse af en række servicefunktioner. Aktive personer fra oplandet deltager i den sociale organisering i oplandsbyen.

'Udkantby'

Befolkningsudviklingen i byer i yderområderne er lavere end i vækstområderne, stagnerende eller endog faldende. En udkantby flytter man fra. Den taber flere af sine byfunktioner end andre byer og mister betydning for oplandet.

'Byløs erhvervskoncentration'

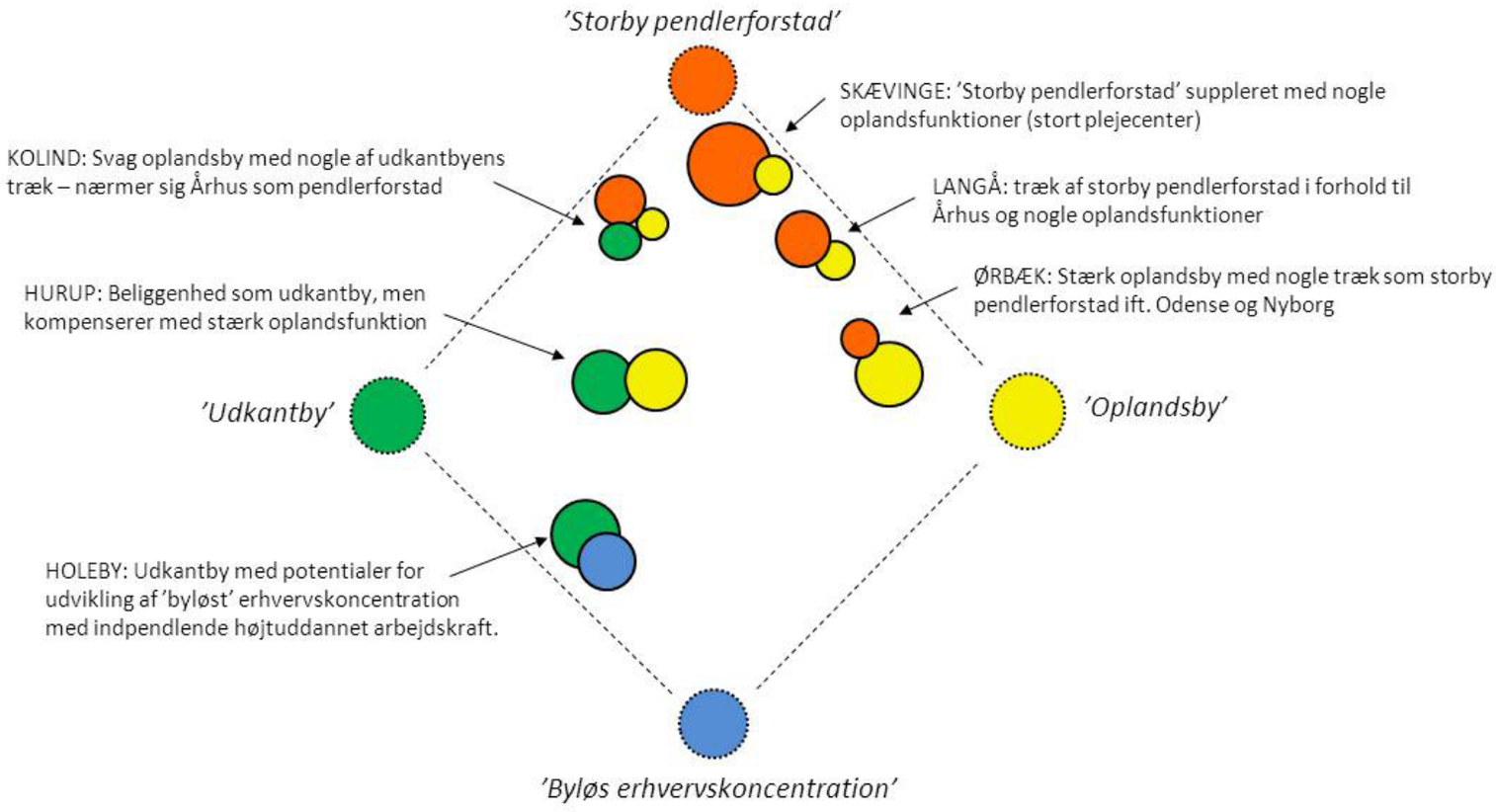
Når der i et område, f.eks. i tilknytning til et infrastrukturknudepunkt, erhvervssymbioser eller erhvervsklynger, opstår koncentrationer af virksomheder, som er uafhængig af det lokale arbejdsmarked, kan sådanne koncentrationer får karakter af byløse erhvervskoncentrationer, fordi arbejdskraften ikke bor lokalt, men pendler ind fra et meget større område end det traditionelle opland.

Byer og bytyper

Den enkelte by er ikke blot en 'storby pendlerforstad', en 'oplandsby' eller en 'udkantby'. Den enkelte by rummer tydelige eller mindre tydelige træk af disse tre konstruerede bytyper, og eventuelt træk af den 'byløse erhvervskoncentration', hvis der i byen ligger større virksomheder, der trækker på højtuddannet arbejdskraft fra et større område. Det er søgt illustreret i figur 1.

Potentialer

Udfordringer og potentialer er forskellige i de tre stationsbytyper. En interessant iagttagelse er, at situationen ikke blot ændres kontinuerligt fra vækstregioner til yderområder. Den lokale serviceforsyning er f.eks. bedre i byer med større afstand til en storby end i byer, der ligger nærmere storbyen. Ligeledes er der byer yderområderne, som har et erhvervsliv og en social organisering, som er langt stærkere end i byer i vækstregioner. Det er styrker, de kan have på grund af et stort opland, og som kompenserer for ulemperne ved at ligge i et yderområde.



Figur 1: Stationsbytyper og stationsbyer. Figuren skal illustrere, hvorledes konkrete byer kan karakteriseres ved de idealiserede træk hos de fire stationsbytyper: 'Storby pendlerforstaden, 'Udkantbyen', 'Oplandsbyen' og den 'Byløse erhvervskoncentration'.

Pendlerbosætning

Storby pendlerforstadens potentialer ligger særligt i mulighederne for at tiltrække pendlerbosætning med fokus på boligformer, som er konkurrencedygtige på grund af pris og nærhed til natur, og som har forbindelser til storbyens arbejdsmarked. Større udbygninger af banenettet er ikke på vej. Men de udbygninger, der har fundet sted de senere år og planlagte udbygninger, favoriserer oplandet til de største byer.

Oplandsbosætning

En fortsat udvikling af oplandsbosætningen kan rumme særlige potentialer i de stationsbyer, der nu ligger i en storkommune, hvor de kan indgå i en arbejdsdeling med andre byer, f.eks. som overskuelig velfærds- eller bosætningsby for ældre medborgere.

Seks stationsbyer

Holeby

Som den eneste af de seks byer har Holeby oplevet en stærk **tilbagegang i befolkningstallet** de seneste 10 år. Denne udvikling er atypisk for de mellemstore stationsbyer på 1.000 til 5.000 indbyggere. Byer i yderområderne har i mange år haft en lavere befolkningsvækst end byer i vækstområderne, et træk, der de senere år har vendt sig til en egentlig befolkningstilbagegang. Holebys befolkningsnedgang er tæt knyttet til nedgangen af den lokale industri. Beskæftigelsen er præget af maskinindustri, som afspejler byens historiske grundlag. Holeby opstod

således med den lokale industriudvikling. Banen blev anlagt, fordi sukkerfabrikken og maskinfabrikken skulle bruge den, ikke omvendt, og Holeby er stadig en **industriby**. Maskinfabrikken blev overtaget af B&W og derefter af MAN diesel. Produktionen er nu nedlagt, men erstattet af et servicecenter for virksomheden med bl.a. kurser for maskinmestre, som under opholdet indlogeres i det nyligt indrettede Factory Lodge på Sukkerfabrikken. Både sukkerfabrikken og maskinfabrikken huser en række mindre virksomheder. Med en sådan koncentration af højtspecialiserede virksomheder, som også tæller Grønt Center, Dansk Solenergi og flere frøforædlingsvirksomheder er en stor del af arbejdskraften indpendlere fra et større opland. Derfor kan byen stagnere som by og samtidigt udvikles som erhvervsklynge. Det er et perspektiv, som forstærkes af naboskabet til motorvejen og banen knyttet til den kommende Femern forbindelse. Holeby er således ikke blot en udkantby. Byen tegner også konturerne af et nyt udviklingsperspektiv, den 'byløse' erhvervsklynge.

Men Holeby repræsenterer samtidigt et muligt perspektiv som en kommende flercenterby. Såfremt overvejelserne om at etablere en ny station på banen ved Femernforbindelsen bliver realiseret, er én af mulighederne placering af en station mellem Rødby, Rødby Havn og Holeby som knudepunkt for udvikling af en flercenterby mellem de tre. Beliggenheden af de tre byer fremgår af figur 1.

Såvel perspektivet som byløs erhvervsklynge og som del af en flercenterby bygger på potentialer, som er bundet til omgivelser udenfor lokalområdet – til et større regionalt opland for specialiseret arbejdskraft og til nationale og internationale infrastrukturinvesteringer.

Hurup

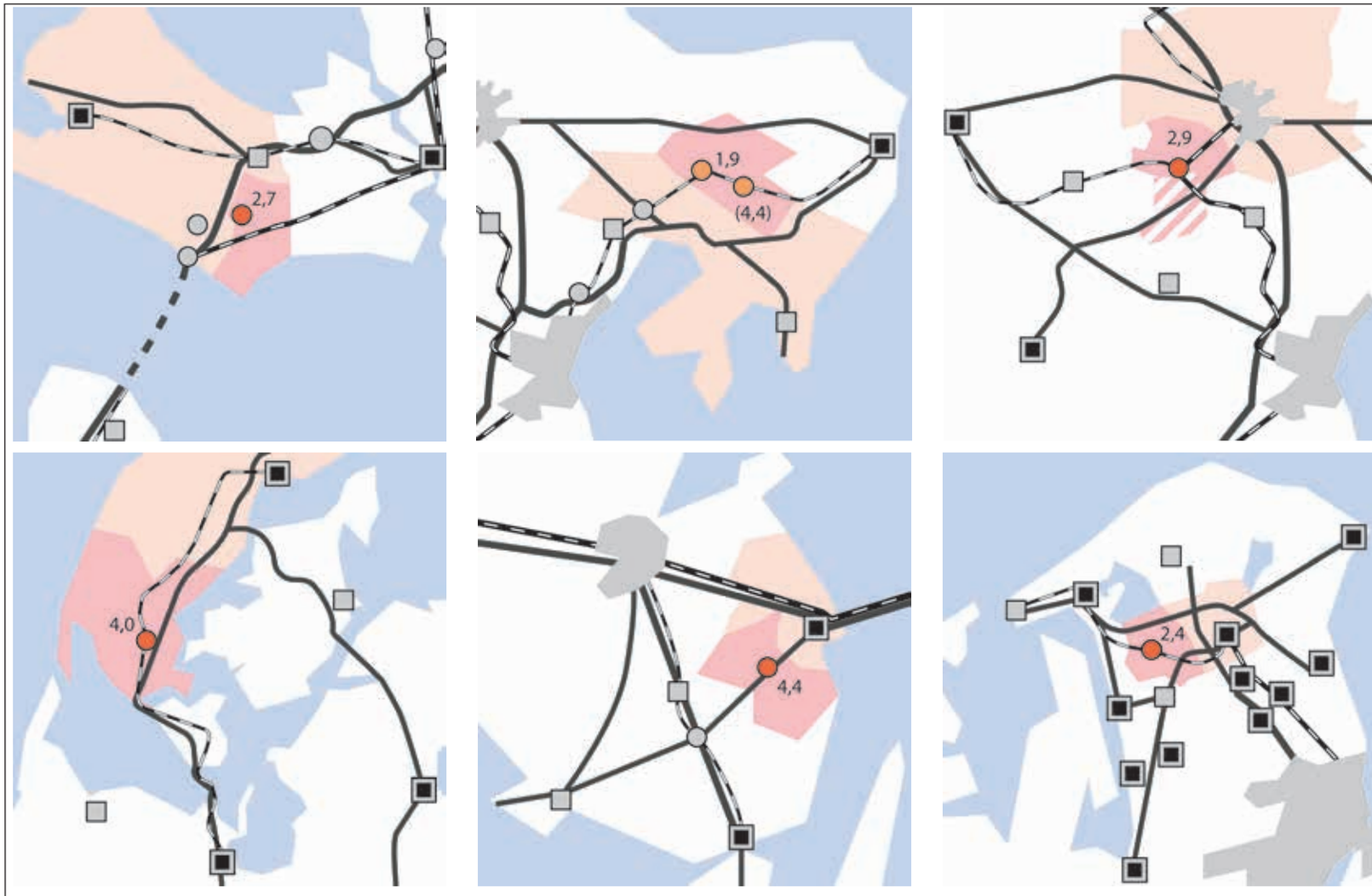
Hurup ligger også i et yderområde, men Hurup er en større by med et stærkere lokalt erhvervs- og institutionsliv end Holeby. Det skyldes bl.a., at Hurup er en stærk **oplandsby** med 2-3 gange så mange jobs og 2-5 gange så mange servicearbejdspladser, som de øvrige fem casebyer. Den stærke position som oplandsby er formentlig blevet underbygget af, at Hurup har betjent et opland i en relativt stor kommune uden konkurrence fra andre byer. Dette kan også ses i Hurup flyttestatistik: Mere en halvdelen af alle **tilflyttere kom i perioden (2008-2010) fra det kommunale opland**. I de andre byer ligger andelen kun på en tredjedel. En stor andel af tilflyttere er dog **personer over 50 år,** som også præger byen befolkningsstruktur.

Som den eneste caseby med en egentlig gågade, har Hurup en aktiv **handelstandsforening**, som i gågaden arrangerer 'shopping by night' og julearrangementer om vinteren, torvedage og koncerter om sommeren og Halloween i efteråret. Arrangementerne tiltrækker fastboende fra et stort opland og turister, og de unge er glade, fordi gågaden og **arrangementerne** "giver følelsen af at være i en rigtig by". Hurup har ikke haft en forening, der målrettet har taget sig af de forskellige udfordringer, som f.eks. luknin-gen af Teknisk Forvaltning, men der har nyligt været afholdt borgermøder, og der er nu nedsat en styregruppe af lokale, der skal tage sig proaktivt af Hurups udvikling og udfordringer.

Ørbæk

Med cirka 1.500 indbyggere var Ørbæk indtil 2011 den mindste af de 6 casebyer, hvorefter den blev afløst af Holeby, på grund af Holebys befolkningstilbagegang. Selvom Ørbæk er relativ lille, så har byen en relativ **stor betydning for oplandet**. Næst efter Skævinge har Ørbæk haft den højeste nettotilflytning. Alligevel er befolkningsstrukturen meget anderledes end i Skævinge. Næsten **en tredjedel af Ørbæks beboere er 65 år eller ældre.** I Skævinge udgør denne aldersgruppe kun 12 %.
Til gengæld har Ørbæk, ligesom Hurup, et rigt **foreningsliv**. Mange aktiviteter i Ørbæk er knyttet til kulturhuset 'Ørbæk Midtpunkt', der er opstået som en videreudvikling af hal- og skoleområdet som multisted for meget af byens fritids- kultur- og foreningsliv. Denne nye fortolkning af "**bymidten**" er afkoblet fra byens gamle centrum og er udtryk for den nye punktuelle koncentration, som man finder i mange byer.

Som den eneste af de seks casebyer har Ørbæk (stadigvæk) en erhvervsstruktur knyttet til det **lokale landbrug**. Fremstilling af fødevarer og drikkevarer udgør en betydelig del af beskæftigelsen i byen.



SIGNATURFORKLARING

- 4,0 Kommunecenter m. oplandsfaktor
- Delt kommunecenter
- 1.000 - 3.000 indb.
- 3.000 - 5.000 indb.
- 5.000 - 10.000 indb.
- 10.000 - 50.000 indb.
- o. 50.000 indb.
- Kommune 2007
- Kommune 1970

De seks casebyer med angivelse af de tidligere 1970-kommuner og de nuværende 2007-kommuner. Den udvikling, som kommunecentrene opleve-de efter 1970, skyldes bl.a. væksten af nye arbejdspladser, som var knyttet til centerrollen. Størrelsen af det administrative opland var derfor af betydning for disse byers vækst. Som udtryk herfor, er ved hver by angivet en 'oplandsfaktor' – forholdet mellem indbyg¬gertallet i 1970-kommunen og indbyggertallet i byen. Oplandsfaktoren var særlig gunstig for Ørbæk og Hurup. Den tidligere Midtdjurs Kommune er den eneste med to mellemstore stations¬byer (1.000 – 5.000 indb). Her fungerede Kolind og Ryomgård til sammen som kommunecenter. Derfor er der angivet to oplandsfaktorer, én for Kolind alene (4,4) og én for de to byer tilsammen (1.9).

Fra venstre til højre: Øverst: Holeby, Kolind-Ryomgård og Langå, nederst: Hurup, Ørbæk og Skævinge.

Kolind

Kolind ligger ikke i en mellemstor byregion som Ørbæk, men mellem en vækstregion (det østjyske bybånd) og et yderområde (Djursland). Til forskel fra Langå, ligger Kolind i længere afstand fra de større byer (Aarhus og Randers), og har dermed dårligere adgang til arbejdsmarkedet. Byernes befolkningsstruktur minder meget om hinanden, men Kolind har i de seneste år oplevet en **nettotilflytning af børnefamilier** og – i modsætning til de øvrige casebyer – **ingen nettotilflytning af ældre**. Det sidste kan forklares med, at Kolind ikke er nogen udpræget oplandsby. Det skyldes bl.a. at Kolind delte kommunecenterfunktionen i Midtdjurs kommune med den nærliggende Ryomgård, jf. figur 1.

Nettotilflytningen af børnefamilier er formentligt begunstiget af den regionale baneforbindelse til Århus og landskabets betydning for bosætningen.

Langå

Som den eneste af de seks casebyer spiller Langå en vigtig rolle som trafikknudepunkt i det landsdækkende jernbanenet. Denne betydning blev dog reduceret væsentlig med åbningen af motorvej E45, som ligger kun 20 km vest for byen. På trods af byens beliggenhed i vækstregion, har Langå de sidste år oplevet en **nettofraflytning**, som især gælder gruppen på 15-29 år, men også aldersgruppen 30-49 år. Der er dog også en del tilflytning til byen, som kan ses ved de nye boligområder nord for den oprindelige landsby, der forholder sig til den storslåede udsigt over ådalen. **Bymidten er under omstrukturering**, idet Bredgade ændrer karakter fra en handelsgade til en boligvej. Udviklingen i Langå bymidte rummer et klart udtryk for detailhandlens lokaliseringslogik, hvor Rema1000 flyttede fra en central torveplacering i den renoverede Bredgade til Markedsgade, hvor der var mere plads og bedre tilkørselsforhold.

Figur 2: Seks casebyer med nærliggende byer, kommuneafgrænsning 1970 og 2007 og deres 'oplandsfaktor'.

Skævinge

Skævinge har næsten **fordoblet sit indbyggertal** indenfor de seneste 20 år. Byen har dermed til fulde udnyttet de potentialer, som en placering i Hovedstadsområdet giver. Skævinge er derfor det **klareste eksempel på en 'storby pendlerforstad'**. Det er mest børnefamilier som flytter til Skævinge. Byen blev også udbygget med nye parcelhuskvarter, som knytter sig til landskabet og ikke til byen. Bymidten oplever den samme omstrukturering, som kan ses i de andre byer med mere tomme bygninger (station, bank) og lukkede butikker. Men i Skævinge trækkes udviklingen **ikke ud af bymidten**, idet de nye dagligvarebutikker har fundet plads her omkring en ny torvedannelse, der har sine paralleller til centret i Kolind. I bymidten er også opført både ældreegnede boliger og lejeboliger på første sal over Netto. Byens nedlagte rådhus er omdannet til lejeboliger. I byen finder man flere eksempler på den **selvbetjening**, som overalt præger serviceforsyningen. Banken er blevet til en hæveautomat, på stationen klarer man sig med rejsekort, og biblioteket er omdannet til et åbent selvbetjent bibliotek.

I nye kommunale rammer

Denne bog beskæftiger sig ikke med prognoser for stationsbyernes fremtid. I stedet søger den at tegne kort over det farvand, som stationsbyerne skal sejle i, og hvor meget afhænger af rorgængerne. Med skiftet fra hovedby i egen kommune til satellitby i en ny storkommune er den formelle planpligt lagt i hænderne på de nye byråd. Men med den vidtgående planret er det op til kommunerne fortsat at drøfte lokale udviklingsspørgsmål med udgangspunkt i stationsbyerne - sådan som nogle kommuner og stationsbyer har taget initiativ til. Afgørende er det, at ideen om stationsbyen som centrum for en lokal udviklingsstrategi kan få en plads i de nye kommunale planstrategier, og at der i stationsbyerne etableres lokalt ejerskab om udviklingstrategisk arbejde med byen som udgangspunkt for omverdensanalyser, opstilling af selvstændige visioner og organisering af udviklingsinitiativer.

I

DANSKE STATIONSBYER

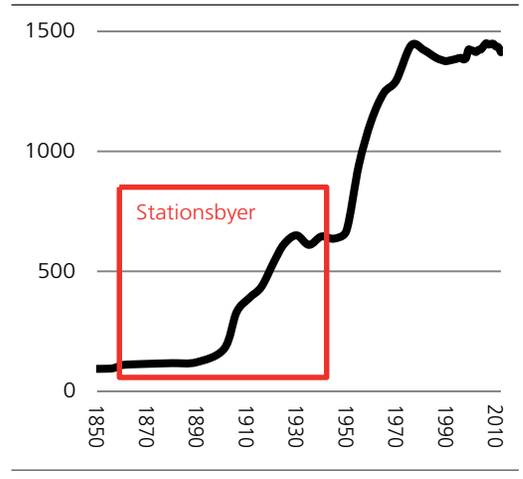
STATIONSBYERNES UDVIKLING

Christian Fertner

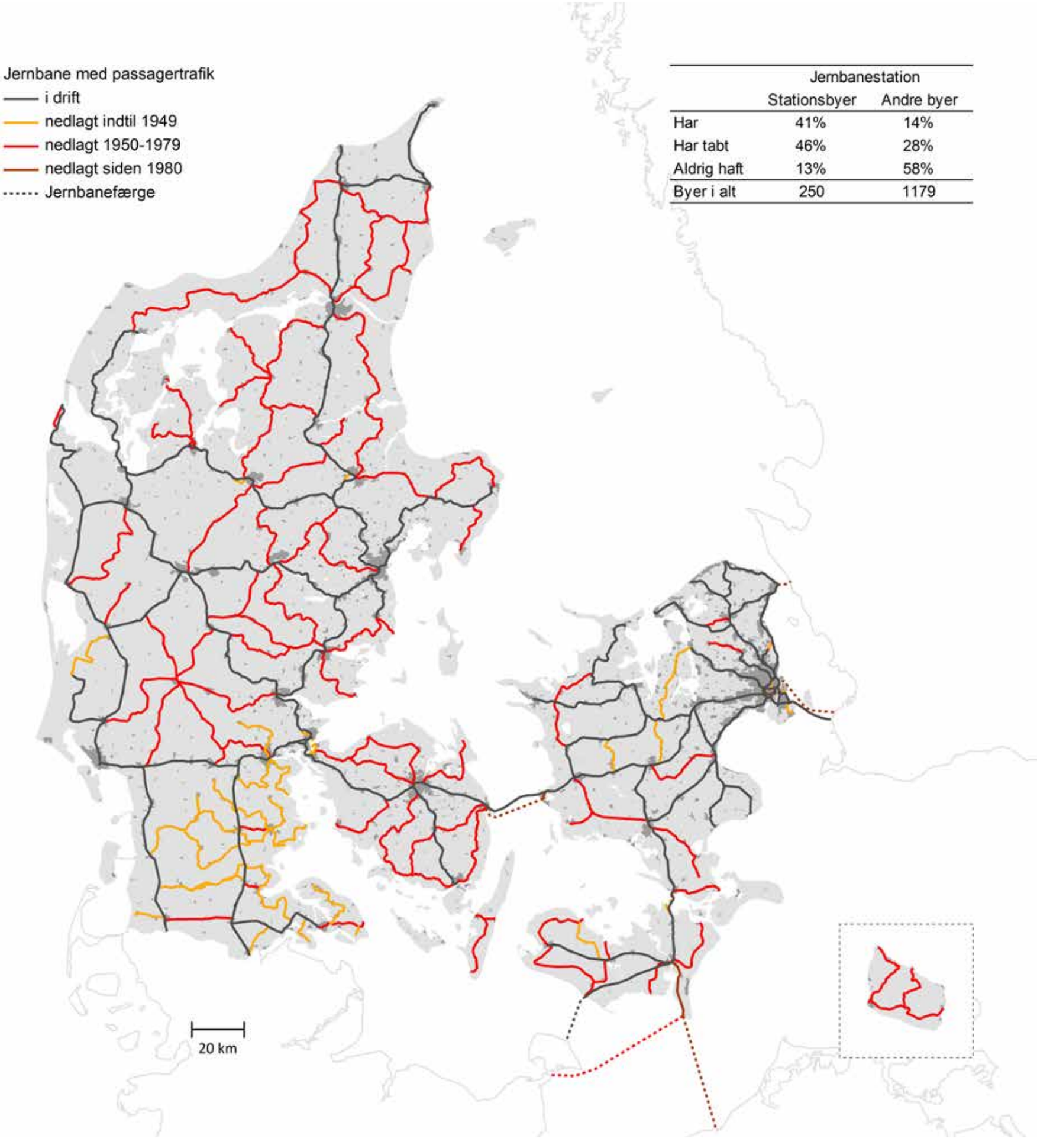
Stationsbyernes opståen

Stationsby er en hyppigt anvendt betegnelse for de mange bymæssige bebyggelser, der opstod i Danmark i perioden 1850-1940, især 1880-1920[1]. I disse år blev der grundlagt over 400 byer[2] (se figur 1). Byerne opstod på grund af store samfundsændringer, hvoraf de vigtigste er[3]: (1) befolkningsvæksten pga. fødselsoverskud, (2) modernisering af landbruget samt landbrugets omlægning til eksport og (3) en spredning af sekundære erhverv pga. ny næringsfrihed og industrialisering. Disse ændringer blev understøttet af (4) udviklingen i kommunikations- og transportteknologierne, især jernbanen, som op til 1930´erne betjente over 80 % af alle stationsbyer (se figur 2). Men også nye overordnede vejforbindelser var en vigtig faktor. Derfor opstod der også byer uden stationer ved gode vejforbindelser. Da jernbanen således ikke var den egentlige årsag til byernes opståen, men en vigtig fødselshjælper, ser man også begreber anvendt som 'rurale byer'[3] eller 'de nye byer'[4]. Men for enkelhedens skyld anvendes alene begrebet stationsby om de nye byer i denne rapport.

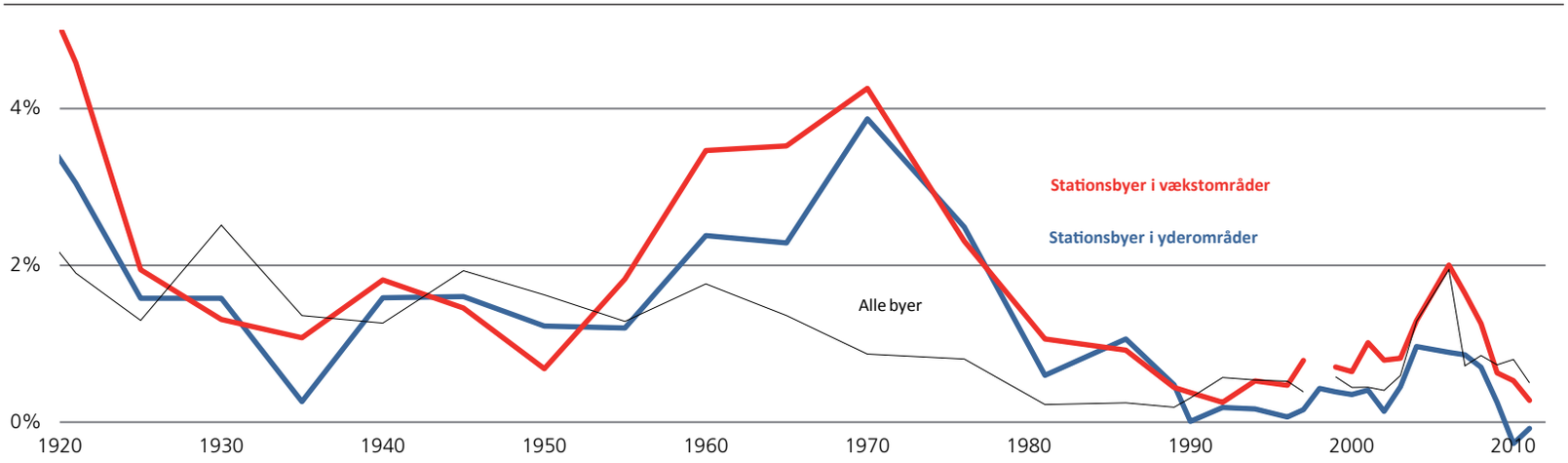
Mange stationsbyer oplevede en hurtig vækst i befolkning og erhverv, som først stoppede med kriseårene i 1930'erne. Dannelsen af de mange nye byer skabte den første bølge af decentralisering i landet. I 1800-tallet boede mere end halvdelen af den danske bybefolkning i København, i 1920 var det kun 40 %. Alligevel var det ikke alle stationsbyer som



Figur 1: Antal byer (bymæssige områder med flere end 200 indbyggere), 1850-2012. De fleste byer kom over 200 indbygger i en af de to bølger. Den første bølge af nye buer er tæt knyttet sammen med stationsbyernes historie. Den anden bølge er præget af nye forstæder til de større byer.



	Jernbanestation	
	Stationsbyer	Andre byer
Har	41%	14%
Har tabt	46%	28%
Aldrig haft	13%	58%
Byer i alt	250	1179



Figur 3: Årlig befolkningsvækstrate i stationsbyer i vækst- og yderområder[6] siden 1920.

voksede. Som beskrevet i kapitlet *Introduktion* fokuserer vi på de lidt større stationsbyer, altså de 250 stationsbyer som havde mellem 1.000 og 5.000 indbyggere i 2011.

Fra stationsby til kommunecenter

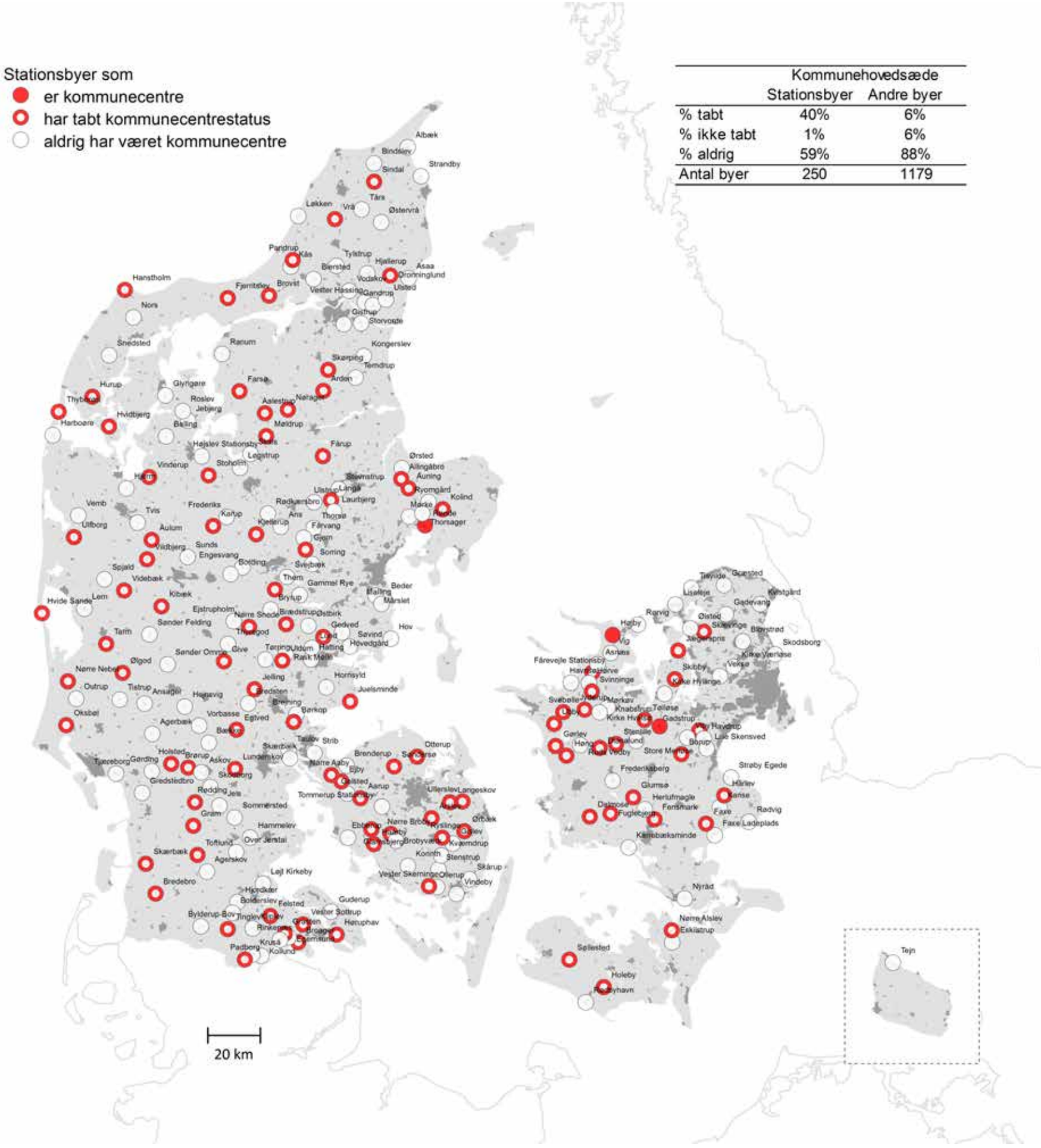
Efter krigen tog decentraliseringen fart igen, og mange stationsbyer oplevede stærk vækst. Grundet denne udvikling gennem flere årtier blev mange stationsbyer udpeget som kommunehovedsæder i de nye storkommuner efter kommunalreformen i 1970. Til gengæld tabte mange stationsbyer deres station. En bølge af lukninger mellem 1966 og 1972 nedlagde mere end 1.200 km jernbane. Med de resterende 2.500 km var nettet blevet reduceret til under det halve af, hvad det havde været i 1929, da det var på sit højdepunkt. Udpegningen til kommunecenter gav mange byer endnu en skub i udviklingen. Gennem lokalisering af offentlige institutioner samt politiske mål om koncentrering af funktioner i kommunecentrene (se kapitel *Stationsbyer i bymønsterpolitikken*) fik byerne rollen som den centrale by i oplandsregionen over flere årtier. Stationsbyernes vækst blev yderligere forstærket med et skifte i befolkningsudviklingen og erhvervsudviklingen i landet. Gennem mange år var København landets industricenter. Hovedstaden blev derfor også særligt hårdt ramt da en afindustrialisering satte ind i 1970´erne, samtidigt med at der fandt en vækst sted af industriarbejdspladser og befolkning i den anden ende af landet (Aarhus og de midtjyske byer) samt i de nye kommunecentre.[5]

Figur 2: Kort over jernbanenettet for passagertrafik siden 1847.

Mellem center og periferi – i Danmark og i de nye kommuner

Efter 1980´erne blev stationsbyerne mere og mere påvirket af udviklingen i de større byregioner, der kom til at fungere som motorer for vækst i den globale konkurrence om virksomheder og arbejdskraft. Selvom mange stationsbyer stadig er vigtige for deres lokale opland, så er det dog denne nye opdeling af Danmark i center og periferi, som driver den generelle byudvikling (se kapitel *Den nye geografi*). I de sidste to årtier har den gennemsnitlige befolkningstilvækst i stationsbyer i yderområderne[6] ligget under befolkningstilvæksten i stationsbyerne i vækstområder, dvs. stationsbyer i Hovedstadsområdet og Østjylland (se figur 3).

De fleste stationsbyer havde dog fortsat en befolkningstilvækst, imens typisk mindre



	Kommunehovedsæde	
	Stationsbyer	Andre byer
% tabt	40%	6%
% ikke tabt	1%	6%
% aldrig	59%	88%
Antal byer	250	1179

byer og landområder i yderområder har oplevet negativ vækst og nulvækst. Efter den sidste kommunalreform i 2007 tabte 100 af 102 stationsbyer deres position som kommunecentre (se figur 4). Det gik altså hårdt ud over hele denne gruppe af byer. I 2010 og 2011 gik befolkningen for første gang tilbage i mange stationsbyer i yderområderne. Konsekvenserne af strukturreformen for stationsbyernes befolknings- og erhvervsudvikling kan dog ikke overskues endnu. Eksempelvis sker centraliseringen af forvaltningen i mange af de nye kommuner over flere år, og nogle vigtige funktioner samt offentlig service, som stationsbyer har opnået gennem de sidste årtier, forventes i en vis grad at blive drevet videre decentralt.

Figur 4. Kort over stationsbyernes status som kommunecenter, før og efter strukturreformen i 2007.

Noter

[1] Dragsbo, P. (1997) "Stationsbyer" I: De kulturhistoriske interesser i landskabet, Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, 263-290.

[2] Datagrundlaget er Matthiessen, C.W. (1985) Danske byers folketal 1801-1981. Statistiske undersøgelser, Vol. 42; og Danmarks Statistik (2012) Byer 1901-2011, købt datasæt.

[3] Hansen, V. (1965) Den rurale by. De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse. Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography, Vol. 64(1), 54-69.

[4] Stilling, N.P. (1987) De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold of funktion 1840-1940. Viborg, Selskabet for Stationsbyforskning.

[5] Illeris, S. (2010) Regional udvikling. Kbh. Bogværket, side 37

[6] Definitionen af 'yderområder' findes i kapitlet *Introduktion.*

STATIONSBYERNE I BYMØNSTERPOLITIKKEN

Niels Boje Groth

Ved kommunalreformen i 1970 fik en del af de mellemstore stationsbyer på 1.000-5.000 indbyggere en ny rolle som kommunecentre og blev indplaceret i det nye landsdækkende hierarki af bycentre, som blev et centralt redskab i de nye kommune- og regionplaner og landsplanredgørelser. Der var i alt knapt 400 mellemstore stationsbyer. 129 af dem blev kommunecentre. Resten lå som forstæder eller som selvstændige byer i større kommuner. Rollen som kommunecentre fik en afgørende betydning for disse byers udvikling, som yderligere blev understøttet af den bymønsterpolitik, som blev et centralt element i den fysiske planlægning fra 1975 til 2007. Det var dog særligt i den første tid, idet bymønsterpolitikken efter begyndelsen af 1990´erne blev drejet væk fra centeropbygning til bykonkurrence.

Efter reformen i 2007 tabte 122 af de 129 byer deres position som kommunecentre. Man kunne derfor frygte, at tabet af centerstatus også ville føre til, at disse byer ville opleve en række af de udviklingsproblemer, som præger mindre danske byer. Det er imidlertid vores opfattelse, at byerne i deres tid som kommunecentre opnåede styrker, som de har gavn af i dag, og på nogle områder trodser truslerne fra koncentrationen i de største byer.

Kommunalreformen 1970

Kommunalreformen i 1970 lagde grunden til et ligeligt fordelt mønster af lokalcentre, kommunecentre, egnscentre og landsdelscentre, som blev et centralt redskab i den nye planlægning, der fulgte i kølvandet på kommunalreformen. Princippet om ordning af byer i centerhierarkier var planlæggere fortrolige med – både som teori om byernes udvikling og som normativt grundlag for deres planlægning.

Med kommunalreformen blev der ryddet op i den tidligere inddeling i sogne- og købstadskommuner. Sognekommunerne blev slået sammen til større økonomisk bæredygtige kommuner eller lagt ind under købstadskommunerne, hvis de funktionelt allerede var ved at gro sammen. Med sammenlægningen af sognekommunerne blev der skabt et mere fintmasket og regulært net af byer med nye servicefunktioner indenfor

skolevæsen, børneinstitutioner og professionel offentlig administration, som skabte nye arbejdspladser og styrkede relationerne mellem kommunecentrene og deres opland.

Byudvikling efter 1970

Dannelsen af de nye kommunecentre faldt sammen med et skifte i befolknings- og erhvervsudviklingen i landet. Gennem mange år var befolknings- og erhvervsudviklingen koncentreret i København. København var landets industricenter. Byen blev derfor også særligt hårdt ramt, da afindustrialiseringen satte ind i 1970´erne, samtidigt med, at der fandt en vækst sted af industriarbejdspladser og befolkning i den anden ende af landet, i Jylland: "i Århus, i de midtjyske byer med 5-20.000 indbyggere samt – meget markant – i de nye *kommunecentre* på Sjælland, Fyn og i Jylland."

Det traditionelle vækstbillede med København som førende center i landet skiftede således i perioden 1970-1991, og det kunne mærkes i de nye kommunecentre. De oplevede en vækst, som var næsten dobbelt så stor som væksten i de øvrige byklasser, jf. figur 1.

I den efterfølgende periode 1991-2009 tager de store byer igen føringen. I klassen af byer under 20.000 indbyggere har kommunecentrene under 5.000 indbyggere dog fortsat den største befolkningsvækst. Landsognene derimod oplever i de to perioder, 1970-1991 og 1991-2009, henholdsvis negativ vækst og nulvækst.

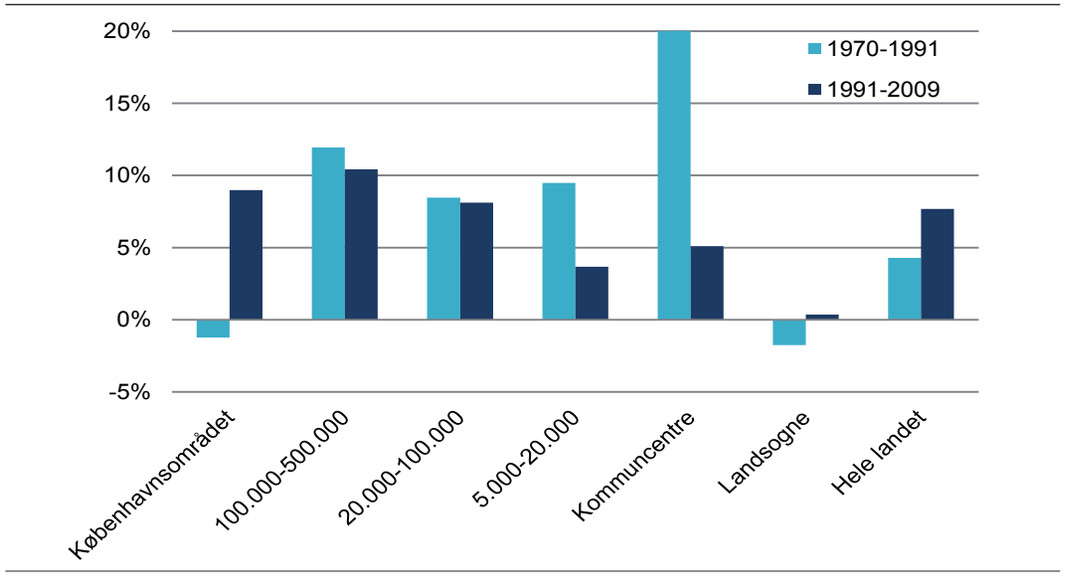
Robuste stationsbyer

Dette billede af befolkningsudviklingen indikerer, at de nye kommunecentre målt i vækst levede op til deres nye rolle. De havde fået en styrke og et funktionsindhold, som satte dem i en helt anden klasse end de mindre landsbyer. Det er denne udvikling, som ligger bag den robusthed, som mange af disse byer, trods tegn på det modsatte, har i dag. Men udviklingen i de små kommunecentre varierede meget, alt efter hvor de ligger i den danske geografi, jvf. figur 2.

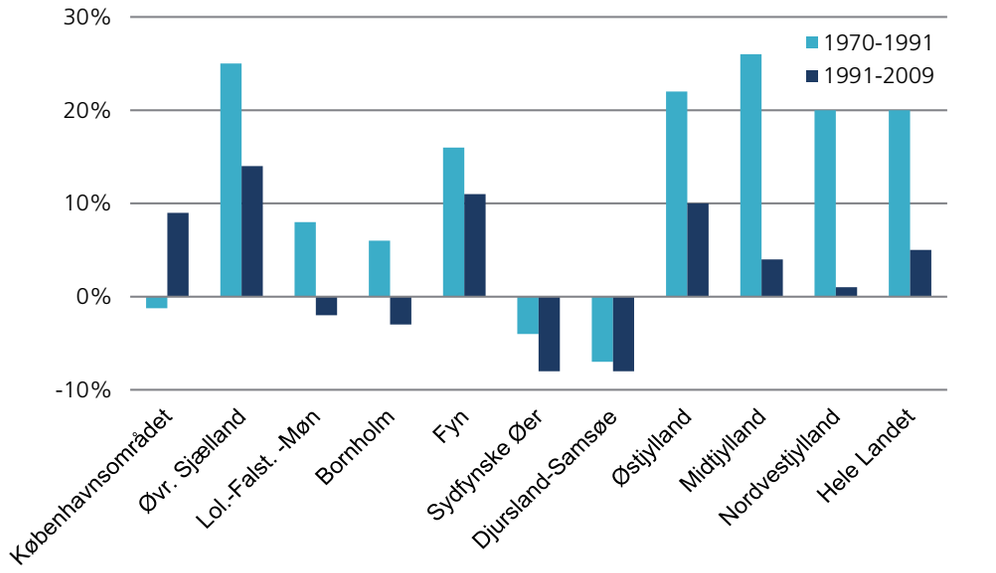
Bymønsterpolitikken

Udviklingen i de små kommunecentre, der var sat i gang med kommunalreformen, blev bakket op af den bymønsterpolitik, som staten udmeldte i forbindelse med den nye region- og kommuneplanlægning efter 1975. Bymønsterpolitikken blev udmeldt i landsplanredegørelserne og i rapporten "Det fremtidige bymønster"[4] fra 1979.

I 1975 anvendes begrebet kommunecenter om byer, der skal udbygges med den vigtigste lokale service så som kommunal forvaltning, skole med overbygning, bibliotek, de mest



Figur 1. Indbyggertallets udvikling (procent) i forskellige byklasser[2]. I perioden 1970-1991 oplever kommunecentre i byer under 5.000 indbyggere en markant vækst. Billedet skifter i den følgende periode, idet Københavns negative udvikling vender, og væksten aftager i alle de øvrige byklasser. Men i begge perioder optræder de små kommunecentre som mønsterbrydere i klassen af byer under 20.000 indbyggere med den største relative vækst.



Figur 2: Indbyggertallets udvikling (procent) i kommunecentre (<5.000 indbyggere) i danske landsdele[3]. Tallene viser meget store forskelle: Stærkest udvikling får kommunecentrene på Sjælland udenfor Hovedstadsområdet, Fyn, Øst- og Midtjylland. Svagest er udviklingen i byer på de Sydfynske Øer og Djursland-Samsø.

almindelige udvalgsvarebutikker og liberale erhverv, samt mindre virksomheder[3]. Denne liste bliver i rapporten om det fremtidige bymønster til[4]

- skole med overbygning
- anden hyppigt benyttet offentlig service, herunder kommunekontor
- de vigtigste liberale erhverv (evt. lægehuse)
- dækkende dagligvarehandel
- de vigtigste udvalgsvarebutikker
- eventuelt mindre industrivirksomheder
- god tilgængelighed med kollektive trafikmidler såvel fra oplandet som til nærmeste egnscenter

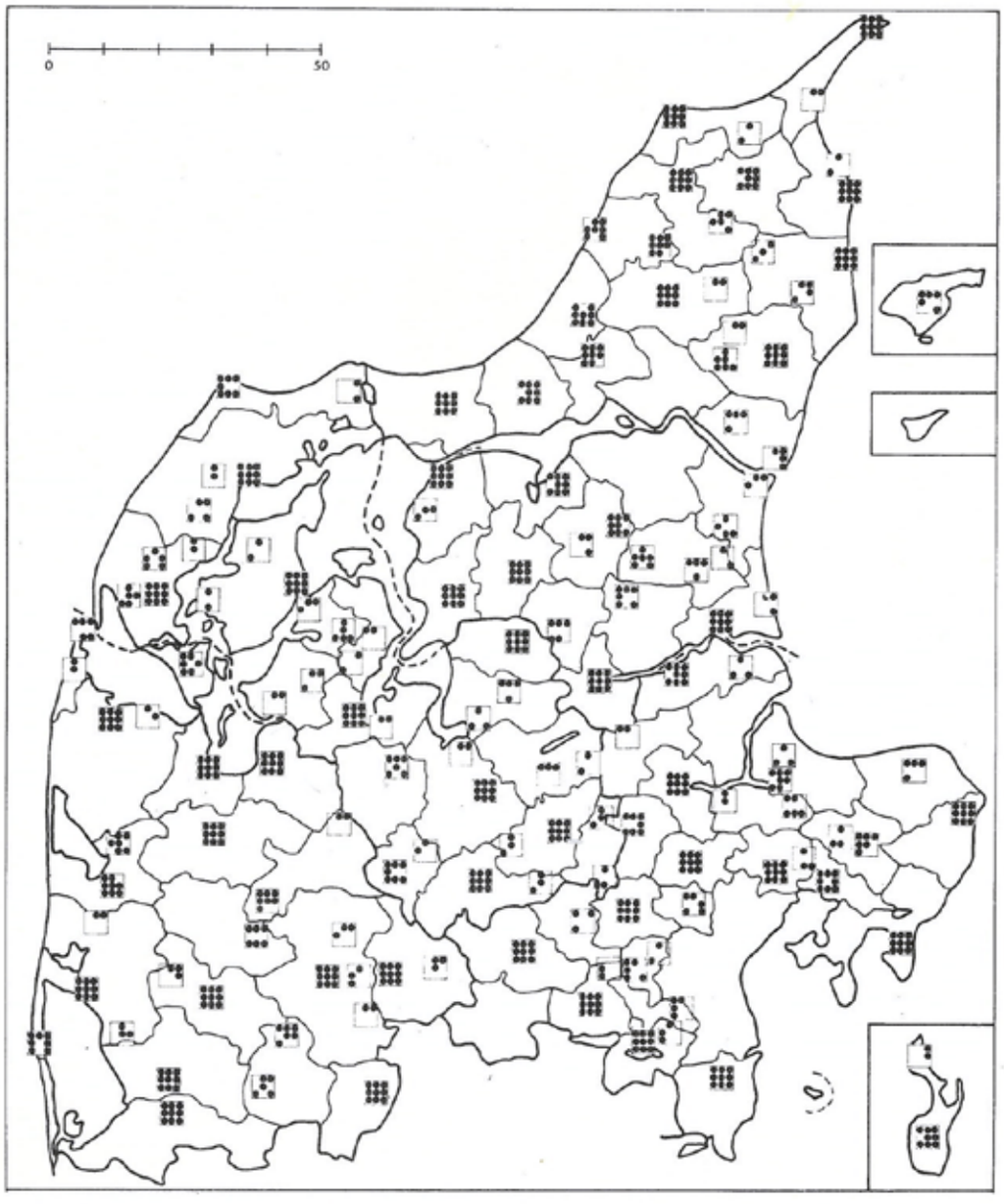
Det var opfattelsen, at disse funktioner almindeligvis ville kræve et befolkningsunderlag på 3-4.000 indbyggere, hvoraf mindst 1.000 skulle bo i selve centerbyen[5]. Figur 3 fra Miljøministeriets redegørelse om det fremtidige bymønster viser Planstyrelsens analyse af det funktionelle indhold i potentielle nye kommunecenterbyer i midt- og Nordjylland.

Virkemidler og strukturudvikling

Bymønsterpolitikken havde begrænsede virkemidler. For det første fraskrev staten sig selv sine forpligtelser til at investere i de godkendte regionplaners bymønstre, bl.a. med denne bemærkning: *En godkendt regionplan kan ikke indeholde bindinger, der direkte forpligter de statslige myndigheder tidsmæssigt og økonomisk til i deres anlægs- og driftsvirksomhed at opretholde et bestemt aktivitetsniveau. Uanset dette lægger regeringen stor vægt på, at alle statslige myndigheder og koncessionerede virksomheder – indenfor de givne lovgivningsmæssige og økonomiske rammer støtter regionplanernes realisering.*[7] For det andet vedrørte bymønsterpolitikken en række funktioner, som hverken stat eller kommuner havde indflydelse på: boligbyggeriet, erhvervsudviklingen og detailhandelen.

Om boligbyggeriet skrev regeringen i landsplanredegørelsen 1981, at: *Den økonomiske afmatning har medført et betydeligt fald i boligbyggeriet. Forventningerne til boligbyggeriet frem til 1997 er i dag omkring 20 pct. lavere, end da regionplanforslagene blev udarbejdet. Amtsrådende er derfor blevet bedt om at justere regionplanernes tal for, hvor mange boliger, der må bygges i de enkelte kommuner, så antallet svarer til de lavere forventninger*[8].

Erhvervsudviklingen viste sig også meget konjunkturbestemt. I begyndelsen af 1970´erne oplevede særligt de jyske byer en vækst, som overraskede og bidrog til den positive byvækst, som fandt sted i Jylland i denne periode, indtil udviklingen igen vendte sig mod København. Det var ikke noget, man planlagde. Man var snarere tilskuer hertil.



Figur 3. Kommunecenterfunktioner (excl. Århus og Aalborg) i del af jyske kommuner[8]

1	2	3	1 Kommunekontor	2 Skole med 1-10 kl	3 Arbejdsform.kontor
4	5	6	4 Supermarked	5 Farvehandel	6 Boghandel
7	8	9	7 Tandlæge	8 Advokatkontor	9 Biograf

Bymønstret på 'stand-by'

Bymønsterpolitikkens centrale rolle i planlægningen svandt i begyndelsen af 1990´erne bort under indtryk af globalisering og på grund af det opbrud i relationerne mellem by og opland, som stadigt voksende bolig- og arbejdsmarkeder skabte under den fremvoksende bykonkurrence og øgede pendling. Globaliseringen fik regeringen til i 1992 at anbefale kommunerne strategisk at planlægge efter deres særlige styrkepositioner i en national og global konkurrence[9]. Planlægning vendte sig fra serviceforsyning til erhvervsfremme. Og det nye pendlingsmønster fik regeringen til at udskifte bymønstret som grundlag for planlægning med en opdeling af landet i tre regionstyper: de to store vækstregioner omkring København og det østjyske bybånd, udkantområder og mellemliggende regioner[12]. I denne nye geografi blev det vanskeligt at se en særlig rolle for – særligt de mindre - kommunecentre.

Dagligvarehandel

Èn udviklingstendens synes dog at stabilisere de mindre kommunecentre, nemlig dagligvareforsyningen, som nu søger ud i de større byers boligområder og i mindre byer på omkring 1.000 indbyggere med oplande ned til 3.000 indbygger – bystørrelser og oplande, som fuldstændigt passer til bymønsterpolitikkens normer for de mindste kommunecentres størrelse og oplande (detailhandelens betydning for bymønstret er nærmere behandlet i afsnittet om serviceforsyning).

Udviklingen i dagligvareforsyningen er èt af de mest afgørende elementer for udviklingen i de små kommunecentre. Ser man på den ovenstående liste over de ni kommunecenterfunktioner, som var udmeldt af Miljøministeriet, har kommunalreformen i 2007 fjernet kommunekontoret, og rationaliseringer er ved at omlægge service til selvbetjening i banker og biblioteker, ligesom mange udvalgsvarebutikker er forsvundet. Tilbage er dagligvareforsyningen, som bider sig fast, men i en ny struktur, og skolerne med overbygning, hvis de ikke også bortrationaliseres. Disse tilbageværende funktioner er vigtige for, at de forhenværende små kommunecentre fortsat kan spille en rolle som centre for et opland, som har vænnet sig til at bruge disse byer, ikke blot for at handle, men også som bosted når man f.eks. på grund af alder ønsker at flytte til byen fra en stor bolig på landet. Èt af de foretrukne steder er de små andels- eller ejerboliger, der ligger som små klyngebebyggelser i de fleste kommunecentre.

Noter

[1] Illeris, S. (2010) Regional udvikling. Kbh. Bogværket, side 37.

[2] Figuren er baseret på Illeris, S. (2010) Regional udvikling. Kbh. Bogværket, tabel 2.3, s. 38-39

[3] - samme

[4] Planstyrelsen (1979) *Rapport om det fremtidige bymønster*

[5] Miljøministeriet (1975) *Redegørelse fra miljøministeren om landsplanlægning,* s. 8

[6] Planstyrelsen (1979) *Rapport om det fremtidige bymønster,* s. 93

[7] Miljøministeriet (1978) *Redegørelse fra miljøministeren om landsplanlægning,* s. 7

[8] Planstyrelsen (1979) *Rapport om det fremtidige bymønster,* s. 14

[9] Miljøministeriet (1981) *Redegørelse fra miljøministeren om landsplanlægning*, side 2

[10] - samme, side 1

[11] Miljøministeriet (1992) *Danmark på vej mod år 2018.*

[12] Miljøministeriet (2006) *Det nye Danmarkskort – planlægning under nye vilkår*

BEFOLKNINGSSTRUKTUR OG FLYTTEMØNSTRE

Christian Fertner

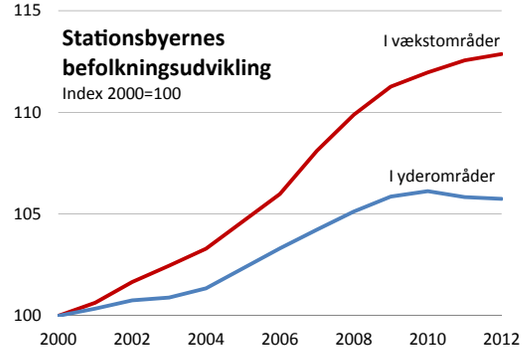
Befolkningssammensætningen i en by kan have stor betydning for dens udviklingspotentiale. Stationsbyerne har historisk set oplevet en befolkningstilvækst (se figur 2 i kapitel *Stationsbyernes udvikling*). Generelt vokser stationsbyerne stadigvæk, men markant langsommere end tidligere. Der er dog stor forskel mellem de enkelte byers befolkningsudvikling, afhængigt af deres geografiske position i yder- eller vækstområderne[1].

Befolkningsudvikling

Overordnet set vokser stationsbyer med 1.000 og 5.000 indbyggere, men med store forskelle. Disse viser sig især ved en sammenligning af befolkningsudviklingen i byerne i vækstområderne omkring Hovedstadsområdet og Østjylland og byerne i yderområderne[2]. Men – trods forskelle – har stationsbyerne i yderområder de seneste år oplevet en relativ stabil befolkningsudvikling, fordi de profiterer af en tilflytning fra de mindre landsbyer i deres oplande. Mens befolkningstallet i yderområderne som helhed går tilbage, så kan stationsbyerne svømme imod strømmen. Siden finanskrisen er den lille befolkningsvækst i stationsbyer i yderområderne dog enten ophørt eller har vendt sig til en negativ udvikling (se figur 1). Folk flytter igen ind imod storbyerne (se også kapitel *Den nye geografi*).

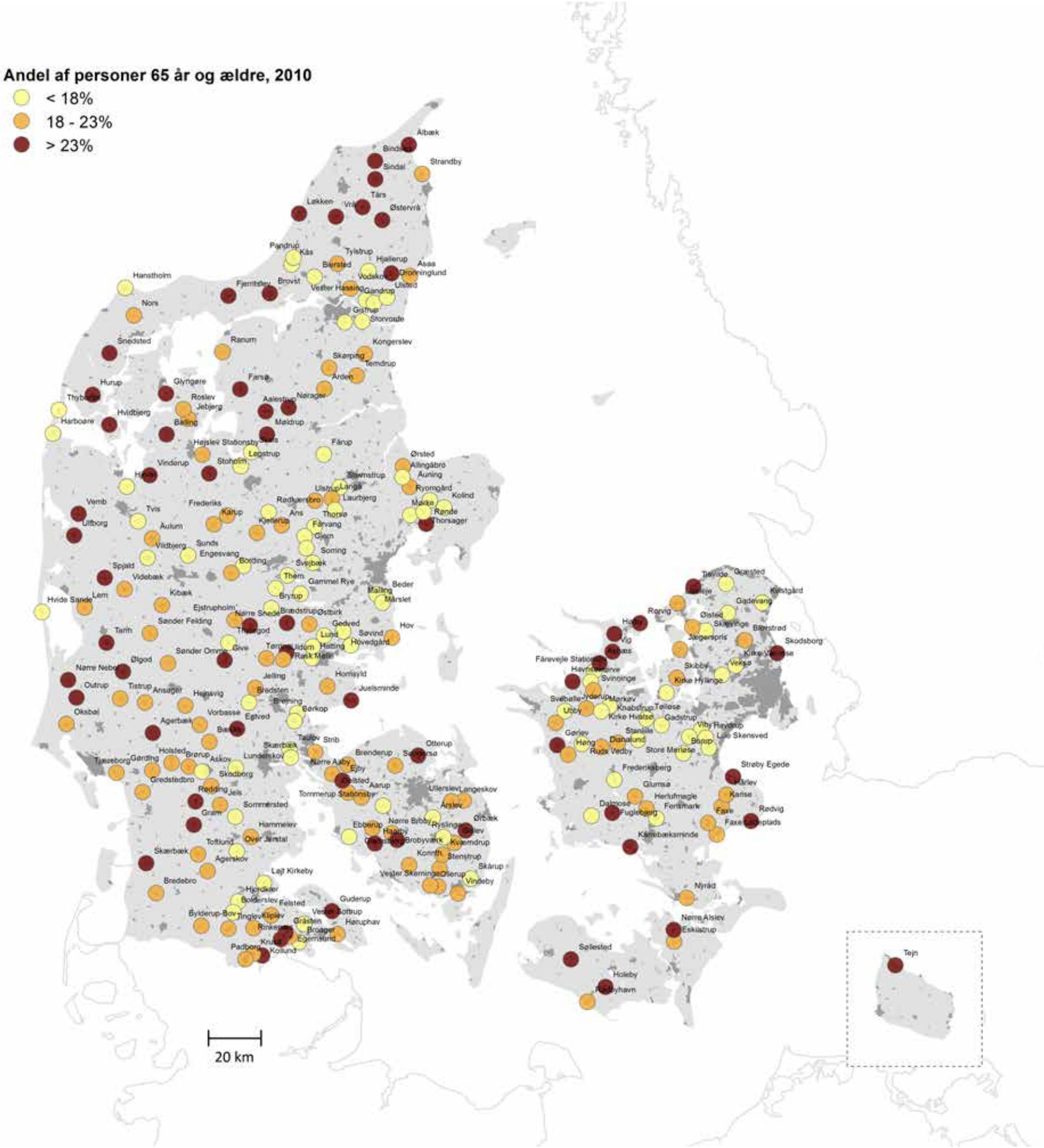
Befolkningsstruktur

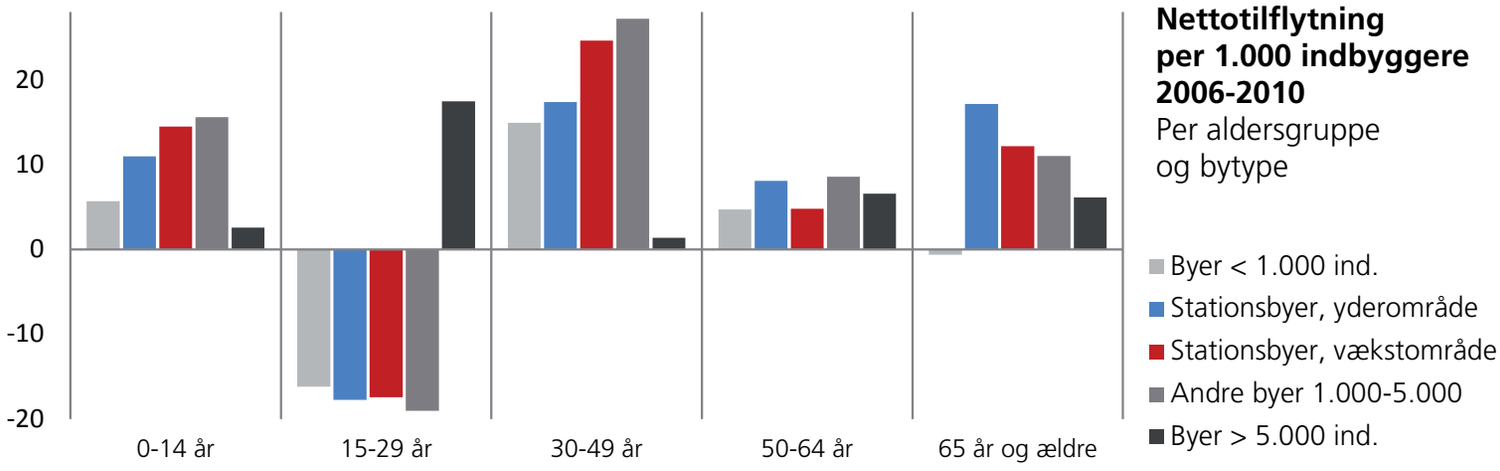
I Danmark udgøres 17 % af befolkningen



Figur 1. Stationsbyernes befolkningsudvikling, Indeks 2000=100

af personer over 64 år. Denne gruppe er den hurtigst voksende aldersgruppe. Personer over 64 år udgør cirka 20 % af befolkningen i stationsbyerne og dermed udgør andelen af ældre en højere andel i stationsbyerne sam-


Andel af personer 65 år og ældre, 2010
< 18%
18 - 23%
> 23%
Albæk
Strandby
Sindal
Tårs
Løkken
Østervrå
Pandrup
Tylstrup
Hjallerup
Asaa
Dronninglund
Hanstholm
Nors
Snedsted
Ranum
Kongerslev
Skørping
Hurup
Farsø
Arden
Nørager
Roslev
Jebjerg
Hvidbjerg
Harboøre
Maldrup
Højslev Stationsby
Fårup
Legstrup
Vinderup
Stoholm
Ørsted
Allingåbro
Auning
Ryomgård
Kolind
Vemb
Frederiks
Tvis
Karup
Ans
Thorsø
Rønde
Thorsager
Ulfborg
Aulum
Vildbjerg
Sunds
Engesvang
Soming
Spjald
Videbæk
Bording
Sevel
Them
Gammel Rye
Beder
Malling
Mårslet
Hvide Sande
Lem
Kibæk
Brædstrup
Ejstrupholm
Sønder Felding
Tarm
Gedved
Lund
Søvind
Hov
Sønder Omme
Give
Hatting
Ølgod
Nørre Nebel
Jelling
Hornslyd
Outrup
Tistrup
Ansager
Juelsminde
Oksbøl
Vorbasse
Egtved
Børkop
Agerbæk
Taulov
Strib
Otterup
Skærbæk
Brenderup
Tønder
Holsted
Brørup
Askov
Lundsmark
Nørre Aaby
Esbjerg
Gredstedbro
Skodborg
Redding
Aarup
Ullerslev
Langeskov
Tommerup Stationsby
Sommersted
Arslev
Gram
Hammelev
Ebberup
Nørre Broby
Ryslinge
Ørbæk
Over Jerstal
Toftlund
Kværndrup
Skærbæk
Agerskov
Stenstrup
Skårup
Løjt Kirkeby
Vester Skerninge
Otterup
Vindeby
Bredebro
Hjordkær
Bolderslev
Felsted
Guderup
Byderup-Bov
Kliplev
Sottrup
Grasten
Rinkenæs
Broager
Egernsund
Padborg
Kollund
Nyråd
Nørre Alslev
Eskilstrup
Søllested
Holeby
Rødbyhavn
Tejn
20 km



Figur 3. Nettotilflytning per 1.000 indbyggere, delt i aldersgrupper og bytyper, 2006-2010

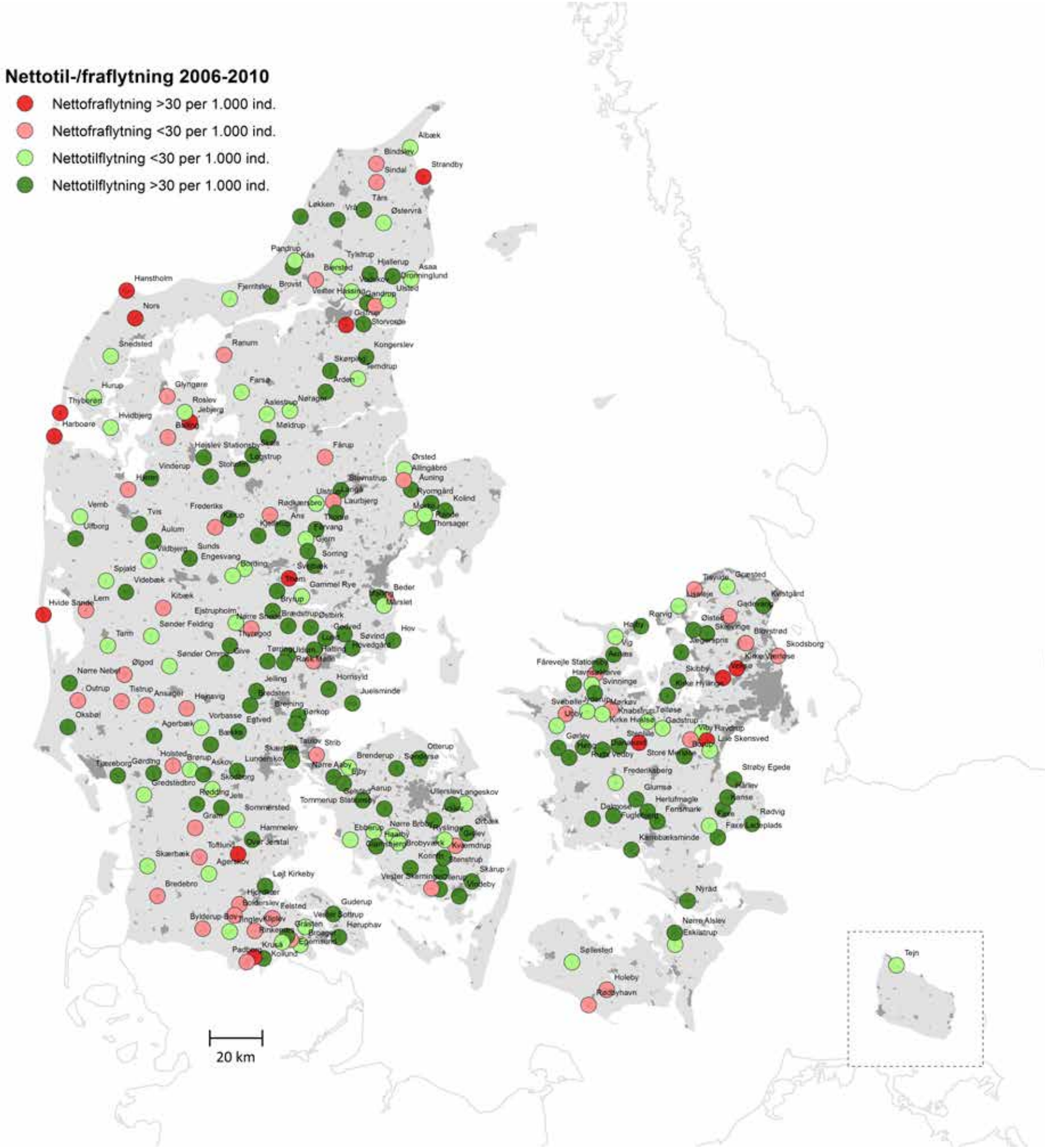
menlignet med andre typer af byer i Danmark. Kigger man kun på stationsbyerne i yderområder, stiger andelen af ældre over 64 år til 22 %, se også figur 2. Både i mindre byer med under 1.000 indbyggere og i større byer med flere end 5.000 indbyggere udgør gruppen af personer over 64 en lavere andel af den samlede befolkning (henholdsvis 18 og 16 %). I den anden ende af spektret udgør andelen af børn i stationsbyerne samme andel som landsgennemsnittet. Denne udvikling mellem aldersgrupperne medfører en høj og stigende "aged dependency ratio", altså en høj andel af pensionister i forhold til befolkningen i den erhvervsaktive alder.

Figur 2. Andel af personer 65 år og ældre i stationsbyer i 2010

Flyttemønstre

Stationsbyerne vokser i højere grad grundet tilflytning sammenlignet med fødselsoverskud. I perioden 2006 til 2010 voksede den danske bybefolkning med næsten 200.000, hvorfra 160.000 skyldes tilflytning. I samme periode voksede hele landets befolkning med 100.000 personer. Det betyder, at fraflytning fra landområderne og små bebyggelser på under 200 indbyggere repræsenterede cirka halvdelen af byernes befolkningstilvækst. Der kan dermed identificeres en nettotilflytning til byerne. Forskellene mellem byer er dog store, se figur 3 og 4. Ud af 1.400 byer i Danmark[3], har ca. 600 (40 %) oplevet en nettofraflytning mellem 2006 og 2010. Af disse 600 byer er mere end 75 % byer med under 1.000 indbyggere. De er derfor ikke inkluderet i denne undersøgelse. Blandt de 250 stationsbyer havde kun 57 (22 %) flere fraflyttere end tilflyttere mellem 2006 og 2010.

Selv om befolkningsudviklingen har været anderledes i stationsbyerne sammenlignet med de mindste byer er visse flyttemønstre de samme. Figur 3 viser, at personer i gruppen af 15-29-årige flytter væk fra de mindre byer, til større byer, medens 30-49-årige flytter til. Dette tyder på, at stationsbyerne er attraktive for børnefamilier. Men det er især stationsbyer i vækstområderne, som er attraktive for denne gruppe. Stationsbyer i yderområderne tiltrækker til i højere grad ældre tilflytter, noget der også er gældende for andre byer, med udtagelse af byer med under 1.000 indbyggere, hvorfra en nettofraflytning af personer over 64 år kan identificeres. Tendensen er, at de ældre flytter mod de lidt større byer, hvor der muligvis findes egnede boligforhold og en bedre serviceforsyning.


Nettotil-/fraflytning 2006-2010
Nettofraflytning >30 per 1.000 ind.
Nettofraflytning <30 per 1.000 ind.
Nettotilflytning <30 per 1.000 ind.
Nettotilflytning >30 per 1.000 ind.
20 km

Et tydeligt karakteristika ved stationsbyerne er også den relativt store andel af tilflyttere fra byernes eget opland, altså fra den samme kommune, som byen ligger i. Denne tendens er lidt mindre i stationsbyerne i vækstområder sammenlignet med stationsbyer i yderområderne (47 % vs. 50 %). Desuden tyder flyttemønstre på eksistensen af et 'flyttehierarki': Personer fra landområder og landsbyer flytter til den næste større by i kommunen; personer fra mindre byer flytter til større byer uden for kommunen osv.

Demografiske perspektiver

De fleste stationsbyer taber ikke befolkning, men oplever en omstrukturering af befolkningssammensætningen: ældre flytter til, mens unge uddannelsessøgende flytter fra. Fortsætter udviklingen i samme grad som i de seneste år, vil mere end 50 stationsbyer have over en tredjedel af befolkningen i kategorien over 64-årige i 2030 – i dag er det kun tilfældet i tre stationsbyer.[4]

Stationsbyerne er sårbare. Mange tilflyttere kommer fra byernes eget opland. I yderområderne har mange oplande været under affolkning længe, hvorfor tilflytningen til stationsbyerne vil mindskes i fremtiden. Der er dog også en del stationsbyer, som umiddelbart fremstår som attraktive for børnefamilier som typisk ligger i vækstområderne omkring hovedstaden og i Østjylland og som kan tilbyde arbejde og uddannelse inden for pendlingsafstand.

Noter

[1] Data var tilgængelige enten via Danmarks Statistiks hjemmeside eller bearbejdede datatræk i samarbejde med Høgni Kalsø Hansen, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet.

[2] Vores geografiske afgrænsning findes i kapitlet *Introduktion*.

[3] Danmarks Statistik definerer byer som bymæssige bebyggelser med mindst 200 indbyggere.

4 Da mange ældre deltager aktivt på arbejdsmarkedet (i Danmark er det 13 %), er problemet med denne voksende aldersgruppe mindre end dens rent procentuelle repræsentation. Se også Eurofound (2012) *Income from work after retirement in the EU*. Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Figur 4. Nettotil-/fraflytning per 1.000 indbyggere, 2006-2010

STATIONSBYERNES ERHVERV OG ARBEJDSMARKEDER

Høgni Kalsø Hansen og Lars Winther

Det danske samfund har gennemgået en betydelig økonomisk transformation gennem de sidste årtier, der har medført en omstilling, som er synlig i erhvervsstrukturen, på arbejdsmarkedet, i organisationen af produktion og forbrug og i virksomhedernes produktions- og markedsstrategier. Dette er en udvikling, som har haft mange forskellige konkrete udtryk, og den har sat sig tydelige spor i det danske økonomiske landskab.

Nye erhverv og økonomiske aktiviteter har således set dagens lys, mens andre mere traditionelle erhverv f.eks. inden for industrien mister både deres økonomiske og beskæftigelsesmæssige betydning. Landbruget og industrien har gennem de sidste årtier oplevet en beskæftigelsesnedgang, mens der har været en stagnation eller svag tilbagegang i en række traditionelle serviceerhverv som transport, bank og forsikring.

Beskæftigelsesvæksten har bl.a. fundet sted i en række erhvervsserviceerhverv, både vidensintensive erhverv og i aktiviteter som rengøring og vagtfunktioner. Hertil kommer en vækst i handel, underholdning, kulturøkonomi og ikke mindst den offentlige sektor. Sideløbende, fra starten af 1990'erne, er der sket en klar uddannelsesmæssig opgradering af de beskæftigede i Danmark. Således er andelen af beskæftigede med grundskole som højeste fuldførte uddannelse mindsket drastisk, mens andelen af beskæftigede med lang videregående uddannelse er steget betydeligt. Denne transformation har en stærk geografisk udvikling, hvor det især har været storbyregionerne København og det 'østjyske bybånd', som har oplevet væksten, mens mange andre steder har oplevet stagnation eller tilbagegang[1]. Denne geografiske udvikling står i kontrast til den udvikling, som foregik i 1970'erne og 1980'erne, hvor der var en betydelig vækst i industriarbejdspladserne uden for storbyregionerne; især i de mindste byer under 5.000 indbyggere var væksten høj[2]. Denne vækst i industrivirksomhed i 1970'erne har haft indflydelse på stationsbyernes erhvervsmæssige udvikling og det erhvervsliv, som i dag er dominerende i stationsbyerne.

Erhvervsstruktur og arbejdsstyrkens uddannelsesprofil

Tabel 1 viser de 250 stationsbyers erhvervsstruktur i 2007. To væsentlige ting gør sig gældende i forbindelse med stationsbyernes erhvervsudvikling i disse år. For det første har industrierhvervene, især de mere traditionelle og lav- og mellemteknologiske industrierhverv, bygge- og anlægsvirksomhed og sundhed og velfærd en stor betydning i stationsbyerne – se kapitel '*Virksomheder, erhverv og arbejdsmarkeder*' for en nærmere beskrivelse. I 2007 udgør industrien således næsten 25% af beskæftigelsen i stationsbyerne, mens industrien nationalt kun har en andel af beskæftigelsen på godt 14%.

Tabel 1. Stationsbyernes erhvervsstruktur 2007. Beskæftigede i stationsbyer og i Danmark fordelt på brancher, procent. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Branche	250 Stationsbyer	DK
Landbrug, jagt og skovbrug	1,1	2,5
Fiskeri	0,3	0,1
Råstofudvinding	0,0	0,2
Industri	24,1	14,2
El-, gas-, varme- og vandforsyning	0,7	0,5
Bygge- og anlægsvirksomhed	8,2	6,7
Handel og reparationsvirksomhed	16,2	15,6
Hotel- og restaurationsvirksomhed	2,3	3,1
Transportvirksomhed	6,9	8,9
Fast ejendom, udlejning, forretningsservice mv.	5,2	12,1
Offentlig administration, forsvar og socialforsikring	2,9	5,1
Undervisning	7,6	7,1
Sundheds- og velfærdsinstitutioner mv.	19,8	17,5
Andre kollektive, sociale og personlige serviceaktiviteter	3,5	4,9
Private husholdninger med ansat medhjælp	0,3	0,3
Internationale organisationer mv.	1,0	1,3
Total	100,0	100,0

Dette betyder for det andet, at nye væksterhverv udgør en begrænset andel af beskæftigelsen i stationsbyerne. F.eks. udgør fast ejendom, udlejning, forretningsservice mv. kun godt 5% af beskæftigelsen i stationsbyerne, mens den nationale andel er 12 procent. Således er stationsbyerne i dag afhængige af virksomheder inden for de mere traditionelle erhverv. Det er erhverv, der i dag oplever en reduktion i beskæftigelsen. Især virksomhederne i de mere traditionelle industrierhverv står i disse år over for betydelige udfordringer bl.a. mht. produktionsomkostningerne, omstilling til ny teknologi og opgradering af produkter, således at de formår at forblive konkurrencedygtige både mht. pris og kvalitet. Denne udfordring er central for mange af stationsbyerne, hvilket virksomhederne i casebyer bekræfter – se kapitel 'Virksomheder, erhverv og arbejdsmarkeder'.

Et vigtigt fundament for erhvervsudviklingen i Danmark og i stationsbyerne er den lokale arbejdsstyrke og dennes kvalifikationer. Overordnet kan det konkluderes, at stationsbyernes arbejdsmarkeder generelt har en overvægt af jobs rettet mod ufaglærte og faglærte medarbejdere samt personer med mellemlange videregående uddannelser. Dette er tydeligt i tabel 2, som viser stationsbyernes uddannelsesprofil.

Andelen af beskæftigede med grundskole og erhvervsfaglig uddannelse har en langt højere andel i stationsbyerne end samlet set i Danmark, mens andelen af beskæftigede med lang videregående uddannelse ligger betydeligt under det nationale gennemsnit. Dette bekræftes af virksomhederne i casebyerne, som i høj grad anvender arbejdskraft med grundskole eller erhvervsfaglig uddannelse i deres produktion, hvilket i høj grad hænger sammen med erhvervsstrukturen, hvor især traditionelle lav- og mellemteknologiske industrierhverv dominerer. Virksomhederne

bekræfter endvidere, at denne arbejdskraft har stor betydning for udviklingen af deres konkurrenceevne.

Tabel 2. Stationsbyernes uddannelsesprofil. Indbyggere i 250 stationsbyer og i Danmark fordelt på højest fuldførte uddannelse 2007, procent. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Højest fuldførte uddannelse 2007	**250 Stationbyer**	**DK**
Grundskole	30,3	25,4
Studentereksamen ol.	5,0	8,6
Erhvervsfaglig udd.	40,4	34,9
Kort videregående udd.	3,6	4,5
Mellemlang videregående udd.	13,8	15,0
Bachelor	0,2	0,5
Lang videregående udd.	2,9	6,9
Forsker udd.	0,1	0,4
Uoplyst/I gang	3,6	3,8
Total	100,0	100,0

Noter

[1] Hansen, H.K. & Winther, L. (2012) The Urban Turn: Cities, talent and knowledge in Denmark. Aarhus: Aarhus University Pres.

[2] Maskell, P. (1986) Industriens flugt fra storbyen: årsager og konsekvenser. København: Handelshøjskolens Forlag.

MOBILITET I STATIONSBYER

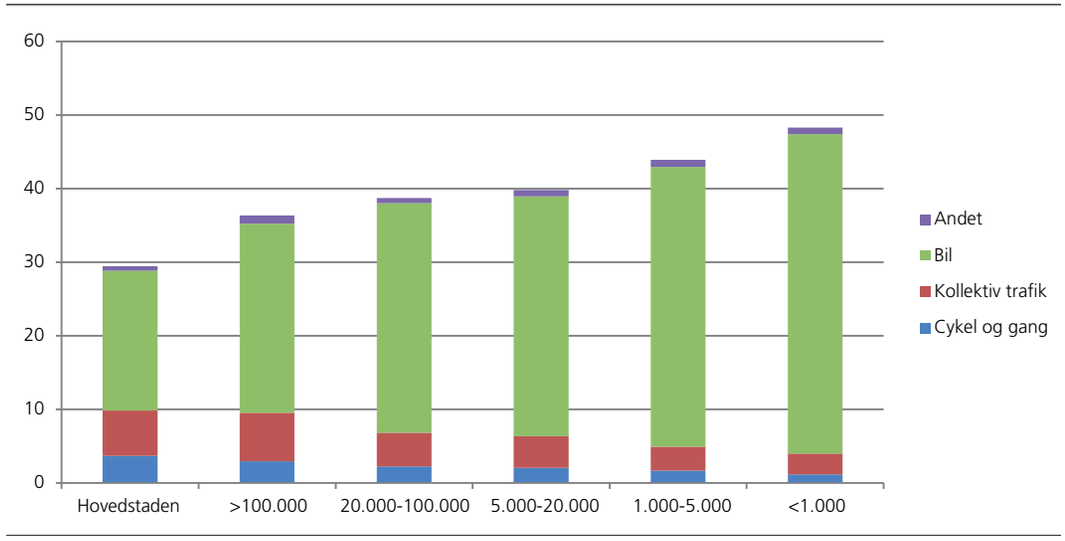
Thomas Sick Nielsen

De fleste stationsbyer er små byer, og borgernes mobilitet kendetegnes ved lang transport, lang pendlingsafstand og stor afhængighed af bil. Der er små forskelle i borgernes transport mellem stationsbyer, der ligger forskellige steder i Danmark. Borgerne i yderområdernes stationsbyer har lidt mindre transport end andre, fordi stationsbyerne spiller en lidt større rolle som lokale centre. Borgerne i hovedstadsregionens stationsbyer gør større brug af kollektiv trafik, men har også ofte bevaret banebetjening med forbindelse til det stor-københavnske arbejdsmarked.

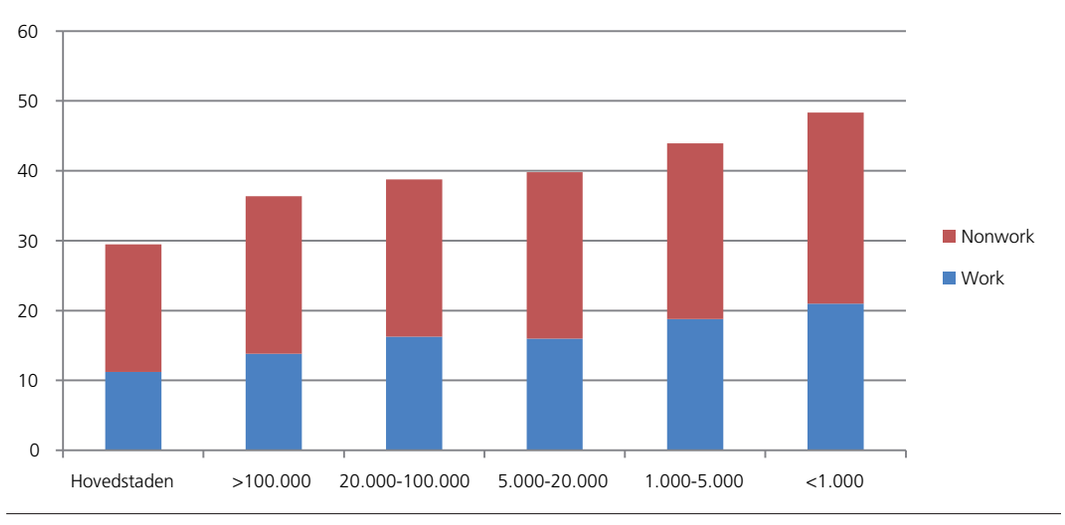
Den bedste kilde til oplysninger om danskernes mobilitet og transportadfærd er den Nationale Transportvaneundersøgelse, der gennemføres af DTU Transport. Sammenlignelige data er til rådighed for årene 2006-2012, hvor ca. 100.000 danskere er blevet spurgt om deres samlede rejseaktiviteter på en tilfældig dag. Dette giver et godt grundlag for at sammenligne adfærden mellem byer af forskellig størrelse og mellem forskellige dele af landet. Som en del af strukturanalysen sammenlignes byer af 'stationsby-størrelse' (1.000-5.000 indbyggere) med andre byer på baggrund af det fulde sæt af transportvanedata for årene 2006-2012. Videre anvendes de ca. 22.000 deltagere i transportvaneundersøgelsen i årene 2006-2012, der har bopæl i stationsbyer efter hvidbogens definition, til at belyse forskelle i transporten mellem stationsbyer i forskellige dele af Danmark.

I byer af 'stationsby-størrelse' 1.000-5.000 indbyggere ligger beboernes transport med 44 km pr. person pr. dag væsentligt over landsgennemsnittet (40 km). Transporten er overvejende bilbaseret (87%), mens 7% foregår med kollektiv trafik, og kun 4% af den daglige transport i km foregår til fods eller på cykel. Den høje kollektive andel i forhold til gang og cykel hænger sammen med at ture med kollektiv trafik er længere end gang- og cykelture. Anvendelsen af både kollektiv trafik og cykel eller gang er højere i byer, der er større end 1000-5000 indbyggere (Figur 1).

Forskellen i transporten mellem små og store byer skyldes især forskelle i pendlingsmønstrene. I de små byer tilbagelægges der også



Figur 1: Transport i km pr. person pr dag med forskellige transportmidler – afhængigt af hvilken bystørrelse bopælen er beliggende i.



Figur 2. Transport pr. person pr. dag fordelt på pendling til arbejde eller uddannelse og andet end pendling – afhængigt af hvilken bystørrelse bopælen er beliggende i.

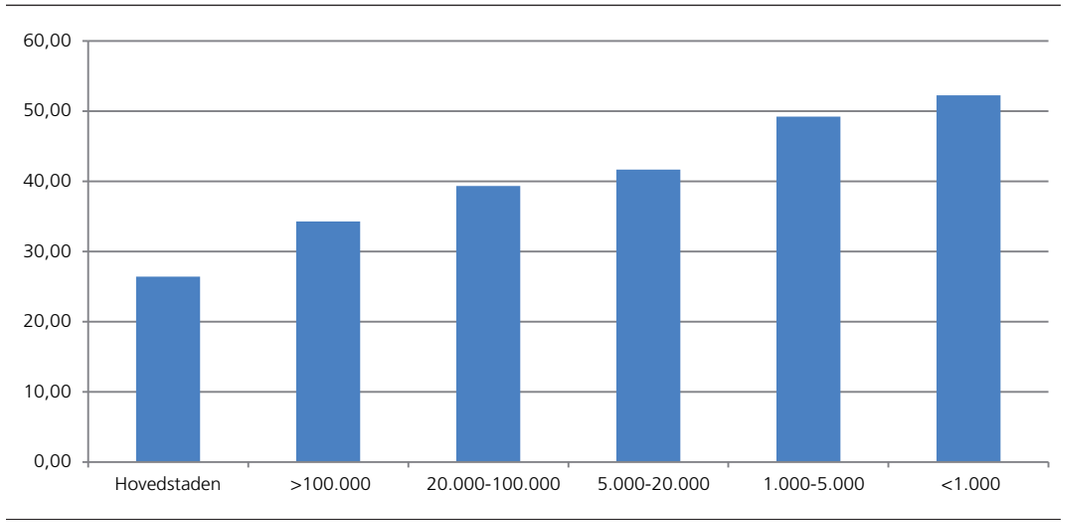
flere km på rejser, der ikke går til skole, uddannelse eller arbejde end landsgennemsnittet – men forskellene er mindre end for pendlingen. I byer med 1.000-5.000 indbyggere er det således 43% af den daglige transport, der kan betegnes som 'pendling' mens landsgennemsnittet er 41%. For alle bystørrelser gælder dog, at transport til fritids- og servicemål nu er en større del af transporten end pendling (Figur 2).

Forskellene mellem små og store byer bliver lidt tydeligere, når man ser på pendlingsafstandene for gennemførte pendlerrejser (Figur 3). Den gennemsnitlige pendlingsafstand på hele turkæden, fra man tager fra bopælen, til man kommer hjem igen, ligger her på 49 km for byer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere. Til sammenligning pendles der kortere i større byer, og det laveste niveau nås i hovedstadsregionen, hvor man kommer ned på 26 km som gennemsnit.

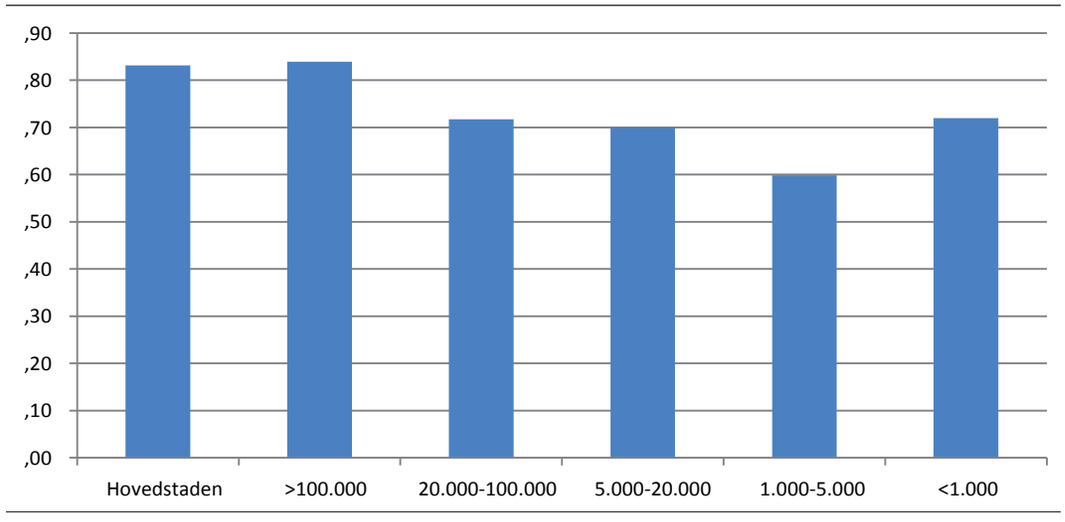
Trods lange pendlingsafstande i de små byer er der dog ikke noget, der tyder på, at det at arbejde fra hjemmet er fremherskende. I byer med 1.000-5.000 indbyggere arbejder en beskæftiget person i gennemsnit 0,6 dage hjemme hver måned, mens tallet er højere i større byer og højst i hovedstadsregionen. Forskellen afspejler formentligt især forskelle i erhvervsstruktur og typer af beskæftigede mellem de forskellige bystørrelser.

Opsummerende er de små byer i 'stations-bystørrelse' kendetegnet ved en stor bilafhængighed og store transportafstande – især på grund af pendling, men også på grund af længere rejser til andre mål end arbejde og uddannelse. Forskellene i transport har aftryk af forskelle i beskæftigelses- og pendlingsmønstre, der kan hænge sammen med boligvalg og livsstil. Der ses bl.a. en større andel pensionister og hjemmegående blandt bosiddende i de små byer, ligesom den begrænsede brug af hjemmearbejde tyder på andre typer af beskæftigelse blandt de bosatte end i store byer.

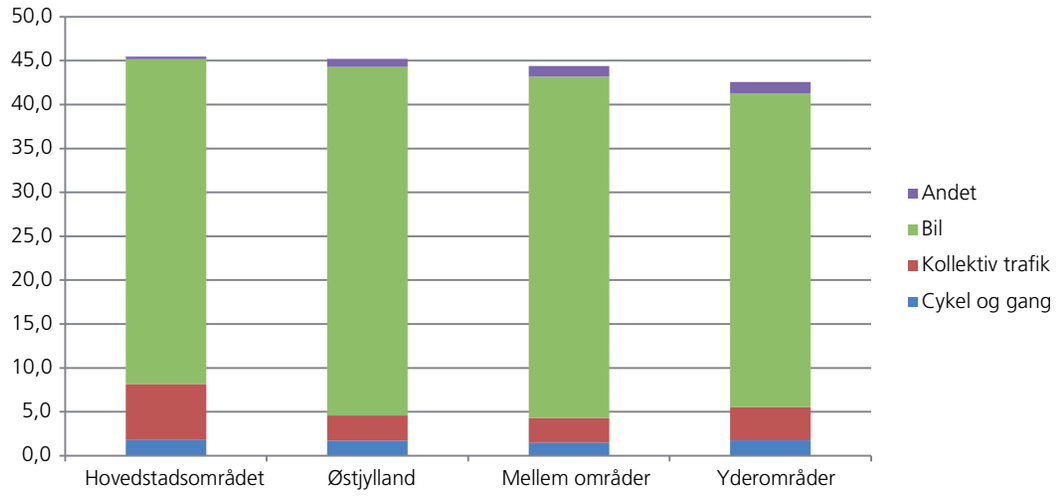
Stationsbyernes transport afhænger også af, hvor i landet de er placeret, men forskellene er små sammenlignet med forskellene mellem byer af forskellig størrelse. I det følgende sammenlignes transport for stationsbyer beliggende i hovedstadsområdet, som det afgrænses i planloven (det tidligere HUR-område), det østjyske bybånd fra Randers i nord til Haderslev i syd, som det tidligere har været afgrænset af Miljøministeriet i samarbejdsprojekter med kommunerne i området, yderområder i planlovens forstand (undtagen yderområder der er en del af hovedstadsområdet) og sidst mellem-områder, der hverken tilhører hovedstadsområdet, bybåndet eller yderområderne.



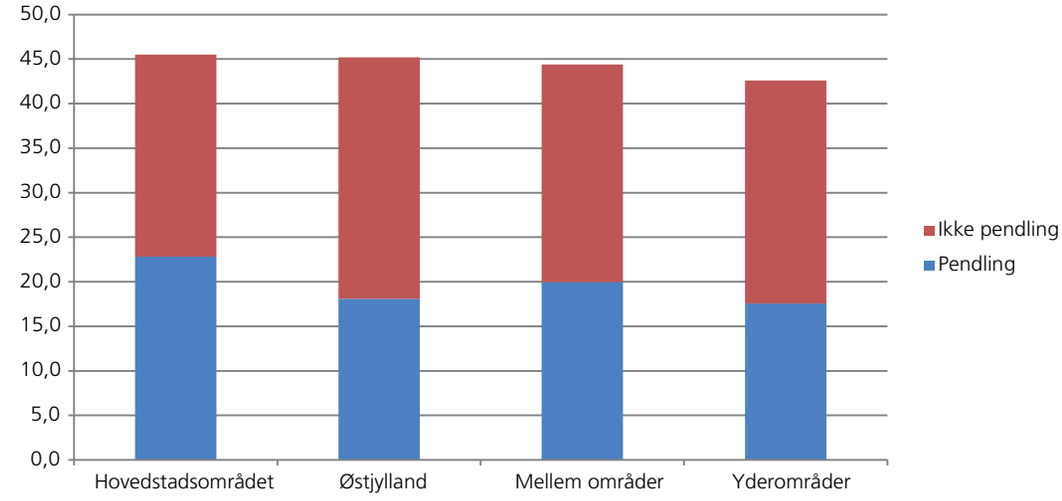
Figur 3. Gennemsnitlig pendlingsafstand (frem og tilbage) – afhængigt af hvilken bystørrelse bopælen er beliggende i.



Figur 4. Gennemsnitligt antal hjemmearbejdsdage pr. måned pr. beskæftiget – afhængigt af hvilken bystørrelse bopælen er beliggende i. (Svar på spørgsmålet: Hvor mange dage har De/du udelukkende arbejdet derhjemme inden for den seneste måned?)



Figur 5. Transport i km pr. person pr. dag med forskellige transportmidler for beboere i 250 stationsbyer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere – afhængigt af hvilken del af landet byen ligger i.



Figur 6. Transport i km pr. person pr. dag fordelt på pendling til arbejde eller uddannelse og andet end pendling, for beboere i 250 stationsbyer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere – afhængigt af hvilken del af landet byen ligger i.

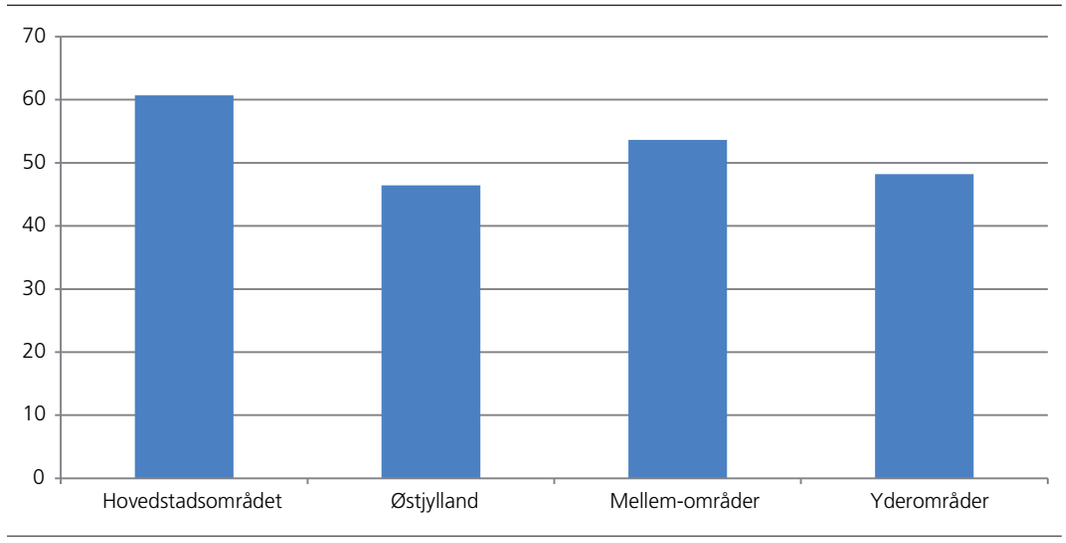
Beboere i stationsbyer i yderområder er dem, der transporterer sig mindst (43 km), mens beboere i stationsbyer i hovedstadsregionen transporterer sig mest (45 km). Den lavere transport i yderområderne indikerer, at stationsbyerne her oftere – relativt set – er større byer med et udbud af funktioner, der i nogen grad kan 'opfange' lokale aktiviteter og oplande. Den største forskel i den samlede transport mellem stationsbyer fra forskellige regioner ligger dog i brugen af kollektiv trafik, der er langt højere i hovedstadsområdet (14% af beboernes daglige rejselængde) end andre steder. I hovedstadsområdet/regionen jævnfør tidligere i kapitlet har en stor andel af stationsbyerne endnu jernbaneforbindelse til København og udgør samtidigt en del af det udstrakte pendleropland til hovedstaden (Figur 5).

Betydningen af pendlingen til hovedstadsregionen ses også på pendlingens andel af transporten, der for stationsbyer i hovedstadsområdet når op på 50% af de bosiddendes transport. Hovedstadsområdet har følgeskab af 'mellem-områderne', hvor pendlingens andel af transport fra stationsbyerne når op på 45% (Figur 6).

For begge regioner gælder, at de små stationsbyers arbejdskraft 'trækkes ind' til regionalt dominerende centre: Esbjerg, Aalborg, København. Det er dog kun i hovedstads-

området, at dette 'træk' hænger sammen med markant større brug af kollektiv trafik. Det kan både skyldes et svagere kollektivt net i andre dele af landet, og at stationerne er nedlagt i mange stationsbyer uden for hovedstadsområdet.

Pendling og transport til andet end pendling i stationsbyer beliggende i forskellige regioner peger også mod, at meget pendling bl.a. kompenseres ved mindre transport til andre formål og vice-versa. Stationsbyer i yderområder og Østjylland har således mindst transport til pendling – men mest transport til andet end pendling dvs. til fritid, indkøb og service.



Figur 7. Gennemsnitlig pendlingsafstand (frem og tilbage) for pendlingsrejser fra 250 stationsbyer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere – afhængigt af hvilken del af landet byen ligger i.

Kilder

Christiansen, H. (2012) Documentation of the Danish National Travel Survey. Note 2012:5, August 2012, DTU Transport, Data- and Modelcenter, Danmarks Tekniske Universitet, Kgs. Lyngby

FORSYNINGSSTRUKTUR

Christian Fertner og Niels Boje Groth

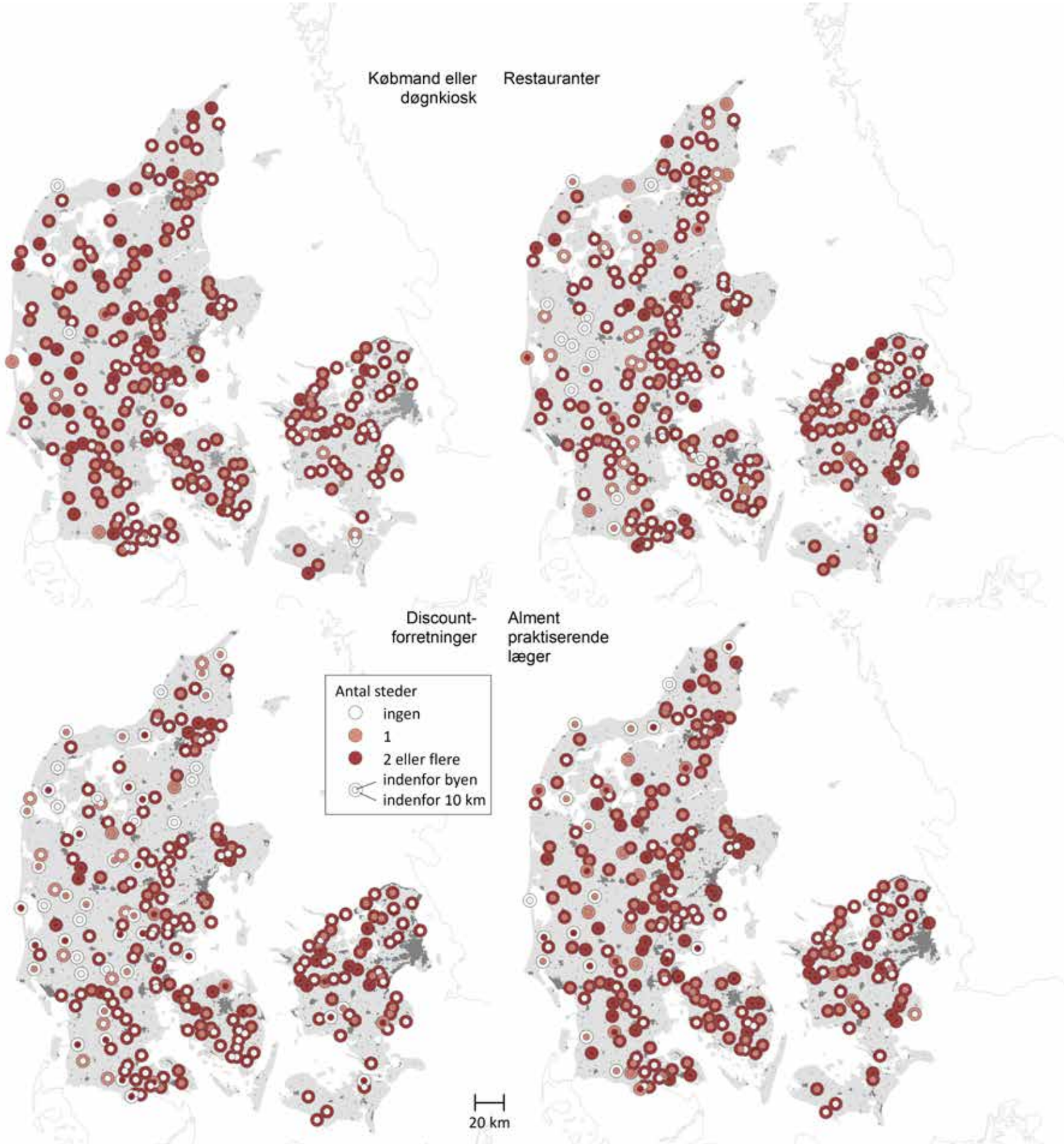
Forsyningen med offentlig og privat service er vigtig for en bys attraktion for både bosætning og erhverv. Dette kapitel giver en oversigt over den nuværende serviceforsyning i danske stationsbyer med fokus på transport- og kommunikationsinfrastrukturen, det generelle serviceniveau samt detailhandelsforsyningen og påvirkninger af byernes fysiske struktur. Analyserne er baseret på CVR-data fra 2011[1], forskellige transportinfrastrukturdata[2] og refererer i meget stor udstrækning til oplægsholdere på en seminarrække om detailhandel, arrangeret af Dansk Byplanlaboratorium i efteråret/vinteren 2012/13. I kapitlet *Forsyning og byfunktioner* redegøres for den historiske udvikling af offentlig og privat service i de seks casebyer.

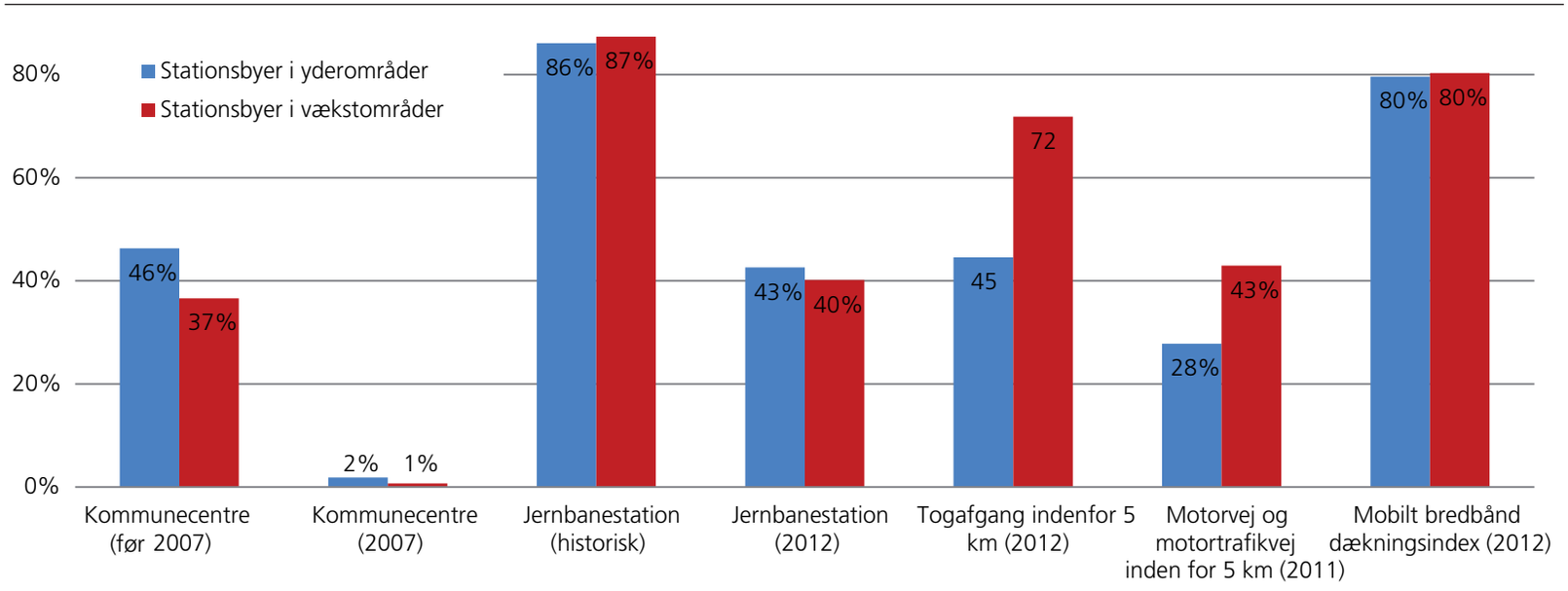
Transport- og kommunikationsinfrastruktur

Stationsbyernes opståen er tæt forbundet med jernbanens udbygning. På jernbanens højdepunkt i slutningen af 1920´erne havde næsten 90 % af de 250 stationsbyer tilknytning til jernbanenettet (se figur 2). Dengang var jernbanenettet meget udbredt og af stor betydning for landbrugets godstransport og for mange industrivirksomheders udvikling i stationsbyerne. I dag knytter jernbanen kun de større byer sammen samt de mindre byer, som ligger på strækningerne mellem dem. Mere end halvdelen af stationsbyerne har tabt deres station, fortrinsvist i 1960´ og 1970´erne. Geografisk set er adgangen til jernbanen i stationsbyer bedst i hovedstadsområdet og i yderområder, mens den er mindre god i det 'østjyske bybånd' og i de mellemstore byregioner. Stationer i yderområderne har dog markant færre afgange per station (figur 2) end i andre områder.

Fordelingen af antal togafgange i henholdsvis vækst- og yderområder genfindes i byernes adgang til motor- og motortrafikveje. Mens næsten halvdelen af stationsbyerne i vækstområder har en motorvej/motortrafikvej indenfor 5 km, så gælder det kun for 28 % af stationsbyer i yderområderne.

Investeringstung infrastruktur som jernbane eller motorvej er fortrinsvist lagt i områder med stor befolkningstæthed. Punktuel infrastruktur, som f.eks. mobilt bredbånd, kræver


Købmand eller døgnkiosk
Restauranter
Discount-forretninger
Alment praktiserende læger
Antal steder
ingen
1
2 eller flere
indenfor byen
indenfor 10 km
20 km



Figur 2. Kommunecenterstatus og forsyning med jernbane, motorvej og mobilt bredbånd i stationsbyer i vækst- og yderområder. Mobilt bredbånd dækningsindeks kombinerer indendørs, i bil og udendørs dækningsgraden af Telenors netværk per juli 2012.

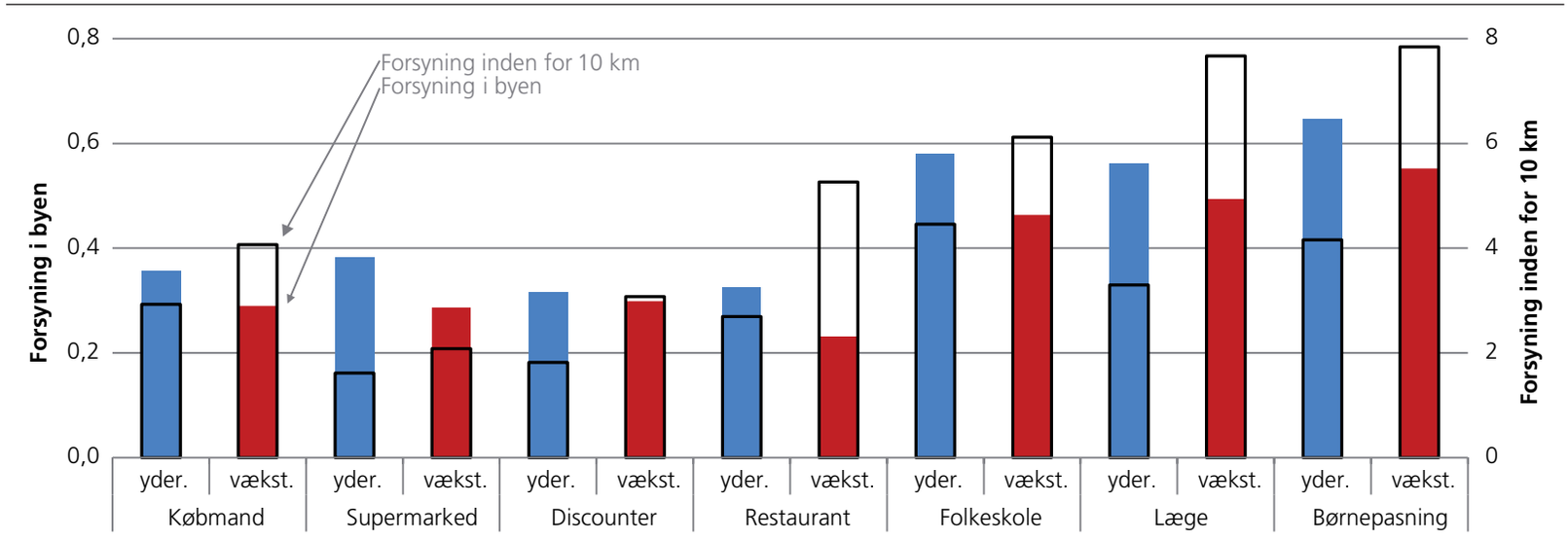
lavere investeringer per enhed og har en anden geografisk udbredelse. Det kommer ofte yderområderne og mindre byer til gavn. Forsyningen med mobilt bredbånd er f.eks. ligeså god i stationsbyer i yderområderne som i vækstområderne. Forsyningen i landsbyer og landområder er derimod mindre god. For stationsbyerne er den punktuelle udbredelse af mobilt bredbånd et vigtigt potentiale for deres attraktion for virksomheder.

Figur 1. Forsyning med købmand/døgnkiosk, discountforretninger, restauranter og læger – lokalt (indenfor byen) og regionalt (inden for 10 km fra byen).

Detailhandel – udvalgsvarer

Generelt set bliver detailhandelsmuligheder i de mindre bysamfund stadig ringere. I perioden fra 1969-2010 er det samlede antal butikker lidt mere end halveret. Værst er det gået ud over udvalgsvarebutikkerne, som over 40 år er faldet til under en tredjedel[3]. Nedgangen i de mindre byer skyldes en omstrukturering af detailhandelen fra små butikker til en øget omsætning i færre, men større butikker i de større byer. Fra 1994 til 2011 steg udvalgsvareomsætningen i Danmark således med ca. 70 %[3]. De nye større udvalgsvarebutikker koncentreres i de større byer, som har udviklet markante overskud i deres handelsbalance, som følger af, at de tiltrækker kunder fra et stort opland. Væsentligt mindre udsving er der i de samme byers handelsbalance inden for dagligvareforsyningen, fordi den er mere lokal og vedbliver hermed. I Aalborg Kommune ligger handelsbalancen for udvalgs- og dagligvarer således på henholdsvis 127 % og 105 %[4]. På Fyn ligger dækningsgraden på udvalgsvarer i Odense Kommune på 160-180 og mellem 20 og 100 i de øvrige kommuner på Fyn og Langeland – lavest i omegnskommunerne til Odense.

Reduktionen af udvalgsvarebutikker i perioden 1969 til 2005 ramte især de mindre byer under 1.000 indbyggere[3]. Nu synes denne nedgang at være på vej til de lidt større byer og måske med ekstra styrke på grund af den voksende e-handel.



Figur 3. Forsyning med privat og offentlig service i stationsbyer i vækst- og yderområder i 2011. Forsyning er vist lokalt (antal steder i byen, per 1.000 indbyggere) og regionalt (antal steder inden for 10 km fra byen, per 1.000 indbyggere),

Detailhandel – dagligvarer

Mens udvalgsvarebutikkerne er på vej ud af stationsbyerne, opretholdes dagligvareforsyningen – men i nye rammer: discountbutikkerne. De store dagligvarekæder finkæmmer landet for handelsoplande ned til 3.000 indbyggere med byer på ned til 1.000 indbyggere[3,6]. Antallet af discountbutikker går frem i denne decentraliseringsproces[5] - fra 900 til 1.457 på 10 år med en aktuel vækst på 4 %, medens væksten i øvrige segmenter i detailhandelen er lav eller negativ[6]. Udbygningen med de små discountbutikker har således trodset den almindelige afmatning i detailhandelen, som fulgte udbruddet af finanskrisen i 2008. I en analyse af udviklingen på Fyn[7] konstaterer K. Bransager[5], at "det mest iøjnefaldende er, at discountbutikkerne også efter 2008 har været meget ekspansive".

Denne udvikling skyldes, at dagligvarekæderne følger op på en efterspørgsel efter dagligvarer tæt på boligen. 70 % af befolkningen har i dag mindre end 2 km til den nærmeste dagligvarebutik[5]. Den nære tilknytning til boligen medfører, at dagligvarebutikkerne etablerer sig i det fladeste byhierarki, man kan tænke sig: overalt – undtagen i landsbyerne.

Detailhandel i yderområderne

Dagligvarehandelens større selvforsyningsgrad i de mindre byer øges, jo længere væk man kommer fra de større byer. Bransager viser et sådant billede på Fyn[5]; og vi har med egne analyser konstateret, at byer i yderområderne typisk er bedre forsynet end byer i vækstområderne. Byerne i yderområder er mere isolerede end byer i vækstområderne. De må derfor klare sig selv med både offentlig service og detailhandel. Byer i vækstområder kan trække på service i nabobyer og nærliggende større byer. Denne forskel fremgår tydeligt i kortene i figur 1 og af figur 3, som sammenligner serviceniveauer inden for byer i vækstområder og yderområder med serviceniveauer i de samme bytyper, inklusive omkringliggende oplande med en radius på 10 km.

Detailhandel og bymiljø

De nye kædebutikker adskiller sig fra de traditionelle butikstyper og stiller nye krav til bymiljøet, som påvirker byernes indre struktur betydeligt. I de store byer med aflastningscentre sker der en forskydning fra bymidterne til aflastningscentrene. Det konstaterer Per Nyborg i en analyse af udviklingen i Odense, Esbjerg, Randers og Kolding. I alle fire byer taber bymidterne omsætning – og i de tre sidste også antal butiksenheder til deres aflastningscentre.[3]

Ser man alene på dagligvareforsyningen, er den så decentral, at den ikke knytter sig til bymidterne, men til boligområderne – fra de store byers boligområder[4] til stationsbyerne, som med funktionstømningen i stigende grad får karakter af boligområder. "Den rigtige placering af en discount-nærbutik er i krydset ved indfaldsvejen ind til det større boligområde. Gerne sammen med én eller flere daginstitutioner."[8] Udvalgsvarehandelen virker derimod for en øget arbejdsdeling i bymønstret, som resulterer i et stejlt byhierarki, dog med en arbejdsdeling mellem de store byers bymidter og aflastningscentre. "Mønstret er typisk, at det eksterne center trækker kunder ud af bymidterne. Tabet af kunder opleves som et fattigere byliv. Detailhandelen reagerer med svigtende interesse i at drive butik i bymidten og investeringslysten i nyt udebliver. Over tid opstår der tomme lokaler og til sidst indskrænkninger af eller huller i strøgområdet."[7]

I de mindre byer, stationsbyerne, stiller discountbutikkerne krav, som normalt ikke kan opfyldes i bymidterne. Disse butikker arbejder med bygningskoncepter, som afviger fra bygadernes traditionelle kantbebyggelser, og de orienterer sig i langt hørere grad mod den kørende end mod den gående kunde. Analyserne af butikslokaliseringer på Fyn viser en klar tendens til, at dagligvarebutikker, der er opført fra 2008 til 2010, placerer sig ved de større indfaldsveje og i flere tilfælde i kanten af byen.[7]

Discountbutikkerne foretrækker i dag butiksstørrelser på omkring 1.000 m^2 mod 600 m^2 for nogle år siden. De større butikker med tilhørende P-pladser er vanskeligere at indpasse i bymidternes tætte struktur. Den trafikalt gode beliggenhed vægtes i dag højere end nærheden til livet i bymidterne. "Tendensen på Fyn er således, at de nye dagligvarebutikker ikke etableres i sammenhæng med detailhandelen i bymidterne."[7]

Denne fravælgelse af bymidterne kommer til udtryk både hos besøgende og investorer i bymidterne. I en attraktionsanalyse blandt besøgende i Hjørring bymidte scorer bymiljø meget lavt i forhold nærhed til boligen, vareudvalg og -priser[5], og i de prioriteringer, som COOP har for etablering af en discountbutik som Fakta, indgår bymiljøet da heller ikke, men i stedet driftsrelaterede faktorer som: lav husleje, optimalt dimensioneret butiksanlæg, gode tilkørselsforhold, parkeringspladser i terræn og tæt på indgang, gode vareleveringsforhold, grundstørrelse 4.000 m^2, butiksstørrelse 1.000 m^2, beliggenhed ud til en af de større veje i byen, opland: min. 3.000 indbyggere[6].

Efter kommunalreformen

Med kommunalreformen i 1970 fik mange stationsbyer status som centre for de nye storkommuner og dermed også en vækst i offentlig og privat service. 46 % af alle stationsbyer i yderområder fik denne status, mens kun 37 % af dem i vækstområder, hvor der typisk blev valgt større byer som kommunecentre. Næsten alle stationsbyer tabte deres kommunecenterstatus efter reformen i 2007, hvilket over de seneste år har medført en tilbagegang af arbejdspladser i den offentlige forvaltning i stationsbyerne. Alligevel har mange stationsbyer, især i yderområderne, stadig en vigtig betydning for deres opland, som kan ses i forsyningskvaliteten med dagligvarer og andre former for service. Denne lokale forsyning kan især være attraktiv for personer med ringe mobilitet, men er også vigtig for de mange stationsbyer, som søger at betone deres attraktion som boligbyer. Dagligvarebutikkerne er ligesom skolerne stærkt bundet til boligerne og derfor vigtige for bosætningskvaliteten i disse byer.

Detailhandelens påvirkning af bymønstret kan sammenfattes af to bevægelser: en koncentration af udvalgsvarehandelen i de største byer og en decentralisering af dagligvarehandelen med en konsolidering af byer ned til 1.000 indbyggere. I denne dobbeltbevægelse er det sandsynligt, at de mellemstore byer

bliver tabere, idet de står over for konsekvenserne af udvalgsvarehandelens koncentration og den nye trussel fra e-handelen. For stationsbyerne, særligt de tidligere kommunecentre, understøtter decentraliseringen af detailhandlen, at væsentlige træk i disse byers rolle som oplandscentre kan opretholdes. I samspillet mellem detailhandel og byernes indre struktur ser man, at bymidterne både i de store byer og i de små byer er under et betydeligt pres fra detailhandelen. Men særligt om de mindre byer gælder det paradoksale, at detailhandelen investerer i byerne men ikke i bymiljøerne. I stedet skabes nye handelsorienterede miljøer omkring de nye discountbutikker.

Noter

[1] CVR (2011) Det Centrale Virksomheds Register CVR-EOGS, www.cvr.dk.

[2] Jernbanedata: DTU 2012; Motorvej/Motortrafikvej: KMS/Top10dk 2011; Mobilt bredbånd: Telenor juli 2012

[3] Nyborg, P. (2013) *Butikskæderne, de store spillere i branchen,* Detailhandelsseminar, Dansk Byplanlaboratorium, 8. januar 2013.

[4] Kristoffersen, M. (2013). *God lokal forsyning eller stærkt regionalt udbud?* Detailhandelsseminar, Dansk Byplanlaboratorium, 8. januar 2013.

[5] Bransager, K. (2013) *Handelsbyernes konkurrencer og roller* , Detailhandelsseminar, Dansk Byplanlaboratorium, 8. januar 2013.

[6] Olsen, U. (2012) *Den gode lokalitet, hvor ligger den*? Detailhandelsseminar. Dansk Byplanlaboratorium, 25. oktober 2013.

[7] COWI (2011) *Detailhandel i byerne. Planlovens betydning for bymidterne*. København: Naturstyrelsen.

[8] Poulsen, J. (2013) *Den gode lokalitet, hvor ligger den*? Detailhandelsseminar. Dansk Byplanlaboratorium, 8. januar 2013.

STATIONSBYERNE OG BANEPLANER

Jan Jørgensen og Julien Grunfelder

De senere år har den kollektive transport fået øget politisk bevågenhed. Det kommer bl.a. til udtryk i *Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027*, som Trafikstyrelsen udsendte i februar 2013. I trafikplanen nævnes både muligheden for at etablere nye banestrækninger og optimere stationsstrukturen på eksisterende strækninger, enten ved at etablere nye eller nedlægge eksisterende stationer.

Status for stationsbyerne

Figur 1 viser de 250 stationsbyer. De sorte prikker markerer stationsbyer uden station, mens de farvede cirkler viser betjeningsniveau og passagertal i stationsbyer med station. Betjening og passagertal varierer meget, og passagertallet er markant højere på stationerne øst for Storebælt, primært som følge af pendlingen til København. Langt hovedparten af de nedlagte stationer forsvandt med nedlæggelsen af hele banestrækninger i perioden 1950-1980. I disse årtier overtog bilen hastigt en stigende del af transporten og fjernede passagergrundlaget for en stor del af de mindre banestrækninger.

Med indførelse af intercitytogene i fast timetrafik i 1974 blev en række stationer nedlagt af strukturelle grunde. Intercitytogene gav hurtigere og hyppigere forbindelser mellem de større byer. I 1979 blev timetrafikken udvidet til en række regionalbaner i Jylland og på Fyn. Her blev også en række stationer nedlagt, primært for at sikre sammenhæng i køreplanen og for at begrænse behovet for tog.

Der er aktuelt ingen planer om at genåbne mindre banestrækninger. De senere år er der dog gennemført indledende undersøgelser af en række mulige nye baner:

- **Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg:** Trafikstyrelsen har i 2011 gennemført en screening af en ny direkte bane mellem Aarhus og Silkeborg. Banen vil halvere rejsetiden mellem Aarhus og Silkeborg.
- **Banebetjening af Billund Lufthavn:** Trafikstyrelsen har i 2011-2012 gennemført en forundersøgelse af muligheden for banebetjening af Billund Lufthavn.
- **Banebetjening af Aalborg Lufthavn:** Banedanmark har screenet mulighederne for at banebetjene Aalborg Lufthavn, enten ved en

stikbane fra Aalborg eller ved en omlægning af banen Lindholm-Brønderslev, så alle banens tog betjener lufthavnen.

Der er endvidere planer om at etablere letbaner i og omkring de største byer. Længst fremme er København (Ring 3-korridoren Ishøj-Glostrup-Herlev-Lyngby), Aarhus (letbanestrækning med sammenbinding af Odderbanen og Grenåbanen) og Odense (hvor bl.a. det nye, kommende universitetshospital knyttes sammen med centrum).

Nye stationer

Siden 1979 er der oprettet og genåbnet en række stationer (se figur 2). De fleste af de nye stationer er enkeltstationer, oprettet på forskellige tidspunkter som følge af udbygning af nye byområder omkring en række provinsbyer (f.eks. Varde Nord, Spangsbjerg, Gjesing, Ribe Nørremark), herunder i sygehuse eller uddannelsesområder (f.eks. Birk Centerpark og sygehusene ved Vejle, Odense og Svendborg). Andre er genåbning af tidligere nedlagte stationer (f.eks. Hinnerup og Hedensted).

En række stationer er oprettet/genåbnet som følge af politiske beslutninger om mere sammenhængende nærbanekoncepter omkring Aarhus (hhv. omkring 1980 og 2003-04) og Aalborg (2002-03).

Det er altså især i og omkring de større byer, at der er etableret nye stationer i de seneste tre årtier.

I skrivende stund er der endvidere truffet beslutning om etablering af yderligere tre stationer; Langeskov, Gødstrup og Hillerød Syd:

- **Langeskov Station** (mellem Odense og Nyborg) blev nedlagt i 1974, men stationen planlægges nu genåbnet, dog på en lidt anden placering end den oprindelige.
- **Gødstrup Station** (vest for Herning) etableres i sammenhæng med det nye regionshospital.
- **Hillerød Syd Station** etableres i sammenhæng med det nye regionshospital i den sydlige del af Hillerød. Stationen får perroner både på S-banen og Frederiksværkbanen og bliver dermed en vigtig skiftestation i Nordsjælland.

I forbindelse med etablering af jernbanens landanlæg til Femern Bælt-forbindelsen, overvejes det, om der skal være en ny station på Lolland til erstatning for den nuværende station i Rødby Færge.

Optimering af stationsstrukturen

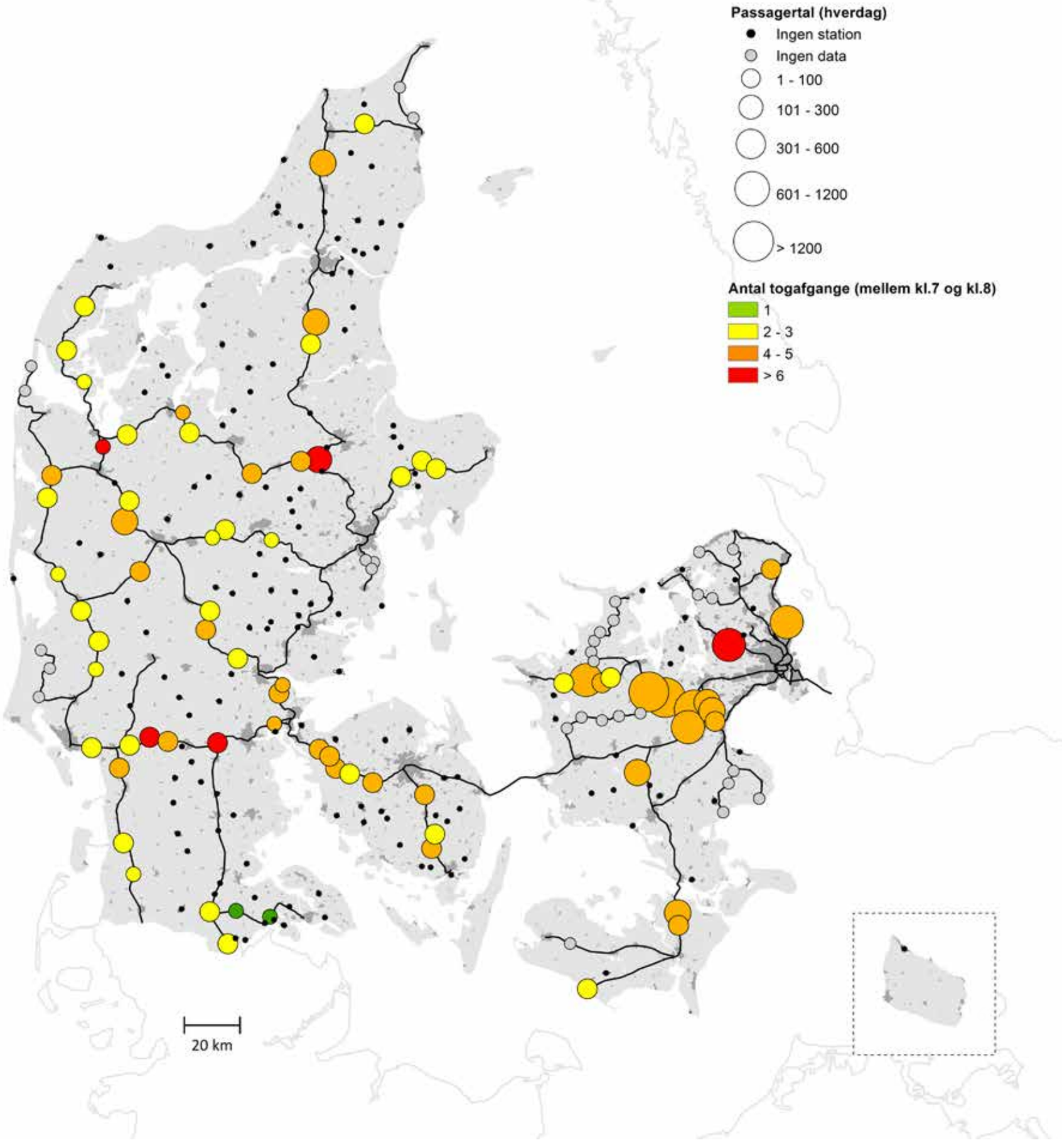
Ændringer i befolkningstal, bosætningsmønstre og rejsestrømme mv. betyder, at nye stationer kan blive aktuelle. Men også, at eksisterende stationer kan blive for små til at ligge på en given banestrækning. Trafikstyrelsen gennemfører i 2012-13 en analyse af mulighederne for at optimere stationsstrukturen på det statslige banenet. De enkelte stationer (både eksisterende og mulige nye stationer) behandles ikke enkeltvis, men analyseres i sammenhæng med den pågældende strækning og den mulige togbetjening.

Åbning af nye stationer medfører fordele for brugerne af de nye stationer i form af kortere rejsetid og bedre tilgængelighed til den kollektive trafik.

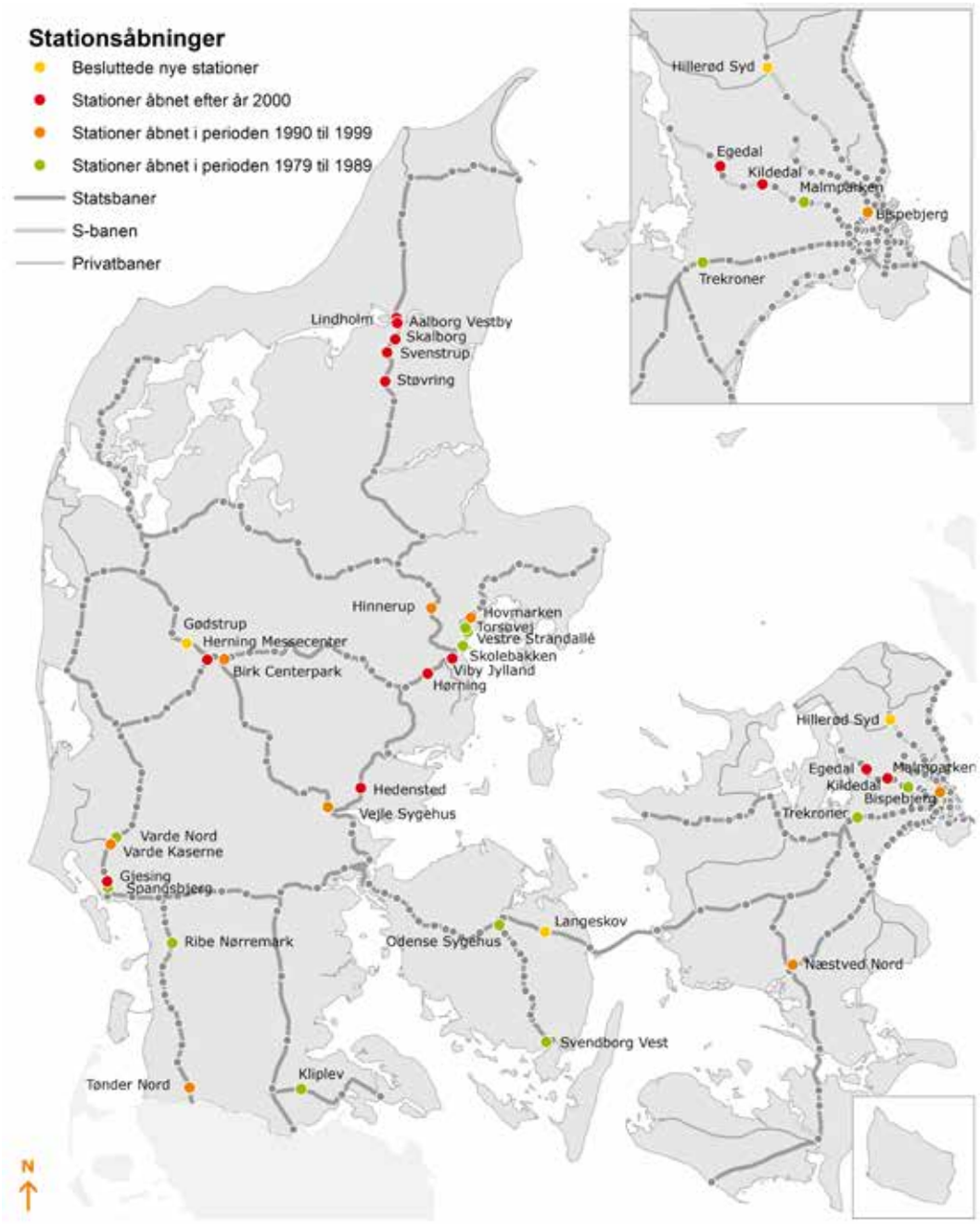
Men åbning af nye stationer har også en række ulemper. Både i form af direkte økonomiske omkostninger til stationsanlæg og længere køretid, kapacitetsmæssige konsekvenser på banestrækningen samt ikke mindst forlænget rejsetid for de togpassagerer, som ikke benytter den pågældende station.

Et ekstra stop med et regionaltog medfører ekstra rejsetid for gennemrejsende passager på 2-3 minutter. Umiddelbart virker 2-3 minutters ekstra rejsetid ikke af meget. Men når mange tusinde passagerer dagligt mister flere minutters rejsetid, summer det op til en anseelig ulempe for de gennemkørende passagerer. Og nogle passagerer vil helt holde op med at bruge toget, hvis rejsetiden bliver for lang. Denne problemstilling gælder naturligvis både nye og eksisterende mindre stationer.

Figur 1. Togbetjening og passagertal i stationsbyer. Kortet viser passagertal på hverdage og togintervaller i morgentrafikken på statsbanenettets stationer. For privatbanerne er angivet stationer, men ikke togbetjeningen. Med sorte prikker angives stationsbyer uden station.


Passagertal (hverdag)
Ingen station
Ingen data
1 - 100
101 - 300
301 - 600
601 - 1200
> 1200
Antal togafgange (mellem kl.7 og kl.8)
1
2 - 3
4 - 5
> 6
20 km

Uden for statsbanenettet – på privatbanerne – sker der flere steder ændringer i stations- og køreplanstrukturen. F.eks. kan nævnes Frederiksværkbanens nylige indførelse af hurtigtog mellem de største byer samt optimeringen af stationsstrukturen på banen mellem Slagelse og Tølløse, hvor Regionstog A/S i 2011 nedlagde to mindre stationer.



Figur 2. Oversigt over banenettet med angivelse af nyere og planlagte stationer. Det fremgår tydeligt, at åbning af stationer sker i tilknytning til det eksisterende banenet – og omkring de større byer. Her forventes en yderligere styrkelse af den kollektive trafik de kommende år ved anlæg af letbaner. Længst fremme er sådanne planer omkring København, Odense og Århus.

DEN NYE GEOGRAFI

Høgni Kalsø Hansen, Thomas Alexander Sick Nielsen og Lars Winther

Der er i dag et nyt, anderledes grundlag for byerne og deres udvikling, som er fremkommet gennem de seneste årtier. På den ene side har den økonomiske vækst hovedsageligt fundet sted i storbyregionerne, på den anden side er der samtidig en række processer, som gør, at storbyerne vokser ud over deres gamle, velkendte grænser. Dette skaber nye sammenhænge, og de bynære landskaber må i dag i højere grad end tidligere forstås i relation til et helt, sammenhængende byområde. De bynære miljøer er blevet inddraget i storbyregionerne bl.a. som følge af de stigende huspriser i storbyregionernes mere centrale dele.

Et nyt Danmarkskort

Danmarkskortet har således forandret sig gennem de sidste årtier, ikke blot administrativt som det afspejles i strukturreformen, men også funktionelt. København er i dag en funktionel sammenhængende storbyregion, som går på tværs af kendte administrative grænser. Det betyder, at handlinger et sted påvirker og medfører forandringer andre steder i storbyregionen gennem politiske, sociale og økonomiske relationer som eksempelvis bolig-arbejdsstedsrelationen, kulturforbruget eller virksomheders brug af underleverancer herunder serviceydelser. En tilsvarende udvikling kan ses i det østjyske bybånd, som strækker sig fra Randers i nord til Haderslev i syd. I disse to byregioner har beskæftigelsesvæksten været markant siden starten af 1990'erne og frem til den finansielle krise i 2008. En vækst langt over gennemsnittet af de øvrige større byer og resten af landet. Efter krisen er der intet, som umiddelbart tyder på, at denne udvikling med storbyerne som de økonomiske centre har ændret sig. Det er ikke kun beskæftigelsesvæksten, som har udviklet sig stærkt i storbyregionerne, også befolkningsudviklingen har i høj grad fundet sted her.

Befolkningsvækst og flytningerne

Figur 1 viser ved hjælp af flyttevektorer fraflytningen fra Nordjylland mod syd og fra Vestjylland mod øst. Danmark kan i denne sammenhæng ses som et integreret område, der især orienterer sig



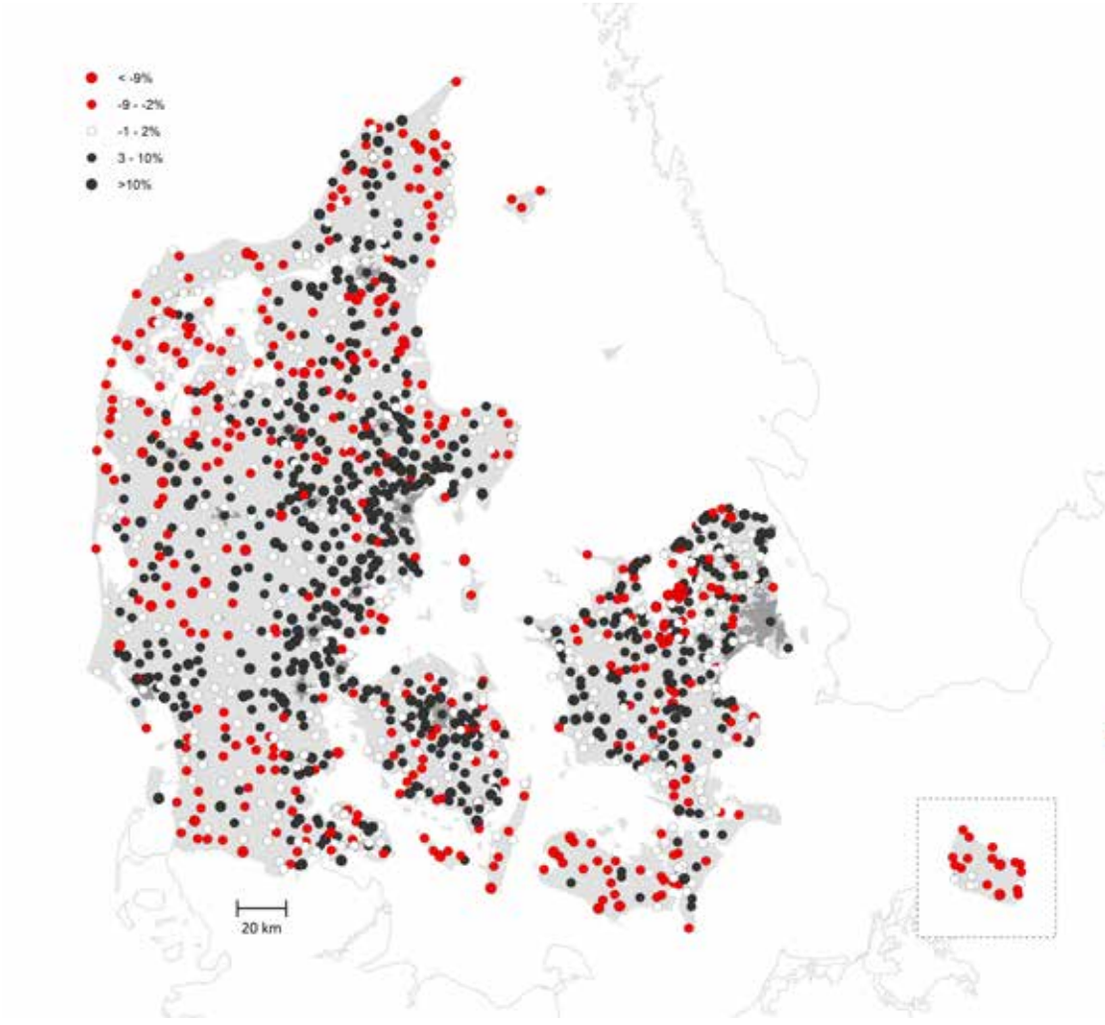
Figur 1. Befolknings bevægelser. Gennemsnitsretning og afstand fro alle flytninger i årene 2006-2011, opgjort for hver kommune.[1]

mod tyngdepunkter i Østjylland og omkring Hovedstadsregionen. Den bevægelse, som pilene angiver, hænger i høj grad sammen med landets geografi og lokaliseringen af de store bysamfund. Den er således heller ikke ny og akut, men har i store træk fundet sted i årtier – med mindre lokale variationer. Tydeligt i figur 1 er bevægelsen udad i den københavnske storbyregion, som netop understreger den dobbelte proces, hvor udviklingen på en gang samles i storbyregionerne, som samtidig breder sig ud i de omkringliggende regioner.

Figur 2 viser, at befolkningsvæksten i byer især har fundet sted i det østjyske område samt omkring Esbjerg og Odense. I disse områder fungerer byerne i høj grad som forstæder for store byers udbud af jobs og service. Omvendt er yderområder som Lolland, Bornholm, Nordvestjylland og den østlige del af Nordjylland præget af nedgang med få undtagelser. Sjælland fremviser et mere nuanceret mønster, formentligt på grund af mere eksplicitte begrænsninger for byudviklingen, men også på grund af lokale forskelle i prisniveau og aldersprofiler samt det forhold, at den københavnske storbyregion gennem en række årtier har spredt sig ud i de omkringliggende regioner.

Pendlingsregioner

En anden dimension af denne udvikling er de processer, som har skabt nye funktionelle regioner, især omkring storbyregionerne. Et godt eksempel på dette er pendlingsregionerne, som er blevet større og færre gennem de sidste årtier, som dokumenteret bl.a. i Landsplanredegørelserne fra 2006. En pendlingsregion er i denne sammenhæng defineret som en region, hvor hovedparten bor og arbejder inden for grænserne af regionen. Derved er regionen et udtryk for et sammenhængende arbejdsmarked. Fra 1992 til 2000 betød den øgede pendling, at antallet af pendlingsregioner i Danmark faldt fra 46 til 34 i takt med, at de blev større. I 2004 var der ifølge Landsplanredegørelsen 2006 kun 27 pendlingsregioner tilbage i Danmark. Baggrundsstudier i forbindelse med Landsplanredegørelse 2010 peger også på, at en række udvalgsvarer og



Figur 2. Befolkningsvækst fra 2006 til 2011 for alle danske byer med mindst 200 indbyggere.[2]

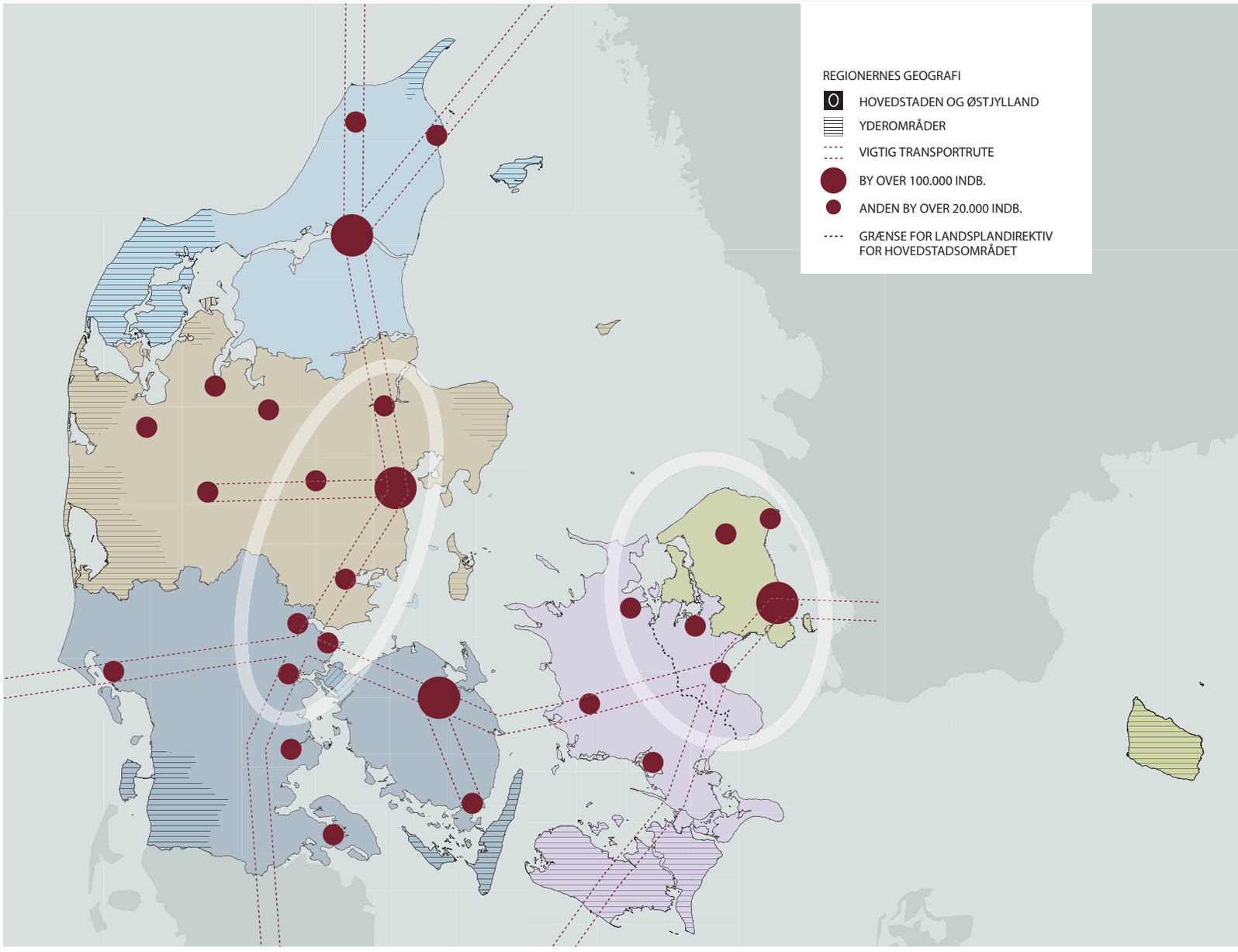
forlystelser opsøges over afstande, som ligger langt ud over den typiske pendlingsafstand eller pendlingsopland.

Det er bl.a. i rammen af denne udvikling, at stationsbyernes udvikling skal analyseres og forstås. Det har betydning for stationsbyernes udviklingsmuligheder, om de lokaliseret i eller i nærheden af storbyregionerne, og om de derved er en del af et større sammenhængende arbejdsmarked. Dette bliver bekræftet gennem vores casebyer. Som konsekvens af den stadige udvidelse af arbejdsmarkederne lagde Miljøministeriet med Landsplanredegørelsen i 2006 den hidtidige planlægning for et bymønster med adskilte oplande på hylden og introducerede i stedet begreberne om tre typer af regioner: De to vækstregioner omkring hovestaden og det østjyske bybånd, yderområder og mellemliggende områder med store og mellemstore byer, se figur 3 næste side.

Noter

[1] Kortet er baseret på Danmarks Statistiks (2013) opgørelser af flytninger mellem kommuner og inden for kommunerne. Flytteretningen/-vektoren for Bornholm peger mod hovedstadsregionen og pilen på kortet er tilpasset placeringen af Bornholm i billedet for at afspejle dette forhold.

[2] Kortet er baseret på Danmarks Statistiks (2012) opgørelser af befolkningstal i byer.



Figur 3. Det nye Danmarkskort. Landsplanredegørelsen 2006.

II

SEKS EKSEMPELBYER

SEKS FORTÆLLINGER OM STATIONSBYEN

Tom Nielsen og Thomas Juel Clemmensen

Eftertiden vil med Beklagelse se hen til denne Stilperiode, Stationstiden, som man maaske vil kalde den. Det er nemlig de smaa Stationsbyer ved de nyanlagte Jernbaner, hvorfra Rædslerne udgaar. Jo mindre man taler derom, jo bedre. Disse hæslige røde Flækker, hvis Stilbestræbelser gaar i Retning af "Spejlglasruder" og Zinkspir, Cement og Blik, breder sig over landskabet, i Stedet for de gamle straatækte, lave Bondebyer; og fra Stationsbyen breder daarlig Smag sig i enhver Retning, baade med Hensyn til Klæder og Fødevarer, mellem Befolkningen.

Naar denne Overgangstid en Gang er forvundet, og man vil virkelig blive nødt til simpelt hen at bryde de Stationsbyer ned en Gang, er der ingen Ting til Hinder for at skabe en ny landskabelig Skønhed ved en Forening af Landbrugets Milieu med dets nye industrielle Fremningsmidler. Kun bør Princippet ikke nødvendigvis være at føre Storbyens Stil ud paa Landet. Stationsbyens Synd er netop denne, med enhver forgiftet Imitation at skabe et Bypræg, hvor det ikke hører til; det bunder i Smaahandlendes næsegruse Liggen paa Maven for Byen og alt, hvad der er bymæssigt; kan de ifølge Sagens Natur ikke komme til Byen, saa skal Byen komme til dem. Jeg véd Eksempler paa Bestræbelser i den Retning, der leder Tanken hen baade paa Stilsvindelen i amerikanske Nybygder og paa Potemkins Kulissekunster. […] Byen for sig og Landet for sig!

Johannes V. Jensen, fra artiklen Landskab og Teknik, Tidsskriftet Kritisk Revy, 1928. Teksten er en oversættelse af en tysk artikel af Johannes V. Jensen fra 1913.

Forstået historisk er stationsbyerne et fænomen fra 1880-1930. Mange af dem udvikler sig dog stærkt også efter den periode, og befolkningsmæssigt er det kun en af de seks byer, som her er undersøgt, der ikke stadig er i vækst. Hvis man således skal forstå stationsbyerne ud over en meget streng historisk datering af fænomenet, kan man operere med tre grundlæggende stadier:

Grundlæggelsesfasen 1880-1920

Her grundlægges byerne og har deres guldalder. Det er i denne periode, at deres funktion som serviceby for landbrugsoplandet, deres rolle

som industribyer og deres grundlæggende identitet skabes. Fra hele landet tiltrækker byerne iværksættere, der ser nye muligheder i industrisamfundet, i de nye love, der gør det muligt at drive forretning uden for købstæderne, i teknologien og jernbanernes mulighed for at udveksle med hele landet og endnu fjernere egne. De bliver centre for den bearbejdning og det videresalg af landbrugets produkter, som følger med den tidlige industrialisering her.

Velfærdsbysfase 1950-1975

Efter anden verdenskrig sker der et skift, hvor landtransporten flyttes til lastbiler og personbiler, som gør det mere effektivt og fleksibelt at transportere ting og personer uden om jernbanerne. I denne periode bliver stationsbyerne udbygget med mange af de institutioner (skoler, børnehaver, plejehjem, rådhuse, forsyningsvirksomheder, idrætsanlæg), som knyttes til det, der kan beskrives som 'Velfærdsstatsprojektet', og som findes i alle danske byer. I denne periode vokser stationsbyernes befolkningstal som konsekvens af den anden industrialisering af landbruget. Mange flytter fra landet til stationsbyerne, og der vokser nye parcelhusområder op omkring de hovedgader, der nu er flankeret af butikker og mindre fremstillingsvirksomheder.

Tilpasningsfase fra ca. 1980

I denne fase mister byerne deres rolle som centre og identitet som autonome bysamfund og får roller i et regionaliseret og globaliseret bysystem og arbejdsmarked.

De seks case-byer, som behandles her, er alle eksempler på stationsbyer, der på forskellig vis illustrerer denne overordnede udvikling. Det interessante ved at studere den enkelte by – og ikke bare det generelle fænomen 'stationsbyen' – er, at der tegner sig et meget mere differentieret billede, også af den samlede udvikling.

De korte oversigter og byernes historiske udvikling har fokus på byernes fysisk-strukturelle udvikling. De baserer sig på interviews med lokalhistorisk kyndige og gennemgange af lokalhistorisk materiale fra de seks byers arkiver.

Kort med placering af de seks casebyer


Hurup
Langå
Kolind
Skævinge
Ørbæk
Holeby
20 km

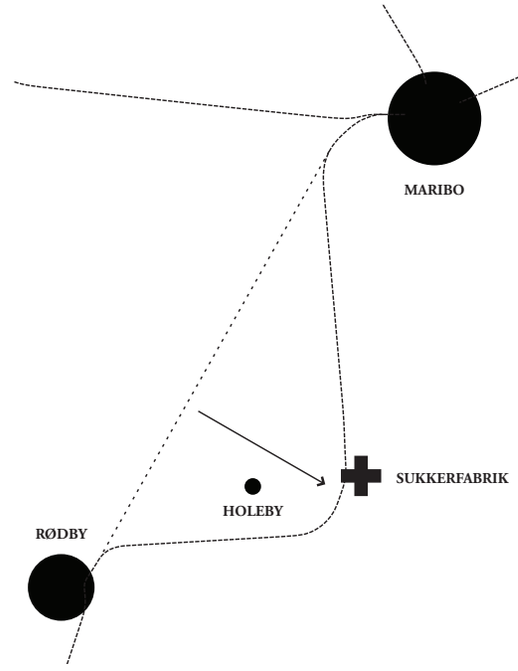
HOLEBY: DE STORE INDUSTRIERS BY

Det flade terræn og den gode landbrugsjord har betydet, at Lolland meget tidligt har været genstand for en gennemgribende kultivering. Her er ingen store skove, ingen voldsomme bakker eller andet, der kan give modstand til skiftende udnyttelser af den gode jord. Landskabet indbyder til omfattende interventioner og stordrift. Fra 1500-tallet begynder etableringen af de store godser, som betyder, at flere landsbyer nedlægges. Hermed grundlægges en tradition for store ideer, store enheder og en udvikling drevet af store ambitioner og enkeltpersoner.

Holebys historie er en del af denne historie, idet det er fra et af de meget store landbrug, Nøbbøllegaard, at Brdr. Frederiksen igangsætter den lollandske sukkerrevolution. De beslutter ikke blot at begynde sukkerroedyrkningen, de bygger også en stor sukkerfabrik i 1872-74 og formår at påvirke baneføringen af strækningen Maribo-Rødby, så den slår en bue omkring deres jord og nye sukkerfabrik. Det bliver starten på Holeby (se fig. 1-2). Det er bemærkelsesværdigt, at banen ingen byer betjener på vejen, men udelukkende kobler fabrikken på jernbanesystemet. Stationen kommer til at ligge på en mark uden for landsbyen Holeby, og hurtigt opstår en mindre stationsby omkring den. Jernbanen generer efterhånden meget perontrafik, men allerede fra 1930´erne begynder passagertallet at falde pga. bilernes indtog, og i 1963, da 'fugleflugtslinien' fra København til Rødby åbner, ophører persontrafikken helt. Frem til 1980´erne bruges banen igen kun til gods for derefter at blive helt nedlagt.

Sukkerfabrikken og sukkerroeproduktionen på Lolland er primært inspireret fra Tyskland, hvor sukkerroeproduktion i 1800-tallet er begyndt at vinde frem. Med fabrikken opbygges et helt lille industrisamfund med arbejderboliger i 'Havebyen', med skole, mejeri og kaffefabrik m.m. Sukkerfabrikken bliver den ene af de to centrale elementer, der skaber stationsbyen Holeby. Sukkerfabrikken går fallit allerede i 1877 og overtages af De Danske Sukkerfabrikker, som driver fabrikken frem til 1960, hvorefter den overgår til papirproduktion. I 1993 stopper papirproduktionen, og bygningerne står herefter ubenyttet hen i en lang årrække.

Men vigtigst for Holeby er, at sukkerfabrikkens konkurs i 1877 bliver anledningen til, at en af de ansatte, smeden Hans Christoffersen, starter sin egen virksomhed. Fra at lave redskaber til sukkerproduktionen udvikler denne virksomhed sig i løbet af et par årtier til B&W Dieselmotorfabrikken, over for stationen (se fig. 4). En gigant i både Holeby og på Lolland, der langt overgår sukkerfabrikken både i økonomisk og symbolsk betydning. I 1982 beskæftiger fabrikken 664 personer. I 2004 flyttes store dele af produktionen, hvorefter der kun findes en mindre specialafdeling, der i dag beskæftiger ca. 200 personer.

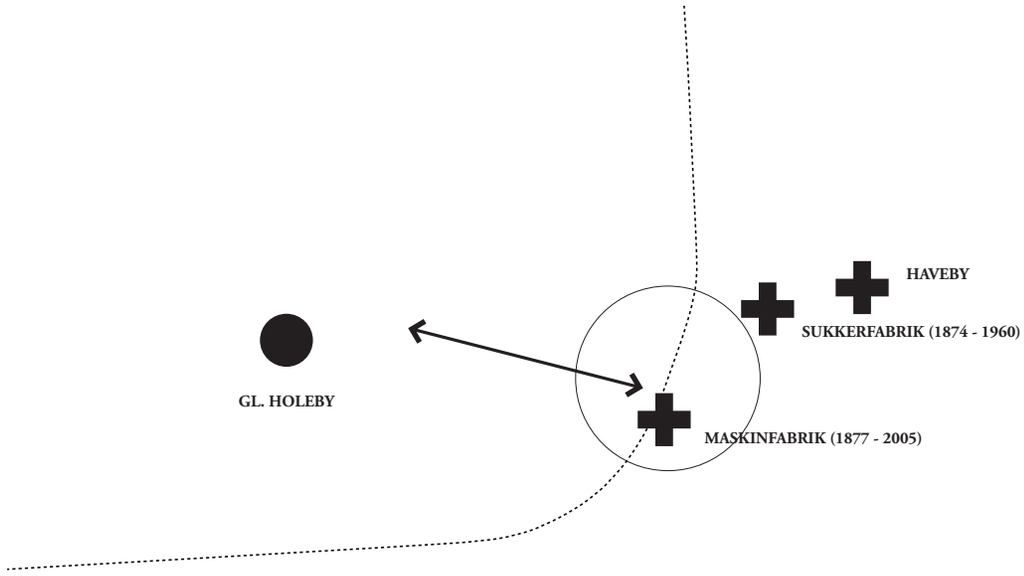


Figur 1. Banen kobles på sukkerfabrikken.



Figur 2. Højgaard Sukkerfabrik 1959

Sukkerfabrikken og Dieselmotorfabrikken er de to store industrier, der bliver grundlaget for udviklingen af stationsbyen Holeby og som dominerer hele dens historie (se fig. 3). Der bygges arbejderboliger omkring fa-



Figur 3. Stationsbyen vokser med udgangspunkt i stationen og maskinfabrikken i retning mod Gl. Holeby.



Fig. 4 Maskinfabrikken



Fig. 5 Den gamle og den nye Holeby

brikkerne, ligesom der bygges arbejderboliger til jernbanearbejderne, samt et gæstgiveri over for stationen, mølle og siden foderstofforretning. Stationsbyen kommer således til at være en understøttende struktur for industrien. Samtidig fungerer Holeby på lige fod med andre stationsbyer som serviceby for oplandet.

Byens struktur udgøres af tre hovedelementer, der vokser sammen. Oprindeligt er der landsbyen Holeby, så kommer sukkerfabrikken, dens tilknyttede Haveby, og derefter stationen med kro, boligbebyggelser og maskinfabrikken. Disse hovedelementer ligger oprindeligt med klar afstand imellem sig; men efterhånden som bebyggelsen omkring stationen vokser, forbindes de med lav spredt bebyggelse. Mange af husene bygges i 1910´erne, der er den første store vækstperiode for byen. I 1960´erne og 70´erne udbygges byen med nye parcelhuskvarterer, der udstykkes på 'bagsiden' af den smalle bebyggelse langs vejen, der forbinder stationen med det, der nu kaldes Gl. Holeby (se fig. 5).

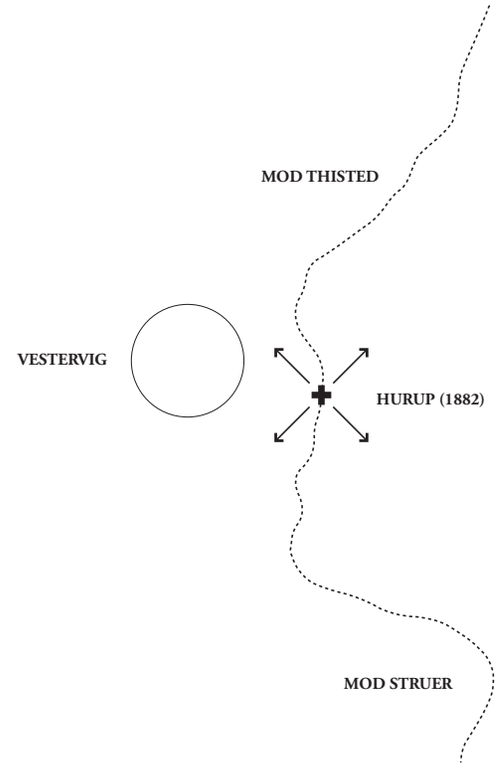
Holeby er bygget med industrien. Banen og byen kom, fordi industrien skulle bruge den, ikke omvendt; og Holeby er stadig en industriby. De to store industrier er nu afløst af en form for klynge af virksomheder, som for de flestes vedkommende er spin-offs fra de originale. Maskinfabrikken huser i dag seks forskellige virksomheder og fungerer som erhvervspark. Men mest markant er industrien omkring frøforædling, der er opstået i forlængelse af sukkerproduktionen. De Danske Sukkerfabrikker etablerede i 1935 Maribo Forsøgsstation på Sofiehøj. Efter at sukkerfabrikken ophørte i 1960 og overgik til at være papirfabrik, fortsatte denne forædlingsvirksomhed. Den er et spin-off af den oprindelige industrialisering, der igen har kastet flere frøforædlingsfirmaer af sig. Men de er ikke knyttet direkte til bystrukturen og er placeret som fritliggende enheder i landskabet.

HURUP: BOOMTOWN PÅ HEDEN

Hurup opstår på bekostning af Vestervig, der indtil omkring 1880 fungerer som hovedby i Sydthy med tinghus, advokat, politi, stor kirke og kloster osv. Stik mod forventningerne i Vestervig foreslår jernbaneingeniørerne en kortere, mindre besværlig og billigere linjeføring fra Struer til Thisted, der betyder, at den nye jernbane ikke kommer til byen. I stedet laves en station på heden ca. 6 km øst fra Vestervig (se fig. 1). De fremtrædende borgere i Vestervig gør indsigelser med planerne, men Amtsrådet, som har en stemme i sagen, er udelukkende besat af folk fra Thisted og omegn, og det er i Thisteds interesse at få banen så hurtigt og billigt dertil som muligt. Vestervig har på det tidpunkt kun 864 indbyggere færre end Thisted og flere indbyggere og større betydning end mange købstæder med jernbane.

Efter stationen og jernbaneforbindelsen åbner i 1882 oplever Hurup en meget kraftig vækst. Allerede inden banen åbner, er de første håbefulde pionerer – primært håndværkere – flyttet til det vejkryds, som er den egentlige anledning til placeringen af stationen på heden. Der var således ti huse i Hurup til at modtage det første tog i 1882; men byens indbyggertal vokser hurtigt (se fig. 2). Fra 1882 til 1901 vokser indbyggertallet fra 560 til 1084. Til sammenligning falder indbyggertallet i Vestervig i samme periode fra 2371 til 2209. Allerede året efter indvielsen af stationen beordres de to årlige markeder i Vestervig sogn flyttet til Hurup, og i 1894 overtager Hurup også funktionen som valgsted i forbindelse med landstingsvalgene fra Vestervig. Hurup vokser meget hurtigt og bliver med tiden det nye servicecenter for hele oplandet med læger, posthus, apotek, vandværk, bank og realskole samt diverse butikker og håndværkere.

Det, at byen opstår i tilpas afstand til konkurrerende bysamfund, får stor betydning for byens udvikling. I begyndelsen er det med til at give plads til de mange initiativrige



Figur 1. Hurup opstår på bekostning af Vestervig.



Figur 2. Bredgade ca. 1890



Figur 3. Bredgade1962

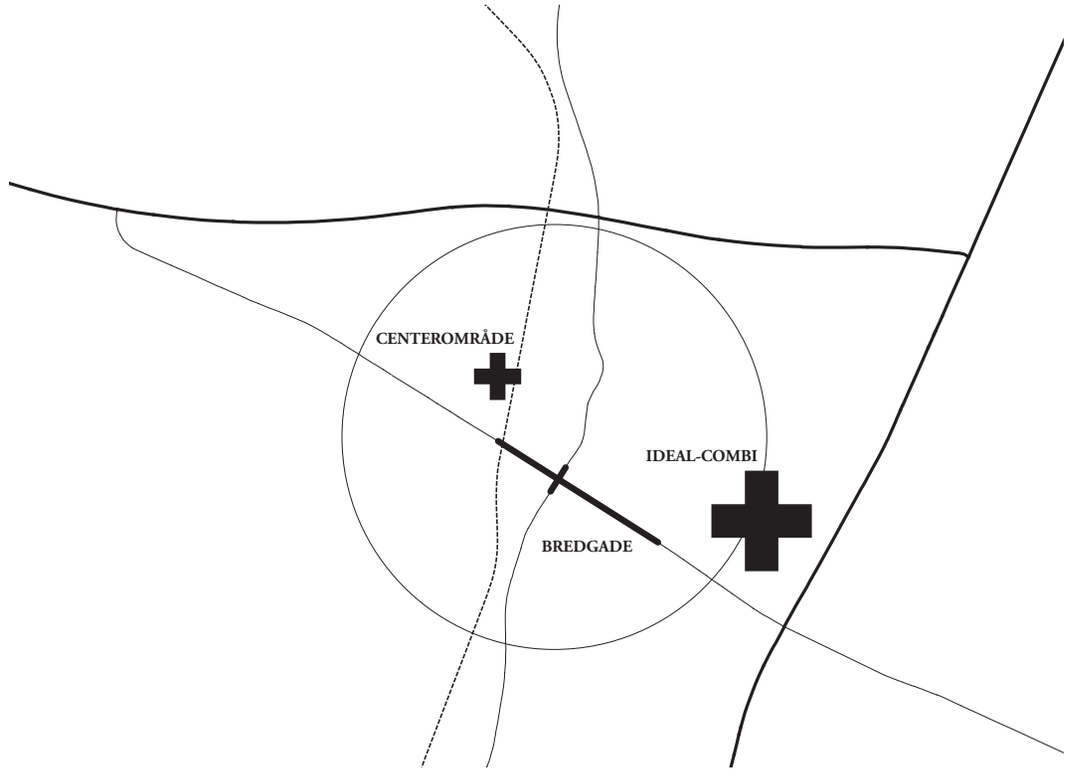


Figur 4. Gågaden (Bredgade) 1992

mennesker, der rejser til fra et stort opland. Siden betyder det, at Hurup som 'midtvejsby' mellem købstæderne Thisted og Struer, der ligger henholdsvis 31 og 37 km fra byen, har kunnet fastholde sin status som centerby frem til i dag, hvor den nu udfordres af en voksende mobilitet og længere pendlingsafstande (se fig. 5).

Foruden et driftigt handelsliv udvikler Hurup sig til også at være en mindre industriby. Allerede i 1930´erne er der svineslagteri, madrasfabrik, skotøjsfabrik og en anseelig vindmølleproduktion i byen. Men det er med en målrettet erhvervspolitik, der bl.a. indebærer meget billige kommunale industrigrunde, at man i 1960´erne sætter skub i Hurup som industriby. Med denne industrialisering følger også et betydeligt byggeri af nye boliger, primært parcelhuse. Samtidig sker der et generationsskifte i byens detailhandel med nye driftige mennesker, der er medvirkende til, at handelsgaden moderniseres og gøres endnu mere konkurrencedygtig i et regionalt perspektiv (se fig. 3-4).

I dag er Hurup fortsat centerby i Sydthy og både forretningsliv og industrien trives (se fig. 6-7). Befolkningsantallet har ligget rimeligt stabilt omkring 3.000 det seneste årti, uafhængigt af det stigende antal arbejdspladser i byen. Stigningen i antallet af arbejdspladser kan tilskrives byens dominerende virksomhed, vinduesfabrikken IdealCombi, der begyndte i 1973, og i dag har 100.000 m^2 produktion under tag i byen og ca. 400 ansatte.



Figur 5. Hurup som både centerby og 'midtvejsby' mellem Struer og Thisted.



Figur 6. Hotel og wellness



Figur 7. IdealCombi

KOLIND: FRA MARKED TIL SUPERMARKED

Grundlaget for udviklingen af Kolind Stationsby skal findes i de store landskendte markeder ved Mårup Vad, der ligger nogle kilometer sydøst for byen. Her, ved et vad over Mårup Å, hvor landevejen mellem Aarhus og Grenå krydser hovevejen fra Norddjurs og sydover, holdes årligt otte store markeder, der understøttes af en meget stor kro og andre funktioner. Da jernbanen mellem Aarhus og Grenå anlægges, og Kolind Station åbner i 1876, er det disse markeder, der sætter gang i udviklingen og skaber grundlaget for en ny by (se fig. 1). Det viser sig meget hurtigt fordelagtigt at holde markederne ved stationen, og allerede to år efter stationens indvielse flyttes fire af otte markeder til Kolind Station. Seks år efter er det helt slut med markeder i Mårup. De flyttes alle til Kolind, der i øvrigt udvider, så der i 1918 findes tolv markeder.

Det nye Kolind udvikles med tiden til en handels- og markedsby, der som alle de andre stationsbyer kommer til at servicere landbruget og landbobefolkningen i de omkringliggende landområder og landsbyer (se fig. 2). Kolind har et stort opland, der skaber et godt grundlag for handelen. Markederne er i begyndelsen det centrale element, men meget hurtigt bliver Bredgade, der forbinder stationen med landsbyen Gl. Kolind, udbygget som handelsgade (se fig. 3). I 1888 opfører den tidligere ejer af Mårupvad Kro, der flytter med markederne til Kolind, Drasbeks

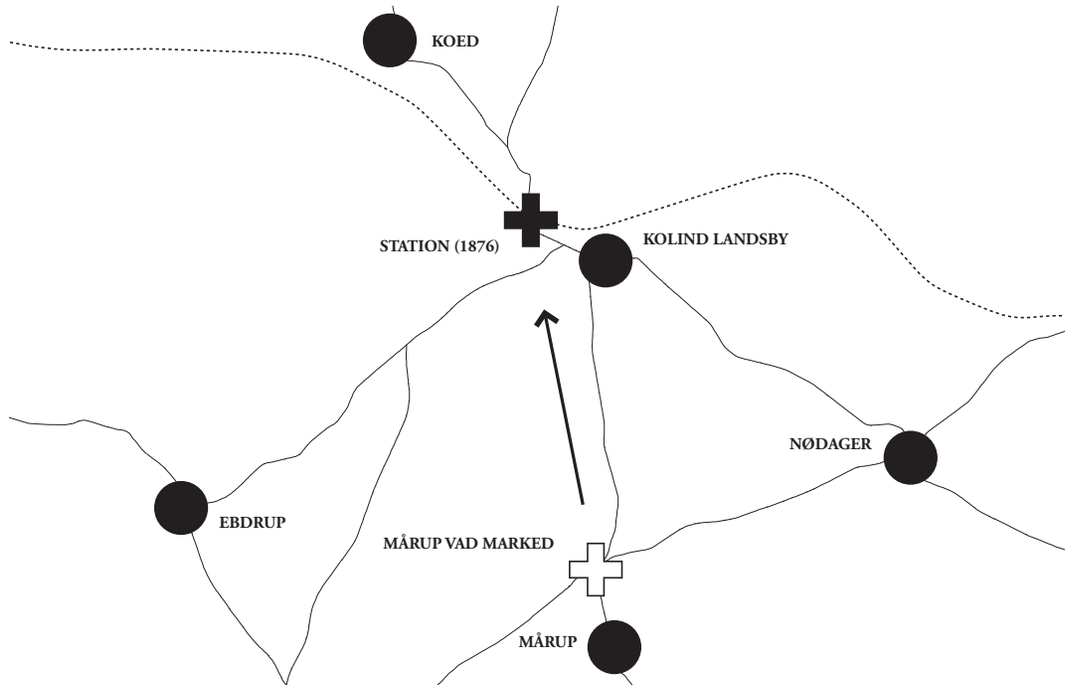


Fig. 1 Mårup Vad Marked flytter gradvist til Kolind



Fig. 2 Kolind Marked 1936



Fig. 3 Bredgade ca. 1950

Hotel som den første civile bygning ved stationen. Herefter udvikler Kolind sig hurtigt, og perioden frem til 1900 kan betegnes som en Klondyke-periode. Byen tiltrækker håndværkere og iværksættere, og der bygges huse med butikker i underetagerne, boliger i overetagen og værksteder bagved. Byen får en afdeling af Magasin du Nord, og Bredgade udvikles løbende og fastholder sin rolle som levende butiksgade helt frem til 1980´erne,

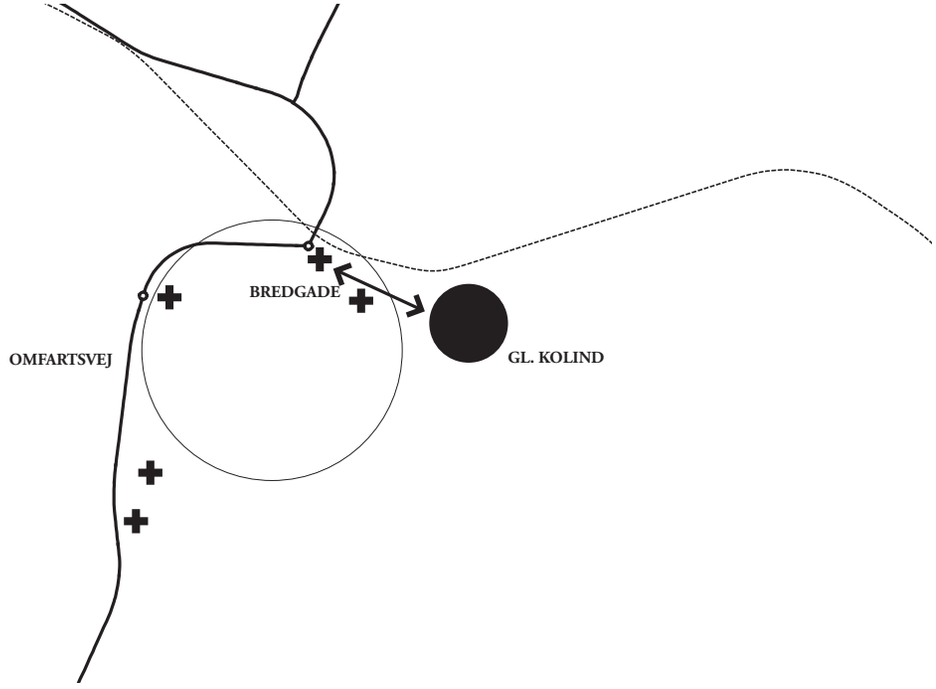


Fig. 3 Kolind Stationsby vokser op omkring Bredgade, siden flytter udvikling mod omfartsvejen.



Fig. 4 Bredgade 1983



Fig. 5 Omfartsvejen 2012

hvor de første tegn på konkurrence fra andre handelscentre begynder at vise sig.

I 1928 brolægges Bredgade, i 1964 asfalteres den for at tilpasse sig personbilen, der nu er ved at blive allemandseje og det foretrukne transportmiddelfor butikkernes kunder til (se fig. 5). Meget symbolsk brolægges Bredgade igen i 2012 med henblik på at gøre gaden mere attraktiv for de forbrugere, der nu alligevel sidder i bilen for at komme til og fra arbejde, og som fristes til at ordne indkøb tættere på deres arbejdsplads, som for manges vedkommende ikke længere ligger i Kolind. De biler, der blev budt velkommen med den sorte løber i 1960´erne, kører nu gerne længere væk for at handle i større og billigere butikker. Så nu skal der signaleres oplevelsesshopping i et mere roligt fodgængertempo. Allerede i 1980´erne begynder konkurrencen fra butikkerne i de større byer (Randers, Grenå, Aarhus) at melde sig, og i 1987 bygges Kolind Midtpunkt, som er et mindre bycenter i tilknytning til den eksisterende butiksgade. En lokal erhvervsmand er en af initiativtagerne, og han ønsker at fastholde Kolind som handelscenter. Allerede fra 1989 overtager han en af butikkerne i komplekset, og i dag står han bag flere butikker.

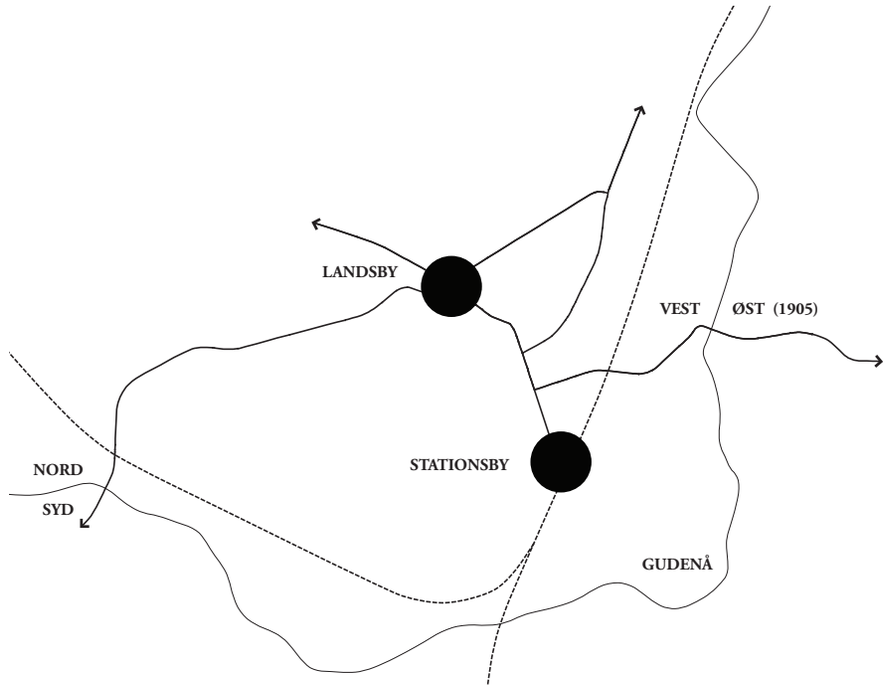
I dag er omfartsvejen blevet den nye hovedgade. Det er mod denne, at de vigtigste virksomheder orienterer sig, og det er her, at discountkæderne ønske at lokalisere sig (se fig. 4). Hvor Bredgade forbandt stationen med landsbyen og blev ryggrad i Kolind, er omfartsvejen nu det nye strukturelle element, der forbinder Kolind med den omkringliggende region, hvor folk arbejder og handler. Omfartsvejen er Kolinds nye ansigt (se fig. 6).

LANGÅ: TRAFIKKNUDEPUNKT

Langå Station etableres på et sted, hvor to dalstrækninger mødes, og hvor der er mulighed for udveksling mellem den nord-syd kørende og øst-vest kørende jernbanetrafik. Det er altså dybest set topografien, der bestemmer, at der her opstår en by i 1862. Stationen blev anlagt nede i bunden af Gudenådalen et pænt stykke fra landsbyen Langå, der lå højere på den anden side af en bakke ved krydset mellem et nord-sydgående og en øst-vestgående vej, der har forbundet et vad over åen med vejen mod vest (se fig. 1).

Langå Station udvikles med jernbanens udbygning til et decideret trafikknudepunkt for hele tre linjer; Aarhus-Randers, senere Aalborg, Langå-Esbjerg, og Langå-Struer (se fig. 2). Knudepunktet definerer byen og gør den til et attraktivt lokaliseringssted for industrien og de handelsrejsende. Den første virksomhed i byen etableres af en engelsk jernbaneingeniør, der har været med til at konstruere den nord-sydgående jernbane i 1862. Han bliver i byen og starter en haglfabrik. Richard Nissens fabrikker flytter siden til pga. den gode infrastrukturelle betjening. Det er en stor virksomhed, som bliver den længst overlevende af de tidlige industrier og først lukker i 1990.

Omkring stationen opstår hurtigt en lille stationsby med boliger til de mange ansatte, der skal til for at drive stationen. Landsbyen og stationsbyen udvikler sig som to forskel-



Figur 1.

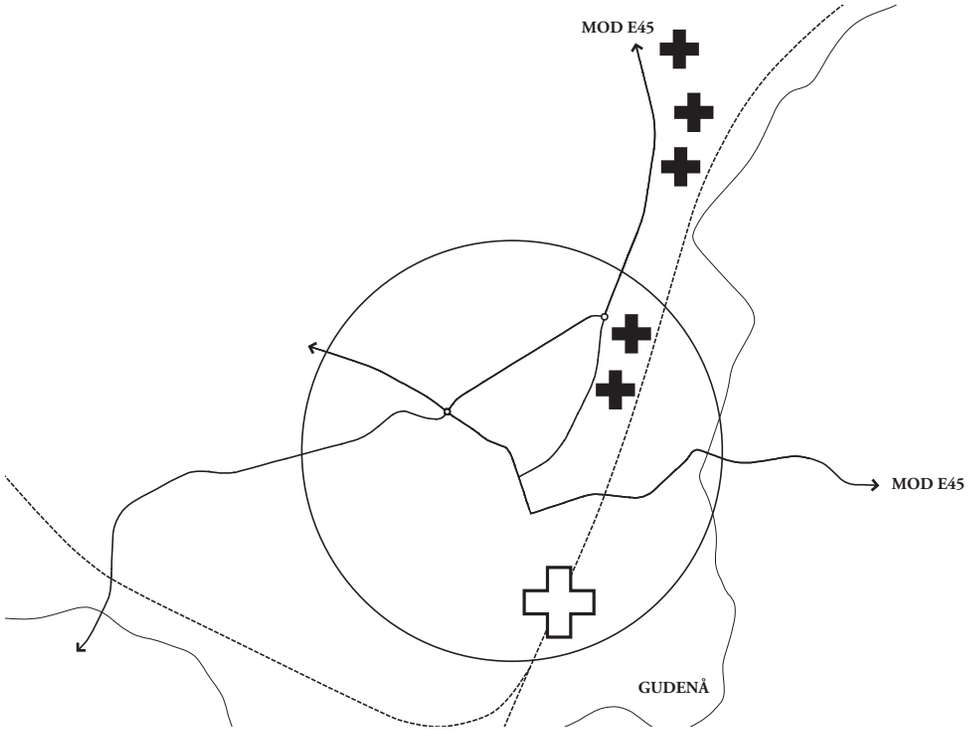


Figur 2. Langaa Station 1912



Figur 3. Amtmand Hoppes Bro 1905

lige byer med to meget forskellige kulturer, der eksisterer side om side, arbejderkulturen og bondekulturen. I starten vil de landmænd, der ejer jorden, kun udstykke på den 'våde' side af banen, men snart opdager de de økonomiske muligheder ved udstykning. Den direkte forbindelsesvej mellem landsbyen og station er også bøndernes vej ned til engene ved åen, og den fastholdes som kreaturvej. Derfor opføres de første industri-



Figur 4.



Figur 5. Remisen 2007



Figur 6. Erhvervsområdet udvikles mod nord

virksomheder opføres langs med banen på Vinkelvej.

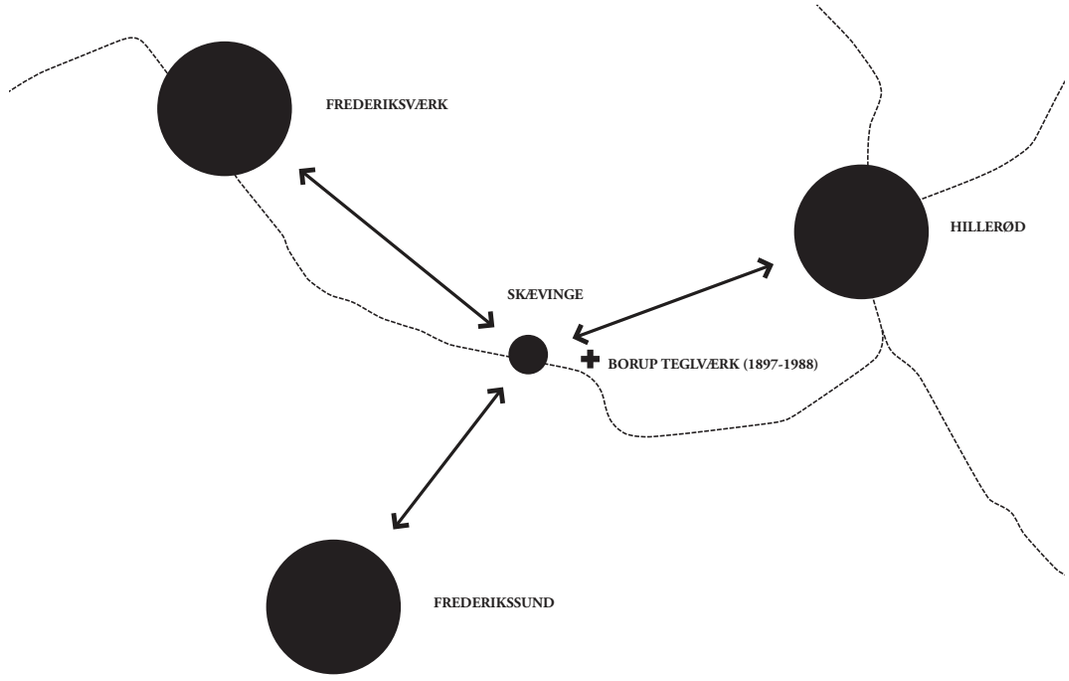
Vigtigt for Langås funktion som serviceby for det nærmeste opland er, at der i 1905 bygges en vejbro (Danmarks første jernbetonbro) over Gudenåen ved den gamle vad (se fig. 3). Hermed fordobles byens nære opland, og det styrker grundlaget for servicevirksomheder og butikker, der med tiden etablerer sig omkring den gamle kreaturvej, der nu bliver til Bredgade.

Med plastikkens opfindelse, der tager livet af nogle af de største industrier, som har produceret industriprodukter i træ, og lastbilernes indtog som den mest effektive måde at transportere gods på, overgår Langå til en ny epoke. Rollen som industriby udfases. Sognerådet, hvor industrialisterne dominerer, har sørget for at holde andre typer af konkurrerende erhverv f.eks. uddannelsesinstitutioner fra byen. Det betyder, at der rent arbejdspladsmæssigt ikke er så meget til at erstatte industrien med. Byen opretholder dog sin centerstatus med stor kommuneskole, kommunekontor, banker og forskellige servicevirksomheder, men overgår langsomt til at være bosætningsby. Med stadigt stigende mobilitet hos befolkningen kommer byens rolle som serviceby med eget opland imidlertid også under pres. Allerede fra 1980´erne begynder butikslivet i Bredgade at sygne hen, og der sker en række omstruktureringer.

Med åbningen af Motorvej E45 i 1994 bliver Langås betydning som trafikknudepunkt reduceret væsentligt med henholdsvis 22 km (afkørsel 44) og 16 km (afkørsel 42) til de nærmeste motorvejsafkørsler, som bliver de nye centrale infrastrukturelle knudepunkter i Østjylland. Byens station er stadig knudepunkt for togtrafikken, men togtrafikkens andel af den pendling, der gør det muligt at bo i Langå og arbejde i de nærliggende større byer, er til at overse (se fig. 4-6).

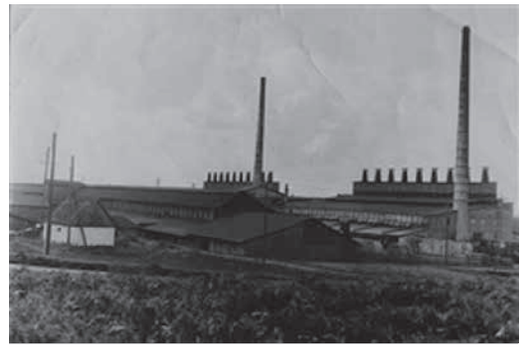
SKÆVINGE: BOSÆTNINGSBYEN

Skævinges udgangspunkt er en landsby fra 1200-tallet, der indtil den bliver stationsby i 1897 med åbningen af jernbanen fra Hillerød til Frederiksværk, lever en anonym tilværelse. Jernbanen er en såkaldt oplandsbane, hvis forløb placeres for bedst at kunne betjene den lokale industri. I første omgang gælder det primært teglværket i Borup, der udvikledes samtidig med jernbanen (se fig. 2). Teglværket går fra at være et bierhverv på en gård til at være egnens største industri og den væsentligste kunde på jernbanen. I perioden 1900-1950 arbejder der ca. 130 mennesker på teglværket, som er i drift fra omkring 1897 frem til 1988. Skævinge udvikler sig som boligby for arbejdere ved teglværket, og mange af byens nye indbyggere finder arbejde der.



Figur 1. Skævinge som bosætningsby mellem Frederiksværk, Frederikssund og Hillerød

På lige fod med andre stationsbyer får Skævinge også rollen som serviceby for et mindre opland af landsbyer og gårde. Stationen placeres tæt på landsbyen, der meget hurtigt begynder transformationen til stationsby. Kroen åbner umiddelbart efter etableringen af stationen, og der kommer en del håndværkere og en brugsforening. Men lige fra starten er Skævinge primært en bosætningsby.

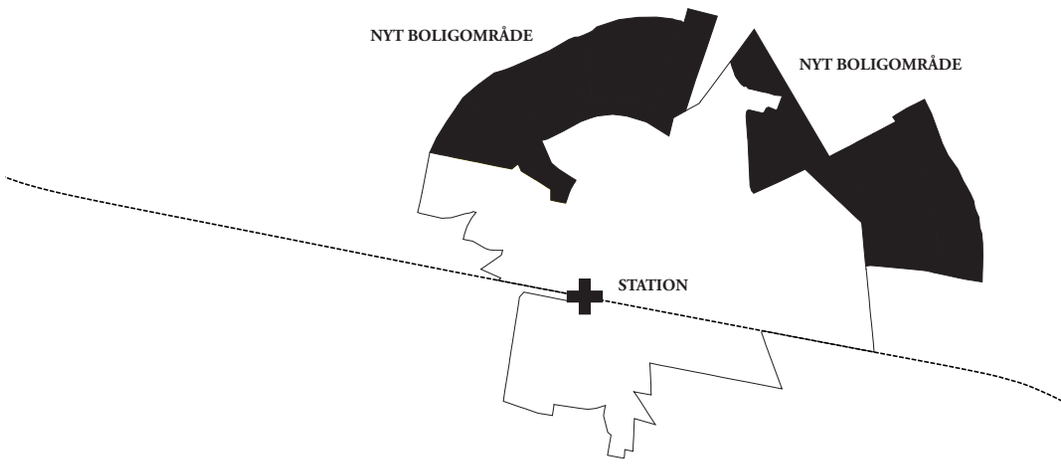


Figur 2. Borup Teglværk 1930



Figur 3. Skævinge Station 1966

Foruden teglværket i Borup kommer andre større arbejdspladser til i byerne Frederiksværk, Frederikssund og Hillerød, der alle ligger inden for en 15 km radius, så Skævinge har aldrig været afhængig af selv at have mange arbejdspladser. Den er en pendler- og bosætningsby (se fig. 1). Arbejde er altid noget man har rejst til, Teglværket i Borup, Stålvalseværket i Frederiksværk og virksomhederne i Hillerød og i Københavnsområdet. Der er dog lokale industriarbejdspladser i byen; fra 1950 starter Hørskætteriet i Skævinge, en virksomhed med 60 ansatte. Denne virksomhed overtages senere af plasticfirmaet Everlite, der med Teglværkets lukning i 1988 bliver den største industri i lokalområdet.



Figur 4. Skævinge udvides forsat med nye boligområder (udlæg Kommuneplan 2009)



Figur 5. Tæt-lav bebyggelse fra 1990 på Baunehøjen



Figur 6. Rækkehus fra 2008 på Bombakken

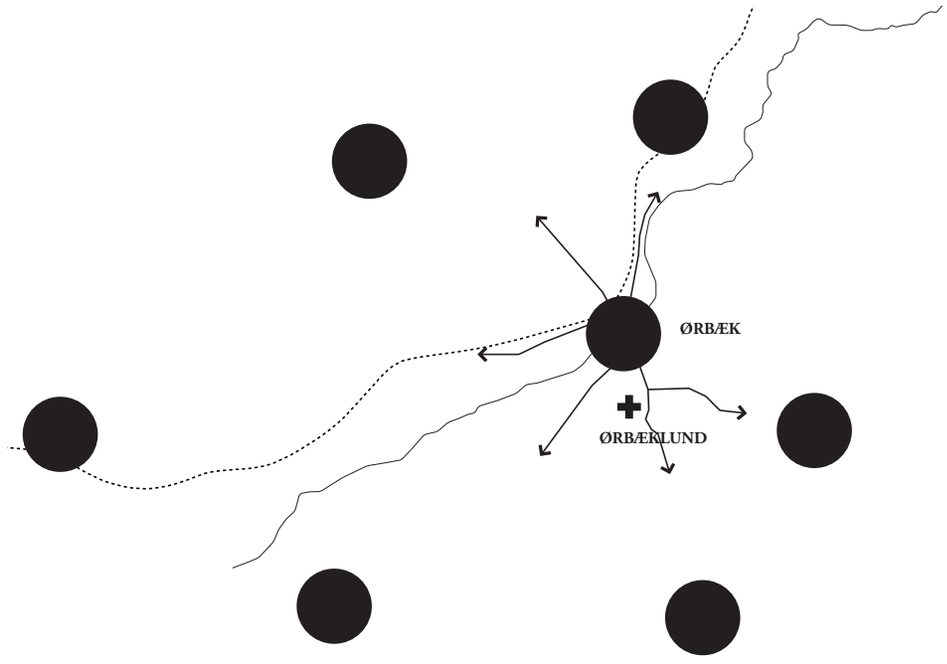
Da landbruget falder væk som dominerende erhverv i 1960´erne begynder Skævinges rolle som serviceby at blive udfaset. Som konsekvens ses dels en reduktion af antallet af butikker og serviceerhverv, dels en øget befolkningstilvækst, idet mange flytter til fra landområderne. Overgangen fra landbrugssamfund til industrisamfund og siden servicesamfund skaber ikke dramatiske omvæltninger for Skævinge. Det samme gør sig gældende i forhold til overgangen fra skinnebåren til vejbåren transport (se fig. 3). Med bilens ankomst bliver arbejdspladsoplandet, der kan nås bekvemt på en dag, bare endnu større, hvilket styrker byens rolle som bosætningsby.

Og det er også som boligby, den profilerer sig. Allerede fra 1980´erne satser den på ældrepolitikken med gode ældreboliger. Men ellers er der sket en gradvis udbygning af boligområderne. Med store udstykninger i 1960´erne og 1970´erne fordobles byens areal. I det seneste årti er der igen sket en kraftig udbygning. De sker som klassisk byudvidelse i en bue nord for den eksisterende bebyggelse. Der er boliger fra alle tider (se fig. 4-6).

ØRBÆK: BYEN MED DE GODE VEJ-FORBINDELSER

Ørbæk var som udgangspunkt en mindre landsby i tæt tilknytning til godset Ørbæklunde, placeret hvor fem landeveje mødes (Nyborgvej, Svendborgvej, Fåborgvej, Assensvej og Odensevej) ved et oprindeligt vad over Ørbæk. Byen er således gunstigt placeret ved et trafikalt knudepunkt (se fig. 1). Da jernbanen mellem Nyborg og Fåborg etableres i 1897, og Ørbæk får sin station, er byen allerede godt i gang med at udvikle sig til serviceby med brugsforening, mejeri, smedje, posthus, telegraf og telefoncentral og kro lidt uden for byen. Denne centrale placering og de passende afstande til konkurrerende bycentre, købstaden Nyborg (12 km) og den større serviceby og jernbaneknudepunkt Ringe (14 km) danner basis for, at Ørbæk udvikler sig som servicecenter med butikker og håndværkere, der betjener landbruget og de omkringliggende landsbyer. Andelsmejeriet bliver bygget i 1881 og er det første skridt i denne udvikling (se fig. 2). Det bliver bygget ved åen på et lavtliggende vådområde tæt på Ørbækkilden, der leverede det vand, der skulle bruges. Næsten samtidig etablerer Ørbækgård en mostfabrik, og i 1906 åbner Ørbæk Bryggeri. Ørbæk udvikler sig til en klassisk stationsby, der fungerer som serviceby for oplandet, men bærer samtidig på resterne af en tidligere kultur med landsbykirke, præstegård og det nærliggende godslandskab.

Stationen bygges på bar mark uden for byen over for kroen, der ligger ved landevejen mod Nyborg. Omkring Stationsvej, der forbinder stationen og kroen, opstår der ret hurtigt et mindre center med posthuset og brugsforeningen. I begyndelsen af 1900´tallet findes der således to centre, der omtales som henholdsvis Ørbæk Kirkeby og Ørbæk Stationsby. Stationsvej bliver en livlig gade flanke-



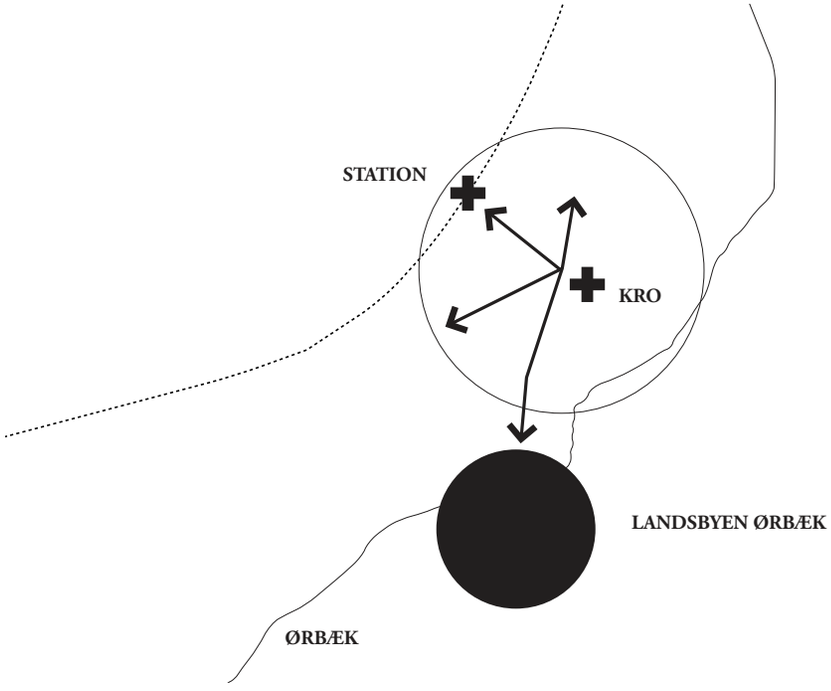
Figur 1. Ørbæk centrale position i nettet af landeveje.



Figur 2. Ørbæk Mejeri 1948



Figur 3. Ørbæk set fra luften 1948



Figur 4. Der opstår et nyt center omkring Stationsvej, der forbinder stationen med kroen.



Figur 5. Hovedgaden 2009



Figur 6. Netto på hovedgaden

ret af boliger og butikker, der lever langt op i det 20. århundrede. Langsomt bygges de to centre sammen, og landevejen udvikler sig til hovedgaden i det nye Ørbæk (se fig. 3-4).

Da jernbanen nedlægges i 1962, betyder det ikke så meget for byen. Biler og lastbiler har på dette tidspunkt allerede overtaget transporten, og Ørbæks centrale placering gør det nemt at nå på arbejde i de større byer; Nyborg, Ringe, Odense og Svendborg, der alle ligger inder for en radius på 25 km. Med sit gode serviceudbud og sin centrale placering udvikler Ørbæk sig som bosætningsby. Selvom jernbanen var med til understøtte den vækst, der fandt sted i første halvdel af det 20´ende århundrede, så syntes byens udvikling i højere grad styret af sine gode vejforbindelser, der til alle tider har sikret en høj grad af udveksling med de mange andre bysamfund i regionen (se fig. 5-6).

Sammenfatning

Den historiske analyse af de seks case-byer viser en række særligt markante udviklingstræk ved stationsbyerne, ud over de helt almene som f.eks., at de er servicebyer for landbrugsoplandet:

- Det er interessant, at alle byerne fortsætter deres vækst efter deres oprindelige rolle som servicebyer for landbruget forsvinder. Det skyldes – i hvert fald delvist – at de alle er kommunecentre. Men peger også på et generelt træk, at stationsbyernes rolle som oplandscentre fastholdes gennem en fornyelse af detailhandelsstrukturen og udbygningen af attraktive boligområder for mere regionalt orienterede indbyggere. Der fyldes boliger og nye discountbutikker ind i hullerne, som tidligere industri, tømmergårde m.m. har efterladt.
- Stationsbyer er ikke nødvendigvis også industribyer. Tre af byerne har væsentlig industriel produktion. Den mest markante er Holeby, hvor stationen og industrien udvikles samtidig. Byen bliver en stationsby i kraft af industrien, der er etableret før banen. Her overfor ser vi Hurup og Langå, som mere typiske eksempler på udvikling af en industriby pga. af stationen. Begge dele kan altså finde sted. Stationsbyen peger ikke i en bestemt retning, men alle byerne har rollen som serviceby for landbrugsoplandet.
- Byerne er ikke i markant grad afhængige af jernbanen, efter at adgangen til godstransport med lastbil og persontransport med tog bliver udbredt fra 1950´erne. Undtagelsen er Langå, hvis rolle som jernbaneknudepunkt stadig spiller en væsentlig rolle, ikke mindst fordi byen i forhold til vejnettet er forblevet perifert lokaliseret. Den persontrafik, der finder sted via jernbanen, er mest et supplement, der især bruges af særligt unge og i mindre grad af ældre, der ikke har adgang til egen bil.
- Stationsbyerne realiserer allerede eksisterende lokale potentialer fra før jernbanen anlægges. Topografiske forhold er måske med til at flytte byerne lidt. Hurup realiserer potentialet for en centerby i Sydthy ved at overtage denne rolle fra Vestervig. Kolind bliver markedsby ved at flytte og realisere det potentiale, som allerede etablerede markeder i Mårupvad har skabt. Ørbæk realiserer et potentiale for en oplandsby, som allerede er under udvikling med vejkrydslandsbyen Ørbæk. Holeby realiserer et potentiale som industriby i det intenst dyrkede og hårdt udnyttede lollandske landskab. Skævinge er måske en undtagelse i forhold til den synsvinkel.
- Jernbanen får størst effekt, der hvor der var mindst i forvejen og derfor plads til nyt og nye tanker. Hurup er det tydeligste eksempel på sådan en pionerby eller 'boomtown', men også Kolind og Langå er gode eksempler på, at jernbanen og stationsbyerne åbner op for mulighederne.

Det historiske overblik viser også en række fælles **udfordringer**: Den fortsatte omstrukturering med færre og større dagligvarebutikker er en udfordring, der presser både byernes selvbillede og deres grundlæggende struktur. Her spiller placeringen i forhold til nabobyerne ind og måske nye pendlingsmønstre. Detailhandlen klarer sig rigtig godt i Ørbæk, selv om der ikke er langt til andre større byer med stort udvalg. I Langå har to nye detailhandelsbutikker styrket eller reformuleret et centrum ved den gamle hovedgade, en situation der også ses i Skævinge; men i Hurup og Kolind sættes ikke bare hovedgaderne, men også centerplanlægningen under hårdt pres af nye dagligvarebutikker på yderkanten af strukturen. Omstruktureringen er en udfordring i forhold til byens selvopfattelse og 'gadebilledet' (og kommunens planlæggere). Hvad er værst: lejligheder i tidligere butikker eller tomme butikker? Kolind er et eksempel på denne problemstilling, hvor man satser millioner af kroner på 'forskønnelse' af den gamle hovedgade.

Potentialer

Flere af byerne har et bosætningspotentiale i kraft af kombinationen af billigere ejendomme, stort arbejdsmarkedsopland og naturskøn beliggenhed. Det gælder både Kolind, Langå, Ørbæk og Skævinge, men i særdeleshed Kolind og Langå, der begge ligger 'på kanten' af det østjyske bybånd og samtidig er placeret i et markant landskab med henholdsvis Kolindsund og Gudenådalen. For de to udkantsbyer, Hurup og Holeby, tegner sig et mere uklart billede. Hurup kan fortsat udnytte sig position som centerby med industri og servicetilbud og tiltrække tilflyttere fra det store opland, men positionen udfordres af den øgede mobilitet.

Kilder

H. Fabricius, B. Zalewski, A. Linde-Laursen *En opgave om stationsbyen Skævinge, dens fremvækst, dens tilstand idag og beboernes enhedsfølelse.* Institut for europæisk folkelivsforskning. Europæisk etnologi. 1980

Carsten Gulstad: "Langå – fra Storstation til trinbræt", *Lokalhistorisk årbog 2006,* Langå Lokalhistoriske forening, s. 22-31

Inga Holting: "Vinkelvej",*Lokalhistorisk årbog 2008,* Langå Lokalhistoriske forening, s. 5-10

Arne Nielsen: "Brugskunst", *Lokalhistorisk årbog 2009,* Langå Lokalhistoriske forening, s. 5-8

Arne Nielsen: "Fælleskaber", *Lokalhistorisk årbog 2008,* Langå Lokalhistoriske forening, s. 11-23

Ove H. Nielsen: "Holeby kommune – historisk set", Årbog 1977, Lolland-Falsters Historiske Samfund, s. 7-112

Flemming Parmo: *Færdig med 40. Glimt fra Holeby Kommunes 40-årige historie.* 2006

B. M. Pedersen *Dengang og nu i Kolind. Fra landsby til handelscenter.* Midtdjurs Lokalarkiv, 2004

B. M. Pedersen, K. Jensen, F. Pedersen *Dengang og nu i Kolind. Det daglige liv.* Midtdjurs Lokalarkiv, 2005

Børge Steffensen: *Hurup i 100 år 1882-1982*. Hurup Håndværker- og Borgerforening, 1982

Ørbæk sogns historie fra ca.1500 til ca. 1900. https://docs.google.com/file/d/0BzVo8MHgkUdWS052S29DWXFfcU0/edit?pli=1

Interview Hans Christian Bentsen, Lokalhistorisk Arkiv Rødby

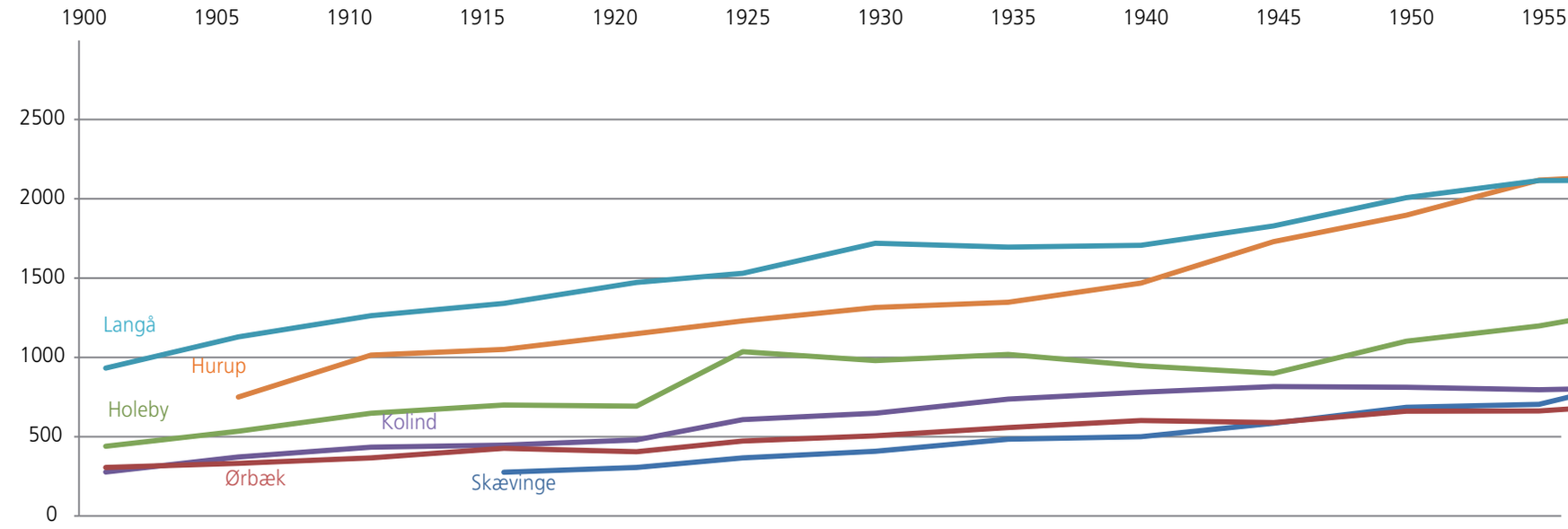
Interview, Jørn Wismann, Ørbæk

Interview, Henning Johansen, Langå

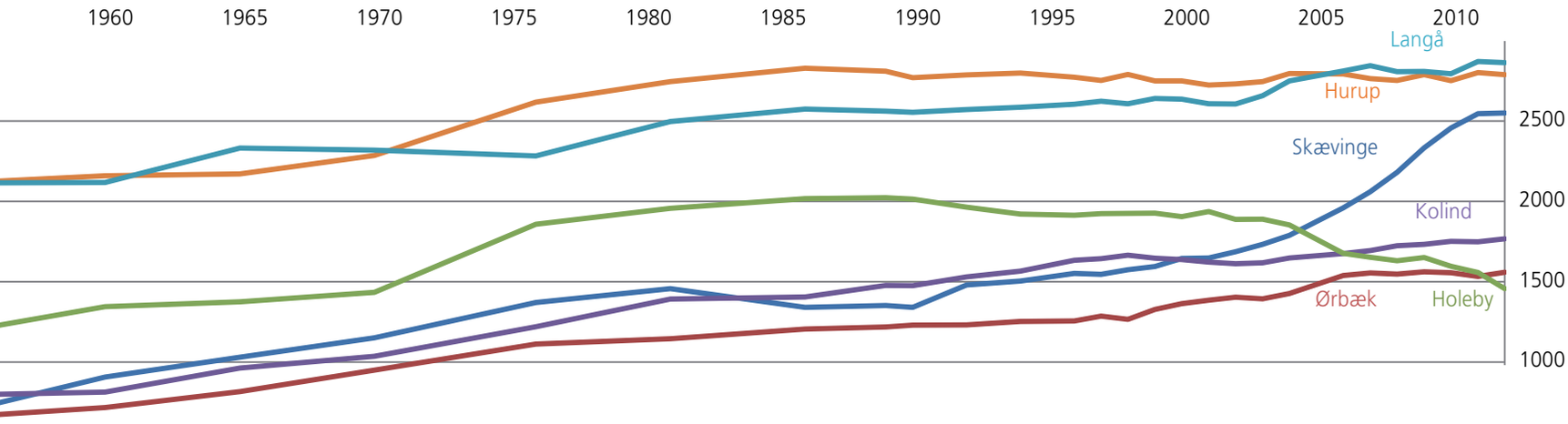
Interview Knud Møller Madsen, Hurup

Interview, Knud Jensen, Midtdjurs Lokalarkiv

Interview Gunhild Christiansen, Lokalhistorisk Forening for Skævinge og Omegn



Figur 1. Befolkningsudvikling i case-byerne 1900-2012



BYERNES DEMOGRAFI

Christian Fertner og Bernhard Snizek

Sammenligner man vore stationsbyer[1] med andre byer, så kan man få indtrykket af en homogen masse. Byerne har nogle generelle udviklingstræk tilfælles. For eksempel har de fleste stationsbyer et stabilt befolkningstal og en positiv flyttebalance. Eftersom der er flere hundrede stationsbyer, træder der også markante forskelle frem, når man kigger nærmere på de enkelte byer.

Dette kapitel ser på befolkningsudvikling, befolkningens sammensætning og flyttestatistikken i de seks casebyer. Desuden undersøges byernes 'virtuelle' demografi for at belyse det digitale byliv, som udfoldes med de sociale IT medier[2]. Sammen med kapitlet *social organisering* supplerer det billedet af den sociale struktur i byerne.

Kapitlet bygger primært på registerdata fra Danmarks Statistik, som enten er tilgængelige via deres hjemmeside eller forskerordningen[3]. Vi fokuser på nogle få aktuelle nøgletal og deres udvikling over flere år, hvor det er muligt. Vores fokus er på byer – og ikke på kommuner eller landet som helhed. Strukturreformen fra 2007 begrænser nogle analyser til enkelte år, som for eksempel en del af flyttestatistikken, som begrænses til årene 2008-2010.

Befolkningstallet er stabilt, ...

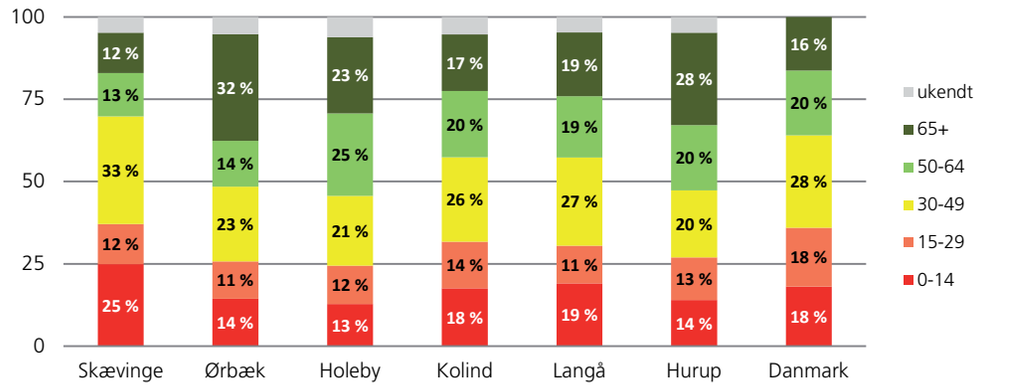
De seks casebyer er små byer med 1400-2900 indbygger i 2012. Langå og Hurup er de største og Holeby den mindste af de seks. Som det er typisk for mange stationsbyer, oplevede alle casebyer en stadig vækst i befolkningen siden 1920erne, dog med flere bølger af vækst og stagnation. Den seneste periode med stærk befolkningsvækst havde byerne fra 1970. Væksten faldt sammen med deres nye position som kommunecentre. Efter 1980 gik udviklingen dog forskellige veje. Kolind og Ørbæk voksede langsomt videre, mens Hurup og Langå kun oplevede marginal vækst eller stagnation. Skævinge oplevede en befolkningsnedgang i 1980erne, men har i løbet af de seneste 15 år mere end fordoblet sin befolkning, som følge af byens geografiske position indenfor Hovedstadsområdet.

Som den eneste af de seks byer har Holeby oplevet en stærk tilbagegang i befolkningstallet de seneste 10 år. I 1950erne og 1970erne voksede byen markant, mens Lollands befolkning som helhed siden 1945 kontinuerligt er faldet. Siden 1990 stagnerede byen dog, og i de sidste 10 år har byen årligt tabt ca. 50 indbyggere. I dag er Holeby tilbage på et indbyggertal som i 1970. Denne udvikling er atypisk for stationsbyer i størrelsesordenen 1.000 til 5.000 indbyggere. 76% af disse byer har haft en voksende befolkning mellem 2002 og 2012. Til sammenligning er kun 47% af byerne under 1.000 indbygger vokset i samme periode. Stationsbyerne er altså, hvad angår deres befolkningstal, ikke under afvikling.

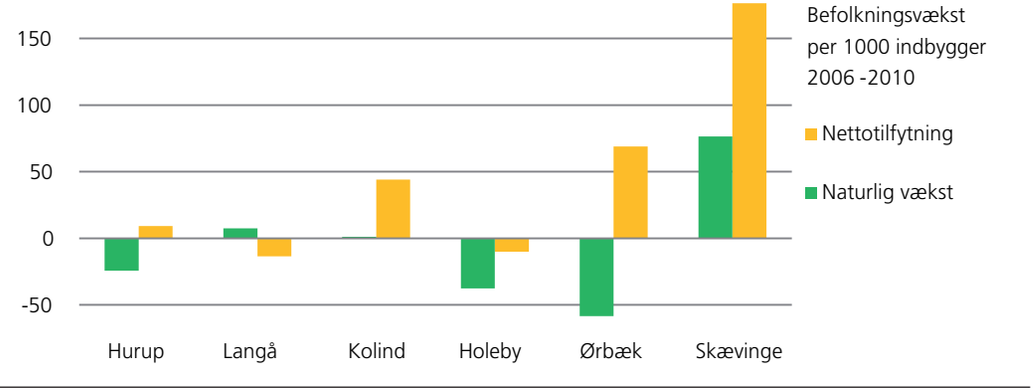
… men befolkningsstrukturen er under forandring

Selvom mange byer har en positiv befolkningsudvikling, så varierer befolkningsstrukturen fra by til by. Den demografiske struktur i en by har stor betydning for dens sociale og økonomiske udvikling, og den er stærkt præget af byernes opland og regionale position. Kigger man for eksempel på Skævinges udvikling i de sidste 15 år, så er det klart, at fordoblingen af befolkning er tæt forbundet med Skævinges beliggenhed i Hovedstadsområdet. Især børnefamilier udgør en stor del af tilflytterne. En lignende udvikling, dog mindre markant, kan ses i Langå og Kolind.

Andelen af ældre borgere er særlig høj i



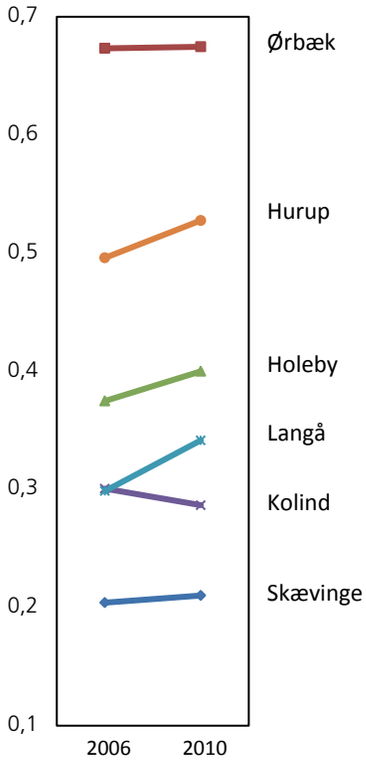
Figur 2. Fordeling af aldersgrupperne, 2010



Figur 3. Nettotil-/fraflytning og naturlig vækst, 2006-2010.

Ørbæk, Hurup og Holeby. Her er 46-48 % over 50 år, hvilket er betydeligt højere end landets gennemsnit på 36 %. Holeby huser flest 50-64 årige, mens andelen af over 64 årige er højest i Ørbæk og Hurup. Den største aldersgruppe i Langå, Kolind og Skævinge er de 30-49 årige. Gruppen på mellem 15-29 år er i alle casebyerne underrepræsenteret i forhold til landsgennemsnittet. Det skyldes, at de unge rejser fra byen, bl.a. for at uddannelse sig. Et vigtigt nøgletal i forhold til befolkningsstrukturen er 'aged dependency ratio' (den såkaldte 'ældrebyrde', se figur 4). Kvotienten

viser andelen af pensionister i forhold til personer i den erhvervsaktive alder, det vil sige andelen af 64-årige i forhold til 15-64-årige. Tallet siger noget om lokalsamfundets økonomiske bæredygtighed. En særlig skæv udvikling i dette forhold kan ses i Ørbæk, hvor kvotienten er 0,7. Det svarer til kun 1,5 personer mellem 15 og 64 år per person over 64 år. I Hurup er forholdet 2 til 1, i hele Danmark 4 til 1. Mens andelen i Ørbæk har været stabilt i de seneste år, så har Hurup,



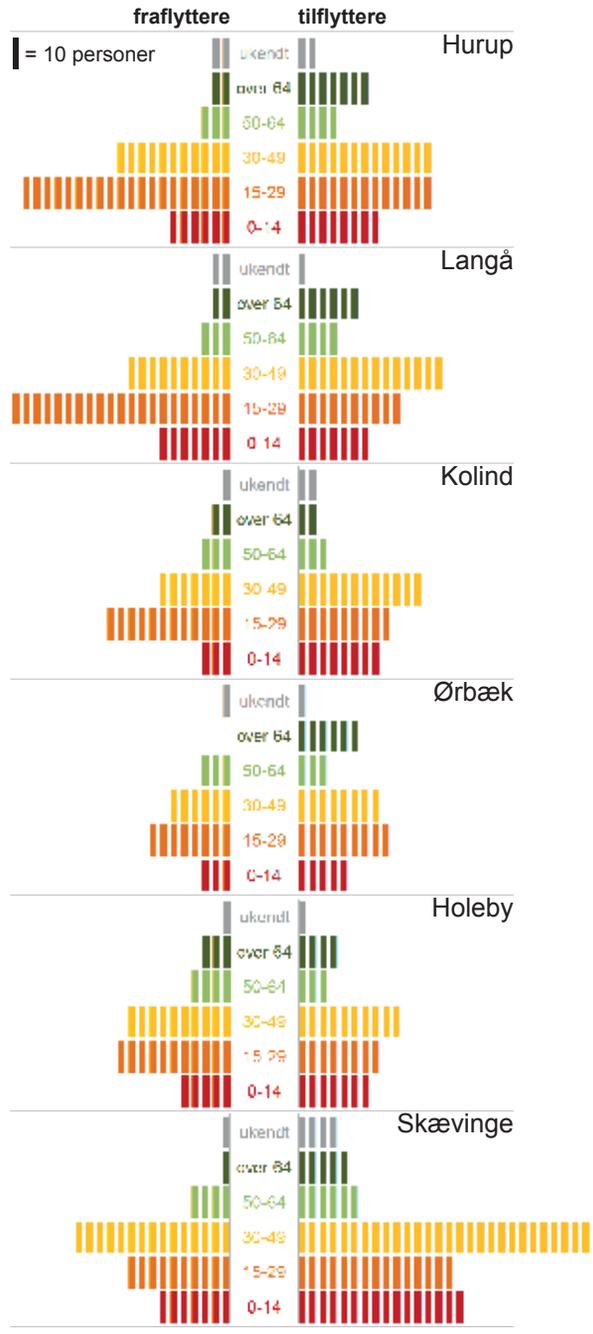
Figur 4. "Aged dependency ratio" (ældrebyrden) viser forhold mellem antal pensionister og personer i den erhvervsaktive alder, 2006-2010.

Holeby og Langå oplevet en stærk stigning i ældrebyrden. Udviklingen skyldes dog ikke blot ældning af befolkningen, men også tilflytning af ældre til byerne.

Forskellige flyttemønstre efter aldersgruppe og sted

Flyttestatistikken giver et billede af den aktuelle dynamik i befolkningsstrukturen og muligheden for at skønne over udviklingen i byernes befolkning de kommende år. Mellem 2006 og 2010 var Hurup, Langå og Ørbæks indbyggertal stabile. Holeby oplevede forsat en tilbagegang, mens Kolind og især Skævinge voksede kraftigt. Ændringerne i indbyggertallet er resultat af til- minus fraflytning (nettotilflytning) samt den naturlige forandring (fødsler minus dødsfald) i byen[4], jf. figur 3. På disse områder er de 6 casebyer meget forskellige. Kun Skævinge har haft nettotilflytning og et fødselsoverskud. Hurup, Holeby og Ørbæk har haft et fødselsunderskud, som i Ørbæk dog er udjævnet af nettotilflytningen.

Figur 5 viser hvilke aldersgrupper, der flytter til og fra de 6 byer. Den positive flyttebalance i Ørbæk er stærkt præget af tilflytning af personer over 64 år, som udgør mere end halvdelen af nettotilflytningen. Også Hurup, Langå og Skævinge har haft en stærk nettotilflytning af ældre mellem 2006 og 2010, mens Kolind og Holeby havde omkring lige mange til- som fraflyttere i denne aldersgruppe. Kolind og Skævinge er begge attraktive for børnefamilier (0-14 og 30-49 årige).

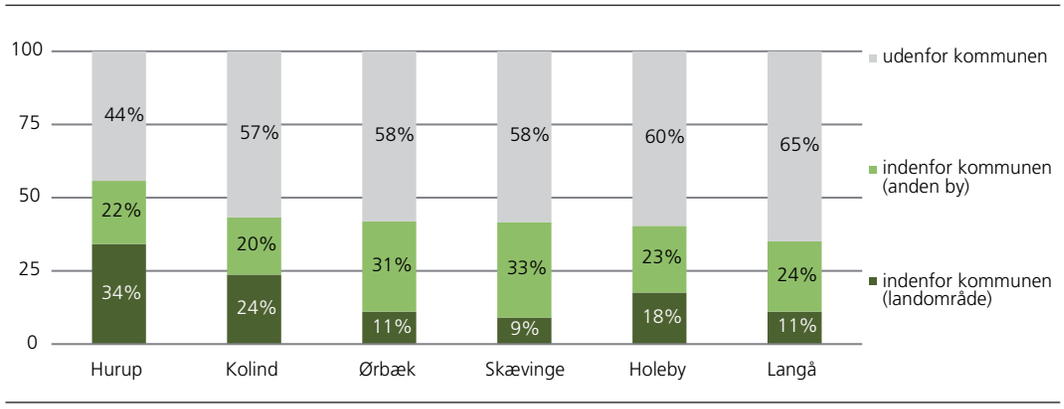


Figur 5. Antal til- og fraflyttere efter aldersgrupper, 2006-2010.

Langå og Hurup har haft den største nettofraflytning af aldersgruppen 15-29 årige, typisk unge uddannelsessøgende.

Mellem 2008 og 2010 kom der i fem af casebyerne flere lokale tilflyttere end gennemsnitligt i danske byer, det vil sige tilflyttere fra den kommune byen ligger i. Hurup har en særlig høj andel af lokale tilflyttere: Mere en halvdelen (56 %) af alle tilflytter til Hurup kommer fra Thisted kommune. I de andre fire byer ligger andelen omkring 40 %. I gennemsnit er 37 % af alle tilflyttere til danske byer lokale tilflyttere fra den kommune, byen ligger i. I storbyer som Aarhus og Aalborg er kun en ud af fire, lokale tilflyttere. Af vores case-byer ligger kun Langå med 35 % under landets gennemsnit.

Tallene tyder på, at Langå har en større attraktion for tilflyttere fra pendlingsregionen – altså det område, hvorfra det er muligt at pendle til og fra Langå – end Hurup, som har større betydning for en "oplandsbosætning" af tilflyttere fra det nærmeste opland. Hurups betydning for oplandet bekræftes af den store andel af tilflyttere, som flytter fra landområderne i Thisted kommune (se figur 6).



Figur 6. Tilflyttere efter herkomst, 2008-2010.

Byernes virtuelle byliv viser potentialer

En tiltagende del af vores sociale liv foregår i dag i cyberspace, det virtuelle rum. Forudsætningen for at være på nettet er telekommunikationsinfrastrukturen. Især adgangen til mobilt bredbånd bliver vigtigere og vigtigere, især på grund af ændringer i vores brug af nettet som følge af ny teknologi, såsom 'smart phones'. I kapitel *forsyningsstruktur* vises der, at der næsten ingen forskel er af dækningsgraden i de forskellige byer – hverken hvis man kigger på byer af forskellig størrelse eller med forskellige beliggenhed i vækst- og yderområder. Det er primært i de mindste byer og landområderne, dækningen er mindre god. Mobilt bredbånd er ikke den eneste adgang til nettet. Der er andre infrastrukturer såsom fibernet. Hvert af disse følger sin egen geografi, som rummer forskellige muligheder for de små byer.

Eksistensen af infrastruktur betyder dog ikke, at den også bliver udnyttet i det samme omfang, som den er tilgængelig. Kigger man på antal Facebook brugere – som indikator for borgernes aktivitet i virtuelle sociale netværker – og antal søgeresultater på Google – som indikator for byernes synlighed på nettet – så er der store forskelle mellem de seks byer.

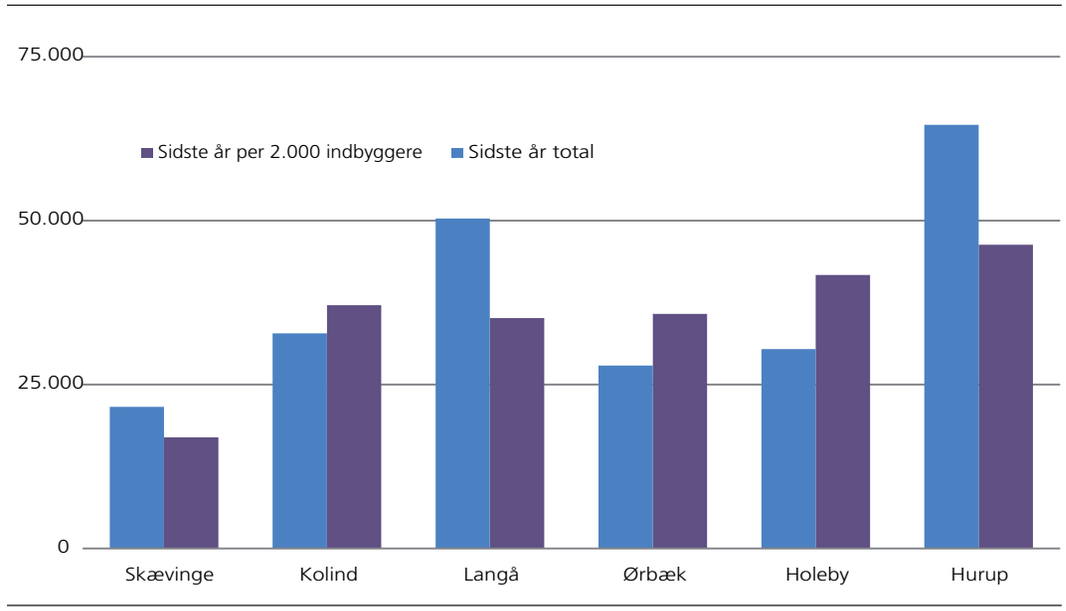
Byen med de fleste Google-'hits', det vil sige søgeresultater, er Hurup (se figur 7). Årsagen kan være Hurups betydning for turisme i regionen samt dens mangfoldige erhverv. Skævinge har færrest hits af de seks byer, som kan begrundes i, at byen har stor betydning for bosætning men ikke for virksomheder eller turister. I forhold til de andre byer har Hurup også en relativ høj synlighed på andre webtjenester, som fokuserer på det lokale servicetilbud som for eksempel Foursquare[5]. Kigger man på tallene fra Facebook, får man et omvendt billede. Facebook er en online netværkstjeneste med flere end en milliard brugere. Systemet kræver oprettelsen af et personligt profil og gør det muligt at følge ens venners nyhedsstrøm, som består af korte status opdateringer, links til websider samt andet indhold af multimedial karakter. I Danmark findes der ca. 3 millioner brugere. Rundt regnet er halvdelen af hele landets befolkning på Facebook. I de 6 casebyer er antallet af brugere dog ret forskellig. Mens der kun er 46 % på Facebook i Ørbæk og Langå,

så er hele 75% af befolkningen i Skævinge og Kolind på Facebook[6] (se figur 8).

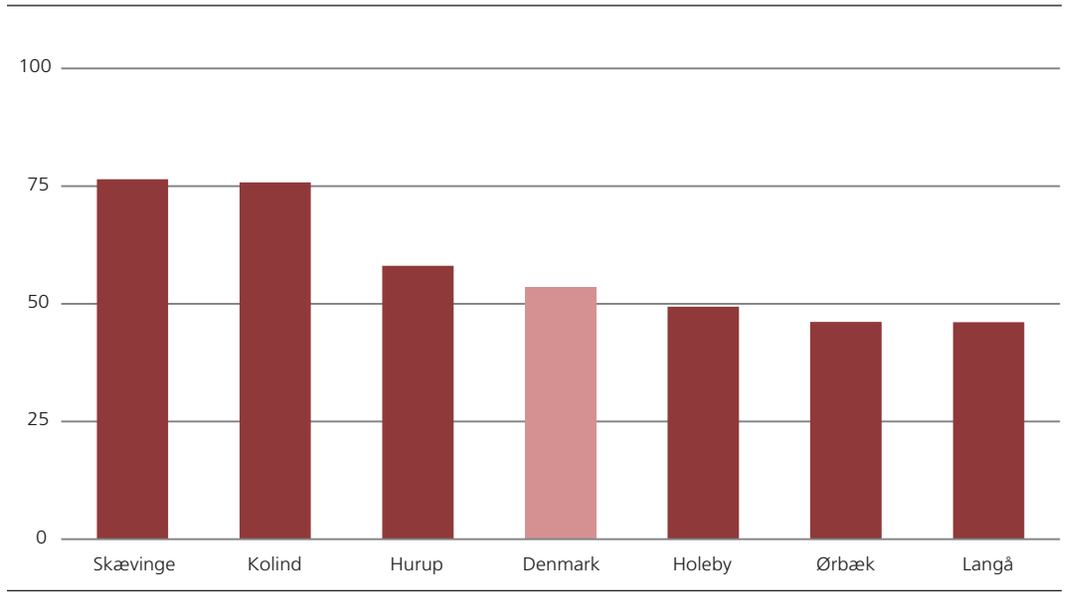
Kigger man på aldersfordelingen af Facebook-brugere, er det klart, at demografien spiller en stor rolle. I Danmark er næsten 100 % af de 13-29 årige på Facebook, mens kun 20 % af personerne over 64 år bruger tjenesten. Blandt casebyerne har Skævinge de fleste unge, mens Ørbæk har flest over 64 år, og dette afspejles i brugertallene. Man kan dog også drage en anden konklusion: Personer, hvis sociale netværk er mere regionalt end lokalt forankret, bruger oftere netværkstjenester som Facebook til at holde kontakten. Online netværkstjenester bliver aktivt brugt til at muliggøre et liv, som er forankret flere forskellige steder. Andelen af indbyggere som er på Facebook ligger imidlertid på mindst 40 % i de øvrige fire byer. Udviklingen i digitalt medieforbrug samt udbygningen af den mobile bredbåndsforsyning – som er mere dynamisk end for eksempel jernbaner i dag – kan give mange byer bedre muligheder for at udnytte lokale potentialer bedre.

Lokalt og regionalt geografi præger stationsbyernes demografi

Byernes geografiske position præger den generelle befolkningsudvikling. De demografiske udviklingstræk giver et billede af nogle bytyper, som i forskellige kombinationer tegner den enkelte by: forstaden, oplandsbyen, udkantsbyen og den regionale by. Forstaden er en by i oplandet til en storby, der ligesom



Figur 7. Antal søgresultater i alt og per 2.000 indbyggere. Søgt efter bynavn på www.google.dk, kun sider på dansk, 16. oktober 2012.



Figur 8. Facebook profiler per 100 indbyggere. Personer over 13 år som har angivet byen som bosted, 15. oktober 2012.

Skævinge har en indflytning af unge børnefamilier fra et geografisk pendlingsområde, som er større end hjemstedskommunen. Oplandsbyen præges, som for eksempel Hurup, af tilhørsforholdet til det lokale opland i form af en stor tilflytning, ofte af ældre personer fra oplandet. Mere end halvdelen af Hurups tilflyttere kommer fra Thisted Kommune. Dog må man spørge, hvor bæredygtig denne udvikling er, når Thisted Kommune siden 1980erne har tabt befolkning. Den tredje bytype, udkantsbyen, ligger i et område, som generelt er præget af en befolkningsnedgang, som også rammer byen selv. Det skaber som regel over en længere periode en befolkningssammensætning med relativt mange ældre og derfor en høj 'aged dependency ratio', som for eksempel i Holeby. Men det er værd at bemærke, at en høj 'aged dependency ratio' ikke blot skabes af fravandring af yngre familier. Den skabes også ved tilvandring af ældre, som i Ørbæk og Hurup. Til sidst er der den regionale by. Den minder om forstaden, dog er byen mere ophængt i den større region, for eksempel kommer tilflyttere mest uden for det lokale opland. Med to tredjedele af tilflyttere fra andre kommuner, har Langå dette træk af et regionalt tilhørsforhold. Denne udvikling kan være begrundet i Langås gode banetilslutning, men også i den polycentriske byregion, som byen ligger i. Ser man på Langås virtuelle demografi, så er byen dog mindre synlig på nettet, end man kunne forvente af en "regional by". Langå er heller ikke en typisk forstad ligesom Skævinge, fordi byen, på trods af sin nærhed til Randers og Aarhus, kun har minimal tilflytning af børnefamilier. Derimod er Kolind mere en forstad, som ligger i samme afstand fra Aarhus som Langå, og generelt mere attraktiv for børnefamilierne.

Alle casebyerne tiltrækker den ældre befolkning. Til gengæld har de fleste byer en negativ flyttebalance for de 15-29 årige. Især Langå og Hurup har mistet mange indbyggere i denne aldersgruppe som typisk flytter efter uddannelsesmuligheder. I vore casebyer kommer 35-56 % af tilflytterne fra den pågældende kommune, mens kun 24-39 % af fraflytterne forbliver i kommunen. En mere eller mindre stærk fraflytning af 15-29 årige samt en forøgelse af andelen af ældre er typisk for danske små byer.

Noter

[1] Vi har defineret alle byer, som er opstået i årene 1840-1940 og har haft mellem 1000 og 5000 indbyggere i 2011 som "stationsbyer". I kapitlet "Formål & metode" er afgrænsningen beskrevet i detalje.

[2] 'Digitalt byliv' forstås som samling af beboernes aktiviteter på nettet.

[3] Gennem forskerordningen stiller Danmarks Statistik data til rådighed for konkrete analyseopgaver for autoriserede forskningsinstitutioner. Bearbejdede datatræk blev gennemført i samarbejde med Høgni Kalsø Hansen, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet.

[4] Statistisk set kan også indlemmelsen af tidligere selvstændige bebyggelser i landområdet eller en sammensmeltning af to byer føre til en befolkningsforandring. Ved vores casebyer er det dog ikke af signifikant betydning.

[5] Foursquare er en internetbaseret service, som blev oprettet i 2009. Brugerne får mulighed for at oprette sider som afspejler steder såsom f.eks. restauranter, butikker men også parker og kulturminder. Brugerne kan så checke ind når de er i nærheden af stederne og efterlade beskeder. Historikken af besøg i løbet af en dag kan herved analyseres, som brugerens færden i tid og rum.

[6] Kilden er Facebooks reklameservice (www.facebook.com/ads/create). Dataene er hentet den 15. oktober 2012 og den 15. februar 2013 og er kun et skøn af Facebook.

DEN SOCIALE ORGANISERING

Af Lise Herslund og Trine Agervig Carstensen

Foreningslivet i alle casebyer er talrigt. Søger man på nettet, får man i alle tilfælde en liste med forskellige idrætsforeninger, en borgerforening, en pensionistforening og nogle mere konkrete emnefælleskaber som kennelforeninger, håndarbejde m.m., der ofte dækker et større område end selve byen. Herudover har de fleste byer også nogle kunst- og kulturforeninger og en handelstandsforening.

Mangfoldighed i hverdagen har betydning for kvaliteten af livet på det sted man bor, og dermed for hvor attraktivt den pågældende stationsby er at bo i. Dette studie viser, at mangfoldigheden i høj grad bliver frembragt af de sociale organiseringer og de aktiviteter, de afstedkommer.

I dette studie har vi valgt at gå tættere på de foreninger og sociale organiseringer, der er åbne for alle byens borgere og som arbejder med byens sociale liv eller udvikling. Det er kultur- eller idrætsforeninger, som organiserer og udbyder fritidsaktiviteter. Det er også borger- og handelstandsforeninger, som organiserer lokale arrangementer. Herudover findes også i flere af byerne organiseringer og samarbejder, der arbejder med byens udvikling og de udfordringer byerne står overfor.

Tilgang og metode

Der er udført indledende skrivebordsstudier for at danne et overblik over antallet og kategorier af foreninger i casebyerne. Her er nettet, lokalaviser, foreningernes hjemmesider osv. blevet brugt. Et mere eksplorativt pilotstudie udførtes i Hurup for at indkredse og afprøve forskellige kategorier og typer af organiseringer, deres aktiviteter og forskellige indflydelse på byens sociale liv og udvikling. Her blev der også gennemført en spørgeskemaundersøgelse om unges foreningsog sociale liv med byens to 10-klasser. Alle byer er derefter besøgt og udvalgte ressourcepersoner interviewet enten personligt eller over telefonen.

Vi tager ikke fat i lovpligtige organiseringer som menighedsråd eller skolebestyrelser osv. Lokale organiseringer og laug omkring forsyning

Foreninger/by	Holeby	Hurup	Ørbæk	Kolind	Langå	Skævinge
Organisering til fremme af idræt	xxxxxxx x	xxxxxxxxx xx	xxxxxxxxx xx	xxxxxxx xx	xxxxxxx xx	xxxxxxxx x
Organisering til fremme af sociale aktiviteter	xx	xx	xx	xx	x(x)	x
Organisering for fremme af kultur		x	xx	x	xxxx	xx
Events (for større oplamd)	(x)	xxxxxxx	(x)xxxxxxx	(x)	(x)	(x)
Organiseringer for udviklingsmæssige udfordringer		(xxx) **Ad hoc**	(x,x) **Ad hoc**	x **2010**	x **2011**	x **2007**

Tabel 1. Viser optællingen af foreninger og organiseringerne i byerne efter aktiviteter. X'er i parentes betyder, at disse foreninger er nævnt allerede ovenfor; altså at de varetager flere funktioner. Et eksempel kan være, at det er borgerforeningen og handelstandsforeningen, der både findes under 'fremme af sociale aktiviteter', men også under 'events' og 'organiseringer for udviklingsmæssige udfordringer'.

har vist sig ikke at være karakteristiske for byerne og i de tilfælde de findes, indbyder de til den årlige generalforsamling som ikke er velbesøgte. I de mindre byer, landsbyerne omkring casebyerne er forsyningsforeninger omkring vandværker osv. mere almindelige og trækker også større engagement.

De foreninger og organiseringer vi tager udgangspunkt i er følgende: a) Organisering til fremme af idrætslivet i byerne, b) organisering til fremme af lokale sociale (tilbagevendende) aktiviteter m.m., d) organiseringer til fremme af kultur, e) Strukturer for organisering af events, som trækker folk fra et større opland end kun byen, f) Politiske og udviklingsorienterede organiseringer, der tager fat i de udfordringer byerne står overfor og taler byens sag i de nye storkommuner.

Alle byer har en bred vifte af idrætsklubber og –foreninger og tæller også foreninger der står for at arrangere lokale sociale aktiviteter som tøndeslagning, Skt. Hans fest, julefest m.m.. Herudover findes i flere af byerne organisationer og foreninger, der arrangerer kulturelle arrangementer som koncerter, kunstudstillinger, foredrag m.m.. Nogle byer har tilbagevendende arrangementer som rodeo, kræmmermarked, loppemarked for byen og det nærmeste opland. Andre byer danner også ramme for større arrangementer, der tiltrækker et stort opland, som f.eks. Hurups dyrskue og Ørbæks marked. Herudover er der kræfter i flere af byerne, der er begyndt at reagere på byens udfordringer og fungerer som byens talerør i de nye storkommuner.

Disse organiseringer har vi først lavet en kvantitativ opgørelse af (se tabel 1) – vi tjekker om de findes og hvor mange der er – for derefter at komme med en kvalitativ vurdering af, hvordan de bidrager til den sociale organisering og liv i byen. Her karakteriserer vi, hvordan de aktiviteter, der knytter sig til foreningerne og organiseringerne, har betydning for byens liv her og nu og i fremtiden.

Idrætslivet

Alle byerne har en bred vifte af idrætsudbud og alle idrætsforeninger er baseret på frivillig arbejdskraft til at være trænere, til ledelse og administration. Basiskombinationen af idrætsudbud er fodbold, gymnastik og håndbold og desuden findes der badminton, ridning og spejderklub i alle byerne. Der findes tennisklub i Hurup, Kolind, Ørbæk og Langå. Foruden findes der svømmeklub i tre af disse byer: Kolind, Hurup og Langå, da det er her, der er svømmehaller. I antal af foreninger er alle byerne på højde med hinanden. Går man ind og tæller hold og ser på bredden i udbuddet af hold og aktiviteter henvendt til forskellige aldersklasser, er det specielt Hurup, Ørbæk og også Kolind

der har det mest varierede udbud. Langå og Skævinge har også et stort udbud specielt for børn, men her er der færre aktiviteter henvendt til voksne, som f.eks. kvindehåndbold eller herrefodbold.

Flere af byerne melder om faldende medlemstal, specielt blandt unge og voksne. I Holeby er det svært at fylde de udbudte hold. Specielt inden for fodbold tager mange unge nu til Maribo, hvis de vil gå til fodbold og komme til turneringer. I Holeby har medlemstallet i idrætsklubberne været meget nedadgående, men nogle mere specielle udbud som brydning og BMX overlever, da de kan trække et større opland.

Spørgeskemaundersøgelsen med 10. klasser i Hurup viste, at kun et fåtal af denne aldersgruppe var medlem i en idrætsklub. Flere nævnte, at de gik eller gerne ville gå i fitnesscenter. Har byen også mere uorganiserede idrætstilbud, som f.eks. fitness, vil det også være vigtigt særligt for de unge. Langå og Kolind har kommercielt drevne fitnesscentre, og Ørbæk er langt i en proces med at oprette en forening, der vil drive et fitnesscenter i byens nybyggede multicenter. I Skævinge drives et fitnesscenter også af Skævinge idrætsforening. I Hurup har bestyrelsen i Hurup Hallen også planer om at bygge til Hurup Hallen hvis de kan finde finansiering. I Holeby har borgerforeningen søgt penge hos regionens LAG til at opstille fitnessmaskiner i Holeby Park.

En central fysisk ramme for idrætslivet er hallerne, som findes i alle byerne. Hallerne i flere af byerne er meget aktive medspillere i arbejdet mod et varieret idrætsudbud og fungerer som samlingssted for flere og flere af byens aktiviteter. Specielt hallerne i Hurup, Ørbæk og Langå har løbende udbygget og er nu haller med mange idrætsfaciliteter, men de huser også medlemslokaler, selskabslokaler, overnatningsfaciliteter, computercafe, golfsimulator osv. Indtægter til de selvejende haller kommer f.eks. fra kommunens leje af faciliteterne til skolegymnastikundervisningen, idrætsklubbernes leje, sponsorater fra det lokale erhvervsliv og overskud fra forskellige arrangementer og fester.

I Hurup har halbestyrelsen f.eks. taget initiativ til og dannet en sammenslutning af repræsentanter for de forskellige idrætsforeninger, med det formål at samle penge ind til klubberne og til nye aktiviteter. Ved at arrangere forskellige events i løbet af året som messer, ældrefester, julebal, koncerter osv. går overskuddet til klubberne og Hallen. I Holeby har idrætsforeningen også arrangeret koncerter for at samle penge ind. Dette er dog i øjeblikket stoppet, da det også er risikabelt, hvis ikke nok billetter bliver solgt, og foreningen så må dække omkostninger.

I Ørbæk er hallen blevet udvidet til 'Ørbæk Midtpunkt' med en ny 'multihal' med kulturhus, idrætshal, bibliotek, ungdomsskole, selskabslokaler, overnatningsmuligheder og aktiviteter. Ørbæk Midtpunkt ses også som at skulle løfte opgaven efter **Ørbæk Kroslukning**. I princippet er Ørbæk Midtpunkt, Ørbæks forsamlingshus, som det fremgår af deres hjemmeside: "Står du overfor et arrangement, fødselsdag, begravelse, reception eller andet, eller ønsker du mad ud af huset, så kan vi faktisk levere næsten det hele".[1]

Byens sociale liv: Borger- og Handelstandsforeninger

Idrætsforeningerne i byerne står i flere tilfælde for forskellige sociale arrangementer for at samle penge ind. Desuden er andre foreninger, som f.eks. de lokale borgerforeninger, også vigtige aktører for arrangement af sociale aktiviteter for byens borgere. Borgerforeningerne står gerne for de tilbagevendende aktiviteter i byen som Skt. Hans bål, tøndeslagning, juleudsmykning og arrangementer osv. Egentlige borgerforeninger er at finde i alle byer på nær Langå. Dog har de en anden organisering 'Langå Vision', der i 2012 afholdt en fotokonkurrence om "det bedste ved Langå og omegn", som en måde at gøre opmærksomme på deres tilstedeværelse og at skabe en identitet for byen.

I Holeby har de to borgerforeninger. Her havde borgerforeningen slumret hen i mange år og derfor gik nogle lokale sammen om at danne en ny, for at genoplive nogle gamle traditioner om at holde Skt. Hans fest, organisere juleudsmykning osv. Den tidligere borgerforening findes stadig, men ønsker ikke at slå sig sammen med den nye. Dette gør, at medlemstallet og dermed de økonomiske midler er begrænsede.



Ørbæk Hallen. Fotograf: Lars Nielsen

Kolind borgerforening står for mange tilbagevendende aktiviteter, ofte i samarbejde med andre lokale foreninger som f.eks. handelstandforening og idrætsforeninger. Aktiviteter er f.eks. by/sommerfest inkl. revy, Skt. Hans fest, vinsmagning og julefrokost. Byparken i Langå lægger byrum til den årlige 1.maj-fest.
I nogle af byerne står handelstandsforeningen også for flere tilbagevendende arrangementer som juleudsmykning, tøndeslagning osv.. Hurup, Ørbæk og Kolind har en handelstandsforening. Der er stor forskel på, hvor aktive handelstandsforeningerne er i de forskellige byer. Kun Hurup handelstandsforening har sin egen hjemmeside, og den opdateres jævnligt. Her er handelstandsforeningen meget aktiv og har mange medlemmer. Hurup har som den eneste caseby en gågade. Den er handelsby for et større opland og har ikke oplevet butikslukninger i samme grad, som de øvrige casebyer. Her arrangerer handelstandsforeningen 'shopping by night', torvedage gennem hele sommeren, Halloween i efteråret og julearrangementer, koncerter i gågaden og har også fået etableret en legeplads i gågaden. Undersøgelse med 10. klasserne viste, at de unge var meget glade for byens gågaden. Specielt er det fordi "den giver følelsen af at være i en rigtig by". Arrangementerne i Hurup gågade tiltrækker et stort opland og turister. Hurup har også haft en stærk turistforening. Den er nu slået sammen med de øvrige turistforeningerne Thisted kommune, men de har som den eneste caseby deres eget turistbureau.

Borgerforeningerne arbejder også med byens offentlige rum. I Hurup arbejder borgerforeningen f.eks. på at få renoveret 'anlægget' -en park i byen med legeplads- og der arbejdes på at få finansieret og anlagt en friluftsscene. Undersøgelsen af 10. klasser i Hurup viste, at de unge bruger det offentlige rum meget. Her mødes de i gågaden, på bænkene ved stationen og i parken og er sammen med andre. Selvom de ikke i så høj grad var organiseret i idrætsforeningerne, deltog de også i mange af byens tilbagevendende aktiviteter fra idrætsforeningens fester i hallen, til fastelavnsfest, shopping by night og farm festival (omtales senere).

I Ørbæk har Ørbæk Borgerforening og bestyrelsen for Ørbæk Midtpunkt nedsat en arbejdsgruppe der skal arbejde for et "aktivt udemiljø" omkring Ørbæk Midtpunkt. Herudover er borgerforeningen i gang med at kortlægge stisystemet og "arbejder for en grøn struktur i byen".[2] Desuden ønsker de vedligeholdelsen af deres park og stier udført af en lokal borger i stedet for en fra kommunens driftsafdeling, da det vil skabe mere ejerskab lokalt. Så Ørbæk Borgerforening arbejder også som talerør til Kommunen.

Den nye borgerforening i Holeby har trods sin størrelse og få midler som sagt fået sat motionsredskaber op i 'Holeby park'. Dog har måttet låne det resterende beløb i banken, da borgerforeningen grundet manglende medlemstal ikke har mange midler og her

har medlemmerne personligt måttet hæfte. Herudover går borgerforeningens aktiviteter ofte på at få råbt kommunen op. Det kan være for at komme at slå græsset i Holebyparken eller få tændt gadebelysningen i byen, der ellers en overgang har været helt mørklagt om natten.

Kulturlivet

Udover idræts-, borger og handelstandsforeninger, der er med til at skabe liv i byen ved at arrangere sociale ofte tilbagevendende aktiviteter, har flere af byerne også kulturforeninger, der arrangerer foredrag, koncerter og kunstudstillinger. I de fleste tilfælde er disse kulturforeninger også meget aktive virtuelt med hjemmesider, hvor der løbende orienteres om aktiviteter.

Langå har det bredeste kulturelle udbud. Her er der en museumsforening, flere kunstforeninger, lokalhistorisk arkiv og museum. Der er billedskole for børn, forening for nytårskoncerter og foreningen for foredrag i Langå. Der er to gallerier i byen. Herudover er det gamle rådhus omdannet til et kulturhus, der også drives af foreningen 'Lokalsamfundet'. Skævinge har også en kunstforening og lokalhistorisk forening, der arrangerer aktiviteter gennem året. En central arena for kulturlivet er kulturhuset Føllegård, som danner ramme for kunstforeningens generalforsamling og udstillinger, Kulturdagen, loppemarkeder, grundlovsarrangement m.m.. 'Kulturdag Skævinge' arrangeres af frivillige fra Skævinge Lokalråd (beskrives senere), spejderne, Skævinge Kunstforening, og Skævinge Borgerforening. I Ørbæk afholder kulturforeningen, der holder til fysisk i Ørbæk Midtpunkt, sang og koncerter ved torvet ved Ørbæk Midtpunkt og også slotskoncerter på de omkringliggende herregårde for et større opland. I Hurup organiseres kulturaktiviteter af 'Kulturekspressen' som er en paraplyforening af borgerforeninger i hele den tidligere Hurup kommune og nu også fra Thisted kommune. Den tilbagevendende kulturuge havde indtil sidste år til huse i Hurup på det lokale uddannelsescenter og med uddannelseslederen som ankermand. I 2012 flyttede den dog til Limfjordscentret i Doverodde for at blive en kulturel begivenhed for hele Thisted storkommune. I Hurup har ildsjæle i flere år også arbejdet for at opføre et kulturhus i Hurup, men efter kommunesammenlægningen er det blevet taget af tapetet.

I Kolind kalder byhallen sig 'forsamlingshuset på Djursland'[3]. Det er et kultur-og aktivitetshus, ejet af byens borgere og drevet af frivillige ulønnede hjælpere, som danner ramme om kræmmermarkeder, revy og julefrokoster. I Holeby drives den gamle Holeby gæstgivergård som 'Holeby Kro og Kulturhus'. Her er udskænkning og catering til selskaber, men der reklameres med at også foreninger kan leje lokaler til billige penge. En linedanserklub øver sig her hver torsdag og der efterlyses lokale kunstnere og kunsthåndværkere der søger et sted at mødes og udstille deres værker.



Vinderen af Langås fotokonkurrence. Foto: Jørgen Jensen

Offentlige kulturtilbud i form af biblioteker findes i alle casebyer på nær Holeby, hvor det lokale bibliotek lukkede i 2012. Biblioteket i Kolind været genhuset i en midlertidig pavillon, siden det i 2012 nedbrændte sammen med jobcentret og det gamle rådhus. Her har distriktsrådet (se senere) arbejdet for at få genopført biblioteket som en del af kulturhuset 'Byens Hus'. Der er endelig bevilget penge opførelse af Byens Hus, som kommer til at ligge i forbindelse med det eksisterende institutionsområde med skole, friluftbad, børnehave, plejeboliger og vuggestue. Her får udearealerne en vigtig funktion som aktivt fællesareal.

Bibliotekerne er alle blevet omdannet til filialer af den nye storkommunes bibliotek. De lokale afdelinger har begrænsede åbningstider. I Skævinge, Ørbæk og Langå er der dog udvidede åbningstider, hvor bibliotekerne er ubemandede. Her lukker borgerne selv sig ind på biblioteket og selvbetjener sig af biblioteksfaciliteterne.

'Events'

Foreninger og foreningssamarbejder arrangerer forskellige typer aktiviteter, som udover de lokale borgere også tiltrækker besøgende fra et større opland, f.eks. slotskoncerter i Ørbæk, torvedage i Hurup, rodeo i Holeby og loppemarkeder i Skævinge. Ved disse arrangementer bliver der ofte samlet penge ind til det lokale foreningsliv, og de bidrager til at sætte byerne på det regionale landkort. Arrangementerne giver en indikation af styrken af de lokale frivillige, der kan mobiliseres, da nogle arrangementer er store og kræver megen organisering.

Af større arrangementer danner Kolind rammen om velbesøgte kræmmermarkeder, bl.a. det traditionsrige 'Hjortedrengenes Marked' som har været afholdt siden 1884. Kræmmermarkederne foregår ved Byhallen og har 5-6.000 besøgende. Indtil 1989 var der også årligt dyrskue, men det blev sammenlagt med andre lokale dyrskuer under Landbrugsmessen Gl. Estrup.

I Langå arrangeres der DM i Linedance i Langå Hallen på 10.år. I Langå har man også Vestpark Festivallen, som siden 1970rne har været en tilbagevendende begivenhed i Byparken med musik for alle aldersgrupper. Overskuddet går til musik- og kulturarrangementer i Langå by og omegn.

Særligt to arrangementer trækker mange deltagere og indsamler mange økonomiske midler til det lokale foreningsliv: Ørbæk Marked og den nye Farm Festival i Hurup. I Ørbæk afholdes der hvert år Ørbæk Marked som har 100.000 besøgende, 375 kræmmere og musik og aktiviteter. Der bruges hvert år ca. 3.000 foreningstimer på markedet. De frivillige er organiseret i 19 arbejdsgrupper efter interesser og kompetencer fra reklame, til parkering, el-installationer, banko, heste, osv..[4] Borgerforeningen er tovholder i samarbejde med både lokale foreninger fra Ørbæk og andre fra et større opland. Overskuddet fra marked deles ud efter ansøgning til de tilknyttede foreninger og til specielle formål i Ørbæk og omegn og har også medfinansieret inventar til det nye Ørbæk Midtpunkt. Ørbæk Marked opstod omkring år 1900 og døde hen i 1950'erne. I 1980 blev markedet genoplivet af en lokal ildsjæl i borgerforeningen. Ildsjælens søn er i dag en aktiv deltager i både borgerforening og det nye Ørbæk Midtpunkt.

I Hurup har der gennem 119 år været arrangeret et årligt dyrskue af det Thylandske Landøkonomiske Selskab. Men da dette blev fusioneret med Landboforeningen Nordthy i 2007, og blev til Landbothy, blev dyrskuet rykket til Thisted. Dette medførte stor utilfredshed i Hurup og forskellige foreninger og privatpersoner gik sammen om at stable et nyt alternativt og lokalt arrangement på benene.

En styregruppe blev nedsat med repræsentanter for borgerforening, turistforening, rideklubber og forskellige ressourcepersoner med ansvar indenfor heste, maskinudstilling, web og sponsorer osv. Farm Festival hedder eventen, som i 2012 havde 50.000 besøgende og genererede et stort overskud til de lokale foreninger og festivalens videreudvikling.

Foreninger der varetager byens udviklingsmæssige udfordringer

Borgerforeningerne arbejder, ifølge deres vedtægter, for det sociale liv i byerne. I flere tilfælde går de også ind og taler byernes sag

i forhold til de nye storkommuner. I Holeby og Ørbæk står borgerforeningerne for kontakten til kommunen. Borgerforeningen i Holeby er ikke stærk, men den er alligevel en vigtig stemme, der tager fat i kommunen angående driftsopgaver som manglende vejbelysning og basal vedligeholdelse. I Ørbæk er borgerforeningen modsat meget stærk og den koordinerende aktør i byen, f.eks. kommer de med input til Nyborg Kommunes kommuneplan, de initierer nye store projekter som Ørbæk Midtpunkt og står som ankermand for Ørbæk marked.



Ørbæk Marked i 2012. Foto: Ørbæk Borgerforening

I de andre byer er der andre organiseringer, som tager sig af de udviklingsorienterede sager. I Kolind og Skævinge er der dannet henholdsvis 'distriktsråd' og 'lokalråd' på opfordring af de nye storkommuner med byerne nu er del af. Som det fremgår af Syddjurs Kommunes hjemmeside er formålet at agere talerør for lokalområderne i de nye storkommuner: "*Distriktsråd er lokalområdernes talerør og stemme i byrådet og administrationen i Syddjurs Kommune.*" I særlige tilfælde kan Syddjurs Kommunes byråd tildele distriktsråd myndighed og kompetencer til at løse nærmere konkrete opgaver. For at fremme den lokale identitetsdannelse og kultur kan distriktsrådet ansøge kommunen om midler til at gennemføre konkrete initiativer, aktiviteter og tilbud.

Distriktsrådet i Kolind blev dannet i 2010 og består af et bredt udsnit af byens foreninger. Det arbejder med emner som at erstatte det nedbrændte jobcenter, at byforny bymidten, at få lægebil/ambulance tilbage til området, at styrke erhvervsudviklingen og at støtte og integrere tilflyttere. Distriktsrådets første virke var at oprette internetportalen www.kolind-borger.dk, hvor foreninger og erhverv også er at finde.

Skævinge Lokalråd anno 2007 arbejder for at sikre borgere større indflydelse på deres eget lokalområde, at skabe kontakt til politikere i Hillerød Kommune og at formidle borgernes ønsker om forandring i lokalsamfundet. Skævinge Lokalråd har deltaget i arbejdsgrupper i forbindelse med kommuneplanen samt udarbejdet input til kommuneplanen i dokumentet 'Landsbyvisioner 2020'[5]. Lokalrådets hjemmeside fungerer også som en portal til byens foreninger og aktiviteter.

I Langå blev foreningen 'Langå Vision' dannet i 2010 med lignende mål om at styrke byens position i den nye storkommune. Foreningen er dannet på initiativ af lokale kræfter og ikke som del af en mere formel struktur i den nye storkommune, som i Kolind og Skævinge. Fra foreningens hjemmeside hedder det: "*Langå risikerer at blive kørt ud på et sidespor, efter at byen er blevet en del af Randers Kommune. Det kan føre til, at Langå bliver en anonym "sove-forstad", hvor fx. handel, foreningsliv m.v. bliver begrænset til et minimum, og deraf en degenerering af både social og økonomisk kapital. Langå Vision ønsker at gøre en indsats for at forhindre dette. Ikke for at modarbejde Randers Kommune, men for at gøre en supplerende indsats med den gamle Langå kommune i fokus.*"[6]

'Langå Vision' som nævnt tidligere har også planer om at genoprette Langå Erhvervsråd og om at opføre en multihal. I Langå findes der også en paraplyhjemmeside over byens

foreninger, erhverv og butikker[7]. Portalen er oprettet af en tilflyttet ildsjæl.

I Hurup findes der ikke en forening, der målrettet tager sig af udviklingsmæssige udfordringer men foreninger, enkeltpersoner og erhvervslivsrepræsentanter har samlet sig *ad hoc* i forbindelse med forskellige sager som lukningen af Teknisk Forvaltning i Hurup, placering af et nyt lægehus og organiseringen af Farm Festival. Hurup Handelstandsforening har nylig i samarbejde med Hurups Foreningssamvirke afholdt folkemøde om Hurups fremtid. Her mødte mange op og der er nu nedsat en styregruppe, der skal arbejde videre med forslag om markedsføring af området og frivillige kræfters samarbejde til fremme af arrangementer og livet i byen[8].

Den frivillige kapital og ildsjælene

Den økonomiske kapital og bæredygtighed i foreningslivet handler om, hvorvidt der er fokus på at sikre klubbernes og foreningernes fortsatte virke ved at generere penge ud over, hvad der kommer ind i kontingent m.m.. Det gøres ved de mange forskellige arrangementer, hvis overskud går til at konsolidere klubberne og give mulighed for nye tilbud og f.eks. udlandsrejser. Specielt de helt store events lægger et økonomisk fundament for nye investeringer i kulturhuse og samlingssteder. I sidste ende beror alt dette på de frivillige kræfter og den frivillige kapital i lokalsamfundet. Uden frivillige ingen foreninger og organiseringer.

Gennem interviews er de adspurgte også blevet spurgt til deres frivillige arbejde og det at være ildsjæl. Alle har stort engagement og trives med arbejdet. Dog nævner flere, at der næsten ikke er nogle aftener fri i ugen, da de ofte er ildsjæle i flere forskellige foreninger både indenfor idræt men også i kulturaktiviteter eller borgerforening. *"Det er svært at være børnefamilie i en by som vores"*, er en kommentar der høres flere gange, fra forældre der lægger meget frivilligt arbejde som træner m.m., specielt i idrætsklubberne. Halbestyrelsen i Hurup fortæller, at de nyder rigtig godt af børneforældre i idrætten som trænere, men at de er svære at få til at lægge arbejde i andre aktiviteter i byen. Børnefamilierne er meget glade for de sociale aktiviteter for alle som Skt. Hans og tøndeslagning, men det er specielt de lidt ældre, der bruger og er aktive i de kulturelle foreninger.

Blandt de ældre frivillige borgere er der flere der udtrykker, at *"jeg er vist en af Tordenskjolds soldater"* med hentydning til, at det ofte er de samme, der trækker læsset i forskellige foreninger. *"Ildsjæle har mange kasketter i sådan en by som vores. Det er for det meste godt, men kan også blive et problem"*. Dette hentyder til en situation hvor formanden for borgerforeningen er gift med turistchefen og byrådsmedlem i den nye storkommune og derved ikke går så aktivt ind i debatter og konfrontationer med f.eks. storkommunen, som en borgerforeningen kunne gøre. Her må andre kræfter tage over.

Ildsjæle kan være af alle støbninger. Tilflyttere og fornyere kan se, hvad der mangler og tage initiativer, der ikke begrænses af kendskab til de etablerede sociale netværk og organiseringer. Der er også lokale familier som gennem generationer har spillet fremtrædende roller i foreningslivet. Ildsjælenes kompetencer er vigtige. For at få stablet de store events på benene er der mange forskellige kompetencer i spil som marketing, web, økonomistyring, og forskellige håndværksmæssige færdigheder samt ledelse og organisering. Ildsjæle med helt specielle interesser inden for kultur bærer ofte dette frem i byerne. I Langå er det markant, at det brede udbud af kulturaktiviteter bunder i nogle ildsjæle med netop disse interesser.

Diskussion og konklusioner

1. Foreningernes centrale roller – og de frivilliges centrale betydning

Foreningerne i casebyerne er helt nødvendige, for at der findes aktiviteter og arrangementer lokalt. Foreningslivet er således en vigtig medspiller for at skabe et mangfoldigt liv i byerne med aktiviteter af både social og kulturel karakter for alle byens borgere. Det spiller også en vigtig rolle i forhold til at positionere byen i oplandet ved store events og i de nye storkommuner ved at tage fat i de udfordringer byerne står overfor.

Et rigt foreningsliv indikerer derfor noget om udbuddet af aktiviteter og tilbud, om byens fælles identitet og sammenhæng men også om graden af frivillige ressourcer, der kan mobiliseres til at tage fat i byernes udfor-

dringer. Man kan tale om forskellige indikatorer (se tabel 2).

a) Byens sociale og kulturelle liv

Mangfoldighed i hverdagen som fritids- og kulturtilbud og fællesaktiviteter har betydning for kvaliteten af livet på bostedet, og dermed for hvor attraktivt den pågældende stationsby er at bo i. Det er dog forskelligt, hvor meget frivilligt arbejdskraft der kan mobiliseres samt hvor økonomisk bæredygtigt foreningslivet er.

Hvad angår mangfoldighed kan der skelnes mellem, hvad der er at foretage sig og hvad der er at samles om. Mangfoldighed kan både betyde *varieret:* at der udbydes en bred vifte af aktivitetstilbud til byens borgere, og *for alle*: at der udbydes aktiviteter, der inkluderer og er målrettet de forskellige aldersgrupper, det være sig sportsaktiviteter til børn, klub- og fitnessfaciliteter, koncerter, shopping og fester til de unge, foredrag, kreative værksteder og torvedage til de midaldrende og ældre borgere. Særligt børnene og de ældre er meget lokalt forankrede. Muligheder for et kvalificeret hverdagsliv på bostedet kræver basalt set aktivitetstilbud til disse grupper. Som udgangspunkt giver idrætsklubber, fitness og steder at 'hænge ud med vennerne' og kulturelle foreninger tilbud for børn, unge og ældre medborgere.

Idrætsforeninger er den mest almindelige foreningstype i byerne. Rundt omkring i idrætsklubberne kan noteres en tilbagegang i medlemstallet. Aflyste holdaktiviteter i foreningerne vidner om besværligheder med at rekruttere frivillige trænere og at flere mennesker ønsker mere uorganiserede idrætstilbud. Dette kan føre til en ond spiral, der udfordrer foreningslivets økonomiske robusthed med faldende økonomiske indtægter. Idræt til børn og unge beror på forældres frivillige kapital. Men forældrene er ofte en gruppe som har travlt og svært ved at få tid til foreningsliv. De pendler ofte til jobs og måske også aktiviteter udenbys. Det karakteriserer især den voksne befolkning i casebyer tæt på de større byområder, som f.eks. Skævinge og Langå. At starte fitnessklub indikerer, at byen er bevidst om disse udfordringer og arbejder på også at tilbyde uorganiseret idræt, så der også kan findes tilbud for voksne og unge i det lokale. Kulturaktiviteter indikerer at der også er enbredde af udbud til ældre og midaldrende. At der bliver samlet ind til idrætslivet vidner om, at der arbejdes bevidst med at gøre idrætslivet fremtidssikret og mere økonomisk bæredygtigt.

Udover det interessebestemte samvær i foreningerne, arrangerer borgerforeninger, idrætsforeninger og kulturforeninger også aktiviteter, byen kan samles om. Det være sig f.eks. åbne aktiviteter for hele byen i byens offentlige rum, som medvirker til at skabe liv i byen for alle aldersgrupper. De er også i flere tilfælde kræfterne, der arbejder med forbedringer i det offentlige rum som stier, bålpladser, skoletorv, parkanlæg, friluftscener m.m..

Organisering	Måle på	Indikator for
Idræt	Antal, Medlemstal Bredde (uorganiseret/alle aldersgrupper Hallen.	hvor varieret, mangfoldig og økonomisk bæredygtig idrætslivet er, og hvor meget frivillig kapital, der findes.
Sociale aktiviteter	Aktivitet og styrke af organiseringer til fremme af et samlende socialt liv for hele byen og (et fælles offentligt rum).	hvor varieret og mangfoldig udbud af (tilbagevendende) samlende lokale aktiviteter og graden af engagement, fælles identitet og samhørighedsfølelse er.
Kultur	Anta,, aktivitet udbydes (udover sport, tilbagevendende aktiviteter) - kulturaktiviteter, 'kulturhuse' biblioteket.	hvor varieret og mangfoldig udbud og samlende aktiviteter (også for de voksne) er.
Events	Kræfter og organiseringer der kan stable store events på benene der tiltrækker et større opland.	styrken af byens frivillige kapital (mobiliseringsgrad, kompetencer), byens rolle i oplandet og foreningslivets økonomiske bæredygtighed.
Udviklingsudfordringer	Foreninger og kræfter, der reagerer på de forskellige udfordringer byerne står overfor: Lokalråd/distriktsråd, Langå Vision, Borgerforeninger, spontant.	indikerer mobiliseringskraft, hvorvidt/hvordan byen arbejder proaktivt med byens udfordringer og byernes overlevelsesmuligheder på den længere bane.

Tabel 2. de forskellige typer af organiseringer, hvad de kan indikere om lokalsamfundet situation og mobiliseringsgrad og forslag til hvordan de kan indkredses og måles.

Rundt om i casebyerne findes der en række moderne 'forsamlingshuse'. Der er kulturhuse i mange forskellige varianter, der genfortolker forsamlingshusets funktioner og skaber nye hybrider: lige fra udstillingslokaler for lokale kunstnere, festlokaler, mødelokaler, lokalhistorisk arkiv, mødested på tværs af generationer til at overtage den nedlagte kros funktioner. Der findes også en række andre offentlige byrum med fysisk fortætning og mødestedspotentiale. Den klassiske bymidte findes nogle steder som et velbesøgt byrum, f.eks. Hurups gågade og Kolinds sivegader. Den moderne, nye fortolkning af 'bymidte' i Ørbæk er afkoblet fra det gamle bycentrum, og videreudvikler halområdet som et sted, hvor meget liv i byerne i forvejen foregår. Alt i alt foregår byernes sociale liv såvel i nye og i klassiske offentlige rum og det mangfoldige hverdagsliv leves såvel indendørs som udendørs. Specielt er det udendørs offentlige rum vigtig for unge, der mødes og hænger ud.



Figur 1. Foreninger og frivillige i stationsbyerne ligger grunden for 'livet i byen'; udbuddet af idræt, kultur og sociale aktiviteter. Kan de også mobilisere sig til at afholde events og reagere på udviklingsmæssige udfordringer er byens liv i fremtiden måske også levedygtigt.

b) Byens levedygtighed i fremtiden

Som nævnt findes der nogle steder arrangementer der har en størrelse – de såkaldte 'events'– der betyder, at de genererer ganske betydelige økonomiske ressourcer til gavn for det lokale foreningsliv. Sådanne store indsatser kræver mange foreningstimer og engagement fra ildsjæle med forskellige kompetencer, så som web, markedsføring og organisering. Udover den økonomiske betydning for byens liv har de store events også den effekt, at de synliggør byerne i et større regionalt perspektiv, hvilket forstærker byens identitet og tiltrækning. Generelt set er mængden af frivillige hænder til at løfte opgaverne afgørende for byernes overlevelsespotential.

De seks casebyer står overfor den samme slags udviklingsmæssige udfordringer, der følger i kølvandet på deres nye position som mindre byer i storkommuner, hvor det kommunale arbejde er blevet centraliseret, og der er langt til Byrådet og dets bevågenhed. Byerne oplever bl.a. lukninger af steder for offentlig service, f.eks. bibliotek og kommunale forvaltningsbygninger. Det altafgørende er, hvad der sker med de lokale, sociale organiseringer, når kommunen trækker sig fra det lokale niveau, som følge af centralisering. Byerne er forskellige, og det er også de udfordringer de står overfor.

Det er vigtigt for byernes overlevelsespotentialer, at der er foreninger, der tager fat i byens udviklingsmæssige udfordringer, samt at

der er nok ildsjæle og engagement til at løfte sådanne opgaver. Der er behov for nye talerør, der kan varetage de lokale interesser i storkommunerne.

Det er forskelligt om og hvordan casebyerne organiserer sig i forhold til de nye udfordringer. I nogle byer har de nye kommuner initieret oprettelse af nye lokalråd og distriktsråd. Et andet sted har borgerne på eget initiativ oprettet en ny forening. Begge typer foreningsoprettelse har som eksplicit formål at varetage den nye situation og være talerør til den nye kommune. Sikring af lokale interessers varetagelse er således i fokus. Andre steder danner eksisterende foreninger rammen om varetagelse af de nye udfordringer. Et sidste sted er der ingen decideret organisering omkring udfordringerne, men i stedet ad hoc organiseringer som tager hånd om enkeltsager fra tid til anden.

Konsekvenserne af kommunalreformen er stadigt nye og de nye organiseringer er ikke gamle. Vurderinger af hvilket behov, der er for at være på forkant med udfordringerne og forholde sig pro-aktivt til udviklingsspørgsmålene, skal ses i det lys. Måske kan man alligevel gisne om forskellene ud fra de sager der indtil videre er blevet handlet på.

Der er forskel på i hvor høj grad man oplever, at den kommunale interesse og bevågenhed svinder ind. Hvis kommunen svigter basale funktioner angående vedligehold og forsyning, og de lokales kamp går på at udbedre disse svigt, levnes der kun få ressourcer til proaktive indsatser for fremtiden. Et sted arbejder man også med den kommunale service og for at sikre den lokal forankring af arbejdskraften for f.eks. parkpleje, samtidig med, at man initierer byggeprojekter til gavn for lokalsamfundet. Andre steder igen agerer man på forkant med kommuneplanlægningsprocessernes lokale konsekvenser. Der er således mange niveauer, der kan sættes ind på. En indikator for byens levedygtighed må være, at man beskæftiger sig med udviklingsspørgsmål, og at der hurtigt kan mobiliseres lokale, frivillige kræfter, når der er behov for at positionere sig i storkommunerne. Hvis der desuden findes foreninger, hvis fokus er at varetage disse behov, vurderes det, at bedre byens levedygtighed yderligere.

2. Perspektiver: De sociale organiseringers tilpasning til differentierede hverdagsliv

De demografiske udviklingstendenser og bosætningsmønstre er forskellige. Nogle casebyer tiltrækker særligt familier med børn, og domineres af pendlerbosætning. Andre tiltrækker især oplandets ældre befolkningsgrupper og domineres særligt af oplandsbosætning. De fleste steder er bosætningsmønstrene mangfoldigt sammensat. Disse forskelle i bosætning giver forskellige muligheder og udfordringer for byens sociale organiseringer. Særligt den udbredte pendlerbosætning giver udfordringer for de gammelkendte sociale organisering i byerne.

Med pendlerbosætning følger hverdagsliv der er mere mobile og *udlejrede*, dvs. at arbejdslivet foregår væk fra bostedet med stort tidsforbrug til pendling. Foreningerne er afhængige af frivillig arbejdskraft, men hvis store befolkningsgrupper ikke opholder sig meget på bostedet, kan det udfordre denne organiseringsform. Særligt hvad angår børnefamilier er der mange dilemmaer. Børnene er lokalt forankrede, men deres pendlende forældre opholder sig ikke meget på bostedet. Dette udfordrer idrætsaktiviteter i foreningerne, der hviler på forældrenes frivillige indsatser som undervisere. Samtidig kan man observere, at der sker små tilpasninger til det moderne – mobile og udlejrede – hverdagsliv i den måde de sociale organiseringer udvikler sig på. F.eks. giver bibliotekers udvidede åbningstider mulighed for fleksibel brug og kan ses som en måde at tilpasse lokal service til arbejdsliv væk fra byen med megen pendling og ufleksible tidsstrukturer.

Der er behov for mere fleksible organiseringsformer, hvilket understøttes virtuelt: Man kan få lokalviden på de elektroniske byportaler. De elektroniske byportaler er en slags virtuelt mødested for byens borgere. Her kan man hurtigt danne sig et overblik over de lokalt forankrede aktiviteter, udviklingsplaner og de dertil knyttede nøglepersoner. Man kan ofte læse og afgive kommentarer til lokale emner. Det giver gode genveje til lokal nyttig viden, som man ellers primært har haft adgang til via direkte deltagelse. Det er særlig godt for pendlere og nytilflyttere. En opblomstring af mere løst organiserede, især idrætsaktiviteter, i byerne i form af fit-

nesscentre og -foreninger vidner om en efterspørgsel på mere fleksible og mere uorganiserede, ad hoc baserede aktiviteter. Elektronisk formidling af byens aktivitetspotentiale kan parallelt til events give byen et aftryk på landkortet – vel at mærke det elektroniske af slagsen. Dette kan have betydning for overlevelsespotentialet.

Noter

[1] http://www.orbek-midtpunkt.dk/

[2] Ørbæk Borgerforenings brev til Nyborgs borgmester à 20. juni 2012.

[3] http://www.kolind-borger.dk/

[4] http://www.orbek-marked.dk/

[5] http://www.skaevinge.dk/

[6] http://www.langaa.com/

[7] http://www.langaa-guiden.dk/

[8] "Masser af gåpåmod for Hurups fremtid", Thisted Dagblad 16. februar 2012.

Virksomheder, erhverv og arbejdsmarkeder

Høgni Kalsø Hansen, Kalle Emil Holst Hansen og Lars Winther

Vækstens geografi har ændret sig markant gennem de sidste årtier, og således er rammebetingelserne for stationsbyernes erhvervsudvikling forandret. Især tre ting gør sig gældende. For det første har industrierhvervene især de mere traditionelle og lavteknologiske industrierhverv, bygge- og anlægsvirksomhed og sundhed og velfærd en stor betydning i stationsbyerne. Dette er også tydeligt i casebyerne, hvor det ofte er en enkelt eller ganske få virksomheder, som har stor lokal betydning for beskæftigelsen og fastholdelsen af lokale arbejdspladser. Stationsbyerne er derfor ofte højt specialiserede inden for et bestemt erhverv. For det andet udgør de nye væksterhverv en begrænset andel af beskæftigelsen i stationsbyerne som følge af at de i større grad end f.eks. storbyerne er afhængige af traditionelle erhverv. Der er dog betydelige forskelle i erhverv og virksomheder mellem de seks byer. For det tredje er de interviewede virksomheder i casebyerne internationale aktører, men med stærke lokale rødder. Virksomhedernes lokale forankring ligger primært i deres historie, ejerforhold og den måde, hvorpå medarbejdere og ejere som enkeltindivider indgår i deres lokalområde. Virksomhedernes netværk i casebyerne f.eks. leverandører og kunder er i mindre grad lokalt forankret. Vores casevirksomheder har de ofte en stor grad af internationale leverandører eller kunder, mens enkelte virksomheder en stor grad af lokale og regionale leverandører, men i disse tilfælde udgør eksport til gængæld størstedelen af omsætningen.

Et vigtigt fundament for erhvervsudviklingen i stationsbyerne er den lokale arbejdsstyrke og dens kvalifikationer. Generelt har stationsbyernes arbejdsmarkeder en overvægt af jobs rettet mod ufaglærte og faglærte medarbejdere samt mod personer med mellemlange videregående uddannelser. Dette bekræftes af vores casevirksomheder, som i høj grad anvender arbejdskraft med grundskole eller erhvervsfagliguddannelse i deres produktion.

Det er denne udvikling af stationsbyernes erhverv og arbejdsmarkeder, der skal ses på i de seks casebyer ved hjælp af registerbaserede data fra Danmarks Statistik og seks interview med centrale virksomheder i byerne.

Stationsbyernes erhvervsstruktur

Erhvervsstrukturen i 250 danske stationsbyer, inklusive projektets seks casebyer[1] er vist i tabel 1. Den generelle overrepræsentation i industribeskæftigelsen er for alle 250 stationsbyer på 9 procentpoint. Denne struktur går igen i fire casebyer, dog med stor variation. Industribeskæftigelsen i Ørbæk og Langå ligger på gennemsnittet for stationsbyerne, medens den i Hurup og Holeby ligger væsentligt over. To casebyer, Skævinge og Kolind, afviger dog fra billedet på den stærkt industrialiserede stationsby. De ligger begge under gennemsnittet for de 250 stationsbyer og også under landsgennemsnittet – Kolind på tredjedel af landsgennemsnittet, hvilket kunne tyde på, at de begge har været gennem en betydelig omstilling. Stationsbyernes store andel inden for industriproduktion eller mangel på industri viser således, at de har en erhvervsstruktur, som knytter sig til deres historiske udvikling. Dette tyder således på, at den tidlige industrialisering i Danmark har betydning for nutidens erhvervsudvikling i en række industritunge stationsbyer, hvilket bliver bekræftet gennem flere virksomhedsinterviews, som er foretaget.

Inden for Bygge- og anlægsvirksomhed og Sundheds- og velfærdsinstitutioner mv. har stationsbyerne ligeledes overrepræsentation af beskæftigede. Denne overrepræsentation er dog på ingen måde lige så fremtrædende som industriens med undtagelse af Langå.

Tabel 1. Erhvervsstrukturen 2007 i danske stationsbyer. Procent beskæftigede i 16 erhvervskategorier. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Branche	Skævinge	Ørbæk	Holeby	Kolind	Langå	Hurup	250 Stationsbyer	DK
Landbrug, jagt og skovbrug	0,6	0,6	0,9	2,7	0,5	0,2	1,1	2,5
Fiskeri	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1
Råstofudvinding	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2
Industri	11,5	24,8	36,9	5,6	23,5	42,9	24,1	14,2
El-, gas-, varme- og vandforsyning	0,0	0,4	0,9	0,2	0,6	0,7	0,7	0,5
Bygge- og anlægsvirksomhed	8,6	11,6	11,5	12,1	10,2	3,8	8,2	6,7
Handel og reparationsvirksomhed	20,9	20,3	8,5	33,9	13,2	14,1	16,2	15,6
Hotel- og restaurationsvirksomhed	0,5	3,9	2,3	2,1	1,0	2,0	2,3	3,1
Transportvirksomhed	8,7	5,2	3,0	4,8	7,0	6,2	6,9	8,9
Fast ejendom, udlejning, forretningsservice mv.	3,9	2,2	10,2	6,2	2,2	7,8	5,2	12,1
Offentlig administration, forsvar og socialforsikring	8,6	0,6	0,5	2,3	0,3	5,2	2,9	5,1
Undervisning	7,3	5,8	9,9	10,0	9,1	2,7	7,6	7,1
Sundheds- og velfærdsinstitutioner mv.	23,8	22,0	12,3	16,3	28,1	10,9	19,8	17,5
Andre kollektive, sociale og personlige serviceaktiviteter	4,6	1,3	1,8	2,7	2,8	2,8	3,5	4,9
Private husholdninger med ansat medhjælp	0,2	0,4	0,2	0,2	0,6	0,2	0,3	0,3
Internationale organisationer mv.	0,9	0,9	1,2	1,1	0,9	0,6	1,0	1,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Dette kan tilskrives, at Bygge- og anlægsvirksomhed er et typisk byerhverv karakteriseret af en lokal efterspørgsel dog ofte suppleret med et større opland, som endda kan inkludere de større byregioner. Sundheds- og velfærdsinstitutioner har også stor tyngde i stationsbyerne. En årsag til dette kan findes i stationsbyernes demografi og historiske udvikling som kommunecenter og opland for de omkringliggende landsbyer.

Den anden væsentlige pointe, som kan læses ud af tabellen, er, at nye erhverv kun udgør en begrænset andel af stationsbyernes samlede beskæftigede. Eksempelvis udgør andelen af beskæftigede i erhverv inden for erhvervsservice (Fast ejendom, udlejning, forretningsservice mv.) kun ca. 6 procent i stationsbyerne, mens landsgennemsnittet er 12 procent. Dette forhold ses også i de seks casebyer. Det kan konstateres, at de nyere erhverv, som er en væsentlig del af transformationen mod en service- og videnøkonomi, kun i mindre grad er repræsenteret i stationsbyerne. Ligeledes kan det konstateres, at stationsbyerne er underrepræsenteret i forhold til andelen af beskæftigede i Offentlig administration, forsvar og socialforsikring og Transportvirksomhed.

Casebyernes overordnede erhvervsstruktur

De seks casebyer, Skævinge, Ørbæk, Holeby, Kolind, Langå og Hurup er præget af samme erhvervsstruktur, som generelt ses i de 250 stationsbyer. Der er dog stadig betydelige forskelle mellem casebyernes industrierhverv. Overordnet set er omkring 80 procent af alle beskæftigede inden for erhvervene Industri, Bygge- og anlægsvirksomhed, Handel- og reparationsvirksomhed eller Offentlige erhverv, som det fremgår af Tabel 2.

Tabel 2 viser klart dominansen af de fire overordnede erhverv i stationsbyerne, men også en betydelig variation mellem casebyerne. Således udgør industrien næste 43 procent af beskæftigelsen i Hurup i 2007, mens den i Kolind kun udgør godt fem procent. Denne forskellighed vil blive uddybet neden for ved at beregne den relative koncentration af byernes beskæftigelse inden for de forskellige erhverv, lokaliseringskvotient (LQ)[2]. Denne repræsenterer i denne sammenhæng stationsbyernes erhvervsspecialisering i forhold til landsgennemsnittet, se Tabel 3. LQ viser, at erhvervene under kategorien Industri og Bygge- og anlægsvirksomhed og Handel- og reparationsvirksomhed er relativt koncentrerede i stationsbyerne. LQ under 1 forekommer inden for Transport, Fastejendom, udlejning og forretningsservice og Andre serviceaktiviteter. Kun offentlig service ligger på en andel, der svarer til landsgennemsnittet[3].

Den lokale erhvervsstruktur i casebyerne

De seks casebyer fremstår individuelt med relativt store lokale forskelle i sammenligning med hinanden, de 250 stationsbyer og landsgennemsnittet. I de følgende afsnit vil variationerne i de seks casebyer blive belyst med udgangspunkt i de tre private hovedkategorier Industri, Bygge- og anlægsvirksomhed og Handel- og reparationsvirksomhed.

Skævinge

Skævinge er den af de seks casebyer, hvis lokale arbejdsmarked bærer mest præg af at ligge i geografisk nærhed til en storbyregion

Tabel 2. Procentandel beskæftigede i fire overordnede erhvervskategorier 2007 efter arbejdssted. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger

Brancher	Skævinge	Ørbæk	Holeby	Kolind	Langå	Hurup
Fire 'stationsbybrancher'						
Industri	12	25	37	6	23	43
Bygge- og anlægsvirksomhed	9	12	12	12	10	4
Handel og reparationsvirksomhed	21	20	8	34	13	14
Offentlige erhverv	40	28	23	29	37	19
I alt	81	85	79	80	84	80
Øvrige brancher	19	15	21	20	16	20
Total	100	100	100	100	100	100

Tabel 3. Udvalgte erhvervs lokaliseringskvotient efter arbejdssted 2007. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger

Branche	Skævinge	Ørbæk	Holeby	Kolind	Langå	Hurup
Industri						
Fremstilling af fødevarer og drikkevarer	0,7	6,6	0,1	1,1	0,4	3,1
Tobaksindustri			3,4			
Læderindustri					6,5	
Træindustri		2,7	0,3			35,8
Papirindustri					12,9	
Grafisk industri		0,1		1,2	0,2	1,6
Fremstilling af metal			4,4			
Jern- og metalvareindustri	4,5	0,6	0,3	0,6	3,4	1,0
Maskinindustri	0,2	0,1	15,4	0,1	4,5	0,1
Fremst. andre elektriske maskiner og apparater	0,1	3,5	0,2		0,2	4,0
Møbelindustri og anden industri		3,1	0,2		1,6	11,2
Bygge- og anlægsvirksomhed						
Bygge- og anlægsvirksomhed	1,3	1,7	1,7	1,8	1,5	0,6
Handel og reparationsvirksomhed						
Handel med biler mv., reparation og vedligeh.	0,4	2,5	0,3	4,9	0,8	0,6
Engros- og agenturhandel undt. med biler mv.	2,2	1,5	0,4	1,6	1,0	0,7
Detailhandel undt. biler mv.;	0,9	0,8	0,7	1,9	0,7	1,1

– København. Det betyder, at de traditionelle erhverv ikke i samme grad dominerer i Skævinge i sammenligning med de øvrige casebyer, hvilket bl.a. kommer til udtryk med en relativ lille andel af beskæftigede i industrien. Skævinge har dog en koncentration i to centrale erhverv, se Tabel 3[4]. Den første er Jern- og metalvareindustri, som udgør 7,3 procent af de beskæftigede i byen og har en LQ på 4,5. Årsagen til dette er blandt andet at Nordsjællands Metalstøberi er lokaliseret i Skævinge. Den anden er Engroshandel og agenturhandel, som udgør 13,0 procent af de beskæftigede og har en LQ på 2,3. Hertil skal det noteres, at de private erhvervs andel af den samlede beskæftigelse er relativt svag i Skævinge, der i høj grad er præget af offentlige arbejdspladser. Byen fremstår derfor i dag mere som en decideret serviceby end som en erhvervsby.

Ørbæk

Ørbæks erhvervsstruktur er præget af to erhverv. Først og fremmest er der industrien, hvor fremstilling af fødevarer og drikkevarer udgør en betydelig del af beskæftigelsen, og hvor byen har en koncentration (en LQ på 6,6). Det er bl.a. Ørbæk Mostfabrik, som er en af de dominerende virksomheder. En væsentlig grund til at ødevareindustrien står stærkt i Ørbæk findes i byens placering i det sydfynske, hvor der historisk har været en betydelig produktion af frugt og bær. Andre erhverv med en betydelig tyngde i Ørbæk er fremstilling af andre elektriske maskiner og apparater, Bygge- og anlægsvirksomhed, Handel med biler mv., reparation og vedligeholdelse heraf og Engroshandel og agenturhandel. Dermed afspejler Ørbæks branchesammensætning i høj grad gennemsnittet for stationsbyerne og er en blanding af produktions- og offentlig serviceby.

Holeby

Holeby har en klar overvægt af beskæftigede

inden for Maskinindustri. Maskinindustrien udgør 34,14 procent af de beskæftigede og har en LQ på 15,4, se Tabel 3. Dette har sit historiske udspring i produktionen af en virksomhed, der producere diesel-skibsmotorer - først for B&W og senere under MAN Diesel. I 2005 lukkede den sidste del af den selvstændige motorproduktion i Holeby og i dag er den tilbageværende filial af Man Diesel primært optaget af service til motorer, salgsfunktioner og dertil varetager de også en del af maskinmesteruddannelsen. Ud over Maskinindustri er Holeby overrepræsenteret i Bygge- og anlægsvirksomhed, som det er tilfældet for de fleste casebyer. Holeby fremstår derfor stadig i høj grad som en industriby.

Kolind

Kolind har, modsat de fem andre casebyer, ikke en betydelig koncentration inden for industrierhvervene. I stedet står andre traditionelle stationsbyerhverv stærkt. Bygge- og anlægsvirksomhed har en stor andel af beskæftigelsen (12,1 procent). Ligeledes Handel med biler mv., reparation og vedligeholdelse heraf, Engroshandel og agenturhandel og Detailhandel undtagen med biler mv. og reparationsvirksomhed er alle erhverv, som er overrepræsenteret i byen. Dermed er Kolinds erhvervsstruktur mere præget af service og handel end gennemsnittet for stationsbyer, således en mere ensidig serviceby.

Langå

Langås erhvervsstruktur er kendetegnet ved markan koncentration inden for industrien. I særdeleshed dominerer Maskinindustri med en andel på mere en 10 procent og en LQ på 4,5. Jern- og metalvareindustri (5,4 procent af de beskæftigede og en LQ på 3,4) og papirindustri (10,0 procent, LQ 4,5). Virksomheden, Fremtiden Staldinventar, er en af de større arbejdspladser inden for Jern- og metalvareindustri og viser igen, at stationsbyerne ofte har en eller flere dominerende virksomheder, som er baggrunden for den lokale specialisering. Langå har, som hovedparten af de øvrige casebyer, en større andel af arbejdspladser inden for Bygge- og anlægsvirksomhed. Heraf kan det udledes, at Langås erhvervsstruktur ligner størstedelen den af de danske stationsbyer.

Hurup

Hurup er den af casebyerne, som har den største andel af beskæftigelsen inden for industri, se Tabel 3. Her er det specielt Træindustri (18,3 procent, LQ 35,8) herunder vinduesproducenten Idealcombi, som er dominerende. Et andet dominerende erhverv er Møbelindustri og anden industri (9,6 procent, LQ 11,2), hvor blandt andet sengeproducenten Carl Thøgersen øger koncentrationen betydeligt. Dominans af træbaserede erhverv har ikke afsæt i lokale naturressourcer, men skyldes snarere, at særligt entreprenante personer har stået bag de to førnævnte virksomheder. Andre industrierhverv, der har betydelig vægt i byen, er fremstilling af føde- og drikkevarer og fremstilling af andre elektriske maskiner og apparater. Mens Hurup har relative koncentrationer inden for industrierhverv, udgør Bygge- og anlægsvirksomhed kun en relativt lille andel af det lokale arbejdsmarked. Hurup er således erhvervsmæssigt en stærk industriby med en betydelig handel.

Den lokale arbejdsstyrke

Et vigtigt fundament for erhvervsudviklingen i stationsbyerne er den lokale arbejdsstyrke og dennes kvalifikationer, hvilket kommer klart til udtryk i virksomhedsinterviewene – se nedenfor. Det er arbejdskraftens kvalifikationer, som er med til at udvikle virksomhedens produkter og produktionsproces især inden for industrierhvervene, hvor der bl.a. bliver konkurrereret på produktionsomkostninger, kvalitet og kundetilpasning af produkter. Konkurrenceevnen sikres også gennem introduktion af nye organisationsformer og implementeringen af ny produktionsteknologi. Der er ofte tale om erhverv, hvor innovationen foregår gradvis i stærkt samarbejde med leverandører og kunder. Det er også erhverv, især de lavteknologiske og mellemteknologiske industrierhverv, som i disse år oplever en betydelig opgradering af arbejdskraftens kvalifikationer. Således er uddannelsesniveau og -struktur, som en indikator på kvalifikationer, en vigtig faktor for at forstå stationsbyernes fremtidige udfordringer.

De beskæftigedes uddannelsesniveau

Analyseres de beskæftigedes uddannelsesniveau i casebyerne i 2007, kan der identificeres et klart mønster. For et flertal af case-

byerne og de 250 stationsbyer i Danmark er procentdelen af de beskæftigede med en grundskole som højeste fuldførte uddannelse højere end landsgennemsnittet, hvilket fremgår af Tabel 4. Ligeledes er der en langt større andel af beskæftigede i casebyerne med erhvervsfaglig uddannelse, hvilket især kommer til udtryk i f.eks. Ørbæk, Holeby og Kolind. Således har næsten halvdelen af de beskæftigede i Ørbæk en erhvervsfaglig uddannelse modsat knap 35 procent af alle beskæftigede i Danmark. Modsat er andelen af beskæftigede med lang videregående uddannelse under det halve af samtlige beskæftigede i Danmark og i enkelte af casebyerne udgør de en forsvindende lille andel af de beskæftigede f.eks. i Ørbæk. Således kan det konkluderes, at virksomhederne i casebyerne i høj grad anvender arbejdskraft med grundskole eller erhvervsfagliguddannelse i deres produktion, hvilket i høj grad hænger sammen med erhvervsstrukturen, hvor især traditionelle lav- og mellemteknologiske industrierhverv dominerer. Her ligger en udfordring for de fleste industridominerede stationsbyer i fremtiden, hvis disse erhverv og virksomheder skal forblive konkurrencedygtige og fortsat skabe lokale job.

De bosiddendes uddannelsesniveau

Et andet aspekt af stationsbyernes arbejdsstyrke er de bosiddendes uddannelsesniveau. Uddannelsesniveauet for casebyernes bosiddende befolkning er beregnet således, at der fremkommer to grupper. Den første gruppe udgøres af personer med en lang videregående uddannelse[5] (LVU) og den anden gruppe af personer uden en LVU i 2008. Især gruppen med LVU har været central i væksten gennem de senere år.

Som det fremgår af Tabel 5 har den bosiddende befolkning i Langå (4,9 procent) og Skævinge (4,8 procent) de højeste andele af folk med LVU. Det skyldes formodentlig, at netop disse byer ligger i umiddelbar pendlingsafstand til storbyregionerne Aarhus og København. Begge byer ligger dog under landsgennemsnittet (6,0 procent). I de fire andre casebyer ligger denne andel betydeligt under det nationale gennemsnit for hele befolkningen. Dette viser tydeligt, at casebyernes lokalisering i Danmarks nye geografi, hvor især storbyregionerne har oplevet en stigning i beskæftigelsen og en vækst i nye erhverv bl.a. inden for erhvervsservice, har en betydning for casebyernes struktur og udviklingsmuligheder.

Den lokale arbejdsstyrkes aldersammensætning

Alderssammensætningen i den lokale arbejdsstyrke er væsentlig, fordi den kan bl.a. kan pege på om fremtidens arbejdskraft er til stede til f.eks. at sikre generationsskifte i virksomhederne.

Tabel 4. Uddannelsesniveau for beskæftigede (efter arbejdssted) 2007, procent. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger

Højest fuldførte uddannelse	Skævinge	Ørbæk	Holeby	Kolind	Langå	Hurup	250 Stationsbyer	DK
Grundskole	28,2	30,5	24,3	25,2	29,2	33,2	30,3	25,4
Studentereksamen ol.	4,6	5,2	4,1	4,8	6,1	5,4	5,0	8,6
Erhvervsfaglig udd.	41,7	47,7	43,7	46,0	41,8	43,9	40,4	34,9
Kort videregående udd.	2,8	2,4	4,1	2,0	4,0	3,0	3,6	4,5
Prof. bachelor/m.lang. videreg. udd.	14,8	9,6	19,0	15,2	14,3	7,4	13,8	15,0
Bachelor	0,5	0,1	0,0	0,2	0,3	0,3	0,2	0,5
Lang videregående udd.	3,2	1,4	2,0	3,0	2,4	2,1	2,9	6,9
Forsker udd.	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4
Uoplyst/I gang	4,0	3,2	2,7	3,6	2,0	4,7	3,6	3,8
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Som det fremgår af Tabel 6 afviger Kolind og i det store hele Langå og Ørbæk mindst fra landsgennemsnittet. Den største procentmæssige afvigelse findes i Holeby, hvor arbejdsstyrkens aldersfordeling er særdeles høj (44 procent mellem 50-64 år). Den næststørste afvigelse findes i Skævinge, hvor en meget stor del (55 procent) af arbejdsstyrken befinder sig i den midterste aldersgruppe (30-49 år), hvilket også medfører, at de to øvrige grupper er relativt små. Samlet set er billedet, med undtagelse af Skævinge, en overrepræsentation i aldersgruppen 50-64 år og en underrepræsentation i aldersgruppen 15-29 år, for alle casebyer. Heraf kan det udledes, at casebyerne står med et strukturelt problem omkring den lokale arbejdskrafts alderssammensætning. Med andre ord, indtræder mange i pensionsalderen inden for de næste 15 år. Dette efterlader en generationskløft, hvor få skal erstatte mange. En af casebyernes helt store udfordringer er derfor at få tiltrukket yngre erhvervsaktive for at kunne imødekomme det forestående generationsskifte.

Internationale aktører med lokale rødder.

For at få et nærmere kendskab til casebyernes erhvervsforhold er der blevet foretaget en række virksomhedsinterview med især nøglevirksomheder inden for industrien, da de udgør en væsentlig del af casebyernes lokale erhvervsliv og beskæftigelse. I det følgende afsnit bliver interviewvirksomhedernes lokale forankring behandlet. Virksomhedernes forhold og udvikling er selvfølgelig særegen, dog har interviewene afsløret enslydende forhold og historier. De parametre, som bliver brugt til at beskrive den lokale forankring, er, i rækkefølge; lokaliseringsårsag, arbejdskraftopland, leverandører/materialeinputtets geografi og markedsforhold.

Tabel 5. Andelen af den bosiddende befolkning mellem 15-65 med henholdsvis lang videregående uddannelse (LVU) og ingen lang videregående uddannelse 2008. Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

	Skævinge	Ørbæk	Holeby	Kolind	Langå	Hurup	DK
LVU	4,8	1	0,8	2,2	4,9	1,3	6,0
Har ikke LVU	95,2	99,0	99,2	97,8	95,1	98,7	94,0
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabel 6. Personer i den erhvervsaktive alder (15-64 år) i 2008 efter bosted. Kilde. Danmarks Statistik og egne beregninger

Aldersgruppe	Skævinge	Ørbæk	Holeby	Kolind	Langå	Hurup	DK
15-29 år	22 %	23 %	19 %	25 %	21 %	26 %	27 %
30-49 år	55 %	46 %	37 %	42 %	45 %	37 %	43 %
50-64 år	23 %	31 %	44 %	33 %	34 %	37 %	30 %

Lokaliseringsårsag

Der er ingen tvivl om, at virksomhedshistorie og ejerforhold spiller en helt central rolle, når det kommer til at beskrive virksomhedernes lokaliseringsårsag. Med en undtagelse er samtlige virksomheder lokaliseret nær ved eller der, hvor de oprindelige ejere valgte at starte virksomheden. Det er i store træk også lig med det sted, hvor ejerne boede. På den måde er virksomhederne sprunget ud af deres lokalområde. At virksomhederne i dag for hovedpartens vedkomne stadig er placeret i det samme lokalområde, skal for størstedelen tilskrives familieeje og en historiske udvikling af virksomhederne. Virksomhederne er vokset gradvist i deres lokalsamfund, og de er dermed groet ind i deres lokalområde således, at en indenlands flytning af virksomheden ville være urentabel. Lokaliseringen af den virksomhed, som falder uden for det ovenstående mønster, kan tilskrives en aktiv kommunal erhvervsstrategi og billige kvadratmeterpriser samt nærhed til virksomhedens leverandører. Virksomheden har derefter oplevet den samme historiske udvikling.

Lokale medarbejdere

Virksomhedernes medarbejderstab er meget stabil. Dette kan være med til at skabe det forhold mellem arbejdsplads og bosætning, som er fremkommet, hvor de fleste medarbejdere er bosat i virksomhedernes nærområder. Det kommer til udtryk ved, at ho-

vedparten af medarbejderne kommer fra de respektive byer eller nærmeste omegn. Den resterende del af medarbejderne kommer hovedsageligt fra det lokale-regionale område forstået på den måde, at de ikke har mere end 30 minutters transport til arbejde.

Med andre ord, så beskriver virksomhederne en situation, hvor medarbejdere med et lavt uddannelsesniveau er særdeles lokale, mens de funktionæransatte med flere års formel uddannelse oftere pendler og pendler længere. Trods dette skel er virksomhederne stærkt lokale målt på medarbejdernes integration mellem bosted og arbejdssted. Dette medvirker til at grundfæste virksomhederne lokalt gennem medarbejderne som lokale repræsentanter.

Virksomhedernes netværk: leverandører og kunder

Virksomhederne kan efter underleverandører opdeles i tre klasser med forskellige geografisk rækkevide. Den første er de virksomheder, som primært køber lokalt og lokalt regionalt. Det er virksomheder, hvis hovedleverandører er i landbruget. For disse virksomheder betyder det meget at have nær afstand, da samarbejdet med leverandørerne er af afgørende betydning, for slutproduktets kvalitet. Den anden gruppe af virksomheder har et mere kompliceret underleverandørforhold. Her er der tale om virksomheder med regionale og nationale leverandører. Det regionale og nationale forhold fortoner sig, når der tages højde for den geografiske oprindelse af de materialer, som virksomhederne indkøber. Derfor har de virksomheder, hvis indkøb er gjort regionalt og nationalt et internationalt funderet materialeinput og dermed er disse virksomheders underleverandører både regionale, nationale og internationalt på samme tid. Slutteligt er der de virksomheder, hvis underleverandører primært er internationalt baseret. Her er der tale om virksomheder, der ikke forarbejder landbrugsprodukter. De har den højeste grad af produktionsautomatisering og de største produktionsvolumener. Deres internationale indkøb kan til dels forklares ved, at rentabiliteten af deres produkt i højere grad ligger i at have lavest mulige materialepriser. Samlet set betyder det, at der ikke er noget klart mønster for den geografiske udbredelse af leverandørerne, mens materialeinputtet i stor udtrækning har et internationalt islæt.

Tabel 7. Oversigttabel over lokal forankring

Firma	Hovedlokaliserings årsag	Medarbejdernes geografiske udbredelse	Leverandører/Materialeinput	Eksportens andel af omsætning på kerneproduktet
VIKIMA SEED	Kommunal støtte / kvadratmeterpriser	Lokal regionalt	Regionale	100 %
Ørbæk Mostfabrik	Historiske forhold / Ejerforhold	1. By og omegn 2. Lokal regionalt	Lokale	70 %
Carl Thøgersen	Historiske forhold / ejerforhold		Internationale	35 %
IDEAL-COMBI	Historiske forhold / Ejerforhold		Internationale	25 %
Fremtiden Staldinventar	Historiske forhold / Ejerforhold		Regionale/ internationale	40 %
Kolind Bogtrykkeri	Historiske forhold / Ejerforhold	By og omegn	Regionale/ internationale	<1 %

Et vigtigt resultat af undersøgelsen er, at ingen af de interviewede virksomheder baserede omsætningen på kunder i lokalområdet. Virksomhedernes kunder fordeler sig på to grene, når deres kunders geografi adresseres. Der er de virksomheder, som har Danmark som primærmarked, og dem hvor eksporten udgør broderparten af omsætningen. Der er ikke fremkommet klare og tværgående forklaring på forholdet mellem hjemmemarked og eksport hos interviewvirksomhederne. Dette kan formentlig tilskrives de brancheforskelle, som er mellem interviewvirksomhederne. Sættes virksomhedernes markedsfordeling i forhold til deres leverancer, så fremkommer den tendens, at de virksomheder, som hovedsageligt har lokale eller regionale leverandører, også har den største eksportandel med undtagelse af Kolind Bogtrykkeri. Modsat har virksomhederne med den største del af omsætning på hjemmemarkedet fortrinsvis internationale leverandører.

Virksomhedernes konkurrenceevne i stationsbyerne

De dominerende erhverv i casebyerne er ofte lav- og mellemteknologisk industri, bygge og anlægsvirksomhed og handel- og reparationsvirksomhed. Interviewene kan give en bedre forståelse af, hvilke rammevilkår og udfordringer virksomhederne i de danske stationsbyer står overfor. Af interviewmaterialet fremkommer en række forhold, som præger virksomhedsdriften i casebyerne. Et tværgående tema er den konkurrencesituation, som virksomhederne befinder sig i. Herunder er der nogle strukturelle ligheder i den måde, hvormed virksomhederne modvirker konkurrencepres og skaber konkurrencefordele. Virksomhederne har flere strategier til at klare sig i konkurrencen herunder implementering af ny teknologi i produktionen, som skal mindske produktionsomkostningerne og højne kvaliteten.

Virksomhedernes konkurrencesituation

De følgende citater indfanger og beskriver den konkurrencesituation som virksomhedernes indgår i dag. Citat 1 beskriver et skred i de forhold, som er med til at bestemme kundernes valg af leverandører og et af de centrale parametre produkter bliver solgt på:

> *Citat 1 – For femten år siden var der meget fokus på virksomhederne (…) man var meget tro mod sine leverandører, havde man Fremtiden Staldinventar, så købte man selvfølgelig det igen, man spurgte ikke andre, i dag er der ikke nogen loyalitet (…) prisen er meget, meget vigtig [for salg red.] (Fremtiden Staldinventar: 21.51-23.08 2012)*

Som det fremgår af Citat 1, er der sket en bevægelse væk fra, at virksomheden var på et marked, der var præget af loyalitet og et tæt producent-kunde-forhold. Prisen på produktet er i dag blevet den dominerende faktor for salg og dermed også i forholdet mellem producent og kunde. Det kan tilskrives flere parametre, men af interviewene er der fremkommet i alt fald en hovedårsag. Der peges ret entydigt på, at markedspres fra producenter i lande, som har lavere produktionsomkostninger, er årsagen. Der er på den ene side tale om lande, som traditionelt anses som lavtlønslande, som det bekræftes i det følgende citat:

> *Citat 2 – Vi kommer jo aldrig til at producere til polske priser i den forstand, vi kan gøre noget med automatisering og nogle andre ting for at følge med (Idealcombi: 55.26-55.32 2012)*

Det er dog ikke kun fra lavtlønslande, der opleves et markedspres. I Citat 3 ridses op, hvordan konkurrenceforholdet mellem et ikke klassisk lavtlønsland og Danmark forholder sig:

> *Citat 3 – Nu har vi et datterselskab i USA, så kan jeg se at medarbejderne derovre koster 60 procent af det jeg betaler for den samme medarbejder her i Danmark og de får både pension og sygeforsikring, så alt er sammenligneligt (…) Hvis jeg ringer til en smed eller en elektriker, eller hvilken som helst anden, så er regningerne også kun på 60 procent af, hvad jeg betaler i Danmark. Det betyder jo, at når vi er i konkurrence med amerikanske frøproducenter, som godt kan gøre det samme som vi kan (…) så har vi en diskvalifikation på 40 procent i ekstra omkostninger (VIKIMA SEED: 16.44-17.58 2012)*

Som det fremgår af Citat 3, påstås omkostningerne i USA at være 60 procent af de hjemlige, hvor det i høj grad er omkostnin-

ger til mandetimer, som forvrider konkurrencesituationen. Det gælder både internt i produktionen, men også ved køb af hjemmelige tjenesteydelser. Det betyder endvidere, at virksomhederne i udvidet grad tænker i at nedbringe deres omkostningsniveau, så de kan holde deres enhedspris nede. En måde at gøre det på er via investeringer i teknologi f.eks. maskiner til automatisering af produktionen, som kan nedbringe antallet af håndteringer per produceret enhed.

Investering i ny teknologi i produktionen

I de senere år er investeringer i ny produktionsteknologi blevet en central strategi for mange lav- og mellemteknologiske virksomheder. Virksomhederne i casebyerne er ingen undtagelse og fra interviewene kan to væsentlige strategier udledes. For det første er nye kapitalinvesteringer en strategi til at nedbringe omkostningerne:

Citat 4 – Vi er afhængige af at have det sidste nye produktionsanlæg. (…) Vi går stærkt efter at få robotter ind, der kan tage de ting ind, som giver arbejdsrelaterede skader og de træls opgaver kan man få maskiner til at udføre (…) Vi skal skifte en del ud og få den optimale linje, hvor der kan køre flere elementer igennem med færre folk (…) Vi er nød til at holde os konkurrencedygtige (Carl Thøgersen: 18.45-20.54 2012)

Som det klart fremgår af Citat 4, så er der et stort behov for at holde antallet af mandtimer nede ved at foretage en effektivisering af produktionsprocessen. Den anden strategi, som får virksomhederne til at investere i ny procesteknologi er gået i retning af at introducere maskiner, som er med til at højne kvaliteten af produktet:

Citat 5 – Der er jo ikke noget af det, vi laver, der er raketforskning, så mange af maskinerne er kommet til stille og roligt hen af vejen, når vi syntes, at vi havde brug for det. Vi har ikke automatiseret i meget høj grad. Vi har kigget meget, meget på kvalitet, så når vi køber en ny udstener, som vi gjorde i år (...) så kigger vi på kvaliteten. (Ørbæk Mostfabrik: 32.38-34.07 2012)

Hvad end udgangspunktet for de hidtidige kapitalinvesteringer har været, så står det klart, at kapitalinvesteringer er en blivende del af virksomhedernes fremadrettede strategi og viser det konkurrencepres, der ikke kun er på pris, men også teknologi. En virksomhed beskriver det således:

Citat 6 – Det [teknologiudviklingen red.] stopper jo ikke her bare fordi man synes, at man er teknologisk på forkant nu, der bliver ved med at være noget og man er hele tiden nød til at finde noget, der gør hverdagen mere effektiv (…) Det kan man lige så godt være ærlig og sige (Idealcombi: 27.50-28.04 2012)

Produktudvikling

Udvikling af produkter er en måde at skabe øget kvalitet på og i sidste ende en større produktværdi, der kan sikre virksomheden i den stigende konkurrence fra virksomheder i lande med lavere produktionsomkostninger. Kvaliteten af produktet er den parameter, som interviewvirksomhederne generelt beskriver som den primære konkurrencefordel på deres respektive markeder. Kvalitetsforbedringerne, den gradvise produktinnovation, kan bestå af flere elementer. Der kan, som i det første af de to følgende citater, være tale om at et givent produkt er blevet tillagt en høj grad af viden, så det bliver markedsførende:

Citat 7 – Sammenlignet med dem vi nu konkurrerer med, så er der ingen tvivl om, at vi er dem, (…) der er meget højteknologiske og som gør noget for at få teknologien ind i det [produktet red.] (…) Det har altid været noget der gør, at vi kan konkurrere med det at producere i andre lande [lavlønslande red.] (Idealcombi: 11.35-11.55 2012)

En anden strategi er skræddersyning af et produkt efter kundernes behov, hvilket kan være en måde at bibringe et produkt ekstra kvalitet. Skræddersyning af produkter er en konkurrenceparameter, hvis markedsfordel bliver beskrevet i det nedenstående citat:

Citat 8 - Vi får jo en gang i mellem en stald som er lidt speciel, som man ikke kan gå til Kina eller Polen og hente (…) alt sådan noget specialinventar, det er sådan noget vi er rigtig gode til (…) for det skal skræddersyes lige nøjagtigt som kunden vil have det (Fremtiden Staldinventar: 29.32-30.27 2012)

Virksomhedens medarbejder som nøgleressource

Hvor kapitalinvesteringer, teknologitilførsel

og skræddersyede løsninger til kunderne er måder at modvirke konkurrencepresset på, så er medarbejdernes viden og loyalitet en anden og vital præmis for at være en konkurrencedygtig virksomhed i casebyerne. Kontinuitet blandt medarbejderne er i interviewene fremkommet som et afgørende forhold bl.a. for at holde et højt produktionsflow. Hertil kommer, at medarbejderne gennem de mangeårige indlærte ekspertiser er med til at skabe kvalitet i produktet. Den situation, hvor stabilitet i medarbejderstaben indvirker positivt på virksomhederne, beskrives tydeligt i de to følgende citater:

Citat 9 – Nu har jeg faktisk ikke opgjort anciennitet på vores medarbejdere, men det ligger højt (…) i gennemsnit ligger den vel omkring 10 år (Ørbæk Mostfabrik: 26.38-26.58 2012)

Citat 10 - Den primære viden er på kontinuiteten (…) Det er jo kontinuiteten blandt vores medarbejdere. Der er visse medarbejdere herude [i produktionen red.] jeg nødigt vil undvære, hvor der ligger en hel del viden (Ørbæk Mostfabrik: 47.45-48.33 2012)

På et mere overordnet niveau kan værdien ved en medarbejderstab med indgående kendskab til virksomhedens arbejdsgange og målsætning beskrives således:

Citat 11 – Det har været en nøgle succesparameter for os, at vi har en dygtig medarbejderskare. Det betyder sådan set, at hvis du har en dygtig medarbejder så kan du have en meget fladere organisation (…) medarbejderne træffer de rigtige beslutninger, på de rigtige tidspunker (…) Det er både på lavt niveau, på mellem niveau og på højt niveau [i organisationen red.] (VIKIMA SEED: 40.57-42.47 2012)

Som det fremgår af citat 9-11, så er det både på produktviden, produktionsflow, administration, og udledt heraf de samlede omkostninger, at det gør en forskel, at virksomhederne har høj kontinuitet og specialiseret viden blandt de ansatte.

Opsamling

Fra virksomhedsinterviewene kan der udledes fire pointer om de generelle virksomhedsvilkår, som især har betydning for stationsbyernes virksomheder. Den første vedrører udfordringerne ved at drive lav- og mellemteknologisk produktionsvirksomhed i Danmark, hvor der i dag er en hård konkurrence mht. produktionsomkostningerne herunder omkostninger til mandetimer og køb af hjemlige serviceydelser. Det er en konkurrence, som ikke kun kommer fra klassiske lavomkostningslande, men også fra mere traditionelle produktionslande. Det andet pointe er afledt af den første og omhandler, hvordan fokus på enhedsprisen på produktet er med til at skabe et miljø, hvor investeringer i kvalitetsfremmende og automatiseringsoptimerende maskiner og udstyr er nødvendige for at være konkurrencedygtige både på pris og produktkvalitet. Den tredje pointe er, at virksomhederne er afhængige af medarbejderenes indgående forståelse af deres egne arbejdsopgaver og kvaliteten i deres udførelse samt deres indsigt i virksomhedernes overordnede målsætninger. Fra det ovenstående er det klart, at både medarbejdere og investeringer er med til at skabe virksomhedernes fortsatte konkurrenceevne. Derfor er virksomhederne også klar over, at de er ude i en vanskelig balancegang mellem at opretholde medarbejderekspertiserne og kontinuitet i medarbejderstaben, når de investerer i ny produktionsteknologi, der er med til at fjerne hænderne i produktionen. Det forhold samt afsnittets fjerde og sidste pointe om fremtidig jobskabelse i casebyerne er beskrevet i nedstående citat:

Citat 12 – Vi vil også automatisere noget mere igen. Et eller andet sted handler det om at beholde de arbejdspladser vi har. Vi vil gerne blive større, vi vil gerne blive større med de folk vi har, det er ikke nødvendigvis for at ansætte 200 folk mere, det er for at beholde de arbejdspladser vi har og den virksomhed vi har. (Idealcombi: 26.50-27.10 2012)

Sammenholdes strukturanalysen og virksomhedsinterview, så fremkommer en række udfordringer for casebyernes virksomheder og casebyerne generelt. Det blev klart, at virksomhederne især møder konkurrence på produktionsomkostningerne og at denne konkurrence kun er tiltagende. Det er primært et resultat af, at virksomhederne befinder sig i hovedsageligt lav- og mellemteknologiske erhverv med hårdt konkurrencepres fra især lavtlønslande. Dermed er der store udfordringer for virksomhederne i at fastholde de lokale, private arbejdspladser.

Casebyerne har samtidig generelt en aldrende arbejdsstyrke, der har et lavt uddannelsesniveau. Det kan besværliggøre et generationsskifte i virksomhedernes arbejdsstyrke og det kan dermed blive svært for virksomheder at fortsætte deres udvikling med fokus på kvalitet. Dette forhold kan endvidere være med til at erodere virksomhedernes lokale forankring, hvis nye medarbejdere ikke kan rekrutteres lokalt. Dermed forsvinder dele af virksomhedernes incitament til at deltage i og støtte lokalområdet. Hertil kan et generationsskifte i virksomhedernes ejerkreds fjerne det lokale islæt eller introducere nye perspektiver for fremtiden. Derfor er det nødvendigt at rejse spørgsmålet om, hvor de nye virksomheder og nye arbejdspladser skal komme fra? Det siges med tanke på, at jobskabelsespotentialet i casebyerne synes lavt, når der tages højde for de lokale arbejdsstyrkers gennemsnitsalder og uddannelsesniveau. Det er derfor sandsynligt, at svigtende jobskabelse i de private erhverv over de næste 10-15 år vil gøre de lokale arbejdsmarkeder så tynde, at casebyerne mister tiltrækningskraft på personer i den arbejdsdygtige alder, da det vides, at jobmuligheder er hovedlokaliseringsårsag for erhvervsaktive familier. Dette kan i yderste konsekvens resultere i mindsket lokalt bosætningspotentiale med tilhørende negative effekter for det samlede lokale potentiale.

Kilder

Hansen, H.K. & Winther, L. (2012) The Urban Turn: Cities, talent and knowledge in Denmark. Aarhus: Aarhus University Press.

Hansen, T. & Winther, L. (2011) Innovation, regional development and relations between high- and low-tech industries, European Urban and Regional Studies: 18(3): 321-339.

Noter

[1] I denne analyse indgår kun 249 stationsbyer, da Havdrup ikke er medtaget pga. fejl i data. Dette har ingen betydning for det overordnede resultatet.

[2] LQ er beregnet: LQ = Beb/Bb / Neb/Nb, hvor Beb er beskæftigelsen i et givet erhverv i stationsby B, Bb er den samlede beskæftigelse i stationsby B, Neb er beskæftigelsen i det givet erhverv i Danmark og Nb er den samlede beskæftigelse i Danmark. Har en stationsby en lokaliseringskvotient på 1 i et givet erhverv, har erhvervet samme andel i stationsbyen som den nationale andel. Er LQ derimod større end 1, har stationsbyen en større andel af beskæftigelsen i de pågældende erhverv end den nationale andel, dvs. en koncentration eller specialisering. Hvorimod er LQ mindre end 1, er stationsbyens andel i det pågældende erhverv mindre end den nationale andel og derved underrepræsenteret. En koncentration indicerer således en specialisering i stationsbyen set i forhold til, hvad man kan forvente ud fra den nationale sammensætning. På grund af de små enheder, som stationsbyerne udgør, vil LQ ofte blive relativ høj, men det give alt andet lige en indikation af den stærke specialisering, som stationsbyerne har.

[3] Se appendiks for et samlet oversigt over branche lokaliseringskvotienterne

[4] I denne sammenhæng erhverv med en LQ over 1.5, hvor der samtidig er mere end tre procent af det lokale beskæftigelse.

[5] En lang videregående teoretisk uddannelse svarer til mere end 15 års formel uddannelse

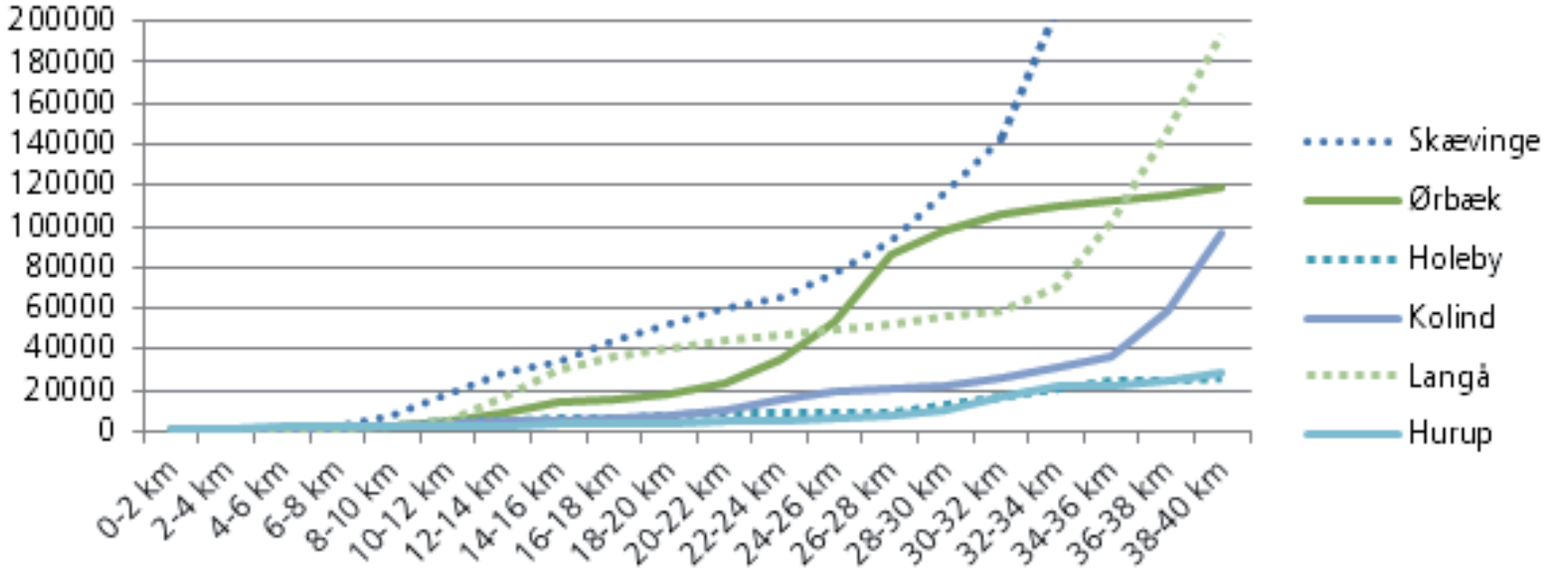
MULIGHEDSRUM OG MOBILITET I 6 CASEBYER

Thomas Sick Nielsen

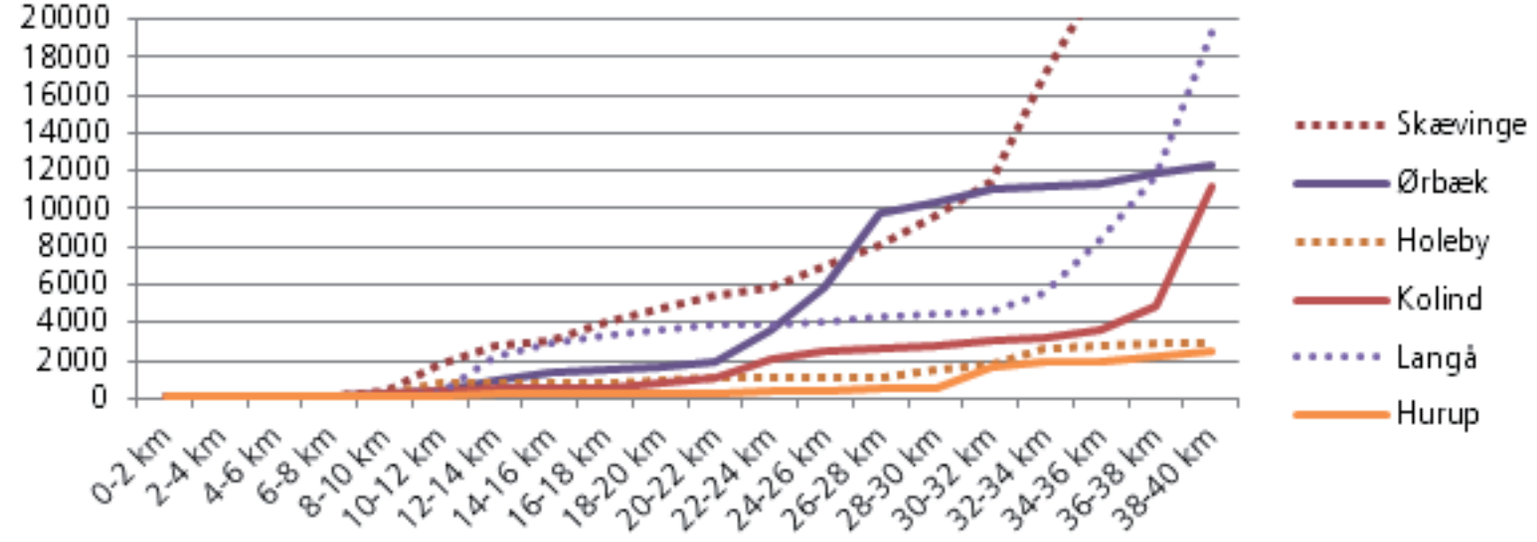
De 6 casebyer Skævinge, Ørbæk, Holeby, Kolind, Langå, og Hurup repræsenterer byer på kanten af byregionerne, såvel som i yderområder. De har samtidigt forskellige betydninger som lokale centre. Casebyernes brug af omkringliggende byer og region afhænger af, om der er tale om arbejde/pendling eller indkøb og service. Casebyernes aktivitetsmål for arbejde er i høj grad regionale og rækker ofte ud til store byer/centre i den omgivende region. For indkøb og service sker oftere i egen by eller nabobyer og bruges måske i nogen grad til at kompensere for lange pendlingsafstande til de store byer.

Analysen af mobilitet med udgangspunkt i de 6 casebyer er baseret på analyse af case byernes 'mulighedsrum'. Hvor mange jobs og hvor stort et udbud af service kan nås, i takt med at man bevæger sig længere væk fra casebyen? Opgørelsen fortæller dels noget om den enkelte bys placering i forhold til det regionale udbud og dens styrke eller betydning i forhold til de nære omgivelser. Dels fortæller den noget om forskellene mellem de regioner, som de 6 casebyer er placeret i.
Det lokaliserede udbud af jobs og service giver sammen med en antagelse om afstandens betydning mulighed for en angivelse af forskellige aktivitetsmåls betydning for befolkningen i de 6 case byer[1]. Resultatet præsenteres som kort, der må forstås som strukturbilleder af stationsbyernes regionale sammenhæng. Direkte opgørelser af f.eks. indkøbsmønstre i hver af de 6-case byer er ikke gennemført, og det er klart, at den faktiske brug af service kan afvige fra det forudsagte afhængigt af lokale kulturer, loyalitet, kvalitet mv. – forhold, som det vil kræve målrettede repræsentative studier i hver enkelt caseby at indfange.

Figur 1 og 2 viser hvor mange jobs og hvor stort et udbud af service man får adgang til, jo længere man bevæger sig væk fra hver af de 6 casebyer (afstandskumulerede adgang til arbejdspladser og service). Kurverne peger på væsentlige regionale forskelle. Både Hurup og Holeby ligger i randområder, hvorfra man skal tilbagelægge mere end 40 km for at få adgang til 30000 arbejdspladser. For de øvrige casebyer har nærheden til store byer og byregioner betydning for 'mulighedsrummet'. Mest markant er det for Skævinge, hvor den stejle stigning i antallet af jobs med stigende afstand til byen skyldes placeringen på



Figur 1. Hvor mange jobs er der adgang til fra case-byerne? Figuren viser hvilket antal jobs, man får adgang til, afhængigt af hvor langt man bevæger sig væk fra hver case-by.



Figur 2. Hvor meget service er der adgang til fra case-byerne? Figuren viser det antal jobs inden for detailhandel og service, man får adgang til afhængigt af hvor langt man bevæger sig væk fra hver case-by.

kanten af hovedstadsregionen og det store udbud af jobs og service i de centrale dele af regionen. Man må umiddelbart forvente, at det er attraktivt for beboere fra Skævinge at rejse mod det centrale København efter arbejde og forskellige former for service f.eks. udvalgsvarehandel og forlystelser. For Ørbæk ses betydningen af Odense-området i en afstand over 20 km, men før det optræder de større byer Ringe og Nyborgs arbejdspladser og service. Fra Langå er der relativt kort afstand til både Randers og Århus og dermed et stort udbud af jobs og service, når man bevæger sig over 12 km væk hjemmefra. Kolind placerer sig et sted mellem periferi og storbyopland på grund af stor afstand til Århus og Randers (ca. 40 km), men karakteriseres ved et stort udbud af jobs og service allerede fra omkring 22 km fra byen baseret på adgang til Grenaa, Ebeltoft, og byområder i Århus nordlige opland.

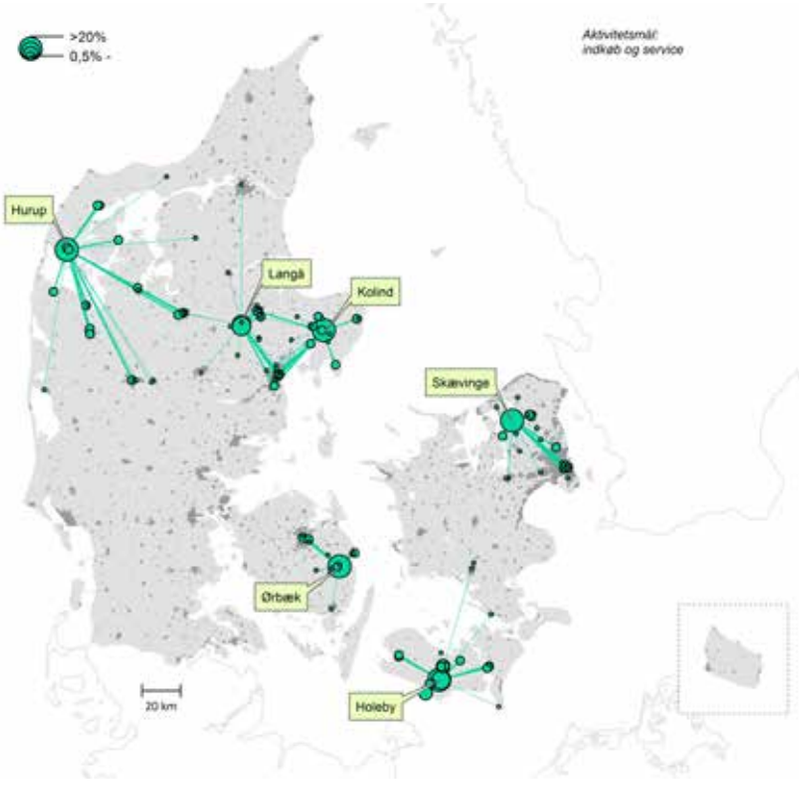
Ses der på de enkelte casebyers udbud af jobs og service i forhold til omgivelserne, skiller Hurup sig ud med over 1500 jobs, hvoraf over 100 er i detailhandel og anden forbrugerrettet service. Kombineret med et begrænset udbud af jobs og service i den omgivende region betyder det, at byen Hurup udgør en væsentlig koncentration af service og arbejdspladser for et opland. De øvrige casebyer rummer et sted mellem 700 og 400 arbejdspladser og mellem 50 og 20 service-arbejdspladser. Størst udbud af jobs og service ses i byer som Ørbæk og Langå. Holeby skiller sig ud ved at have et noget lavere udbud af service end de andre casebyer. For alle andre casebyer end Hurup gælder dog, at der inden for de første 8-10 km er adgang til et væsentligt større udbud af jobs og service, end det man finder i selve casebyen – en indikation af, at oplandet for lokale servicevirksomheder er meget lille. For lokale arbejdspladser gælder, at der er gode muligheder for at kombinere med lokal bosætning, men de må forventes også at indgå i et regionalt arbejdsmarked baseret på pendling mellem de mange mindre byer, samt pendling fra de store byer til arbejdspladser i stationsbyerne. Kortene over aktivitetsmål for de enkelte casebyer, figur 3 og 4, tegner et billede af casebyernes brug og afhængighed af omgivelserne til arbejde, indkøb og service.

For indkøb og service ses, at det lokale udbud altid spiller en betragtelig rolle, men at det også altid kombineres med anvendelse af det udbud, der er i en langt større region. Hvordan det foregår afhænger i høj grad af, hvor spredt eller koncentreret det regionale udbud er. Hurups forbindelser til mulige mål for service og indkøb hænger sammen med, at udbuddet i Nordvestjylland er begrænset og spredt på en række små og mellemstore byer. For casebyer som Langå, Kolind, Ørbæk og Skævinge, der alle ligger inden for storbyoplande, gælder at de store udbud af service og indkøb i og omkring de store bycentre virker for at fokusere aktivitetsmålene mod hhv. Århus/Randers, Odense, og København. Dog udgør lokalområdet såvel som nærliggende større byer som f.eks. Grenå, Ebeltoft, Nyborg og Hillerød også væsentlige aktivitetsmål for indkøb og service.

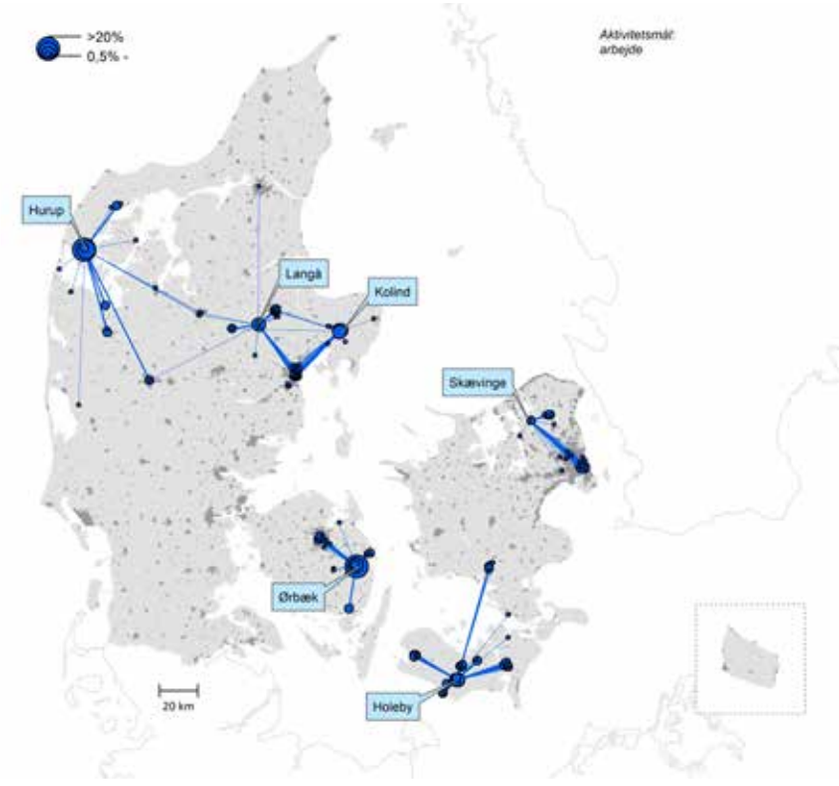
Det geografiske mønster for aktivitetsmål for arbejde minder langt hen ad vejen om mønsteret for indkøb og service. Der er dog en tendens til, at aktivitetsmål for arbejde er noget mere fokuseret. Der er færre vigtige koncentrationer af arbejdspladser og nogle af de mindre byer i det nære opland til casebyerne spiller en langt mindre rolle som mål for pendling end som mål for service og indkøb. Videre ser det ud til, at helt lokale arbejdspladser spiller en mindre rolle for beboerne. De lokale arbejdspladser vil i nogen grad blive benyttet af lokale beboere, men det er forventeligt, at de fleste bosiddende beskæftigede pendler ud af byen for at deltage i det regionale arbejdsmarked.

Indkøb og service ligger generelt mere lokalt end arbejde og fordelingen af aktivitetsmål for casebyer i storbyoplande, særligt Kolind, Langå og Skævinge indikerer, hvordan indkøb og service flytter hjem til byen til forskel for arbejdet, der i større grad er regionalt. Mange køber selvfølgelig ind eller frekventerer fritidsaktiviteter på vej til eller fra arbejde, men de fleste foretager disse aktiviteter med udgangspunkt i bopælen og bruger derved ofte lokale tilbud. Hurup har som beskrevet det bedste udbud af service og handel for et stort opland, og det betyder også, at mange lokale køber ind der. De andre case byer trækker formentligt kun meget lokale oplande for indkøb og service.

I casebyerne Hurup og Ørbæk arbejder man lokalt i lidt større grad end de øvrige casebyer hvilket hænger sammen med et større an-



Figur 3: casebyernes forventede brug af indkøb og service. Kortlægningen er baseret på udbuddet af indkøb og service i regionen, samt den afstandsfølsomhed i forhold til destinationsvalg der kan observeres ud fra regionale rejsemønstre.



Figur 4. Casebyernes forventede arbejdssteder. Kortlægningen er baseret på udbuddet af arbejdspladser/jobs i regionen, samt den afstandsfølsomhed i forhold til destinationsvalg der kan observeres ud fra regionale rejsemønstre.

tal lokale arbejdspladser. Langå har også et noget større budbud af arbejde end de øvrige casebyer, men ligger tilgengæld også meget tæt på Randers, Viborg og Århus hvilket giver korte pendlingsafstande til jobs uden for byen – og gode muligheder for at ikke-lokale arbejdstagere pendler ind. Kolind, Langå og Skævinge ser generelt ud til at være 'storbyforstæder' med en stærk søgning mod Randers, Århus og København efter arbejde. Ørbæk er tilsvarende en del af Odenses bolig og arbejdskraft opland, men kombinerer det med en vis andel lokale jobs. Generelt er alle stationsbyerne dog små byer på den måde, at arbejdsudbuddet uden for byerne er langt større end inden for byerne.

Note

[1]Analyserne af casebyerne i dette afsnit baserer sig på data for jobs kombineret med transportvaneundersøgelsens (se i øvrigt afsnit om mobilitet i strukturanalysen) adfærdsdata. Den enkelte stations-caseby vil på grund af sin lille størrelse altid være svagt repræsenteret i et stikprøve-baseret nationalt datasæt som transportvaneundersøgelsen. En analyse af de enkelte casebyers aktivitetsmål og interaktion med de omkringliggende byer kan istedet baseres på udbudet af jobs- og service opgjort geografisk detaljeret ved hjælp af det centrale virksomhedsregister - kombineret med antagelser om afstandens betydning for brugsmønsteret baseret på generalisering ud fra adfærden i regionen (distance decay funktion).

Kilder

Christiansen, H. 2012. Documentation of the Danish National Travel Survey. Note 2012:5, August 2012, DTU Transport, Data- and Modelcenter, Danmarks Tekniske Universitet: Kgs. Lyngby

Erhvervsstyrelsen, 2012. Det centrale virksomhedsregister. CVR hjemmesiden: www.cvr.dk. Sidst besøgt 10.05.2012

Forsyning og byfunktioner

Martin Weihe Esbensen og Anders Høyer Toft

Dette kapitel belyser med udgangspunkt i de seks casebyers generelle udvikling, de udfordringer og potentialer, som stationsbyernes handels- og serviceliv står overfor i dag. Forsyning og byfunktioner er i denne sammenhæng byernes butiksliv, brugsforeninger, købmænd, tøjbutikker, udbud af servicevirksomhed rettet mod private(banker, restauranter osv.), offentlig service (skoler, børneinstitutioner, ældrecentre og sportsanlæg), og den offentlige transport til og fra stationsbyen.



Historisk udvikling - seks casebyer

Konge / stat / marked

Den historiske udvikling i de seks casebyer som handels- og servicebyer har været underlagt vilkår, som man kan sammenfatte i de tre hovedpunkter 'konge, stat og marked'. Siden middelalderen har kongemagten haft betydning for etableringen og udviklingen af handelslivet i byerne i kraft af de privilegier, kongen tildelte de nærliggende købstæder.[1] Privilegierne blev ophævet i 1857 i forbindelse med den første næringslovs ikrafttrædelse, men de såkaldte læbælter lagde i perioden 1857-1920 fortsat et beskyttende bånd på 1,5 mil (ca. 11 km) uden om købstæderne, hvor der var restriktioner på, hvad der måtte handles med. Figur 1.

Omvendt betød det også, at nye byer uden disse restriktioner lettere kunne udvikle egen handel og service.[2] For de seks casebyer gjaldt det især Hurup og Kolind, der begge var beliggende langt fra større købstæder. Langå og Ørbæk lå begge indenfor ét læbælte og var således ikke helt så stækkede som Holeby og Skævinge, der begge lå inden for flere nærliggende købstæders læbælter og derfor kun vanskeligt kunne udvikle egen handel og service.

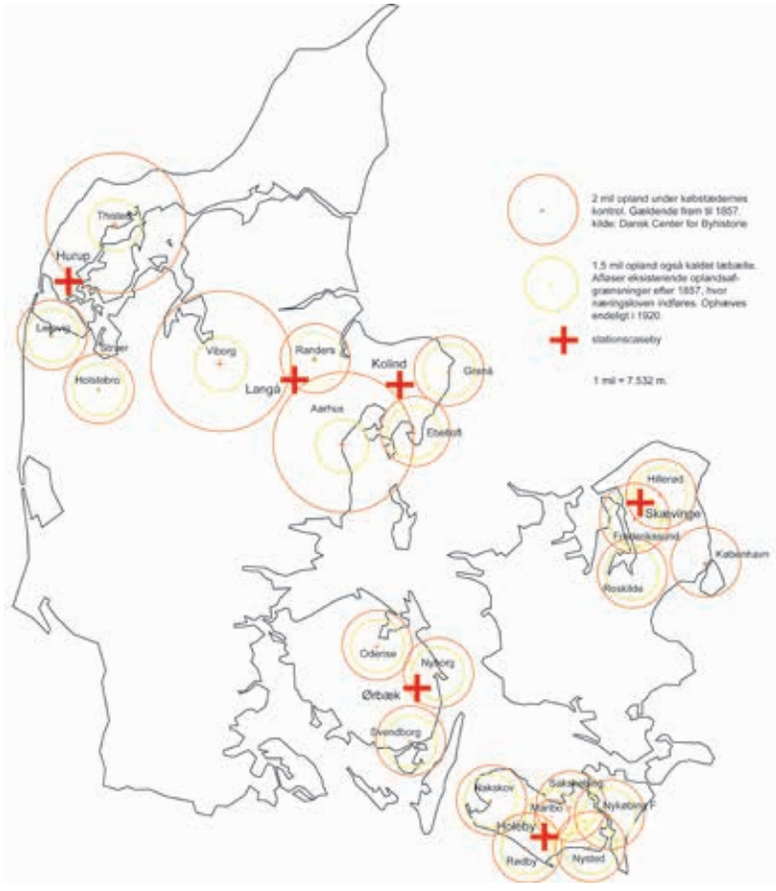
Perioden med læbælterne faldt sammen med udbygningen af jernbanenettet og dermed også med casebyernes etablering som stationsbyer. Denne periode var også udviklingen væk fra kongemagten og hen imod en mere demokratisk statsmagt og et mindre reguleret marked, samt ikke mindst overgangen fra selvforsyningsøkonomi til pengeøkonomi.[3] Læbælternes betydning udhuledes i perioden fra 1857 og frem til 1920, hvor de blev endeligt ophævet. Et af midlerne til at omgå læbælternes snærende bånd var de mange brugsforeninger. Disse andelsbaserede indkøbsforeninger fik tilladelse til at indkøbe varer i købstæder og landområder og dele disse ud til deres medlemmer i de ellers båndlagte byer.[4] Det betød i realiteten, at læbælternes begrænsninger blev sat delvist ud af kraft.

De seks casebyer voksede som stationsbyer, og behovet for lokal forsyning steg samtidig.[5] Den øgede mobilitet, der fulgte med jernbanen og ophævelsen af læbælterne i 1920 betød, at varer og personer lettere kunne 'flyde' fra og til byerne. I praksis blev situationen dog ikke så meget anderledes end tidligere. Det var mere afstanden til konkurrerende byer, der var afgørende og end selve lovgivningen. Professor i erhvervsøkonomi Ejler Alkjær skrev i 1942 følgende om vilkårene for stationsbyernes handelsliv:

"Udviklingen har formet sig saaledes, at Stationsbyerne er blevet selvforsynende med Dagligvarer og naturligvis ogsaa har faaet et lille Dagligvareopland, men som Helhed foretages Udvalgsvareindkøbene fortsat i Købstæderne. I hvert fald har kun de allerstørste Stationsbyer faaet deres eget Udvalgsvareopland." [6]

Ser man på antallet af butikker og servicevirksomheder synes Alkjærs påpegning af, at afstanden til konkurrerende byer har været afgørende for de seks casebyers størrelse og udbud af varer og serviceydelser rigtig. Samme påpegning findes i Jørgen Finks bog *Butikker og værksted, Erhvervslivet i stationsbyerne, 1840-1940* [7]. Eksempelvis var Skævinge i 1920'erne formentlig mærket af konkurrencen fra de omkringliggende tidligere købstæder. Skævinge havde kun 6 dagligvarebutikker og 2 udvalgsvarebutikker og 2 virksomheder rettet mod privat service, mens Holeby med samme indbyggertal havde 11 dagligvare- og 6 udvalgsvarebutikker, samt 5 virksomheder rettet mod privat service. Det har med stor sandsynlighed været Holebys industri, der understøttede den lokale handel sammenlignet med Skævinge. De øvrige casebyer havde alle et bredt udbud af dagligvare-, udvalgsvare- og private serviceforretninger. Der synes dog at tegne sig et billede af, at de byer, der lå tæt på de tidligere købstæder ikke havde nær så mange udvalgsvarebutikker som de byer, der lå mere isoleret – jf. Alkjærs påpegning. Her var Hurup med sine 1.150 indbyggere markant med 20 udvalgsvarebutikker mod Langås 7 butikker til 1.473 indbyggere. Hurup var og er stadig beliggende relativt langt fra konkurrerende større byer, mens Langå måtte og stadig må konkurrere med Randers, Viborg og Aarhus.

Alkjærs beskrivelse af stationsbyernes handels- og konkurrencevilkår fra 1942 foregriber også konsekvenserne af privatbilismens øgede individuelle mobilitet og rækkevidde, som vi i dag kan se tilbage på.



Fgur 1. De 6 casebyer og deres historiske relation til købstæderne. Kortet er udarbejdet på grundlag af informationer hentet på: http://www.byhistorie.dk/den-digitale-byport

Alkjær skriver:
"Netop de moderne Trafikmidler muliggør jo, at Indkøbsrejserne til Købstaden lader sig gennemføre billigt og bekvemt [….] Automobilismen virker alt i alt centraliserende paa Handelen – nemlig i de større Byer – medens den omvendt har en vis decentraliserende Indvirkning paa Bebyggelsen. Den fremmer saaledes en Randbebyggelse langs Vejene, hvori Tankstationer, Is-Bar'er og Kiosker indgaar. Den muliggør endvidere, at Folk kan bo i Forstæder eller helt ude i Oplandet og nemt og bekvemt tage til og fra Byen hver Dag og passe deres Arbejde dér. Beboelsesoplandet, som allerede Jernbanerne muliggjorde, og som de endnu i stort Omfang betjener, kan i Kraft af Automobilerne om ikke udvides udadtil, saa i hvert Fald bebygges tættere […..] Det kan fastslaaes, at det i vor Tid er Byens Tiltrækningskraft, der i første Række er afgørende for Oplandets Udstrækning."
Omkring 1970, ved den første kommuneplanreform, var alle seks casebyer vokset til ca. dobbelt indbyggertal. Casebyerne blev alle kommunecentre for de mindre oplandskommuner. Der blev bygget nyt rådhus og de øgede investeringer i velfærd betød nye institutioner som plejehjem og skoler, som medførte sammenlægning og lukning af de offentlige servicefunktioner i de mindre oplandsbyer. Rådhuset og kulturinstitutioner som bibliotek blev lokaliseret tæt på bymidten, mens større institutioner som skole og plejehjem blev placeret sammen i udkanten af byen i nye bydele, da de vanskeligt kunne indpasses i den eksisterende bymasse, samtidig med at de skulle betjene brugere fra oplandet.

Byernes handelsliv var primært rettet mod lokal forsyning af byerne og det lokale opland. Antallet af butikker og servicevirksomheder rettet mod private indikerer, at tidspunktet var et højdepunkt for byernes forretningsliv. Fra 1980'erne og frem gjorde discountbutikkerne deres indtog i casebyerne. Etableringen af discountbutikkerne betød de små købmandsbutikkers endeligt. Antallet af købmænd var omkring 1970: Langå 7, Hurup 7, Kolind 3, Ørbæk 3, Holeby 3 og Skævinge 1, mens de tilsvarende tal i 2012 er: Langå 0, Hurup 1, Kolind 1 (Super Spar), Ørbæk 0, Holeby 1 (Spar Holeby) og Skævinge 0. Bagere og slagtere har generelt lidt samme skæbne som købmændene. Brugsforeningernes butikker har til gengæld overlevet udviklingen og er stærkt repræsenteret i alle byer undtaget Hurup og Langå, hvor Brugsen er blevet til Fakta. Figur 2.

Faldet i antallet af dagligvarebutikker dækker også over en omstrukturering fra mange, små købmandsbutikker og brugsforeninger til få, større discountbutikker og brugsforeninger. En udvikling der viser sig i brugsforeningernes overtagelse af funktioner som slagter, posthus, apotek, bager etc. En tendens, der generelt også findes på landsplan, hvor det fremgår, at omsætningen af dagligvarer i landdistrikter og byer med mindre end 3.000 indbyggere i perioden 2000 – 2010 er steget med 43%. For de øvrige urbaniserede områder lå stigningen i perioden på mellem 26 og 37%. Samtidig faldt antallet af butikker i samme periode med 17%, mens antallet i øvrige urbaniseringsområder stort set var stabilt. [8]

"Noget af forklaringen på, at der i urbaniseringsområde 5 [landdistrikter og byer med mindre end 3.000 indbyggere] sker en så høj omsætningsforøgelse, selvom antallet af kolonialbutikker (inkl. discountbutikker) samlet set falder i området, kan være, at antallet af discountbutikker i området isoleret set stiger. Noget af forklaringen kan også være, at de tilbageblevne butikker er blevet mere konkurrencedygtige og, at forbrugerne måske handler mere lokalt end tidligere".[9]

Udvalgsvarebutikkerne i casebyerne er også reduceret i antal, dog ikke så markant som dagligvarebutikkerne. Årsagen til dette er formentlig i dag som i 1942, da Alkjær kommenterede byernes handelsliv – den øgede mobilitet, der gør det muligt at købe udvalgsvarer i de større byer med et bedre og større udbud. Det bekræftes også i de ICP rapporter, der er udarbejdet for flere af casebyerne.[10]

Udbuddet af privat service har ændret karakter fra 1970'erne og frem til 2012. Casebyerne kunne tidligere byde på flere pengeinstitutter og enkelte endda på biograf. I dag har hverken Holeby eller Skævinge bank, og samme skæbne vil også snart overgå Ørbæk. Biograferne i Hurup, Holeby og Langå er for længst lukkede. I stedet er antallet af servicetilbud i form af personlig pleje og fast food steget, således at casebyerne i dag har et stort udbud af frisørsaloner, massører og pizzariaer.

Turisme er et særligt et tema, der dukker op i flere kommuneplaner. Hurup, Langå og Kolind satser således på at få del i det handels- og servicebehov som oplevelsesøkonomien kaster af sig.[11] Det er ikke byerne i sig selv der udgør turistattraktioner, men derimod landskabelige kvaliteter eller fritids- og rekreative anlæg i området.

Figur 2

	Holeby	Ørbæk	Kolind	Langå	Hurup	Skævinge
1923:						
indbyggertal (1921)	693	406	480	1.473	1.150	621
dagligvarebutikker	11	10	9	12	14	6
udvalgsvarebutikker	6	6	13	7	20	2
privat servicevirksomhed	5	3	7	7	8	2
1968:						
indbyggertal (1970)	1.434	950	1.036	2.320	2.287	1.152
dagligvarebutikker	14	8	11	22	22	7
udvalgsvarebutikker	14	10	17	17	36	5
privat servicevirksomhed	22	16	16	13	25	10
2012:						
indbyggertal (2011)	1.558	1.533	1.768	2.864	2.789	2.546
dagligvarebutikker	3	5	5	7	14	5
udvalgsvarebutikker	1	11	18	10	36	3
privat servicevirksomhed	10	14	14	14	28	12

Kilder: Kongeriget Danmarks Handelskalender 1923 og 1968, CVR, Krak, og egne optællinger 'on location'.





Ideal stationsby (øverst stationsbyen fra landsudstillingen 1909 i Aarhus) og Ørbæk Stationsvej som en af byens primære gaderum med Stationen for enden (porten til byen). Rådhuet overtager denne rolle i Ørbæk i ca. 1970, men med kommunesammenlægningen i 2007 forsvinder rådhusets rolle som offentligt anker i byen. Stationsvejens livscyklus som primær bygade er fuldendt, og gaden overgår til 'ordinær boliggade' med det tomme rådhus som en historisk gestus for enden.



HOLEBY

Offentlig service

Holeby blev ved kommunalreformen i 2007 en del af Lolland Kommune. Oprindeligt var det meningen, at Holeby skulle være med i Ny Holeby Kommune, som var én af to nye kommuner på Lolland, men ved en folkeafstemning i 2005 blev det besluttet at slå alle Lollands kommuner sammen i én. I forbindelse med reformen i 1965 blev landkommunerne Errindlev-Olstrup, Fuglse-Krønge og Holeby-Bursø indlemmet i Holeby kommune og i 1970 også Tågerup-Torslunde.

Station

Holeby Station blev bygget i 1874 i forbindelse med åbningen af jernbanelinien mellem Maribo og Rødby (Havn), der kørte frem til 1989. Stationen er beliggende centralt i Holeby. Stationen blev sat til salg i januar 2012.

Posthus

Der er postekspedition i Dagli'brugsen. Det gamle posthus lå ved stationen og bliver benyttet til privat beboelse.

Rådhus

Det gamle kommunekontor var beliggende på Vestervej sammen med biblioteket. Det nye rådhus blev efter kommunesammenlægningen i 1966 placeret på fire tomme byggegrunde ved Toftevej, Jersievej og Dunmosevej. Rådhuset blev udvidet sidst i 1970erne. Rådhuset lukkede ved kommunalreformen i 2007. I dag findes der ingen kommunal service i Holeby.



Holeby hovedgade set mod vest. 2012

Bibliotek

Lolland Kommune besluttede i 2011, at kommunen fremadrettet skal arbejde med bibliotekerne i Nakskov, Maribo og Rødby.[12] Lolland Kommune lukkede derfor biblioteksafdelingen i bl.a. Holeby, hvor der vil komme mobil betjening.

Børn og unge

Ved kommunesammenlægningen i 1966 havde Holeby Kommune fem skoler, og dengang var der ingen overvejelser om at nedlægge og sammenlægge skoler. Efter den seneste kommunalreform i 2007 er der én samlet skole i området, der er placeret i Holeby og som er en del af Søndre Skole, der også har en afdeling i Rødby. Holeby-afdelingen har klasser fra 0. – 6. klasse, samt alternativklasser, SFO og juniorklub. Lolland Kommune har en forholdsvis høj elevandel i private skoler, men gennem moderniseringer, ny teknologi, samt faglige og pædagogiske tiltag, ønsker kommunen at flere tilvælger folkeskolen.

Dagtilbudsområdet er præget af det generelle fald i befolkningen. Flere institutioner har fået sænket børnenormeringen og som følge heraf en lavere tildeling af ressourcer. I 2011 gennemførte Lolland Kommune en sammenlægning af Holebys daginstitutioner Humlebien og Troldkrogen til en samlet institution med navnet 'Myretuen', der er be-

Højre side - kort over Holeby med angivelse af butiksforsyning og privat service, Offentlig service og fritid, Offentlig transport, 2012


723 Maribo
730 Nykøbing F St.
761 Errindlev
762 Fuglse, Bursø
763 Rødby
763 Rødby
723 Rødby
Bymidteafgrænsning
Bus
Privat service
Detailhandel
Skoler
Ældrecenter
Daginstitutioner
Sport
Bibliotek
Kirken
Mål: 1:10.000



Holeby station mens denne var i drift. Ukendt årstal.



Holeby station, 2012.

liggende på Maribovej. Derudover findes en skovbørnehave ved Søholt Gods.

Ældreområdet

Ved kommunesammenlægningen i 1966 havde Holeby Kommune fire alderdomshjem, hvor standarden ikke var lige tilfredsstillende. I takt med, at plejehjemmet i Holeby blev et moderne plejehjem (først Vestervang og siden Bøgevænget) blev de andre plejehjem i kommunen nedlagt. Bøgevænget er blevet udbygget flere gange gennem de sidste årtier og har i dag en tilhørende demensafdeling. Her er mange aktiviteter, såsom træværksted, systuer, terapi og genoptræning, som benyttes af ældre i Holeby og omegn.

Sport og fritid

Byens aktiviteter er samlet omkring Holebyhallen, der er beliggende ved skolen. Ved hallen findes også forskellige udendørs boldbaner inkl. beachvolley-bane. Der tilbydes sportsgrene som fodbold, gymnastik, volleyball og zumba. Hallen bliver endvidere benyttet til koncerter og julemarked.

Butiksforsyning og privat service

Handelslivet i Holeby ligger primært i byens hovedgade bestående af én lang, todelt østvestgående vej navngivet Vestervej og Østervej. Hovedgaden deles i to, der hvor jernbanen tidligere krydsede hovedgaden. Stedet fungerer fortsat som det handelsmæssige centrum for byen, om end antallet af butikker og serviceudbud er stærkt begrænset.
Holeby er i kommuneplanen udlagt som centerby med lokalcenter og er dermed den eneste af casebyerne, der ikke har en udpeget bymidte, hvilket ellers ville give rum for at udvikle handelslivet i byen udover 3.000 m2. De udlagte arealer til detailhandel og privat service fastholdes primært til dagligvarebutikker, der forsyner lokalsamfundet.[13] Der er kun mulighed for at placere mindre udvalgsvarebutikker i lokalcentrene. I kommuneplanen står følgende om Holeby:

"Centerbyer - Kommunen har seks centerbyer: Rødby, Rødbyhavn, Holeby, Søllested, Horslunde og Dannemare. Der er stor forskel på byernes størrelse, men fælles for dem er, at den enkelte centerby med opland er stor nok til at fastholde god detailhandel og et begrænset udbud af privat og offentlig service. Centerbyerne skal fungere som gode boligbyer og være nærcentre for deres oplande. I de seks centerbyer er der til sammen ca. 8.600 indbyggere, hvilket er 18 % af kommunens befolkning. Centerbyerne kan tilbyde borgeren alle de basale behov for at kunne få en families hverdag til at fungere. De har alle dagpleje, SFO'er, folkeskoler og ældrepleje, gode idræts og fritidstilbud. Byerne har dagligvarebutikker og mindre udvalgsvareforretninger, samt mindre erhvervsarealer. Til forskel fra hovedbyerne har centerbyerne et mindre udbud af kulturelle og uddannelsesmæssige tilbud. Centerbyerne er velbetjent med busser til hovedbyerne".[14]

Det samlede brutto etageareal udlagt til detailhandel inden for Holeby lokalcenterom-

råde var i januar 2010 1.550 m2., hvilket altså giver mulighed for etablering af yderligere 1.450 m2 detailhandelsareal i Holeby.[15] Til sammenligning havde Maribo, der kun ligger 8 km fra Holeby i sin bymidte 18.088 m2 brutto etage areal udlagt til detailhandel. Kommuneplanen åbner dog mulighed for etablering af mindre butikker til lokalområdets daglige forsyning. For at undgå at disse reelt fører til en udvidelse af det udlagte lokalcenterområde, må disse kun etableres min. 500 meter fra andre butikker og min. 500 meter fra lokalcentret. Her til kommer butikker ved tankstationer, der anvendes af kunder der i øvrigt anvender anlægget. Disse … *"kan etableres uanset retningslinjerne om placering af detailhandelsbutikker"*.[16]
I forbindelse med dette projekt er antallet af detailhandelsbutikker i Holeby (august 2012) opgjort til 3 dagligvarebutikker: Dagli'Brugsen, Spar Holeby og Tips og Lotto Kiosken, samt 1 udvalgsvarebutik: Kirkens Korshærs genbrugsbutik. Altså i alt fire detailhandelsbutikker til at servicere byens 1.558 indbyggere. Desuden er der en række serviceorienterede private virksomheder i hovedgaden : 1 pizzeria, 1 bistro, 1 pub, 1 forretning (med udlejning af festtøj), 1 massør og 1 ejendomsmægler. I alt 6 virksomheder. Hertil kommer fire servicevirksomheder alle beliggende uden for bycenteret,primært frisører [17].

Ved indgangen til 1970'erne var udbuddet af butikker og privat service helt anderledes. I 1968 blev der registreret 14 dagligvarebutikker, 14 udvalgsvarebutikker og 22 servicevirksomheder rettet mod private. Der var f.eks. 3 købmænd, 3 bagerier, 3 slagtere, 1 tobaksbutik, 4 banker og 1 biograf. Indbyggertallet var 1.434 mod 1.558 i dag[18].
Der har altså i de seneste 30 år været et markant fald i antallet af butikker og private servicefunktioner i Holeby.

Antallet af butikker og servicetilbud i dag ligger faktisk under niveauet i 1923, i årene efter at købstædernes læbælter blev ophævet. Dengang var tilbuddet til Holebys 693 indbyggere 11 dagligvarebutikker, 6 udvalgsvarebutikker og 5 servicevirksomheder rettet mod privat service. Der var f.eks. 2 brugsforeninger , 2 købmænd, 3 slagtere, 2 konditorier, 2 skotøjsbutikker og 4 banker.[19]

Transport

Der kører ikke tog gennem Holeby mere (persontrafikken blev nedlagt i 1963 og godstrafikken i 1989).[20] Busdriften varetages af Movia og tæller følgende ruter:
723 (Maribo – Rødby) time drift, 730 (Nykøbing F. – Holeby), 761 (Holeby - Errindlev – Holeby), 762 (Holeby - Fuglse - Bursø – Holeby), 763 (Højbygaard - Errindlev - Fuglse - Holeby – Rødby), (se kort).

Byens centrale busholdeplads er ved den gamle stationsbygning, der hermed fortsat udgør byens offentlige trafikknudepunkt.



Holeby hovedgade set mod Brugsen fra byens nyere torv, 2012

HURUP

Offentlig service

Hurup var kommunecenterby i Sydthy Kommune frem til kommunalreformen i 2007.

Station

Hurup station blev bygget i 1882 og står stadig udadtil næsten uændret, men er indvendigt blevet moderniseret gennemgribende i 1955. Den gamle stationsbygning huser i dag turistbureauet.

Posthus

Det gamle posthus, tegnet af kgl. bygningsingeniør, professor H. Kampmann, blev placeret på en grund ejet af DSB og taget i brug 1910. I 1979 flyttede Sydthy Turistbureau ind, efter at posthuset flyttede til nye lokaler. I dag har posten adresse på Jernbanegade, turistbureauet er flyttet til den gamle station, og det gamle posthus er omdannet til privat beboelse.

Rådhus

Hurup rådhus blev bygget på Kirkevej i 1946. Frem til i dag har det gamle rådhus huset Thisted Kommunes Tekniske Forvaltning, men i marts 2012 blev det besluttet at hele administrationen skulle samles på Thisted Rådhus, hvilket betyder, at 80 ansatte i Teknisk Forvaltning skal flytte arbejdsplads.

Bibliotek

Biblioteksvæsnet i Sydthy kommune blev efter kommunesammenlægningen i 1970 samlet under én administration med hovedbibliotek i Hurup. De øvrige 9 biblioteker er jævnt fordelt over kommunen.



Hurup hovedgade set mod øst fra jernbaneoverskæringen. 2012

Børn og unge

Inden banen kom til Hurup i 1882 lå der en skole, præstegård, kirke, fattighus, tre gårde og et par gamle huse. I 1896 begyndte Hurup Private Mellem- og Realskole. Håndværker- og borgerforeningen byggede i 1924 en teknisk skole, og i 1933 kom der også en handelsskole. I 1936 skænkede Hurup Kommune en grund til Sydthy Landboskole. I 1964 købte kommunen den gamle realskole, og de to skoler i Hurup blev sammenlagt og drevet videre i kommunalt regi. Den gamle realskole blev senere møde- og aktivitetssted for pensionister. I 1970 forudsås behovet for centralisering grundet nedgangen i befolkningstilvæksten, og der blev igangsat lukninger af mindre skoler. Den fremtidige udbygning af skolevæsnet var på daværende tidspunkt dog ikke afklaret. Dengang havde Hurup skole ca. 600 elever.[21]

I dag rummer Hurup Skole 0. – 9. klasse og SFO. De fysiske rammer i den gamle afdeling fra 1939 er ikke optimale og især toiletforholdene er problematiske. Skolebestyrelse og ledelse arbejder derfor på at få gennemført en renovering. Den nye afdeling fra omkring 2000 er ny og velholdt, men der er et ønske om mere plads.[22] Skolen ses som en mulig overbygningsskole for den sydlige del af kommunen.

Af daginstitutionstilbud findes der den integrerede institution Myretuen på Thyrasvej.

Højre side - kort over Hurup med angivelse af Butiksforsyning og privat service, Offentlig service og fritid, Offentlig transport, 2012.


318 Bedsted St.
321 skolebus
328 Bedsted St.
Thybanen mod Thisted
321 Agger
329 Vestervig
319 skolebus
319 skolebus
Thybanen mod Struer
319 skolebus
320 Thisted
708 Nykøbing
Bymidteafgrænsning
Bus
Privat service
Detailhandel
Skoler
Ældrecenter
Daginstitutioner
Sport
Bibliotek
Kirken
Mål: 1:10.000



Hurup hovedgade, Bredgade 1976



Hurup hovedgade, Bredgade. ukendt årstal.

Ældreområdet

I 1934 byggedes det første alderdomshjem, hvor der også var kommunekontor (det senere bibliotek). I dag huser Hurup en del offentlig og halvoffentlig service med plejehjemmet Åbakken og forskellige bofællesskaber, bl.a. Nørre Allé 21.

Sport og fritid

I 1939 åbnede Hurup Svømmebassin, finansieret af private borgere og med en økonomisk kommunegaranti fra Hurup Sogneråd. Senere blev der anlagt et svømmebad ved Hurup Skole. Begge bade blev senere nedlagt og i 1997 blev Sydthy Kur- og Svømmebad anlagt, senere udvidet 2007. Svømmebadet indeholder udover bassiner med vipper og vandrutchebaner, også afdelinger med wellness og kurbade. Byens sportsanlæg er beliggende i den nordlige del af Hurup i forbindelse med hallen, svømmebadet og skolen. Arealet er beliggende i kanten af byen og har derfor gode udvidelsesmuligheder mod nord.[23] I 2003 kunne Hurup IF fejre 100 års jubilæum.

Butiksforsyning og privat service

Handelslivet i Hurup ligger primært i byens hovedgade bestående af én lang øst- vestgående gade navngivet Bredgade. Den centrale del af gaden blev i 1990 omdannet til gågade. Hurup er den eneste af de seks casebyer, der har en gågade. Antallet af butikker og serviceudbud er stort i Hurup, og gågaden danner et klart detailhandels- og servicecentrum i byen. En del af dagligvarehandlen er dog i løbet af de sidste ca. 10 år rykket mod nordvest i tilknytning til byens tog- og busstation. Her findes også byens svømme- og kurbad.

Hurup er udlagt som *områdeby* med bymidte, hvilket vil sige, at den rangerer på linje med Thisted og Hanstholm, der udgør kommunens hovedbyer. Kommunens målsætning for Hurup er:

"Hurup skal fastholdes og videreudvikles som en attraktiv by med et varieret handelsliv, spændende butikker, caféer, restauranter, service og andre attraktioner placeret i bymidten".[24] *Det samlede brutto etageareal udlagt til detailhandel i Hurup bymidte indenfor bymidteafgrænsningen var i 2010 27.859 m2. Den samlede ramme for detailhandel er i planperioden 32.859 m2 – eller yderligere 5.000 m2. Hertil kommer arealer uden for bymidten til pladskrævende varegrupper. Her er anvendt 1.200 m2 med en rest på 5.000 m2.*

Hurup er iflg. Kommuneplanen inde i en positiv udvikling, når det gælder detailhandlen:

"Hurup har en veludbygget detailhandel set i forhold til byens størrelse. Også her er der sket udbygning af dagligvareforretninger og der planlægges for yderligere nyetableringer".[25] *En af årsagerne til den positive udvikling er*

ifølge kommunen den korte afstand til eksisterende sommerhusområder, hvor turisternes indkøb understøtter detailhandlen.[26]
En optælling af butiks- og serviceforsyningen i Hurup foretaget i august 2012 viser, at der i Hurup i alt er 50 detailhandelsforretninger fordelt på 14 dagligvarebutikker og 36 udvalgsvarebutikker. Ud af de 14 dagligvarebutikker er der 4 discountforretninger, hvoraf Fakta tidligere var byens Brugs. Her ud over er der 28 virksomheder rettet mod privat service. Indbyggertallet er 2.789.

Ved indgangen til 1970'erne blev Hurups 2.287 borgere serviceret af i alt 58 detailhandelsbutikker og 25 virksomheder med privat service. Dagligvarebutikkerne udgjorde 22 og udvalgsvarebutikkerne 36 af de 58. Der var f.eks. ikke mindre end 7 købmænd, 3 bagerier, 2 brugsforeninger, 2 tobakshandler, 3 møbeludsalg, 3 manufakturhandler, 1 biograf og 2 banker. Antallet af butikker er næsten identisk med antallet i 2012, men de mange købmænd er forsvundet. Det samme er biografen.[27]

Hurup har fra sin grundlæggelse været fri af købstædernes regulerende læbælter, hvilket formentlig er en af årsagerne til, at byen allerede i 1923 havde det højeste antal udvalgsvarebutikker af de 6 casebyer, nemlig 20 stk. Indbyggertallet lå den gang på 1.150. Antallet af dagligvarebutikker lå på samme niveau som i dag, 14. De enkelte dagligvarebutikker er dog blevet markant større i dag, så omfanget af handel kan ikke sammenlignes.

Antallet af servicevirksomheder rettet mod private var 8. Byen tilbød f.eks. sine borgere: 2 brugsforeninger, 4 købmænd, 1 fiskehandler, 1 konditori, 2 bagerier, 3 slagtere, 3 manufakturhandler, 2 skotøjsbutikker, 2 skræddere, 2 banker og 2 hoteller. Her til kom markedsplads med heste- og kreaturmarked i februar, april og september, samt hestemarked i juni.[28]

Transport

I Hurup er der både tog- og busforbindelser. Togdriften på Thybanen, som strækningen mellem Struer og Thisted kaldes, varetages af Nordjyllands Trafikselskab. Første afgang mod Struer på hverdage er kl. 5.44 om morgenen og sidste afgang er kl. 23.19. Første og sidste afgang mod Thisted er næsten samme tidspunkt.

Busdriften varetages ligeledes af Nordjyllands Trafikselskab og tæller følgende ruter: 318, 319, 320, 321, 328, 329, 708. Ruterne 319, 328, 329 er telebusser, der kun kører, hvis der er passagerer der rekvirerer dem.
Byens centrale busholdeplads er ved byens togstation og sammen udgør de byens offentlige trafikknudepunkt, samt Thisted Kommunes sydlige trafikknudepunkt.



Hurups nordvestlige midtbyområde med kurbad, wellness, Rema 1000 og Superbest.

KOLIND

Offentlig service

Kolind blev ved kommunalreformen en del af Syddjurs Kommune. Kolind var indtil kommunalreformen hovedby i Midtdjurs Kommune, der blev dannet ved kommunalreformen i 1970. Kolinds tidligere rådhus nedbrændte i marts 2012 og Kolind har derfor ikke offentlige servicetilbud, udover daginstitutioner, skole og ældreboliger.

Station

Den gamle stationsbygning er fra 1876, hvor jernbanen åbnede. Den gamle station huser i dag apotek.

Posthus

Der er postekspedition i Superbrugsen på Bugtrupvej.

Rådhus

Det tidligere rådhus blev bygget i 1972 som center for de i 1970 sammenlagte kommuner: Maria-Magdalene, Nimtofte og Kolind. Rådhuset husede bibliotek, jobcenter og borgerservice, indtil det nedbrændte i marts 2012.

Bibliotek

Biblioteket lå i det tidligere rådhus, der som nævnt nedbrændte i marts 2012. Et nyt bibliotek er nu under planlægning i samme område.

Børn og unge

Kolind Centralskole har ca. 440 elever fordelt på 0. - 9. klasse. Derudover rummer skolen SFO og musikskole. Kolind Centralskoles første bygninger blev bygget i 1955 rundt om den eksisterende gymnastiksal og eleverne blev flyttet fra skolen i Gl. Kolind. Skolen blev udbygget i årene 1963, 1975, 1986 og 2001/2002. Der har også tidligere været Teknisk Skole, der i dag huser en ejendomsmægler.

Der er to daginstitutioner i institutionsområdet i udkanten af Kolind med gode tilkørsels- og parkeringsforhold. Dortheabørnehaven blev indviet i 1996 og er normeret til 60-70 børn i alderen 3-6 år. Nærved findes den integrerede institution Børnehuset Romlehøj, der er normeret til 10 vuggestuebørn og 48 børnehavebørn.



Kolind Midtpunkt. 2012

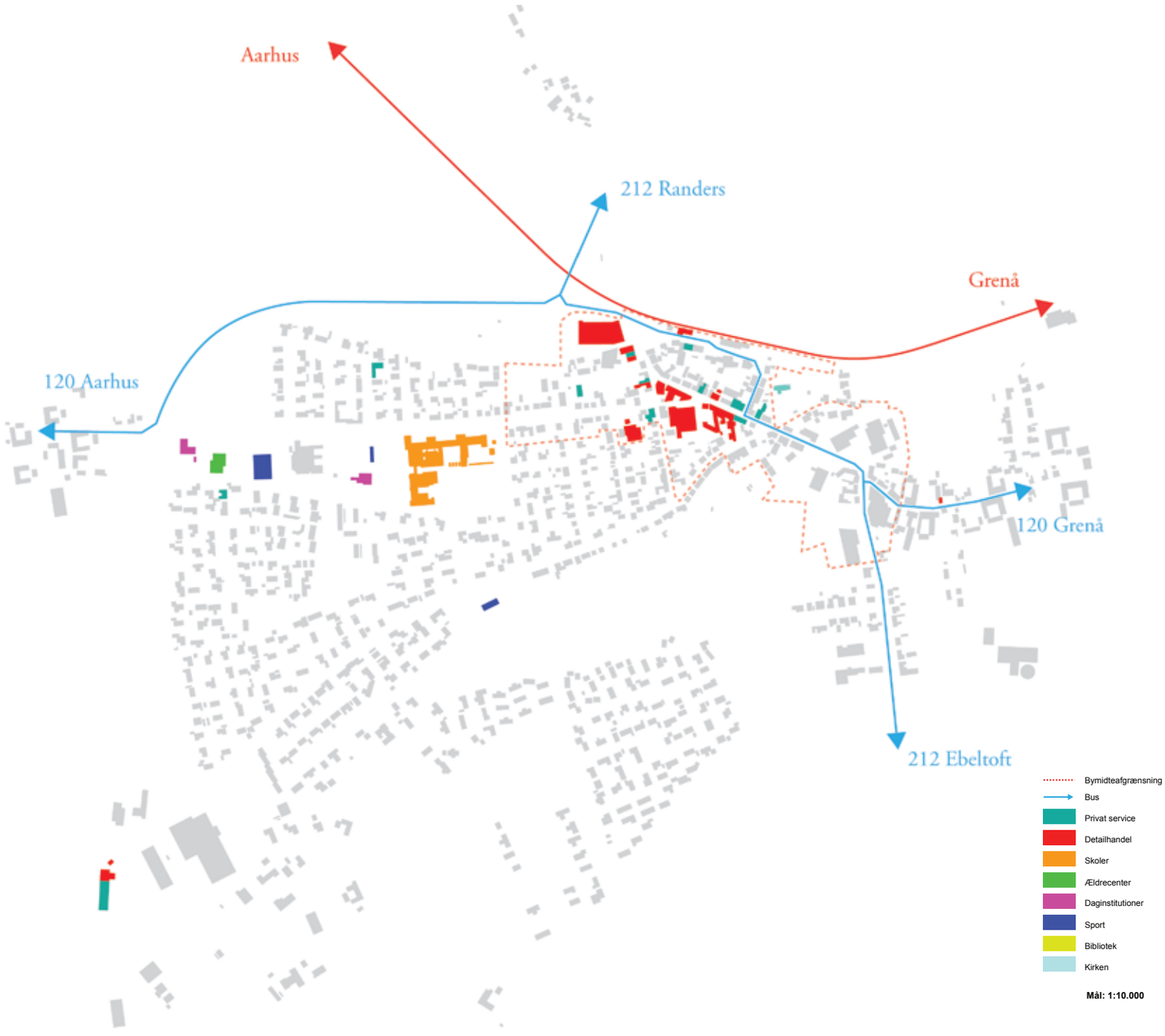
Ældreområdet

Kolinds tilbud til ældre omfatter pleje- og ældreboliger. Frejasvænge er opført i 1998 og har 12 plejeboliger på 60 – 61 m². Boligerne er beskyttede boliger for demente. Vikingegården er opført i 1942 og ombygget i 1986 og tilbyder 11 ældreboliger på 33 – 69 m². Begge steder er der lang venteliste.

Sport og fritid

Kolind-Hallen er placeret i Kolinds institutionsområde på Bugtrupvej. I hallen er der tilbud om sportsgrene som fodbold, håndbold, badminton og gymnastik. Hallens historie begyndte i 1953, hvor der på den bare

Højre side - kort over Kolind med angivelse af: Butiksforsyning og privat service, Offentlig service og fritid, Offentlig transport, 2012


Aarhus
212 Randers
Grenå
120 Aarhus
120 Grenå
212 Ebeltoft
Bymidteafgrænsning
Bus
Privat service
Detailhandel
Skoler
Ældrecenter
Daginstitutioner
Sport
Bibliotek
Kirken
Mål: 1:10.000



Kolind hovedgade, Bredgade. Ca. 1910



Kolind hovedgade, Bredgade 2012. Renoveringsprojekt ...

mark blev bygget en gymnastiksal med omklædningsrum. Kolind-Hallen blev indviet i 1981og blev i 1990 overtaget af Kolind Håndværker- og Borgerforening. I området findes også Kolind Svømmebad, der blev indviet i august 1972. Det udendørs svømmebad blev bygget for midler indsamlet i lokalområdet og med en stor del frivillig arbejdskraft. Badet bliver i dag drevet af Svømmeklubben Delfinen. Derudover findes der også tilbud om taekwondo træning på Kolind Centralskole.

Butiksforsyning og privat service

Handelslivet i Kolind ligger primært i byens centrum omkring hovedgaden, Bredgade. Gaden har dog de senere år oplevet en del butikslukninger, og der er tomme butikslokaler i gadebilledet. Handelslivet er delvist rykket om på sydsiden af Bredgade, hvor Kolind Midtpunkt blev opført omkring 1990. Byens Superbrugs ligger også her. Et større områdefornyelsesprojekt er iværksat for Kolind midtby. Dette indbefatter bl.a. en omfattende renovering af hovedgaden.
Kolind er i Syddjurs Kommune udlagt som hovedby med udpeget bymidte, hvilket vil sige, at den rangerer på linje med Ebeltoft, Hornslet, Rønde og Ryomgård. Kommunens målsætning for Kolind er:
"Kolind har et lidt større detailhandelsudbud end Ryomgård, men detailhandlen i begge byer bærer præg af kun at dække lokale behov. Enkelte specialbutikker har en vis kvalitet, der kan række videre. Begge byer er stationsbyer, og Ryomgård har desuden en del busruter. Djurs Sommerland og Lübker Golf Resort ligger i nærheden og kan måske i fremtiden have en større indflydelse på detailhandelsudviklingen. Syd Djurs Kommune, vurderer, at byernes detailhandelsudvikling også i fremtiden primært må basere sig på det lokale behov. I de eksisterende centerområder er der en god rummelighed, og der er derfor ikke behov for udlæg af nye centerområder i denne kommuneplan".[29]
Det samlede brutto etageareal udlagt til detailhandel i Kolind bymidte var i 2009, 6.200 m2 (dagligvarebutikker 3.000 m2, udvalgsvarebutikker 3.200 m2). Kommunen ser Kolind og Ryomgård under ét, og her er den samlede ramme for detailhandelsbutikker i planperioden 15.000 m2. Ryomgård har et samlet detailhandelsareal på 5.200 m2, hvilket altså betyder at der er mulighed for at etablere i alt 3.800 m2 detailhandelsbutikker i de to byer til sammen.

En detailhandelsundersøgelse udført af ICP (Institut for Centerplanlægning) i 2008 peger dog på, at der ikke er behov for yderligere udbygning af detailhandlen i Kolind. I stedet bør Kommunen ifølge rapporten satse på de tre største byer: Ebeltoft, Rønde og Hornslet. Dette skal ses i lyset af kommunens nærhed til Aarhus, der udgør den største trussel for særligt udvalgsvarebutikkerne. På den positive side peges på turismen som potentiale for kommunen.[30]

En optælling af butiks- og serviceforsyningen i Kolind foretaget i august 2012 viser, at butiks- og service tilbuddet til byens 1.768 indbyggere består af: 23 detailhandelsforretninger fordelt på 5 dagligvarebutikker og 18 udvalgsvarebutikker. Herud over er der 14 virksomheder rettet mod privat service. Superbrugsen er byens store dagligvarebutik, mens Superspar på Mejerivej udgør byens eneste købmand. Kolind har flere udvalgsvarebutikker og servicevirksomheder for private som f.eks. 1 isenkræmmer, 4 tøjbutikker, 1 boghandel, 2 pizzariaer og 2 banker. I begyndelsen af 1970'erne var udbuddet af butikker og privat servicetilbud til byens den gang 1.036 borgere: 11 dagligvarebutikker, 17 udvalgsvarebutikker og16 servicevirksomheder rettet mod private. Der var f.eks. 1 Brugsforening, 3 købmænd, 3 bagerier, 2 slagtere, 1 tobaksbutik, 4 banker og sparekasser.[31]

Det er altså særligt antallet af dagligvarebutikker, der er faldet frem til 2012, mens antallet af udvalgsvarebutikker stort det er det samme. Reduktionen i dagligvarebutikkernes antal hænger formentlig sammen med Superbrugsens udbud af slagter – og bagerprodukter, hvilket har overflødiggjort to af bagerierne og den ene af slagterne.

Indbyggertallet i begyndelsen af 1920'erne var 480 og altså godt ¼ af tallet for 2012 (1.768). Antallet af butikker og serviceydelser var i dette lys relativt markant større den gang end i dag. Der var 9 dagligvarebutikker, 13 udvalgsvarebutikker og 7 virksomheder rettet mod privat service. Der var f.eks. 1 brugsforening, 4 købmænd, 3 slagtere, 1 bageri, 3 manufakturhandlere, 3 skotøjsbutikker, 2 banker og hoteller og kroer.[32]

Transport

I Kolind er der både tog- og busforbindelser. Togdriften på Grenaabanen, som lokalbanestrækningen mellem Aarhus H og Grenaa kaldes, varetages af DSB. Første afgang mod Aarhus på hverdage er kl. 5.23 om morgenen og sidste afgang er kl. 23.53. Første og sidste afgang mod Grenå er næsten samme tidspunkt. Banen bliver fra 2015 en del af letbanen fra Aarhus.

Busdriften varetages af Midttrafik og tæller ruterne 120 og 212, samt to skolebusser der dækker lokalområdet. Rute 120 kører mellem Aarhus og Grenå og rute 212 kører mellem Randers og Ebeltoft. Der er ingen natbusforbindelser til eller fra Kolind.
Byens centrale busholdeplads er ved byens togstation (den gamle stationsbygning anvendes ikke længere i forbindelse med togdriften, men er omdannet til apotek).



Kolind Hallen



Kolind friluftsbad

LANGÅ

Offentlig service

Langå kommune blev en del af Randers Kommune ved strukturreformen i 2007 og er kommunens tredjestørste by med ca. 2800 indbyggere. Ved sammenlægningen blev kommunen delt. Sognene Granslev, Houlbjerg og Laurbjerg kom til Favrskov Kommune, mens de øvrige sogne kom til Randers Kommune. Den tidligere Langå Kommune blev dannet ved kommunalreformen i 1970 af en lang række sogne. Fra at have været en livlig stationsby og kommunecenter, har Langå i dag mere karakter af en boligby, hvilket kræver omstilling og har overflødiggjort en del bebyggelse.



Langå hovedgade, Bredgade. 2012

Station

Langå Station har en strategisk vigtig beliggenhed, da den er knudepunkt mellem den jyske længdebane og Langå-Struer linjen. I 1859 begyndte man at planlægge en jernbane fra Århus til Randers med sidebane til Viborg. Banen blev bygget af det engelske selskab Peto, Brassey & Bett. Banen og Langå Station blev indviet i 1863.

Rådhus

Det gamle rådhus huser i dag et kulturhus med bibliotek og institutionen Museum i Langå.

Bibliotek

Langås nye bibliotek blev indviet februar 2010 som en selvstændig del af Kulturhuset Langå. Biblioteket har en selvbetjeningsordning.

Posthus

Det gamle posthus ligger ved stationen og huser i dag et revisorkontor, mens posthuset er placeret i boghandlen i Bredgade.

Børn og unge

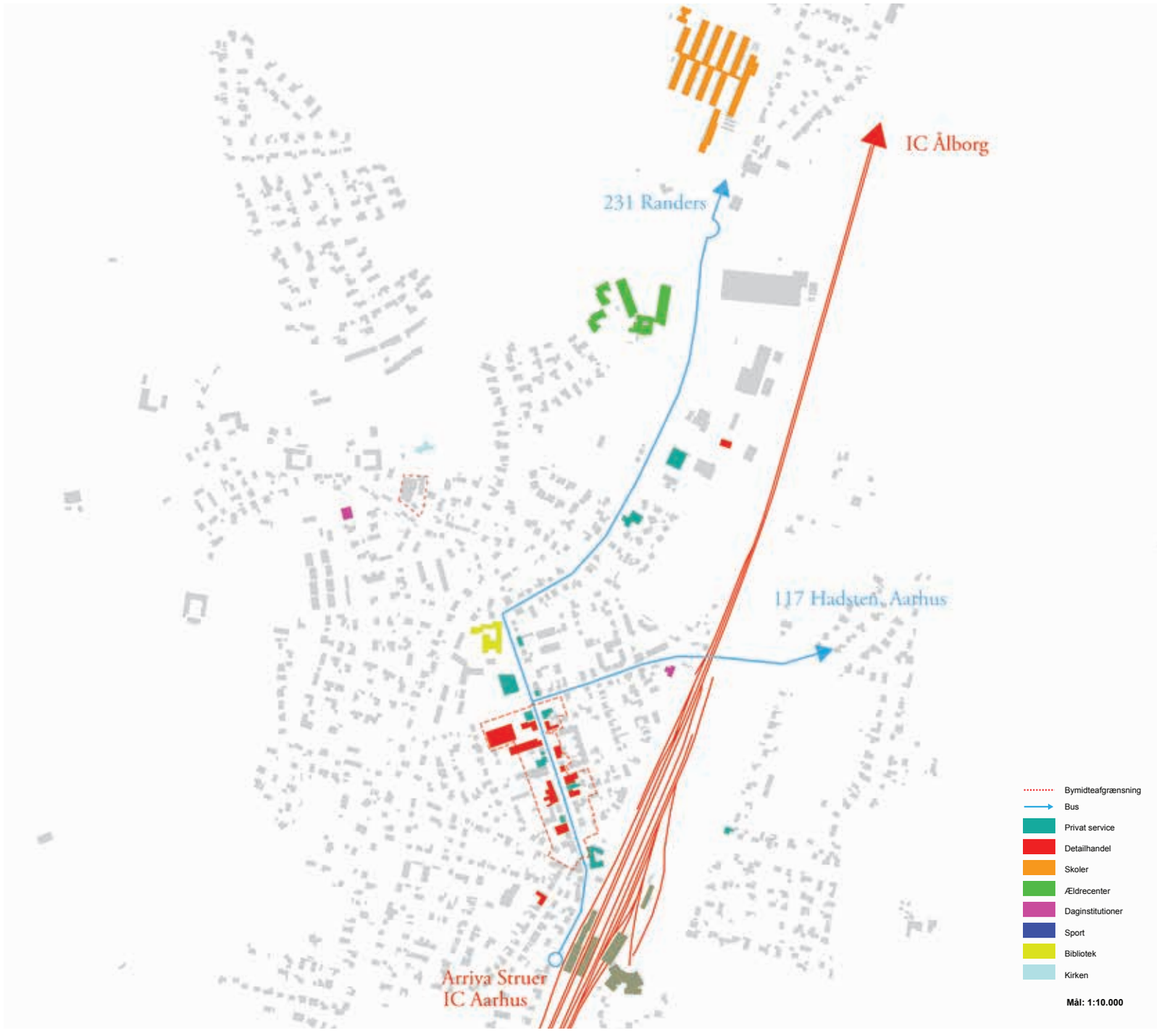
Langå Skole er placeret i den nordlige del af byen og er den tredje største folkeskole i Randers Kommune med 587 elever (617 elever 2008-09). Skolen har 0. – 9. klasse med 2-3 spor, specialklasser, én international klasse og SFO. Skolen er ikke afdelingsopdelt ift. til personale og bygninger. De mindste klasser og en del af specialklasserne har dog lokaler i samme område. Randers kommune arbejder pt. med en ny skolemodel, hvor alle kommunens 7.-9. klasser skal samles i Randers by.

Langå har tre daginstitutioner: Langå Børnehave på Vinkelvej, Rubjerg børnehave på Skeelsvej og udebørnehave på Gydevej.

Ældreområdet

Kildevang Plejecenter har 6 afdelinger med 52 plejeboliger og 6 aflastningsstuer, samt en afdeling med 8 demensboliger omkring en

Højre side - kort over Langå med angivelse af: Butiksforsyning og privat service, Offentlig service og fritid, Offentlig transport, 2012


IC Ålborg
231 Randers
117 Hadsten, Aarhus
Arriva Struer
IC Aarhus
Bymidteafgrænsning
Bus
Privat service
Detailhandel
Skoler
Ældrecenter
Daginstitutioner
Sport
Bibliotek
Kirken
Mål: 1:10.000



Langå hovedgade, Bredgade set mod syd. årstal ukendt



Langå hovedgade, Bredgade set mod syd. 2012

lukket have. Derudover huser Langå en række to-rums ældreboliger i Bredgade, Markedsgade og på Villavej.

Sport og fritid

En stor del af byens idrætsfaciliteter er samlet i Langå Idrætscenter. Langå Skole bruger hallen til idræt i dagtimerne, og om eftermiddagen og aftenen er der badminton og håndbold. Desuden huser centret juniorklub og motionscenter. Ved centret er der også et friluftsbad. Der er mulighed for at leje hallen og friluftsbadet til private arrangementer.
I kommuneplanen arbejder Randers Kommune med at integrere de store landområder i kommunen med en af Danmarks største byer fordi, der "vil være brug for at etablere nye netværk mellem land og by og mellem bredde- og elitekultur. Der skal sikres plads til aktiviteter både centralt og decentralt, og den kulturelle fødekæde fra græsrod til professionel skal sikres gode vilkår." Planen nævner det private initiativ om at etablere en skydebane i Langå som et eksempel.[33]

Butiksforsyning og privat service

Handelslivet i Langå er lokaliseret omkring byens hovedgade, Bredgade, der med særlig belægning markerer hovedgadens handels- og service område. Ved handelsgadens nordlige begyndelse, er der de senere år kommet en del nye funktioner og bygninger til i form af Rema1000, Langå Sparekasse, Vestjysk Bank og Fakta. De 2 store, nye dagligvarebutikker og 2 nybyggede pengeinstitutter danner et markant dagligvareanker og får denne del af byens handelsområde til at fremstå nyt, men lidt ude af skala med den 'gamle' hovedgade.

Langå er i Randers Kommunes planlægning udlagt som centerby, hvilket vil sige, at den rangerer under Randers, men på linje med kommunens øvrige to centerbyer; Assentoft og Spentrup. Kommunens målsætning for Langås rolle som detailhandelsby er:
"Det er vigtig at opretholde og understøtte detailhandelen i de mindre byer. På nuværende tidspunkt er der stadig rummelighed i Langå og Stevnstrup og i de omkringliggende landsbyer til at skabe de nødvendige rammer for detailhandel".[34]

Henrik Bernberg, Erhverv og udvikling Randers Kommune uddyber:
…"I dag er strategien at opretholde dagligvareforsyningen i de mindre byer. I Langå har den tilbageværende udvalgsvarehandel karakter af suppleringskøb til almindelige dagligvarer. Udvikling i udvalgsvarehandel uden for større byer og centre er i det store hele ikke realistisk i dag, fx findes der så vidt vides ingen eller i det mindste kun meget få kædekoncepter, der i dag udvikler udvalgsvarebutikker til byer med mindre end 10.000 indbyggere".

Det samlede brutto etageareal udlagt til de-

tailhandel i Langå bymidte var i 2009, 6.000 m2.[35] Den samlede ramme for detailhandelsbutikker i Langå bymidte er i planperioden 13.000 m2, hvilket altså betyder, at der er plads til yderligere 7.000 m2 butikker i bymidten.

En detailhandelsundersøgelse udført af ICP (Institut for Centerplanlægning) i 2005 peger på at behovet for dagligvarebutikker i Langå frem mod 2018 er 2.000 m2, hvilket altså betyder at der rigeligt med plads i bymidten til den forventede vækst i detailhandlen frem mod 2018.[36]

Projektets egen optælling af detailhandelsbutikker og private service tilbud til Langås 2.864 indbyggere viser, at der i august 2012 var 17 butikker fordelt på 7 dagligvarebutikker og 10 udvalgsvarebutikker. Desuden var der 14 private service tilbud.[37] Langå har f.eks. 2 supermarkeder, 1 bager, 1 slagter, 3 tøjbutikker, en boghandel, 3 pengeinstitutter og 4 spisesteder.

Til sammenligning var tilbuddet ved indgangen til 1970'erne noget større for Langås den gang 2.320 borgere: I 1968 var der registreret 22 daglig- og 17 udvalgsvarebutikker, samt 13 virksomheder rettet mod privat service. Der var f.eks. 1 brugsforening, 7 købmænd, 4 bagerier, 3 slagtere, 3 konfektureforretninger, 1 radio- og fjernsynsforretning, 2 tobakshandlere, 2 pengeinstitutter, 1 vaskeri og 1 hotel.[38]

Det største fald i antal af butikker ses for dagligvarebutikkerne, der er reduceret fra 22 i 1968 til 7 i 2012. Det er bl.a. købmændene, bagerne og slagterne, der er forsvundet. Den handel, der tidligere lå i de små butikker, er formentlig rykket ind i de store supermarkeder, der i dag dominerer dagligvarehandlen i de fleste byer også i Langå.
I begyndelsen af 1920'erne, da Langå ikke længere lå under Randers købstads læbælte, var indbyggertallet det halve af 2012 – 1.473. Alligevel lå antallet af dagligvarebutikker højere end i 2012. Der var den gang: 14 daglig- og 20 udvalgsvarebutikker, samt 8 virksomheder rettet mod privat service. Disse var bl.a. 1 brugsforening, 4 købmænd, 3 bagerier, 3 slagtere, 1 galanteri, 1 manufakturhandler, en skotøjsbutik, 2 pengeinstitutter, 1 café og restauration og 1 hotel.[39]

Transport

I Langå er der både bus- og togforbindelser. Togdriften varetages af DSB og Arriva, mens Busdriften varetages af Midttrafik. Der er togforbindelser mod København (Aarhus), Ålborg og Struer. Direkte togforbindelse mod Aarhus/København (IC tog) har første afgang kl. 6.25 om morgenen og sidste afgang kl. 01.14. Der kører også regionaltog på samme bane. Her er første afgang mod Aarhus kl. 5.43 og sidste afgang kl. 23.43. Langå har traditionelt fungeret som jernbaneknudepunkt. Der er følgende busforbindelser til og fra Langå: 117 (mod Aarhus og Hadsten) og 231 (mod Randers), samt flere lokale skolebusser. Rute 231 fungerer som natbus i forbindelse med julemåneden og Randersugen. Byens centrale busholdeplads er ved den gamle stationsbygning.



Kulturhus Langå er indrettet i det tidligere rådhus.

SKÆVINGE

Offentlig service

Skævinge Kommune var indtil 2007 en selvstændig kommune i Frederiksborg Amt. Efter Kommunalreformen i 2007 indgår Skævinge i Hillerød Kommune og er en del af Region Hovedstaden. Skævinge er en populær boligby og har oplevet en kraftig vækst inden for byggeriet. Det har bl.a. ført til stor søgning til byens skole og daginstitutioner.

Station

Skævinge Station er beliggende på jernbanestrækningen Hillerød-Frederiksværk-Hundested. Station er opført i 1897 og er ligesom de andre oprindelige stationer på Frederiksværkbanen tegnet af arkitekten Vilhelm Holck. Stationen havde tidligere billetsalg, postkontor og ventesal, men som i dag er lukket. Skævinge Station var én af de stationer, der optrådte som Korsbæk Station i tv-serien Matador.

Posthus

Der er postekspedition i kiosken på Nygade.

Rådhus

Det tidligere Skævinge Rådhus var beliggende på Harløsevej. I 2008 blev det gamle rådhus ombygget til lejeboliger.

Bibliotek

Skævinge Bibliotek blev efter kommunesammenlægningen en filial af Hillerød Bibliotekerne, men har indtil videre beholdt sin placering på hovedgaden mellem de to supermarkeder. Det er omdannet til selvbetjeningsbibliotek.



Skævinge Superbrugs. 2012

Børn og unge

Kornmarkskolen har adresse på Skolevej 7 og Ny Harløsevej 17 og består af seks større bygninger. Bygning A, der huser indskolingen, er bygget i 1952, bygning B, C, D og E er bygget mellem 1975 og 1977 og bygning F er bygget i 1996 indeholdende overbygningen, fritids- og ungdomsklubben.

Der findes tre integrerede institutioner: Myretuen på Birkevej, Sommerengen på Kaj Sommersvej og Stjernen på Harløsevej.

Ældreområdet

Bauneparken åbnede i 2006 for nye lokaler, efter at have gennemgået en stor udbygning og modernisering. Centret består nu af 42 lejligheder for ældre, og har desuden fået bygget faciliteter til fysioterapi, som også er åbent for ældre der ikke bor på centret. Produktionskøkkenet leverer også mad til skolerne og hjemmeboende ældre i området. Der findes desuden ældreboliger på Ny Harløsevej, Rosen Allé og Solvej.

Højre side - kort over Skævinge med angivelse af: Butiksforsyning og privat service, Offentlig service og fritid, Offentlig transport, 2012


324 Frederiksværk
324 Hillerød
Frederiksværk / Hundested
Hillerød
319 Frederikssund
Bymidteafgrænsning
Bus
Privat service
Detailhandel
Skoler
Ældrecenter
Daginstitutioner
Sport
Bibliotek
Kirken
Mål: 1:10.000



Skævinge hovedgade 27. Øverst ca. 1908. Nederst 2012..



Sport og fritid

Idrætsforeningen Skjold Skævinge står for en stor del af idrætten i Skævinge, der blandt andet inkluderer fodbold, badminton, håndbold og og skydning. Til indendørs idræt bruges Skævinge Hallen. Hallen er placeret i forbindelse med Kornmarkskolen og administreres af Hillerød Kommune. Skolen har hallen til rådighed fra kl. 8-16. I tilknytning til hallen er der en multibane med offentlig adgang og i september 2012 har skolen færdiggjort et parkour anlæg.

Butiksforsyning og privat service

Detailhandlen og servicetilbud for private centrerer sig i Skævinge i Hovedgaden på strækningen mellem Meløsevej og Ny Harløsevej. Her er opstået en mindre torvedannelse mellem, bagved og foran Superbrugsen og Netto. Det er da også disse to store dagligvarebutikker, der primært tegner byens handelsliv. Udvalgsbutikker er nærmest ikke eksisterende.

Skævinge er i Hillerød kommune udlagt som centerby med bymidte, hvilket principielt sidestiller byen med Hillerød som handelsby, men Hillerød er ca. ti gange større end Skævinge. Dette betyder i praksis en noget anden prioritering de to byer imellem. Eksempelvis lå 217 ud af kommunens i alt 354 butikker i 2007 i Hillerød bymidte. Yderligere er Hillerød Kommune underlagt Miljøministeriets Fingerplan 2007, der dækker planlægningsinteresser i hele hovedstadsregionen. I kommuneplanen bestemmes følgende om Skævinges detailhandel:

"Det er byrådets målsætning, at der i planperioden skal sikres mulighed for en udvikling af detailhandlen i Skævinge. På trods af den store konkurrence fra de omkringliggende handelsbyer og den relative korte afstand til Hillerød bymidte forventes det, at der er grundlag for en styrkelse af detailhandlen i Skævinge på lang sigt, bl.a. som følge af den planlagte udbygning med boliger i det nære handelsopland. På sigt forventes der at være grundlag for enkelte mindre dagligvarebutikker samt et begrænset antal mindre udvalgsvarebutikker primært til den lokale forsyning".[40]

Det samlede brutto etageareal udlagt til detailhandel i Skævinge bymidte var i 2008 2.367, fordelt på 2.227 m2 dagligvarebutikker og 140 m2 udvalgsvarebutik.[41] Den samlede ramme for detailhandelsbutikker i Skævinge bymidte er i planperioden yderligere 2.500 m2, fordelt på 1.500 m2 dagligvarebutikker og 1.000 m2 udvalgsvarebutikker.[42] Udviklingen i detailhandlen i Skævinge hænger tæt sammen med indsatsen for at skabe et mere attraktivt og spændende bymiljø i Skævinge bymidte, samt boligudbygningsplanerne i det nære handelsopland.[43]

En optælling foretaget i august 2012 viser, at der i Skævinge er 5 dagligvare- og 3 udvalgsvarebutikker, samt 12 virksomheder rettet mod privat service. Dagligvareudbuddet domineres af Brugsen og Netto. Øvrige er Skævinge Kiosk, Torpegård Slagterbutik (ikke i hovedgaden) og Skævinge bageri. Udvalgsvarebutikkerne tæller: Ann-Mari Butik (en af de oprindelige to trikotageforretinger i byen). Hertil kommer Pottemagerstuen, der handler med keramik, samt Atelier Hovedgaden, der er et kunstgalleri for en lokal kunstner.

Ved indgangen til 1970'erne så handelslivet i Skævinge mere differentieret ud end i dag, til trods for at indbyggertallet den gang var 1.152, hvilket er det halve af tallet i 2012, 2.546. I 1968 var der i Skævinge registreret: 7 dagligvare- og 5 udvalgsvarebutikker, samt 10 virksomheder rettet mod privat service. Skævinges borgere kunne f.eks. benytte sig af: 1 brugsforening, 1 købmand, 1 bager, 2 slagtere, 1 frugt og grønthandler, 2 trikotagehandler, 1 skohandler, 3 pengeinstitutter. Her til kom byens kro og hotel.[44]

Pengeinstitutterne er i dag forsvundet og det samme er stort set al byens udvalgsvarehandel. Til gengæld er dagligvareudbuddet blevet mere omfattende med to store supermarkeder. Byens servicevirksomheder er optalt til 5 frisører, en kosmetolog og et solcenter. Desuden er byens kro fortsat beliggende overfor den gamle togstation. Der er også et bodega og et pizzeria. Begge i hovedgaden.[45] Detailhandelen i Skævinge har altid primært bestået af dagligvarer, sikkert fordi byen langt tilbage har ligget under købstæderne Hillerød og Frederikssunds læbælter. Brugsen i Skævinge blev i 1911 på denne baggrund grundlagt bl.a. i protest mod købstadsprivilligernes begrænsning af skævingeborgernes muligheder for indkøb.

I 1923 kunne byen 621 indbyggere benytte: 6 dagligvare- og 2 udvalgsvarebutikker, samt 2 virksomheder rettet mod privat service. Der var bl.a. 1 brugsforening, 1 købmand, 1 bager, 3 slagtere, 1 trikotagehandler, 1 urmager og et hotel med kro. Der var ingen pengeinstitutter den gang som i dag.[46]

Transport

I Skævinge er der både bus- og togforbindelser. Togene drives af Lokalbanen a/s. Skævinge ligger på Frederiksværkbanen mellem Hundested og Hillerød. Der er i dagtimerne i hverdagene halvtime drift suppleret med et hurtigtog en gang i timen. Rejsetiden til Hillerød er 12 minutter og til København H, 59 minutter. Bustrafikken varetages af Movia og tæller følgende ruter: 324 (Frederiksværk – Hillerød), 319 (Frederikssund – Skævinge), 827 (Telebus for Skævinge/Hillerød området). De to faste ruter køre primært med timedrift i hverdagene, men har også afgange i weekender og på søn- og helligdage.
Byens centrale busholdeplads er ved den gamle stationsbygning, der med togforbindelse udgør byens offentlige trafikknudepunkt.



Skævinge SuperBrugs 2012

ØRBÆK

Offentlig service

Ørbæk og Ullerslev kommuner blev i 2007 sammenlagt med Nyborg Kommune i forbindelse med kommunalreformen, hvilket afspejles i kommunens kultur-, fritids- og biblioteksstruktur. Nyborg Kommune er en mindre kommune med ca. 31.000 indbyggere, så strategien har været at samle aktiviteterne i Nyborg som kommunens hovedby og med Ørbæk og Ullerslev som de to lokale bycentre. Fra kommunesammenlægning i 1966 og frem til strukturreformen i 2007 var Ørbæk en selvstændig kommune, bestående af de tidligere sognekommuner Ellested, Frørup, Herrested, Kullerup-Refsvindige, Svindinge og Ørbæk.

Ørbæks vigtigste projekt pt. er Ørbæk Midtpunkt, hvor skolen, en ny multihal og nyt bibliotek skal skabe et fælles centrum for lokalsamfundet.

Station

Jernbanelinjen Nyborg-Ringe-Fåborg kom til Ørbæk i 1897, og der blev opført en station nord for Assensvej. Den gamle stationsbygning blev nedrevet omkring 1970, da byens rådhus skulle opføres på grunden.

Posthus

Der findes postekspedition i Superbrugsen i Hovedgaden. Det gamle posthus blev opført omkring år 1900 ved siden af stationsbygningen. Det gamle posthus huser i dag Ørbæk Bibliotek.



Ørbæk Hovedgade. kig mod nord. 2012

Rådhus

I dag huser det gamle rådhus Nyborg Kommunes Skole- og Kulturafdeling og Pleje- og Omsorgsafdeling. Det tidligere rådhus blev bygget i 1970, hvor den gamle stationsbygning tidligere lå.

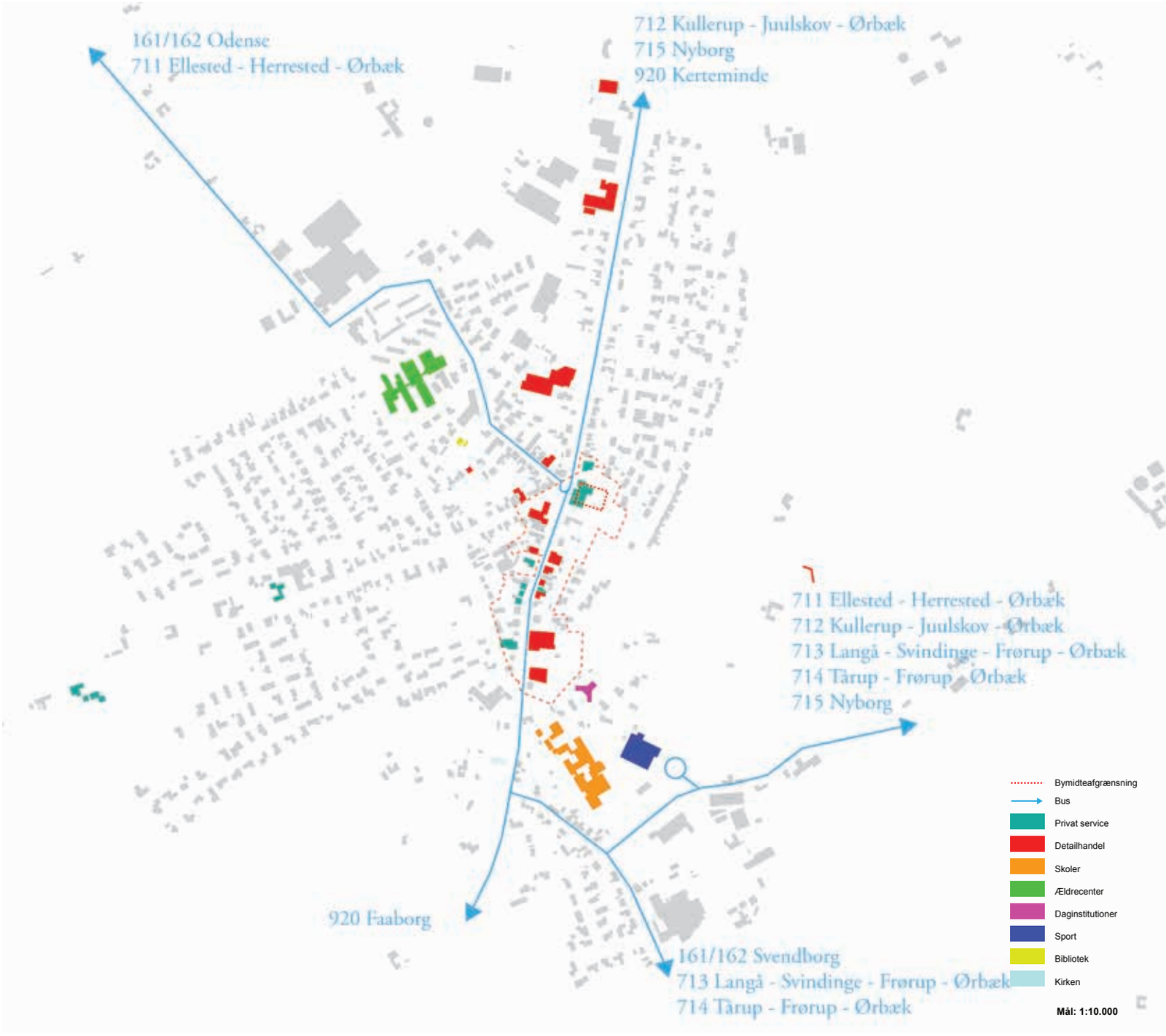
Bibliotek

I dag er biblioteket beliggende i det gamle posthus, men faciliteterne er utidssvarende, så der er planer om at bygge et nyt bibliotek i forbindelse med Ørbæk Midtpunkt. I 1960'erne lå biblioteket i Ørbæk Skoles tidligere badekælder og senere, i 1974 flyttede biblioteket ind i det tidligere forsamlingshus.

Børn og unge

Skolen i Ørbæk hedder 4kløverskolen og er disponeret som en 3-sporet skole fra 0. klassetrin til 9. klassetrin med afdelinger i Ørbæk og Frørup. På afdelingen i Ørbæk er der 2 spor fra 0. - 6. klasse og 3 spor fra 7. - 9. klasse, samt en SFO. Skolen har i alt 571 elever. På trods af fald i elevtallet i 1970'erne og 1980'erne forventede man, at de mange nye boligområder i Ørbæk ville betyde en stigning i elevtallet på skolen og man udvidede skolen i 1960, 1978 og 1980. I 1999 besluttede kommunalbestyrelsen at udvide Ørbæk Skole, så den kunne rumme alle kommunens 7. - 10. klasser. I 2002 stod skolen færdig, tegnet af arkitekterne Clausen og Weber, Svendborg.

Højre side - kort over Ørbæk 2012 med angivelse af: Butiksforsyning og privat service, Offentlig service og fritid, Offentlig transport, 2012


161/162 Odense
711 Ellested - Herrested - Ørbæk
712 Kullerup - Juulskov - Ørbæk
715 Nyborg
920 Kerteminde
711 Ellested - Herrested - Ørbæk
712 Kullerup - Juulskov - Ørbæk
713 Langå - Svindinge - Frørup - Ørbæk
714 Tårup - Frørup - Ørbæk
715 Nyborg
920 Faaborg
161/162 Svendborg
713 Langå - Svindinge - Frørup - Ørbæk
714 Tårup - Frørup - Ørbæk
Bymidteafgrænsning
Bus
Privat service
Detailhandel
Skoler
Ældrecenter
Daginstitutioner
Sport
Bibliotek
Kirken
Mål: 1:10.000



Ørbæk Midtpunkt nu....



...og før da området kun bestod af Ørbæk skole.

Tæt på skolen findes Børnehaven Åhaven, der åbnede i 1975 og som er normeret til 55 børn.

Ældreområdet

Allerede i 1962 havde de tre kommuner Ellested, Herrested og Ørbæk oprettet det fælles alderdomshjem, Rosengården, med plads til 23 beboere. Siden er Rosengården blevet udvidet og ombygget flere gange, senest i perioden 2000-2001. Plejecentret har i dag 54 lejligheder, hvoraf ti boliger er skærmede boliger. Stedet rummer også centralkøkken og aktivitetscenter med café.

Sport og fritid

Ørbæks sportsaktiviteter er centreret i Ørbæk Midtpunkt, der består af Ørbæk Hallen, en ny multihal, bibliotek og café. Ørbæk Midtpunkt huser fodbold, håndbold, badminton, motionscenter, modelflyveklub, billardklub, skytteforening, kortspil, kulturforening, borgerforening og tennisklubben har to baner bag hallen.

Butiksforsyning og privat service

Handelslivet i Ørbæk ligger for dagligvarernes vedkommende centreret i den sydlige del af byens hovedgade, der også hedder Hovedgaden. Her findes Superbrugsen og et stort Netto er under anlæg. I byens nordlige del langs Nyborgvej findes et par store udvalgsvareforretninger: Bilboel, STARK og Jørgen Hansen Møbler. Nyborgvej ligger i forlængelse af Hovedgaden mod nord og byens handelsliv spændes på denne måde ud mellem et nordligt og sydligt beliggende handelscenter. Fakta har i 2012 købt Ørbæk Kro, der ligger midt mellem disse to lokaliteter og endnu et handelspunkt vil i fremtiden opstå her.

Ørbæk er udlagt som lokalcenter i Nyborg Kommune. Ifølge kommuneplanen er der ikke udlagt en statistisk defineret bymidte, men i stedet arbejdes der ud fra det eksisterende centerområde som bymidte. Ørbæk er den 2. største handelsby i kommunen. Nyborg der er størst havde i 2007 34.900 m2 bruttoetageareal detailhandel, mens Ørbæk havde 8.200 m2. Nyborg kunne altså tilbyde ca. 4 gange mere detailhandelsareal end Ørbæk.[47]

Ørbæk har i ... *"bymønstret status som lokalcenter, hvor det lægges stor vægt på, at den nødvendige private- og offentlige service er til stede, herunder et tilstrækkeligt butiksudbud. Ørbæks eksisterende centerområde er Hovedgaden som er landevejen gennem byen. Hovedgaden trænger til et byrumsmæssigt løft, så attraktionsværdien og kvaliteten som centerområde højnes. Kommuneplan 2009 anviser en yderligere udvikling i detailhandelen til at ske inden for det eksisterende centerområde".*[48]

Detailhandlen i Ørbæk (tallene er for hele det tidligere Ørbæk kommune og ikke kun bymidten) fordelte sig i 2007 på 4.600 m2 dagligvarebutikker og 3.600 m2 udvalgsvarebutikker.[49]
Den samlede ramme for detailhandelsbutikker i Ørbæk bymidte er i planperioden yderligere 2.000 m2, fordelt på 1.000 m2 dagligvarebutikker og 1.000 m2 udvalgsvarebutikker.

ICP (Institut for Centerplanlægning) har i 2008 udarbejdet en detailhandelsrapport for Nyborg Kommune. Heraf fremgår det, at antallet af detailhandelsbutikker i Ørbæk har været nedgående i perioden 1999 – 2007 (tallene dækker de gamle kommuner og ikke kun bymidten):
"I Ørbæk er antallet faldet fra 15 i 1999 til 11 i dag. Udviklingen dækker flere steder over en tilgang i discountbutikker, men ikke nok til at opveje afgangen af især nærbutikker. Også antallet af udvalgsvarebutikker er reduceret – hovedsageligt i Ullerslev og Ørbæk kommuner. Her er tendensen endda markant. I Ullerslev er antallet af udvalgsvarebutikker reduceret fra 11 i 1999 til 4 i dag, mens det i Ørbæk er gået tilbage fra 20 til 12 butikker".
Rapporten konkluderer på baggrund af denne udvikling, at der ikke vil være basis for i fremtiden at satse på at etablere udvalgsvarebutikker i større stil i Ørbæk.[50] Projektet egne optællinger foretaget i august 2012 underbygger tendensen. Her viser tallene for Ørbæk: 16 detailhandelsforretninger fordelt på 5 dagligvarebutikker og 11 udvalgsvarebutikker. Her til kommer 14 virksomheder med privat service.

Ved indgangen til 1970'erne, da Ørbæk blev kommunal hovedby, var tilbuddet til byens 950 indbyggere ikke meget mere omfattende end i dag. Der var 8 dagligvare- og 10 udvalgsvarebutikker, samt 16 virksomheder rettet mod privat service. Disse var bl.a. : 1 brugsforening, 3 købmænd, 1 bager, 2 slagtere, 1 radio og fjernsynsforretning, 1 skotøjshandler, 2 isenkræmmere, 3 pengeinstitutter og 1 hotel med kro.[51]

I 2012 er købmændene forsvundet og Netto kommet til. Byens kro er desuden blevet suppleret med 3 pizzariaer og de 3 pengeinstitutter er blevet til ét. Et nyt Fakta cementerer sådan set bare en tendens, hvor det er dagligvareforsyningen, der samles i færre men større enheder. Her til kommer, at de store supermarkeder ofte også sælger udvalgsvarer i et eller andet omfang.

Samme tendens beskrives i bogen *Glimt af livet i Ørbæk Kommune 1966-2006.* Udviklingen i perioden har været hård ved centerbyens butiksliv, står der, men der er dog stadig et butiksliv: "*Men tiden er ikke længere til en fotoforretning, to urmagere, skoforretning, tre købmænd, radio/TV, gartner eller bøger og papir".*[52]
Ørbæk lå ind til 1920 under købstaden Nyborgs læbælte. Svendborgs læbæltegrænse var også tæt på Ørbæk. Dette har formodentligt begrænset byens handelsliv. En registrering fra 1923 viser, at Ørbæks den gang 406 borgere kunne benytte sig af 10 dagligvare- og 6 udvalgsvarebutikker, samt 3 tilbud om privat service. Disse var bl.a. 1 brugsforening, 4 købmænd, 1 bager, 4 slagtere, 1 manufakturhandler, 1 urmager, 1 pengeinstitut, 1 hotel og kro.[53]

Transport

I Ørbæk er togforbindelsen nedlagt. Den offentlige transport til og fra byen foregår derfor med bus. Busdriften varetages af Fynbus og tæller følgende ruter: 161/162 (Odense-Svendborg), 920 (Faaborg-Kerteminde). Alle regionale ruter. 711, 712, 713, 714, 715 (Nyborg-Ørbæk). Alle er lokale ruter inden for Nyborg Kommune. Her ud over er der 4 telebusser med central i bl.a. Ørbæk. Byens centrale busholdeplads er ved det tidligere rådhus, der blev bygget på den tidligere stationsgrund.



Købmanden på hjørnet blev til en Shell tankstation.



Udfordringer og potentialer

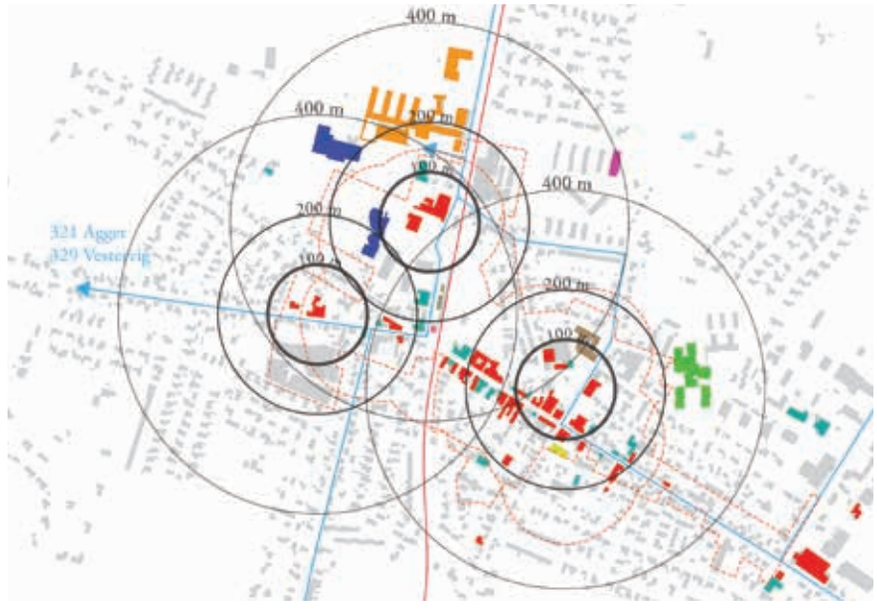
Som det fremgår af undersøgelserne af casebyernes forsyning og byfunktioner på de forrige sider, har de seks byer hver deres stedslighed og karakter. Alligevel har de også en række udfordringer og potentialer tilfælles, der kan være til inspiration for andre (stations)byer på lokalt og regionalt niveau.

Gentænkning af stationsbyens rolle

På det lokale niveau synes udfordringen for casebyerne at være en fastholdelse og udvikling af handelslivet samt den offentlige og private service, i en tid, hvor nærliggende købstæder tiltrækker handelsliv, uddannelse og kultur. Traditionelt har et vist udbud af handel og service i stationsbyen været anset som nødvendige for at blive opfattet som by. Den igangværende omstrukturering af handel og service stiller derfor krav om alternative formuleringer af byens status og funktion. Blandt casebyerne er der en tendens til at markere sig med købstadsstemning (Hurup) eller landsbystemning (Skævinge), men for andre stationsbyer er det måske helt andre strategier, byerne skal vælge. Det gør det aktuelt at differentiere stationsbyen fra andre byer gennem særlige typer af boligformer, kulturoplevelser og serviceydelser. Det kan enten ske som et supplement til de øvrige byers udbud eller som et unikt tilbud.
På det regionale niveau synes udfordringen for casebyerne at være en (om)formulering af forholdet til de konkurrerende byer i oplandet. Her er det nødvendigt, at erkende hvilke byer man konkurrerer med og i den forbindelse, at (gen)opdage og (gen)opfinde stationsbyens stedsspecifikke styrker og svagheder for at kunne definere en regional strategi, hvor stationsbyen specialiserer sig i én type butikker eller service. I det regionale perspektiv er det også vigtigt at sikre, at man kan komme til byen og ikke kun væk fra byen. Det kan bl.a. ske ved at fastholde gode offentlige transportfaciliteter koblet direkte på stationsbyens punkter for handel og service. Samtidig er det vigtig at anerkende privatbilismens vigtighed for byens borgere.

Gentænkning af ejerskab og driftsformer

De seks casebyer har i forbindelse med kommunalreformen i 2007 alle mistet status som kommunecenter, og de offentlige prioriteringer tager nu oftest udgangspunkt i de nye større, centrale kommunebyer. Skævinge 'styres' fra Hillerød, Langå fra Randers osv. Det har betydet et tab af offentlig og lokal indflydelse på handelslivet og servicetilbuddene i byerne. Samtidig har de frie markedskræfter medført tomme bygninger som butikker, rådhuse, stationsbygninger og banker, der står tilbage som monumenter over casebyernes fordums storhed. De fysiske lokaliteter som skoler, stationsbygninger, kirker og købmænd betyder ikke bare noget for de funktionelle tilbud i byen, men de har også en



Hurup med markering af radier omkring byens store dagligvarebutikker. 100, 200 og 400 meter er markeret. Der er reelt 3 centre, der udgør de primære ankre i byen. De østligt liggende butikker agerer ankre for gågaden, mens afstanden til de vest/nordvestligste dagligvarebutikker er stor...

symbolsk betydning og kan være afgørende for byens identitet og selvopfattelse.

For at fastholde aktiviteter og funktioner i byen er det derfor vigtigt at initiere og støtte op om private initiativer og frivillige ildsjæle i lokalområdet, samt tænke i alternative ejerskabs- og driftsformer. Der kan være et stort potentiale i at samle, koordinere og støtte de erhvervsmæssige, kulturelle, sociale, politiske og administrative kræfter i samlede strategier og nye partnerskaber. Det kan være byens 'stærke M/K' eller et fællesskab som i Langå, hvor kulturhus med bibliotek og museum, finansieres af den lokale sparekasse og drives af frivillige kræfter. I Kolind drives friluftsbadet af en frivillig forening. Det frivillige og fælles engagement kan være en løsning på det problematiske generationsskifte, som mange etablerede butikker og private service tilbud står overfor. En større og mere aktiv rolle i lokalsamfundet er også brugsforeningernes strategi for at løse dagligvarebutikkernes krise.[54] På sigt kan brugsen udover de nuværende servicetilbud formentlig også komme til at tilbyde private og offentlige serviceydelser som bank og bibliotek.[55]

Fra bygade til bymidter

I de nye storkommuner er det særligt casebyernes rolle i forhold til fordelingen af kvadratmeter til detailhandel, der er udfordringen. Til trods for casebyernes administrative decentralisering fastholdes de stort set alle som vigtige centerpunkter i de kommuner, hvor de nu indgår. Alle byerne, undtagen Holeby, har en defineret bymidte,[56] hvilket betyder at den kommunale planlægning forsat ser casebyerne som vigtige handelscentre i de nye kommuner. En ting er dog planlægningens ønskescenarier, en anden er de faktiske realiteter i byerne.

Markedskræfterne trækker, som Alkjær allerede påpegede i 1942, kunderne mod de større byer og koncentrerer hermed handels- og servicefunktionerne her. Konkurrencen fra de større byer omkring casebyerne har generelt udfordret og, i de fleste tilfælde, drænet stationsbyerne for butikker og privat service, så som købmænd, udvalgsvarebutikker og pengeinstitutter. Hurup er den markante undtagelse og Holeby og Skævinge den markante bekræftelse. Omvendt forholder det sig med dagligvarebutikkerne, hvor alle casebyerne har mindst én stor dagligvarebutik og de fleste flere. Typisk en Brugsen suppleret af en eller flere discountbutikker som Rema1000 eller Netto.[57] En understregning af denne centralisering findes i casebyernes Brugser, der efterhånden har overtaget flere af de servicefunktioner, der før var typiske for hovedgaden: kiosk, bager, post, apotek og måske snart bank[58] og bibliotek.[59] Samtidig har flere af de store dagligvarebutikker også et mindre sortiment af udvalgsvarer.

Denne udvikling har betydet, at byernes handelsgader, typisk hovedgaden, delvist er blevet tømt for butikker, og at den resterende handel har centreret sig i store dagligvarebutikker. Tendensen betyder, at oplevelsen af byernes handelsgader præges af tomme butikker i ét område, mens der andre steder er liv og aktivitet. Hurup synes at befinde sig i den ene ende af denne skala med et forholdsvist sammenhængende handelsområde omkring byens hovedgade, mens Skævinge modsat synes at have gennemlevet det, der kunne betegnes som overgangen fra handelsgade til handelstorv, som det også bliver understreget i bymidteplanen for Skævinge, hvor man bevidst arbejder med en placering af dagligvarebutikkerne centralt i byen og et institutionsområde i udkanten af byen, og imellem disse, med stiforbindelser og oplevelser, f.eks. omkring den gamle kirke.[60] En by som Kolind ligger midt imellem med både en hensygnende hovedgade (der pt. er under byfornyelse) og et handelstorv, der meget apropos er navngivet Kolind Midtpunkt.

Dagligvarebutikkerne som et aktiv

Ønsker man at fastholde handelsliv i stationsbyerne, er udfordringen at opfatte de store dagligvarebutikker som et aktiv, som det er muligt at inddrage konstruktivt i stationsbyernes planlægning. Omkring og i de store dagligvarebutikker kan der opstå nye former for 'bymidter' med torv, parkering og servering i en form for udendørs 'stationsbymall'**.** Her findes også store parkeringsarealer, som er endnu en forudsætning for at tiltrække handlende. I hovedparten af casebyerne placeres de store dagligvarebutikker i udkanten af byen grundet nærhed til det primære, overordnede vejnet (god kundeadgang med bil og gode leveringsforhold) og vanskelighederne ved at placere et stort varehus i den eksisterende bygningsmasse i byernes hoved-

gade.[61] Og marginalerne for en succesfuld placering er lille:
"Men ellers kan kun en god beliggenhed i forhold til infrastrukturen give udviklere sikkerhed for, at et projekt er fornuftigt på den lange bane. Det betyder ufatteligt meget inden for alt byggeri i dag, om det så er boliger, kulturlokaler eller handel og butik. Det skal bare ligge 50 meter forkert, så kan det være lige meget".[62]

Fra handel til oplevelser

Omstruktureringen af de fleste af casebyerne hen imod et mere fragmenteret handels- og servicecenter står i kontrast til planlovens intentioner om en tæt sammenhængende bymidte med maksimalt 50 meter mellem butikker, sundhedsvæsen, private og offentlige servicefunktioner, samt kulturinstitutioner.[63] Erfaringer[64] viser, at oplevelsen af afstand og barrierer er afgørende for at detailhandelen i byerne kan opnå synergi.[65] Store dagligvarebutikker udgør traditionelt de primære ankre i tiltrækningen af handlende til et område, hvad end det er et storcenter, et bycenter i en købstad eller en stationsby. Denne oplevelse af tæthed uden større huller i rækken af butikker og servicetilbud er vanskelig at finde i casebyernes hovedgader, undtaget Hurup.

Det gør det relevant at genoverveje Planlovens bestemmelser om bymidteafgrænsning, og tænke de opståede bymidter omkring dagligvarebutikkerne ind i planlægningen som attraktorer, der kan samle byens aktive steder og krydsprogrammer, frem for at planlægge i linjer og gader. F.eks. kunne sports- og fritidsaktiviteter ligge sammen med indkøbs- og serviceområderne.

Omstrukturering af byernes områder

Hvor casebyerne med kommuneplanreform i 1970 var privilegerede med økonomiske midler fra staten og centralisering af funktioner fra oplandet, har den seneste kommunalreform i 2007 betydet, at casebyernes rolle som hovedby er udfordret, og at der ikke automatisk tilløber byen økonomiske midler og muligheder for vækst fra det nye kommunecenter.

Det gør det aktuelt at udnytte de allerede eksisterende funktioner og aktiviteter i byen. Forsyningen af offentlig service ligger i dag spredt som store øer i casebyerne. Skoler, plejecentre, børneinstitutioner og sportsanlæg er ikke relateret direkte til byens handels- og serviceområder, men er beliggende i byens udkant. Det skaber områder med stor aktivitet på forskellige tider af døgnet, der ikke aktiverer eller er synlig i andre dele af byens områder. Det peger på muligheden for at tænke byen som et puslespil eller kollage frem for i en strukturel opdeling af byen i zoner til industri, erhverv, bolig. Dette kunne skabe overlap mellem funktioner og aktiviteter. Holeby har historisk haft industri i hovedgaden, så hvorfor ikke placere en solcellefabrik her og lade kantinen fungere som cafe i dagtimerne?

ANBEFALINGER / MULIGHEDER

- Opfat de store dagligvarebutikker som et aktiv, der kan danne nye former for 'bymidter'
- Sammentænk stationsbyen med en regional strategi, hvor byen specialiserer sig i én type af butikker/service
- Differentier stationsbyen fra øvrige byer gennem bolig-, kultur- og servicetilbud
- Gentænk ejerformer af butikker, kultur- og sportsanlæg
- Sikre at man kan komme til byen og ikke kun væk fra byen
- Tænk i punkter og attraktorer, frem for linjer og gader
- Find og udnyt byens 'stærke M/K' i planlægningen
- Find og udnyt de frivillige ildsjæle i planlægningen
- Gentænk Planlovens zoneopdeling mellem erhverv, bolig, service og center
- Gentænk Planlovens bestemmelser om bymidteafgrænsning
- Gentænk stationsbyens image, frem for at efterligne landsbyen eller købstaden
- Sammentænk de erhvervsmæssige, kulturelle, sociale, politiske og administrative strategier

Hvad angår de øvrige offentlige funktioner, så skaber de efterhånden forladte rådhuse og de gamle stationsbygninger aktivitetstomme huller, hvor de ligger. Stationsområdet er i de fleste af byerne blevet koblet af byens bymidte og har flere steder fået karakter af byens bagside. I foråret 2012 nedbrændte Kolinds tidligere rådhus, der husede byens bibliotek og jobcenter. Syddjurs Kommune har valgt ikke at genopføre rådhuset, men at fastholde den kommunale administration i Ebeltoft og Hornslet. Hurup står snart i samme situation, når kommunens tekniske forvaltning i byens tidligere rådhus flyttes til det nye kommunale center i Thisted. I Skævinge er rådhuset omdannet til lejligheder. De gamle posthuse, der blev bygget omtrent samtidig med stationsbygningerne har dog flere steder fået nye funktioner som revisorkontor (Langå) eller privat bolig (Hurup). Det har været sværere at finde nye funktioner til de gamle stationsbygninger, der ikke længere er i brug. I Skævinge og Holeby står de tomme og i Ørbæk er stationen revet ned, mens stationen i Hurup er blevet turistinformation.

Noter

[1] Kilde: http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/privilegier/

[2] Fink, Jørgen: Butik og værksted, Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940, 1992, s. 132

[3] Ibid. s. 12

[4] Skævinge Brugs – Skævinge brugsforening gennem 100 år, Skævinge Brugsforening, Arco Grafisk A/S, pp. 9-13

[5] Fink, Jørgen, op. cit. s. 122

[6] Ejler, Alkjær: Byernes nye oplandsproblemer i Det danske Marked, 1942, s. 13

[7] Fink, Jørgen, op.cit

[8] Detailhandlen i Danmark - gode rammer for indkøb indenfor rimelig afstand. Rapport afgivet af Detailhandelsforum til erhvervs- og vækstministeren den 1. marts 2012, kap. 3.

[9] Ibid. s. 44

[10] Se f.eks. ICP's rapport for Nyborg Kommune, udarbejdet i 2008, s. 13

[11] Se f.eks. Randers Kommuneplan, Hovedstruktur, s. 46

[12] Se Fremtidsvisioner for LollandBibliotekerne

[13] Lolland Kommuneplan (2010-2022, Hovedstruktur, kapitel 9, detailhandel)

[14] Ibid. s. 60

[15] Ibid. s. 124

[16] Ibid. s. 129

[17] Afhængig af opgørelseskriterierne kan dette tal variere. Kun virksomheder med publikumsfaciliteter rettet mod private kunder er medtaget.

[18] Kongeriget Danmarks Handelskalender 2 Provinsen, 1968

[19] Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1923

[20] http://www.toptop.dk/default.asp?ArticleOne=B&T=F&R=MrbRf&D=B4

[21] Sydthy Kommune, Dispositionsplan 1974, 4.04

[22] Undervisningsmiljøundersøgelse (UMV) på Hurup Skole, 2006.

[23] Ibid. 4.06

[24] Thisted Kommuneplan 2010-2022, Detailhandelsplan, Kommuneplantillæg nr. 6, maj 2012, s. 5

[25] Ibid. s. 9

[26] Ibid. s. 9

[27] Kongeriget Danmarks Handelskalender 2 Provinsen, 1968

[28] Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1923

[29] Syddjurs Kommuneplan 2009, redegørelse, Detailhandel. Samt Kommuneplanens afsnit 6.1.1 - Detailhandel

[30] Syddjurs Kommune, Analyse af detailhandelen 2008, ICP rapport, s. 78

[31] Kongeriget Danmarks Handelskalender 2 Provinsen, 1968

[32] Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1923

[33] Kommuneplan for Randers Kommune, Hovedstrukturer, 2009, s. 65.

[34] Randers Kommuneplan 2009, Hovedstruktur & Retningslinjer, kapitel 3 – Centerstruktur, detailhandel og privat service.

[35] Kommuneplanens rammer for distrikt 3, s.21

[36] Ny Randers Kommune, Analyse af udviklingsmulighederne for detailhandlen i ny Randers Kommune, 2005, ICP rapport 2005, s. 9

[37] Private service tilbud dækker over DB07 kategori restauranter, værtshuse osv., pengeinstitutter, ejendomsmæglere, frisører, bedemænd osv. Altså publikumsrettede faciliteter / butikslokaler.

[38] Kongeriget Danmarks Handelskalender 2 Provinsen, 1968

[39] Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1923

[40] Hillerød Kommuneplan 2009-2021, Hovedstruktur, s. 81

[41] Forslag til Kommuneplantillæg om detailhandel, tillæg nr. 16 til Kommuneplan 2005, 2008, s. 22

[42] Hillerød Kommuneplan 2009- 2021, Rammer, s. 255

[43] ibid. s. 35

[44] Kongeriget Danmarks Handelskalender 2 Provinsen, 1968

[45] Projektets egne registreringer. August 2012

[46] Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1923

[47] Nyborg kommuneplan 09, Hovedstruktur og rammeplaner.

[48] (http://nyborg.odeum.com/dk/by_og_land/oerbaek/detailhandel_i_oerbaek.htm)

[49] Nyborg Kommuneplan 09, Ørbæk, Detailhandel i Ørbæk

[50] Nyborg Kommune, Detailhandelsanalyse, 2008. ICP rapport 2008, s. 13

[51] Kongeriget Danmarks Handelskalender 2 Provinsen, 1968

[52] Glimt af livet i Ørbæk Kommune 1966-2006, s. 34

[53] Kongeriget Danmarks Handelskalender, 1923

[54] Se Berlingske Tidende

[55] Se Berlingske Tidende

[56] Se Vejledning om detailhandelsplanlægning: http://www2.blst.dk/blst_praesentation/Vejledning_detailhandel_endelig.pdf

[57] Detailhandel i Danmark- gode rammer for indkøb indenfor rimelig afstand., Op. Cit.

[58] Se Berlingske Tidende 27. april 2012)

[59] Se Berlingske Tidende

[60] Se Hillerød kommuneplan 2009-21, s. 36.

[61] Detalhandel i byerne, Planlovens betydning for bymidterne., Op. Cit.

[62] Byplan Nyt nr. 4, 2010, Dansk Byplanlaboratorium, s. 19

[63] Se Planlovens bekendtgørelse om afgrænsning af bymidter og bydelscentre på: https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=13166#Bil2

[64] Detailhandel i byerne, Planlovens betydning for bymidterne, COWI a/s for Naturstyrelsen, 2011, s. 6

[65] Jan Gehl peger bogen Byer for mennesker på det samme forhold. Her afhænger fodgængernes rækkevidde af rutens kvalitet. En interessant rute på op til 500 meter er acceptabel, mens en uinteressant opleves som lang blot ved 200 – 300 meter. Se s. 131

STATIONSBYEN OG LANDSKABET

Stefan Darlan Boris, Ole Hjort Caspersen og Thomas Juel Clemmensen

Landskabsanalysen af oplandet til de udvalgte stationsbyer har dels til hensigt at belyse samspillet mellem stationsbyen og det omkringliggende landskab før og nu. Men ikke mindst er det landskabets fremtidige rolle som attraktions- og lokaliseringsfaktor, som behandles i dette afsnit.

Analysen tager afsæt i, at vores natursyn i dag er ændret radikalt i forhold til blot 40-50 år siden. Miljørelaterede problemer har i de sidste årtier åbnet vores øjne for nødvendigheden af at beskytte naturen, og der findes adskillige eksempler på stadig større naturgenopretningsprojekter, som bliver iværksat for at kompensere for tidligere tiders ødelæggelser og forringelser. Opretningen af Skjern Å og nu også Fil sø er blot to af mange eksempler. De tre nye nationalparker kan også opfattes som et udtryk for ønsket om at beskytte og tilmed forbedre de eksisterende natur- og landskabsforhold. Ændringen af natursynet kommer også til udtryk ved, at vi har fået en ny politik omkring skovdriften i statsskovene, hvor man i løbet af få år har indført en mere naturnær driftsform, som bl.a. skaber nye vådområder og lysåbne arealer inde i skoven. Der er med andre ord sket en udvikling fra et mere produktivistisk præget natursyn til et natursyn, som i dag i højere grad tillægger naturen værdi for dens eget værd, og i den udvikling ligger også en øget erkendelse af de økosystemtjenester, som naturen bidrager med til det øvrige samfund.

Landskabsbyer

Det ændrede natursyn kommer dog ikke blot til udtryk igennem naturbeskyttelse og naturgenopretning. Naturen og landskabets æstetiske kvaliteter udgør i stigende grad et vigtigt element i vores beslutningsproces, når vi udvælger lokaliteter, som vi ønsker at besøge i ferier eller i fritiden. Derudover kommer det ændrede natursyn klart til udtryk igennem vores præferencer i forbindelse bosætning, ikke mindst spiller udsigten en betydning. En ejendom stiger i værdi, hvis den ligger med udsigt til et landskab eller et landskabselement, som vi forbinder med en stor værdi. Det er velkendt, at udsigt til havet spiller en stor rolle, men også udsigt til skov eller en sø vurderes som

værdifuld, og udviklingen i natursynet præger derfor også den måde, vi tænker nye bebyggelser på i landskabet.

Der er eksempler på, at nogle kommuner tager afsæt i den ovenstående problemstilling og udvikler egentlige landskabsbyer. Disse nye bydele er karakteriseret ved, at der her skabes et tættere samspil mellem natur, landskab og bebyggelse, end vi ser i de mere traditionelle bymæssige bebyggelser. Eksempler på denne tendens er fx Ullerødbyen i Hillerød og Tankefuld i Svendborg. Begge er eksempler på byudviklingsprojekter med en meget lav bebyggelsesprocent og som trækker naturen ind i det bebyggede område. Samtidig er bebyggelserne orienteret i forhold til de visuelle og æstetiske oplevelser i landskabet. Bebyggelsesformerne skaber et nærrekreativt landskab omkring bebyggelsen, som giver mulighed for spontane daglige besøg i naturlige omgivelser. Denne type byer er populær, idet den imødekommer nogle af de forventninger, som karakteriserer det nuværende natursyn. Men set i et større samfundsmæssigt perspektiv kan dens hensigtsmæssighed diskuteres, hvilket især skyldes, at den lave bebyggelsesprocent er forholdsvis resursekrævende. Ofte er den også vanskelig at betjene med offentlig transport grundet det lille kundegrundlag.

Stationsbyer

I modsætning til landskabsbyerne er stationsbyerne anlagt i en periode hvor det produktivistiske natursyn dominerede. Byerne var på forskellige måder tæt knyttet til landskabet, og i mange tilfælde var det faktisk landskabet, der betingende deres placering. Men det var ikke de visuelle og æstetiske aspekter ved landskabet, der dengang var afgørende for placeringen. Derimod var den landbrugsmæssige tilknytning til oplandet vigtig. Vigtigt var også byens fysiske placering i landskabet i forhold til afstanden til nærmeste nabostationsby. Samtidig skulle topografien kunne tilgodese, at jernbanedrift var muligt, hvilket indebar at terrænforholdene skulle være egnede og dermed ikke præget af store bakker eller vanskelige hydrologiske forhold.

De nye stationsbyer var relativt kompakte og orienterede sig indad mod byens funktioner og ikke mod de omgivende landskaber, central for byen var derimod stationsområdet og butikkerne langs hovedgaden. Tilknytningen til landskabet var dog tydelig, dels udgjorde stationsbyerne et knudepunkt som pendlingsmål for arbejdskraft og handel, dels havde stationsbyerne betydning som knudepunkt for videretransport af landbrugsproduktionen. I dag er koblingen til landskabet forandret, og stationsbyen har nærmest ingen betydning set i en landbrugsmæssig sammenhæng. Landskabets topografi og hydrologi har forsat betydning for banen, men banen har mistet sin betydning på grund af bilen. I den forbindelse er spørgsmålet, hvorvidt de udvalgte stationsbyer er opmærksomme på ændringerne i natursynet og dermed på det potentiale, deres placering i landskabet giver, en placering der ofte er unik i forhold til de føromtalte landskabsbyer. Udnytter stationsbyerne det omkringliggende landskab til at skabe nye rekreative oplevelsesmuligheder, som kan tiltrække nye besøgende og eventuelt også nye beboere? Findes der et uudnyttet potentiale, som ville kunne imødekomme de nye behov?

Landskabsanalysen beskriver de enkelte byområders relation til landskabet med henblik på at tegne et billede af byens placering i landskabet. På denne måde bliver det samtidig muligt at se byens udvikling som udtryk for forandringer i natursynet. Til uddybning af dette forhold opdeles landskabet samtidig i *hverdagslandskabet*, som er betegnelsen for det landskab, som vi dagligt færdes i, og *besøgslandskabet*. Hverdagslandskabet defineres her som værende landskabet op til 2 km fra bygrænsen. Besøgslandskabet er landskabet, der ligger op til 20 km fra stationsbyen. Her kommer man måske ikke så ofte, men det rummer til gengæld nogle kvaliteter, som vi er parat til at køre efter.

Landskabet omkring stationsbyerne rummer store rekreative muligheder, som mange steder endnu ikke udnyttes. Billedet viser, hvordan et mindre tilgængeligt område nu udnyttes rekreativt ved hjælp af en simpel trædesti og gangbrædder.



KOLIND

Byen i landskabet

Kolind ligger på sydsiden af det tidligere Kolindsund midt på Djursland. Byen er geologisk set placeret i det nordøstlige hjørne af Thorsager Smeltevandsterrasse ud mod den ekstramarginale smeltevandsdal, der strækker sig fra Grenå i øst over Kolind til Ryomgård og Pindstrup i vest. Landskabet ved Kolind er karakteriseret ved smeltevandsterrasserne, som mod syd er svagt bakkede, det flade plateau i bunden af det tidligere Kolindsund og et mere markant bakkelandskab på sundets nordside, der i modsætning til sydsidens skrænter i vid udstrækning er beplantet med skov. På sydsiden af sundet er der i det sydvestlige hjørne af Kolind et privatejet skovområde, der er med til at skabe en naturlig afgrænsning for byen mod sydvest.

Fra den nordlige del af Kolind er der en vid udsigt mod nord ud over de markante terrænfald fra smeltevandsterrassen ned til dalens bund. Kanten og terrænfaldet præger nordsiden af byen på begge sider af Maarup Ådal, der er et karakteristisk landskabstræk, som deler den oprindelige landsby (A) fra den senere anlagte stationsby (B). De nyeste udstykninger i Kolind (C) har fundet sted i relation til det lettere kuperede terrænfald ned mod Maarup Å. Området består af offentlige anlæg, boldbaner og mindre landbrugs- og græsningsarealer i bunden af ådalen. På grund af terrænfaldet og udstykningerne fremstår området som en åben landskabskile i den sydøstlige del af Kolind,

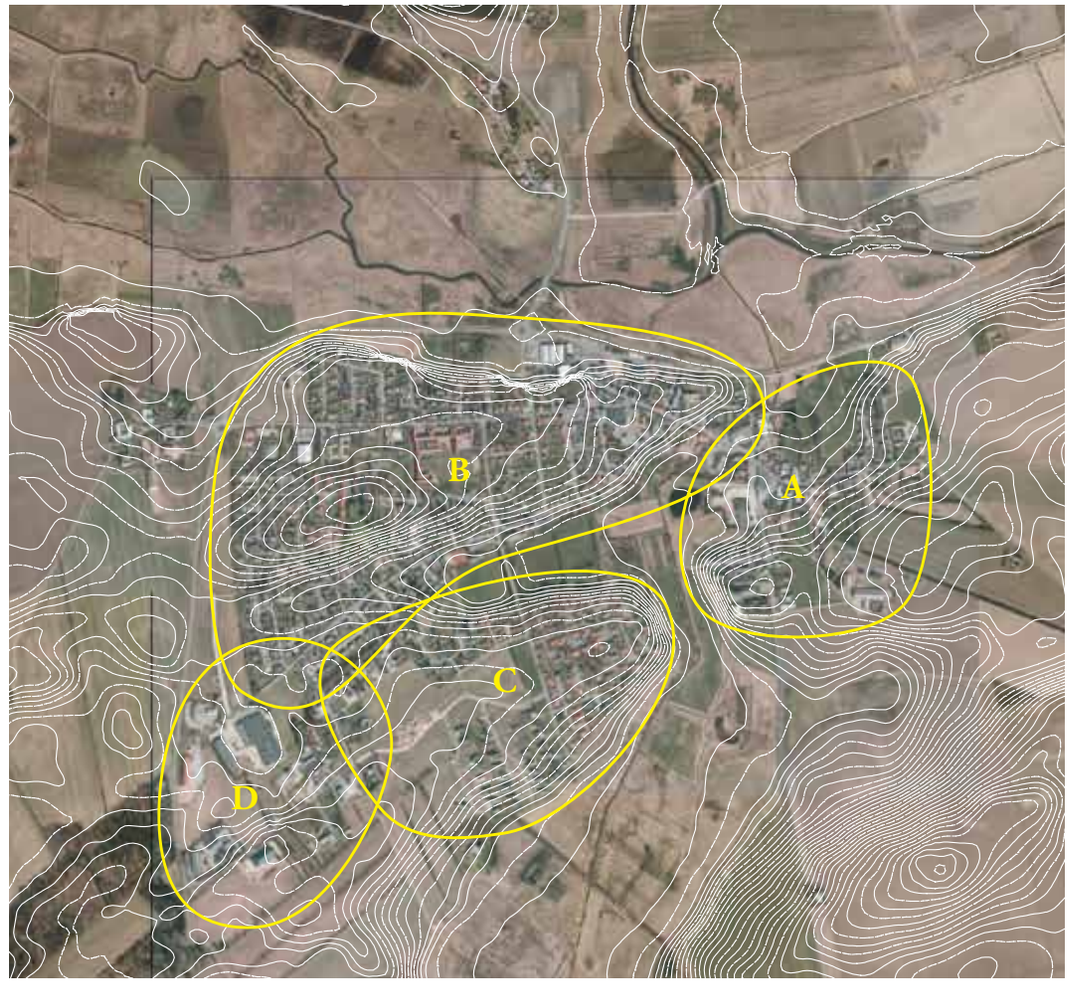


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2011) med byens områder.

hvorfra der er god udsigt til det omkringliggende landskab på smeltevandsterrassen.

I området mellem byens nyeste udstykninger mod syd og smeltevandsterrassens kant mod nord ligger en stor del af Kolinds industri placeret (D). Mellem dette område og midtbyen findes de fleste af byens offentlige institutioner, der samlet set har karakter af parkbånd på grund af de mange udendørsarealer i forbindelse med de enkelte byggerier, der bl.a. indeholder Kolind Centralskole, Kolind Svømmebad, og andre, samt åbne plæner, der hvor det tidligere Kolind Rådhus og Bibliotek lå (nedbrændte forår 2012).

Maarup Å har sit udspring i Thorsager Smeltevandsterrasse syd for Kolind og havde oprindelig sit udløb i Kolindsund, nu Sydkanalen. Ådalen udgjorde tidligere en naturlig

afgræsning mod vest for den oprindelige del af Kolind, men med etableringen af markedspladsen i Kolind og placeringen af stationen, begge vest for ådalen, er der med tiden sket en naturlig forflytning af byens centrale del til området vest for ådalen. Flere steder er åen skjult bag massiv beplantning og præget af dårlige adgangsforhold, hvilket er med til at skjule åens forløb i byen.

I smeltevandsdalens bund ligger det tørlagte Kolindsund, som oprindeligt strakte sig mellem Grenå og Kolind. Området er i dag præget af flade landbrugsarealer, afvandingskanaler og –grøfter. Flere arealer i området Kolind Enge står i lange perioder under vand og der arbejdes på etableringen af to lavvandede engsøer, Kolind Engsø, på i alt 35 ha. i nær relation til stationsområdet på byens nordside.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Kolinds placering på kanten af Thorsager Smeltevandsterrasse betyder, at hverdagslandskabet rummer forskellige rekreative muligheder. Det fremstår langs kanten og syd for det tørlagte Kolindsund som et kuperet landbrugslandskab, hvori der findes flere mindre skove og krat. Ryom Å, Korup å og Mårup å løber igennem klassiske ådale, som præges af græs og engarealer. Nord for Kolind fremstår det tørlagte Kolindsund som et fladt landbrugslandskab, som flere steder drives forholdsvist ekstensivt. Indenfor en afstand på 20 km er der fra Kolind adgang til de fleste oplevelser i Djursland deriblandt nationalparken Mols Bjerge. Generelt gælder det, at der fra Kolind er forholdsvis kort afstand til de større sammenhængende skovområder samt til Kalø vig samtidig med, at Århus befinder sig indenfor pendlings afstand.



Fig. 2 Det tørlagte Kolindsund.

Landskabelige potentialer

Kolind minder på flere måder om Ryomgård som ligger mindre end 5 km vest for Kolind. Landskabeligt findes der næsten de samme muligheder for oplevelser, dog præges Ryomgårds hverdagslandskab af nogle større skovområder.

Det tørlagte Kolindsund udgør et markant landskabselement. På trods af, at jorden i det inddæmmede område flere steder omtales som meget frugtbart, undergår hele området samtidig en marginaliseringsproces. En naturgenopretning af hele eller dele af Kolindsund rummer et meget stort rekreativt potentiale for Kolind. Den ville kunne forøge byens attraktionskraft væsentligt, idet byen derved retter sig imod det natursyn, som præger vores samtid. En genskabelse af dele af det tidligere sund ville kunne bevirke, at Kolind derigennem ville få adgang til havet. Samtidig rummer åerne i relation til Kolindsund store rekreative potentialer i form af naturoplevelser på kort afstand af Kolind, som endnu ikke er udnyttede.

Kilder

Kolindsund, Den store Danske, http://denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Kolindsund [21.01.13]

Kolindssunds fremtid. Danmarks Naturfredningsforening, http://dn.dk/Default.aspx?ID=2878 [21.01.13]

HOLEBY

Byen i landskabet

Landskabet omkring Holeby fremstår som et svagt bølget morænelandskab uden de store terrænforskelle. Landskabet er præget af den intensive planteavl, der igennem årtier har udnyttet den frugtbare og overvejende lerede jord. Landbrugsarealet udgør næsten 86 % af arealanvendelse i Lolland Kommune mod ca. 66% på landsplan, og det åbne og flade landskab fremtræder med store sammenhængende dyrkede områder og er karakteriset ved at have nogle af landets største marker.

Området omkring den oprindelige landsby (A), er som det eneste af byens områder strategisk placeret i forhold til landskabets naturlige forhold, idet området ligger på kanten af et mindre dalstrøg med et mindre reguleret vandløb. Byens resterende områder er primært orienteret i forhold til infrastrukturelle forhold og interne relationer.

Stationsbyområdet (B), der i sin tid blev anlagt på åben mark, støder fortsat op til åbent landbrugsland på næsten alle sider

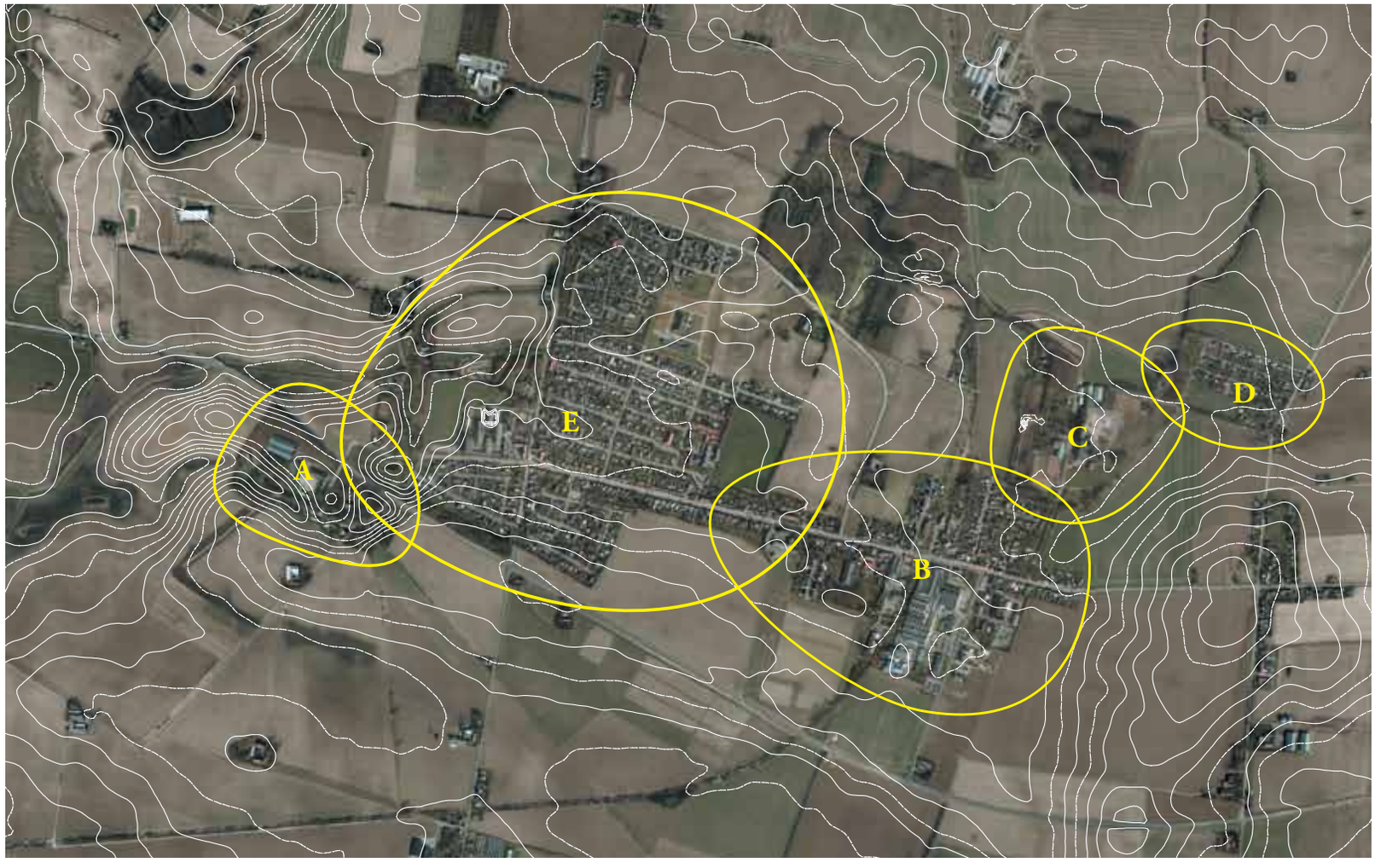


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2012) med byens områder

og er præget af en skarp grænse mellem det bebyggede og den åbne land. Mod nord hænger stationsbyområdet sammen med den tidligere Højbygaard Sukkerfabrik (C). Dette postindustrielle anlæg har i dag en parkagtig karakter på grund af de gamle træer og store grønne arealer. Den nordlige ende af området, som rummer fredskov, er udlagt som et rekreativt område. I tilknytning hertil er der skabt mulighed for udstykning af 3-5 storparceller med åben-lav bebyggelse.

Nordøst for sukkerfabrikken findes Havebyen (D), som er et mindre område med arbejderboliger opført i tilknytning til fabrikken. Området ligger som en selvstændig enklave i kontrast til det åbne landbrugsland og er kun koblet til resten af byen via det rekreative område i den nordlige ende af fabriksområdet.

Mellem den oprindelige landsby og stationsbyen, der med tiden voksede sammen omkring en øst-vestgående bygade, findes velfærdsbyområdet (E), som både rummer offentlige institutioner og en mængde forskellige udstykninger med tæt-lav og åben-lav bebyggelse. Mod syd er området klart afgrænset i forhold til det åbne landbrugsland, mod nord er afgrænsningen mere diffus på grund af områdets rekreative arealer. Området støder desuden op til et skovrejsningsområde planlagt nord for Holeby med henblik på at binde de økologiske forbindelser i landskabet sammen og sikre det bynære friluftsliv.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Hverdagslandskabet op til 2 km fra Holeby er, som det øvrige landskab, meget præget af den landbrugsorienterede arealanvendelse, og der findes ingen større skove eller lignende områder til rekreativ udnyttelse i umiddelbar nærhed. Men der er flere vandre- og cykelruter i området, blandt andet en 8 km lang sti imellem Holeby og Errindlev. Et andet stiforløb er Roesporet, der tager afsæt i områdets landbrugsmæssige historie og følger den gamle roebane. Jernbane stien, som er anlagt på det gamle jernbanetracé skaber en rekreativ forbindelse mellem Rødby Havn og Maribo.

Langelandskysten mod syd, nogle få kilometer fra Holeby udgør en vigtig rekreativ ressource. Kysten er på store dele af strækningen afgrænset af et dige, som blev etableret efter stormfloden i 1871. Mod nord, forholdsvis tæt på byen, findes Maribo søerne. Landskabet her et mindre markant dødislandskab bestående af flere søer og vådområder, som tilsammen udgør Naturpark Maribosøerne

Landskabelige potentialer

I forbindelse med anlæggelsen af Femern Bælt forbindelse har der været fremsat ønsker om etablering af en strandpark nær Rødby. Denne ville i givet fald også kunne påvirke Holeby positivt. På grund af diget langs kysten, ville en strandpark kunne løfte området både naturmæssigt og rekreativt. Også landskabet omkring Maribosøerne Naturpark, rummer en række rekreative potentialer, som endnu ikke udnyttes til fulde, og som derfor vil kunne udvikles betydeligt. Områdets fredlige og rolige omgivelser vil kunne tiltrække besøgende, som netop søger disse egenskaber.

Kilder

Kommuneplan 2010-2022, Lolland Kommune 2011

Landskab og arkitektur, Femern Bælt – danske jernbaneanlæg, Banedanmark 2011

Spor i landskabet, Roesporet ved Lungholm Gods, http://spor.dk/ [17.01.13]

Naturpark Maribosøerne, http://naturparkmaribo.dk/ [17.01.13]



Fig. 3 Åbent landskab



Fig. 4 Naturpark Maribo

HURUP

Byen i landskabet

Hurup er placeret i den sydlige del af Thy mellem Vestkysten og Limfjorden i et særlig karakteristisk landskab, der var afgørende for stationsbyens tilblivelse. Geologisk set er Hurup placeret på en forholdsvis højtliggende moræne fra sidste istid. Området omkring Hurup er et mindre dødisområde, mens byen ligger på et jævnt areal, som var medvirkende til at denne lokalitet blev udvalgt for placeringen af stationsbyen.

Tæt på byen findes et randmorænelandskab, der vest for et af byens store parcelhusområder fra 1960erne (A) er præget af det karakteristiske bakkelandskab. Ashøj vest for byen er med sine 93 m. det højeste punkt i Thy. Ashøj er privatejet og en stor del er tilplantet med skov. Et amfiteater neden for højen fungerer som ramme for friluftsforestillinger, folkemøder, osv. Der er på toppen af Ashøj et udkigstårn, hvorfra man har vid udsigt ud over det sydlige Thy mellem Limfjorden, Vestkysten og Thy Nationalpark.

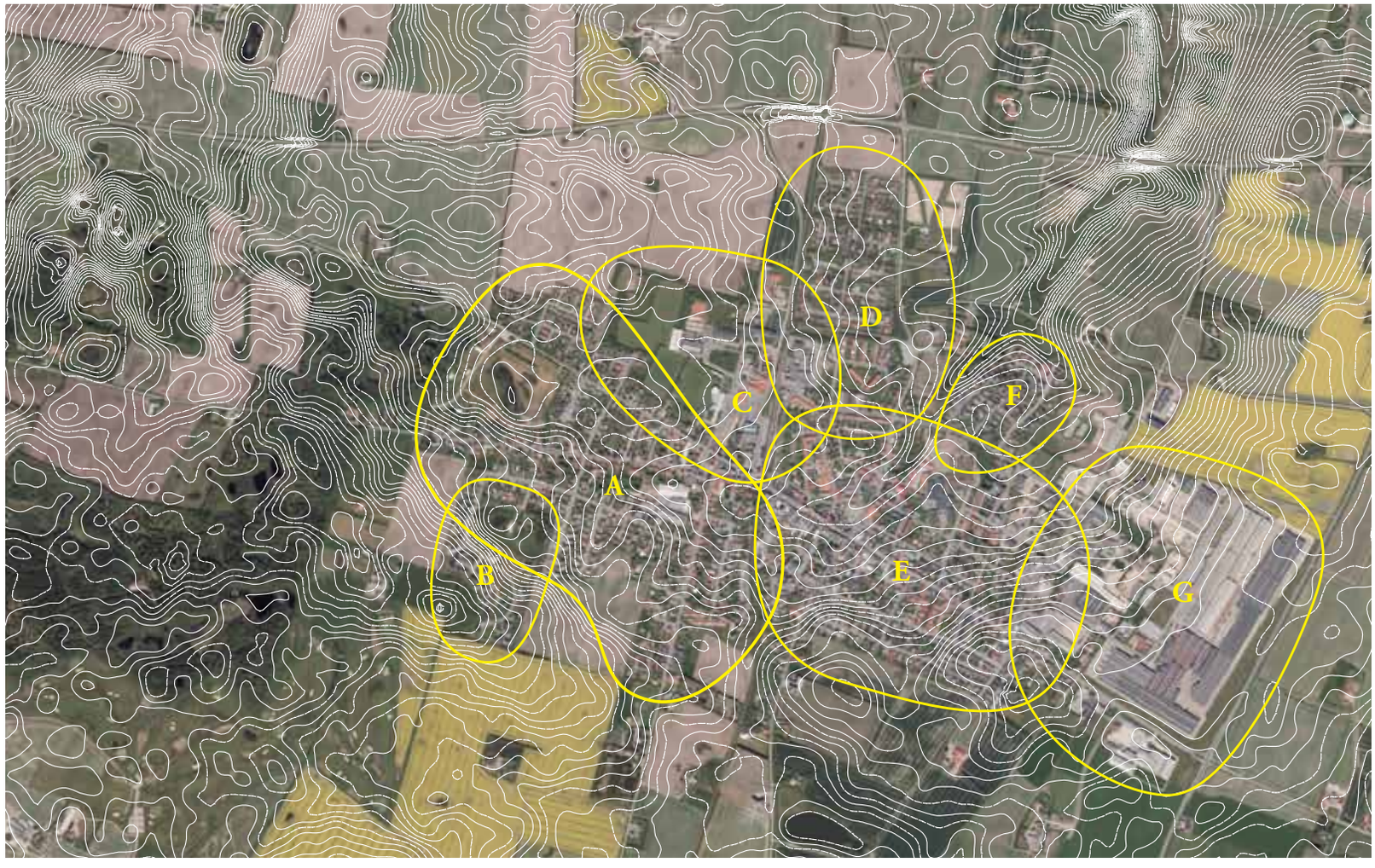


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2012) med byens områder

Området syd for Ashøj er et lettere kuperet landskab omkring Hjælpensbjerg, der flader ud mod sydøst og Hurup. Området er et tidligere hedeområde, der flere steder er tilplantet med plantager (privatejet), men det indeholder også flere søer samt mindre engområder. Selvom sammensætningen af træarter er domineret af gran og fyr, er plantagerne meget varierede. De skovklædte og kuperede bakkelandskaber Ashøje og Hjælpensbjerg har sammen med Hurup Golfbane, en stor rekreativ attraktionsværdi, hvilket har været afgørende for placeringen af de nyere udstykninger på Svanevej i den sydvestlige del af Hurup (B).

I den nordlige del af Hurup, ud mod det flade landskab, der var en af årsagerne til udviklingen af Hurup som stationsby, ligger en stor del af byens offentlige institutioner, skole, boldbaner og svømmebad (C) samt et mindre industriområde og boliger i relation til dette (D). Øst for jernbanen og den eksisterende stationsbygning ligger Hurup bymidte og handelsgaden Bredgade (E). I området nordøst for Bredgade ligger Hurups bypark. Parken består primært af græsflader og blandede løvtræer, og den er omkranset af Bredgades bygninger mod sydvest, jernbanen mod vest og tæt-lavbebyggelse mod syd og øst.

Visby Ådal er et markant landskabstræk i Hurups nordøstlige del (F), der strækker sig fra den centrale del af byen mod nordøst ud i det kuperede landskab mod Hansbjerg nordøst for byen, hvor den krydses af omfartsvejen. På den vestlige side af ådalen ligger Hurup Kirke. På den sydøstlige side og videre op på det flade morænelandskab ligger byens store industriområde (G), der består af en lang række forskelligartede produktionsvirksomheder, herunder vinduesproducenten IdealCombi A/S.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Umiddelbart sydvest for Hurup findes en større golfbane. Den ligger syd for Hennings plantage, der sammen med skoven omkring Ashøj udgør et større næsten sammenhængende skov- og naturområde, som er let tilgængeligt for byen befolkning. Indenfor 2 km afgrænsningen er der ikke adgang til hav og fjor. Visby å løber fra bygrænsen mod nord, og udgør på en del af strækningen et rekreativt område. Langs åen løber der en sti. Netop dette område kunne udvikles yderligere som et nærrekreativt landskab.

Fra Hurup er der indenfor relativ kort afstand (mellem 12 og 3 km) adgang til Vesterhavet, Nissum Bredning, Visby Bredning og Krik vig. Byen er samtidig placeret mindre end 8 km fra Danmarks første nationalpark, som nok også samtidig er Danmarks største sammenhængende naturområde. Disse forhold bevirker, at der er ualmindeligt gode muligheder for naturoplevelser i det tilknyttede udflugtslandskab.

Landskabelige potentialer

Oplevelser, der er knyttet til det at færdes i natur og landskab er allerede eksisterende i og omkring Hurup. Hurup er dog ikke ene om at have disse kvaliteter. I nærheden af byen findes også stationsbyerne Snedsted og Bedsted, som på mange måder har de samme karakteristika. Lokaliseringen i forhold til hav, fjord og nationalpark medfører dog, at der netop omkring Hurup findes et stort uudnyttet potentiale, som burde kunne få indflydelse på byens kommende udvikling.

Kilder

http://da.wikipedia.org/hurup/ [16.01.13]

Ashøj, Den store Danske, http://denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Ash%C3%B8j [21.01.13]



Fig. 3 Udsigt mod Limfjorden



Fig. 4 Nyt boligområde ved Svanevej

LANGÅ

Byen i landskabet

Langå er placeret ved den NØ-SV-gående del af Gudenådalen, som her er forbundet med de øvrige dale i et komplekst system. Byen ligger geologisk set i Østjylland, men er samtidig meget tæt på isens hovedstilstandsline, hvilket giver et morænelandskab med store topografiske og jordbundmæssige forskelle. Landskabet omkring Langå veksler mellem et relativt fladt plateau og de brede dybtliggende dale som Gudenådalen og Nørreådalen. Dalenes sider er ofte bevoksede med skov. Herudover findes der på moræneplateauet en række skove i umiddelbar nærhed af byen, fx Løjstrup skov, Houlbjerg skov, Toholt skov og Johannesberg skov.

Den oprindelige landsby (A), der frem til omkring 1930 lå isoleret fra stationsbyen, er placeret relativt højt hævet over ådalen, lidt inde på moræneplateauet i en mindre slugt. I denne slugt findes samtidig Langå Sø, som en lille lavvandet sø med stor rekreativ værdi. Søen er omkranset af bebyggelse i den nordlige ende, og området ved søen benyttes af de lokale beboere til rekreative formål. Søen har tidligere været afvandet og er ret næringsbelastet. Nord for den oprindelige landsby ligger byens nye boligområde Digterparken og Grønhøj (H), der mod vest grænser op til det åbne landbrugsland. De nye boligområder forholder sig til den storslåede udsigt over ådalen, men er ellers ikke specielt integreret i landskabet og har ikke den tætte kontakt til det rekreative hverdagslandskab.

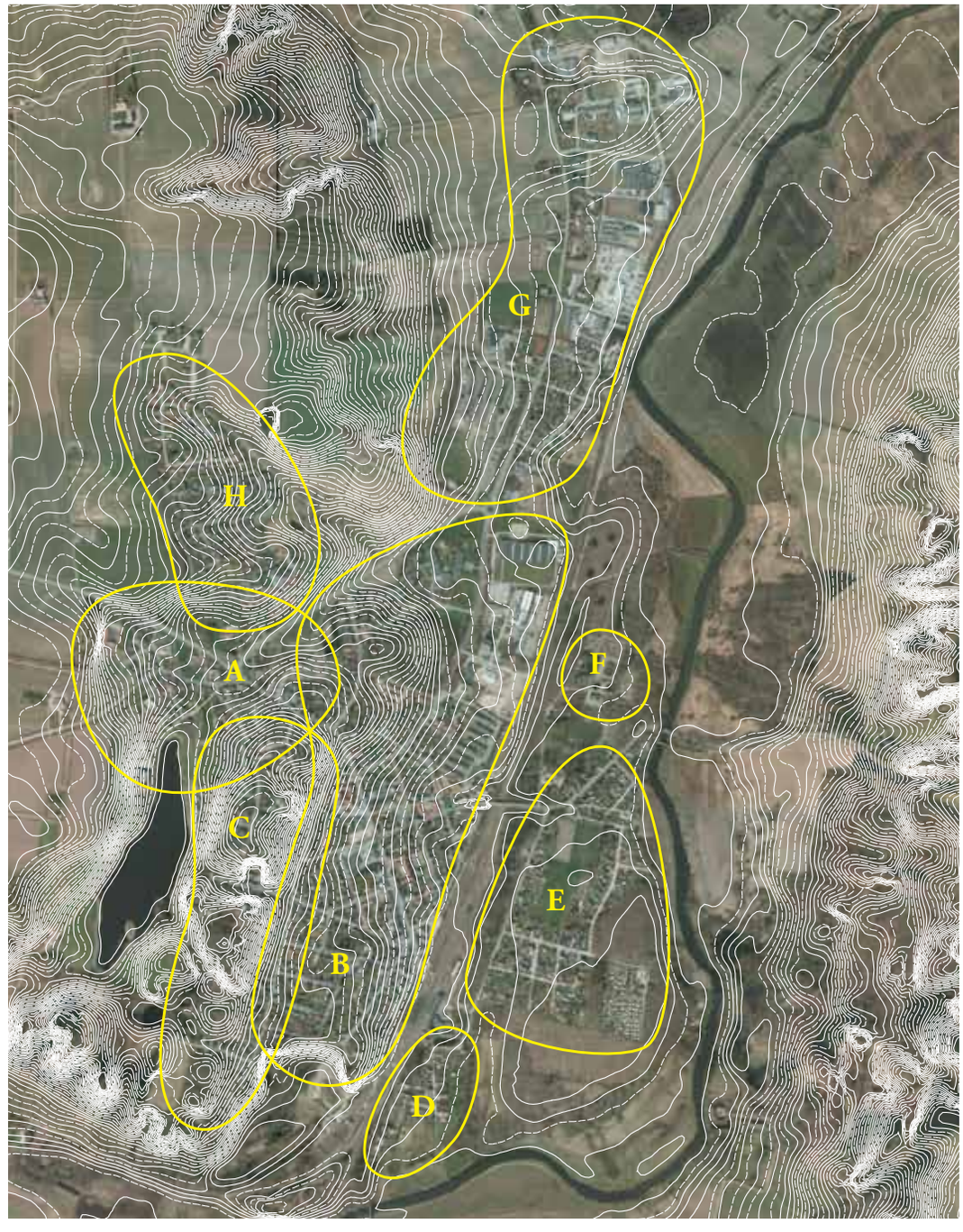


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2011) med byens områder

Stationsbyen (B) er anlagt på kanten af Gudenådalen et sted, hvor den møder Lilleådalen, og hvor det var muligt at forbinde den nord-sydgående og øst-vestgående jernbane. Stationsbyens placering på kanten af ådalen med dens flade enge og skovbevoksede sider giver bebyggelsen karakter og skaber gode udsigtsforhold især for husene på den øverste del.

Stationsbyen og den gamle landsby ligger på hver sin side af et markant bakkedrag (C), der visuelt adskiller de to byområder. Dette bakkedrag er i store træk bebygget med villaer, der enten har udsigten udover ådalen eller søen og alle har tæt kontakt til de rekreative kvaliteter. Det gælder blandt andet Vestparken, som er en bynær skov, hvor der afholdes flere forskellige kulturelle arrangementer.

Øst for banen i bunden af ådalen findes Skovlystkvarteret (E), der er et boligområde udbygget fra 1930erne og fremefter. Området er karakteriseret ved en tæt kontakt til de rekreative kvaliteter, som knytter sig til Gudenåen og dens enge. Åen er samtidig en regional turistattraktion med mulighed for kanosejllads, vandring langs den gamle pramdragersti og et unikt lakse- og havørredfiskeri, som danner grundlag for byens campingplads, der ligger i området. I ådalen findes endnu et boligområde, Skovkrogen (D), der både rummer ældre villaer og nye bolig- og jordbrugsparceller. Området ligger meget naturskønt med tæt kontakt til åen og grænser ligesom Skovlystkvarteret op til Langå Egeskov, der er et unikt eksempel på en 200 år gammel egeskov i Danmark. Den ejes og plejes af Danmarks Naturfond, der i 1992 købte skoven af Løjstrup Hovedgaard.

Nord for Skovlystkvarteret findes et mindre område udlagt til erhverv og offentlige formål (F). Området rummer blandt andet byens rensningsanlæg, som benytter åen som recipient. Området ligger meget naturskønt i et grønt rekreativt område mellem åen og banen. På den anden side af banen, i et bånd langs Randersvej, findes et andet område udlagt til erhverv og offentlige formål (G). Dette område er placeret på plateauet mellem ådalens mere stejle skråningen mod vest og engområdet omkring åen mod øst. Kontakten til engområdet afskæres af banen, der udgør en effektiv og markant grænse.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Langås placering på kanten af Gudenådalen betyder, at hverdagslandskabet rummer mange rekreative muligheder. De skovbevoksede dalsider giver let adgang til bynær skov og selve ådalen byder på en varieret natur og unikke oplevelsesmæssige kvaliteter. Regner man udflugtslandskabet med bliver de oplevelsesmæssige kvaliteter endnu større. I kraft af byens centrale placering i forhold til Gudenådalen og Nørreådalen, der regnes for nogle af de smukkeste ådale i Danmark, findes der inden for en afstand af 20 km et meget stort udbud af naturrelaterede oplevelsesmuligheder.

Landskabelige potentialer

Langå nyder godt af sin placering i det naturskønne landskab, men byens landskabelige potentialer kunne udnyttes bedre, eksempelvis ved at udbygge og videreudvikle byens stisystem. Hertil kommer, at byens nye boligområder primært udnytter udsigten og ellers ikke knytter sig specielt til de landskabelige kvaliteter. Gudenåen spiller allerede i dag en betydelig rolle i forhold til byens identitet og dens rekreative muligheder, men heller ikke disse potentialer udnyttes til fulde. Historien, som er knyttet til åen, og dens anvendelse - eksempelvis dens betydning for den første industrialisering vil kunne anvendes i en markedsføring af byen, hvor der fokuseres på landskabet og dets betydning op gennem tiden. Lystfiskeriet i Gudenåen er med en aktiv udsætningspolitik blevet særdeles attraktivt og med fangst af laks på op til 18 kg. Det betyder, at åen på linje med andre kendte fiskevande som fx Mårum i Sverige, udgør et rekreativt potentiale på internationalt niveau, som langt fra udnyttes til fulde.

Kilder

Danmarks Naturfredningsforening, *Langå Egeskov* 2007

Langå Guiden, http://www.langaa-guiden.dk/ [12.12.12]

Randers Kommune, *Langå*, Landsbyregistrering 2011

Naturstyrelsen, http://www.naturstyrelsen.dk/ [12.12.12]

Vestpark Festival, http://www.vestpark.dk/ [12.12.12]

Viborg Kommune, http://viborg.dk/ [12.12.12]

SKÆVINGE

Byen i landskabet

Skævinge er placeret i et område, der er specielt i forhold til det øvrige Nordsjællandske morænelandskab, som dels præges af en række nord-sydgående israndslinjner og en række øst-vestgående tunneldale. Skævinge er derimod lokaliseret på en større smeltevandsslette med meget ringe topografi. Højdeforholdene varierer typisk mellem 8 og 14 meter med enkelte bakker mellem 18 og 32 meter. Landskabet er præget af lokaliseringen på smeltevandssletten, og da området traditionelt har været anvendt til landbrug, har det forholdsvis flade landskab næsten været uden bevoksning.

Stationen blev anlagt tæt på den oprindelige landsby i et landskab præget at intensiv landbrugsdrift og med sparsom bevoksning. Fra området omkring stationen og bymidten (A) er det mod sydvest stadigt muligt at få et kig udover det åbne landbrugsland.

Infrastrukturelt er byen opbygget omkring Hovedgaden, Ny Harløsevej og Strøvej, hvilket giver byen en slags trekløverform (B-C-D), der er med til at sikre en god kontakt til det omkringliggende landskab. Områderne her rummer mange forskellige eksempler på åben-lav og tæt-lav bebyggelser udbygget etapevis over en længere periode. Et af de seneste eksempel findes i område D, hvor der mod vest er blevet udstykket parceller til enfamiliehuse med udsigt over landskabet, der her falder ned mod Havelse Å.

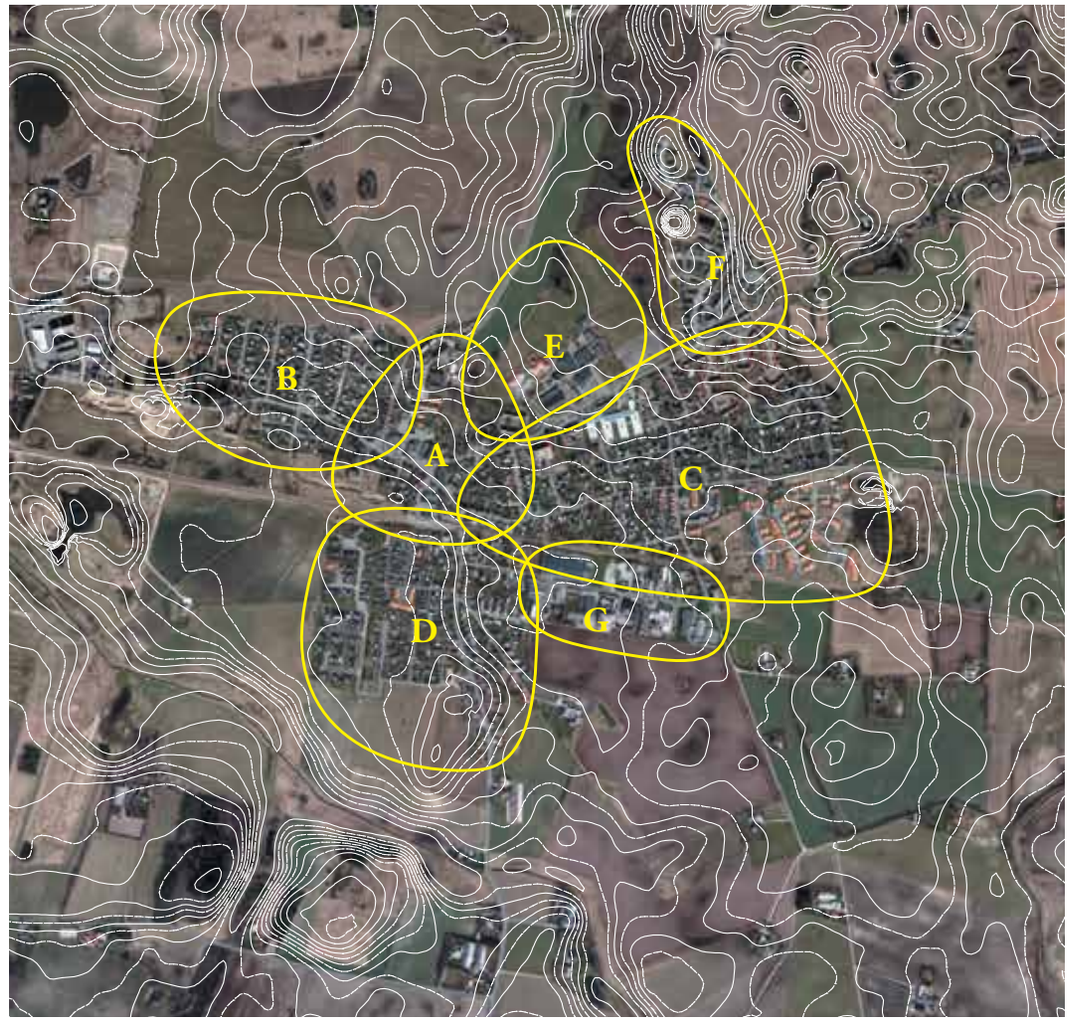


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2012) med byens områder

Mellem områderne B og C findes et rekreativt område med blandt andet skole og sportsbaner (E). Dette område kommer i fremtiden til at grænse op til et større natur- og skovrejsningsområde, der er planlagt nord for byen. Her har Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Københavns Energi, som indvinder drikkevand fra grundvandsmagasiner under de tidligere Skævinge og Slangerup Kommuner, taget initiativ til et stort skovrejsnings- og naturgenopretningsprojekt, som omfatter Skævinge skov på 720 ha og Gørløse skov på 380 ha. Formålet med projektet er dels at skabe rekreative, bynært skov- og naturområde, til gavn for borgerne i kommunen, dels at øge beskyttelsen af grundvandet ved tilplantning af skov.

Boligområdet Bomparken (F), der blev lokalplanlagt i 2004, er seneste eksempel på boligudbygningen i Skævinge. Området grænser op til det eksisterende skovbryn og kobler sig til det kommende natur- og skovrejsningsområde. I modsætning til mange af de tidligere boligområder med åben-lav og tæt-lav bebyggelse, der ofte er organiseret i forhold til egne interne kvaliteter, er dette område organiseret med henblik på at udnytte landskabes æstetiske og rekreative kvaliteter.

Mellem områderne C og D findes et mindre erhvervsområde (G), der grænser direkte op til det åbne landbrugsland.

Hverdags- og udflugtslandskabet

Hverdagslandskabet præges af det åbne landbrugslandskab med forholdsvis ringe variation, dog udgør den bynære skov på 400 ha med stier, åbne pladser og lysninger et meget væsentligt landskabselement med et stort rekreativt potentiale.

Et andet væsentligt landskabselement, der ligger inden for gåafstand fra Skævinge, er Lundebakke, som udgør en del af Strø Bjerge. Her etablerede Frederiksborg Amt i sin tid en sti langs toppen af åsen, hvorfra der i ca. 40 meters højde er der en meget god udsigt over det omkringliggende landskab. Landskabet langs åsen er desuden karakteriseret af fraværet af menneskeskabt støj, hvilket er en stor sjældenhed i det nordsjællandske landskab. Til trods for at åsen rummer et stort oplevelsesmæssigt potentiale, som kunne udnyttes langt bedre, vedligeholdes stien tilsyneladende ikke længere.

Hvor hverdagslandskaber omkring Skævinge byder på begrænsede muligheder, så byder udflugtslandskaber til gengæld på mange interessante muligheder. Indenfor en afstand på 20 km er der både adgang til Roskildefjord, Gribskov og Jægerspris Nordskov. Hertil kommer, at Skævinge ikke ligger længere end 4 km fra Arresø på 40.7 km².



Fig. 2 Landskabet ved Skævinge

Landskabelige potentialer

Skævinges placering på smeltevandssletten og den landbrugsmæssige udnyttelse, som er forholdsvis intensiv, bevirker, at der ikke er mange landskabelige oplevelsesmuligheder umiddelbart omkring Skævinge. Til gengæld ligger byen tæt på en række landskabselementer med stor oplevelsesmæssigt potentiale, som fx Arresø, Roskilde Fjord og Gribskov, hvilket er en styrke i forhold til bosætning.

De landskabelige potentialer i umiddelbar nærhed af Skævinge er ikke mange, derfor kunne de, der findes, udnyttes bedre. Området omkring Lundebakke er et godt eksempel på et uudnyttet potentiale. Samtidig bør det nævnes, at det planlagte natur- og skovrejsningsområde nord for byen på sigt vil forøge byens landskabelige kvaliteter væsentligt, eksempelvis ved at skabe en landskabelig forbindelse helt til Arresø.

Kilder

Hillerød Kommune, Landskabskarakteranalyse, http://hillerod.odeum.com/ [17.12.12]

Kongernes Nordsjælland. Landskabsanalyse Skov og Naturstyrelsen 2005

Skævinge Kommune, Kommuneplan 2005-2017, http://skaevinge.odeum.com/ [17.12.12]

ØRBÆK

Byen i landskabet

Ørbæk stationsby er placeret på et 60 m høj moræne plateau centralt i det østfynske morænelandskab. Landskabet er præget af byens placering i nær tilknytning til Ørbæk Tunneldalssystem, der med en samlet længde på 30 km strækker sig fra Holckenhavn Fjord i nord til Gislev og Kongshøj ådal i syd. Ørbæk Ådal (tunneldal) er karakteriseret ved, at den er smal og har stejle sider samt en ujævn bund med små søer og bakker. Åsen er en markant bakke i bunden af Ørbæk Ådal, der er med til at bibringe området forskellige landskabsrumligheder.

Dalsiderne ned mod Ørbæk Å er overvejende opdyrkede, men består ved Ørbæk også af skovområder, krat og småbevoksninger, der tilsammen danner en mosaik af landskabsrum i nær relation til byen. Vandet i Ørbæk Å har tidligere været udnyttet, hvorfor der stadig findes mølledamme jævnt fordelt i den snævre ådal. Den oprindelige landsby (A) lå i bunden af tunneldalen i nær relation til vandløbene. Her, i den flade ådal tæt på det oprindelige Ørbæk, er der i dag i forbindelse med Firkløverskolen og byens øvrige uddannelsesinstitutioner udbygget en række offentlige sportsanlæg.

Øst for åsen og op ad skråningerne mod moræneplateauet øst for Ørbæk ligger et markant skovområde, der er med til at give byens nordøstlige parcelhusområder karakter (B). I området i bunden af ådalen ligger Åsmosen,

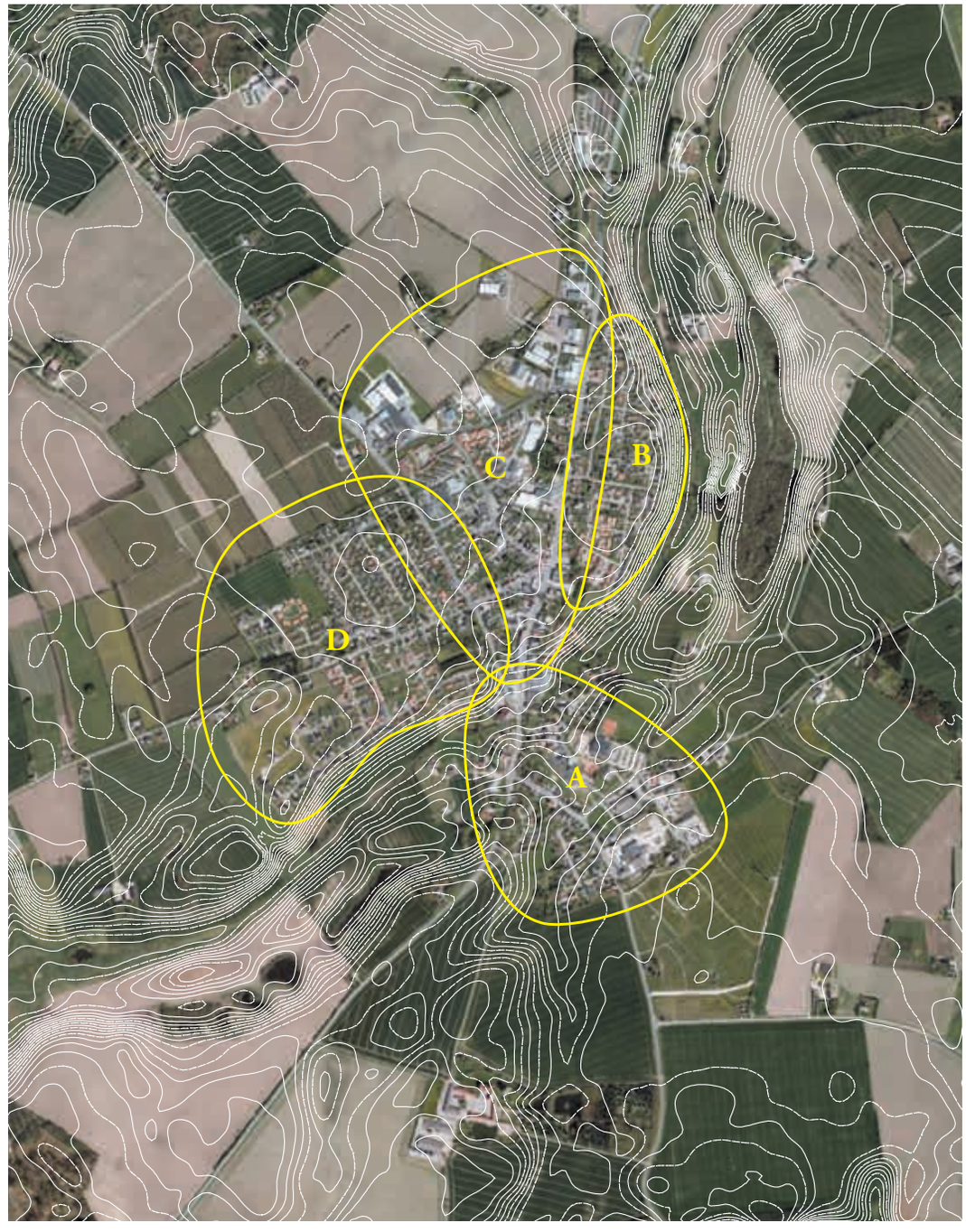


Fig. 1 Orthofoto (DDO 2012) med byens områder

der i dag fremstår som skov med forskellige beplantningstyper og jordbundsforhold.

I den nordlige del af Ørbæk ligger hovedgaden, området med den tidligere stationsbygning og et erhvervs- og industriområde (C). Ørbæk mosteri er nøje knyttet til en række frugtavlere i oplandet, som fremstår som et blandet landbrugslandskab. Frugtplantagerne nordøst for byen blev etableret i 1938 og producerer hovedsagligt æbler, jordbær, solbær og kirsebær. På trods af fokus på produkter til industrien, har Ørbæk Mostfabrik i mindre målestok opretholdt et lille sortiment af æblemost og blandet saft, fremstillet af ren frugtsaft. Disse produkter bliver hovedsagligt afsat til gårdbutikker på Fyn.

De nyeste boligudstykninger er placeret på morænefladen i byens vestlige del og er afgrænset af frugtplantager mod nord og ådalen mod syd, i nær relation til herregårdslandskabet længere mod sydøst (D).

Hverdags- og udflugtslandskabet

På grund af den store lokale variation i landskabet, som ses i området, er Ørbæk forbundet med mange rekreative og landskabelige oplevelser. Disse oplevelsesmuligheder er især er knyttet til kulturlandskabet. Ofte er de forbundet med et måske lidt romantisk islæt i form af de ældre herregårdslandskaber og de tilknyttede slotte. Ørbæk ligger desuden kun omkring 8 km fra storbæltskysten, som dermed let kan nås fra byen. De nærliggende mindre skove og bækken udgør de meste markante elementer i hverdagslandskabet. Langs bækkens forløb i byens østlige afgrænsning er der udviklet et rekreativt område, som kunne udbygges yderligere. En ny bebyggelse fra 2010 ved Mejerivænget i byens sydvestlige udkant kobler byen til landskabet igennem at skabe visuelle landskabsoplevelser for den nye bebyggelse.



Fig. 2 Ørbækken

De omkringliggende godslandskaber og slotte udgør, sammen med den forholdsvis nærliggende kyst, et stor rekreativt potentiale, som allerede udnyttes i et vist omfang. Samtidig er der fra Øbæk mindre end 10 km til Nyborg og Odense ligger kun ca. 20 km fra byen.

Landskabelige potentialer

Det, der springer i øjnene, er det varierede og frodige østfynske moræne landskab med en blanding af mindre gårdlandskaber og egentlige godslandskaber. Der ses mange mindre landsbyer i området, som er relativt tæt bebygget. Ind imellem bebyggelserne ses adskillige mindre skove. Der findes omkring Ørbæk et større potentiale for at knytte byen yderligere til det omkringliggende kulturlandskab. Kombinationen af byens og sognets veldokumenterede historie kan udnyttes i højere grad end det sker i dag, hvilket kan medvirke både til at tiltrække besøgende og turister.

Kilder

Glimt af Ørbæks historie, Nyborg, Ullerslev, Ørbæk Lokal historiske arkiver, http://nyborgbibliotek.dk/lokalweb/nbNyborgLokalarkiv/orbekshistorie.htm [21.01.13]

Ørbæk Borgerforening, http://orbek-borgerforening.dk/ [21.01.13]

Stationsbyerne og de landskabelige potentialer

Analysen af de seks stationsbyer viser, at de ligger i vidt forskellige landskaber, og at disse rummer meget forskellige landskabelige potentialer. Set i forhold til det natursyn, som dominerer for tiden, er nogle af stationsbyerne placeret i landskaber med store æstetiske og naturmæssige værdier. Disse værdier opstår som kombination af terrænmæssige og hydrologiske forhold, hvor vegetationen og ikke mindst adgangen til nærliggende skove har stor betydning.

Nogle landskaber er mere enkle at udnytte rekreativt end andre, og der er også forskel på, hvor stort det rekreative potentiale er. Eksempelvis er Langå placeret i et meget dramatisk landskab, hvor unikke terrænmæssige forhold gør det nemt at udnytte landskabets visuelle kvaliteter. Men selv landskaber, som måske umiddelbart rummer relativt få kvaliteter/muligheder, kan udnytte landskabets særlige karakter igennem målrettede tiltag. Dette kan være tiltag som skabelse af rekreative stiforløb eventuelt med afsæt i lokale historiske forhold, hvilket eksempelvis er tilfældet ved Holeby. Her har man i form af Roesporet og Jernbanestien etableret vandre- og cykelstier, der udnytter det flade landskab og gør det mere attraktivt og tilgængeligt både for besøgende og lokale i området. Et andet eksempel findes i Ørbæk, hvor der er etableret en rekreativ sti i bykanten, som følger et mindre vandløb. På denne måde transformeres en del af byranden til et lokalt rekreativt landskab, der især appellerer til områdets beboere.

En anden tilgang til landskabet kan være at skabe eller tilføje de kvaliteter, som landskabet måske mangler i forhold til de aktuelle behov. Det er eksempelvis sket i det næsten skovløse landskab omkring Skævinge, som tidligere var domineret af landbruget og tilpasset de vilkår, som denne arealanvendelse krævede. I de senere år er der her sket en tilplantning med en ny rekreativ skov, som går helt ind til byranden i det ellers skovløse landskab.

Analysen viser også, at tiltagene rettet mod at udnytte landskabets æstetiske og naturmæssige værdier ofte har et meget lokalt perspektiv og primært henvender sig mod hverdagslandskabet. Det er med andre ord sjældent, at stationsbyerne udnytter det forhold, at der ofte findes store landskabelige og rekreative kvaliteter i det nærliggende besøgslandskab. Kvaliteter som gennem en målrettet formidlingsindsats vil kunne skabe en øget opmærksomhed på byens placering i landskabet.

Det springer også i øjnene, at den mest hyppige udnyttelse af landskabet findes i udviklingen af nye bebyggelsesformer, som fokuserer på at skabe udsigt og udnytte de visuelle kvaliteter, der findes i landskabet. Disse nye bebyggelser i byranden er orienteret imod landskabet. Det er sjældent, at denne orientering følges op med tiltag, der skaber en forbedret tilgængelighed. Med andre ord er der en tendens til, at landskabets æstetiske og naturmæssige kvaliteter reduceres til en rent visuelt anliggende, og at landskabets rekreative kvaliteter ikke udnyttes til fulde.

Samlet kan det konkluderes, at der for de undersøgte stationsbyer findes et stort uudnyttet landskabeligt potentiale. Visse steder vil forholdene kunne forbedres igennem forholdsvis enkle tiltag, andre steder som eksempelvis ved Kolind vil en tilbageførelse af dele af Kolindsund kunne åbne op for meget store rekreative og naturmæssige kvaliteter, men samtidig indebære forholdsvis store investeringer.

PLANLÆGNING: FRA VÆKST TIL FORANDRING

Niels Boje Groth

De seks stationsbyer, vi ser nærmere på i disse eksempelstudier, fik alle status som kommunecentre efter kommunalreformen i 1970. Det var de største og mest centralt beliggende byer i de dengang nye sammenlagte storkommuner. Disse byer blev begunstiget med hovedparten af de nye opgaver, som blev lagt ud til de nye kommuner. Det bidrog til den gunstige udvikling, som mange af disse byer oplevede i perioden 1970 – 1990 – med få undtagelser, bl.a. på Djursland og til en vis grad på Lolland – Falster[1].

Kommunalreformen blev således startskuddet til en ny opgavevaretagelse og til planlægning af nye større territorier. Straks efter reformen gik kommunerne i gang med at udarbejde dispositionsplaner. Optimismen var stor og båret frem med dobbelt styrke – den generelle vækst i samfundet og de nye byfunktioner, som fulgte af reformen, rådhuse, skoler med overbygning, plejehjem og den heraf afledte byudvikling. Mange ideer og drømme for kommunecentrenes udvikling blev nedlagt i disse planer. Men mange blev lagt i mølpose igen eller helt opgivet, da væksten senere gik i stå. Det så man, da kommuneplanerne efter det nye rammestyringssystem blev udarbejdet efter godkendelsen af de første regionplaner i begyndelsen af 1980rne. Omfartsveje, aflastningscentre og båndbyer blev opgivet på stribe. Den prognosebaserede stærkt kvantitative planlægning blev afløst af en mere kvalitativ opmærksomhed mod eksisterende boligbehov og eksisterende bykvaliteter. Men stadig tog man udgangspunkt i den traditionelle opfattelse af byen – som ramme om både boliger og arbejdspladser, og som center for sit eget opland. Dette billede ændrede sig hen imod - og ind i - det nye årtusinde, på grund af den større afhængighed af omverdenen, der både flyttede på virksomheder og trak de unge til storbyerne, men som også gav byerne, særligt de mest velforsynede, en ny chance som bosætningsbyer.

Det er disse udviklingstræk, vi i dette afsnit skal se på gennem kommunernes planer. Det er i kombinationen af de hede 'storby'-drømme fra begyndelsen af 1970rne og de nye chancer i det grænseløse bylandskab, at man kan finde begrundelserne for, at de tidligere kommunecentre i dag ser ud til at have en chance som bosætningsbyer trods en udvikling, som vidner om stagnation eller endog forfald i de bykerner, som byerne er vokset op omkring.

HOLEBY

I 1975 var Holebys bystruktur bygget op omkring en øst-vestgående bygade (Vestervej-Østervej) med to nord-syd tværgående akser: jernbanen med station og hotel i bymidten og Maribovej-Højbygårdvej vest for bymidten med forbindelse til Maribo i nord og Rødby i sydvest. Banen havde fabrikspor til papirfabrikken og passerede Holeby Diselmotorfabrik B&W A/S og De Danske Sukkerfabrikkers forsøgsstation. Bygaden var fredeliggjort af den sydligere omfartsvej, Nystedvej.

Dispositionsplan 1975

Dispositionsplanen fra 1975 gik ud på at sikre rammer for udvikling af byens erhverv og boligområder. Arealer til erhvervsudvikling placeres syd for bygaden i tilknytning til Diselfabrikken, og boligarealer placeres nord for bygaden bag randbebyggelsen ud til bygaden. Et oplæg til dispositionsplanen illustrerer visioner om betydelige arealudlæg til boligbyggeri nord for bygaden og vest for Maribovej, i forbindelse med amtets planer om at rykke Maribovejs indkørsel i Holeby vest for Kirken og Skolen, som så kunne knyttes nærmere byen. Foruden arealer til byens egen erhvervsvækst, blev der af fem østlollandske kommuner udlagt et fælleskommunalt 'industricenter Maribo', hvor Maribovej lige netop når ud af byen.

Med dette center forudså man i 1975 en betydelig forøgelse af trafikken på Maribovej og skitserede i et oplæg til kommuneplanen fire større til- og frakørselskørselsramper til Maribovej ved det nye industricenter. Med udlægget af 'Maribo industricenter' viste man allerede i 1975 et regionalt udsyn, som prægede mange dispositionsplaner fra denne tid, hvor væksten i 1960rne udgjorde erfaringsgrundlaget og fostrede ideer om regionalt anlagte båndbyer mellem to eller flere eksisterende nabobyer.

Erhvervsudvikling

Forventningerne til erhvervsvæksten slog imidlertid ikke til de følgende år. Byens tre største virksomheder konsoliderede ganske vist beskæftigelsen frem til 1985, hvorefter Dieselfabrikken reducerede arbejdsstyrken og Papirfabrikken lukkede. Papirfabrikken er nu under omdannelse til erhvervscenter, konference- og uddannelsescenter og huser bl.a. 10 nye lejligheder for kursister ved Dieselfabrikken (i dag MAN Diesel) som nu er et center for reservedele, opfølgende service på motorer og uddannelse af driftspersonale. En del af fabrikken huser en række mindre virksomheder. Frøcenteret (i dag Maribo Seed) syd for byen er udviklet til en international frøforædlingsvirksomhed.

Kommuneplan 1985

Det fælleskommunale industricenter Maribo blev udlagt, men ikke udbygget. Stamgården, Råhavegård, blev i 1989 omdannet til 'Grønt Center' og huser en række virksomheder og institutioner. Den planlagte forlægning af Maribovej er ikke gennemført, men den indgår stadig i kommunens planer. I kommuneplanen fra 1985 var den således sikret med arealreservation.

Holebys status som kommunecenter efter kommunalreformen i 1970 medførte en betydelig stigning i antallet af kommunale arbejdspladser, som i 1985 udgjorde 380 beskæftigede på kommunekontoret, posthuset, skolen, de 3 børneinstitutioner, plejehjem, dagcenter, deltidsbibliotek og idrætshallen.

Væksten i Holeby dannede baggrunden for udarbejdelsen af en ideskitse til en centerplan for et torv, bibliotek, butikker, lægehus, bodega og ældreboliger på hjørnet af Vestervej og den planlagte – nu anlagte – Vensløkkevej. Dette centerområde ligger i dag ubebygget hen, og i bymidten langs Vestervej – Østervej er antallet af butikker gået drastisk tilbage, og bymidten er præget af tomme, lukkede butiksfacader.

Tabel 1: Beskæftigelsesudviklingen i Holeby

	1975	1985	2012
Dieselmotorfabrikken (nu MAN diesel)	550	620	205
Forsøgsstationen (nu Maribo Seed)	120	140	140
Papirfabrikken*	75	85	0
Holeby kommune	127	380	-

*under udvikling som konference-, erhvervs- og uddannelsescenter



Figur 1: Sukkerfabrikken og Dieselmotorfabrikken. Virksomheder, der var med fra starten. MAN, som nu driver dieselfabrikken har omdannet den til servicecenter bl.a. for oplæring af driftspersonale for de store dieselmotorer. På sukkerfabrikken, som tidligere blev omdannet til papirfabrik og nu huser en række virksomheder og kursus- og konferencefaciliteter, er der indrettet 10 lejligheder til kursisterne på dieselfabrikken. Råhavegård, dannede udgangspunktet for dannelsen af det fælleskommunale Maribo industricenter beliggende ved Maribovej. Kommunens erhvervsområde er nu trukket mod motorvejen i vest, og bygningerne på Råhavegård huser en lang række miljø og erhvervsorienterede institutioner.

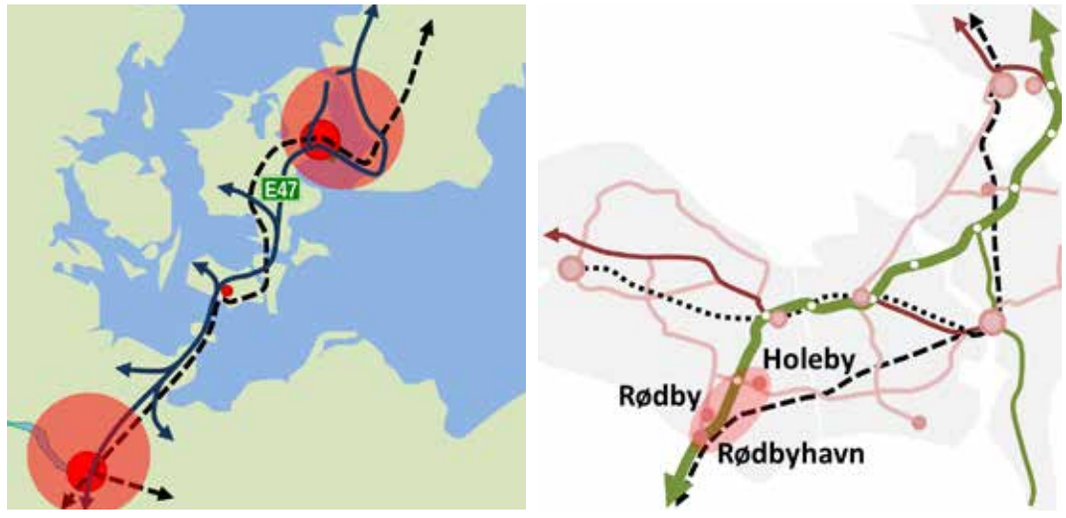
Tabel 2: Butikker i Holeby

	1975	1985	2012
Dagligvarer	12	10	2*
Udvalgsvarer	13	12	1

*'Dagli' Brugsen og Spar supermarked

Kommuneplan 2010

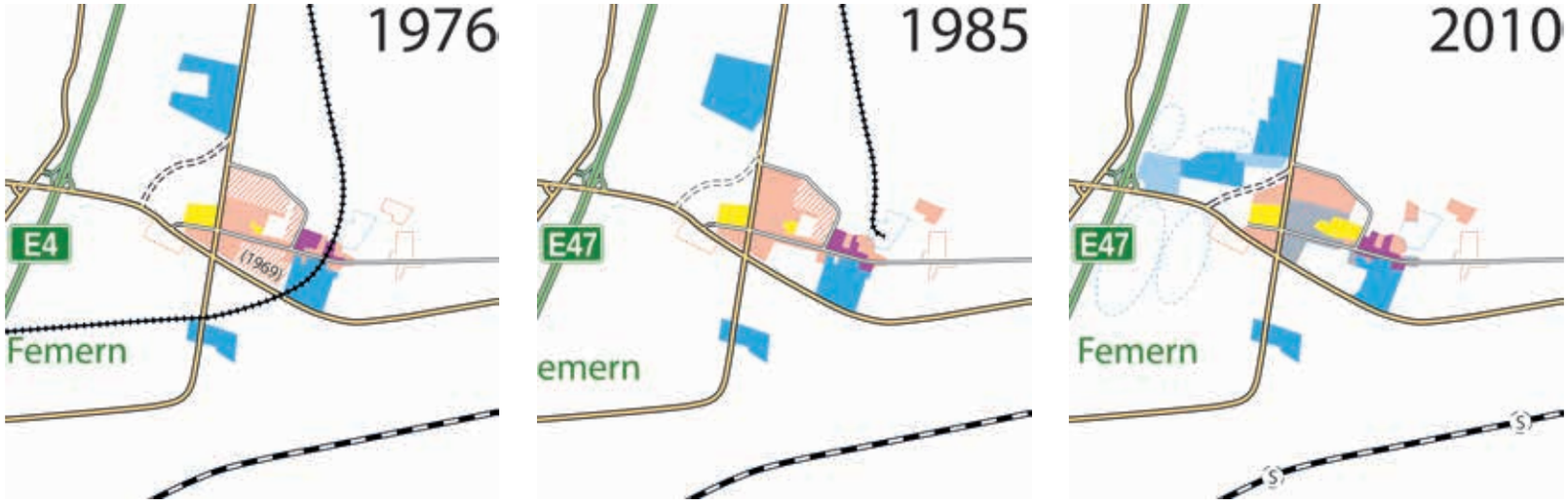
Efter beslutningen om en fast forbindelse over Femern Bælt, har den nye Lolland kommune pustet nyt liv i vækstvisionerne for Holeby. Rollen som værtsby for et større område, som blev indledt med placeringen af det fælleskommunale industricenter Maribo, får nu ny mening på grund af Holebys nære beliggenhed ved motorvejen og banen. Industricenteret Maribo er reduceret –



Figur 2: Holeby i nye geografier. Venstre: Mellem Hamborg og Ørestaden. Højre: Mellem motorvej og bane i flercenterbyen Holeby- Rødby-Rødby Havn.



Figur 3: Holeby orienterer sig mod omverdenen. Venstre: I krydset mellem bane og vej mellem Holeby, Rødby og Rødbyhavn, kan et nyt fælles midtpunkt for en 'flercenterby' dannes af de tre byer, hvis DSB vil være med til at etablere en station her på den nye Femern strækning. Midt: Solcellefabrikken Dansk Solenergi har placeret sig i Holeby, som nu lægger erhvervsområdet op ad motorvejen. Højre: Lolland har siden 2000 orienteret sig mod Europa som trinbrædt og forsøgsområde for miljø- og energiteknologi. Baltic Sea Solutions var et af initiativerne, og en udløber heraf det klimacenter, som er etableret på sukker/papirfabrikken, hvor globale klimadata opdateres i et internationalt netværk og kan demonstreres på centrets store globus.



Figur 4: Planer for Holeby. Fra venstre mod højre: Dispositionsplan 1976, Kommuneplan 1985 og Kommuneplan 2010. Banen nedlægges, først passagertrafikken og dernæst den særlige industribane til papirfabrikken. Den vestlige forlægning af Maribo vej opretholdes planmæssigt, men er ikke realiseret. Maribo erhvervscenter ses på 1976 og 1985 kortene nord for byen, med tilknytning til Maribo vej. I 2010 er centret reduceret til fordel for arealudlæg, som strækker sig mod motorvejen. Det er her, den nye solcellefabrik Dansk Solcelleenergi ligger.

til gengæld strækker erhvervsudlægget sig i kommuneplan 2010 – 2022 nu mod syd og navnlig vest med facadebeliggenhed ud til motorvejen nord for tilslutning nr. 49. Erhvervsudviklingens tidligere ophæng på den amtsvejen Maribovej, er således flyttet til den statslige og internationale motorvej fra Tyskland over København til Sverige.

Flere visioner om en udvikling ud over rammerne i KP 2010-2022 drøftes i kommunen. Én af disse er etablering af en station på strækningen mellem Holeby og Rødbyhavn - og i tilknytning hertil udvikling af en polycentrisk by bestående af Holeby, Rødby og Rødby Havn.

Kilder

Jørgen Nielsen (2010) præsentation af Holeby, seminar 11. juni 2012.

Holeby Kommune, *Dispositionsplan 1975*

Holeby Kommune, *Kommuneplan 1985*

Lolland Kommune, *Kommuneplan 2010*

ØRBÆK

Ørbæk er oprindeligt en kirkelandsby. I 1897 blev der lidt nord for kirkelandsbyen anlagt en station på Faaborg-Ringe-Nyborg banen. 90 år senere i 1987, blev stationen igen nedlagt. Bygningerne blev nedrevet og kommunen opførte i stedet et rådhus, der fungerede frem til 2007. Byen ligger i oplandet til både Nyborg og Odense. Afstanden til Nyborg er 12 km og til Odense, 25 km.

Landskabeligt nyder Ørbæk godt af Rørbæk dal med Rørbæk å, der i syd løber under hovedgaden og smyger sig på byens østside mod nord for at slutte i Holckenhavn Fjord ved Nyborg. Dalstrøget var ved jernbanens anlæg årsag til at stationen måtte anlægges på fladere terræn nord for Kirkelandsbyen. Men senere blev ådalen attraktiv for placering af byens nye parcelhuskvarterer, først Engdraget, Udsigten og Åvænget med navne, som vedkender sig gælden til landskabet og derefter Mejerivænget, som strækker sig i morænelandskabet på en sydvendt skråning ned mod Rørbæk Å. I dag forhandler Nyborg kommune og Naturstyrelsen om udlægning af et nyt boligområde overfor Engdraget på den modsatte side af åen.

Dispositionsplan 1971 og 1976

Dispositionsplanerne fra 1971 og 1976 er næsten ens. Hovedstrukturen er således fastlagt i 1971. Områderne langs hovedgaden udlægges til blandet bolig og erhverv. Nordligst i byen udlægges vest for hovedgade et stort erhvervsområde med adgang fra en ringvej mellem hovedgaden (Nyborgvej) og Odensevej. Et boligområde er allerede udbygget mod vest i kilen mellem Odensevej og Assensvej. Mod øst udlægges boligområder til udbygning i tre etaper. De to første udnytter endnu ikke fuldt ud bebyggede arealer mellem hovedgaden og ådalen. Den tredje etape udlægger et meget stort areal langs ådalens østside, således at der på begge sider af Ådalen bygges boliger i hele byens nord-syd lige udstrækning. Den sydlige del af området mod ådalen udlægges til et stort offentligt område med tilknytning til Kirkelandsbyen i syd. Her ligger også et mindre boligområde og et mindre erhvervsområde. Vest om byen medtages arealreservationer til en omfartsvej.

Kommuneplan 1985 - 1992

I kommuneplanen fra 1985 ændrer kommunalbestyrelsen strategi for byens udvikling. Området øst for ådalen udtages igen med den begrundelse, at det forudsætter anlæg af en kostbar passage over ådalen. I stedet udlægges et areal syd for boligområdet ved Assensvej i byens vestlige side. Medvirkende til beslutningen er formentlig også en erkendelse af, at boligbyggeriet (som overalt i Danmark) har udviklet sig væsentligt mere beskedent end forudsat i dispositionsplanerne. Med forventninger om et reduceret boligbyggeri fremover udlægges det omtalte område ved Assensvej i to etaper, der udvikler sig i en kontinuerlig rækkefølge fra byen mod vest. Området kaldes Mejerivænget og grænser mod syd op til Ørbæk Å, før åen løber under Faaborgvej.





Figur 1: Kontraster i Ørbæk. Fra venstre: Ørbæk bygade. Villaer og villahave i ådalen bag bygadens randbebyggelse.






Figur 2: Omstrukturering. Fra venstre. Ørbæk rådhus opført på stationsarealet, efter nedrivning af Ørbæk stationsbygning. Rådhuset er nu lukket efter kommunesammenlægningen i 2007, og man ved endnu ikke, hvad det skal anvendes til. I Skævinge blev rådhuset omdannet til beboelse. Det kunne man, fordi rådhuset oprindeligt var opført som alderdomshjem og derfor indeholdt mange af de nødvendige installationer. Den tidligere jernbaneplads er fortsat trafikplads, men nu kun for Arrivas busser, der i stedet for stationsbygning kan nøjes med en pavillon til personalet og et venteskur til passagerne. Til højre: Nedlagte butikker i Bygaden. I kommuneplanstrategien rejses spørgsmålet om sådanne forretningsejendomme skal omdannes til boligejendomme?

Kommunalbestyrelsen regner med, at den private service kan opretholdes i omfang, men erkender samtidigt, at "konkurrencen er stor fra de store centre i Odense (Bilka og Rosengårdcentret) samt i mindre omfang fra Nyborg" [2]. Derfor udlægges ikke nye arealer til centerformål. I den efterfølgende kommuneplan 1990 – 2001 inddrages nærheden til de større omkringliggende byer (foruden Odense og Nyborg, også Ringe og Svendborg) som en fordel, der "gør det attraktivt at bosætte sig i kommunen. Det har foreløbigt resulteret i, at der bor ca. 1.600 mennesker i kommunen, der hver dag tager til en anden kommune for at arbejde. Tilsvarende kommer der ca. 500 fra andre kommuner for at arbejde her." På den baggrund konkluderer kommunalbestyrelsen, at "der løbende skal gøres en indsats for at videreudvikle kommunen som en attraktiv bosætningskommune."[3]

Strategi for Kommuneplan 2004 – 2016 og Lokal Agenda 21

I Strategi for kommuneplan 2004 – 2016 gør kommunalbestyrelsen status over Ørbæks situation. Ørbæks rolle som bosætningsby bekræftes. Pendlingsbalancen har udviklet sig for hele kommunen således, at flere end 2000 mennesker pendler ud, medens 748 pendler til kommunen. I fortsættelse heraf beslutter kommunalbestyrelsen sig for at udpege nye boligarealer, der kan inddrages, når de igangværende udstykninger ved Mejerivænget er udtømte. Kommunalbestyrelsen foreslår at genoptage arealudlæggene i ådalen. Nært sammenhængende med Ørbæks rolle som bosætningsby er de kvaliteter, som byen kan tilbyde borgerne i form af butikker, kultur- og fritidsaktiviteter.

Om butiksudviklingen bemærker kommunalbestyrelsen de forandringer, som sker i bygaden som følge af, at flere mindre selvstændige butikker nedlægges, og at flere discountbutikker ønsker at komme ind i byen. Kommunalbestyrelsen ønsker derfor, at der tages stilling til, om bygninger med nedlagte butikker kan omdannes til boliger, og om der skal ske en koncentration af de levedygtige butikker i et mindre område. Såfremt man tillader, at butikker spredes over hele Ørbæk uden en centerafgrænsning, vil det blive "umuligt at bevare Hovedgaden som butiksstrøg, hvilket betyder, at der derfor skal tillades flere boliger i forretningsejendomme. Hovedgaden skifter så at sige karakter til boliggade. " .. "I modsat fald, hvis der ikke tillades flere boliger, vil billedet blive tomme butikslokaler"[4]. Dette spørgsmål om konvertering af butikker til boliger – og måske hele butiksgader til boliggader - er én af



Figur 3: Detailhandel i Ørbæk bygade: Fra venstre: Centerafgrænsning med angivelse af Ørbæk Kro, der skal omdannes til Fakta. Kroen ligger udenfor centerafgrænsningen, men kan inddrages, da det kan ske ved en udvidelse uden at der opstår huller i centerafgrænsningen. Men udvidelsen følger ikke forslaget i kommuneplanstrategien om at reducere centerområdet for at koncentrere de om de levedygtige butikker. Midt: Ørbæk Kro i dag. Til højre: Super Brugsen og naboen Netto, som er under genopførelse i ny og større udgave end den tidligere, som er nedrevet for at give plads til udvidelsen (august 2012).

de løsninger, som formentlig vil blive aktuel for mange byer i årene fremover.

Også bosætningsbyens kultur- og fritidsaktiviteter vil kommunalbestyrelsen styrke bl.a. gennem udformning af hele området omkring Ørbæk skole som et "kulturområde".
Nyborg kommuneplan 2009 - 2021
I Nyborg kommuneplan 2009 – 2021 får Ørbæk rollen som lokalcenter i den nye kommune. Det er en rolle, som forvaltningen ikke tvivler om, at byen kan opretholde, på grund af den relativt gode handel i byen og en hvis tilflytning, især fra beboere i det omkringliggende landdistrikt.

Kommuneplanen bygger videre på strukturen fastlagt i Ørbæk kommuneplan. Endnu er området i Ådalen dog ikke kommet med, men et forslag herom har været sendt til høring i en borgergruppe.

Den nye kommune støtter op om udviklingen af Ørbæk som lokalcenter og bosætningsby, bl.a. med en investering på 20 mill. kr. til udvikling af kulturcentret med en multihal i internationale mål til både sports- og kulturarrangementer. Udover faciliteter til idræt og kultur skal centret også rumme et indendørs torv med café og et stort bibliotek. Overfor TV2 syd understreger Nyborgs borgmester, Erik Christensen, at han ser en sammenhæng mellem Ørbæk Midtpunkt og ønsket om at styrke byen som boligby: "Jeg håber virkelig, det vil understøtte Ørbæks tiltrækningskraft på nye borgere."

På detailhandelsområdet udfordres tanken om at koncentrere butikkerne i Ørbæk om et mindre område i bygaden af et initiativ fra Fakta-kæden, som har overtaget Ørbæk kro for at nedrive den og opføre en discountbutik på arealet. Kroen ligger udenfor centerafgrænsningen, men kan inddrages heri, fordi det kan ske i direkte tilknytning til centerområdet ved en udvidelse, uden at der opstår huller i centerafgrænsningen.

Med Fakta-projektet sker der en udvidelse af centerområdet i den modsatte ende af Netto og Brugsens placering, hvad der vil vanskeliggøre den sammentrækning og koncentration af centerområdet, som kommuneplanstrategien stiller forslag om. Mellem de to yderpunkter ligger de enkeltmandsejede butikker i individuelle forretningsejendomme, som skal omdannes til boliger, hvis de ikke

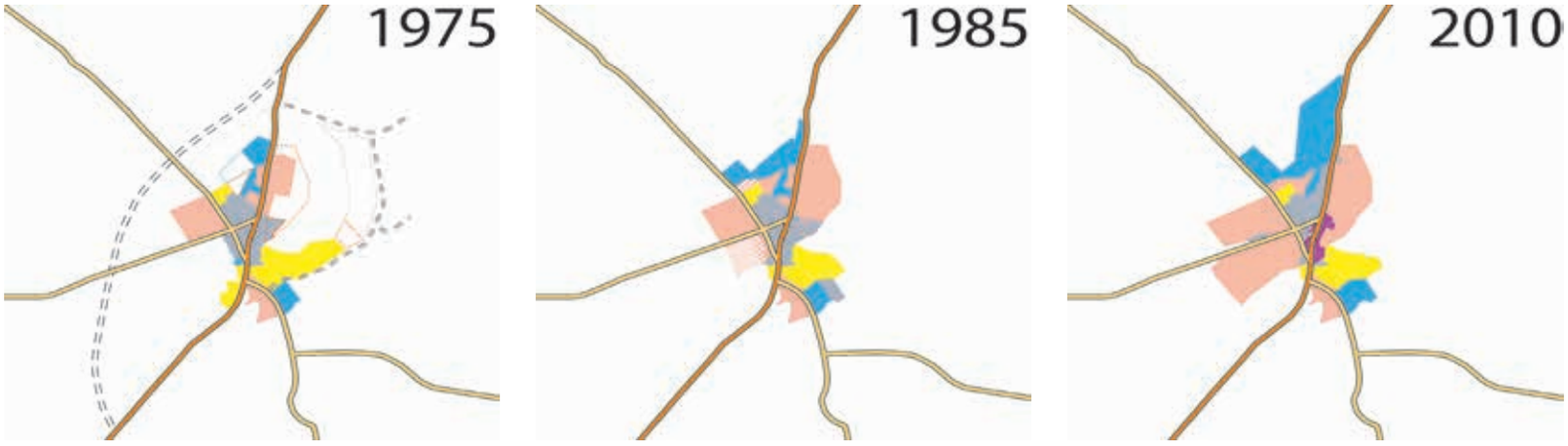


Figur 4: Tømmergården i Ørbæk. En boligenklave bag bygadens randbebyggelse skabt på en tidligere tømmerplads, der blev frigjort i forbindelse med tømmervirksomhedens udflytning til Håndværksområdet. Fra venstre mod højre: Parkering, fællesanlæg og forhaver bygaden med angivelse af den ejendom, bagved hvilken Tømmergården ligger.

skal ligger hen med lukkede butiksfacader, sådan som alternativerne ridses op i kommuneplanstrategien. Den samtidige lukning af enkeltmandsejede butikker og investeringer i kædebutikker demonstrerer i Ørbæk med stor tydelighed en tendens, som findes overalt, herunder også i Holeby, Langå, Hurup, Kolind og Skævinge: de mindre byers detailhandel præges af omstrukturering mere end af en generel nedgang. Og overalt sætter denne tendens tydelige spor i det fysiske miljø: lukkede butikker og forfaldne bygninger i bygaderne på strækningerne mellem Brugsen og discountbutikkerne Rema 1000, Fakta, Aldi og Netto. Centerafgrænsningerne afspejler et ønske om at opretholde kontinuerlige forløb af strøgbutikker på disse strækninger. Men denne strategi er op imod de generationsskifteproblemer, som de enkeltmandsejede butikker kæmper med, og den er op imod de store og parkeringskrævende kædebutikker, som vanskeligt lader sig indpasse i bygadernes kantbebyggelse.

Problemets omfang illustreres af en detailhandelsanalyse, som Nyborg kommune fik udført i 2008. Undersøgelsen dokumenterer, at dækningsgraden for detailhandel i perioden 1999 til 2007 er steget fra 74% til 81%. Med lukningen af enkeltmandsejede butikker er det tydeligt, at denne stigning har fundet sted i de nye kædebutikker på dagligvareområdet. Ørbæk har ikke tilsvarende tiltrukket kædebutikker på udvalgsvareområdet. Antallet af butikker er faldet fra 20 i 1999 til 12 i 2006 og dækningsgraden for udvalgsvarer er faldet fra 55 til 29. Det samlede antal butikker er fra 1999 til 2007 faldet fra 35 til 23. Det statistiske billede understøtter det fysiske – at antallet af butikker uafladeligt er faldende, mens dagligvarehandelen er stigende, og altså finder sted i færre store butikker. Ørbæk opretholder således sin rolle som center, men står samtidigt overfor byplanmæssige udfordringer, som denne omstrukturering skaber.

Centerafgrænsningen er udtryk for et ønske om at fastholde kontinuitet i det bymæssige. Men det er ikke kun butiksstrukturen, der trues af det modsatte. Det er byen som helhed. Med omstruktureringen af den administrative struktur, den kollektive transport og detailhandelen opstår der huller i byerne, som efterlader indtryk af forfald, hvis ikke hullerne kan udnyttes som trædesten for en ny udvikling. Dertil kommer, at bymiljøet ikke har stor opmærksomhed ved udformning af mange enkeltstående projekter. I Ørbæk udvikler detailhandelen sig i hver sin ende af bygaden med fare for, at den tømmes for liv. I den sydlige ende af byen investerer kommunen meget store beløb i et uddannel-



Figur 5: Planer for Ørbæk. Fra venstre mod højre: Dispositionsplan 1976, Kommuneplan 1985 og Kommuneplan 2010.
1975 planen præges af store og kostbare vejanlæg: en omfartsvej vest om byen og fordelingsveje for nyt boligbyggeri øst for bygaden i ådalen.
I 1985 er forventningerne til boligbyggeriet aftaget. Frem til 2010 bygges boliger omkring Assensvej vest for bygaden og der bygges erhverv nordfor bymidten. I 2010 genoptages planerne for en udbygning i ådalen.

ses- og fritidsområde, uden kontakt med den øvrige by. I det tidligere stations- og rådhusområde ligger rådhuset ubenyttet hen og det smukke posthus tømmes snart for de sidste aktiviteter, når biblioteket samles i de nye lokaler i kulturcentret. Det er et spørgsmål, om de mange huller i byens plan kan udfyldes med boliger, når beliggenhedsværdierne trækker parcelhusene til ådalen og væk fra midten.

Et tilskud til bynært boligbyggeri har vi dog fundet både i Ørbæk og flere andre byer (Hurup, Skævinge og Langå), nemlig de boligenklaver bestående af små rækkehuse, som opføres på tidligere erhvervsparceller.

I Ørbæk bygade ligger en sådan enklave, 'Tømmergården', opført efter en lokalplan fra 2009 på en ejendom, som blev frigjort ved udflytningen af en tømmervirksomhed til Ørbæks håndværkerområde. Foruden byggemuligheden på tømmerpladsen er der også på ejendommen en byggemulighed mod bygaden, et ophold i husrækken, som med lokalplanen kan udnyttes til nybyggeri. Stueetagen i både nybyggeri og i den eksisterende ejendom må anvendes til såvel bymidterhverv som til bolig.

Kilder

Ørbæk Kommune, *Dispositionsplan 1976*

Ørbæk Kommune, *Kommuneplan 1985-1992*

Ørbæk Kommune, *Kommuneplan 1990-2001*

Ørbæk Kommune, *Strategi for Kommuneplan 2004-2016*

Nyborg Kommune, *Detailhandelsanalyse*, ICP marts 2008



Mejerivænget: Landskabelig sydvendt udstykning mod Ørbæk Å-dal.

HURUP

Hurup opstod som en stationsby i forbindelse med anlægget af Thisted – Struer banen i 1882. Byen har en relativt stor oplandsbefolkning, som handler og arbejder i byen. De nærmeste byer er Thisted, Struer og Nykøbing Mors, der ligger i afstande af ca. 35-40 km fra byen. Hurup udviklede sig vinkelret på den nord-syd gående jernbane, indtil 1930rne primært øst for banen langs byens hovedgade, Bredgade. I dag ligger byen mere ligeligt fordelt omkring hovedgade og bane. Lidt forenklet sagt danner der sig fire specialiserede regioner i byen: en handelsregion omkring Bredgade nærmest banen, en industriregion i den NØ-lige 'kvadrant', en serviceregion i den NV-lige 'kvadrant' og en boligregion i den SV-lige 'kvadrant'.

Dispositionsplan 1974

I dispositionsplanen fra 1974 forudser man en stigning i Hurups indbyggertal men en nedgang i oplandets indbyggertal. "Nedgangen i befolkningstallet i kommunen som helhed giver ikke direkte grundlag for vækst, hvorimod den planlagte koncentration skulle betvinge en tilvækst og raffinering af de bestående centerdannelser." [5] Denne udvikling, som skyldes den generelle vandring fra land til by, skaber byudvikling, men den bidrager også til den svækkelse af byernes rolle som centre for deres omkringliggende opland. Det er en svækkelse, som får forøget styrke med den tiltagende konkurrence byerne imellem om en stadigt mere mobil befolknings bosætning og arbejdskraft.

I dispositionsplanens kortbilag kombineres planens arealudlæg med udlæg af arealer, der skal vise den 'bymodel', som udviklingen på det meget lange sigt skal ske efter.

Ligesom f.eks. Skævinge og Holeby medtager forslag til omfartsveje, således indeholder også Hurups dispositionsplan en øst-vest gående omfartsvej, som i dag er anlagt. Centerstrukturen udvikles fortsat omkring den eksisterende bymidte langs Bredgade, øst og vest for banen. I bymodellen for den langsigtede udvikling skitseres et aflastningscenter som led i en større udvikling af byen mod syd - med arealer til såvel offentlige formål som til boligformål.

Til offentlige formål udlægges to store områder, hvoraf det ene i dag genfindes i den byregion af uddannelse og service, som i dag er ved at konsolidere sig omkring stationen, hotellet, svømmehallen og skolerne. Et stort område til offentlige formål i den sydlige del af byen er derimod ikke aktualiseret.

Byens store erhvervsområde udlægges i dispositionsplanen fra 1974, og i bymodellen for byens langsigtede udvikling skitseres en udvidelse ved det overordnede vejnet i byens østlige del. Boligområderne udlægges i tilknytning til de eksisterende boligområder, men også med et mindre udlæg i den nærtliggende lille Heltborg by mod øst, hvor der er "et særdeles attraktivt terræn med udsigtsmuligheder mod Næs Sund".

Kommuneplan 1985-1996

I kommuneplanen fra 1985 er den store vækst mod syd opgivet. Erhvervsarealerne i øst konsolideres som et stort sammenhængende område nord og syd for Bredgade. Boligudlæg flere steder i Hurup fastholdes, herunder også udlægget af grunde med herlighedsværdier i Heltborg. Det store service-, fritids- og uddannelsesområde ved stationen får sin nuværende udstrækning omtrent som defineret med kommuneplanen.

Udlægget af erhvervsarealet er strategisk vigtigt, fordi Hurup i regionplanen er udpeget som 'egnscenter under opbygning', derfor "burde der faktisk være et overskud af arbejdspladser her, da et egnscenter bl.a. også er et arbejdskraftcenter for de "tyndere" dele af egnen". Men, konstateres det, "pendlingsmønstret med 940 udpendlere og kun 490 indpendlere viser klart, at dette ikke er tilfældet."[6] For at kunne imødekomme egnscenterforventningerne om arbejdspladser fordobles udlægget af erhvervsarealer fra 25 ha til 50 ha.

Tabel 1: Arbejdspladser i Sydthy kommune

	1970	1981	Ændring
Landbrug	1.654	1.355	-22 %
Fremstilling	1.464	1.498	2 %
Service	2.071	2.594	20 %
I alt	5.189	5.447	5 %

Kilde: Kommuneplan 1985-1996 (s. 246)

Udlæggene er primært til fremstillingsvirksomhed og ikke til de tertiære serviceerhverv,

som man i planen ellers anser for at være den erhvervsgruppe, som generelt udvikler sig hastigst. En del af de tertiære erhverv kan dog rummes i reservationen til den nye uddannelses-, fritids- og serviceregionen ved stationen.

Pendling og arbejdspladser

Hurups svage position som oplandscenter skyldes ikke blot det førnævnte underskud af arbejdspladser. Det skyldes også, at befolkningen i et stærkt stigende omfang ikke bor og arbejder samme sted. "Mens netto-bevægelserne over kommunegrænsen [fra 1970 til 1983] kun er steget med knap 100, er bruttobevægelserne steget stærkt. I 1970 foretog 716 personer bolig-arbejdsstedsrejser over kommunegrænsen, i 1983 er dette tal steget til 1428. Eller sagt på en anden måde: Som følge af, at udbuddet af og efterspørgslen efter arbejdskraft ikke 'passer sammen' i Sydthy kommune, må mere en 1400 personer dagligt bruge tid og penge på at rejse mellem bolig og arbejde." [7]

Med den øgede villighed til at pendle øges grundlaget for en konkurrence mellem byerne både om arbejdskraft og om bosætning. Det sætter også sit præg på Sydthy kommuneplan 2000-2012.

Sydthy kommuneplan 2000-2012

I kommuneplanen fra 2000 defineres den væsentligste udfordring for kommunen som at vende den negative befolkningsudvikling. Det handler om bykonkurrence: kommunen skal 'på landkortet' (s. 21). I denne bykonkurrence, er det bosætningspolitikken mere end f.eks. erhvervspolitikken, som fremhæves som drivkraften.

Til strategierne på boligområdet hører: [8]
"At fremtidig boligudbygning primært skal ske i kommunens 4 største byer i *velbeliggende og attraktive boligområder* (kursivering tilføjet)
At gøre en særlig indsats for by- og boligmiljøet ….
At fremme udbuddet af boligtyper …..
At profilere sig som en grøn kommune …..
At gøre kommunen mere attraktiv for unge børnefamilier ….."

Strategien for udvikling af attraktive boligområder danner baggrunden for udlæg af Svanevej i den sydvestlige del af byen og Fjordstien i den nærliggende kirkelandsby Heltborg. Begge områder er beliggende i et kuperet terræn, med landskabelige udsigter. Heltborg blev udbudt først, men salget gik trægt, fordi folk vil bo i kontakt til Hurup. Derfor er der kommet mere gang i salget på Svanevej. Men begge udstykninger er udtryk for den opmærksomhed, som mange kommuner retter mod de kvaliteter, som landskabelige herlighedsværdier tilfører parcelhuset. Ofte kan de mindre kommuner koble beliggenhedsværdier med lavere grundpriser end i de større byer, som de gerne vil konkurrere med på boligmarkedet.

Foruden de attraktive parcelhusudstykninger har Hurup også mange ældrevenlige boliger. Ligesom f.eks. rækkehusenklaven på Dansingrunden i Langå, har udflyttende virksomheder i Hurup også givet plads til centralt beliggende boligeenklaver med små rækkehuse, som f.eks. i Toftegade, hvor udflytningen af en vognmandsvirksomhed gav plads til en bebyggelse, som er blevet populær bl.a. hos ældre medborgere, der fra en større ejendom på landet søger ind til byen.

Til den aktive bosætningspolitik hører også en udbygning af kommunens service. Den allerede fastlagte bystruktur fastholdes i kommuneplanen. Rummeligheden er stor, og der er ikke behov for udlæg af nye arealer. Udviklingen sker derfor indenfor rammerne af den planlagte by. Allerede omkring 1990 blev en del af Bredgade omlagt til gågade for at styrke detailhandel, som mødte stærk konkurrence fra Thisted og Holstebro. Gågaden

Tabel 2: Pendling over Sydthy kommunegrænse

	1970	1983	Ændring
Brutto pendling (indp. + udp.)	716	1.428	99 %
Erhvervsaktive	5.559	5.958	7 %
Arbejdspladser	5.189	5.508	6 %
Arbejdspladsunderskud	370	450	22 %

Bearbejdet fra tabel s. 246 i kommuneplanen



Figur 1: Landskabelige boligudstykninger, fra venstre: Svanevej i Hurup og Fjordsiden i Heltborg. Yderst til højre: Ældrevenlige andelsboliger i Toftegade, tæt ved service og butikker i Hurup bymidte.

og afholdelsen af ugentlige torvedage var tilsyneladende med til at vende udviklingen. Udbygningen af centerfaciliteter fortsatte med opførelse af discountbutikker udenfor gågaden: Fakta og Aldi i øst ved Kirkevej og Superbest og Rema 1000 i Vest. Disse detailhandelsfunktioner blev integreret i service- og uddannelsesområdet ved stationen med Hurup skole, Hurup Hallerne, Hurup erhvervs- og uddannelsescenter og svømmehallen, der i 2008 blev udbygget til et meget moderne 'wellness center'. Den udvidelse af centerfunktionerne som i dispositionsplanen blev lagt i tilknytning til den sydlige udvikling af byen finder så at sige sted ved stationen og svømmehallen.

Thisted kommuneplan 2010 - 2022

Planen fastholder den bystruktur, som blev udviklet i den tidligere Hurup kommune. I Thisted kommuneplan understreges Hurups



Figur 2: Indkøbscentre i hver ende af gågaden. Fra venstre. Vest for gågaden: Rema1000 og SuperBest ved svømmehallen. I midten: Gågaden. Øst for gågaden: Indkøbstorvet ved Fakta og Aldi (ikke på billedet).

rolle som center for den sydlige del af kommunen. En opgørelse foretaget af forvaltningen over udviklingen af virksomheder og byfunktioner fra tiden for den første kommuneplan i 1985 til i dag viser, at Hurup har fået funktioner, som underbygger byens rolle som oplandscenter, først og fremmest på servicesiden, idet byen - trods tilgangen af vinduesfabrikken 'Ideal Combi' og en udvikling af nogle mellemstore virksomheder, som f.eks. madrasfabrikken Huma 2 og producenten af komposit komponenter, Bach Composite Industry, ikke har kunnet skabe en position som arbejdspladscenter.

På servicesiden er tilgangen sket med offentlige velfærdsinstitutioner som fysioterapeuter, beskyttet værksted og beskyttede boliger og med fritidsorienteret service, som golfbane, fitness center, rideskole, musikskole og kurbad. Indenfor detailhandelen er antallet af udvalgsvarebutikker halveret og dagligvarebutikkerne er omlagt fra enkeltmandejede butikker til kædebutikker. Det er i rollen som oplandscenter, forvaltningen ser Hurups fremtid forme sig, støtte af en initiativrig handelstandsforening og håndværker- og borgerforening og under hensyn til det faktum, at de konkurrerende centre, Thisted, Struer og Nykøbing ligger mellem 30 og 50 km væk. Hertil kan man føje det tilskud, som handelen modtager fra de indpendlende arbejdere og funktionærer i byens virksomheder. Ifølge økonomidirektør Martin Søgaard, Ideal Combi, handler de fleste af dem i Hurup i forbindelse med deres daglige pendling til byen.

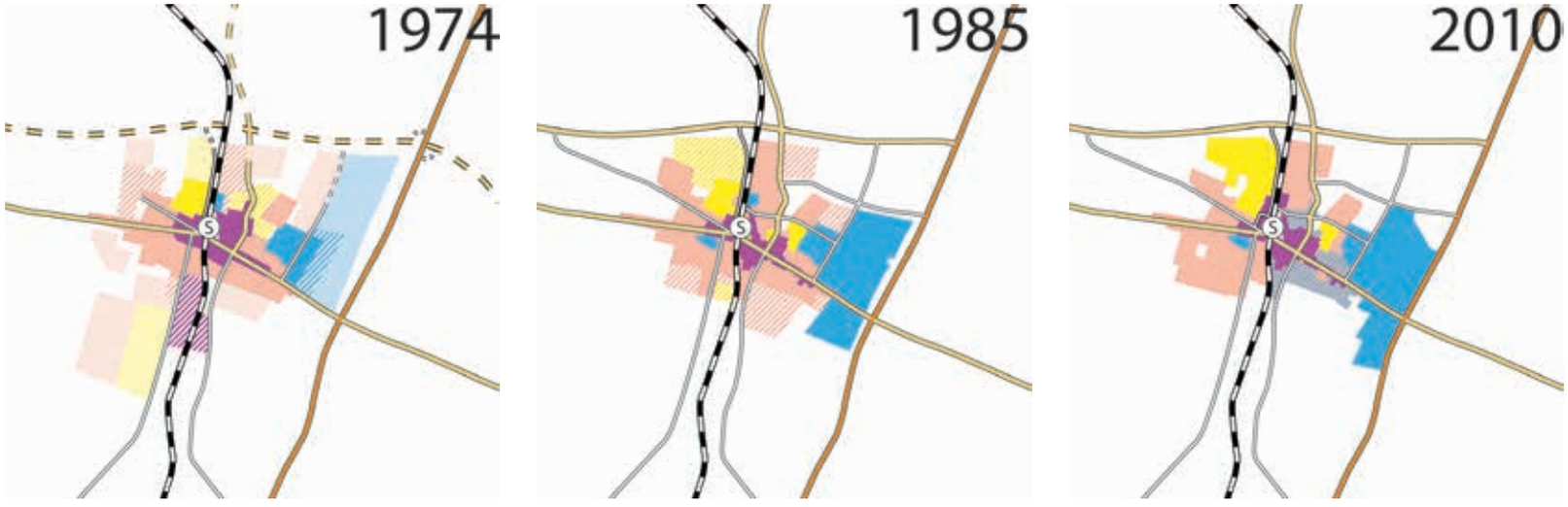
Kilder

Sydthy Kommune, *Dispositionsplan 1974*

Sydthy Kommune, *Kommuneplan 1985-1996*

Sydthy Kommune, *Kommuneplan 2000-2012*

Thisted Kommune, *Kommuneplan 2010 - 2022*



Figur 3: Planer for udvikling af Hurup. Fra venstre: dispositionsplanen fra 1974, kommuneplanen fra 1985 og den gældende kommuneplan fra 2010. Omfartsvejen etableres. Den sydlige byudvikling opgives, herunder et nyt aflastningscenter. Udstrækningen af bymidte reduceres og et kombineret service, uddannelses- og handelscenter udvikles ved og nord for stationen. Erhvervsområder placeres i øst og med adgang og facadebeliggenhed til hovedvej A11. Indenfor disse rammer finder der en betydelig omstrukturering sted, bl.a. med indretning af gågade, dannelse af to detailhandelsområder i hver ende af gågaden og opførelse af boligenklaver på tidligere erhvervsgrunde.

LANGÅ

Langå er opstået ved sammenvoksningen af landsbyen Gl. Langå i det frugtbare morænelandskab og Langå stationsby i den trafikbare Gudenådal. Stationsbyens anlægges som et trafikknudepunkt for jernbanerne til Århus og Viborg. Samme centralitet får Langå ikke i det nære opland på grund af indflydelsen fra den meget større Randers by og på grund af uhensigtsmæssige vejforbindelser mellem byen og oplandet. Men med jernbane stationen udvikler byen sig med en række virksomheder. Den centrale bygade, Bredgade, samler butikker, kommunekontor og -skole, realskole, brandstation, politistation og hotel i et gadeforløb, som i løbet af 1930rne binder stationsbyen og landsbyen sammen.

Denne udvikling fandt sted vest for banen, hvor også et stort boligområde bredte sig på, fortrinsvist vest for Bredgade, men også mellem Bredgade og banen. En undtagelse fra denne vestlige placering er et boligområde og byens idrætsplads som lå øst for banen på attraktive arealer ned mod Gudenåen. Mellem banen og den parallelt løbende Randersvej, begyndte et industriområde at udvikles med udgangspunkt i en større trævarefabrik nord for bymidten.

Dispositionsplanlægning 1968 og 1973

Inden kommunesammenlægningen i 1970 udarbejdede én af sammenlægningskommunerne, daværende Langå-Torup- Sdr. Vinge sognekommune i 1968 en dispositionsplan, som for Langå bys vedkommende fastlagde nogle grundtræk, som bibeholdes i den efterfølgende planlægning i den nye storkommune, nemlig en fortsat nordlig placering af byens vækst vest for banen. Kun et større udlæg af erhvervsarealer foretages både vest og øst for banen. Kommunens skoler lægges sammen i én stor skole med sportsanlæg nord for byen.

I den nye Langå storkommunes dispositionsplan fra 1973 indgår i en langtidsskitse to 'langsigtede amtsvejprojekter', som skal forbedre adgangen til oplandet, og som rummede et perspektiv ud over planhorisonten med udvikling af en båndby mellem Langå og nabobyen Stevnstrup.

Udlægget af nye boligområder fører til byggemodning af 'Digterparken' i et kuperet område i byens nordlige del. På grund af nedgangen i boligbyggeriet i sidste halvdel af 1970rne og 1980rne er der her stadig en restrummelighed for et moderne og eksklusivt nybyggeri, som udnytter herlighedsværdierne i det landskabeligt kuperede område.







Figur 1. Venstre: Rema1000s tomme butik på den centrale plads i Bredgade. Foran butikken er anlagt fire P-pladser, hvoraf én kan skimtes bag den højre stele. Fra parkeringspladserne i gadeniveau fører ramper op til indgangsdøren. Mere plads til butik og parkering har Rema1000 fået på tømmerpladsen bag Bredgade, hvor den ligger som nabo til fakta. Sammen skaber de et nyt pladsmiljø for handel og møde mellem travle kunder i samme ærinde. Højre: Vestjysk Bank støtte op om centerplanens intensioner om blank mur, men kan dårligt trives med kravet om saddeltag med hældning ikke under 30°. Det er således ikke blot detailhandelen, men også den moderne arkitekturopfattelse, der udfordrer den plantradition, som i en årrække har søgt at skabe attraktive bykerner for handel, bosætning og byliv.

Centerplanlægning

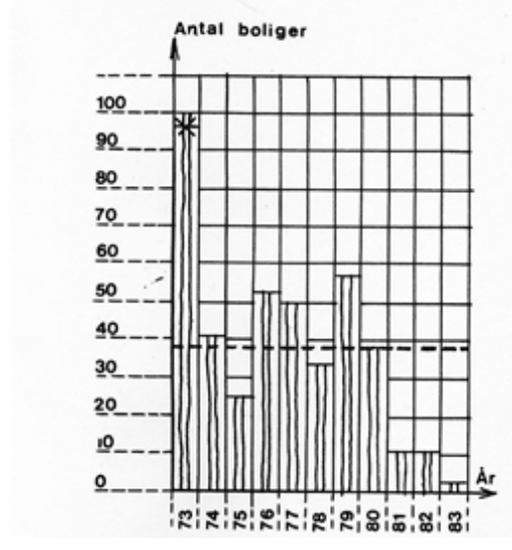
I dispositionsplanen fra 1968 indgik overvejelser om en centerplan for Langå by langs Bredgade. En sådan plan blev udarbejdet i 1977, fulgt op med en lokalplan i 1991, som lagde rammerne for omlægningen af Bredgade fra kroen til Randersvej. Tanken var at skabe et blandet center med både boliger, butikker og erhverv, at omlægge og beplante Bredgade og udarbejde retningslinjer for ny bebyggelse.[9] I lokalplanen fra 1991[10] udlægges den centrale del af Bredgade mellem Vinkelvej og Væthvej som en allégade med træer og belysning, hvori der med belægningsskift ved Bakkevej markeres en pladsdannelse midtvejs og i begge ender allégadens begyndelse og slutning. Ved en byfornyelsesindsats vedtaget i 1982[11] var opført en almennyttig boligbebyggelse, Centrumsgården, på det tidligere jernstøberis grund med et lille torv, der knytter an til Bredgade. Et regulativ om bygningsfacader og skiltning blev vedtaget i 1996[12] "Udgangspunktet var, at smagfulde og stilfærdige skilte var mindst lige så virkningsfuldt som de dominerende og larmende. En sådan politik på dette felt var ikke særligt udbredt for 20 år siden. Projektet blev gennemført i et særdeles positivt samarbejde med handelsstanden. Hele herligheden i Bredgade blev indviet i efteråret 1995, og mange tilfredse borgere deltog i begivenheden."[13]

Overfor de nye discountbutikker kommer denne slags bevarende planlægning let til kort, i Langå som i mange andre byer. I efteråret 2006 fremlagdes et lokalplanforslag for den gl. tømmerplads bag Bredgade ved Markedsgade. Lokalplanen skulle muliggøre etablering af en 1000 m^2 detailhandelsbutik med anlæg af tilhørende parkering. Planen forudsatte nedrivning af en for stationsbyen meget karakteristisk bygning, hvorfor der blev gjort indsigelser mod at man ved at fjerne huset ville erstatte signalet om stationsby med et indkig til en ordinær P-plads med dagligvare-butik bagved og skiltning. Som følge af indsigelsen blev butikkens højde reduceret fra tre til to etager.[14] Den nye butik blev opført af Rema1000, som tidligere lå på den ovenfor nævnte centrale plads, der var skabt i Bredgade efter omlægningen til allégade. Ved rokaden fik Rema1000 skønsmæssigt 3-doblet sit butiksareal og erstattet de fire P-pladser foran butikken med en moderne stor P-plads og rampen i Bredgade op til indgangsdøren med en direkte adgang i niveau til den nye butik fra P-pladsen. Dette eksempel fra Langå er meget karakteristisk for den tendens i udviklingen af dagligvarebutikkerne, som finder sted overalt i vore byer: Butikskædernes dagligvarebutikker foretrækker beliggenheder, hvor krav til størrelse, niveaufrie adgangsforhold og trafikal adgang kan indfries, fremfor integration i traditionelle indkøbsgaders bebyggelser. Bymiljø tæller ganske enkelt ikke.

Kommuneplan 1984-1992

Kommuneplanen fra 1984 bevarer dispositionsplanens hovedstruktur, men reducerer vækstforventningerne. Ikke udnyttede bolig- og erhvervsarealer øst for banen udgår og fire ud af fem store udlagte boligarealer i nord – hver på ca. 4ha - tages ud. Noget af arealet tilføres som offentligt areal til den nye skole. Centerarealet omkring Bredgade reduceres mod nord og øst og overgår til boligformål. Derved bliver der bl.a. plads til opførelse af den U-formede almennyttige Centrumgården i 1984-85 bag Bredgades kantbebyggelse. De to langsigtede nye vejprojekter nord og øst for Langå opretholdes, men der knyttes ikke længere nogen langsigtede planer om båndby hertil.

Forventningerne til vækst er ændret markant: "Dispositionsplanens forudsætninger har ændret sig på flere afgørende måder siden 1973. Det er tydeligt, at den er udarbejdet før den økonomiske krise brød ud, og at den er et barn af højkonjunkturen. Den bygger således på en meget optimistisk befolkningsprognose, og dens antagelser om det fremtidige nybyggeri er helt urealistiske i forhold til nutidens realiteter."[15] Senere hedder det, at



Figur 2: Boligbyggeriets omfang 1973 – 1983.17





Figur 3: Boligenklaver i bymidten. Venstre: Boligenklave bag Bredgade fra begyndelsen af 1980rne efter nedrivning af virksomheden Dansin på Bakkevej. Midt: Centrumgården på den tidligere støberigrund. Højre: Nyt boligbyggeri i Langå med herlighedsværdier supplerer udbuddet af sociale boligformer i bymidten.

"mens byvæksten var på sit højeste planlagdes for en endnu større vækst. Nye store arealer blev reserveret til byformål, og kæmpebeløb blev investeret i byggemodning. Men så med ét slog den økonomiske lavkonjunktur og byggekrisen igennem og de skønne planer blev lagt på is – uofficielt naturligvis, for mange af planerne gælder stadig formelt. Nu skal udbygningen bare ske i etaper."[16]

De beherskede forventninger til udbygningen af Langås center begrundes ikke med den indtrufne lavkonjunktur, men med Langås rolle i regionen, idet byens "nære beliggenhed til større centre som Randers, Hammel og Hadsten bevirker at Langås center i første række fungerer som center for kommunens administration, og *i anden række* som kommunens handels-, service- og arbejdscenter. Som helhed indgår Langå kommune i Randers handelsområde." [18]. Langås placering i oplandet til Randers opfattes her som en begrænsning, men får senere betydning for opfattelsen af Langås muligheder for at indtage en rolle som boligby for den samme store nabo.

Men også strukturændringer indenfor detailhandelen virker ind, idet der siden 1975 i gennemsnit nedlægges næste 2 butikker hvert år i kommunen[19] . I begyndelsen af 1980rne nedrives en række virksomheder i og omkring Langås bymidte (mejeri, jernstøberi, Dansin ved Bakkevej). Nedrivningerne giver plads til flere små bolig- og centerenklaver i bymidten.

Randers kommuneplan 2009

Efter kommunalreformen i 2007 cementeres Langås sekundære rolle som center- og erhvervsby i forhold til Randers, som er drivkraften i den nye kommune. Byrådet iværksætter for landdistrikterne et arbejde med udviklingsplaner og indleder en registrering af landsbyernes og de mindre byers historie og kvaliteter. I registreringen af Langå fra 2011 hedder det bl.a., at Langå i forhold til sin fortid som livlig stationsby og kommunecenter i dag mere har "karakter af boligby, hvilket har overflødiggjort en del af bebyggelsen, og kræver omstilling. Bymiljøet er sårbart i denne proces, hvor det skal tilpasses den nye funktion. Særligt Bredgade er under forandring fra handelsgade til *boligvej*."[20] Udbygningen af Langå som boligby skal ske gennem en dobbelt strategi: fortsættelse af den igangsatte udbygning af boligområderne i nord ved Digterparken og ved omstilling af bebyggelsen i den eksisterende bykerne omkring Bredgade, en omstilling som begyndte med bolig- og centerenklaverne på tidligere industrigrunde, og som nu står overfor en omdannelse af Bredgades randbebyggelse med overflødiggjorte butikker i stueetagerne. Hvad der lægges op til er i virkeligheden et identitetsskifte med udgangspunkt i den centrale bygade.



Figur 4. Venstre. Mod de nye discountbutikker kæmper bageren forgæves. Konkurrencen mod de større byers udvalgsvarer er stor, men et af midlerne er kombination af butik og postkontor. Det er som forstad til Randers og Århus, at Langå ser sin fremtid. Den regionale togforbindelse er derfor attraktiv for byen.

Kilder

Langå, Torup og Sdr. Vinge kommuner, *Dispositionsplan 1968.*

Langå kommune, *Dispositionsplan 1973.*

Langå kommune, *Centerplan 1977*

Langå kommune, *Forudsætninger for Kommuneplan 1984-1992.*

Langå Kommune, *Kommuneplan 1984-1992.*

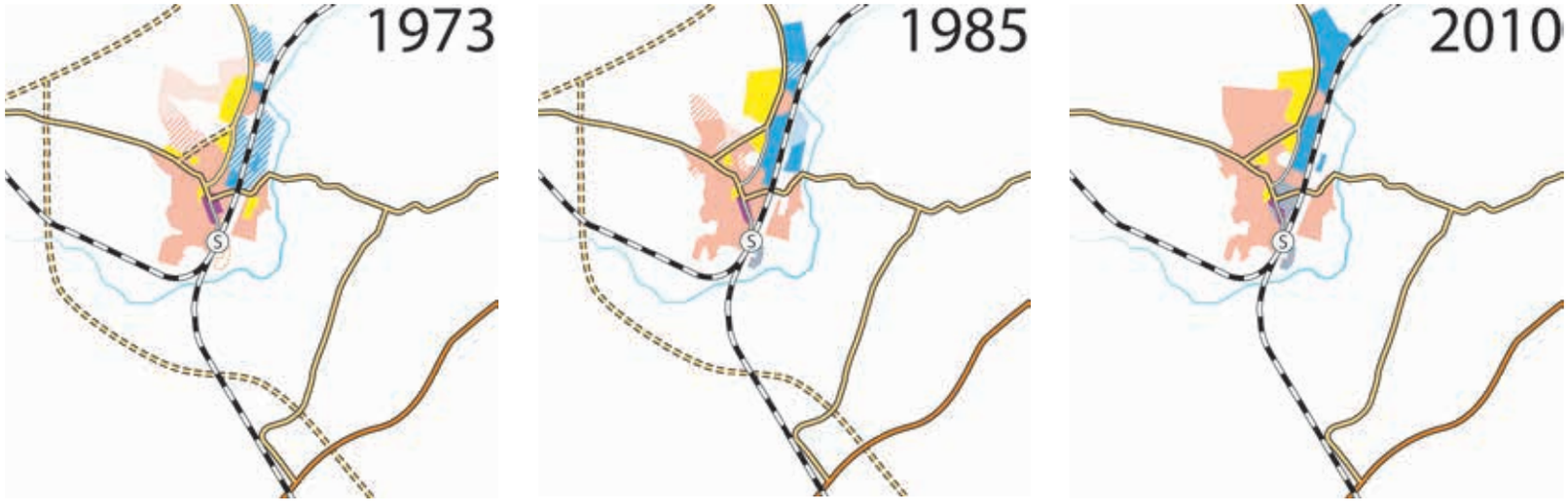
Langå kommune, *Lokalplan 189*

Langå Kommune, *Byudvikling s. 20-21 i Langå kommuneplan 2005.*

Randers kommune, *Landsbyregistrering 2011 – Langå.*

Trap Danmark

Randers Kommune, *Kommuneplan 2009.*



Figur 5. Venstre: Langå dispositionsplan 1973. Store arealudlæg udlægges i Langås nordlige del. Midt: Forventningerne til boligbyggeriet reduceres i Langå kommuneplan 1984-1992. Højre: Forstads beliggenheden til Randers by slår i Randers kommuneplan 2009 igennem i nye udlæg til boligbyggeri i Langå Nord. Erhvervsudviklingen øst for banen opgives. I stedet udlægges erhvervsarealer mod nord mellem Randersvej og banen.

KOLIND

Kolind er, ligesom Ørbæk, dannet ved anlægget af en jernbane i tilknytning til en ældre kirkelandsby. I begge byer ligger den gl. landsby i den ene ende af byen, og i begge byer løber en å mellem den gl. og den nye by. I endnu højere grad end Ørbæk, præges Kolind af en landskabelig variation. I Ørbæk består den i mødet mellem moræneflade og tunneldal. I Kolind består variationen i mødet mellem moræne og den hævede litorinahavbund, som i en kile fra øst har rummet den nu tørlagte Kolind fjord. I noget, der kan minde om en timeglas form, ligger Gl. Kolind i det ene glas og ny Kolind i det andet. I taljen mødes de to. Kirken ligger på ny-Kolind siden højt og har haft en funktion som kending for sejlende på fjorden. Åen, der løber mellem byerne, er Ryom Å. Jernbanen blev ført til byen i 1876 som en station på sin vej mellem Randers og Grenå. I modsætning til mange andre mindre byer har Kolind ikke udviklet sig langs én gennemgående bygade. Byen har et grenformet vejnet, der udspringer eller mødes i overgangen mellem gl. og ny Kolind. Langs den ene af disse grene ligger byens forretningsgade, Bredgade.

Midtdjurs dispositionsplan 1972 og kommuneplan 1985-1997

Midtdjurs kommune var præget af en stor landbefolkning og et bymønster uden en naturlig hovedby. Fire byer skilte sig ud. De to store: Ryomgård og Kolind og de to mindre: Nimtofte og Pindstrup. Kommunalbestyrelsen havde svært ved at definere disse byer ind i et sædvanligt byhierarki og foreslog i stedet i dispositionsplanen fra 1972, at de fire byer skulle defineres i en struktur med to store center byer og to små: '2 + 2' kaldte man dette bymønster. I Midtdjurs kommuneplan 1985-97 fastholdes denne bystruktur, selvom amtet var imod den uklarhed, der lå i ikke at kende rangordenen mellem byerne. Staten havde i forbindelse med godkendelsen af regionplanerne modsat sig, at to eller eventuelt flere byer til sammen skulle udgøre et center, idet det ville fremme usikkerhed om, hvor private såvel som offentlige institutioner skulle allokere deres investeringer.

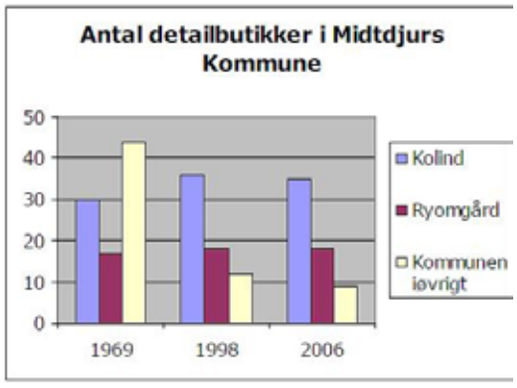
Midtdjurs kommune oplevede en uheldig følge af dispositionerne, da væksten aftog, idet den spredte bystruktur kombineret med lav byvækst medførte, at kommunen ikke fik tilstrækkelig del i den vækst, som fandt sted i andre kommuner. Derfor overvejede kommunalbestyrelsen i forbindelse med udarbejdelsen af kommuneplanen i 1985, at ændre på bymønstret, men fastholdt alligevel, at en spredt bosætning var bedst tjent med et spredt bymønster: "De sidste års stagnation og begrænsede befolkningsvækst har medført, at kommunalbestyrelsen har overvejet de forskellige mål og finder, at den oprindelige strukturplan med 2 store og 2 små byzoner er bedst egnet til at tilpasse sig de forhold, som kommunen skal fungere under frem-







Figur 1: Kolind gl. Hotel og parkeringsplads i Bredgade omddannes til boligeenklaven "Åparken". Venstre: Det ombyggede hotel ses i baggrunden (pil) til højre i billedet for Åparkens forhus mod Bredgade. Midt: Åparkens rækkehuse mod åen. Højre: Bredgade med gavl af forhus og hotel til venstre i billedet.







Figur 2: Detailhandelen i Midtdjurs kommune koncentreres i årene fra 1969 til 2006 i Kolind og Ryomgård. Koncentrationen skyldes især en forøgelse af detailhandelsarealet, som kædebutikkerne er ansvarlige for.

over." Strukturplanen tager "de bedst mulige hensyn til den spredt boende landbefolkning, som gennem centerspredningen ville have maksimalt 3 km til et dagligcenter og 5 km til et kommunecenterområde", men "bystrukturvedtagelsen i Midtdjurs Kommune har betydet, at kommunen ikke i den stærke vækstperiode i 70rne har fået en egentlig centerby, som kunne danne baggrund for et områdecenterudlæg i regionplanen." Kommunalbestyrelsen vælger efter disse overvejelser – for og imod spredning - at fortsætte med den decentrale struktur og udnævner alle fire byer lokalcentre. Kommunalbestyrelsen vender sig i det hele taget imod tanken om at styre samfundsudviklingen, idet kommunalbestyrelsen ikke fandt, "at der er grundlag for en kommunal styring og fremskaffelse af centerarealer i nogle af de fire byer [Ryomgård, Kolind, Nimtofte og Pindstrup]." [21]
I drøftelserne med amtsrådet om dispositionsplanen fra 1972 indgik overvejelser om vækstretninger for Kolind. I denne forbindelse kom forslag om at udlægge arealer for en sammenbygning af Kolind og Ryomgård som en båndby. Kommunen arbejder dog ikke videre hermed. Men forslag af denne type var på banen i mange kommuner i vækstperioden slutningen af 1960rne og begyndelsen af 1970rne.

Midtdjurs kommuneplan 2006 – 2018

Kommuneplanen fra 2006 fastholder 2 + 2 centerstrukturen. En detailhandelsundersøgelse giver et opmuntrende billede af, at Kolind fastholder antallet af butikker - samtidigt med at butiksarealet på i dagligvarebutikkerne øges. Undersøgelsen viser samtidigt, at antallet af detailbutikker udenfor de to største byer er meget kraftigt vigende.

Kommunen ønsker at styrke detailhandelen som en integreret del af bymiljøet. Det ønsker man at gøre ved at koncentrere butikkerne inden for den nye lovbefalede centerafgrænsning med Bredgade, Kolind Midtpunkt og Søndergade i centrum. Et særligt areal til butikker med pladskrævende varegrupper reserveres i den nordlige del af erhvervsområdet, jf. Figur 6, midt.

For at sikre opretholdelsen af bymidtens handelsstruktur, vil kommunalbestyrelsen arbejde for at nye butikker og butiksrelaterede faciliteter placeres i centerområdet, og "at stueetagere i ejendomme indenfor centerområdet ikke konverteres fra forretningsarealer til lejligheder eller udnyttes til anden for boligformål." [22]

Kommunen var i 2006 kommet ud af stilstanden i boligbyggeriet og oplevede en betydelig stigning - fra et meget lavt niveau i 2002 - frem til 2005, en stigning både af parcelhuse og etageboliger, og som noget nyt: tæt-lav. Interessen skyldes udflyttere fra Århus først i nabokommunerne syd for men efterfølgende i Midtdjurs Kommune. Denne interesse understreger Kolinds rolle som bosætningsby for en regional storby. Kommunen drager konsekvensen og udlægger to nye boligområder, attraktivt beliggende ved mo-







Figur 3: Butiksmiljøet i bykernen skal styrkes ved placering af alle strøgorienterede detailhandelsbutikker inden for centerafgræsningen. Dette princip ville f.eks. kunne have fået virkning for Apotekets valg af placering i Kolind gl. station. I Bredgade er den tidligere farvehandel lukket. Et skilt i vinduet viser, at forretningen er til salg. Et sådant salg skal ske til en ny butik – og ikke til en bygherre, som vil indrette stueetagen til boligformål.

ræneskrænterne mod nord og syd (angivet på figur 1, midt). Samtidigt nedregulerer kommunen omfanget af udlagte erhvervsarealer. Kommunen er i 2006 på vej ind i den nye storkommune og bruger kommuneplanen til at sende et forslag om "udnyttelse og udvikling af herlighedsværdier" i det åbne land og i tilknytning til udvikling af bogligområder. Sydthy kommune vil hermed foreslå, at den nye Syddjurs kommune skal markedsføre området ved at vise, at man "forstår at forene natur- og landskabshensyn med bosætningsønsker." [23]

Syddjurs kommuneplan 2009

I den nye Syddjurs kommuneplan 2009 fortsætter man traditionen fra Midtdjurs kommunes planlægning og undlader at udpege én hovedby. Man udnævner i stedet fem hovedbyer i den nye kommune: Ebeltoft, Hornslet, Rønde, Ryomgård og Kolind. Bystrukturen fra 2006 fastholdes i hovedtrækkende i Syddjurs kommuneplan 2009. Der er endnu en restrummelighed i de to udlagte boligområder, som suppleres med udlægget af et nyt boligområde ved Gl. Kolind i byens østlige del.

Kommuneplanen vurderer, at Kolinds detailhandel kun dækker det lokale behov, og at der ikke er behov for udlæg af nye centerområder. Men byrådet tager fat på den byforskønnelsespolitik, som tidligere blev annonceret af Midtdjurs kommune. Kommunens udvalg for Plan, Udvikling og Kultur får med bred deltagelse af foreninger, borgere og erhvervsliv iværksat et byfornyelsesprogram med et budget på 22 mio. kr. I programmet indgår en trafikaflastning af Bredgade med en omfartsvej nord og øst om byen, en forskønnelse af Bredgade og en omlægning af den vestlige del gaden til sivegade med en ny belægning og gadeprofil. Programmet skal følges op med en byfornyelsesindsats for re-





Figur 4: Venstre: Udsyn over landskabet fra én af de nye udstykninger. Højre: Landskabet hvor Kolind Handelsstandsforening, Danmarks Naturfredningsforening og lodsejere vil søge at skabe et nærrekreativt område med stier, udsigtspunkter ved en søflade på 4 ha skabt af med vand fra Ryom å.



Figur 5: Det er tung trafik som lastbiler og traktorer, der skal ledes uden om Bredgade så den vestlige del (midt) kan omdannes til sivegade. Samtidigt skal butiksfacader og baggårde forskønnes med støtte af byfornyelsesmidler.

novering af butiksfacaderne og baggårde i Bredgade. Et nyt stort projekt for et 'byens hus' er spillet ind i processen af tre lokale investorer, som ønsker at sikre byen et moderne forsamlingshus, efter at hotellet overfor jernbanestationen er nedrevet. Projektet bliver nu søgt kombineret med et nyt bibliotek og borgerservice, som der uventet opstod behov for, da Kolinds gl. rådhus og bibliotek brændte i foråret 2012. Der er nu skabt en meget åben situation, hvori indgår alternative placeringer af det nye kultur- og forsamlingshus.

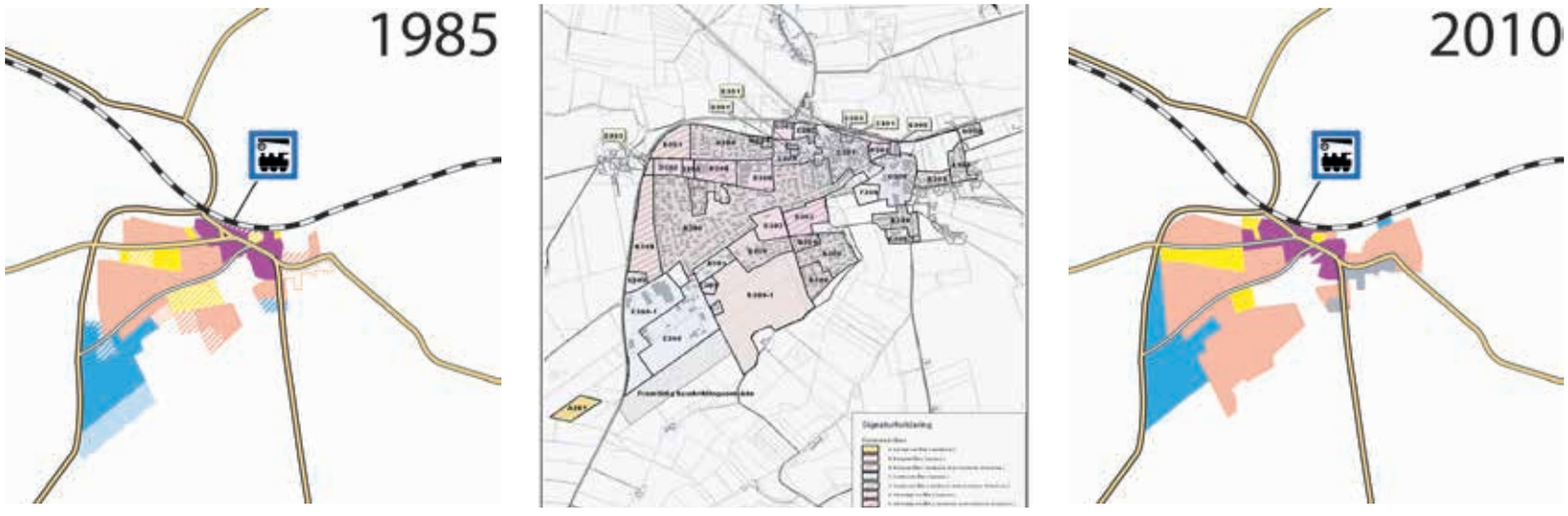
Kilder

Midtdjurs kommuneplan 2006-2018

Syddjurs kommuneplan 2009

Redegørelse for Syddjurs Kommuneplan 2009

Syddjurs kommune. Analyse af detailhandelen. ICP, dec. 2008 korrigeret febr. 2009



Figur 6: Planer for Kolind. Venstre: Kommuneplan Midtdjurs kommune 1985. Midt: Kommuneplan MidtDjurs kommune 2006 med angivelse af to nye boligområder (røde pile), et udgået erhvervsområde (blå stiplet pil) og et erhvervsområde med tilladelse til lokalisering af detailhandel med særligt pladskrævende varegrupper. Højre: Kommuneplan SydDjurs Kommune 2010.

SKÆVINGE

Skævinge ligger i Nordsjælland, midt i trekanten Hillerød-Frederikssund-Frederiksværk. Kun sekundære veje fører ind til Skævinge. Men byen har status af fast stoppested på Frederiksværkbanen mellem Hundested og Hillerød, hvortil køretiden fra Skævinge kun er 12 minutter og med en køreplan med 20 minutters interval.

I 1970rne havde Skævinge forventninger om, at den centrale beliggenhed mellem tre større byer ville give en balanceret bolig- og erhvervsmæssig vækst hjulpet af et system af nye tilkørsels- og omfartsveje. Vækst har Skævinge fået, men som bosætningsby og kun i begrænset omfang som erhvervsby.

Dispositionsplan Skævinge-Gørløse kommune 1969

I dispositionsplan for Skævinge-Gørløse kommune 1969 udlægges arealer til en betydelig vækst og et system af veje til at bære en større trafik til de tre købstæder og en øget regional gennemkørende trafik. Der disponeres for en vækst på 2.400 indbyggere, som vil øge indbyggertallet fra 1.400 til 3.800 indbyggere, en tilvækst på 80 ha til boliger og 43 ha til erhverv, samt en udbygning af centret på arealerne bag kirken med en tilhørende parkering på 400 biler.

Der argumenteres således for dette udgangspunkt i dispositionsplanen: "Skævinge by vil i kraft af sin centrale beliggenhed midt mellem de tre købstæder, Hillerød, Frederikssund og Frederiksværk, men også centralt beliggende i den kommende større kommune, hvis hovedsæde den skal være, og endvidere i kraft af sine egne progressive erhvervsmuligheder, være den by, hvis opmærksomhed især påkaldes, når der skal planlægges for den kommende byudvikling i kommunen." [24]

Den øst-vest gående jernbane er bestemmende for den fremtidige bystruktur. For at undgå krydsende trafik, samles byvæksten på nordsiden af banen, dog med et nyt erhvervsareal placeret syd for banen, i byens østlige del.

Til at bære den lokale og regionale trafik foreslås en sydlig, en nordlig og en vestlig omfartsvej, samt en forlægning af tilkørselsvejen fra den nordlige omfartsvej til bykernen. Både den sydlige og vestlige omfartsvej forudsættes at krydse banen i niveaufri skæringer. Et større område udlægges til offentligt formål nord for centret ved Harløsevej (hvor skole og idrætsanlæg ligger i dag).

Kommuneplan for Skævinge kommune 1981-1992

I Kommuneplanen fra 1981-1992 er forventningerne om vækst betydeligt afdæmpede: der er "ikke ønsker om større vækst, hverken i befolkningstal eller i antallet af arbejdspladser i kommunen." [25]

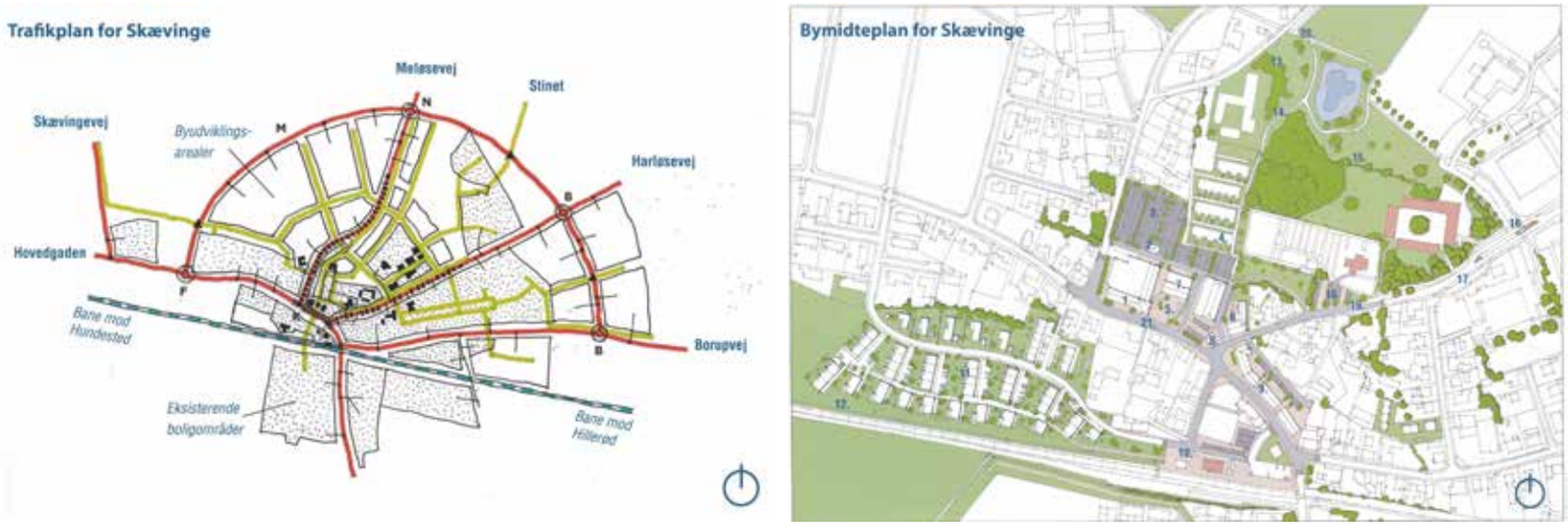
Som følge af de afdæmpede vækstforventninger udtages næsten alle tidligere reserverede boligarealer. Den vækst, der kommer, skal fordeles på alle bysamfundene for at sikre ligelig udvikling og for at opretholde serviceniveauet. Alle omfartsveje udgår ligeledes af planen. I stedet bliver der plads til en række mere kvalitetsbetonede betragtninger om boligformer og om selve planlægningsprocessen.

Frem for mange boliger lægges nu vægt på en differentieret behovstilpasning, idet "Der tilstræbes et mere varieret boligudbud end hidtil, således at en del af boligbyggeriet tænkes opført som almennyttigt udlejningsbyggeri med pensionist- og ungdomsboliger, samt andelsboliger, m.v." Denne holdningsændring medfører, at et eksisterende forslag til en parcelhusudstykning langs Harløsevej ved Baunehøjen ændres, så der i stedet vil kunne opføres tæt-lavt byggeri på stedet. [26]

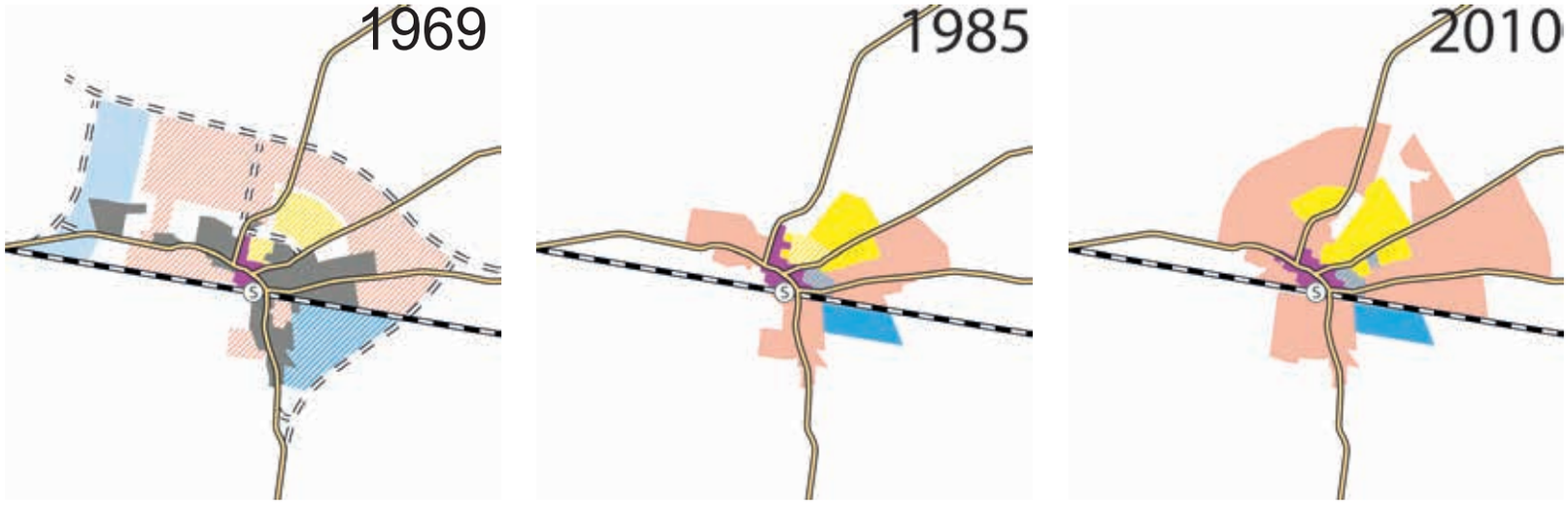
Den hidtidige prognosebaserede planlægning har fået en holdningsmæssig drejning: Lavvæksten fører til, at det eksisterende får større betydning end det fremtidige, og planlovreformens nye principper om borgerdeltagelse inspirerer: "Kommuneplanloven har betydet, at planarbejdet har fremkaldt nye arbejdsformer og holdninger, dvs. at loven har give en positiv mulighed for, at planlægningsarbejdet er yderligere demokratiseret, og at interesserne har kunnet brydes i større åbenhed – et samarbejde på andre betingelser, end vi hidtil har kendt til." [27]

Skævinge Kommuneplan 2005-2017

Som det fremgår af de tre kortudsnit i figur 2 indtræffer der efter afmatningen i 1970rne og 1980rne en betydelig vækst, som især finder sted efter 2000. De nye eller genvunde



Figur 1. Venstre: Trafikplan med byudviklingsarealer. Højre: Bymidteplan. Skævinge kommuneplan 2005 – 2017. De udlagte fremtidige byudviklingsarealer (uskraverede) er alle taget med i Hillerød Kommuneplan 2009-21, men det gælder ikke den nordlige fordelingsvej. Bymidteplanen indeholder bl.a. udvidelse af parkeringen, to nye mindre torve, hævet vejbane, stinet og boliger.



Figur 2. Fra venstre: Dispositionsplan for Skævinge-Gørløse kommune 1969, Skævinge Kommuneplan 1981-92, Hillerød Kommuneplan 2010.

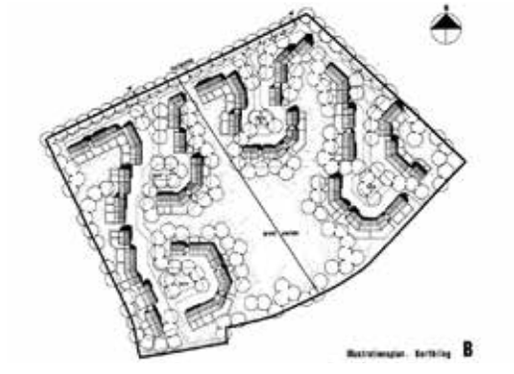




Figur 3. Venstre: Rådhusets bagside med trapper og altangange til de nye lejligheder. Venstre: Det nye plejehjem på nabogrunden.

ambitioner om vækst kommer til udtryk i kommuneplanen fra 2005. Her sætter kommunen ind med rammer for et boligbyggeri, som både skal tiltrække familier og fastholde kommunens ældre og unge og skabe en befolkningsvækst, der kunne styrke grundlaget for en udbygning af byens butikker og forbedring af servicen på lokalbanen. At det lykkedes, viser et kort overblik over de vedtagne lokalplaner. I 2004 vedtoges en lokalplan for centerområdet. Her lå en Super-Brugsen, som i 2006 fik følgeskab af Netto. I 2006 blev nyt materiel indsat på lokalbanen.[28] Og antallet af lokalplaner for boligbyggeriet steg. En lokalplan i 1974 for et boligområde ved Bauneparken fik følgeskab af en lokalplan i 1984 for Baunehøjen og i 2000 for en omlægning af byens sportsplads til bebyggelsen Gersehaven. Derefter fulgte i 2003 en lokalplan, som konverterede et stykke af det i dispositionsplanen stort anlagte center til en lille bebyggelse med små byboliger. En lokalplan i 2004 udlagde en landskabeligt tilpasset bebyggelse, Bomparken, to lokalplaner fulgte i 2006 ved Borupvej og Dyremosegård. Alle planerne efter 1984-planen kombinerede åben- og tæt-lave boliger. Endelig fulgte i 2008 en lokalplan for ombygning af rådhuset, som var overflødiggjort som administrationsbygning ved sammenlægningen i 2007. For planperioden 2005-2017 havde Skævinge byråd udlagt arealer til opførelse af 900 nye boliger, med forventninger om at hæve indbyggetallet med 2.600 til 8.700 indbyggere. Det planlagte boligbyggeri var på 88 ha – svarende til det udlæg, som blev foretaget i dispositionsplanen fra 1969. Samtidigt blev tanken om en nordlig trafikåre genoptaget – ikke længere som en regional omfartsvej, men som en lokal fordelingsvej, figur 1.





Figur 4. Baunehøjen fra 1984. Et tæt-lavt boligområde båret af den byplanide om huse samlet om fælles pladser mellem husene.

Hillerød kommuneplan 2009 - 2021

I den nye Hillerød kommuneplan er Hillerød det naturlige centrum, men Skævinge tildeles rollen som 'sekundært kommunecenter'. Med Skævinge kommunalbestyrelses vedtagelse af lokalplanen for Dyremosegård - kun en måned før sammenlægningen med Hillerød - sikrede de afgående kommunalpolitikere arealer for en fortsat ekspansion af Skævinge under den nye kommune. For at få styr på udbygningstakten med de afledte byggemodnings- og institutions omkostninger, opkøbte det nye Hillerød byråd de lokalplanlagte Dyremosegård-arealer.[29] Gennem en rullende tidfølgeplanlægning har Hillerød kommune også styr på lokalplanlægning af de ikke kommunalt ejede store områder i Skævinges nordvestlige del.





Figur 5: Bomparken lokalplanlagt 2004, 20 år senere end Baunehøjen mellem en moræneskrænt og et skovbryn. Disse to naturelementer bestemmer planen i langt højere grad end forsøg på at danne interne bebyggelsesmæssige kvaliteter. Særligt boligerne mod skovbrynet og den lille sø er individuelt optimeret mod naturværdierne

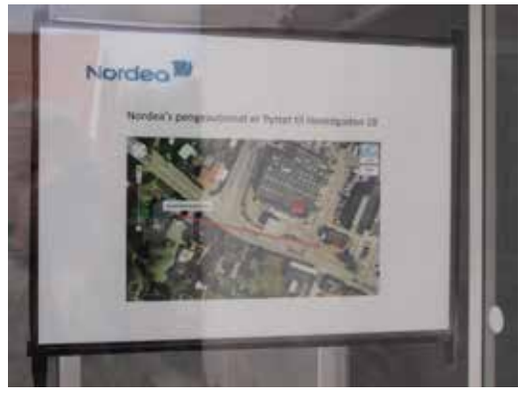
Rådhuset

Skævinge rådhus undgik at ligge ubenyttet hen efter sammenlægningen i 2007. Rådhuset er oprindeligt opført som alderdomshjem. Efter kommunesammenlægningen i 1970 blev det toetages alderdomshjem indrettet til rådhus, og alderdomshjemmet blev udbygget på nabogrundet ved en fortsættelse af et påbegyndt byggeri i én etage. I dag ligger her et stort plejehjem skabt gennem flere udvidelser. Rådhuset tjener igen til boligformål, nu blot som almindelige boliger, sikret adgang ved udvendigt monterede trapper.

Boligbyggeri

Den ændrede holdning til boligbyggeriet fra dispositionsplanen i 1969 til den senere kommuneplanlægning retter med anvendelse af tæt-lavt byggeri opmærksomheden mod aldersbetingede boligbehov og økonomisering med byggeriet. Det tæt-lave byggeri holder Skævinge-Gørløse kommune fast ved i de mange lokalplaner efter 2000. Men samtidigt vinder også ideen om et samspil mellem natur og bolig ind for at tilføre den enkelte bolig beliggenhedskvaliteter med udsigt eller nærhed til skovbryn eller vandområder. I de seneste lokalplaner fra 2006 udtrykkes tanken således: "Grønne kiler imellem bebyggelsen understreger, at by og landskab griber ind i hinanden". Skævinge kommune står ikke alene med denne drejning af boligbyggeriet mod herlighedsværdier. Næsten alle case-kommunerne har med de seneste planer og udstykninger orienteret dem mod udnyttelsen af naturmæssige beliggenhedsværdier. I denne form for planlægning fremhæves de individuelle boligkvaliteter frem for de fælles funktionelle og sociale kvaliteter. I Skævinge







Figur 6. Venstre og midt: Nordea er lukket og erstattet af en pengeautomat. Højre: Biblioteket er åbent, men kun for brugere med en 4 cifret pinkode og sygesikringsbevis.






Figur 7. Venstre: Det reducerede behov for centerarealer frigjorde i 2004 et mindre område ved den planlagte nordlige indkørsel til ældreboliger. Midt og højre: Genbrug, SuperBrugsen, Bibliotek og Netto.

er der ikke tale om et rent skift fra én bebyggelsesform til en anden, idet man holder fast ved kombinationen af åben-lav og tæt-lav. Men på Harløsevej ligger overfor hinanden to områder, som på fornemmeste vis illustrerer skiftet mellem den kollektive og den individuelle bebyggelsesplan. Det ene område, på østsiden af Harløsevej, er lokalplanlagt i 1984. Det består af tæt-lave klyngehuse arrangerede langs tre korte blinde boligstræder varierende med små pladser. Den anden bebyggelse, på den modsatte side af Harløsevej, er anlagt omkring en lang slynget blind boligvej ved foden af en bakkeskråning, der falder ned mod et engagtigt areal, der løber op mod et skovbryn. På bakkeskråningen falder overvejende tæt-lave boliger ned mod vejen og op mod skovbrynet ligger store parcelhuse med haver, der løber syd- og vestvendt mod skovbrynet.

Handel

Bycentret består hovedsageligt at en bager og en genbrugsbutik overfor SuperBrugsen og Netto. Flere butikker i bygaden er lukket. En påtænkt nordlig udvidelse af centret er omdannet til ældreboliger, biblioteket er gjort ubemandet og Nordeas filial er erstattet af en pengeautomat. Centerplanen følger op på denne udvikling med en koncentration omkring de to kædebutikker – med forslag om






Figur 8. Erhvervsområdet. Der skiltes med 17 virksomheder. De er trafik til nogle virksomheder. Andre er lukkede.







Figur 9. Venstre: Jernbanen skærer byens hovegade i niveau. Det blev aldrig til niveaufri skæringer som forudsat i dispositionsplanen. Midt og højre: Stationen er lukket, men kan fortsat bruges, når man blot har sit personlige rejsekort. Dermed følger stationsbetjeningen samme udvikling som pengeinstitutterne og bibliotekerne.

to mindre pladser og en begrænset randbebyggelse med mulighed for butikker. Ligesom i de øvrige case-byer er det, der umiddelbart ser ud som en deroute, for en stor del en omstrukturering af bymidten på butikskædernes betingelser og under udnyttelse af den rationaliseringsgevinst, der kan vindes ved udnyttelse af de individuelt personnummerbårne betalingskort, sygesikringsbeviser, pin- og NEM-ID koder.

Erhvervsområdet

I Skævinge kommuneplan fra 2005 (s. 6) hedder det, at kommunalbestyrelsen - trods de gode muligheder for boligudvikling i hele det nordsjællandske område - ønsker "ikke kun at udvikle Skævinge kommune som en 'bosætningskommune'. Med udgangspunkt i en række velfungerede, mindre virksomheder er det målet, at der også fortsat skal skabes nye arbejdspladser i kommunen." Udsigterne til en erhvervsmæssig vækst bæres dog ikke oppe af samme drive, som kendetegner lokalplanlægningen for boliger. Skævinges eneste erhvervsareal, der i dispositionsplanen var tænkt større og suppleret med endnu et erhvervsareal mod vest, skilter med 16 virksomheder, som dog ikke alle er aktive.

Transport

Skævinge ligger geografisk centralt mellem de tre købstæder Hillerød, Frederiksund og Frederiksværk. Men trafikalt ligger byen ubekvemt i vejnettet. Baneforbindelsen er derimod forbedret. Det skete i fortsættelse af statens overdragelse af sine ejerandele i privatbanerne i år 2000 til amterne. Det førte i 2001 til en fusionering af de 5 privatbaner i hovedstadsområdet under eet selskab, 'Lokalbanen'. Det nye materiel og den forbedrede køreplan betyder meget, måske især for byens muligheder for at fastholde unge under uddannelse.

Kilder

SkævingeGørløse Kommune, *Dispositionsplan Skævinge-Gørløse kommune 1969*

Skævinge Kommune, *Kommuneplan 1989-1992*

Skævinge Kommune, *Skævinge kommuneplan 2005-2017*

Hillerød Kommune, *Kommuneplan 2009-21*

Jannie Rydahl Magnussen (2012): *Danske Stationsbyer – Skævinge, Hillerød Kommune*

Lokalbanen A/S (2002 – 2011): *Årsrapporter.*

Konklusioner

De planer, som kommunerne udarbejdede i begyndelsen af 1970rne var ambitiøse. De afspejler ikke blot den vækst, som var i samfundet inden oliekrisen. Planerne afspejler også den tiltro, som kommunerne havde til udviklingen af deres nye bycentre i de sammenlagte kommuner. Selvom dispositionsplanerne blev kraftigt reviderede af de første kommuneplaner i midten af 1980rne, havde de sat sig mærkbare spor. Grundlæggende træk blev enten bibeholdt i svækket form, eller taget op igen i de kommuneplaner, som er udarbejdet i de senere år efter årtusindeskiftet. De mest ambitiøse elementer udgik, som f.eks. Langås og Kolinds (kortvarige) forestillinger om båndbyer med henholdsvis Stevnstrup og Ryomgård, Skævinges tre nye omfartsveje ført i tunneller under jernbanen, Hurups aflastningscenter, Holebys bymidtecenter og Ørbæks landskabsudstykning i ådalen.

Prognoser dannede grundlaget for dispositionsplanerne, og opmærksomheden var vendt mod ekspansionen i det åbne land. Med den aftagende vækst orienteres planlægningen mod byernes indre funktion og mod varetagelse af bolig og servicebehov for den bosiddende befolkning. Det sker bl.a. med tæt-lavt byggeri, som bidrager til at nuancere udbuddet af boligformer rettet mod forskellige aldersgrupper. En del af dette tætte byggeri finder sted i nærheden af bymidterne på tomter, som blev ledige efter udflytning af tømmerpladser, jernstøberier og andre industri- og handelsvirksomheder fra stationsbyernes barndom.

I 1970rne blev byerne planlagt som centre med tilhørende oplande - afgrænset mod andre byer med deres oplande. Det er denne opfattelse, der nu er ændret. Den er - så at sige - vendt på hovedet: Oplandene tilhører ikke længere byerne, snarere er det byerne, som tilhører oplandene. Oplande for erhverv, detailhandel og bosætning er udgangspunktet. I disse oplande konkurrerer byer med andre byer om at styrke deres position, først og fremmest som bosætningsbyer for pensionister og arbejdstagere, som i stigende grad er villige til at pendle længere og længere for at skabe sammenhæng mellem bolig og arbejdsplads.

Forudsætningerne for at udvikle sig som bosætningsby er tilstede, idet dagligvarehandelen finkæmmer oplande ned til 3.000 indbyggere og gerne lokaliserer sig i byer på ned til 1.000 indbyggere. Markedsorienteringen styrer også en del af boligbyggeriet, der søger ud mod udsigterne, ådalene og skovbrynene. Her kan de små byer tilbyde attraktive byggegrunde til meget lavere priser end i de store byer, hvor arbejdspladserne koncentreres. Markedsføring og markedsundersøgelser har derfor afløst befolkningsprognoserne som det centrale plangrundlag. I dag skaber man sin egen befolkningsprognose gennem aktiv markedsføring.

Byerne har ikke samme muligheder for at udvikle sig som bosætningsbyer. Særligt de byer, som ligger i Danmarks udkantområder er afhængige af et lokalt erhvervsgrundlag. Hurup har et stort erhvervsområde, med flere virksomheder, der producerer til både nationale og internationale markeder, og i Holeby er opmærksomheden stor overfor at udnytte beliggenhedsværdierne – ikke mod naturen – men mod den nye Femernforbindelse, og her ligger en række virksomheder, som knytter sig til egnens traditionelle rolle som frøproducent og Lolland kommunes nye rolle, som energi – og miljølokalitet.

Udfordringer

Arenaen for byernes planlægning har således ændret sig fra oplandet til regionen, og rollen har ændret sig fra regulering af funktioner i eget opland til konkurrence om funktioner i større centres og detailhandelskæders oplande. Det er vilkår, som er udfordrende for kommunerne, fordi de skal arbejde med større udblik og forståelse for processer, som de er afhængige af. Den regulerende fysiske planlægning kan ikke stå alene. Den skal indgå i et samspil med strategisk planlægning, som indeholder stærkere elementer af analyse af omverdenen (Nyborgs detailhandelsanalyse, Kolinds bosætningsanalyse), visioner og projekter (Kolind: byens Hus; Hurup: Svømmebad og wellness center; Skævinge og Kolind: midtbyrenovering og Ørbæk: Ådalsudstykning). Det er initiativer, som igangsættes for at skabe udvikling, og som måske ikke lykkes, men som afspejler, at kommunerne er blevet mere risikobetonede.

De mindre byers deltagelse i de nye mar-

kedsvilkår på detailhandelsområdet udfordrer i særlig grad den fysiske planlægning. Byerne nyder godt af butikskædernes kamp om dagligvarehandelen, men de udfordres af detailhandelskædernes bilistorienterede discountbutikker, som med forkærlighed lægger sig ved adgangsveje til stationsbyernes gamle by- og handelsgader og tømmer dem for de traditionelle enkeltmandsejede butikker. Discountbutikkerne passer simpelthen ikke ind i det planmønster, som har været dominerende siden interessen for bevaring af bymiljøer afløste totalsaneringer og modernistisk fornyelse i bykernene. Denne planlægning hviler på ideen om bykernen som attraktion for handel og byliv og om gadens historisk bestemte randbebyggelse som den arkitektoniske ramme, som nok tåler fornyelse, men med respekt for byggelinier, byggeskik, gesimshøjde og tagformer. De nye discountbutikker søger ikke bymiljøets tiltrækningskraft de skaber deres egen funktionelle attraktivitet, alene eller to og to sammen. Denne udvikling fandt sted i alle de seks case-byer, og opleves måske med størst symbolsk klarhed i Langå, hvor Rema1000 først etablerede sig i Langås bymidte på den centrale plads, som var skabt ved Bredgades forskønnelse som allégade, men siden flyttede fra dette planlagte bymiljø til tømmerpladsen bag Bredgade, og skabte her et konceptuelt og funktionelt byggeri i en skala, som slet ikke matcher allégadens nænsomme byggeskik.

Eet af de planlægningsværktøjer, som kommunerne anvender til regulering af udviklingen i bymidterne er afgrænsningen af områder, indenfor hvilke, butikkerne kan udvikles og nyetableres. Men disse centerafgrænsninger matcher ikke de nye placeringsbehov, som kædebutikkerne har. De søger ud i hver sin ende af disse centerafgrænsninger (erstatning af Ørbæk kro med en ny Fakta nord for centerafgrænsningen), og kommunerne kan ikke lukke de huller i butiksrækkerne, der opstår indenfor centerafgrænsningerne ved blot at reducere dem. Centerafgrænsningen egner sig bedst til regulering af en udviklingsdynamik, som holder sig indenfor rammerne af det traditionelle gadehus. Det kan discountbutikkerne ikke, hverken bygningsmæssigt, arealmæssigt eller trafikalt affinde sig med. Derfor er det en opgave at finde ud af, hvad der så skal ske i bygaderne. Nogle kommuner drøfter konvertering af disse huse til boligformål, men afviser det. Både Ørbæk og Kolind udtaler sig således imod omdannelse af butikker i stueetagerne til boliger. En større åbenhed i dette spørgsmål findes Randers kommune, som erkender, at en omdannelse af Bredgade i Langå til boliggade er på vej.

Perspektiver og potentialer

Potentialerne i de mindre stationsbyer, særligt de tidligere kommunecentre, ligger bl.a. i den oplandstilknytning, som de erhvervede som kommunecentre, og som nu danner baggrund for deres rolle i dagligvareforsyningen. Den nære relation til oplandet ligger også bag den indflytning fra oplandet, som finder sted i flere af de besøgte byer og som uden tvivl begunstiges af tilvante relationer til de tidligere kommunecentres servicefunktioner. En del af denne bosætning finder sted i boligenklaver af små rækkehuse nær bymidterne (Hurup, Langå), hvormed bymidterne har fået styrket deres rolle som boligområder med et nyt element, med potentialer for dyrkning af bykvaliteter, som man især kender fra engelsk byudvikling med bybo-liger omkring grønne pladser, *precincts* eller enemærker. Det er områder, som med deres afskærmede og halvprivate karakter, tilfører bymiljøet kvalitet og opmærksomhed mod det at bo, og som kan være trædesten for udvikling af beslægtede bomiljøer for andre grupper også.

En anden form for bosætning, som de mindre byer har potentialer for at tiltrække, er pendlerbosætning. Mulighederne er størst i de byer, der ligger i oplandet til de store byer med deres koncentration af arbejdspladser, og øges ved tilstedeværelsen af banebetjening. Bosætningsanalysen for Syddjurs kommune dokumenterede, at pendlerbosætning måske især fremmes af de naturkvaliteter, som er i de små byer. Derfor ligger der potentialer for stationsbyerne i en dyrkelse af disse kvaliteter, både som udflugtslandskaber og herlighedsværdier omkring boligen.

Trods modstanden mod omdannelse af butikker til boliger i bymidterne formodes det, at der ligger særlige potentialer i udviklingen af nye modeller for konvertering af de traditionelle byhuse i stationsbygaderne til rene boliger. Forbillederne for sådanne omdannelser ligger lige for, idet mange af disse byejendomme er nært beslægtede med de ejendom-

me, der ligger med små forhaver lidt længere ude af bygaden. Er pladsen trang til forhaver, kan man måske finde inspiration i f.eks. den Hollandske tradition for diminutive forarealer, de såkaldte *stoepen.*

Omdannelsen af bymidterne kan være afgørende for, at skabe sammenhæng i det fragmenterede bylandskab, som stationsbyerne har udviklet: Der investeres i boligområder, i kultur- og idrætshuse og i butikscentre. Alle tre funktioner ligger adskilt fra hinanden – med mellemrum, som præges af forfald med lukkede butikker. For byplanfaget ligger der en helt særlig udfordring i at udvikle koncepter for et bydesign, der rummer både disse punkter og forbindelserne mellem dem. Èt af perspektiverne, som knytter sig hertil er udnyttelsen af discountbutikkernes store P-pladser til former for bypladser, der udover det rent funktionelle også rummer muligheden for socialt liv, for kontakt og måske for afledt handel.

Vi har her betonet de potentialer, som stationsbyerne har i kraft af deres oplands- og deres pendler bosætning samt de roller, som detailhandelen tildeler stationsbyerne. Perspektivet ligger i kombinationen mellem detailhandelens boligorienterede dagligvarehandel i oplande, som svarer til stationsbyernes. Det betyder dog også, at perspektiverne ikke rækker videre, som f.eks. til videreudvikling af bycentre for den udvalgsvarehandel, som uafvendeligt søger mod de større byer. Perspektivet er begrænset, men det rummer opgaver, som langt fra er udforsket, fordi det bryder med megen vanetænkning om opretholdelse af de særlige bykvaliteter, som vi knytter til vore bykerner. Ligeledes udfordrer perspektivet kulturarvstanken, idet omdannelsen af de traditionelle byhuse i stationsbyerne kræver, at spor bevares, så man også efter en omdannelse til boligformål kan forstå, at det var her bygaden lå.

Noter

[1] S. Illeris: Regional Udvikling. Bogværket, 2011, side 35 - 72

[2] Ørbæk kommuneplan 1985-1992, side 65

[3] Ørbæk kommuneplan 1990-2001, Hovedstruktur, side 9. Understregning tilføjet.

[4] Strategi for Kommuneplan 2004-2016, side 4 og side 20

[5] Sydthy Kommune dispositionsplan 1974, s. 3.09

[6] Kommuneplan 1985-1996, s. 14

[7] Sydthy kommuneplan 1985-1996, side 246

[8] Sydthy kommuneplan 2000-2012, side 26

[9] Kaj Møldrup Christensen, Langå Byråd 1974-2001, fra 1990 borgmester

[10] Lokalplan nr. 145, Langå Kommune 28.08.1991

[11] Lokalplan nr. 121, Langå Kommune 16.03.1982

[12] Lokalplan nr. 151 "Facader og Skilte", Langå kommune 5.3.1996

[13] Kaj Møldrup Christensen, Langå Byråd 1974-2001, fra 1990 borgmester

[14] - samme

[15] Langå Kommune. Forudsætninger for kommuneplan 1984-1992, side 9

[16] Langå Kommune. Forudsætninger for kommuneplan 1984-1992, side 25

[17] Langå kommune. Forudsætninger for kommuneplan 1984-1992, s. 25

[18] Langå Kommune Forudsætninger for kommuneplan 1984-1992, side10, kursivering tilføjet

[19] Langå Kommune. Forudsætninger for kommuneplan 1984-1992, side 58

[20] Landsbyregistrering 2011 – Langå. Randers kommune, side 13, kursivering tilføjet

[21] alle citater er fra Midtdjurs Kommuneplan 1985-1997 s. 14

[22] MidtDjurs Kommuneplan 2006 s. 33

[23] Bilaget til MidtDjurs Kommuneplan 2006-2018, side 1

[24] Skævinge-Gørløse Kommuneplan 1969, s. 29

[25] Skævinge-Gørløse Kommuneplan 1969, s. 3

[26] Skævinge-Gørløse Kommuneplan 1969, s. 16

[27] Skævinge-Gørløse Kommuneplan 1969

[28] Lokalbanen Årsrapport 2005

[29] Jannie Rydahl Magnussen (2012)

PERSPEKTIVER FRA TYSKLAND

Anne Tietjen

Hvad kan vi lære af udenlandske erfaringer i forhold til at gentænke de danske stationsbyers rolle og bymæssige struktur? Dette kapitel giver med udgangspunkt i tyske politikker, strategier og projekter inspiration til transformation og omstrukturering af mindre byer[1].

Siden 1990erne har tyske byer og regioner på grund af befolkningstilbagegang og massiv afindustrialisering oparbejdet store erfaringer med strategisk byomdannelse (Stadtumbau), især i Østtyskland. Skrumpende mindre byer i Tyskland tager udgangspunkt i andre hovedudfordringer, og deres fysiske struktur er som regel forskellig fra de danske stationsbyers. Ikke desto mindre forekommer en række hovedgreb fra den strategiske byomdannelse af mindre tyske byer også relevant for at gentænke de danske stationsbyer.

Strategi + projekt

For at opnå støtte fra nationale støtteordninger til byomdannelse skal tyske kommuner fremlægge et integreret byudviklingskoncept. Byomdannelse af mindre tyske byer er derfor generelt præget af en strategisk tilgang, som kombinerer en langsigtet vision for et større område – en by eller et netværk af flere byer – med strategiske projekter, som trinvis implementerer visionen lokalt.

Regional kooperation og bynetværker

Flere nationale og delstatslige initiativer og støtteordninger har desuden et stærkt fokus på regional kooperation og netværker imellem byer og kommuner. En række byer arbejder med en polycentrisk restrukturering af offentlige servicefunktioner og bymæssig infrastruktur i bynetværker. Et veldokumenteret eksempel herpå er byforbundet Silberberg i Sachsen.

Nye samarbejdsformer omkring velfærd

Andre byer samarbejder regionalt om udviklingen af byprofiler med udgangspunkt i lokale styrkepositioner. På tysk taler man om 'Alleinstellungsmerkmale', dvs. de karakteristika, som gør en by unik. Byen Wanzleben i Sachsen-Anhalt arbejder med en profil som 'familieby' eller rettere 'byen som familie'. Med udgangspunkt i et usædvanligt

rigt foreningsliv har Wanzleben udviklet nye former for samarbejde omkring velfærdsydelser såsom sociale, kulturelle og medicinske tilbud.

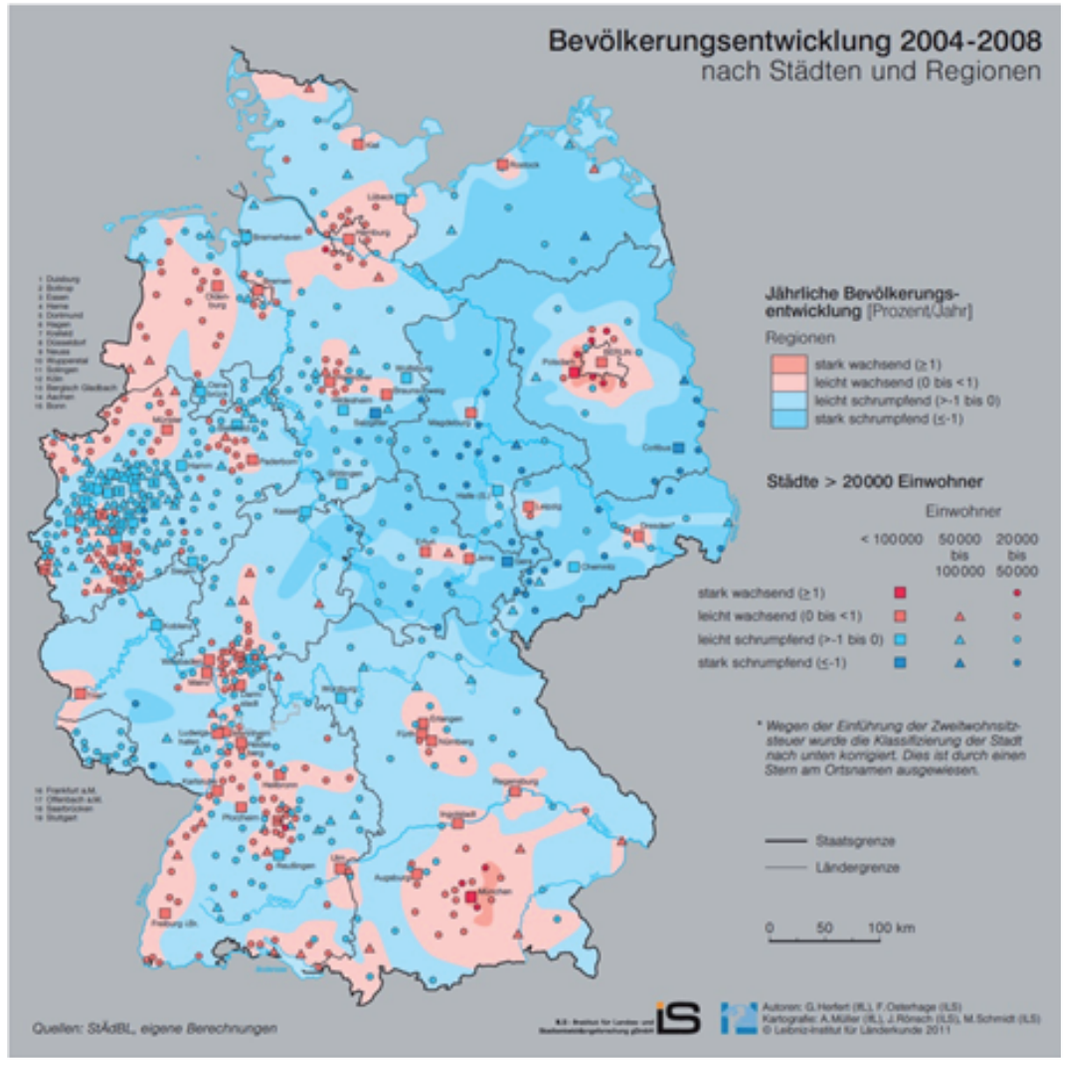
Skolen bliver centrum

Som følge af befolkningstilbagegang har mange mindre tyske byer mistet deres centerstatus og dermed dele af servicefunktionerne. Byen Calau i Sachsen-Anhalt viser, hvordan udviklingen af en skolecampus kan skabe en ny form for bymidte både fysisk og funktionelt.

Den store udfordring – skrumpende byer og regioner

I kølvandet af den østtyske økonomis og især af industriproduktionens sammenbrud oplevede østtyske byer og regioner en massiv befolkningstilbagegang. Mellem 1990 og 2011 mistede Østtyskland langt flere end 2 mio. indbyggere. I Vesttyskland var det kun gamle industriregioner som Ruhr og Saar distriktet og struktursvage landområder, der i starten oplevede befolkningstilbagegang. Det skete i takt med afindustrialisering og en generel migration fra land til by.

Men siden midten af 00'erne er befolkningstilbagegang blevet dominerende i hele Tyskland. I dag er størstedelen af de gamle vesttyske delstater berørt af befolkningstilbagegang. Mens to tredjedel af de vesttyske byer og kommuner i 2000 havde befolkningsvækst, så var forholdet allerede i 2008 vendt på hovedet (se kort 1). Den tiltagende polarisering mellem befolkningsmæssigt skrumpende og voksende byer og regioner skyldes først og fremmest demografisk skrumpning som følge af manglende indvandring og vedvarende dødsrateoverskud (Herfert, Osterhage 2011). Forskere ved Leibniz-Institut für Länderkunde, Günter Herfert og Frank Osterhage, varsler, at denne demografiske skrumpningsproces vil forløbe regionalt meget differentieret (Herfert, Osterhage 2011). Mens Østtyskland er domineret af stærkt skrumpende regioner med mere end 1 % befolkningstab om året, så er den negative trend i Vesttyskland foreløbig svagere.



Kort 1. Befolkningsudvikling 2004-2008 efter byer og regioner (Kilde: Leibniz-Institut für Länderkunde 2011)

I det overordnet skrumpende landskab står kun enkelte vækstøer tilbage. Først og fremmest er det de såkaldte metropolitane regioner, som Hamburg, München, Frankfurt am Main eller Berlin, hvor især bykernerne fortsat vokser. Det er bemærkelsesværdigt, at suburbaniseringen er stoppet nærmest helt i Tyskland.

Allerede i 2000 var befolkningsudviklingen i mange bykerner bedre end i deres opland. Det er dog kun byer i vækstregioner, som fortsat vokser, herunder udover storbyerne også mange mellemstore og mindre byer. I de skrumpende regioner dominerer derimod en negativ befolkningsudvikling, også i byerne.

Byerne i vækstregionerne er vinderne i de aktuelle demografiske strukturændringer i Tyskland. Positiv befolkningsudvikling er her koblet til positiv arbejdsmarkedsudvikling (Geppert, Gornig 2010). Mens de befolkningsmæssige og økonomiske potentialer i stigende grad koncentrerer sig i få voksende byer, er flertallet af skrumpende byer og regioner udfordret af befolkningstilbagegang, tilbagegang i arbejdspladser og funktionstømte bygninger og anlæg.

På to årtier er håndteringen af skrumpende byer således blevet hovedudfordringen inden for tysk planlægning. Et faktum, som afspejler sig tydeligt i de nationale og delstatslige initiativer, politikker og støtteordninger til byudvikling.

Initiativer og støtteordninger til byudvikling

De i tabel 1 listede støtteprogrammer er målrettet byudvikling i skrumpende byer og regioner i forhold til de demografiske og økonomiske strukturændringer, som sker i Tyskland. Programmerne 'Stadtumbau Ost' og 'Stadtumbau West' støtter byomdannelsesprojekter i hhv. Øst- og Vesttyskland[2]. Programmet 'Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke' fokuserer på langsigtet velfærdssik-

Tabel 1. Tyske støtteprogrammer til byomdannelse. Det er vigtigt, at hele tabellen kommer med inkl. stregerne til venstre og højre.

Initiativ	Formål	Kerneområder	Finansiering	Periode
Stadtumbau Ost[1]	Sikre og øge livs-, bolig- og arbejdskvaliteten i østtyske byer og lokalsamfund	Styrke bykerner og bevaringsværdige bykvarterer gennem opgraderingstiltag Stabilisere byer gennem nedrivning af tomme boliger	(Indtil 2011) 2,7 mrd. Euro investeret i over 410 østtyske byer med mere end 900 byomdannelsesområder. Finansieringen er sammensat af nationale (1,1 mrd. Euro), delstatslige og kommunale midler.	2002-2016
Stadtumbau West[2]	Skabe bæredygtige bystrukturer på basis af integrerede byudviklingskoncepter	Opgradering af bykvarter med økonomiske eller militæriske strukturændringer Tilpasning af historiske boligkvarterer	(Indtil 2011) 1,5 mrd. Euro investeret i 401 vesttyske kommuner. Finansieringen er cirka 1/3 del hhv. nationale, delstatslige og kommunale midler.	2004-2012
Kleinere Städte und Gemeinden[3]	Sikre velfærd i mindre byer og kommuner med fokus på kooperation ved infrastrukturtilbud og samarbejde i bynetværker	Kooperation i bynetværker Tilpasning af infrastruktur og langsigtet velfærdssikring Fælles problemanalyse og løsningsstrategier samt koordinering med andre finansierings- og støttemuligheder	I 2011 rådede programmet over 35 mio. og i 2012 over 44,3 mio. Euro i nationale midler. De nationale midler bliver suppleret af delstatslige og kommunale midler i samme højde. Støttemidlerne kan især bruges til forberedelse af byudviklingstiltag for hele byen og til investeringer i byudvikling.	Siden 2010





Figur 1. Fotos fra skolecampus i Calau. Til venstre: den nye idrætshal. I midten: den videregående skoles østlige gård. Til højre: den videreførende skoles sydlige gård. (Kilde: Stadt Calau)

ring[3] i mindre byer og lokalsamfund i tyndt befolkede rurale områder gennem samarbejde og netværk på tværs af byer. Dette støtteprogram er samtidig en brik i det nationale initiativ 'Initiative Ländliche Infrastruktur' [4].

Integreret byudvikling

I alle tre programmer er udviklingen af et integreret byudviklingskoncept et centralt element og samtidig en forudsætning for at kunne modtage støtte fra programmerne. Et integreret byudviklingskoncept forbinder konkrete byudviklingsprojekter med en langsigtet udviklingsstrategi for hele byen eller, som i tilfældet med programmet 'Kleinere Städte und Gemeinden', et netværk af flere byer. En funderet situationsanalyse såvel som en vurdering af den fremtidige befolkningsudvikling er derfor væsentlige bestanddele i et integreret byudviklingskoncept[5].

Umiddelbart kunne dette lyde som en tilbagevenden til 1960'ernes og 70'ernes planlægningsinstrumenter, baseret på en tro på en fuldstændig planbar udvikling og med udgangspunkt i omfattende data og prognoser. Et væsentligt træk ved nutidig praksis er imidlertid den konkrete problemorientering, som står i modsætning til den tidligere altomfattende forståelse af integreret planlægning. Integrerede byudviklingskoncepter koncentrerer sig om løsningen af et bestemt lokalt problem.

Byomdannelse i skrumpende byer fordrer hurtig handling, som indebærer fare for kortsigtede og isolerede løsninger. Derfor er tildelingen af støtte betinget af, at de enkelte tiltag er forankret i et integreret koncept. Et andet og væsentligt nyt træk i aktuel byomdannelsespraksis er civilsamfundets øgede betydning for omsætningen af udviklingsideer. Som Brigitte Adam påpeger, er det kunsten "at igangsætte processer, hvor deltagelse gør nytte for borgerne, uden at kommunale forvaltninger og valgte politiske forsamlinger slipper for ansvaret" (Adam 2010).

Tre eksempler til inspiration

Økonomiske strukturændringer og især befolkningstilbagegang er hovedudfordringen for mindre byer i Tyskland. I takt med disse udviklinger har mange mindre byer mistet centrale funktioner og været nødt til at redefinere deres rolle i forhold til oplandet og regionen og til at gentænke deres bystruktur. De følgende eksempler illustrerer tre forskellige tilgange som peger tilbage på nogle af de aktuelle udfordringer og potentialer for de danske stationsbyer, om end situationen i de tyske byer ikke direkte kan sammenlignes med disse. Byforbundet Silberberg er et eksempel på et vellykket og vidtrækkende samarbejde i et regionalt bynetværk. Byen Calau har styrket og nydefineret sin centerfunktion igennem etableringen af en skolecampus. Endelig har byen Wanzleben, med udgangspunkt i byens rige foreningsliv udviklet nye samarbejdsformer omkring velfærd.

Byforbund Silberberg – Kooperation i bynetværk

Byforbundet Silberberg ligger i bjergområdet Erzgebirge i det sydvestlige Sachsen og blev grundlagt i 1996. 'Silberberg' betyder sølvbjerg og refererer til de store malmforekomster i regionen, som har været befolkningens livsgrundlag gennem flere århundreder. Til forbundet hører bykommunerne Aue, Lauter, Lößnitz, Schneeberg, Schwarzenberg og den mindre kommune Bad Schlema. I 2012 havde byforbundet 69.378 indbyggere på et samlet areal af 158,1 kvadratkilometer[6].

Byforbundet kom i stand som en reaktion på de økonomiske strukturændringer, som skete i regionen efter genforeningen. Med minedriftens ophør forsvandt en stor del af arbejdspladserne og regionen mistede mange indbyggere[7]. I 1996 sluttede de seks kommuner sig sammen for at opnå anerkendelse som et mellemcentrum med delfunktioner af et overcentrum i delstaten Sachsens regionale udviklingsplan (Landesentwicklungsplan). Et mellemcentrum skal have mindst 35.000 indbyggere og tilbyde en række centrale funktioner som videreførende skole, hospital, indkøbsmuligheder, kultur- og idrætstilbud[8]. Ideen var således i fællesskab at fremtidssikre en række centrale funktioner i regionen. Byforbundet er sikret igennem en retslig bindende kooperationskontrakt. Kontrakten har til formål at styre og styrke samarbejdet såvel som organiseringen af afstemningsprocessen i byforbundet.

Organisering

Borgmestrenes råd, som består af medlemskommunernes seks borgmestre, træffer beslutninger om fælles strategier og definerer opgaver og målsætninger. Enhver kommune udsender desuden fire byrådsmedlemmer i et supplerende råd (Beirat). Fagpersoner fra byernes forvaltninger samarbejder i syv arbejdsgrupper omkring konkrete opgaver og nye forslag. Desuden organiserer og koordinerer et fælles kontor arbejdet i de forskellige instanser (Baumann, Hesse, Karsten 2010).

Indsatsområder

Byudvikling, byudviklings- og trafikplanlægning, forvaltningsudvikling, budget- og finansanliggender, erhvervsstøtte, markedsføring, kultur og turisme er fokusområder i det tværkommunale samarbejde. I 2002 vedtog byforbundet den første fælles arealanvendelsesplan (Flächenutzungsplan). Herudover samarbejder kommunerne omkring regionale trafikkoncepter, forvaltningen af offentlig ejendom, koncepter for offentlige institutioner og reguleringen af en forbundsintern økonomisk udligning. I den forbindelse udarbejder arbejdsgrupperne konkrete tværkommunale strategier f.eks. vedrørende vejledning af investorer, infrastrukturelle tiltag og en fælles budgetplanlægning[9].

Byforbundet udveksler ikke direkte erfaringer omkring byfornyelsesprocesser eller ansøgninger om byudviklingsstøtte. Men indirekte spiller koordineringen af arealplanlægningen en vigtig rolle for byfornyelsen i de 6 kommuner. Eksempelvis prioriterer den fælles arealudviklingsplan detailhandelsudviklingen i centrale frem for i perifere beliggenheder og bidrager dermed til at styrke de historiske bykerner (Baumann, Hesse, Karsten 2010).

Ny centralitet i bynetværk

Byforbundet Silberberg viser, at et tæt og institutionaliseret samarbejde på tværs af kommuner kan bidrage væsentligt til at håndtere strukturelle og demografiske ændringer i landlige regioner. I 2003 blev byforbundet anerkendt som mellemcentrum i Sachsens regionale udviklingsplan (ibid.). I forlængelse af det succesfulde forbundssamarbejde besluttede medlemsbyerne Aue, Bad Schlema, Lößnitz og Schneeberg i 2006 at slutte sig sammen til en fælles by 'Einheitsstadt Silberberg'[10].

Calau – Skolen i centrum

Calau ligger cirka 25 km vest for storbyen Cottbus i landkreds Oberspreewald-Lausitz. Selve byen havde i 2011 cirka 6.500 og hele kommunen 8.400 indbyggere. Byen havde som et vigtigt centrum for skoproduktion sin økonomiske blomstringstid i midten af 1800tallet. Skoproduktionen mistede sin betydning efter Anden Verdenskrig. Men det kunne der kompenseres for med byens beliggenhed i Lausitzegnens brunkulsrevir. I 1960´erne og 1980´erne voksede byen både i arbejdspladser og i indbyggertal. Efter genforeningen i 1990 satte en hurtig økonomisk strukturforandring, som kostede størstedelen af arbejdspladserne i energisektoren, ind. Som følge heraf er Calau udfordret af massiv



Figur 2. Luftfoto af skolecampus i Calau, 2005 (Kilde: Stadt Calau)

og vedvarende befolkningstilbagegang. Alene mellem 1990 og 2005 mistede Calau 22 % af sin befolkning, og den tilbageværende befolkning er overvejende ældre. Tabet af centerfunktionen som hovedby i landkredsen (Kreisstadt) i 1993 har tillige tvunget byen til at gentænke sin rolle i forhold til sit opland (Baumann, Hesse, Karsten 2010).

Integreret byudviklingskoncept

I 2002 udviklede Calau et integreret byudviklingskoncept i forbindelse med konkurrencen Stadtumbau Ost (Dokumentation zum Bundeswettbewerb 'Stadtumbau Ost' - für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen. 2003). Byen satsede på tre kernetiltag: opgradering af den historiske bymidte, tilpasning af boligstrukturen og udviklingen af en central skolecampus i udkanten af byens historiske centrum[11].

Skolen i centrum

Udgangspunktet for udviklingen af en koncentreret skolecampus var et stærkt faldende elevtal, som allerede i 1998 havde ført til lukningen af den ene af to grundskoler i Calau. Samtidig besluttede byrådet at udvikle den tilbageblevne grundskole (1.-6. klasse) sammen med den nært beliggende videreførende skole (7.-10. klasse) til et samlet uddannelseskompleks.

På basis af en arkitektkonkurrence er skoleområdet trinvis blevet udviklet siden 2003. En tom etageboligbygning er blevet nedrevet og har givet plads til en ny idrætshal. Den tilbageblevne skoles facade blev renoveret, nogle bygningsdele nedrevet og nybygget, indvendige gårde og skolegårde ny indrettet og stueetagen omdannet til skolefritidsordning. Parallelt blev trafiksituationen ordnet. Gadeføringen blev delvist ændret og et nyt, større stoppested for skolebussen blev anlagt. Samtlige tiltag blev finansieret med midler fra støtteprogrammet Stadtumbau Ost, inklusive nedrivningen af den nedlagte skole.

Ny centralitet som uddannelsesby

Udviklingen af en central skolecampus i en mindre by som Calau har vist sig at være et bæredygtigt initiativ, som har bidraget til en positiv udvikling på flere måder: På trods af faldende elevtal og lukning af en grundskole har det været muligt at forbedre uddannelseskvaliteten. Hertil kommer en række effektivitetsgevinster, f.eks. ved fælles brug af idrætsanlæg, skolegårde, kantine og busstoppested. Som helhed profiterer skolelandskabet af en højere fleksibilitet, fordi lokaler kortfristet kan tilpasses til behov for SFO, fritidshjem, grundskole og videreførende skole. Endelig bidrager den nye, koncentrerede skolecampus til at fastholde og styrke Calaus og især bymidtens centerfunktion for oplandet (Baumann, Hesse, Karsten 2010).

Wanzleben – Byen som familie

Wanzleben er en mindre by på 5.200 indbyggere i den agrarisk prægede Börde nær

Magdeburg i Sachsen-Anhalt. Siden 2010 er Wanzleben hovedby i den nydannede kommune Wanzleben-Börde med i alt 13.000 indbyggere. Byen har historisk levet af landbrug og siden midten af 1800tallet været et centrum for planteforskning og -avl. Under DDR-tiden blev landbrugsproduktionen omlagt til statsejede kooperativer og stærkt industrialiseret. Efter genforeningen blev nogle landbrugsvirksomheder genprivatiseret, mens andre har fortsat som mindre kooperative virksomheder. Selvom landbrugsproduktionen fortsat var og er konkurrencedygtig, mistede mange beskæftigede i landbruget deres arbejde. I 1994 tabte byen desuden sin centerfunktion som hovedby i landkredsen Börde. I 2003 var knapt 24 % af befolkningen arbejdsløse. Parallelt mistede Wanzleben en stor del af sin befolkning; mellem 1989 og 2005 faldt indbyggertallet fra 6.269 til 5.367 (14 %). Byen skulle således håndtere en skrumpningsproces og samtidig redefinere sin rolle i forhold til oplandet[12].

Integreret byudviklingskoncept

I 2001 udviklede Wanzleben et integreret byudviklingskoncept for at kunne modtage støtte fra byudviklingsprogrammet Stadtumbau Ost. Udover fysisk-strukturelle tiltag for at styrke bymidten og stabilisere boligmarkedet ønskede byen at profilere sig i regionen med en innovativ familiepolitik. Derfor søgte Wanzleben i 2003 om optagelse i delstaten Sachsen-Anhalts initiativ 'Internationale Bauausstellung Stadtumbau 2010'.



Figur 3: Pro-Aktiv planen kortlægger sociale aktører, aktiviteter og mulige kooperationer i Wanzleben. Her for modulet 'Schraubergruppe'. (Heller 2010: 25)

Koordineret byomdannelse i 19 byer

Fra 2002 til 2010 har IBA Stadtumbau 2010 koordineret byomdannelsesinitiativer i 19 ud af 43 mindre og mellemstore byer i delstaten Sachsen-Anhalt. I dialog med de øvrige IBA-byer har hver by forfulgt sit individuelle tema og skærpet sin egen profil. Ideen var at styrke og udnytte byens unikke økonomiske, sociale og kulturelle potentialer og samtidig skabe retningslinjer for byens fremtidige arkitektonisk-rumlige udvikling[13].

Byen som familie

Wanzleben ville udvikle nye bymæssige kvali-

teter med udgangspunkt i sin sociale kapital. Som hjemsted for planteforskning og avl er andelen af højt uddannede og aktive borgere traditionelt høj i byen. De uformelle strukturer for gensidig hjælp og kommunikation var gode, og deres erosion på grund af affolkning var ikke skredet for meget frem endnu. Med 47 foreninger, lige fra kulturelle foreninger over 'Volkssolidarität' (folkesolidaritet) og handicapforbundet til støtteforeningen for det frivillige brandvæsen, rådede byen desuden over et rigt foreningsliv.

Under mottoet 'Familie Stadt' (familie by) har Wanzleben derfor satset på at styrke eksisterende sociale og naboskabelige netværker og strukturer, som overtager familiens opgaver i byen (Heller 2010). Familiepolitik betyder her altså ikke blot at forbedre tilbuddene for den 'klassiske familie' . I Wanzleben har man forsøgt, at overføre konceptet familie på et moderne bysamfund, hvor opgaver som forsørgelse, opdragelse og omsorg i stigende grad bliver overtaget af valgfamilier, venner, eller af civilsamfundet, i form af foreninger eller engagerede borgere.

På et fysisk plan har byen arbejdet med udvikling af nye boliger for forskellige familietyper. Inddragelse af især børn og unge blev skrevet med stort, f.eks. skabes der et grønt bånd med legeaktiviteter langs floden Sarre med direkte deltagelse af børn og unge[14]. Men den største del af indsatsen har haft immateriel karakter. Byen har systematisk kortlagt eksisterende aktører og sociale aktiviteter og initieret netværker og samarbejde på tværs (se figur 3). En milepæl i dette arbejde var grundlæggelsen af det 'Lokale Bündnis für Familien Wanzleben' (lokalt forbund for familier i Wanzleben) i april 2009. Denne sammenslutning af lokale foreninger og engagerede borgere støtter og forbinder eksisterende sociale, kulturelle og medicinske tilbud. Ideen er at initiere og koordinere projekter på tværs af byens foreninger og udføre fælles lobbyarbejde for familier i Wanzleben, også efter støttemidlernes ophør i 2010.

Referencer

Baumann K, Hesse K, Karsten M, eds. Starke Klein- und Mittelstädte: Städtebauförderung in ländlichen Räumen, Kongress, 22. Juni 2010, Berlin. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; 2010.

Dokumentation zum Bundeswettbewerb ‚Stadtumbau Ost' - für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen. Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; 2003.

Adam B. Integrierte Stadtentwicklung - politische Forderung und Praxis. Informationen zur Raumentwicklung. 2010(4):I-III.

Geppert K, Gornig M. Mehr Jobs, mehr Menschen: Die Anziehungskraft der grossen Städte wächst. Wochenbericht des DIW Berlin. 2010(19):2-10.

Heller C. Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010: Wanzleben. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt; 2010.

Herfert G, Osterhage F. Schrumpfung auch im Westen angekommen. Nationalatlas aktuell: Online Zeitschrift des Leibniz-Instituts für Länderkunde e.V., Leipzig. 2011;5(1):09-07-2012. Available from: http://aktuell.nationalatlas.de/Bevoelkerungsentwicklung.1_01-2011.0.html.

Noter

1 I en tysk kontekst defineres mindre byer (Kleinstadt) som byer med 5.000 - 20.000 indbyggere. (http://de.wikipedia.org/wiki/Kleinstadt (2013-01-23)

2 I en tysk kontekst betegner byomdannelse faktisk udelukkende byudviklingstiltag i skrumpende byer og regioner. Byomdannelse søger at håndtere de funktionstab, som resulterer i demografiske og økonomiske strukturændringer, og at styrke byer og regioners bæredygtige udvikling (http://www.stadtumbau-im-konsens.de/stadtumbau2.cfm (2012-12-18).

3 Begrebet 'öffentliche Daseinsvorsorge' betegner statslige aktiviteter, som tjener befolkningens forsyning med væsentlige goder og tjenesteydelser. Klassiske områder herfor er opgaver som affaldsforvaltning, forsyning med vand, gas og strøm, såvel som offentlig transport (http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte-12012/was-ist-eigentlich-oeffentliche-daseinsvorsorge.html (2012-12-11)

4 http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/initiative-laendliche-infrastruktur.html

5 http://www.stadtumbau-ost.info/index.php?request=/service/glossar/detail.php?wort1=Integriertes%20st%E4dtebauliches%20Entwicklungskonzept

6 http://de.wikipedia.org/wiki/St%C3%A4dtebund_Silberberg (2013-01-08)

7 Byen Aue mistede f.eks. 8.439 indbyggere (14,9%) mellem 1990 og 2011 http://de.wikipedia.org/wiki/Aue_(Sachsen)#Aue_im_vereinigten_Deutschland (2013-01-08).

8 http://de.wikipedia.org/wiki/Mittelzentrum (2013-01-08)

9 http://www.stadtumbau-ost.info/index.php?request=/praxis/detail.php?id=51 (2013-01-08)

10 http://www.stadt-silberberg.de/silberberges/content/2/20080313175103.asp (2013-01-08)

[11] http://www.calau.de/texte/seite.php?id=9728 (2012-12-21)

[12] http://www.iba-stadtumbau.de/index.php?dokumente-wanzleben (2012-12-21)

[13] http://www.iba-stadtumbau.de/index.php?iba2010-de (2012-12-21)

[14] http://www.iba-stadtumbau.de/index.php?wanzleben-projekt (2012-12-21)

III

SAMMENFATNING OG PERSPEKTIVER

RESUME

Niels Boje Groth og Christian Fertner

I dette resume behandles temaer, der behandles i den generelle situationsbeskrivelse (del I) og i eksempelanalysen (del II). Kapiteloverskrifter er angivet med kursiv under de tematiske overskrifter i resumeet, så man kan finde tilbage til de enkelte kapitler.

De nye byer i Danmark

Stationsbyernes udvikling (del I)
Seks fortællinger om stationsbyen (del II)

Stationsby er en hyppigt anvendt betegnelse for de mange nye bymæssige bebyggelser, der opstod i Danmark i perioden 1850-1940, især 1880-1920. Der blev grundlagt over 400 byer i denne periode. Byerne opstod på grund af en kraftig naturlig befolkningsvækst, modernisering og omlægning af landbruget til et eksporterhverv og spredning af sekundære erhverv pga. den nye næringsfrihed og industrialisering. Disse ændringer blev understøttet af de nye kommunikations- og transportteknologier, især jernbanen, som op til 1930erne betjente over 80 % af alle stationsbyer – i dag er det 40 %. Men også nye overordnede vejforbindelser var en vigtig faktor. Derfor opstod der også byer uden stationer ved gode vejforbindelser. Da jernbanen således ikke var den egentlige årsag til byerne opståen, men en vigtig fødselshjælper, ser man også begreber anvendt som "rurale byer" eller "de nye byer". Men for enkelthedens skyld anvendes alene begrebet 'stationsby' om de nye byer i denne rapport. Som beskrevet i Introduktion fokuserer vi på de lidt større stationsbyer, altså de 250 stationsbyer, som havde mellem 1.000 og 5.000 indbyggere i 2011.

Efter krigen tog decentraliseringen fart igen, og mange stationsbyer oplevede stærk vækst. Nye tider var på vej. En række stationsbyer blev udpeget som kommunehovedsæder i de nye storkommuner efter kommunalreformen i 1970, og mange stationsbyer mistede deres station. En bølge af stationslukninger fandt sted mellem 1966 og 1972, da nedlæggelsen af 1.200 km jernbane reducerede banenettet til under det halve af dets størrelse i 1929, da det var på sit højeste.

Seks fortællinger

Udviklingen eksemplificeres i *Seks fortællinger om stationsbyen,* som giver en indsigt i det liv, der skabte byerne 'indefra'. Tre perioder sætter deres forskellige præg på byerne. I den første periode fra 1880 –1920 grundlægges byerne både som servicebyer for landbrugsoplandet og som industribyer med en række betydende virksomheder. Nogle af disse tidlige virksomheder ligger stadig i byerne. Andre er lukket eller flyttet og har så ofte givet plads til nye byggerier på centrale placeringer i byerne, i forbindelse med byens udvikling som velfærdsby i perioden 1950-1975. I denne periode sker der en udbygning med skoler, børnehave, plejehjem, rådhuse, forsyningsvirksomheder og idrætsanlæg. Industriproduktionen kunne, som f.eks. i Holeby, være af et sådant omfang, at den var udslagsgivende for, at byens fik en station. I andre byer, som Hurup og Langå, kom stationen først og trak derefter industrivirksomheder til byen. Men jernbanestationerne virkede ikke blot som magneter for nye aktiviteter. De seks historier viser også, at latente potentialer kunne udfoldes, når stationen blev anlagt. Det skete f.eks., da Hurup realiserede potentialet som centerby i Sydthy og overtog denne rolle fra Vestervig, og da Kolind med den nye station kunne videreudvikle de markedspotentialer, som var etablerede i de nærliggende Mårupvad markeder. Siden omkring 1980 er udviklingen i stationsbyerne præget af en tilpasning til tab af deres centrale rolle som oplandscentre og integration i en ny regional virkelighed, integration i nye storkommuner og udviklingen i detailhandelen. Flere af byerne har et bosætningpotentiale, særligt når de kan kombinere nærhed til landskabelige kvaliteter og integration i nye pendlingsoplande.

Den nye geografi

Den nye geografi (del I)

Én af tankerne med kommunalreformen i 1970 - og den efterfølgende planlovreform - var at stimulere dannelsen af et netværk af ensartede kommunecentre over hele landet. Denne tanke blev fra 1990erne og frem udfordret af en ny geografi, som karakteriseredes ved væksten i to dominerende byregioner i landet, hovedstadsregionen og det østjyske bybånd. Forskellene mellem udkantregioner og vækstregioner blev øget og storbyerne voksede ud over deres gamle velkendte grænser. Stigende huspriser i storbyregionernes centrale dele bidrog hertil. Danmarkskortet har således forandret sig, ikke blot administrativt gennem strukturreformen, men også funktionelt gennem pendling og økonomisk gennem udviklingen af vidensamfundet med en geografisk koncentration af videnserhverv og højtuddannede i vækstregionerne.

Færre men større pendlingsregioner

Den daglige pendling mellem bolig og arbejdssted er gennem de sidste årtier blevet stadigt længere. Som følge heraf blev landet opdelt i færre og større pendlingsregioner. I 1992 var der 46 pendlingsregioner, i 2004 kun 27. Byer, som tidligere havde været centre i deres egne pendlingsregioner eller arbejdskraftoplande, kom til at ligge i pendlingsregioner til større byer i et mere komplekst bymønster end det regelbundne mønster af lokal-, kommune, egns- og landsdelscentre.

Som konsekvens af denne stadige udvidelse af arbejdsmarkederne lagde Miljøministeriet med Landsplanredegørelsen i 2006 den hidtidige planlægning for et bymønster med centerbyer i adskilte oplande på hylden og introducerede i stedet tre typer af regioner: De to vækstregioner, omkring hovestaden og det østjyske bybånd, yderområder og mellemliggende områder med store og mellemstore byer.

Stationsbyernes udviklingsperspektiver er afhængige af deres placering i denne nationale geografi: om de ligger i fraflytnings- eller tilflytningsregioner, og om de ligger i yderområder, mellem- eller vækstregioner. De fleste stationsbyer havde dog fortsat en befolkningstilvækst, mens mindre byer og landområder i yderområderne har oplevet negativ vækst eller nul-vækst. I 2010 og 2011 gik befolkningstallet for første gang tilbage i mange stationsbyer i yderområderne. Efter den sidste kommunalreform i 2007 tabte 100 af 102 stationsbyer deres position som kommunecentre. Det betyder, at stationsbyerne udfordres både af deres geografiske placering mellem centrum og periferi og af deres nye position i de nye kommuner.

Demografi

Befolkningsstruktur og flyttemønstre (del I)
Byernes demografi (del II)

Flere demografiske træk indikerer, at stationsbyerne ikke er under afvikling. 76% af byer på 1 – 5.000 indbyggere har i tiåret fra 2002 til 2012 oplevet vækst i befolkningen. Kun 47 % af de mindre byer - under 1.000 indbyggere - oplevede vækst i samme periode. Men der er forskelle mellem byerne i vækstområderne og yderområderne. Det berører særligt byerne i yderområderne, hvor væksten siden 2010 enten er ophørt eller har vendt sig til en negativ udvikling. Folk flytter igen ind imod storbyområder.

Den vigtigste kilde til vækst i stationsbyerne er tilflytning snarere end fødselsoverskud. I yderområderne er denne tilflytning især præget af ældre fra det omkringliggende opland. I vækstområderne flytter yngre familier – ofte børnefamilier – til stationsbyerne. Stationsbyernes udvikling og rolle defineres derfor i et tæt samspil med omgivelserne. Forenklet sagt, udvikler de sig som storbyforstæder i vækstområderne og som alderdomshjem i yderområderne.

At stationsbyerne har kunnet opretholde en vækst skyldes, at de trods deres beskedne størrelse er integreret i den betydelige vandring fra land til by, som fortsat finder sted. I perioden 2006-2010 voksede bybefolkningen i Danmark med næsten 200.000 indbyggere, selvom indbyggertallet i landet kun steg med 100.000 personer. Mindst yderligere 100.000 personer har byerne altså fået ved tilflytning fra landdistrikterne. Blandt de 250 stationsbyer mellem 1.000 og 5.000 indbyggere, som indgår i denne undersøgelse, oplevede kun 1/5 del en større fraflytning end tilflytning i samme periode. Stationsbyerne er således i høj grad værter for vandringen fra land til by. Meget af denne vandring sker fra byernes eget opland. Det gælder særligt stationsbyerne i yderområderne.

Stationsbyer bliver ældre

Men byerne vokser ikke blot. Da mange flytninger også finder sted mellem byer og består af forskellige aldersgrupper, har flytningerne også en betydelig indflydelse på byernes befolkningssammensætning. De unge uddannelsessøgende flytter fra de små til de store byer. De erhvervsaktive flytter til byer overalt, men især til stationsbyer i vækstområder og til de nyere forstæder. Som tidligere nævnt, præger de ældre på 65 år og derover i særlig grad tilflytningen til stationsbyer i yderområderne. Hvis det nuværende flyttebillede fortsætter, vil hver tredje indbygger i flere end 50 stationsbyer være 65 år og derover i 2030. I dag er det kun tilfældet i tre stationsbyer.

Demografisk udvikling i fire bytyper

Fem ud af de seks byer, som vi har set nærmere på i dette studie har i dag et større befolkningstal end i 1970. Én af byerne er efter en vækstperiode tilbage på 1970-niveauet. Eksempelbyernes forskellige beliggenhed i eget opland og i vækst- eller udkantområder viser sig som demografiske særtræk, der karakteriserer fire typer af byer: udkantbyen, oplandsbyen, pendlingsforstaden og den regionale by. Byer, der som Holeby ligger i et udkantområde præges af fraflytning og fødselsunderskud. Hurup ligger også i et udkantområde, men er en større by med et stærkere erhvervs- og institutionsliv. Byen er demografisk knyttet til oplandet gennem en særdeles høj tilflytning af ældre 64+ årige fra det lokale opland. Ørbæk har med en helt anden geografisk beliggenhed samme rolle som bosætningsby for især ældre, men dog fra et lidt større opland end Hurups. Dette flyttemønster har givet begge byer en særdeles høj forsørgerkvotient for 64+ årige.

En række stationsbyer ligger så nært ved en storby, at de reelt har fået status som forstæder. Demografisk viser det sig ved en høj nettotilflytning især af yngre erhvervsaktive børnefamilier, et stort fødselsoverskud og en lav forsørgelseskvotient for de 64+ årige – alt som i Skævinge. Også Langå og Kolind har med nettotilflytning af erhvervsaktive børnefamilier træk som pendlingsforstæder, men nogle demografiske træk tyder på en større vekselvirkning mellem by og region. I disse byer bliver de unge uddannelsessøgende ikke boende som i pendlerforstaden. De flytter formentlig til en uddannelsesby. Indflytningen i den regionale by kan ske fra et betydeligt større regionalt opland, som f.eks. i Langå.

Social organisering

Den sociale organisering (del II)

Man kan tælle, hvor mange faciliteter en by har, men ikke om – og hvordan - de bliver brugt. Med den øgede betydning, som stationsbyerne har fået som boligbyer, er det vigtigt at vide, om de har noget særligt at byde på - ud over at være den nærmeste by i oplandet med ældreegnede boliger eller forstaden i storbyregionen med de billigste boliger og den bedste tilgængelighed for arbejdende børnefamilier.

Samtaler med borgere og foreningsrepræsentanter i de seks eksempelbyer overbeviser om, at stationsbyerne har et omfangsrigt foreningsliv, som er af betydning for livet i byen. Foreningslivet står for tilbud om fritidsaktiviteter, for udvikling af nye aktiviteter og for en kollektiv stillingtagen til aktuelle udviklingsspørgsmål, ofte i dialog med kommunen. Foreningslivet har et sådant omfang, mangfoldighed og forankring i stationsbyen, at det må anses som et særkende for disse byer.

Foreningslivet omfatter idrætsforeninger, handelstandsforening, borgerforeninger, pensionistforeninger, emnefællesskaber som kennelforeninger, håndarbejdsklubber, kunst- og kulturforeninger, lokalhistoriske arkiver, lokale museer, ad hoc organisationer og arbejdsgrupper, som opererer i stationsbyernes haller, idrætsanlæg, forsamlingshuse, klubhuse, biblioteker – og dagligstuer. Dette foreningsliv er karakteriseret ved frivillighed, hvortil kommer de råd, bestyrelser og nævn, som er knyttet til offentlig eller halvoffentlig virksomhed: menighedsråd, skolebestyrelser, forældreråd og bestyrelser af f.eks. private vandværker.

Det er især de foreninger og sociale organiseringer, der er åbne for alle byens borgere, som er i fokus:

Idræt

Alle byerne har en bred vifte af idrætsudbud, og alle idrætsforeninger er baseret på frivillig arbejdskraft som trænere, kasserere og ledere. Medlemstallet i den organiserede idræt er faldende. De unge, men også voksne, tiltrækkes af uorganiserede idrætstilbud som fitness og af det uformelle liv omkring hallerne. Flere haller har derfor suppleret f.eks. med computercafe, golfsimulator. Er de unge tøvende overfor organiseret foreningsliv, bruger de til gengæld det offentlige rum meget: gågaden (i Hurup), bænkene på stationen, i parken og omkring hallerne.

Borger- og handelstandsforeninger

Borger- og handelsstandsforeninger står for tilbagevendende aktiviteter i byen som f.eks. Skt. Hans bål, tøndeslagning og juleudsmykning. Hertil kan komme arrangementer knyttet til handelslivet. Den eneste stationsby med en egentlig gågade, Hurup, har en aktiv handelstandsforening, som i gågaden arrangerer 'shopping by night' og julearrangementer om vinteren, torvedage og koncerter om sommeren og Halloween i efteråret. Arrangementerne tiltrækker deltagere fra et stort opland og turister; og de unge er glade, specielt fordi gågaden og arrangementerne '*giver følelsen af at være i en rigtig by*'.

'Events'

Flere af casebyerne afholder særlige arrangementer, som tiltrækker besøgende fra oplandet: slotskoncerter i Ørbæk, torvedage i Hurup, rodeo i Holeby, loppemarkeder i Skævinge, Djurslands ældste marked: Hjorddrengenes marked i Kolind – samt 'Ørbæk Marked' i Ørbæk og 'Farm Festival' i Hurup. De to sidste arrangementer har nået et sådant omfang – henholdsvis 100.000 og 50.000 besøgende, at de bidrager økonomiske til finansiering af andre arrangementer i de to byer.

Til forsvar for byen

Efter kommunesammenlægningen i 2007 har borgerforeningerne fået en ny stor og vigtig opgave i at varetage stationsbyernes udviklingsinteresser overfor de nye storkommuner. Det har både borgerforeninger, men også de nye kommuner fået øje for.

I Ørbæk har den stærke borgerforening, som også står bag Ørbæk Marked, været en aktiv spiller i realiseringen af Ørbæk Midtpunkt, som Nyborg kommune har finansieret med 20 mio. kr. Foreningen deltager aktivt i Nyborg Kommunes kommuneplanarbejde. Kolind og Skævinge har hver især dannet et råd som talerør overfor kommunen. I begge tilfælde er det sket på opfordring fra de to byers hjemkommuner, Syddjurs og Hillerød kommuner. I Langå blev foreningen 'Langå

Vision' dannet i 2010 også med det mål om at styrke byens position i den nye storkommune. Foreningen er dannet på initiativ af lokale kræfter for at modvirke, at Langå bliver "*kørt ud på et sidespor, efter at byen er blevet en del af Randers Kommune"* og for at undgå, at byen "*bliver en anonym "sove-forstad", hvor fx. handel, foreningsliv m.v. bliver begrænset til et minimum"*. I Hurup findes der ikke nogen forening, der målrettet tager sig af de forskellige udfordringer som f.eks. lukningen af Teknisk Forvaltning i Hurup, placering af et nyt lægehus og organiseringen af Farm Festival. I hver enkeltsag har foreninger, enkeltpersoner og erhvervslivsrepræsentanter samlet sig *ad hoc* i forskellige konstellationer for at arbejde for sagen.

Foreningslivet og det uorganiserede sociale liv i case byerne er mangfoldigt i de fleste byer, og ser ud til både at tilføre kvaliteter for den boende, at virke samlende og identitetsskabende for byen og repræsentere et – til tider magtfuldt og entreprenørielt – forsvar for byens anliggender.

Vi tolker denne organisationstæthed i stationsbyerne som del af en dansk foreningskultur, som i stationsbyerne bygger på principper om bosætningskriteriet og ikke blot på særinteresser. Man står sammen - ikke blot med andre, som man deler interesser med, men også med andre, fordi man bor i samme by.

Det sociale og byens plan

Til de byplanmæssige spørgsmål, som udviklingen i stationsbyerne rejser, på grund af detailhandlens udvikling, føjer sig spørgsmål om udformning af nye bymæssigheder omkring de nye moderne "forsamlingshuse", som nu snarere kaldes kulturhuse, og som man finder i mange forskellige varianter, der genfortolker forsamlingshusets funktioner og skaber nye hybrider: udstillingslokaler for lokale kunstnere, festlokaler, mødelokaler, lokalhistorisk arkiv og mødesteder på tværs af generationer. Disse huse er så betydningsfulde for stationsbyerne, at de - som f.eks. i Ørbæk - navngives som "midtpunkt", til trods for at være afkoblet fra det gamle centrum i byen. Funktionelt, socialt og kulturelt er de midtpunkter, men byplanmæssigt er det ikke afklaret, hvordan dette nye midtpunkt skal afklares i byens plan og udformning. Selv i Hurup, hvor det sociale liv bakker op om arrangementerne i den klassiske gågade, er nye sociale centerdannelser på vej, f.eks. bag hotellet - omkring svømmebadet, Rema 1000 og skolerne.

Byernes sociale liv foregår således i både nye og i klassiske offentlige byrum, og det sker i forandringsprocesser, hvor nye sociale mødesteder og -former indbyder planlægningen til at tænke med og måske revidere veletablerede planlægningsløsninger.

Erhverv

Stationsbyernes erhverv og arbejdsmarked (del I)
Virksomheder, erhverv og arbejdsmarkeder (del II)

Gennem de sidste årtier er der sket en markant omstilling i den danske erhvervsstruktur og på arbejdsmarkedet. En beskæftigelsesvækst har især fundet sted i de vidensintensive erhverv, men også i aktiviteter som rengøring og vagtfunktioner. Hertil kommer vækst i handel, underholdning, kulturøkonomi og ikke mindst den offentlige sektor. Traditionelle erhverv, som har været med til at bære stationsbyerne frem, landbruget og industrien, har under denne omstilling oplevet en beskæftigelsesnedgang. På arbejdsmarkedet er der fra starten af 1990'erne sket en klar uddannelsesmæssig opgradering af de beskæftigede.

Geografisk koncentration

Geografisk set har væksten især fundet sted i hovedstadsområdet og i det 'østjyske bybånd', medens mange andre steder har oplevet stagnation eller tilbagegang. Denne geografiske udvikling står i kontrast til udviklingen i 1970'erne og 1980'erne, hvor der fandt en betydelig vækst af industriarbejdspladser sted uden for storbyregionerne; især i de mindste byer under 5.000 indbyggere var væksten høj, med stor betydning for stationsbyernes erhvervsmæssige udvikling, og det erhvervsliv, som i dag er dominerende i stationsbyerne. I 2007 lå industribeskæftigelsen med 25 procent i stationsbyerne næsten dobbelt så højt som industribeskæftigelsen på 14 procent i landet som helhed. Det er da heller ikke i stationsbyerne, at de nye vækstherverv præger beskæftigelsen.

Traditionelle erhverv udfordret

De traditionelle erhverv i stationsbyerne står over for betydelige udfordringer mht. krav om reduktion af produktionsomkostninger, omstilling til ny teknologi og opgradering af produkter for at kunne forblive konkurrencedygtige. Disse udfordringer skal håndteres på lokale arbejdsmarkeder, hvor andelen af beskæftigede med kun grundskole og erhvervsfaglig uddannelse har en langt højere andel end i Danmark som helhed, og hvor andelen af beskæftigede med lang videregående uddannelse ligger tilsvarende betydeligt under det nationale gennemsnit.

Virksomhederne

Virksomhederne i stationsbyerne er ofte grundlagt af personer bosat i byerne og beskæftiger folk fra byen eller dens nære opland. Det er som oftest ufaglærte og faglærte arbejdere, der er ansat i produktionen. Ledende medarbejdere er i højere grad pendlere fra nærliggende større byer. Virksomhederne er oftere end for landet som helhed præget af industriel produktion med et mindre indhold af højteknologi og er i en hård og stigende konkurrence med svage fremtidsperspektiver - en slags solnedgangserhverv i en tid med omstilling fra industri til service og højteknologi baseret på adgang til arbejdskraft med høj uddannelse.

Lokalforankring med internationale relationer

Besøg på virksomheder i de seks casebyer bidrager til et mere nuanceret billede, hvori indgår virksomheder, som håndterer den stigende internationalisering og konkurrence gennem smidiggørelse af produktionen, automatiseringer, løbende innovation og markedsorientering. Mange af virksomhederne kombinerer en stærk lokalforankring med internationale relationer, enten til underleverandører eller til internationale afsætningsmarkeder. Løbende produktforbedringer bidrager til virksomhedernes konkurrenceevne. Det er forbedringer, der ofte skabes i kontakt med underleverandører og kunder. Produktforbedringer skabes under medvirken af erfarne medarbejdere i produktionen - og ikke som udviklingsarbejde i separate udviklingsafdelinger. Medarbejderne i produktionen har i reglen ikke nogen formel høj uddannelse. De er faglærte arbejdere, håndværksuddannede og teknikere, sidemandsoplærte samt oplærte gennem mange års erfaringer med virksomhedens produktion. Det er en loyal arbejdskraft, ofte med høj anciennitet. Virksomhedsejerne påskønner det langvarige og kontinuerlige forhold til medarbejderne. Deres medleven i produktionen medfører, at produktionen kan organiseres i en meget flad struktur, fordi medarbejderne *"træffer de rigtige beslutninger, på de rigtige tidspunker"*.

De industrielt orienterede virksomheder i stationsbyerne har ikke samme behov for højt uddannet arbejdskraft som højteknologiske virksomheder i vækstcentrene. Men de har brug for ledere, teknikere og markedsfolk, som de kun sjældent kan rekruttere lokalt. I Skævinge og Langå bor der flere højtuddannede end i de øvrige fire casebyer. I disse fire byer - og gældende for mange stationsbyer – er der et underskud af højt uddannede. Det betyder, at virksomhederne må hente de højtuddannede teknikere og ledere udefra. Her nyder de godt af den større villighed til pendling, der generelt præger arbejdsmarkederne i dag. At det lykkes for virksomhederne i de fire byer med underskud af højtuddannede, Ørbæk, Hurup, Kolind og Holeby, ser man af en sammenlignende opgørelser over beskæftigede og bosiddende højtuddannede i disse byer.

Virksomhedernes robusthed

Selvom stationsbyernes virksomheder generelt ikke hører til landets vækstvirksomheder, er det værd at bemærke, at der blandt dem findes meget veldrevne og konkurrencedygtige virksomheder, der begunstiges af erfaringsbaseret viden hos medarbejdere med stabile relationer til virksomheden, fremmet af virksomhedens forankring i det lokale miljø. Denne særlige kombination af by og virksomhed, formår ikke at gøre stationsbyerne til små vækstcentre, men den forlener stationsbyerne med en vis robusthed. Det er således også en lektie fra stationsbyerne, at der her findes konkurrencedygtige virksomheder, som bygger på anden type viden, end den videnskabeligt højteknologiske, nemlig hvad man kan kalde en erfarings- og netværksbaseret 'praktisk-teknologisk' viden.

Mobilitet

Mobilitet i stationsbyer (del I)
Mulighedsrum og mobilitet i seks casebyer (del II)

I stationsbyerne er man ofte længere væk fra alting. Derfor er man mere mobil end i det øvrige land. Det kan ses på længden af den gennemsnitlige daglige transport, som i stationsbyerne er længere end den gennemsnitlige rejselængde i landet som helhed.

Langt til arbejde, kort til fritid

I stationsbyerne anvender man en større andel af de daglige rejser til at komme til og fra arbejde. Man kunne forestille sig, at de lange rejser mellem bolig og arbejdsplads ville tilskynde til distancearbejde fra hjemmet. Men det er ikke tilfældet. Andelen af distancearbejde er højere i større byer og højest i hovedstadsområdet, og er formentlig i højere grad forbundet med forskelle i erhvervsstruktur end med forskelle i bystørrelse.

Geografiske forskelle

Beboere i stationsbyer i yderområderne transporterer sig mindre (43 km) end beboere i hovedstadsområdets stationsbyer (46 km). Den lavere transportafstand i yderområderne indikerer, at stationsbyerne her ofte har et udbud af funktioner, der i nogen grad kan 'opfange' lokale aktiviteter og behov. Denne iagttagelse støttes af en observation i forsyningsstudiet af, at stationsbyer i en vis afstand fra større byer har et større udbud af service end stationsbyer nærmere ved de store byers centre.

Transport foregår med bil

I stationsbyerne bevæger man sig med bil. 87 % af den samlede transport i stationsbyerne foregår med bil. 43 % af den daglige transport består af rejser mellem bolig og arbejde på i gennemsnit 49 km. Til sammenligning er bolig-arbejdssted rejserne i Hovedstadsområdet helt nede på 26 km i gennemsnit og med en væsentlig højere andel af kollektiv transport.

Adgang til jobs og service

I *Mulighedsrum og mobilitet i seks casebyer* undersøges, hvordan adgangen til jobs og service varierer fra yderområder til de centrale områder. I adgangen til jobs viser Hurup og Holeby sig begge som udkantkommuner, idet man fra begge byer skal køre mere end 40 km for at have 40.000 jobs indenfor rækkevidde. I Skævinge har man samme antal jobs indenfor en afstand af blot 16-18 km. Bevæger man sig 35 km fra Skævinge har man mere end 200.000 jobs at vælge imellem. Det er adgangen til dette store arbejdsmarked, som gør Skævinge til en ægte storbypendlerforstad. Indenfor den gennemsnitlige pendlingsafstand på ca. 25 km har Skævinge et jobmarked til rådighed på 70.000, Langå og Ørbæk 50.000 – 40.000, Kolind < 20.000 og Hurup og Holeby < 10.000.

Hurup ligger mere isoleret end de øvrige byer, men kompenserer for denne isolation med et stort serviceudbud og mange arbejdspladser. Det kan byen på grund af sin størrelse. Ligesom Holeby er Hurup en udkantby. Men Hurup er også en stærk oplandsby – den stærkest blandt de seks byer, med 2 – 3 gange så mange jobs og 2-5 gange så mange servicearbejdspladser, som de øvrige fem byer. Den stærke position som oplandsby er formentlig blevet underbygget af, at Hurup i sig selv er en mellemstor stationsby (2.800 indbyggere) og centerby for et opland i en relativt stor kommune uden konkurrence fra andre byer. Den tidligere Sydthy kommune var på 11.136 indbyggere, Holeby på 3.800 og de øvrige fire eksempelkommuner mellem 6.200 og 8.400 indbyggere.

Mobilitetsmønstre

Det faktiske mobilitetsmønster for arbejde og service minder om hinanden, men aktivitetsmålene for arbejdsrejserne er mere fokuserede på arbejdspladskoncentrationerne i de større byer. Således spiller nogle af de mindre byer i det nære opland til casebyerne langt mindre rolle som mål for pendling end som mål for service og indkøb. De omkringliggende småbyer har ikke det fornødne arbejdsmarked til at fastholde arbejdskraften lokalt.

Service og indkøb, derimod, er mere lokalt fordelt end jobs. Man kunne ellers have tænkt sig, at der ville have været et større sammenfald i fordelingen af jobs og service, idet de længere rejser til arbejde kunne tænkes at trække indkøb ud af stationsbyerne på grund af muligheden for at kombinere arbejdsrejserne med indkøb, service og fritidsaktiviteter. Men det er et væsentligt særtræk, at de fleste foretager indkøb, servicebesøg og

fritidsaktiviteter *med udgangspunkt i bopælen*. Dette særtræk er væsentligt, fordi det spiller sammen med den decentralisering, der finder sted indenfor dagligvarehandelen.

Baneforsyningen

Stationsbyerne og baneplaner (del I)

Det danske jernbanenet mødte som bekendt konkurrence fra vejtransporten. Omkring 1950 satte denne konkurrence ind med nedlæggelser af en række banestrækninger og stationer over de følgende tre årtier. Nedlæggelserne blev fulgt af forbedringer af driften på det tilbageblevne net samt af en række gennemførte og planlagte udbygninger af den skinnebårne transport. Udbygningen af den skinnebårne transport sker ikke som en tilbagevenden til det tidligere jernbanenet. Derfor er der heller ikke aktuelle planer om at genåbne mindre banestrækninger på det statslige banenet. Udbygningen sker omkring de større byer. På det statslige banenet er iværksat indledende undersøgelser af en direkte bane mellem Aarhus og Silkeborg, om banebetjening af Billund og Aalborg lufthavne. De stationer, som er oprettet eller genåbnet siden 1979, eller som nu planlægges, ligger ved det eksisterende net og i oplandet til de større byer. Styrkelsen af den kollektive transport omkring de større byer blev i 1990erne suppleret med S-banenettets udbygning og anlægget af den Københavnske Metro – og følges nu op med planerne om anlæg af letbaner ved København, Aarhus og Odense.
Styrkelse af baneforsyningen rummer således ikke et udviklingsperspektiv for stationsbyerne generelt. Det er stationsbyerne i storbyernes oplande, der får øgede muligheder for at udvikle sig som pendlerforstæder, særligt når de ligger ved baner, som har været i stand til at forbedre driften.

Forsyning

Forsyningsstruktur (del I)
Forsyning og byfunktioner (del II)

Et træk, som stationsbyerne i vækst- og yderområder har fælles, er udviklingen som boligbyer med pendlerbosætning i vækstregionerne og med oplandsbosætning i yderområderne. Centralt for denne udvikling er byernes service.

Transport og kommunikation

Den tilknytning, som byerne har til jernbanen, var i sin tid en forudsætning for at de kunne betjene landbrug i oplandet og den fremvoksende industri i byerne. Da jernbanenettet var mest udbygget i 1920erne, var næsten 90 % af de 250 stationsbyer banebetjent, i dag er det kun omtrent halvdelen. I dag er banetransporten ikke en livsnerve for stationsbyerne, men de byer, som har baneforbindelse til de større byer nyder godt heraf, særligt for uddannelsessøgende og pendlere.

Stationsbyernes adgang til kommunikationsinfrastruktur som mobilt bredbånd er nok så væsentlig – både for familier, enkeltpersoner og virksomheder. Modsat baner og veje er det mobile bredbånd punktuelt udbygget i lokalområder og er billigere per enhed end den trafikale infrastruktur. Det er baggrunden for, at mobilt bredbånd er udbygget i alle stationsbyerne – og langt bedre end i landområderne.

Kommunecentre

Mange stationsbyerne fra 1.000 til 5.000 indbyggere fik status som kommunecentre i 1970 og blev derfor centre for en række offentlige servicefunktioner, som også smittede af på den private service. 46 % af alle stationsbyer i yderområder fik denne status, mens kun 37 % fik det i vækstområderne, hvor de ofte kom i anden række efter større byer. Men næsten alle stationsbyerne tabte denne status igen efter reformen i 2007. Det betød for stationsbyerne et tab i offentlige arbejdspladser og et tab i offentlig service. Betydningen heraf er dog vanskelig at vurdere, fordi der i årene fremover kan følge yderligere tab, som følge af fortsatte driftsrationaliseringer i de nye kommuner, f.eks. i driften af skolernes overbygninger. Men som tidligere nævnt er det vor opfattelse, at rollen og renommeet som centerby er vigtigt for f.eks. den oplandsbosætning, som finder sted i mange byer i dag.

Ny detailhandelsmønstre

På detailhandelsområdet sker der i stationsbyerne to ting: de mister udvalgsvarehandel, men de beholder en del af dagligvarehandelen dog i skikkelse af færre større discountbutikker i stedet for de traditionelle små enkeltmandsejede dagligvarebutikker i bygaden. Udviklingen på dagligvareområdet hænger

nøje sammen med den boligorientering, som finder sted i disse år. De store dagligvarekæder 'støvsuger' landet for handelsoplande ned til 3.000 indbygger med byer på ned til 1.000 indbyggere, som netop svarer til det opland, som man tidligere regnede for nødvendigt for et kommunecenter. I de større byer kommer boligtilknytningen til udtryk ved de mange nye discountbutikker, der placeres ved indfaldsveje til større samlede boligområder. Tilknytningen til bosætningen er så stærk, at detailhandelen også følger med ud i yderområderne. Her er de med til at give stationsbyerne en større selvforsyningsgrad end stationsbyerne i vækstområderne.

… men historiske træk kan overleve mange transformationer

Byer bærer ofte i sig historiske træk, der overlever de mange transformationer, som de gennemløber. Et sådant træk er den relativt store detailhandel, som findes i Hurup og Kolind. Med næringslovens ophævelse i 1857 faldt de fleste af købstædernes særrettigheder til at drive handel og håndværk. En vis beskyttelse nød købstæderne dog fortsat frem til 1920 i form af de såkaldte læbælter på 11 km omkring købstæderne, hvor retten til at drive handel var begrænset. Hurup og Kolind lå, som de eneste casebyer, udenfor læbælterne og havde derfor et videre råderum for handel end de øvrige byer. Måske det er en afspejling af dette råderum, i kombination med den fordel, som den større afstand til købstæderne i sig selv gav, at man i 1968 i Kolind finder flere butikker og servicevirksomheder per indbygger end i de øvrige fem byer, og at Kolind og Hurup samme år begge adskiller sig fra de øvrige casebyer med en overrepræsentation af udvalgsvarebutikker. Men at også spor kan slettes, vidner udviklingen i Holeby om. I flere henseender karakteriseres Holeby i dag som en udkantby. Men tilbage i første halvdel af 1900-tallet var Holeby en lille men vital industriby, og derfor også en by med betydende handel og service. Byen var lige så velforsynet med dagligvarer, som Hurup og Kolind. Men med tabet af mange industriarbejdspladser og en begyndende afvandring faldt antallet af butikker i perioden 1968-2012 fra 28 til 4 i Holeby – langt mere end i de andre casebyer.

Med den igangværende koncentration af udvalgsvarebutikker i de større byer genopstår tidligere indkøbsmønstre, idet man i stationsbyerne nu igen må tage ind til de større byer for at handle udvalgsvarer.

Detailhandel og byernes indre struktur

Ændringerne i detailhandelen stiller nye krav til byernes indre struktur. Butikskæderne udviser en manglende interesse for at drive butik i stationsbyernes bymidter, de karakteristiske bygader. Det skyldes, at discountbutikkernes krav ikke kan opfyldes her. De arbejder med bygningskoncepter, som afviger fra den traditionelle sluttede gadebebyggelse, og de orienterer sig i langt hørere grad mod den kørende end mod den gående kunde. Discountbutikkerne foretrækker butikstørrelser på omkring 1.000 m^2 med tilhørende P-pladser, som er vanskeligere at indpasse i bymidternes tætte struktur. Den trafikalt gode beliggenhed vægtes højere end nærheden til livet i bymidterne.
Det forfald, som man overalt ser i stationsbyernes bygader - med tomme eller nedgraderede butikker – skyldes ikke et generelt tab af detailhandel, men en omstrukturering. Detailhandelen investerer i byerne, men ikke i bymiljøerne. I stedet skaber de nye handelsorienterede miljøer omkring de nye discountbutikker.

Strukturudviklingen indenfor detailhandlen omlægger handelen fra gadestrøg til små centre i eller udenfor bymidterne. Spredte torve afløser handelsgader i en udvikling, som hverken planlovgivningen eller kommunernes bymidteplanlægning endnu kan håndtere virkningerne af. Strukturudvikling indenfor servicevirksomhederne rammer med selvbetjeningskoncepter både pengeinstitutternes tilstedeværelse i byerne og bemandingen af bibliotekerne. Endelig sætter kommunesammenlægningerne i 2007 nogle tydelige aftryk på stationsbyernes byfunktioner. De tømte rådhuse er i flere kommuner fyldt med nye funktioner (Skævinge: boliger, Hurup: teknisk forvaltning, Kolind: bibliotek og jobcenter indtil det nedbrændte i marts 2012, Langå: kulturhus, administration i Ørbæk) men står tomt i Holeby. Udsigten i de nye kommuner til driftsfordele ved omlægninger af skolevæsen og administration ser ud til at ramme stationsbyerne. Thisted kommune har således besluttet, at teknisk forvaltning skal rykke ud af rådhuset i Hurup og flytte til Thisted. Og Randers kommune ar-

bejder med en model for skolevæsenet, hvor alle elever i 7. – 9. klasse skal samles i Randers. Dermed vil Langå tabe én af de funktioner, som - næsten på linje med rådhuset - har været et særkende for 1970-reformens kommunecentre: overbygningsskolen.

Mellem den offentlige og den private service ligger sports-, fritids- og kulturområdet, som på grund af mange frivillige kræfter ofte har en meget lokal karakter. I Kolind drives friluftsbadet af en frivillig forening, Langås kulturhus er finansieret af den lokale sparekasse og drives af også af frivillige. Hele dette område er blevet belyst i et selvstændigt afsnit om den sociale organisering i stationsbyerne.

Mange stationsbyer spiller stadigvæk en vigtig rolle som center

Det samlede billede af casebyernes detailhandel og service viser, at de spiller en vigtig rolle som centre. Men byerne ændrer sig på grund af strukturudviklingen inden for detailhandelen og service – samt på grund af virkningerne af den seneste kommunesammenlægning. Casebyerne har fortsat en ubestridt en rolle som forsyningscentre for dagligvarer; men også som centre for serviceydelser som bank og bibliotek, fritids- og kulturtilbud, alderdoms- og plejehjem og skoler med overbygning (undtagen Holeby). At der således ikke er tale om en generel afvikling af handelslivet i stationsbyerne er helt afgørende for deres fortsatte muligheder for at fungere som bosætningsbyer. De tilbageværende funktioner - dagligvarehandlen og skolerne - er vigtige for, at de forhenværende kommunecentre fortsat kan spille en rolle som centre for det opland, som har vænnet sig til at bruge disse byer, ikke blot for at handle, men også som bosted, når man f.eks. på grund af alder ønsker at flytte til byen fra en stor bolig på landet.

Landskabet

Stationsbyen og landskabet (del II)

Stationsbyernes relation til landskabet har ændret sig i takt med, at stationsbyerne har fået en øget betydning som bosætningsbyer. Da byerne blev anlagt, var det landskabsfladerne, der trak. Her blev banerne ført frem med stor opmærksomhed rettet mod landskabets topografi. I de tilfælde, hvor stationsbyen blev dannet ved en tidligere kirkelandsby, kunne det medføre en adskillelse mellem 'landsbyen' og 'stationsbyen', indtil de to måske ad åre voksede sammen. Selvom landsby og stationsby i Langå, Kolind og Ørbæk i dag udgør sammenhængende bysamfund, lever man stadig med en klar bevidsthed om landsbyen, som et særligt område i byen. I Holeby er de to ikke vokset sammen. Derfor hedder landsbyen nu 'Gl. Holeby'. I modsætning til de øvrige casebyer, er Skævinge vokset som én by omkring kirkelandsbyen og med stationen i umiddelbar tilknytning hertil.

Nye relationer til landskabet

Med byernes vækst gror de ud i landskabet, med en funktionel kerne i byens midte, som er under forandring, men som fortsat er identitetsgivende. Efterhånden som stationsbyerne integreres i større regionale oplande, og de mister deres oprindelige erhvervsgrundlag og oplever en konkurrence med andre byer om vækst, skabes forestillingen om, at udvikle byerne som bosætningsbyer. Det sker i en tid, hvor også opmærksomheden rettet mod naturen øges. Beskyttelse af naturværdier, genopretning af naturområder og udnyttelse af herlighedsværdier udgør facetterne i et ændret natursyn, bort fra rene produktionsrettede holdninger til naturen.

Én af virkningerne er, at stationsbyerne vender sig 'udad' – mod landskabet. Nye boligområder anlægges, hvor der er udsigt over landskaber - fra de grandiose landskabsudsigter til de intime udsigter til skovbryn eller ådal. Det er en bevægelse, som vi finder i næsten alle casebyer. Som eksempler kan nævnes Digerparken i Langå Nord, Mejerivænget i Ørbæk mod åen og planerne om at bygge i Ådalen, Svanevej i det kupperede Hurup øst og udstykningen i Heltborg og Kolind på terrænfaldet mod Maarup Ådal.

Projekter om naturbenyttelsen

I enkelte tilfælde forekommer det, at overordnede bevarings- og beskyttelseshensyn går hånd i hanke med det individuelle benyttelseshensyn. Det sker f.eks. i Skævinge, hvor en stort anlagt skovrejsning i samarbejde mellem Skov- og Naturstyrelsen og Københavns Energi med det formål at sikre et stort grundvandsmagasin under de tidligere Skævinge og Slangerup kommuner, også udnyttes ved planlægning af bebyggelsen Bomparken, placeret ved den bynære del

af skovrejsningen med individuelle eksklusive udsigtsforhold mod skovbrynet. I Kolind, arbejder en stor borgergruppe på at genskabe det afvandede Kolindsund. Lykkes dette projekt, vil en naturlig udvikling af Kolind by kunne placeres i ærbødig afstand fra søen, men med en enestående udsigt over den.

Uudnyttede potentialer

Medens bevidstheden om naturens betydning som herlighedsværdi for grundejerne i nyudstykninger således er meget udtalt, så viser en analyse af de øvrige naturkvaliteter i casebyerne, at der ligger betydelige uudnyttede værdier i det daglige besøgslandskab (indenfor 2 km) og udflugtslandskaberne (indenfor 20 km). Hertil kommer i enkelte tilfælde landskabsattraktioner af helt særlig klasse, som f.eks. Langås direkte adgang til Gudenåen med dens pramdrager sti, kano farvand og laksevand.

I Holeby har man skabt et attraktivt stisystem med store natur – og egnshistoriske kvaliteter ved anlæggelse af stisystemer på nedlagte baneterræner og de lokale roebaner. I Skævinge, på den smukke ås ved Strø Bjerge, er med sans for de landskabelige oplevelsesværdier anlagt en sti op til og på åsen. Men stien vedligeholdes ikke og ser ud til at forfalde. Som omtalt i planlægningsafsnittet har den tidligere kommunalbestyrelse i Midtdjurs kommune som en slags testamente til den nye Syddjurs kommune afleveret et gennemarbejdet forslag til udnyttelse af naturkvaliteter for at styrke Kolind som bosætningskommune. Her gives udtryk for værdien ikke blot af de umiddelbare landskabelige udsigtskvaliteter fra boligen, men også for værdien af udflugtslandskaberne. Det er således opfattelsen, at der særligt for stationsbyerne, på grund af deres tilknytning til og placering i landskabet ligger en række uudnyttede kvaliteter, som kan udforskes og måske inddrages som bidrag til den aktive bosætningspolitik, som der lægges op til i mange af byerne.

Planlægning og politik

Stationsbyerne i bymønsterpolitikken (del I)
Planlægning: fra vækst til forandring (del II)

Ved kommunalreformen i 1970 fik en del af de mellemstore stationsbyer på 1.000 - 5.000 indbyggere en ny rolle som kommunecentre, og blev indplaceret i det nye landsdækkende hierarki af bycentre, som blev et centralt redskab i det nye plansystem. Af 250 mellemstore stationsbyer blev 103 kommunecentre. Resten lå som forstæder eller som selvstændige byer i større kommuner. Rollen som kommunecentre fik en afgørende betydning for disse byers udvikling, ikke mindst fordi dannelsen af de nye kommunecentre faldt sammen med et skifte i befolknings- og erhvervsudviklingen. Det traditionelle vækstbillede med København som førende center skiftede i perioden 1970 – 1990. Det kunne mærkes i de nye kommunecentre, som oplevede en næsten dobbelt så stor vækst, som andre byer. Denne vækst gav byerne en styrke og et funktionsindhold, som satte dem i en helt anden klasse end de mindre landsbyer.

Efter reformen i 2007 tabte 99 af de 103 byer deres position som kommunecentre. Man kunne derfor frygte, at disse byer ville opleve en række af de udviklingsproblemer, som præger øvrige mindre danske byer. Imidlertid ser det ud til, at byerne i deres tid som kommunecentre opnåede styrker, som de har gavn af i dag.

Bymønsterpolitikken

Udviklingen i kommunecentrene blev bakket op af den bymønsterpolitik, som staten udmeldte i forbindelse med den nye region- og kommuneplanlægning efter 1975. Normen var, kommunecentrene skulle bygges op om et udvalg af centerfunktioner med et befolkningsunderlag på 3.000 – 4.000 indbyggere, hvoraf 1.000 skulle bo i selve centerbyen.

Bymønsterpolitikkens centrale rolle i planlægningen svandt dog bort i begyndelsen af 1990´erne under indtryk af globalisering og på grund af det opbrud i relationerne mellem by og opland, som stadigt voksende bolig- og arbejdsmarkeder skabte under den fremvoksende bykonkurrence og øgede pendling. Globaliseringen fik regeringen til i 1992 at anbefale kommunerne strategisk at planlægge efter deres særlige styrkepositioner i den nationale og globale konkurrence. Planlægning vendte sig fra serviceforsyning til erhvervsfremme. Og det nye pendlingsmønster fik regeringen til at udskifte bymønstret som grundlag for planlægning med en opdeling af landet i tre regions typer (se afsnittet om den nye geografi).

En udviklingstendens synes dog, ganske uplanlagt, at stabilisere de mindre kommunecentre, nemlig dagligvareforsyningen, som i dag søger ud i byer og oplande, som fuldstændigt svarer til dem, bymønsterpolitikken i 1970´erne arbejdede med. Denne decentralisering af dagligvareforsyningen er helt afgørende for de tidligere kommunecentre. De har mistet rådhuset, og mange kommunecenterfunktioner er bortrationaliseret af selvbetjening i banker og biblioteker, væk er også udvalgsvarehandlen. Men tilbage er dagligvareforsyningen, som bider sig fast, men i en ny struktur.

Kommuneplanlægning

De planer, som kommunerne udarbejdede i begyndelsen af 1970erne, var ambitiøse. De afspejler ikke blot den vækst, som var i samfundet inden oliekrisen. Planerne afspejler også den tiltro, som kommunerne havde til udviklingen af deres nye bycentre i de sammenlagte kommuner. Selvom dispositionsplanerne blev kraftigt reviderede af de første kommuneplaner i midten af 1980rne, havde de sat sig mærkbare spor. Grundlæggende træk blev enten bibeholdt i afsvækket form, eller taget op igen i de kommuneplaner, som er udarbejdet i de senere år efter årtusindeskiftet. De mest ambitiøse elementer udgik, som f.eks. Langås og Kolinds forestillinger om båndbyer med henholdsvis Stevnstrup og Ryomgård, Skævinges tre nye omfartsveje ført i tunneller under jernbanen, Hurups aflastningscenter, Holebys bymidtecenter og Ørbæks landskabsudstykning i ådalen.

Prognoser dannede grundlaget for dispositionsplanerne, og opmærksomheden var vendt mod ekspansionen i det åbne land. Med den aftagende vækst orienteres planlægningen mod byernes indre funktion og mod varetagelse af bolig- og servicebehov for den bosiddende befolkning. Det sker bl.a. med tæt-lavt byggeri, som bidrager til at nuancere udbuddet af boligformer rettet mod forskellige aldersgrupper. En del af dette tætte byggeri finder sted i nærheden af bymidterne på tomter, som blev ledige efter udflytning af tømmerpladser, jernstøberier og andre industri- og handelsvirksomheder fra stationsbyernes barndom.

Hvor byerne i 1970rne blev planlagt ud fra forestillingen om, at de med deres oplande var selvstændigt afgrænsede mod andre byer med deres oplande, opfattes byerne fra 1990erne og frem som hørende til i forskellige oplande for erhverv, detailhandel og bosætning. I disse oplande konkurrerer de med andre byer om at styrke deres position, først og fremmest som bosætningsbyer.

Forudsætningerne for at udvikle sig som bosætningsby er til stede, idet dagligvarehandelen med discountbutikker decentraliserer ned til oplande på 3.000 indbygger og gerne lokaliserer sig i byer på ned til 1.000 indbyggere. Markedsorienteringen styrer også en del af boligbyggeriet, der søger ud mod udsigterne, ådalene og skovbrynene. Her kan de små byer tilbyde attraktive byggegrunde til meget lavere priser end i de store byer, hvor arbejdspladserne koncentreres. Markedsføring og markedsundersøgelser har derfor afløst befolkningsprognoserne som det centrale plangrundlag.

Byerne har ikke ens muligheder for at udvikle sig som bosætningsbyer. Særligt de byer, som ligger i udkantområderne er afhængige af et lokalt erhvervsgrundlag. Hurup har et stort erhvervsområde, med flere virksomheder, der producerer til både nationale og internationale markeder, og i Holeby er opmærksomheden stor overfor at udnytte beliggenhedsværdierne – ikke mod naturen – men mod den nye Femern forbindelse. Her er det virksomhederne, der trækker ud til udsigten - ikke den til landskabet, men den til motorvejen.

Fysisk planlægning udfordret

Arenaen for byernes planlægning har således ændret sig fra oplandet til regionen, og rollen har ændret sig fra regulering af funktioner i eget opland til konkurrence om funktioner i større byers oplande. Det er vilkår, som er udfordrende for de enkelte bysamfund, fordi de skal arbejde med større udblik og forståelse for processer, som de er afhængige af. Den regulerende fysiske planlægning kan ikke stå alene. Den skal indgå i et samspil med strategisk planlægning, som indeholder stærkere elementer af analyse af omverdenen (Nyborgs detailhandelsanalyse, Kolinds bosætningsanalyse), visioner og projekter (Kolind: byens Hus; Hurup: Svømmebad og wellness center; Skævinge og Kolind: midtbyrenovering og Ørbæk: Ådalsudstykning). Det er initiativer, som igangsættes for at skabe udvikling, og som måske ikke lykkes, men som afspejler, at

kommunerne er blevet mere risikobetonede.

Detailhandelsudviklingen udfordrer i særlig grad stationsbyerne. Byerne nyder godt af butikskædernes kamp om dagligvarehandelen, men de udfordres af discountkædernes bilistorienterede butikker, som med forkærlighed lægger sig ved adgangsveje til stationsbyernes gamle by- og handelsgader og tømmer dem for de traditionelle enkeltmandsejede butikker. Discountbutikkerne passer simpelthen ikke ind i det planmønster, som har været dominerende, siden interessen for bevaring af bymiljøer afløste totalsaneringer og modernistisk fornyelse i bykernene. Denne planlægning hviler på ideen om bykernen som attraktion for handel og byliv og om gadens historisk bestemte kantbebyggelse som den arkitektoniske ramme, som nok tåler fornyelse, men med respekt for byggelinier, byggeskik, gesimshøjde og tagformer. De nye discountbutikker søger ikke bymiljøets tiltrækningskraft, de skaber deres egen funktionelle attraktivitet, alene eller to og to sammen. Denne udvikling fandt sted i alle de seks casebyer, og opleves måske med størst symbolsk klarhed i Langå, hvor Rema 1000 først etablerede sig i Langås bymidte på den centrale plads, som var skabt ved Bredgades forskønnelse som allégade, men siden flyttede fra dette planlagte bymiljø til tømmerpladsen bag Bredgade, og her skabte et konceptuelt og funktionelt byggeri i en skala, som slet ikke matcher allégadens nænsomme byggeskik.
Et af de planlægningsværktøjer, som kommunerne anvender til regulering af udviklingen i bymidterne er afgrænsningen af områder, indenfor hvilke, butikkerne kan udvikles og nyetableres. Men disse centerafgrænsninger matcher ikke de nye placeringsbehov, som kædebutikkerne har. De søger ud i hver sin ende af disse centerafgrænsninger (erstatning af Ørbæk kro med en ny Fakta nord for centerafgrænsningen), og kommunerne kan ikke lukke de huller i butiksrækkerne, der opstår indenfor centerafgrænsningerne ved blot at reducere dem. Centerafgrænsningen egner sig bedst til regulering af en udviklingsdynamik, som holder sig indenfor rammerne af det traditionelle gadehus, som discountbutikkerne ikke, hverken bygningsmæssigt, arealmæssigt eller trafikalt kan affinde sig med. Derfor er det en opgave at finde ud af, hvad der så skal ske i bygaderne. Nogle kommuner drøfter konvertering af disse huse til boligformål, men afviser det. Både Ørbæk og Kolind udtaler sig således imod omdannelse af butikker i stueetagerne til boliger. En større åbenhed i dette spørgsmål findes i Randers kommune, som erkender, at en omdannelse af Bredgade til boliggade er på vej i Langå.

Udenlandske erfaringer

Perspektiver fra Tyskland (Del II)

Udviklingsproblemer i mindre byer er kendt i mange lande. Derfor er det også nærliggende at undersøge, om man kan lære af udenlandske erfaringer. Rammerne var ikke til en større sammenlignende undersøgelse af forholdene i flere lande. Valget faldt på Tyskland, fordi udviklingsproblemer er sat på spidsen i mange tidligere Østtyske byer, som siden murens fald oplever et fald i befolkningstallet og mange byfunktioner.

Tyske erfaringer

Siden 1990erne har tyske byer og regioner oplevet en befolkningsmæssig tilbagegang og massiv afindustrialisering. De 'mindre byer' i Tyskland ligger på 5.000 – 20.000 indbyggere, og altså i en størrelsesklasse over de stationsbyer, som er genstand for denne hvidbog. De tyske mindre byer kan søge om nationale og delstatslige midler til projekter for byomdannelse og -omstrukturering. Et vilkår for at opnå støtte er at byen alene, eller eventuelt i forbund med andre byer, udarbejder et 'integreret byudviklingskoncept'. Projekter kan derfor ikke stå alene. De skal begrundes ud fra en strategisk overvejelse om byens situation og fremtidsmuligheder.

I en dansk sammenhæng er dette perspektiv relevant som et supplement til den kommuneplanlægning, som i de nye kommune er nu omfatter indtil flere tidligere kommunecentre, som indtil 2007 var omdrejningspunktet i deres egen planlægning, og som ved overgangen til de nye kommuner udførte forskellige taktiske manøvren for at bevare noget af kontrollen også efter sammenlægningen.

Dannelsen af foreningen 'Langå vision' og udarbejdelse af planer og 'plantestamenter' som input til planlægning i den nye kommune i Skævinge og Kolind er eksempler herpå. Men at de nye kommuner har sans for en lokal interessevaretagelse viser Syddjurs og Hil-

lerød kommuners opfordringer til dannelse af 'distriktsråd' i Kolind og 'lokalråd' i Skævinge. Det betydelige folkelige engagement i lokale anliggender i Hurup og Ørbæk viser, at der kan være brug for udarbejdelse af lokale byudviklingsstrategier, hvor perspektivet nu og da rykkes tilbage til stationsbyens gl. rådhus, til hallen eller det nye kulturhus.

I Tyskland indgår netværker imellem byer som en mulighed for dannelsen af fælles udviklingsstrategier. Bynetværk var et levende fænomen i Danmark i begyndelsen af 1990rne – til dels på grund af Miljøministeriets opfordring til at danne såkaldte 'bycirkler'. De nye storkommuner har taget livet endeligt af mange bysamarbejder. Hvorvidt der er grundlag for at basere udviklingsstrategier for stationsbyerne på netværkssamarbejde har vi ikke kunnet dokumentere i denne undersøgelse. I et tilfælde er et kommende bysamarbejde for at løfte en fælles udvikling aktuelt. I Holeby hørte vi om planer for at etablere en ny fælles bydannelse omkring en ny station på Femernbanen mellem Holeby, Rødby og Rødbyhavn.

I omtalen af de tyske eksempler indgår også et eksempel på dannelse af en profil af en 'by som en familie', men udgangspunkt i et usædvanligt rigt foreningsliv og samarbejde omkring sociale og kulturelle velfærdsydelser. Ud fra et sådant perspektiv kan man måske se det tætte samarbejde om halprojekter og kulturhuse i flere af casebyerne, ligesom man kan se det rige foreningsliv som et potentiale for udvikling af en særlig sociale netværks model i de bosætningsbyer, som stationsbyerne i stigende grad udvikler sig som.

STATIONSBYERNES UDFORDRINGER OG POTENTIALER

Niels Boje Groth

Stationsbyernes udfordres udefra af deres beliggenhed i vækst- eller udkantområder og indefra af ændringer af deres byfunktioner. I begge perspektiver er de under forandring: de transformeres som bytype, og de omstruktureres som byer. Vi skal i det følgende sammenfatte disse udfordringer og se på de potentialer, stationsbyerne har for at opretholde en funktion som levedygtige byer.

Bytransformationer

Stationsbyerne indtager ikke længere en central rolle for et omkringliggende landsbrugserhverv, som i sin tid dannede baggrunden for deres fremkomst. I dag har byerne nye roller og er integrerede i netværk med andre byer på grund af den stærkt øgede mobilitet, og fordi mange funktioner er flyttet til større byer.

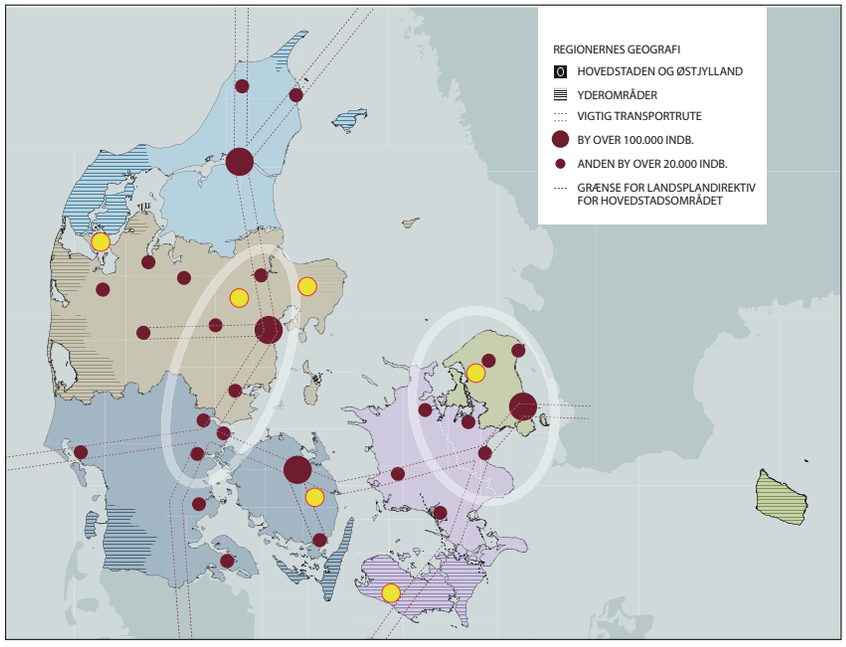
Et nyt Danmarkskort

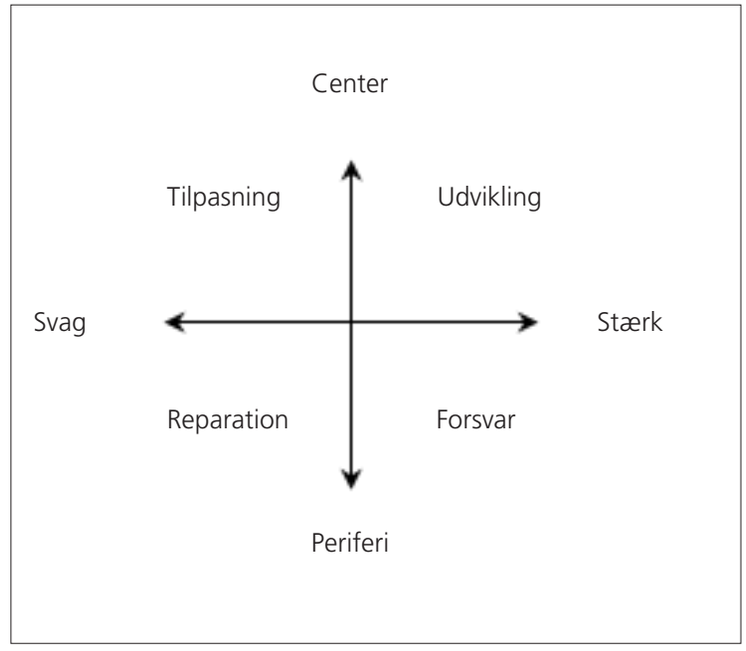
Den øgede mobilitet præger ikke kun stationsbyerne. Den har skabt et nyt Danmarkskort, sammensat af to store vækstregioner Østjylland og Hovedstadsområdet, en række udkantområder og mellemliggende regioner med større og mellemstore byer.

Fire udviklingsstrategier

De udfordringer, som byerne står overfor afhænger af, hvor i denne geografi, de ligger: i et vækstområde (Skævinge og Langå), i en mellemliggende region (Kolind og Ørbæk) eller i et udkantområde (Hurup og Holeby). Men byerne er ikke prisgivet deres beliggenhed. Forskelle i størrelse, erhvervssammensætning og social organisering giver dem forskellige styrker til at føre udviklingsstrategi. Samspillet mellem styrker og beliggenhed er illustreret i figur 1, th.

Ligger en by eller kommune i en vækstregion, og har den samtidigt stor påvirkningsmagt, vil den kunne føre en udviklingspræget politik. Ligger byen eller kommunen i et vækstområde, men uden særlig påvirkningsmagt, vil den kunne nøjes med at føre en tilpasningsstrategi i forhold til de udviklingstendenser, som præger området, som f.eks. tilpasning som forstæder i et udvidet pendlingsmønster omkring





Figur 1. Venstre: 'Det nye Danmarkskort' med to vækstregioner, udkantregioner og mellemliggende regioner med forskellige grad af selvstændighed[1]. Gule cirkler viser casebyerne i projektet. Højre: Fire slags lokale udviklingsstrategier baseret på beliggenhed og lokalområdets egne styrker.[2]

vækstcentret (Skævinge). Kommuner eller byer udenfor vækstområderne må føre en 'reparations-' eller 'forsvarsstrategi', afhængigt af deres styrke. Har byen f.eks. et udviklet erhvervsliv og et stærk handelsliv baseret på et eget opland, handler det om at forsvare denne position. Det handler ikke så meget om erhvervsmæssig vækst, som om omstilling af produktionen i levedygtige virksomheder for at kunne holde sig konkurrencedygtig. Den store vinduesfabrik, Idealcombi, i Hurup er et eksempel på en sådan virksomhed. Den er innovativ og kombinerer masseproduktion med ordreproduktion. Den er derfor ikke er så sårbar, som hvis virksomheden blot var masseproducerende. Virksomheden betoner, at beliggenheden i et udkantområde ikke er en trussel, hvis blot den nødvendige arbejdskraft er til stede. Med sin veludbyggede servicestruktur af både detailhandel, fritid og uddannelse, er Hurup et eksempel på en by i et udkantområde, der har en række forudsætninger for at forsvare sig. Holeby ligger også i en udkant. Befolkningsnedgangen gennem en årrække viser, at byen ikke har kunnet stå mod de negative sider ved placering i en udkantregion. Alligevel ser det ud til, at private investorer, byens tilbageblevne erhvervsliv og kommunen er i stand til at reparere de skader, der er opstået ved virksomhedslukningerne i byen: Papirfabrikken er fyldt op med nye erhvervs-, konference- og uddannelsesorienterede aktiviteter, bl.a. i samarbejde med naboen, MANDiesel, der trods nedlæggelse af en række arbejdspladser stadigt holder til i den gamle Holeby Dieselfabriks bygninger og har givet plads til en række mindre virksomheder. Med den nye Fermern forbindelse ser Holeby og kommunen mulighederne for en mere udviklingsbetonet strategi omkring erhvervsområder med adgang til motorvejen og udviklingen af en ny flercentret stationsby mellem Holeby, Rødby og Rødby Havn.

Omverdensanalyser

At se en by eller et lokalområdes udviklingsmuligheder som et samspil mellem egne

styrker og omgivelsernes vilkår, er et grundprincip i strategisk planlægning, som kommunerne i stigende grad gør brug af. Det strategiske element kommer til udtryk i anvendelsen af 'omverdensanalyser', som detailhandelsanalyser (Ørbæk/Nyborg) og bosætningsanalyser (Kolind), i sammenhæng med visionsdokumenter og projekter (Kolind: Byens Hus; Hurup: Svømmebad og wellness center; Skævinge og Kolind: midtbyrenovering og Ørbæk: Ørbæk Midtpunkt) ofte i nært samarbejde med lokale borgergrupper ('Langå Vision').

Efter kommunesammenlægningen er det blevet et grundlæggende spørgsmål, hvorledes en strategisk planlægning med udgangspunkt i visioner og omverdensanalyser med stationsbyen som centrum, kan udføres med en politisk slagkraft, som ikke er ringere, end da ansvaret lå i stationsbyens eget rådhus. I nogle stationsbyer (Hurup og Ørbæk) kan særligt aktive borgerforeninger løfte en del af opgaven, i andre opmuntrer de nye storkommuner til dannelse af lokale repræsentationer, der kan gå ind som dialogpartnere med kommunen (Randers/Langå og Hillerød/Skævinge). Men tilbage står, at uanset sådanne lokale gruppers engagement, vil de aldrig få den styrke, som ligger i retten til at udskrive skat og i at have myndigheden til at træffe planafgørelser. Derfor er et succesfuldt arbejde med lokale udviklingsstrategier for stationsbyerne i de nye kommuner afhængigt af en forankring i et lokalt engagement og en dialog med kommunalbestyrelsen.

Bytyper

Udgangspunktet for sådanne byudviklingsstrategier tager sit udgangspunkt i byen. Hvordan det kan variere, er jobmarkedet et udtryk for. Indenfor en afstand på ca. 25 km har indbyggerne i Skævinge i vækst-Danmark adgang til et jobmarked på 70.000, medens Hurup og Holeby i den modsatte ende af landet har adgang til mindre end 10.000 jobs indenfor samme pendlingsradius. Disse geografisk bestemte forskelle gør det relevant at tale om forskellige typer af byer.

Fra stationsby til storby pendlerforstad

Én af de mest markante bytyper er 'storby pendlerforstaden'. Stationsbyer, der som Skævinge og Langå ligger i én af vækstregionernes arbejdsmarkeder, har en bosætning af unge familier med forsørgere ansat i den nærliggende storby. De pendler derfor dagligt. Nærhed til storbyen er vigtig for udviklingen som storby pendlerforstad, for der er grænser for, hvor langt man vil pendle. Men grænsen kan rykkes, hvis byen ligger i en smuk natur. Næsten alle seks casebyer havde nye udstykninger, som viste, at de var opmærksomme på naturen som potentiale for tiltrækning af nye pendlerfamilier. Begrebet storby pendlerforstad anvendes ikke af byerne, men det gør det nærtbeslægtede begreb, 'bosætningsby'.

Fra stationsby til oplandsby

Byer, der - som Hurup - er kendetegnet ved stor afstand til nærmeste større by, men som stadig har flere servicefunktioner, opretholder meget af deres betydning for oplandet – ikke længere som servicecentrum for landbruget, men f.eks. som boligby for ældre medborgere fra oplandet. Mange stationsbyer har særligt ældreegnede boligenklaver med små række- eller klyngehuse tæt på deres bymidter. Tilflytningen af ældre accelererer den naturlige aldringsproces, som de fleste stationsbyer er inde i. På længere sigt kan tilgangen af mange ældre svække grundlaget for opretholdelse af en række servicefunktioner.

Fra stationsby til udkantby

Befolkningsudviklingen i byer i yderområderne er svagere end i de centrale områder. Men derfor kan en by ikke karakteriseres som udkantby blot på grund af dens beliggenhed. Hvis en by i et udkantområde har en betydelig oplandsfunktion eller særligt stabilt erhvervsliv og derigennem kan holde fast på sin befolkning, kan den ikke kaldes en udkantby. En udkantby flytter man fra. Den taber flere af sine byfunktioner end andre byer og mister betydning for oplandet. Den by, der kommer nærmest, er Holeby. Siden 1990 har byen haft faldende indbyggertal, tab af arbejdspladser og byfunktioner.

Fra stationsby til byløst erhvervsknudepunkt

Men i Holeby finder der også en erhvervsudvikling sted, i nogen grad løsrevet fra byen. Den er baseret på byens regionale beliggenhed og ikke blot på arbejdskraften i byens eget opland. Samtidigt med at byen oplever en vis afvikling som by, udvikler den sig som knu-

depunkt for specialiserede virksomheder med en arbejdskraft, der pendler ind fra et større område. Med en kommende Femern forbindelse og eventuelt anlæg af en ny station ved Holeby-Rødby-Rødbyhavn er det muligt, at et sådant erhvervscenter kan udvikle sig med udgangspunkt i Lollands erhvervsmæssige styrker indenfor frøavl, miljø og energi.

Erhverv og arbejdsmarked

På tværs af de forskellige bytyper, finder man i stationsbyerne et erhvervsliv, præget af en høj andel af industrivirksomheder, som er presset af omkostninger og måske forestående generationsskifter.

Skrøbelighed

Disse industrivirksomheder bæres ikke oppe af det lokale opland, som f.eks. håndværk og service. De konkurrerer med tilsvarende virksomheder andre steder om produktinnovation og omkostningsniveau og lever, sammen med byen, med risikoen for indskrænkning og nedlæggelse af arbejdspladser.

Særlige problemer opstår, når virksomheden med lokalt ejerskab og en særlig gensidig loyalitet med det lokale samfund står overfor ejerskifte. Sker det ikke ved familieoverdragelse men ved videresalg, løsnes den lokale forankring gennem selve ejerskiftet eller gennem introduktion af nye perspektiver, hvormed incitamentet til at bevare virksomhedens lokale forankring fjernes - med tab af arbejdspladser til følge. Men generationsskifte finder også sted hos de ansatte. Det er stabile medarbejdere, ofte med høj anciennitet og status som nøglemedarbejdere. Når de går på pension sker nyansættelser ofte fra et større arbejdsmarked, med svagere lokal tilknytning til byen. Det kan yderligere medvirke til erosion af den lokale forankring og af virksomhedernes incitament til at deltage i og støtte lokale sociale initiativer og arrangementer. Der er en risiko for, at arbejdsmarkedet i nogle byer og lokalområder blive så tyndt, at det mister tiltrækningskraft på personer i den arbejdsdygtige alder.

Robusthed

Selvom stationsbyernes virksomheder ikke hører til landets vækstvirksomheder, er det værd at bemærke, at der blandt dem findes meget veldrevne og internationalt konkurrencedygtige virksomheder, der begunstiges af forankringen i det lokale miljø. Denne særlige kombination af by og virksomhed, formår ikke at gøre stationsbyerne til små vækstcentre, men den forlener stationsbyerne med en vis robusthed, som med den stigende interesse for Danmarks industrielle produktion, måske rummer potentialer for stationsbyerne.

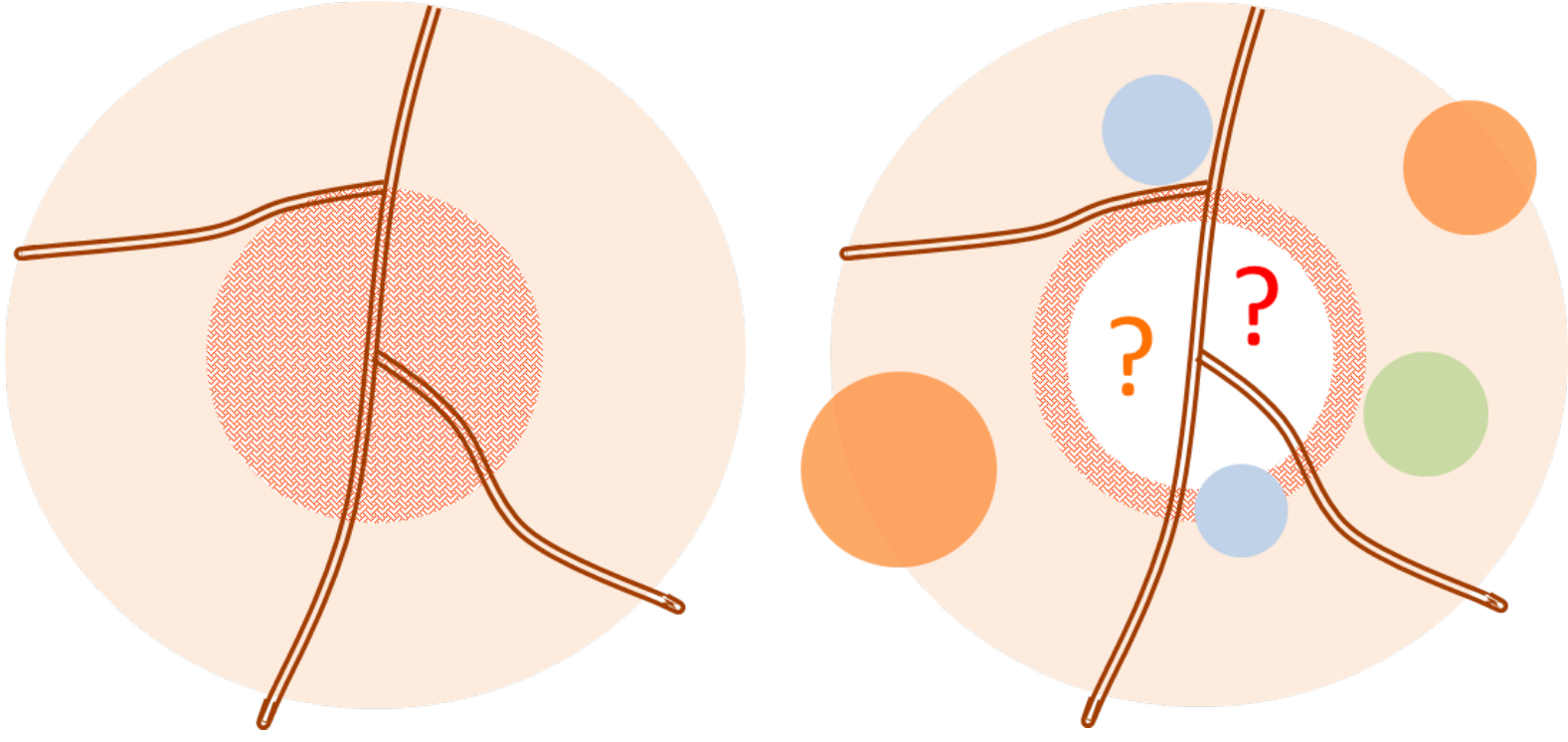
Centerstyrke

129 – ca. 1/3 del – af de mellemstore stationsbyer fik ved kommunalreformen i 1970 status som kommunecentre. Det skete i en tid, hvor befolknings- og erhvervsudvikling i landet vente sig fra øst mod vest. Derved fik stationsbyerne næring til vækst fra tre kilder: (1) tilflytning og arbejdspladser i forbindelse med (2) nye kommunale opgaver og (3) nye virksomheder. Udviklingen vendte igen i 1990erne. Men befolkningsvæksten fortsatte i mange stationsbyer. De cementerede derved deres rolle som oplandscentre. Det kommer dem til gode i dag, hvor halvdelen af stationsbyerne har mistet deres jernbanestation, hvor rådhusene er nedlagt i 122 af de 129 stationsby-kommunecentre, hvor rationaliseringer af kommunale driftsfunktioner og institutioner truer med yderligere nedlæggelser, og hvor udvalgsvarebutikkerne er rykket op i byhierarkiet til de tidligere købstæder og egnscentre. I denne situation er det af afgørende betydning, at de landsdækkende kæder af dagligvarer decentraliserer og med deres dagligvare-discountbutikker spænder sikkerhedsnet ud under byer på ned til 1.000 indbyggere og oplande ned til 3.000 indbyggere – fuldstændigt svarende til de størrelsesnormer, som man i bymønsterpolitikken i 1970rne og 1980rne satte for kommunecentrene. De mindre byer, landsbyerne har ikke fået den robusthed, som centerfunktionerne har givet de større stationsbyer. Når en by har haft - og delvist stadig har - en rolle som center, brydes lineariteten mellem størrelse og betydning. Stationsbyerne rager i det landskab langt op over de mindre byer, ligesom vi også ser sådanne brud i serviceforsyningens faldende linearitet i de fjernere liggende stationsbyer, som på grund af afstanden til de store centre viser sig at opdyrke større selvforsyningsgrader end tilsvarende stationsbyer tættere på centrene.

Byomdannelse

Vender vi os fra de stationsbyernes udfordringer i den regionale omverden til byernes indre struktur, ligger én af de centrale udfordringer i det paradoks, at der investeres i stationsbyerne - i nye dagligvarebutikker, i nye boliger og i idræt og kultur - men ikke i bymiljøerne. Det er den væsentligste årsag til det forfald, der præger mange stationsbyers bymidter. Her er butikker forsvundet eller forvandlet til mødesteder for lokale klubber eller butikker af lav status. Udvalgsvarerne er forsvundet ud af byen, mens dagligvarerne er rykket ud af bykernerne til nye discountbutikker i udkanten af bykernerne. I udkanten af bykernerne ligger også nye idræts- og kulturhuse, og længere ude mod det åbne landskab, ådalen eller skovbrynet ligger nye parcelhusudstykninger.

Forfaldet i bymidterne kan give indtryk af, at stationsbyerne er under afvikling. Men det er de ikke: de er under omstrukturering. Investeringerne i boligen, dagligvareforsyning og fritid er alle orienteret mod at skabe rammer for det 'at bo'. Den store udfordring består i, at investeringerne sker uden gevinst for bymiljøet. Boligbyggeriet placeres i byernes kant mod naturen med individuelle udsigter til skov, åløb og åbne landskaber; discountbutikkerne placeres udenfor bygaderne ved tilkørselsveje og udformet efter koncepter, som ikke er forenelige med det traditio-



Figur 2. Fra central koncentration til punktuel koncentration. Punktuel koncentration (th) omkring de nye discountbutikker, idræts- og kulturcentre og landskabelige udstykninger har afløst den centralt placerede koncentration af byfunktioner og byliv i bymidterne (tv), støttet af stigende mobilitet, selvbetjeningskultur, nye kulturelle samlingssteder, landskabelig bosætning og detailhandelens investeringsmønster. Planlægningsspørgsmålet er ikke at modarbejde dette udviklingsmønster, men at understøtte det med forslag til indhold og formgivning af de tømte bymidter, de nye samlingspunkter og forbindelserne mellem dem.

nelle gademiljø, og idræt- og kulturinvesteringerne finder sted omkring haller, ligeledes i udkanten af bykernerne. Mellem disse punkter, boligen, hallen og discountbutikken ligger hovedgaden, som tømmes for butikker, og spørgsmålet om dens fremtid trænger sig på. Centerafgrænsning af bykernerne virker ikke, for der er ikke butiksinvesteringer at afgrænse. Det vil derfor være nærliggende, at overveje mere radikale løsninger for centerområderne, som f.eks. parkdannelse på tomter, nedrivning af udtjente huse eller omdannelse af hele bykerner til boligområder.

Efter mange år med en byplanlægning, der har set det som én af sine fornemste opgaver at sikre og støtte hele bymiljøer, som ramme for byen sociale liv, står byplanverdenen uforberedt overfor udfordringerne fra den punktuelle udvikling i stationsbyerne, en udvikling, som er baseret på bilen og en pendling i trianglen bolig-indkøb-fritid. Man kan derfor spørge, hvor byen ligger i dag? Kan pendlingsmønstret mellem bolig, indkøb og fritid gives en form, som er bydannende? Kan der omkring de nye discountbutikker og hallerne skabes nye miljøer, der giver dem mening som by – eller blot som det de er: mødesteder for kunder og sociale fællesskaber?

Potentialer

Stationsbyernes muligheder for at udvikle sig som levedygtige byer er nært knyttet til deres placering i den nye geografis vækst- og yderområder. De har derfor ikke samme muligheder. Men fælles for dem er en vis robusthed som oplandscentre og deres rolle som bosætningsbyer. Den enkelte stationsby kan være begunstiget af én eller flere virksomheder eller af udefra kommende investeringer i den overordnede infrastruktur. Men på tværs af sådanne specifikke variationer er det først og fremmest stationsbyernes muligheder som bosætningsbyer, der tegner deres udviklingsperspektiv. Vi vil derfor koncentrere os om stationsbyernes potentialer som bosætningsbyer. Disse potentialer knytter sig til begrebsliggørelse, landskabet, byens morfologi og sociale organisering.

Begrebsliggørelse

Bosætningen i stationsbyerne skyldes flyttemønstre mere end naturlig tilvækst i den bosiddende befolkning. Skal bosætning fremmes, skal man derfor påvirke disse flyttemønstre. Vi er af den formodning, at det er muligt at begrebsliggøre stationsbyen som bosætningsby og med udgangspunkt i en sådan begrebsliggørelse fremme opmærksomheden om stationsbyerne, f.eks. gennem målrettede bosætningskampagner. To koncepter som bosætningsby er særligt karakteristiske: storby pendlerforstaden og velfærdsbyen.

Storbypendlerforstaden

Storbyforstaden er den stationsby, der ligger i en vækstregion med adgang til et stort arbejdsmarked. På grund af deres overskuelighed vil stationsbyerne have mulighed for, at udvikle koncepter, der særligt henvender sig til pendlere med behov for kollektiv transport, fælleskørsel og måske el-ladestationer, til børnefamilier med kvalitet i skoler og børneinstitutioner, og til unge uddannelsessøgende med ungdomsboliger og kollektiv transport til uddannelsescentrene.

Velfærdsby

Efter at stationsbyerne er kommet ind i nye storkommuner, kan de indgå i en arbejdsdeling med særlige kvaliteter som boligbyer for den nye større kommune. Den store indflytning af ældre til stationsbyerne, som kunne true med en demografisk skævvridning af byen i den tidligere 1970-kommune, kan i den nye storkommune danne udgangspunkt for udvikling af særlige velfærdsbyer, hvor boligudbuddet til ældre kan suppleres med en udvikling af særlige omsorgsfunktioner og ældres egne sociale organisationer.

Bosætningskampagner

Stoby pendlerforstaden og velfærdsbyen er to eksempler på begrebsliggørelse af stationsbyen som bosætningsby. Hertil føjer sig de mere specifikke koncepter, som inddrager særlige lokale beliggenhedskvaliteter eller kulturhistoriske værdier. Begrebsliggørelser som disse kan danne grundlag for et visioneringsarbejde i tilknytning til lokal strategiudvikling og for bosætningskampagner overfor potentielle pendlerfamilier. Vi har ikke set eksempler på sådanne kampagner i stationsbyerne. Men da den svenske industriby, Nyköping, efter en voldsom afindustrialisering vendte sig mod Stockholm og fik ideen om at udvikle sig som storby pendlerforstad, iværksatte man udvikling af nye livsformsorienterede boligformer i tilknytning til skærgårdsmiljøet og iværksatte en meget målret-

tet boligkampagne om byen og landskabet og om fordelene ved at bo i en mindre by.

Landskabet

Gennemgangen af landskabskvaliteterne i de seks casebyer viser, at der i disse byer er mange uudnyttede potentialer både i det daglige besøgslandskab og i det større udflugtslandskab. Det er potentialer, der kan bringes i anvendelse ved at øge tilgængeligheden til og i landskaberne – og i flere tilfælde ved større naturgenopretninger, som f.eks. projektet for genskabelse af Kolind Sund og skovrejsningen ved Skævinge. Det landskab, som kommunerne allerede har øje for at udnytte, er udsigtslandskabet, som udnyttes gennem nye udstykninger bevidst placeret mod ådal, skovbryn og større landskaber. Den formodning, som landskabsanalyserne i dette projekt giver formodning om, er at interessen for udsigtslandskabet giver grundlag for en aktiv inddragelse af besøgslandskaber og udflugtslandskaber som attraktioner for udviklingen af mange stationsbyer som bosætningsbyer.

Byens morfologi og arkitektur

Den fragmentering af stationsbyen, som finder sted i adskilte udviklingsdynamikker omkring bolig, kultur/fritid og dagligvarehandel udfordrer hævdvundne byplanidealer og kræver nye planløsninger og formidealer, for at matche skiftet fra bymidtekoncentration til punktuel koncentration. Fragmenteringen kan ikke undgås. Den er et grundvilkår, som er accepteret af de mange, som sætter den funktionelle hverdag på jobbet, i fritids- og kulturcentre, i hjemmet og haven og i indkøbscentret højere end den byplanmæssige ramme omkring disse funktioner. Man lever livet i disse punkter, bevæger sig mellem dem i bil og dvæler ikke i bymiljøer, men i boligmiljøer, indkøbsmiljøer og klubmiljøer. Vi er derfor af den opfattelse, at nye byplanmæssige kvaliteter skal indarbejdes i de knudepunkter, hvor byernes indbyggere mødes og i de forbindelser mellem knudepunkterne, hvor byens indbyggere færdes.

Nyt bymæssigt udtryk til bymidterne

Vi vil således rejse det spørgsmål, om man kan finde et nyt bymæssigt udtryk, som kan erstatte det udtryk af bymæssigt forfald, som mere eller mindre uberettiget er under dannelse i stationsbyerne, først og fremmest i deres bymidter og tidligere butiksgader. Vi er af den formodning, at man ved en sådan indsats yderligere vil kunne styrke stationsbyernes attraktion som bosætningsbyer. Vi forestiller os en utraditionel og konsekvent syn på de opgaver, der skal løses. Det vil forudsætte opgør med en række etablerede planlægningsdogmer, som nogle kommuners planbestemmelser om at forbyde indretning af boliger i de centrale bygaders stueetager, og et brud med planlovens regler om at centerafgrænsning som forsvar for bymidterne. Denne centerafgrænsning tager simpelthen ikke højde for de problemer, der opstår, når discountbutikker opstår i hver sin ende af en sådan centerafgrænsning, og der i bygaden mellem centrene opstår tomrum af lukkede butikker. I en fremtid med langt færre butikker i bymidterne, er det nødvendigt at omdanne de udlevede dele af bykernerne til attraktive boligområder eller parker. Der er brug for modeller til omdannelse af strøgbutikker til boliger.

Opgaven er en anden end den funktionsintegrering, som kom på mode i 1970rne som modtræk til den zoneringsbaserede planlægnings adskillelse af byfunktioner. Opgaven er ikke at integrere, men at forbinde.

Som model for en ny bymæssighed er der brug for at erstatte den 'sammenhængende by' med konceptualisering af den 'forbundne by', bestående af aktivitetsområder og forbindelserne mellem dem, og som lægger op til en byplanmæssig dyrkelse af mellemrumskvaliteter og punktkvaliteter.

Tre elementer kan indgå i arbejdet: Bygaden, mødesteder, enemærker.

Bygaden

De mange lukkede butikker i de centrale bygader åbner aldrig igen. På grund af den centrale beliggenhed har disse gader særlige muligheder for at udvikles til sammenhængende miljøer med nyt indhold. Den mest nærliggende mulighed er at transformere gaderne gennem en byfornyelsesindsats til boligområder og fælles byformål, herunder helt eller delvist som bypark eller parkbebyggelse. I de byer, hvor det stadig er aktuelt at lokalisere nye discountbutikker, og hvor der er grundlag for et samspil med eksisterende butikker, skal det anbefales at gøre en indsats for at lokalisere sådanne butikker, så de bliver centerdannende for byen og ikke blot for sig selv.

Skævinge og Kolind repræsenterer sådanne eksempler.

Som modeller for omdannelse kan man trække på referencer udefra, som f.eks. den hollandske tradition for tætte bygader med kombinationer af butikker og attraktive byhuse til beboelse, hjulpet på vej af de karakteristiske smalle forarealer - 'stoepen' - i mange forskellige lokalt tilpassede udformninger.

Mødesteder

De nye mødesteder i stationsbyerne etableres omkring discountbutikkerne og idræts- og kulturhallerne. Det er vor erfaring, at disse steder med deres forpladser udvikler sig med for svag sammenhæng med byen omkring. Discountbutikkernes store p-pladser har brug for et byplanmæssigt modspil, således at byen ikke vender pladserne ryggen, men i stedet inddrager dem som moderne mødesteder med frirumskvaliteter, som er imødekommende overfor den betydelige aktivitet, der er på disse pladser under på de store indkøbstidspunkter. En konceptudvikling i samarbejde med de førende discountkæder er nærliggende.

Enemærker

I mange bymidter er boligtanken nærværende i form af de boligenklaver, der ligger som hemmelige enemærker i 2. række ud til bygaderne på tidligere tømmerpladser og industrigrunde. Disse boligenklaver består af små tæt-lave bebyggelser, som med deres fællesarealer udgør små oaser i byerne og vidner om, at stationsbyerne er attraktive for bosætning. Dette koncept kan udvikles som et særtræk ved stationsbyerne og bidrage til at øge udbuddet af boligtyper sammen med omdannede forhuse i bygaderne og parcehusene mod landskaberne.

Er der lokale kræfter til at tage fat i udfordringer?

De tidligere stationsbykommunecentre har mistet deres rolle som hjemsted for den politiske beslutningsproces. De er derfor afhængige af borgerforeninger, som reagerer på de udfordringer, som byerne står overfor - som f.eks. lukninger af lokale forvaltninger, landboforeninger og biblioteker. Tilstedeværelsen af sådanne reaktioner indikerer en mobiliseringskraft og fortæller noget om stationsbyernes overlevelsesmuligheder og identitet på længere sigt.

By og kommune

En udviklingsstrategi for stationsbyen skal udarbejdes med stationsbyen som udgangspunkt for omverdensanalyser og med et ejerskab forankret i stationsbyen. Det er i forhold til dette centrum, at man kan forholde sig til udefra kommende udfordringer, stedlige potentialer og en mobilisering af personer og organisationer om visioner for fremtiden.

Derfor vil det være i overensstemmelse med en strategisk tankegang, at udarbejde udviklings- eller planstrategier, for de stationsbyer, som tidligere har været kommunecentre, og som nu står med særlige problemstillinger om håndtering af funktionstab efter tabet af deres status som kommunecentre, men som også har en række udviklingspotentialer som følge af investeringer i både boliger, detailhandel og kultur og idræt – og med en social mobilisering, som i flere tilfælde vidner om mulighederne for en bred opbakning om udarbejdelsen af udviklingsstrategier, knyttet til byen fremfor til kommunen, hvori de bor.

Lokale udviklingsstrategier

Sådanne lokale bystrategier udformet med udgangspunkt i de tidligere kommunecentre, vil kunne fødes ind i de kommunale kommuneplanstrategier. Indikationer på en interesse herfor ligger f.eks. i Randers kommunes landsbyregistrering, som nu også omfatter Langå. Landbyregistreringerne lægger vægt på bevaringsaspektet. Men de vil med samme forankring kunne videreudvikles til mere aktive udviklingsstrategier, særligt for de tidligere kommunecentre. En anden indikation på interessen for det lokale perspektiv i de nye kommuner er den bymidteplan for Skævinge, som indgår i Hillerøds kommuneplan, og som åbner op for, at der i kommuneplanen inddrages byer med særlige udviklingspotentialer. I de udenlandske eksempler har vi fundet ideen om, at særlige bystrategier skal udarbejdes som forudsætning for udviklingen af investeringsprogrammer efter tysk lovgivning for disse byer.

Noter

[1] Miljøministeriet (2006). Det nye Danmarkskort - planlægning under nye vilkår. Landsplanredegørelse 2006. København

[2] Groth, N.B. (2001): Fra Plan til Strategi. Byplan 2001,102-111

BIDRAGSYDERE

Stefan Darlan Boris Landskabsarkitekt, PhD og adjunkt ved Platform Urbane Landskaber på Arkitektskolen Aarhus. Underviser og forsker i landskabsarkitektur med særligt fokus på transformation af bynære landskaber.

Trine Agervig Carstensen Lektor ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Sektionen for landskabsarkitektur og Planlægning. PhD i arkitektur. Forsker og underviser i byudvikling, hverdagsliv, mobilitet, borgerinddragelse og stedsforståelse.

Ole Hjort Caspersen Seniorforsker ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Sektionen for landskabsarkitektur og Planlægning. PhD i Geografi. Forsker og underviser i Landskabs analyse, grønne områder nær bygrænsen og i byen.

Emil Maj Christensen Studentermedhjælp ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning. Kandidatstuderende på Plan, By og Proces samt Geografi på Roskilde Universitet. Assistance til udarbejdelse af kort over dispositions- og kommuneplaner i kapitlet 'Planlægning: Fra vækst til forandring'.

Thomas Juel Clemmensen Arkitekt og PhD i arkitektur, medlem af Danske Landskabsarkitekter. Studielektor og seniorforsker ved Arkitektskolen Aarhus. Underviser og forsker indenfor fagområderne byplanlægning og landskabsarkitektur med særlig forskningsinteresse i aktuelle transformationsprocesser i kulturlandskabet. Arbejder ved siden af sin akademiske karriere som selvstændig konsulent.

Martin Weihe Esbensen Arkitekt cand. arch. og PhD-studerende ved Arkitektskolen Aarhus. Tilknyttet platformen Urbane Landskaber. Forsker i kulturarv og bevaring.

Christian Fertner Adjunkt ved Institut f or Geovidenskab og Naturforvaltning. Sektionen for Landskabsarkitektur og Planlægning, Københavns Universitet. Cand.scient. fra det Tekniske Universitet i Wien, Østrig og PhD i by- og regionalforskning fra Københavns Universitet. Forsker og underviser i byudvikling, regional planlægning og rumlig forandring.

Niels Boje Groth Seniorforsker ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning. Sektionen for Landskabsarkitektur og Planlægning, Københavns Universitet. Civilingeniør og cand. art i kultursociologi. Forskning og undervisning i lokale udviklingsstrategier, by- og regional udvikling og byplanlægning.

Julien Grunfelder Trafikplanlægger i Trafikstyrelsen, Center for Kollektiv Trafik. Cand.scient. fra det Tekniske Universitet i Stockholm og Institut for Byplanlægning i Lille. PhD i by- og mobilitetforskning fra Københavns Universitet. Arbejder primært med trafikplanlægning, GIS og byudvikling.

Kalle Emil Holst Hansen Cand.scient. i geografi og geoinformatik og PhD -studerende ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet. Forsker i tranformationen af små og mellemstore danske byer, i den nye økonomi.

Høgni Kalsø Hansen Lektor, ph.d. i økonomisk geografi ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Sektion for Geografi, Københavns Universitet. Forskning og undervisning i by- og regional udvikling, herunder sammenhænge mellem arbejdskraftens kompetencer og erhvervslokalisering og -udvikling.

Lise Herslund Lektor ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Sektionen for landskabsarkitektur og Planlægning. PhD i kulturgeografi. Underviser i bysociologi og bypolitik og forsker desuden i klimatilpasning i byen, livsformer, hverdagsliv og mobilitet både i Danmark og u-lande.

Jan Jørgensen Trafikplanlægger i Trafikstyrelsen, Center for Kollektiv Trafik. Arbejder primært med jernbaneplanlægning. Cand. Scient. i geografi fra Københavns Universitet.

Tom Nielsen Arkitekt, PhD og lektor ved Arkitektskolen Aarhus. Underviser og forsker i en bred vifte af spørgsmål om nutidig byudvikling. Har under Center for Strategisk Byforskning deltaget i flere forskningsprojekter med fokus på bybegrebet og designstrategier.

Thomas Alexander Sick Nielsen Seniorforsker ved Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport. Cand techn.soc. fra Roskilde Universitet og PhD i transport og byplanlægning fra Aalborg Universitet. Forsker og underviser i by- og trafikplanlægning, byudvikling, interaktionsmønstre og transportadfærd.

Bernhard Snizek PhD stipendiat ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning - Sektion for Landskabsarkitektur og Planlægning, Københavns Universitet. Landskabsarkitekt. Forskning og undervisning i byens digitale liv.

Anne Tietjen Adjunkt, arkitekt og ph.d., ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, sektionen for Landskabsarkitektur og Planlægning, Københavns Universitet. Forskning og undervisning i design, teori og metode inden for bydesign og landskabsarkitektur.

Anders Høyer Toft Videnskabelig assistent ved Arkitektskolen Aarhus. Tilknyttet platformen Urbane Landskaber. Arkitekt maa, PhD Underviser, forsker i Urban Design.

Lars Winther Lektor, PhD i økonomisk geografi ved Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Sektion for Geografi, Københavns Universitet. Forskning og undervisning i by- og regional udvikling, erhvervslokalisering og erhvervsudvikling samt vidensøkonomiens geografi.

Vandringen fra land til by har i 150 år præget byudviklingen fra de mindste til de største byer. I dag er det vandringen fra by til by, fra de mindre til de større byer, som præger byudviklingen, og som er kommet på den politiske dagsorden med en bekymring for, om de mindste byer er under afvikling.

Denne bog er blevet til med udgangspunkt i denne bekymring. Den beskæftiger sig med befolkning, service, erhverv, arbejdsmarked, trafik, landskab, udviklingshistorie, social organisering og planlægning i de 250 mindre danske byer, byer på 1.000-5.000 indbyggere, som opstod fra 1840 til 1940 som servicebyer, de fleste med en station ved de nye jernbaner - deraf navnet 'stationsbyer'.

Omkring 100 af disse mellemstore stationsbyer blev kommunecentre ved sammenlægningen af mere end 1300 kommuner til 277 kommuner i forbindelse med kommunalreformen i 1970. Disse kommunecentre har nu alle afgivet rollen som kommunal hovedby til de meget større kommunecenterbyer i de nye sammenlagte kommuner efter reformen i 2007.

Bogen retter en særlig opmærksomhed mod de tidligere kommunecentre og søger svar på: Hvad situationen er i danske stationsbyer i dag? Hvilke udfordringer står de overfor? Og hvilke potentialer har de for at formulere visioner for fremtiden?

Bogen er skrevet af medarbejdere ved Københavns Universitet, Arkitektskolen i Århus, Danmarks Teknisk Universitet og Trafikstyrelsen. Den er finansieret af Realdania, som med en sådan 'hvidbog' ønsker at skabe et grundlag for en stillingtagen til behovet for at iværksætte særlige udviklingsbetonede indsatser i stationsbyerne.

Én af hovedkonklusionerne er, at de mellemstore stationsbyer på 1.000 til 5.000 indbyggere er mere robuste, end mange mindre byer, som er præget af affolkning og tab af byfunktioner, særligt i yderområderne. De mellemstore stationsbyer er snarere under omstrukturering end under afvikling. I denne omstrukturering ligger en række betydelige udfordringer, som funktionstab, tomme bygninger i de centrale strøg og en afhængighed af til- og fraflytninger. Men omstruktureringen rummer også potentialer, der kan udvikles omkring bosætning, dagligvareforsyning og fritid- og kulturliv.

Bogen er udformet som en antologi i to dele: (I) Otte statistisk-geografiske analyser af danske stationsbyer generelt og (II) otte detailstudier i seks udvalgte byer: Holeby, Hurup, Langå, Kolind, Ørbæk og Skævinge samt et studie af erfaringer fra udlandet. Bogen indledes med konklusioner og afsluttes med et resumé og en diskussion af stationsbyernes udfordringer og potentialer.