Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede

17. seminar maj 2001
Gammel Dok

dansk byplan
laboratorium

Byplanhistoriske noter 44

Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede

17. seminar maj 2001
Gammel Dok

Dansk Byplan
Byplanhistoriske noter 44

Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede
Byplanhistorisk note nr. 44

Redaktion og tilrettelæggelse:
Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller

Tryk: KFS AB, Lund 2003

Hæftet er trykt med støtte fra Margot og Thorvald Drejers Fond

ISSN: 7-0900-3274
ISBN: 87-90413-32-6

Dansk Byplanslaboratorium
Nørregade 36
1165 København K
tlf. 33 13 72 81
e-mail: db@byplanlab.dk
www.byplanlab.dk

Formålet med at udgive 'Byplanhistoriske Noter' er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i vort århundrede. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

Noterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder. Der er således ikke tale om egentlige historiske afhandlinger eller forskningsmæssige arbejder.

For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelse af indlæg og referat af drøftelser blandt seminardeltagerne.

Det er udvalgets håb, at disse 'Byplanhistoriske Noter' vil inspirere til, at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af et nyttigt baggrundsmateriale for eventuel senere forskning – et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje.

Sikker-Hansens stemningsfulde tegning på forsiden er hentet fra Ole Storms bog ``Magasinet´´ om Politikens tillæg 1922-62. Udgivet af forlaget Apostrof i 1984.

Forord

Vibeke Dalgas

Da udvalget skulle diskutere temaet for seminar 2001 dukkede der hurtigt et emne op om de danske stationsbyer og deres udvikling - eller afvikling - i det 20. århundrede. Da det lå udmærket i forlængelse af seminaret om de danske byers planlægning (købstæderne og de større byer) 1945-2000 sidste år og samtidig kunne bidrage til det igangværende samarbejde med DKFB (Dansk Komité for Byhistorie) gik man i gang.

Dagens program blev sammensat dels af nogle causerende indslag som beskrev oplevelsen af rejsen og stationsbyen, og dels af nogle konkrete indlæg som gav et overblik over den vigtigste grundforskning om jernbanerne og stationsbyerne og endelig af en række eksempler på dispositions- eller kommuneplaner for stationsbyer i efterkrigstiden.

Desværre var der et afbud til eftermiddagens emne om bymønster-planlægningen og stationsbyernes „store nedtur". Selv om nogle af de øvrige forelæsere forsøgte at gå lidt ind på disse spørgsmål, har vi efter aftale med Henrik Hvidtfeldt og Sven Illeris valgt at bringe et genoptryk i denne note af en artikel som Sven Illeris har skrevet i „Byplan" nr 3/ 1983 om „Bymønstrets planlægning 1959-1979". Artiklen giver et udmærket billede af den overordnede bymønsterdiskussion og af hvordan bl.a. stationsbyerne forvandledes til anonyme brikker i det store spil om fordeling af vækst og service m.m. Trods afbudet var programmet tæt og koncentreret og der blev endda temmelig knap tid til den afsluttende diskussion og opsamling.

Dog var ikke mindst formiddagen meget givende for byplanlæggerne, da forelæserne udefra var historikere og forskere med lidt forskellig baggrund. Blandt tilhørerne var der også flere historikere, arkivarer og museumsfolk. Dette skyldtes bl.a. at indbydelsen på grund af stationsby-emnet var sendt til en liste af museumsfolk (museumspuljen) udover til den sædvanlige liste. Seminaret fik herved en særlig bred, tværfaglig og interessant karakter. Eftermiddagens eksempler på konkrete stationsby-planer samt en ledsagende udstilling viste tydeligt, at der fandtes et stort potentiale for historieskrivningen om hvordan det gik stationsbyerne i tiden 1945-2000 i det materiale som byplankonsulent-tegnestuerne oftest udarbejdede for kommunerne. Og det stod klart, at der stadig savnes sammenlignende undersøgelser for stationsbyernes generelle udvikling især i efterkrigstiden.

Seminaret fandt sted i auditorium 6 i Meldahls Smedje, Arkitektskolen på Holmen. Teknikken fungerede upåklageligt og der var ikke mange skridt over til kantinen, som havde arrangeret en nydelig frokost. Deltagerantallet var ca. 55, men som sædvanlig savnedes flere deltagere fra fra den yngre generation, selv om seminaret fandt sted midt i en arkitektskole. Måske bør der annonceres bedre en anden gang?

En særlig tak skal rettes til Margot og Thorvald Dreyers Fond som gennem årene har støttet udvalgets seminar- og notevirksomhed. Også tak til „Byfornyelse Danmark", som har givet et tilskud til Stationsby-seminaret og denne note.

Vi håber herved at kunne sende noten ud til en bred kreds af stationsbyinteresserede læsere, og at vi kan bidrage til at nogle af de

åbne spørgsmål, som noten stiller, tages op i videre undersøgelser og forskning.

At stationsbyerne har fået meget mere opmærksomhed end tidligere her ved afslutningen af „byplanlægningens århundrede" kan vi kun glæde os over. Vi ser frem til at enhver kommune- og lokalplan som berører stationsbyer - nuværende eller tidligere - som den naturligste sag af verden har en ordentlig analyse af kulturhistoriske værdier og interessante byplanmæssige strukturer som forudsætning. Så vil byplanlægningen også i stationsbyerne have mulighed for at gå hånd i hånd med ønskelig bevaring af historie og identitet og nødvendig byfornyelse udført med nænsom hånd.

Indhold

Velkomst

Kirsten Andersen

Jeg vil gerne byde velkommen til vores seminar om de **Danske stationsbyer i Byplanlægningens århundrede** med Knud Bidstrups ord fra Danmark – dit og mit fra 1977:

„Jernbanen skabte en helt ny kategori af byer - stationsbyerne." Efterhånden bredte jernbanenettet sig som et spindelvæv ud over Danmark, og på markerne omkring mange af de nyanlagte landstationer opstod der hurtigt små bydannelser. Ikke færre end 558 små og større danske byer har fået deres start i livet på den måde. Nogle kom til at ligge i nærheden af en gammel bondeby, som de stjal både navnet og billedet fra. Andre lå langt uden for lands lov og ret, men havde alligevel vækstbetingelser.

Forudsætningen for disse byers opkomst var, foruden jernbanen, at købstæderne i 1862 havde mistet deres eneret til de fleste former for handel og håndværk. Stationsbyerne kunne udfylde tomrummene mellem købstæderne og etablere sig som servicecentre for de omkringliggende landbrugsområder. Mange af dem fik også ret hurtigt småindustri.

Blandt de fine medlemmer af byfamilien - dem med byvåben og en lang historie bag sig - var disse opkomlinge meget agtede. Og de udmærkede sig heller ikke ved en høj bykultur. Stationsbyarkitektur blev et særligt begreb, kendetegnet blandt andet ved rigelig anvendelse af cement og støbejern. Men stationsbyerne anfægtedes ikke af, hvad andre mente om dem. De var befolket af mennesker, som interesserede sig mere for fremtiden end for fortiden og trøstigt gik i gang med at udnytte den nye tids muligheder."

Som afslutningsord vil jeg citere Benny Andersens digt *Landstation*:

„Du sidder en martsdag
i et kuldslået tog.
Med kanyle sprøjtes du
Ind i Jyllands hjerte.

Toget standser brat,
Du tørner ud af dig selv
Her hvor mørkt og
Lyst blod mødes."

Fra Århus til Ølgod
- betragtninger om togrejsen som fænomen og tilstand

Ole Winding

At opleve togrejsen så intenst som muligt i tid og rum, kræver, set med mine øjne, at Du ikke lige har været dér tidligere, og at Du rejser alene. Flest rejser foretages i dag om ikke dagligt som pendling så i hvert tilfælde ofte – hvilket ikke giver anledning til mange reflektioner undervejs.

Men i dette tilfælde – med et besøg i Ølgod – er det anderledes. Fra Århus til Ølgod er der to muligheder, viser det sig. Den ene mulighed er over Skanderborg og Skjern med en halv times ventetid i Skjern, den anden med Intercity uden skift til Esbjerg og derefter nordover langs kystlinien med regionaltog. Valget falder af nysgerrighed på Esbjerg-Ølgod forbindelsen.

På Århus banegård byder IC3 velkommen med togfører og lokofører og moderne farver. Umiddelbart efter afgang introduceres til togets muligheder og togstewardessen reklamerer for dagens tilbud. Omkring mig er jeg omgivet af et ældre ægtepar på rejse, en pendler med bærbar PC, der tydeligt distraheres af konversationen mellem de to. Og en enkelt ældre dame, der har forlænget hjemmets dagligdag med madpakke og thermokande og et ugeblad med kryds og tværs.

I Fredericia tømmes toget mærkbart for rejsende mod øst. Esbjerg kalder, og de første paraboler tegner sig inden længe. I Esbjerg er der skift til regionaltog.

Togføreren er skiftet ud med en klippekortsmaskine. Rygerkupeen er reduceret til 14 pladser, hvoraf de fire er forbeholdt passagerer med dyr. Indtrækket på kupésæderne har få striber uden munterhed. Passagererne er få både i tal og tale. De kender tilsyneladende hinanden – men det bliver kun til et kort „daw". Lokoførerens annoncering af næste stop tyder på lokalkendskab her i parabolland. Stoppestederne er reduceret til skure iklædt DSB´s standardfarver rød og sort.

En togforsinkelse på denne strækning kræver højt humør og robusthed. Ølgod er næste stop, og mine venner venter med bil og venlige vink. Målet er nået, En oplevelse „rigere".

Knapt tre dage efter er rejsen hjemover bestemt. Enkelte passagerer er genkendelige – det er det hele. Den eneste ændring er, at flere nyder en fyraftensøl hentet fra tasken. I Fredericia ser jeg ingen kendte ansigter igen. Men der er livligt gang i mobiltelefonerne. Eksempelvis lyder det „Hej, det er Trine. Kan Du huske mig fra i går? Skal vi mødes igen?" En anden „Hej skat. Nu holder vi i Skanderborg og er et kvarter forsinket. Så Du behøver ikke være i Århus før 19.30."

På det sidste stykke vej mod Århus dukker der billeder fra Borris op på min „skærm" suppleret med rejseoplevelser fra mine sommerophold i Fredensborg og de mange smukke stationsbygninger undervejs. De er ikke væk ganske vist, men ganske funktionstomme og livløse.

Billetautomater og sværtforståelige zonevalg har taget over. Nu handler det om tid og rentabilitet, og bilerne har overtaget arenaen på bedste „Harry-vis". Jeg har nu ikke opgivet glæden ved en togrejse af den grund. Der gemmer sig stadig oplevelser og ganske uden for meget stress.

Ole Winding, f. 1943. Afgang fra Kunstakademiet, Henning Larsens afdeling 1972. Siden 1973 lærer på Arkitektskolen i Aarhus,1976-86 ved Byplanafdelingen. Medlem af Byplanhistorisk Udvalg.

Jernbanenettet og de danske stationsbyer 1900-1939

Steen Ousager

Når man i dag kører over Fyn med toget, kommer man igennem, hvad man opfatter som adskillige typiske stationsbyer. Således også Langeskov. Der bliver kun tale om glimt, for toget kører igennem med 180 km/t, og det er mange år siden, at det sidste tog standsede her. Stationen, der nu er blevet til køreskole, ligger der dog endnu – som et minde om dengang DSB byggede stationer efter et sæt af normaltegninger, så man altid havde en parat, når der blev behov for nybyggeri. Dens karakteristiske udseende kan den ikke løbe fra. Ingen er i tvivl om, at dette er en jernbanebygning , en station.

Det samme gælder en del af byen: Husene og deres indbyrdes beliggenhed, sporene af det gamle savværk, de industrielle anlæg, der findes spredt mellem beboelsen og den karakteristiske hovedgade emmer langt væk af stationsby – en bytype der skød op især fra 1800-tallets side del. Men det er ikke længere i Jernbanegade, man skal finde de mange detailforretninger og forretningstilbud fra slagter, købmand, Tatol, mælkeudsalg m.m. Den del af bebyggelsen er for længst holdt op med at vokse. Nu er det ude ved motorvejen, at udviklingen finder sted. Det er dér den nye parcelhusbebyggelse og de nye industrier ligger.

Langeskov hørte vel til i midtergruppen af de såkaldte stationsbyer. Den var ikke blandt de største og heller ikke blandt de mindste, men den ligger/lå ved Danmarks mest befærdede jernbanestrækning. Og selv om flere byer af Langeskovs størrelse stadig betjenes af persontog, gælder, at det er årtier siden, at den sidste godsvogn kørte derfra, og at holdepladsen i øvrigt er ubetjent bortset fra automaten, der meddeler: „Gå ikke over sporet. Der kommer tog." Stationsbyen i mere traditionel forstand er dermed tydeligvis et fænomen fra en svunden tid, og om hvilken man kan spørge: Hvad var det egentlig for en størrelse? Hvilken rolle spillede den hvordan og hvornår?

Hvilken sammenhæng var der egentlig mellem jernbanen og disse byer, som der op imod 1.verdenskrig var kommet over 200 til af?

Stationsbyer – hvad er det?

Litteraturen om de danske jernbaner er enorm, men først og fremmest er der tale om isolerede studier eller fremstillinger, der har at gøre med den enkelte jernbanestrækning og dens materiel. Jernbanens omgivelser og dens betydning for samfundet er kun beskrevet i mindre grad, om end der dog de seneste årtier har været en vis fokus på stationsbyen – især i den tidlige fase. I denne litteratur, der hellere end at tale om stationsbyer beskæftiger sig med „de nye byer", er konklusionen, at den nye by eller stationsbyen ikke primært er et produkt af jernbanen, men først og fremmest må ses i sammenhæng med konjunkturerne, befolkningsudviklingen og landbrugsomlægningen, som den fandt sted fra ca. 1880. Derfor giver det mening at tale om „de nye byer", dvs. de byer der voksede frem fra 1860'rne som supplement til det gamle byhierarki med hovedstaden, provinsbyerne og landsbyerne.

Især fra 1895 tog den udvikling fart, der betød, at de nye byer oplevede en storhedstid, der imidlertid blot varede ved til ca. 1920. Den skyldtes bl.a., at landbefolkningen var stigende, at brugene blev mindre og mindre og dermed flere og flere, og at kornproduktion omlagdes til produktion af

Godset omlades fra jernbane til købmand i Otterup omkring år 1900. Det var dét, der var de nye byers hovedfunktion: at fungere som omladecentral for de importvarer, det nye landbrug behøvede til sin produktion. Foto: Otterup Lokalhistoriske Arkiv.

forædlede varer som smør, æg, flæsk, der var beregnet til eksport. De nye byer blev omladningscentraler for de råstoffer og varer, der skulle til for at støtte de nye produktionsformer og for de produkter, der kom ud af det hele. Dermed var der også skabt grobund for det handels- og næringsliv, der efterhånden opstod i disse byer. Erhvervshistorikeren Jørgen Fink har formuleret det således, at det afgørende for de nye byers fremkomst var produktionsomlægningen i landbruget. Brugssituationen betingede deres videreudvikling og banernes linieføring afgjorde så, hvor de nye byer kom til at ligge.

Men: Hvad betingede så linieføringen? Og: Hvor afgørende var - og især - blev jernbanen egentlig for disse stationsbyer, og – kunne man også spørge – hvor afgørende var - og blev - stationsbyerne for jernbanen?

Jernbanerne og udviklingen

Ser man på jernbanenettes udvikling, kan man konstatere, at frem til 1880'rne drejede det sig om anlæg af et hovedbanenet til de nationale og internationale hovedforbindelser. Efter færdiggørelsen af hovedbanenettet i 1880'rne kom turen til de senere så mange sidebaner, ligesom antallet af ekspeditionssteder på hovedbanenettet også blev udvidet. Fx steg antallet af jernbaneekspeditionssteder på Fyn fra ca. 20 i 1880'rne til 117 i 1914. Herefter begyndte nyanlæggene så småt at klinge af, men først i 1929 nåede banenettet dets største udstrækning. Forinden var de første baner dog allerede blevet nedlagt.

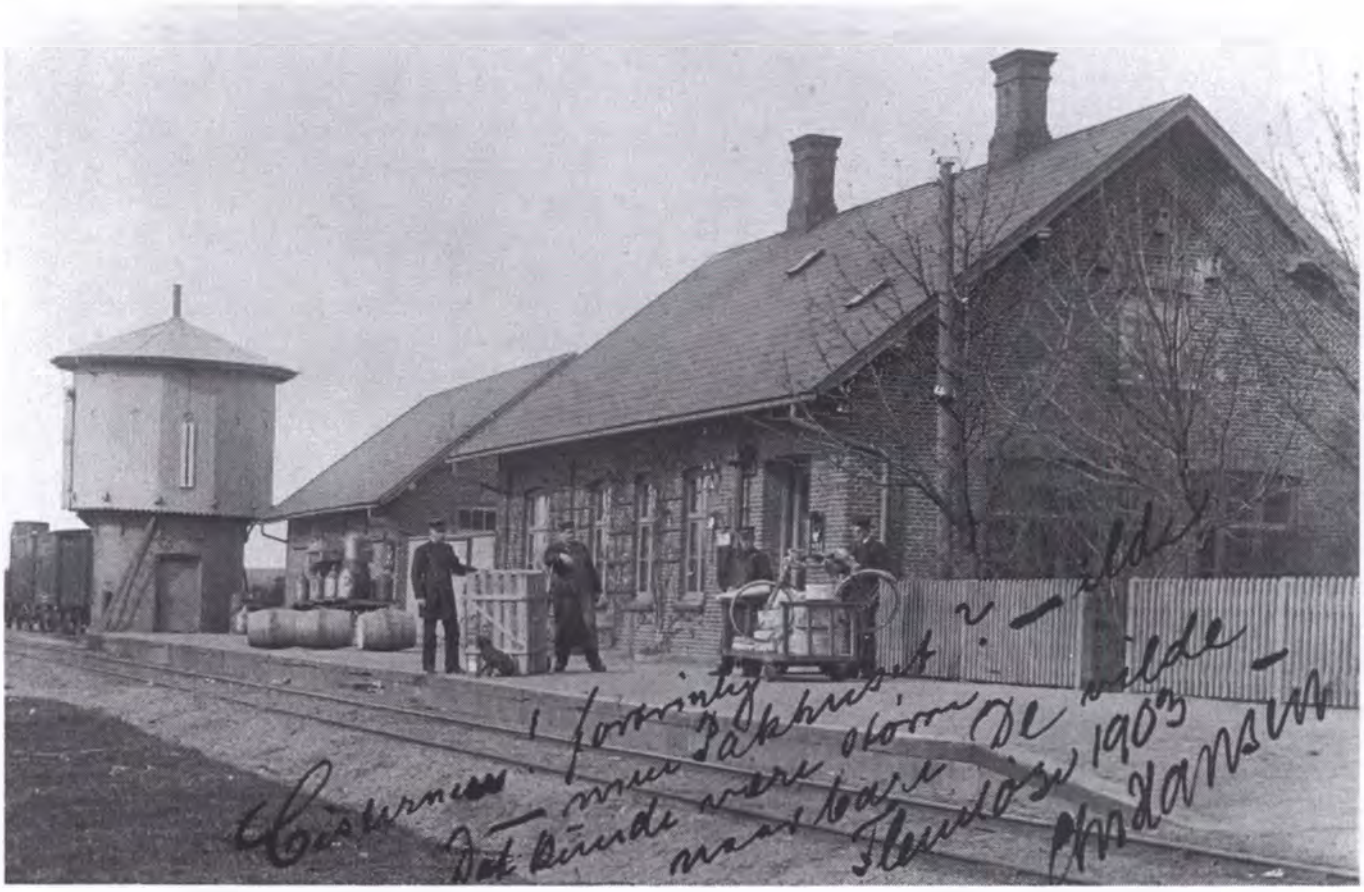
Som Peter Fransen har påvist det i sin afhandling om varetransport på Fyn indtil 1920 fik jernbanetrafikken i samme periode, som stationsbyerne havde sin blomstringstid, da også stærkt stigende betydning. I alt tidobledes godstransporterne pr. jernbane fra 1880 til 1914 på landsplan Ganske vist ankom importvarer som energi og foderstoffer, der skulle bruges til den nye produktion, i stor grad med skib, men transporten fra de regionale havne tog banerne sig af, og det var også banerne, der sørgede for hovedparten af eksportvarernes transport til Esbjerg og andre udskibningshavne. Godstrafik mellem landsdelene spillede ikke endnu nogen større rolle. Den tog DFDS sig af med dets vidtforgrenede dampskibsnet.

I dette trafikmønster spillede stationsbyerne naturligvis en vigtig rolle. Men som Peter Fransen har påvist, var det endnu vigtigere, at der var et meget stort antal ekspeditionssteder, hvortil de nødvendige varer kunne leveres eller afsendes fra. Om der var tale om en større stationsby eller et sidespor med begrænset betjening eller ingen, var ikke det væsentlige. De mange nye ekspeditionssteder, der især kom til efter århundredeskiftet, var altså fra starten med til at undergrave de nye byers funktion som lokalcenter og omladecentral.

Også persontrafikken gik i det alt væsentlige fra markedet til dets opland. Men væksten i persontrafikken var ikke nær så stor som for godstrafikken: Fra 1880 til 1914 var der kun tale om en firedobling.

Men hvordan blev de nye baner så planlagt fra 1890'rne og frem til 1920? Hvad betingede valg af linieføring?

I almindelighed havde jernbanerne deres storhedstid i 1900-tallets første årtier. I Flemløse på Assensbanen var der i 1903 derfor behov for at få udvidet pakhuset til al det gods, der ankom til og afsendtes fra landstationerne. Men få år efter 1. verdenskrig gik det den anden vej, og pakhuset var stort nok alligevel. Den nære sammenhæng mellem stationsby og station svækkedes nu gradvist. Foto: Jernbanemuseet.



Ingen planlægning
Nogen konsekvent eller ensartet linie blev aldrig anlagt. De fleste nye baner blev anlagt på lokalt initaitiv med kommunale og statslige aktieindskud. Det var de såkaldte privatbaner, der i virkeligheden var at betragte som fælleskommunale transportselskaber med en som oftest betydelig statslig aktiepost. Det var de kommunale bidrag, der i store træk afgjorde banernes linieføring og i mange tilfælde også, hvor der skulle bygges stationer. Typisk blev det, hvor der i forvejen var en bebyggelse, der skulle betjenes. Alene af den grund er der anledning til at skelne mellem de nye byer, der opstod, hvor jernbanerne i den tidlige fase havde anlagt en station, og de allerede eksisterende byer, der hen mod eller efter århundredeskiftet fik en station og derved også i almindelig sprogbrug blev til en stationsby.

Der blev dog også frem mod 1920'rne anlagt en række baner, hvor trafikunderlaget ikke allerede var der. Det var såkaldte kulturbaner, der skulle skabe vækst og udvikling i tilbagestående egne. Det gjaldt især en række baner i Jylland: Den såkaldte „skæve" bane fra (Esbjerg-) Bramming til Laurbjerg (-Langå-Randers), videreudbygningen af den anden jyske diagonalbane fra (Vejle-) Give over Brande til Herning, Herning- Viborg, hvis øgenavn var Laplandsbanen, og måske mest udpræget Skjern-Videbækbanen, der først åbnede i 1924. Det var en bane, der var blevet kæmpet hårdt om: Skiftevis blev den planlagt finaniseret som privatbane og som statsbane, det sidste fordi egnen var ude af stand til at finanisere byggeriet og i øvrigt heller ikke var særligt interesseret. Banen indgik i en større plan, nemlig en bane med gennemgående trafik fra Alborg over Hvalpsund og Skive gennem det bane- og mennesketomme rum ned mod Skjern, hvorfra den vestjyske længdebane desuden skulle forsynes med dobbeltspor.

Idemændene bag dette projekt tilhørte den jyske landbrugs- og jernbanelobby, der kæmpede for så mange nye sidebaner til Jylland som muligt. De ønskede at styrke forbindelserne til Esbjerg for de varer, der skulle udføres til England, og omvendt bekæmpede de de ideer, især det industrivenlige Højre, men også statsbanernes ledelse stod for. De talte især for kapacitetsudvidelser på det bestående stambanenet i form af dobbeltspor, jernbanebroer over sunde og bælter eller udbygning af bestående jernbanefærgeforbindelser. Høj prioritet havde de internationale forbindelser samt det indenlandske stambanenet mellem København og Fyn-Jylland. I denne indgik også det nye dobbeltspor over Fyn indviet i 1911. På denne strækning blev der også bygget nye stationer, og de blev anlagt med en voldsom overkapacitet, fordi der forventedes en stærkt øget trafik og dermed formentlig også nye bydannelser. De forventninger blev aldrig indfriet.

Jernbanefeber
Verdenskrigen betød ellers en hidtil uhørt trafikvækst for jernbanerne. Det gjaldt inden for stykgods, og det gjaldt for brændsel og bygningsmaterialer til et meget nødvendigt boligbyggeri. Men der blev også indført kraftige transportbegrænsninger. Både for industri og landbrug var optimismen stor og nåede et højdepunkt henimod 1918-1920. Med privatbaneloven af 1918 blev der åbnet for anlæg af 41 nye privatbaner, og hvor egnen overhovedet ikke kunne betale også for visse statssidebaner. Desuden blev der lovgivet om en række dobbeltsporsanlæg på stambanenettet, men tendensen syntes klar:

Lovgivningen skulle understøtte især landbrugets udvikling og ville derved favorisere anlægget af så mange ekspeditionssteder som muligt. Men advarselslygterne var begyndt at blinke: Vigtige transportartikler som kul, foderstoffer og gødning var under krigen så småt begyndt at tilflyde konkurrenterne bl.a. fordi banernes kapacitet var opbrugt, og de første politikere var derfor også begyndt at stille spørgsmålstegn ved, om banerne ville kunne vinde det tabte marked tilbage igen efter krigen. Spørgsmålet var derfor også, hvad de nye baner kunne bruges til.

Allerede i 1920 stod de første banenedlæggelser for døren. Som man nok havde vidst det længe, var banernes økonomi meget dårlig, og statsbanernes underskud havde i 1920 været rekord højt. De fleste af de sidst vedtagne baner blev ikke bygget, men foruden Skjern-Videbæk, den midtsjællandske bane fra Frederiksværk til Ringsted nåede man dog af statsbaner også at anlægge en bane i Sønderjylland, fra Rødekro til Bredebro. Effekten udeblev imidlertid: De måtte alle tre hurtigt nedlægges igen.

En nøjere analyse af problemerne ved den sjællandske midtbane viste, hvad der var galt: Banen havde kun kunnet tiltrække sig nogle få procent af oplandets trafik. Det havde desuden for banerne i almindelighed vist sig, at trafikpotentialet i mange tilfælde var så ringe, at de ikke kunne modstå selv mindre trafiknedgange, eller hvad der var lige så aktuelt: Øgede udgifter til brændsel, personale, administration m.m. Men også organiseringen af opgaverne var problematisk: Statsbanerne konstaterede i 1930, at deres stykgodstrafik var så underskudsgivende, at den enten måtte rationaliseres til bunds eller helt nedlægges.

Konkurrence

Selv om mange af problemerne lå ved banerne selv og især var aktuelle for oplands- og sidebanerne, var det selvfølgelig også afgørende, at banerne havde fået endnu en konkurrent efter 1920: Lastbiler og busser. På godsområdet betød det, at banerne med enkelte undtagelser ikke var konkurrencedygtige på de afstande, der typisk var fra den lokale havneby og ud i oplandet, og det gik ud over foderstoffer, gødning og, kul. Det var jo typisk de varer og den vareomladning, der netop havde skabt stationsbyen. En ellers grundlæggende banevenlig undersøgelse viste i 1930'rne, at banerne typisk havde mistet mellem halvdelen og trefjerdedele eller endnu mere af deres oplands transport.

På det persontrafikale område betød busserne mange flere af- og påstigningssteder og stort passagerfrafald i lokaltogene. For at imødegå busserne oprettede banerne mange flere holdepladser og indsatte flere tog. Herved blev det lettere at komme til og fra købstaden. Alt i alt gik tendensen fra lokal centralisering til decentralisering og en langt større fleksibilitet i bosætnings-, handels – og transportmøntre i det hele taget. Jernbanen og stationsbyen var ikke længere så afhængige af hinanden, selv om trafik og jernbanedrift i byer som Grindsted, Brande og Ålestrup endnu i mellemkrigstiden kunne lægge beslag på en stor del af arbejdsstyrken. Sagt på en anden måde var landbruget ikke længere så afhængig af stationsbyerne som omladecentraler, og industrien koncentrerede sig i stadigt større omfang i byerne, købstæder og de største stationsbyer.

For i hvert fald statsbanernes ledelse var store dele af den rurale oplandstrafik da også en transportform uden større fremtid. Den

samlede trafik på jernbanerne var faldet betydeligt i mellemkrigstiden, og det var sidebane og oplandstrafikken, der var den hovedskyldige heri. Derfor overtog banerne over alt i landet busruter gennem 1930'rne for både at komme konkurrencen til livs, men også for at erstatte jernbanetrafik med bildrift. Det var efterhånden ikke bare stykgodstrafikken, der kostede dyrt. Det var lokaltrafikken som helhed. Utallige var derfor også de kommissioner, der i 1920'rne og 1930'rne beskæftigede sig med problemet, og alle som en var de grundlæggende enige: Det store flertal af lokalbaner havde ingen fremtid. For DSB-ledelsen var det soleklart, at det drejede sig om den internationale trafik og landsdelsforbindelserne. Med S-tog i København, lyntog, broer og bedre færgeforbindelser og trafik mellem de større bolig- og erhvervscentre var det her, kræfterne blev lagt.

Det betød ikke, at lokaltrafikken fik lov at sejle sin egen sø. Faktisk blev der gjort en række forsøg på af effektivisere og rationalisere både gods- og persontrafik med henblik på at nedbringe udgifterne, og generelt blev togforbindelserne hyppigere. Der blev også etableret til- og udkørsel af gods fra stationerne til forbrugerne. Men lige meget hjalp det, trods det at i hvert fald privatbanerne i 1930'rne fik en gevaldig saltvansindsprøjtning i form af statstilskud til moderniseringer. Tilskuddet var partiet Venstres betingelse for at gå med til anlægsloven for de københavnske S-baner, og argumentet for at bruge de mange penge var, at så stor konkurrence som mulig mellem transportmidlerne gav de laveste priser for erhvervene. Det spillede også ind, at de samme landkommuner, der havde investeret i privatbaner, også måtte betale til statsbanernes underskud. Ved at yde tilskud til den fortsatte banedrift, var der kvitteret for den tilsyneladende forskelsbehandling.

Ved 1930'rnes slutning så det ud til, at det var ved at være slut med mange side- og oplandsbaner. En række kommissioner, der havde forsøgt at tage stilling til lokal-, sidebane- og konkurrencespørgsmålet, måtte give op eller snarere konkludere, at de sent anlagte såkaldte kulturbaner ikke havde kunnet løse deres opgave. Også mere „almindelige" sidebaner ansås for at være i farezonen ligesom den nye godsbanering omkring København. Den havde været på tegnebrættet siden århundredets begyndelse, og den blev færdig i 1934. Fem år senere stod det klart, at den stykgodsbetjening af København, der havde været ideen bag banen, bedre – eller i hvert fald billigere - kunne betjenes med lastbiler. For landets godt 50 privatbaner skønnedes kun lidt over 10 at have en fremtid på længere sigt.

Stationsbydvale

For de allerede eksisterende stationsbyer kan det gøres op, at de befolkningsmæssigt og økonomisk stod noget i stampe efter 1920. De gode år for landbruget var forbi, og et voksende antal pensionister slog sig ned i disse byer, der dog på deres side vandt noget fra landsbyerne, takket være bilismens fremkomst. De allerstørste stationsbyer blev begunstiget af udviklingen, der favoriserede industrien fremfor landbruget og førte til markedsmæssig koncentration. Men afmatningen var klar i de mellemstore stationsbyer som Langeskov. Lokalmarkedernes tid var ved at være forbi.

Nye byer opstod stort set heller ikke langs de eksisterende og nye jernbaner. Det betød ikke, at jernbanerne slet ingen rolle spillede

Brenderup station kort efter indvielsen i 1911. Bag stationen er en ny bygade under opførelse, men banen formåede som de fleste andre nyere baner ikke at skabe ny bebyggelse i større stil. Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Ejby Kommune

længere. En station som fx Brenderup på den nordvestfynske bane, anlagt i 1911, tiltrak sig således med tiden en del af kirkebyens funktioner, således at kirkebyen gradvist flyttede hen til stationen. Men trods det at byen tydeligvis havde købstadslignende ambitioner, nåede befolkningstallet imidlertid aldrig over 500. Vel var det en stationsby, men nogen ny by var der altså ikke blevet tale om. Endelig forblev mange ekspeditionssteder, der ikke var anlagt i eller tæt på et bestående bysamfund, rene ekspeditionssteder uden bydannnelse overhovedet.

Den dynamik, der knyttede sig til stationsbyen i tiden fra 1895 og frem til verdenskrigen, var forsvundet. Bytypen havde mistet en del af sin traditionelle betydning, og jernbanen var i hvert fald ikke længere en væsentlig faktor i skabelsen af nye byer endsige for de eksisterende stationsbyers fortsatte udvikling. Tilsvarende var også jernbanens interesse for stationsbyen for nedadgående. Nok kunne de største af slagsen selvfølgelig generere tilstrækkelig med trafik især i forbindelse med industrielle anlæg til at de var interessante. Men hovedparten af de mindre og mindste af de byer, der enten var opstået ved banen eller som havde fået bane, var det efterhånden blevet for dyrt at betjene med jernbane, samtidig med at andre transportformer gjorde deres indhug.

Stationsbyen uden station

Sådan var situationen, da 2. verdenskrig brød ud og for et tiår stoppede den udvikling, der ellers så ud til at ville få mere og mere fart på. I Langeskov forsvandt jernbanestykgodset omkring 1950, mens det langt op i 1970'rne kunne lade sig gøre at få ekspederet vognladninger til byen. Persontrafikken blev mere og mere reduceret til fordel for

pendlertrafik morgen og aften, indtil de mange rutebiler på landevejen også overtog denne. Da var byen for længst tømt for sine traditionelle stationsbyfunktioner. Med en understregning heraf er der for nogle år siden omkring banen blevet opsat nogle ualmindeligt grimme støjværn bl.a. tværs hen over den gamle hovedgade, Jernbanegade, der hvor overkørslen med bommene var. Banen og den gamle station er dermed endeligt, også fysisk, blevet adskilt fra bebyggelsen, der i sin tid netop

Danske byers folketal 1940. Som det ses havde kun meget få byer ikke jernbaneforbindelse – med undtagelse af Sønderjylland. Her var lokalbanerne blevet nedlagt i 1920'rne og 1930'rne.
Fra: Aage Aagesen: Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, 1949, s. 89

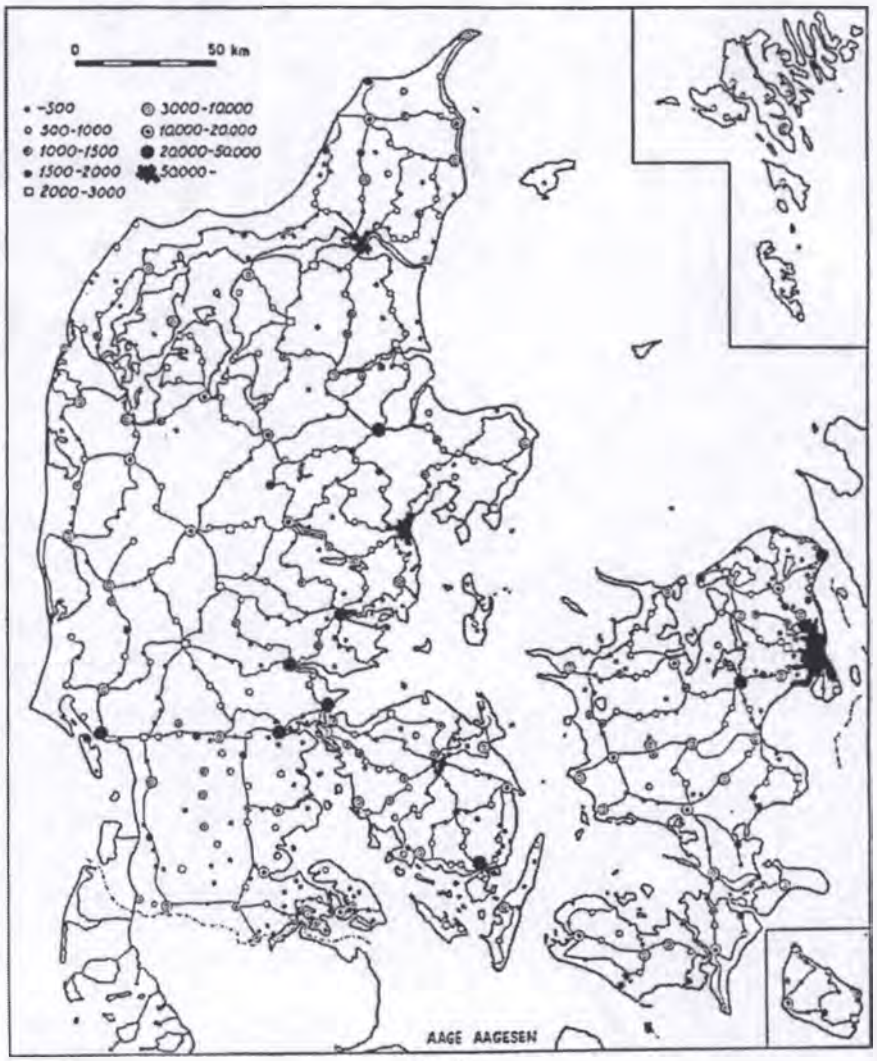


Fig. 25.
Danske Byers Folketal 1940.
Population of Danish towns in 1940.

Steen M. Ousager, f. 1953. Historiker, arkivchef v. Rigsarkivets Publikumsafdeling. Cand. mag. i historie og nordisk 1981, arkivar ved en række institutioner 1981-2001. Har skrevet en række bøger og artikler om dansk trafikpolitik og danske jernbaner, herunder bd. 2 i DSB's jubilæumsværk fra 1997 På Sporet 1847-1997. Har desuden udgivet bøger om dansk udvandring til Brasilien og om danske og grønlandske arkivforhold.

Karakteristik af stationsbyerne

Peter Dragsbo

De nye byer i det danske landskab

Det danske landskab er præget af en række historiske by- og bebyggelsestyper - miljøer, som trods de mange „individuelle" variationer hver især er karakteriseret af en række fælles træk og elementer. Nogle miljøer har gamle aner - som landsbyerne, der som princip kom med agerbrugets indførelse og som først i vore dage er ved at miste den sidste tilknytning til landbrugsfunktionen - eller købstæderne, som for størstedelen opstod i vikingetid-middelalder og først forsvandt som administrativt begreb i 1970. Blandt andre distinkte bebyggelsesmiljøer på landet kan nævnes hovedgårdene og husmandskolonierne fra landboreformtiden eller udstykningsbølgerne i det 20. århundrede. Og blandt bymiljøerne blev købstæderne i tidens løb suppleret med typer som hovedstaden, fæstningsbyerne (Fredericia), havne- og fiskeribyer (Esbjerg, Hanstholm), forstæderne og sommer- og fritidslivets bebyggelser. Men næst efter landsbyerne blev de nye byer, de såkaldte „stationsbyer" fra slutningen af 1800-tallet det hyppigst forekommende bebyggelsesmiljø. Til gengæld var de stjerner, der steg hurtigt på himlen i 1880'erne og -90'erne, men lige så hurtigt faldt med udviklingen efter 1918.

Når mange forskere har foretrukket at bruge begrebet „de nye byer", skyldes det, at det ikke var stationerne i sig selv, der skabte byerne - i modsætning til f.eks. de engelske railway towns. De mange nye bydannelser på landet havde deres baggrund i næringsfrihedsloven 1857 - der overhovedet tillod handel og håndværk uden for købstæderne - samt i landbrugets omlægning til eksportorienteret erhverv med øget pengeøkonomi samt i det hele taget landbefolkningens bedre økonomi. Dermed blev der brug for en hel anden grad af service på landet end den, de gamle købstæder kunne yde med deres markeder og købmandsgårde. Behovet for service gjaldt dels handelsforbindelse med omverdenen, dels håndværk og butikker til afløsning af den tidligere høje grad af selvforsyningsøkonomi. Antallet af nye servicecentre blev derefter bestemt af landbefolkningens „tolerancegrænse" m.h.t. kørselsafstand. Hvor man til købstæderne havde accepteret en dagsrejse et par gange om måneden, skulle mange af funktionerne i de nye centre bruges op til flere gange om dagen - og med hestevogn på dårlige biveje gav det i de nye byers storhedstid et max. opland på en 5-10 km's radius. Dette var nok også medvirkende til, at småhåndværket på landet blev samlet i de nye centre - det havde jo ellers siden 1850'erne blomstret blandt husmændene rundt omkring i sognet.

De nye centre blev placeret overalt, hvor forholdene begunstigede det nye behov for centralitet. Hvor det store net af første generations jernbaner var blevet lagt fra 1847 frem til 1870'erne, opstod de nye centre naturligvis ved stationerne. Nogle af disse ægte stationsbyer kom da også hurtigt fra start, f.eks. Aarup på Vestfyn, hvorfra dagvognen til Assens udgik, og som i løbet af 1870'erne blev en hel lille købstad, der huggede en pæn del af Assens' tidligere opland. Men, som Niels Peter Stilling har påvist, tog væksten også i mange af byerne ved de ældste stationer først for alvor fart efter 1890 - bestemt af landbosamfundets behov og økonomiske udvikling.

En lang række nye byer opstod ved andre fikspunkter i landskabet.

Nogle af de største senere stationsbyer opstod således ved vigtige vejkryds, f.eks. Ringe og Kværndrup på Fyn, Kjellerup og Grindsted i det jyske. Og i de egne, hvor der fra gammel tid - eller på grund af hedeopdyrkningen - ikke var ældre landsbyer, opstod de nye byer både ved markedspladser, kroer, vandmøller, kirker og andelsmejerier. Her støder man endnu på små tidligere bycentre med navnet „.. Mejeriby" eller „.. Kirkeby".

I den østlige del af landet, som var domineret af landsbybebyggelse, kom der endelig talrige eksempler på kombination af gammel landsby og ny stationsby. I mange tilfælde blev de tidlige jernbanestationer lagt i nogen afstand af landsbyen - og der voksede derfor langs vejen fra landsbyen en stationsbybebyggelse frem, som kunne ende med at inddrage landsbyen i den bymæssige beyggelse (f.eks. Vejen eller Haslev). Men mange steder i landet var det en større, centralt beliggende landsby, som langsomt fik bypræg i takt med at den blev lokalt center. Her fik man de charmerende blandinger af strå- og skifertage, kalkede mure og røde formsten - og man skal i folketællingerne for at se, hvilke erhverv, der var bymæssige, og hvilke, der hørte naturligt til et landbosamfund omkring 1900.

De nye byers miljø - en afspejling af funktionen

Kernen i de nye byer var de elementer, der så at sige „erstattede" købstaden: En gæstgivergård eller et jernbanehotel samt en eller et par købmandsgårde. Disse „gårde" gentog mønstret fra den førindustrielle købstad: bolig-, butiks-, handels- og lagerfunktioner under samme tag, organiseret som et udvidet hushold med kommis'er, karle og tjenestefolk boende på kost og logi som dele af husstanden. Denne gamle arbejdsorganisation var netop på samme tid ved at forsvinde i købstæderne til fordel for en moderne tids specialisering, men havde netop sin sidste storhedstid i de nye byer frem til mellemkrigstiden.

Samtidig var der en tydelig forskel mellem i hvert fald Vestjylland og Østdanmark m.h.t. hvem der var „gründere" i de nye byer. I den østlige del af Danmark var det nemlig meget ofte købmandshuse i købstæderne, som lagde filialer i de nye centre - og i ikke få stationsbyer blev den første købmandsgård bygget af den lokale godsejer, som i kraft af sin store overskudsproduktion var særligt interesseret i en effektiv afsætning.

I Vestjylland var den store pionér ikke mindst i de mindre byer ofte en „entreprenørtype" fra landbomiljøet, ikke sjældent en husmandssøn fra den yderste hederand, som forstod at videreføre de midt- og vestjyske traditioner for prangeri og omkringfarende markedshandel og dermed klarede sig i de nye byer, hvor mange mere urbane tilflyttere måtte give op.

Rundt om de centrale „gårde" klumpede sig så de mange håndværkere og småhandlende, som byggede deres små ejendomme i lange rækker ud ad landevejen. Det var murere og tømrere, skræddere og skomagere, bagere og høkere, manufakturhandlende og træhandlere osv. Også her var bolig og arbejde kombineret - meget ofte med bolig og butik til gaden samt værksted i gården og have bagtil. Og var der evt. en svend eller lærling, boede han med i husholdet. Disse „småfolk" kom i stort omfang fra landbosamfundet, selv om der også var folk fra købstæderne, der

prøvede lykken. På en måde kan man karakterisere denne del af stationsbyerne som en fortættet husmandskoloni - og der er da også mange eksempler på, at gårdejerne på egnen så på de nye „byboer" med hovedrystende ringeagt.

Det var også denne sociale forskel, der gav stødet til den interessekonflikt, som mange steder opstod mellem den nye by og det omgivende landbosamfund. I et samfund, hvor skatten lå på hartkornet, var der ringe motivation hos sognenes magthavere til at ofre service og institutioner på jordløse nybyggere. Og situationen blev mange steder ikke bedre af, at nogle af de nye byer voksede frem på grænsen mellem to sogne. Ja, stationsbyen Bramming i Vestjylland voksede endda frem, hvor tre herreder mødtes. Det gav mulighed for en vis legen kispus med myndighederne, men gjorde til gengæld, at alle nye faciliteter måtte oprettes af beboerne selv, indtil byen endelig fik status af eget sogn i 1911.

Derimod er det et godt spørgsmål, om de nye byer kulturelt set var land eller by? Ofte støder man på den myte, at de nye byer bidrog til landbosamfundets „urbanisering" også i kulturel forstand. Spørgsmålet er imidlertid, om ikke det nok så meget var den både kulturelt og økonomisk førende gårdmandsklasse, der som de første optog evt. urbane kulturelementer i landbokulturen.

At de nye byer i mangt og meget reproducerede den lokale landbokultur, kan bl.a. ses af, at den nye by som regel havde samme åndelige observans som de omliggende sogne: Var de missionske, blev byen missionsk - var de grundtvigske, blev byen grundtvigsk. Men naturligvis kom der i de større nye byer et lag af jernbanefolk, embedsmænd, apotekere, sagførere, læger og større handlende, som i kraft af deres bredere aktivitetsfelt skabte deres egen parallel til bykulturen, når de mødtes på hotellet eller i „Industriforeningen". Som eksemplet Grindsted viser, kunne der derved opstå skarpe konflikter mellem de nye byboere indbyrdes. Det samme skete naturligvis, hvis en gruppe missionske håndværkere nedsatte sig i et grundtvigsk eller kortspillende „dødt" sogn!

Den fysiske kerne i de nye byer var altså dels et par centrale „gårde", dels lange rækker af håndværkerhuse. I de ægte stationsbyer var der desuden naturligvis stationen - men at den ikke i sig selv var byskabende, kan ses af, at gaden hen til stationen (der nødvendigvis skulle ligge i en vis afstand fra vejoverskæringen af hensyn til skifte- og læssespor) sjældent blev hovedgade. Efterhånden som de nye byer voksede, opstod der desuden en tydelig kvarterdannelse, som afspejlede den samtidige kvarteropdeling i de større byer. Først og fremmest havde man en tydelig fornemmelse af „for- og bagside" i forhold til stationen.

I mange nye byer opstod der egentlige vildtvoksende arbejderkvarter i området bag stationen - kvarterer, der kunne få øgenavne som „Amager" (efter de mange kålhaver, f.eks. i Skjern eller Sindal) eller „Klatterup" (Esbjerg). Til gengæld blev stationsvejen det fine strøg med de første villaer - eller som i det centralt beliggende Bramming med mange i liberale erhverv, et helt villakvarter. Villaer blev dog først for alvor bygget i de nye byer efter 1914 - det karakteristiske ved de nye byer omkring 1900 var, at beboerne var folk i den yngre, erhvervsaktive alder, som fysisk kombinerede bolig og arbejde.

Tre generationer i de nye byer
I stationsbyernes korte storhedstid fra 1880'erne til 1920'erne kan der udskilles tre stadier, karakteriseret både af menneskene og deres bevidsthed og af det fysiske miljø.

Tiden frem til ca. 1890 var „pionértiden" - nybyggertiden, hvor kræfterne blev koncentreret om at etablere sig og overleve. Bortset fra hotellet og den store købmandsgård var der sjældent råd til andet end at få hjem og værksted under tag. Første generations huse var derfor som regel lave og uanselige, præget af en stilfærdig senklassicisme med lidt buestik her, lidt refendfugning her - det var det hele. De dyre skifertage var sjældne, i det østlige Danmark var tegltage og tjærepaptage mest almindelige, og i Midt- og Vestjylland blev tækning med granspån fra de nye plantager almindelige.

Tiden mellem 1890 og 1910 var stationsbyernes kulminationstid. Det var i disse år, de ældre byer voksede kraftigst - og i disse år, der opstod flest nye. For de lidt større byer var det „den ambitiøse tid" - årene, hvor de mere succesrige handlende og håndværkere kunne erstatte deres pionerhuse med toetagers forretningsejendomme. I kraft af det store byggeri i disse år kom byggeskikken på dette tidspunkt til at karakterisere „stationsbyen" i mange år frem. Centralt for bygherrerne og bygmestrenes stræben var ønsket om at signalere „moderne" og „bymæssigt". I de store forretningsejendomme blev signalapparatet hentet fra de større byers hovedstrøg i form af tårne, spir og karnapper - og stilen var ofte nyrenaissance eller nygotik, ofte i ret så „hjemmelavede" kombinationer. For de mindre huse var det, som for stuehusene på landet i øvrigt, „schweizerstilen", der var normen. Denne Danmarks mest udbredte, men upåagtede stil hentede sit forbillede i den fælleseuropæiske drøm om den landlige idyl (symboliseret i Alperne), og fik meget naturligt først indpas i byggeriet af villaer og rekreative miljøer. Stilens elementer var nemme at overføre til både dyrt og billigt byggeri: Lavt tag med stort udhæng (muliggjort af de nye tagmaterialer som skifer og pap) og i gavle og kviste pynteligt udskåret træværk, fra et enkelt kryds med „brandstang" til et større felt med „snickarglädje". Det flottere byggeri i 1890'erne kunne ofte helt ændre de nye byers karakter. Et eksempel er Aarup på Vestfyn, hvor den ældste del af byen med tegltagene blev kaldt „den røde by", mens bydelen ved stationen blev kaldt „den blå by" efter de mange skifertage. Også byer som Odder, Bramming og mange flere fik et nyt centrum, præget af bygninger i flere etager.

Det var også den ambitiøse generation, som med alle midler prøvede at gøre deres nye samfund til „en rigtig by". Da de ikke kunne få de gamle sogneråd overtalt til mere end de mest basale investeringer, måtte meget af det fælles skabes på andels- og foreningsbasis. Der blev, skabt af by- og borgerforeninger eller selvstændige småforeninger, skabt gas-, el- og vandværker, fortove og gadebelysning, lystanløg og promenade, forsamlingshus og missionshus, mindesten og markedsplads, kirker og skoler. Institutioner som tekniske skoler og realskoler blev skabt ud fra ønsket om at give bedre uddannelse end den, der i øvrigt hørte til landbosamfundet. Og der er eksempler på, at også lægebolig og apotek blev etableret på lokal aktiebasis. Endelig blev de nye byer også stedet, hvor det omgivende landbosamfund oprettede deres institutioner som andelsmejeri, andelsslagteri, høj- og efterskole mv. De nye institutioner

fik ofte en fornem arkitektonisk udformning, men måtte ellers placeres, hvor der nu var en ledig plet i den allerede eksisterende by. Kun enkelte steder kom der sparsomme tilløb til et „institutionskvarter". Som det fremgår af flere af denne publikations artikler, var det også meget sjældent, at der skete nogen form for byplanlægning af de nye byer. Stort set eneste eksempel synes at være Kjellerup, hvor den magtfulde herredsfoged Christoffer Krabbe fik gennemført udlægning af torv, ringgade, park mv. ved hjælp af „Foreningen til Plantning ved Kjellerup og Regulering af Byens Bebyggelse". Ellers er de få eksempler på byplanlægning helt private: Dr. Fengers villakvarter i Bramming med egen sø (1890'erne-1910), de ens grundstørrelser i Haslev (1870'erne) eller den lille „haveby" i Ry med sin centrale plads (1920'erne).

Den tredje generation i de nye byer kan vi kalde „den etablerede" eller „den vegeterende". Efter 1914 var pionértiden ovre og næste generation af handlende og håndværkere tog over. Takket være de nye elværker var det nu, nogle af stationsbyernes virksomheder kunne vokse frem til større fabrikker, men for de fleste gjaldt det først og fremmest om at opretholde forretningen og kundegrundlaget. Det var også efter 1914, der kom en større andel af villaer og andre rene beboelseshuse i de nye byer. For det første gik nogle af pionérerne på pension, samtidig med at der kom flere funktionærer og folk i liberale erhverv. Og for det andet begyndte landmændene at nyde frugterne af andelstiden og bygge aftægtsvillaer i nærmeste stationsby, i stedet for at gå på aftægt på gården. Dette viser også, at der ikke var et egentligt kulturelt-mentalt modsætningsforhold mellem „landet" og de nye byer, kun økonomiske interessekonflikter.

Jernbanernes bydannende evne var også stort set slut omkring 1910, selv om det netop var i årene 1900-1920 en stor del af de mindre side- og oplandsbaner blev anlagt. Disse baner gjorde mange lokale centre til „stationsbyer", men skabte sjældent den helt store nye vækst i de allerede etablerede byer. Derimod skete det ikke sjældent, at anden generationsbanerne kunne flytte stationsbyfunktioner. Det skete f.eks. i Glejbjerg mellem Bramming og Grindsted i 1914, da den nye station som et kompromis blev lagt midtvejs mellem „Åstrup Gade" og andelsbyen Grene - eller i Brenderup på Fyn, hvor en helt ny og smuk stationsby opstod på bar mark efter 1911, men på bekostning af Brenderup kirkeby og Skovshøjrup landevejsby, der indtil da havde været lokale centre.

Omkring 1920 ophørte det danske jernbanebyggeri ret brat - og til gengæld holdt bilerne, især busserne og lastbilerne deres indtog. Den nye og hurtige transport nød også godt af de efterhånden forbedrede biveje på landet, og følgen blev, at det tidligere „misforhold" mellem de gode fjernforbindelser (jernbanen) og de dårlige nærforbindelser forsvandt. Menneskers, firmaers og byers aktionsfelt blev større - og følgelig blev der brug for færre centre. De mindste og sidst tilkomne mistede først deres eksistensberettigelse, selv om den endelige lukning af butiker og andelsforetagender først skete i nyere tid. De fleste af de lidt større stationsbyer opretholdt de fleste af deres funktioner frem til årene omkring 1960, bl.a. på grund af den beskyttelsespolitik, der i 1930'erne og under 2. Verdenskrig favoriserede en lang række lokalt baserede virksomheder.

Fra omkring 1960 blev den accelererende centralisering mærkbar.

Stationsbyernes funktion som lokalcentre var omme - kun de største overlevede som oplandsbyer på linje med de gamle købstæder. En del nye byer har dog også overlevet ved hjælp af industri og håndværk, ikke mindst i Jylland, hvor den traditionelle „entreprenørånd" har overlevet i mange af de nye byer. Kendt er f.eks. eksemplet med Lem i Vestjylland, hvor en smedie omkring 1900 har „knopskudt" til en halv snes virksomheder i jern- og metalindustrien, heriblandt verdensfirmaet „Vestas" vindmøller. Andre nye byer fungerer i dag som forstæder (jfr. Niels Peter Stillings artikel), sommeroplandsbyer eller uddannelsescentre.

Kampen mod „stationsbyhæsligheden"

Den hurtige udvikling af et halvt tusind helt nye bymiljøer i det danske landskab, afgørende præget af sin tids byggeskik og idealer, blev mødt med en forfærdelse i det æstetiske miljø - svarende til forfærdelsen over „forstæderne" og „parcelhusstilen" efter 1975. Nogle af de første, der var ude med riven, var bygmesteren og højskolemanden P.V. Jensen-Klint, der i 1901 agiterede for at „gengive Bygningshaandværkerne deres Evne, Ret og Pligt til selv at opdyrke Skønheden" - og Emma Gad, der i „Politiken" 1902 skrev om de „hæslige" nye byer, især „Danmarks grimmeste by": Vejen. Kampen mod „hæsligheden" var en dansk parallel til tilsvarende bestræbelser i andre europæiske lande for at genoplive de lokale og nationale bygningstraditioner som modtræk mod den moderne fælles bygningskultur, der havde præget Europa siden 1850'erne - men i Danmark var det stationsbyerne, der blev den symbolske prügelknabe. I 1908 tog en række yngre arkitekter i Akademisk Architektforening initiativet til et „Udvalg for et bedre Byggesæt paa Landet" med en tilhørende „tegnehjælp", hvis princip var, at håndværkere vederlagsfrit kunne indsende skitser og få dem rettet til gode, danske huse. I fortsættelse heraf fik en række arkitekter gennemført, at der på Landsudstillingen i Århus 1909 blev gennemført opførelsen af en mønster-"stationsby" med station, kro, købmandsgård mm. med forbillede i gammel dansk byggeskik. I 1915 stiftedes som kronen på værket „Landsforeningen for Bedre Byggeskik", og som noget af det første fik foreningen i 1917 udgivet hæftet „Bebyggelsesplaner for Landkommuner", hvor man bl.a. med udgangspunkt i Grindsted viste, hvor smuk (dvs. købstadmæssig og arkitektonisk) byen kunne have været, hvis den eksplosive vækst efter 1914 var sket efter en stram klassicistisk byplan. På den måde var der de vildtvoksende stationsbyer, der gav stødet til den byplandevbat, der endte med stiftelsen af Dansk Byplanlaboratorium og den første byplanlov 1925.

Bagsiden af medaljen var naturligvis, at de nye byers ellers så stolte selvbevidsthed fik et hak i tuden. I første omgang accepterede man efter nogen tøven „Bedre Byggeskik"s formaninger, og noget af det fineste Bedre Byggeskik-byggeri findes netop i stationsbyerne, især villaer og skolebygninger. Men på længere sigt betød stemplingen, at de nye byer meget længe havde en negativ selvbevidsthed - en følelse af at være „hverken fugl (købstad) eller fisk (landsby)." Dette stod klart, da 1960'erne og -70'ernes nye byvækst gik i gang i de større tidligere stationsbyer. I by efter by prøvede man bryde med den historiske struktur med husrækkerne langs de lange gader. I mange nye byer etablerede man f.eks. torve, enten ved at bryde et stort hul i hovedgaden (hvor der f.eks. havde ligget et mejeri eller hotel), og i andre byer etableredes torvet ved siden af hovedgaden (f.eks. i Ølgod). I den

„grimme" by Vejen brød man radikalt med fortiden og rev i 1960'erne en fjerdedel af stationsbyen ned og erstattede den med et moderne bycenter med torve og passager, boligblokke og forretningskomplekser. I andre byer fik man med stort besvær etableret gågader på bekostning af stationsbyernes traditionelle blandede og grønne bagarealer, hvor der skulle anlægges ringgade og P-pladser (f.eks. Bjerringbro). I Skjern opererede man længe med en radikal løsning med flytning af både jernbane og gennemfartsvej (som det blev virkeliggjort i Brønderslev), og kun det lokale museums fredningssag for et vandtårn satte prop i den storstilede plan (Museet vandt og dets formand blev ny borgmester !).

I slutningen af 1970'erne begyndte en ny bevidsthed om stationsbyernes historiske rolle at udvikle sig, ikke mindst som en følge af Det humanistiske Forskningsråds 4-årige stationsbyprojekt. Undertegnede, der sammen med museumsinspektør Kim Clausen arbejdede med delprojektet „Vestjyske stationsbyer", begyndte at holde foredrag og gøre opmærksom på byernes upåagtede bevaringsværdier. Lokale folk begyndte at kæmpe for truede bygninger (f.eks. Hansens Hotel i Vejen og det gamle grænsetoldkammer i Vamdrup) og inden 1980'erne var omme, var der bevaringsforeninger i mange stationsbyer, deriblandt det foragtede Vejen. Samtidig begyndte kommunale planlæggere og arkitekter at arbejde med den nye erkendelse, især igangsat af Dansk Byplanlaboratoriums seminar om stationsbyerne i 1982 (jfr. særnummeret af „Arkitekten" 18:1982) - f.eks. i Ringe og Hornslet. I 1980'erne gik DSB også i gang med sit flotte registreringsprojekt for bevaringsværdige stationsbygninger, som resulterede i den store fredningskampagne i 1992.

I slutningen af 1990'erne er det historiske stationsbymiljø igen kommet i fokus, nu især som følge på den nye opmærksomhed om „kulturmiljøet". Stationsbyerne fik bl.a. sit eget kapitel i Skov- og Naturstyrelsens oversigt over „De kulturhistoriske interesser i landskabet" (Dragsbo 1997). Her blev det understreget, at stationsbyerne ikke er landets „grimme ællinger", men tværtimod et selvstændigt historisk bymiljø. Og endvidere peget på, at de bevaringsværdige elementer i stationsbyerne er dels strukturen med hovedgaderne, blandingen af bolig og erhverv, de dybe grunde med haver og bagbygninger til mange formål samt de evt. andre karakteristiske miljøer - dels de centrale bygninger: stationen, købmandsgården, kroen eller hotellet, mejeriet eller elværket osv. Bygninger, som er helt centrale for forståelsen af den enkelte stationsbys historie, men som ofte er mere truet af udviklingen end de lange rækker af almindelige huse.

I praksis står og falder fremtiden for stationsbyernes historiske miljø med den lokale forståelse - kun de færreste stationsbybygninger kan fredes efter de nuværende stramme kriterier. Mange af de nye byer ligger desværre i landkommuner, der kun har ringe tradition for en kulturmiljøpolitik - kommuner, som aldrig får „kommuneatlas" og sjældent „bygningsforbedringsudvalg". Men langsomt er bevaringsbestemmelser ved at snige sig ind i lokal- og centerplanerne. Et eksempel er Ejby på Vestfyn, hvor kommunen bad Middelfart Museum om på konsulentbasis at lave registrering og oplæg til bevaringsbestemmelser i den kommende center-lokalplan, som p.t. er ved at blive vedtaget. Og i skrivende stund har Aarup kommune bestilt en bevaringsplan for Aarups hovedgade, Bredgade - et miljø med mange fine bygninger og helheder.

Peter Dragsbo, f. 1948. Mag. art. museumsinspektør ved Esbjerg Museum 1976-91, museumsinspektør ved Middelfart Museum 1991-2002, museumsdirektør ved Sønderborg Museum fra 2002. 1979 frikøbt af SHF til projekt om vestjyske stationsbyer. Udgivet bøger og artikler om byhistorie, byggeskik, landsbyer, kulturmiljø og bygningsbevaring. Medlem af Byplanhistorisk Udvalg.

Litteratur:

Aagesen, Aage: Geografiske studier over Jernbanerne i Danmark, 1949
Balle-Petersen, Poul: De nye byer, i: Arv og Eje, 1976
Bebyggelsesplaner i Landkommuner: Betænkning udgivet af Landsforeningen for Bedre Byggeskiks Udvalg for Bebyggelsesplaner, 1918
Baad Petersen, Margit: Stationsbyliv. Karise 1880-1940, 1987
Clausen, Kim & Peter Dragsbo: Stationsbyen - et historisk bymiljø, i: Arkitekten 18:1982
Dann Rasmussen, Vigand Dann: Nørrejyske jernbanebyer, 1981
Dragsbo, Peter: Aastrup - et sydvestjysk landsogns møde med den nye tid, Bygd 2:1983
Dragsbo, Peter: „Station Towns" - a Key to an Agrarian Society in Flux, i: Ethnologia Scandinavica, 1986
Dragsbo, Peter: Stationsbyer, i: De kulturhistoriske interesser i landskabet, Skov- og Naturstyrelsen 1997
Fabricius, Nina: Vestjyske småbyer i udvikling eller afvikling ? Skovlund, Gårde og Strellev, Ølgod Museum 1991
Fischer Thomsen, Vibeke: Bevaringsplanlægning, Planstyrelsen 1979
Hansen, Viggo: Den rurale by, i: Geografisk Tidsskrift 64:1965
Jørgensen, Per: Stationsbyernes omdannelse, med Hornslet som eksempel, 1983
Kaatmann, Chr: Stationsbyer i Sønderjylland, 1985
Stilling, Niels Peter: De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940, 1987
Tuxen, Poul: Byplanlægning i en stationsby 1890. Træk af Kjellerups morfologi, i: Nyt fra Stationsbyen 10:1986
Tuxen, Poul: Torvet i stationsbyen, i: Nyt fra Stationsbyen 12:1987

En stationsbys forvandling

Kjeld Vindum

Min barndoms by er en mindre stationsby der skriver sin historie tilbage til 1863. Artiklen her handler om de ca. 20 sidste år af dens historie. En periode, der har været præget af voldsom vækst og udvikling og som har stillet store krav til planlægningen. Uden planlæggernes enestående tilpasningsevne og realitetssans var man aldrig kommet så langt som man er i dag. Om alt går vel vil resultatet foreligge om få år i form af en moderne velfungerende provinsby.

Man kan sige meget om den by jeg kommer fra, men parkeringspladser er der nok af. Et fremsynet bystyre har i samarbejde med en af vore store velrenommerede byplantegnestuer sørget for at bilismens krav har fået en høj prioritet i den udviklings- og forandringsproces byen i løbet af de sidste 20 år har gennemgået. Fra at være en kedelig, lidt stillestående, stationsby er den ved at udvikle sig til en moderne, effektiv, velfungerende provinsby. Når planen er gennemført vil den have det hele: et forretningscenter med gågader, parcelhuskvarterer, industriområder, institutioner af næsten enhver art, et effektivt vejnet, og som sagt parkeringspladser. Det vil blive en ren svir at være bilist i den by, og som der står i mange bagruder: „Uden bilen ville Danmark gå i stå".

Nøglebegrebet er fremsyn, og jeg tør nok påstå at min by var blandt de første der indså det geniale i det, der for provinsbyernes vedkommende er blevet efterkrigstidens mest succesfulde planlægningsidé: „byudhulingen". Essensen i denne selvindlysende model er at omskabe de gamle hovedgader til butikscentre med gågader, som man så sikrer bilisterne bekvem adgang til, ved at foretage en udhuling i den omgivende bygningsmasse, og her anlægge parkeringspladser. Af hensyn til trafikken til og fra centret, anlægges så en slags centerringgade, der forbinder de radiale tilkørselsveje.

GRGADEN

Et bycenter opbygget efter denne model bliver lige så nemt at komme til, som de nye lavprisvarehuse og butikscentre i de store byers udkant. Og med en velindrettet gågade bliver det ligeså hyggeligt og underholdende at handle i for hele familien, som lavprisvarehuset og butikscentret.

Men ikke nok med det, udhulingsmodellen har også mere overordnede kvaliteter. Den bringer orden i byen. Man giver de tidligere beboere i midtbyen anledning til at bosætte sig i de særlige parcelhuskvarterer i byens udkant, hvor de kan ånde frit og få del i naturens glæder. Hvad angår de mindre håndværker- og industrivirksomheder anvises de nu plads i særlige områder i byens periferi, hvor de kan ekspandere frit. Man kan her sige at myndighederne viser vejen, og giver folk det nødvendige skub, så de handler til deres eget bedste.

For at give et indtryk af hvad denne oprydning i byen kan betyde for et konkret område, kan jeg give et eksempel: Når jeg som barn gik ud af vores hus' bagdør kom jeg til en gård, der førte til min fars værksted, fra det kunne jeg gå ud i vores have, og herfra kunne jeg gennem en særlig dør gå ind i en maskinfabrik, hvorfra jeg kunne fortsætte til endnu en gård o.s.v. Det var naturligvis et umanerligt rod af funktioner, og man behøver kun at give et par eksempler på det uholdbare i denne uorden hvad skulle f.eks. et barn på en fabrik? Det er farligt for barnet og det forstyrrer produktionen. Jeg tænker nu med bæven på hvordan jeg, i en øredøvende larm, stod lænet op af livsfarlige makiner og spiste Altheapastiller, overrakt til mig af arbejdere, hvis hønder var tilsølet i skæreolie. Og når vi nu er ved det direkte helbredstruende, så er det et

P-PLADSEN BAGVED GÅGADEN

DEN NYE GADE MED RÅDHUSET FOR ENDEN

under at jeg aldrig kom noget til under de eksperimenter med krudt og røgbomber, vi følte os fristet til at foretage i alle de dunkle kroge udenfor de voksnes synsvidde, som dette sammensurium af bygninger efterlod os. Dertil kommer, at vi byggede huler i flere etager, legede med bål o.s.v.

Direkte absurd var det at min familie i årtiers somre drak søndagseftermiddagskaffe i denne have, klods op af det værksted hvor de knoklede til daglig og så med udsigt til en fabrik. Det må have været vanskelige betingelser at slappe af under.

Men alt dette bliver der nu ryddet op i med udhulningsmodellens gennemførelse. Fabrikken er revet ned og flyttet udenfor byen. Det gamle værksted er revet ned og erstattet af et mindre og langt mere praktisk, og lige bag det, tæt på vores hus, anlægges nu en parkeringsplads, der hvor haven var før. Pænt og ordentligt. Nu skal der ikke længere slås græs, og bilerne har næsten lige så mange og flotte farver som blomsterne før dem.

For nu at understrege den nye orden i byen, har man anlagt en ny forretningsgade i tilslutning til den gamle hovedgade, og som en slags fixpunkt for enden af den nye gade er det nye rådhus placeret på en skråning, hvor det markerer sig flot i forhold til byen. På dette sted lå min gamle skole. Man rev så halvdelen af den ned, hvilket passede fint med planen om at flytte skolen ud i nye bygninger uden for byen. Rådhuset er færdigt og præsenterer sig mægtigt fint, men det er som om det kniber med at få nogen til at bygge de huse, der skal danne gaden der fører op til det. Selvom den tidligere borgmester har bebrejdet de handlende deres mangel på vilje til at følge kommunens planer op, er det ikke rigtigt blevet til noget, hvilket sandsynligvis skyldes den almindelige økonomiske afmatning. Når den er overstået vil gaden forhåbentlig blive bygget og dermed blive et stort tilskud til byen. Som en yderligere opfordring til folk om at gå igang har man da også allerede revet de use ned som ville komme til at stå i vejen for projektet når det engang bliver gennemført.

Når vi nu taler om nedrivning så betyder en plan som den jeg her har omtalt naturligvis at ganske mange huse rives ned. Det har så ført til at nogle, især ældre, mener at det går for stærkt, at det ikke er til at kende byen igen o.s.v. Men på den anden side skal den slags følelser vel ikke have lov til at stå i vejen for udviklingen. Iøvrigt har man fået et lokalarkiv, hvor enher kan gå hen og se fotografier af byen som den så ud før, hvis de da ikke har været så forudseende selv at tage billeder når det nu interesserer dem.

For mit eget vedkommende skal jeg da ærligt indrømme, at det var med stor tilfredsstillelse jeg så min gamle skole forvandlet til et hul i jorden. Nu behøver jeg ikke nødvendigvis fordi jeg passerer det sted hvor den lå, komme til at tænke på de ydmygelser og det trælse terperi vi blev udsat for der. Når de gamle bygninger er vøk forledes man i det hele taget ikke så let til at falde hen i erindringer, men kan istedet koncentrere sig mere om fremadrettede konstruktive tanker.

Iøvrigt bliver de gamle huse jo ikke bare revet ned. En stor del af dem bliver om, moderniseret som det hedder, og får nye funktioner. Men også når det sker at nogen invender, at man måske skulle gå mere varsomt til værks, at husene måske har en særlig værdi o.s.v. Men hvorfor skulle man egentlig lade et hus stå som det altid har set ud, nå man nu kan indrette det langt mere praktisk og relativt let modernisere fascaden. Udviklingen stiller jo andre krav til et hus nu en dengang det blev bygget. Hvis folk vil se gamle huse kan de jo tage til Frilandsmuseet eller Den

DEN GAMLE MØLLE

Gamle By i Århus. Her er det en driftig by og ikke et museum vi har at gøre med, så lad os kun glæde os over at virketrangen får lov at blomstre uden smålig skelen til stemningsmættede modebegreber som: „historiske rødder", „erindring", „identitetsfølelse" og hvad man ellers disker op med.

For tydeligere at forklare den positive forandring og udvikling der har præget min by, vil jeg nu vise nogle eksempler, dels på moderniseringer og ombygninger af ældre huse og dels på mere gennemgribende forandringer. For nogle kan disse måske ovenikøbet tjene som inspiration, og som eksempler til efterfølgelse.

Denne bygning husede oprindeligt en mølle. Møllen var den første virksomhed på stedet og et af byens første huse overhovedet. Byen udviklede sig omkring møllen, så man kan roligt sige, at dette hus er dens grundsten. I andre byer kunne man måske finde på at indrette et museum sådan et sted, eller forsøge at bevare huset som det vat, men ikke i min by. Da møllervirksomheden lukkede for år tilbage, blev bygningen solgt til en driftigmand der indrettede en såkaldt „Sport og tropehandel", en betegnnelse man jo kan undre sig en del over, men never mind, huset fik en ny funktion og lever nu et nyt liv. Indehaveren har ovenikøbet fået indrettet en bolig for sig og sin familie i huset. Gennem et stort panoramavindue kan de nu hver dag nyde udsigten over den gamle mølledam bagved.

Et eksempel på, at hvis viljen til at sætte noget nyt igang er stærk nok, så kan den også manifestere sig på steder, der måske ikke umiddelbart giver de bedste betingelser og alligevel resultere i en fornuftig genanvendelse af et ældre hus.

DEN GAMLE SOGNEFOGEDGÅRD

Den gamle sognefodgedgård er også en af byen ældste bygninger. Det meste af den nuværende by ligger på jord, der er udstykket fra den. Da driften ophørte satsede hjemstavnsforeningen på at der skulle indrettes egnmuseum i dens bygninger. Men for det første var den gamle bindingsværksstald, der engang havde været flot, ikke særlig flot mere, og for det andet lå den gamle gård på en af byens gode grunde, lige ud til et befærdet vejkryds. Der var dog heldigvis andre der kunne se, at det ville være spild af grunden at placere et museum på den. I stedet blev der bygget en servicestation, så grundens beliggenhed nu bliver udnyttet optimalt. Den gamle bindingsværksstald blev bygget helt om og indrettet til autoværksted, og i det gamle stuehus er der nu udstilling af brugte biler. Endelig blev det hele frisket op med en gang hvis plasticmaling. Man kan nu dagligt glæde sig over den livlige aktivitet på dette sted, der bidrager til at sikre bilismen et højt serviceniveau.

Da byens afholdshotel af flere grunde måtte lukke, slog en dynamisk borger til og omdannede bygningen til en moderne forretningsejendom. Før var der en enekelt butik i det ene hjørne, ellers svarede vinduesinddelingen og –størrelsen til den der stadig er foroven. De gamle sprossede vinduer foroven blev erstattet af moderne termovinduer og der blev indrettet butikker i hele underetagen med store aluminiumsvinduer. For at give det hele et nyt og friskt præg, blev den gamle rødstedsmur malet med hvis plasticmaling på overetagen og beklædt med grønne kakler på underetagen. Skellet mellem de to lag blev markeret med en bred guldeloxeret aluminiumsbaldakin, der yderligere understreger fascadens nye horosontale inddeling.

Alt i alt et af de bedre bedre eksempler på den modernisering mange gamle ejendomme har gennegået. Det viser hvordan en af de småkedelige fascader der var så typiske for stationsbyen, kan forvandles

DET TIDLIGERE AFHOLDSHOTEL

til et spændende farvestålende element i bybilledet. Og så passer de lysende plasticskilte i stærke farver man bruger nu, jo ligesom bedre til huset nu. For tiden er der dog ikke så mange skilte fordi de to største butikker står tomme, men det er forhåbentlig kun en overgang.
På stationspladsen, ved siden af det gamle afholdshotel, ligger Posthuset. For nogle år siden, da hotellet lukkede, blev posthuset bygget om, og dets areal forøget med hotellets gamle festsal. En lidt underlig disposition al den stund man må have vidst, at det gamle posthus' dage ar talte, og at et nyt skulle opføres et andet sted. Sådan er det nemlig. Af hensyn til rutebiltrafikken skal `centerringgaden` føres igennem til stationspladsen, hvor også rutebilstationen ligger, og det kan kun ske et sted, nemlig der hvor posthuset nu ligger. Rutebilstationen må naturligvis ligge tæt ved jernbanestationen, og da rutebilernes tilkørselsforhold skal forbedres, er der sådan set ikke noget at diskutere. Posthuset *skal* væk. Men så sikkert som ammen i kirken er der jo nogen der protesterer. 'Posthuset er det eneste hus af arkitektonisk værdi, der er tilbage i byen` bliver der sagt (og her spiller det naturligvis ind at huset efter sigende er tegnet af den gamle professor Kampmann). Til det svarede et socialdemokratisk kommunalbestyrelsesmedlem så vidt jeg husker, at han da også syntes at huset var meget pænt, men at man da ikke kunne lade det stå i vejen for centerringgadens gennemførelse af den grund. Og naturligvis har han ret. Nogen gange kan det da være ærgerligt at rive et godt hus ned, men hvis man skal lave ordentlig planlægning må praktiske hensyn nødvendigvis veje tungere end hensynet til eventuelle arkitektoniske kvaliteter.

POSTHUSET

Et andet eksempel i samme retning er denne parkeringsplads. Her lå to af byens ældste villaer, opført af datides honoratiores. Også ganske flotte huse som skulle rives ned fordi de lå i vejen for `centerringgaden`. Og selvom der går nogle år før den bliver gennemført, rev man alligevel husee ned for et par år siden, tilsyneladende ud fra en betragtning om, at man bedst udnyttede grunden ved at anlægge en midlertidig parkeringsplads.
Også på dette sted lå der to gamle villaer. Den ene et gammel træhus i amerikansk stil, den anden en gammel dyrlægebolig. Og selvom de begge i og for sig var ret interessante huse, så havde de en størrelse, der ikke rigtig harmonerede med tidens krav til en moderne familiebolig. De havde måske været udmærkede for kollektive, men dem er der migbekendt ingen af i byen. Da så Brugsen ved siden af fik brug for en større parkeringsplads, valgte man at rive dem ned. Man fik så ovenikøbet plads til en benzinautomat.
Disse to sidste eksempler er begge udtryk for det meget fornuftige, nytteorienterede forhold til sagerne, der præger min bys planlægning.
Et af de karakteristiske træk ved byen er at den gennemskæres af en å. Bycentret og alle de eksempler jeg indtil nu har omtalt, er beliggende i den del af byen der ligger nord for åen, og som er den største. Men selvom den nordlige bydel også erhvervsmæssigt har været dominerende, betyder det ikke at den sydlige bydel har ligget brak. Også her kan der hentes eksempler til vores lille kavalkade. F.eks. dette butikscenter.
Langs den indfaldsvej der gennemskærer den sydlige bydel, lå tidligere en række butikker. Tilsammen udgjorde disse butikker, der repræsenterede de vigtigste varegrupper, en slags mindre pendent til den nordlige bydels center, omend butikkerne lå lidt spredt. Da der så rigtig begyndte at ske noget nord for åen, gågaden kom o.s.v., tog de handlende syd for åen det som en udfordring og fandt ud af at de måtte

MIDLERTIDIG P-PLADS

P-PLADSEN V. BRUGSEN

BUTIKSCENTRET I DEN SYDLIGE BYDEL

gøre noget. Man ryddede en stor hjørnegrund, byggede et butikscenter og samlede nogel af de spredte butikker i det. Centret blev placeret hvor koncentrationen af butikker i forvejen var størst, så alle bydelens butikker stort set er samlet her. Bagved centret blev der anlagt en dejlig stor parkeringsplads og overfor blev der bygget en servicestation. For bilisterne betyder det at centret er lige så tilgængeligt og lige så bekvemt at handle i som centret nord for åen. Det der her er sket viser hvor vigtigt det er, også indenfor planlægningen, at gå foran med et godt eksempel, så de der evt. tager konkurrencen op påvirkes i positiv retning og har noget at leve op til. Her blev en række butikker der var spredt lidt landsbyagtigt, placeret i en tæt, dynamisk og mere bymæssig sammenhæng, til fordel for såvel de handlende som for kunderne.
Jeg håber disse eksempler har givet læseren et indtryk af den positive indstilling til udviklingen, der præger min bys indbyggere, og ikke mindst den planlæggere. En lyst til at manifestere sig og være med i forreste række, der gør den til en spændende by. Når man som jeg kommer tilbage på besøg engang imellem, er det med spænding man bevæger sig rundt i den. Hvad har de nu revet ned siden sidst? Eller hvad har de bygget? Og hvad har de lavet om? Der er altid sket et eller andet. Og ser jeg på hele mit 32-årige liv er der sket virkelig meget. Af de huse der lå inden for min aktionsradius som barn - og den svarer ca. til det nuværende centerplanområde - kan jeg huske mindst 30, der nu er revet ned og erstattet af parkeringspladser, veje og nybygninger. Ialt har der vel været omkring 100 huse. Når centerplanen bliver gennemført - og hvis det ikke varer for længe - vil mindre end halvdelen af ejendommene indenfor centerplanarealet være over 20 år gamle. Til den tid vil næsten alle de huse jeg kan huske være enten revet ned eller bygget helt om. Hele denne proces er et udtryk for en fantastisk vilje og evne til at tilpasse sig udviklingen og den kraftige vækst byen har oplevet i samme tidsrum.
Men det betyder desværre også, at der er nogle problemer nu, hvor væksten er gået lidt i stå. Det er jo en by, der er planlagt mens det gik godt, og alle troede det ville blive ved med at gå godt. Når det så pludselig ikke går så godt længere, er det klart at det kan mærkes. Det hele er jo så at sige indrettet på fortsat vækst, og det skal da medgives, at byen vil få en lidt mærkelig fremtoning, hvis væksten udebliver. Men på et eller andet tidspunkt begynder det selvfølgelig at gå fremad igen, spørgsmålet er bare hvornår?
Nu er der naturligvis mange andre stationsbyer og mindre provinsbyer, der har gennemgået en udvikling, der minder om den jeg her har forsøgt at skitsere for min barndomsbys vedkommende. Men jeg synes den står sig så godt i sammenligning med andre, at det er rimeligt nok at trække den frem som et godt eksempel.
Iøvrigt håber jeg at andre måske har fået lyst til at interessere sig for denne bytype, der ellers ofte bliver overset når der tales om byggeri og planlægning. Sidst men ikke mindst synes jeg, at man måske burde ofre det arbejde en lang række planlægningstegnestuer har udført som konsulenter for kommunerne i disse sager, større opmærksomhed. Et upåagtet arbejde, der ikke desto mindre har haft afgørende indflydelse på de mindre byers udvikling.
Hvis nogen nu af en eller anden grund skulle have fået den opfattelse, at hensynet til enkeltindivider og mere følelsesmæssige relationer ikke har mange chancer i forhold til planlægningens mere praktiske og

MIN FARMORS HUS

overordnede krav, vil jeg gerne tilsidst modgå denne opfattelse, ved at fortælle om min farmors hus.
Det var min farfar der i sin tid købte huset, men i den første tid boede min familie i det, og det er altså mit første barndomshjem. Da jeg var omkring 6 år overtog min farmor og farfar det så, og vi flyttede til det hus jeg allerede har omtalt som vores hus. Nå, men huset der er et ret almindeligt murermesterhus, ligger nu i vejen for den kommende centerringgade, og skal altså rives ned.
Jeg har fortalt, at man har revet flere huse med en tilsvarende placering ned, enten for at skaffe parkeringspladser eller simpelthen for at slippe af med dem. Det er jo klart at der ellers er en del arbejde med at administrere disse huse, som kommunen jo ejer, for ikke at tale om problemerne omkring vedligeholdelse, når de nu alligevel skal fjernes o.s.v. og derfor er det nemmeste og mest rationelle naturligvis simpelthen at rive dem ned.
Men hvad angår min farmors hus og et par enkelte andre, har man altså valgt at lade dem stå indtil projektet bliver gennemført, for at sikre hende og de andre huses ældre beboere en bolig indtil videre, og det synes jeg egentlig er meget pænt gjort fra kommunens side.
Godt nok skaber det en vis usikkerhed for min farmor ikke helt at vide, hvorlænge huset får lov at stå, og godt nok er haven pløjet helt op af de gravemaskiner, der arbejder bag ved det, men hun bor dog stadig i sit hus.
Det er altså muligt at lave planlægning, der har øje for den enkelte borgers tarv, samtidig med at den ikke taber det overordnede mål af syne: at holde trit med, eller bedre, at holde sig et skridt foran udviklingen.

Kjeld Vindum, f. 1950. Afgang fra Arkitektskolen i Aarhus 1979. Kandidatstipendiat og timelærer ssds. 1980-85. Ansat på Henning Larsens Tegnestue som redaktør af arkitekturmagasinet SCALA 1985-94. Adjunkt 1994 og fra 1997 lektor på Kunstakademiets Arkitektskole. Forfatter til en lang række artikler og medforfatter af flere bøger, senest med Carsten Thau monografi om Arne Jacobsen.
Artiklen er oprindelig bragt i „Blød By" marts 1983.

Den store nedtur

Elith Juul Møller

Henrik Hvidtfeldt, der skulle have behandlet dette emne, er desværre netop blevet syg. Han er meget ked af, at han ikke kan deltage i dag, og vi skal hilse alle tilstedeværende fra ham. Jeg skal så i stedet prøve at sige lidt om stationsbyernes rolle i efterkrigsårene. Det kan ikke blive fra samme vinkel, som Henrik Hvidtfeldt ville have behandlet emnet. Han var centralt placeret i Miljøministeriet i de år, hvor man udviklede bymønsterbegrebet, og han kender derfor indefra de tanker, man gjorde sig i centraladministrationen - det der kom til at præge den begyndende regionplanlægning.

Jeg har derimod mest arbejdet ude i marken, som byplankonsulent for en række kommuner, og jeg skal om lidt fortælle om Haslev, som jeg kom til at planlægge for allerede for 35 år siden. Haslev er på mange måder en mini-købstad og ikke den typiske repræsentant for flertallet af stationsbyer, de mange små byer, der ikke blev til forstæder eller på anden måde voksede ud af de oprindelige rammer.
Skal man derfor se på stationsbyen som begreb betragtet både 'nedefra' og 'oppefra', kan det være nyttigt et øjeblik at lægge fagmanden til side - blive barn igen og genopleve sin barndoms ferieby: Hvordan var stationsbyen dengang? Og bagefter kan man med fagmandens briller se på byen ovenfra: Hvor er den blevet af i vore dages overordnede planlægning?

Min barndoms ferieby var stationsbyen Spjald. Jeg boede i Herning, og hver sommer i trediverne og fyrrerne cyklede vi de 35 km mod vest til Spjald, der ligger i trekanten mellem Herning, Ringkøbing og Holstebro. Har man oplevet disse cykelture, forstår man umiddelbart hvorfor de råstærke Bjarne Riis-typer netop udklækkes på Herning-egnen. Hver gang vi steg på cyklen, var vi oppe imod en vesten-orkan, der stod som en mur. Vi kunne læne os imod vinden uden at vælte - men som stædige jyder nåede vi naturligvis frem til Spjald til et par ugers herlig ferie. Men blæsten var en naturlov på turen derud, og det slog heller aldrig fejl, at på hjemturen til Herning - netop denne ene dag - var vinden vendt, så vi havde en østen-orkan imod os.

Spjald bestod af en nærmest uendelig landevejsgade. På begge sider af landevejen - Hovedvej 11, der kommer helt nede fra Tønder - lå sammenbyggede rækker af 11/2 etages huse i røde maskinsten, mange med tage af cementsten eller skifer. Tagene spejlede det umådelige lys, der er et særkende i disse kystnære egne, hvor en hvidkalket gård ses lysende klart på flere miles afstand i intens kontrast til de sortgrønne plantager. Bag forhusene i byen lå småværksteder og haver, og uden for haverne kom det åbne land, så når det tordnede, kunne vi stå på den cementstøbte veranda uden for spisestuen og se gårdbrande langt borte.

Spjald var en landevejsby, der ret sent fik sin jernbane. Byen var der altså først, og banen skulle slå et gevaldigt sving for at nå ind til Spjald. Det var privatbanen Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro, efter god privatbaneskik forkortet til RØHJ - et ord, vi forgæves forsøgte at udtale. Langt senere er jeg blevet klar over, at stationsbygningen var tegnet af Ulrik Plesner, der selv var vestjyde, født i Vedersø som søn af sognepræsten, der altså har været en af Kaj Munks forgængere.

Ved stationen lå bl.a. en stor bygning prydet med kæmpebogstaverne

RAV - det var jo lidt lettere at udtale. Den var dog ikke fyldt med ravsmykker, men med mere prosaiske sager, og bogstaverne dækkede over noget i retning af Ringkøbing Amts Vareindkøbsforening. Det er dog ikke mit indtryk, at stationen betød noget videre for byen. I hvert fald var det vigtigste trafikmiddel for os rutebilen Spjald-Skjern. Den opfyldte mange vigtige funktioner - bl.a. var det den, der bestemte den lokale tidsregning. Når Charles rumlede forbi med rutebilen ude på chaussébrolægningen stillede min onkel altid bornholmeruret. Uret havde sine egne vaner, som familien havde indrettet sig på: Når det viste halv elleve, slog det ca. 35 slag, og så vidste man, at klokken var omkring kvarter over tolv.

Byen levede sit eget liv i en rolig rytme, hvor den præcise tidsmåling ikke betød så meget. Det så man også ude på landet. Skulle man med rutebilen, satte man en spisestuestol uden for huset som signal til Charles. Når rutebilen gav et lille tud uden for, kom konen roligt ud efter stolen, gik ind og tog den pæne hat på, lukkede huset af og kom så sindigt ud og steg ombord.

Spjald havde alt det, vi i dag kalder service. Lige over for vores feriested boede bageren Mads, så en af vores kusiner blev naturligvis gift med en bagersvend, og de købte et bageri i en anden stationsby. Mads holdt sig nogenlunde til sit fagområde, men ellers var der de særeste kombinationer. Om morgenen blev vi sendt hen til boghandleren efter havregryn, og senere på dagen købte vi is hos cykelhandleren. Det lyder nok ikke så mærkeligt i dag, hvor supermarkeder handler med alt muligt, men dengang var vi fra Herning vant til specialbutikker med præcist afgrænset varesortiment. Vores onkel havde isenkramforretning, men derudover fungerede han som ufaglært, men absolut professionel blikkenslager med værksted ude bag forretningen.

Der var også et hotel, som byens mænd i fællesskab hjalp videre, hver gang det var ved at gå ned. Her sad vi på hårde træbænke, når rejsebiografen kom på besøg med Fy & Bi-film o.l. Og byen havde mejeri og elektricitetsværk. Elværket fungerede også som badeanstalt - her gik damerne hen og fik varmt bad, så elproduktionen må have givet noget spildvarme, der kunne nyttiggøres. Friluftsbad fik man også omkr. 1940. 'Bassinet', som det blev kaldt, blev gravet ud af frivillig arbejdskraft nede ved Brejninggård, hvor et vandløb ganske gratis sørgede for den løbende fornyelse af vandet. Men det kunne være en kold oplevelse at hoppe i dernede. À propos kulde: I begyndelsen af 1940erne fik man naturligvis også en 'frostboks', dvs. et fælles frysehus, som var i drift nogle år, indtil køleskabe og frysere blev normalt køkkenudstyr.

Lægen - 'Doktoren' - havde en særlig status. Han havde egen swimmingpool (som det hedder på nudansk) i haven og sågar en beboet storkerede på taget. Kirken og skolen lå derimod nede i Brejning, 1-2 km fra Spjald.

Som sagt, byen hvilede i sig selv og havde ikke det store behov for forbindelse med omverdenen. Man klarede det meste i fællesskab og gik ud og ind hos hinanden, for man boede og arbejdede jo samme sted, så der var altid befolket. Man var dus med næsten alle - undtagen doktoren

og præsten - men der var ikke noget nærgående over du-formen. Man sagde 'du' og efternavn: Min tante blev altid tiltalt med 'du' og 'fru Ramsing'.

Der var naturligvis både fodbold og gymnastik, men det er vist noget ret specielt, at mændene om aftenen mødtes på skolens sportsplads og spillede kroket - det har jeg i hvert fald ikke hørt om andre steder. Mændene spillede i skjorteærmer, vest, mørke bukser og sort bowlerhat, dvs. deres daglige påklædning, blot uden jakken. Bowlerhatten var ikke et handelsstands-påfund, det var den normale hovedbeklædning i 1930erne. Mange var fremragende dygtige til spillet. Når man som feriebarn deltog i spillet, blev man med usvigelig sikkerhed krokeret helt over i nabosognet med et gigantisk brag, hvorefter man skulle bruge mindst 4 slag for bare at komme tilbage til banen. Og de spiller min sandten stadig nu 60 år efter: For nylig så jeg i en lokal avis en lille meddelelse om, at kroketsæsonen begyndte på sportspladsen i Spjald!

Under krigen fik det lokale sammenhold nye udtryk. Engang under en generalstrejke gik situationen op i en spids, og tyskerne dekreterede permanent udgangsforbud for at gøre byen mør. Men Spjald-folkene forstod at udnytte den særlige byform. De rejste stiger over hegnet ind til naboen og kunne dermed færdes uset og bringe forsyninger fra den ene ende af byen til den anden, medens tyskerne huserede ude på den mennesketomme landevejsgade. Den lokale krig i Spjald blev omtalt i BBCs danske udsendelser fra London. 'Istedgade overgiver sig aldrig' hed det under besættelsen. Det gjorde Spjald heller ikke.

Den foredragstitel, jeg overtog, hed 'Den store nedtur?', men det, jeg hidtil har fortalt, har vel egentlig været et billede på det modsatte. Det hænger nok sammen med, at jeg kun er nået frem til omkr. 1945, for foredragstitlen havde en fortsættelse. I en parentes var tilføjet '1945-2000' - og i efterkrigsårene kan man måske sige, at Spjald begyndte at overgive sig. I hvert fald til den almindelige samfundsudvikling - banen blev nedlagt, der kom rigtige, købstadagtige villakvarterer i enden af byen med den fine udsigt til de store Omme Bakker over mod Grønbjerg, og Spjald blev mere og mere et udpendlersamfund. Men byen gik ikke i stå, den var stor nok til at leve videre i de nye tider med andre butikstyper, plejehjem og centralskole. De mest driftige forretningsfolk fandt nye markeder og begyndte at konkurrere med Ringkøbing. Min fætter overtog således isenkramforretningen og begyndte bl.a. at sælge flaskegas i et stort opland. Det gik fint, og lige så fint gik det, da han solgte gasdepotet for en pæn pris, umiddelbart før elkomfurerne udkonkurrerede gassen.

Efter krigen er det kun blevet til sjældne besøg i Spjald. Jeg kender ikke mere byen i stort og småt som dengang, så det kan være en passende overgang til den anden synsvinkel, jeg også skulle berøre: Stationsbyerne set 'oppefra', og nu må jeg så have planlæggerbrillerne på.

'Oppefra' er et meget præcist udtryk for planlægningsvinklen i anden halvdel af århundredet. Det begyndte ganske vist med egnsudviklingsinitiativer, der stadig var født nedefra, men snart var det Danmarkskortet, der blev målestokken. Omkring 1960 udkæmpedes en heftig landsplan-krig, hvor den ene model efter den anden kom på

bordet. Klassikere er Erik Kaufmanns 'stjerneby'-plan fra 1959 og professor Humlums berømte 'landsplan' fra 1961 - det var den med den midtjyske motorvej og de store, nye bydannelser. Hurtigt fulgte en faglig debat om landets inddeling i flere eller færre regioner og om virkemidler til at 'skabe vækst'. Vækstcenterteorien var på mode: Hvis der kom skub i et antal stærke centre ud over landet, ville væksten og de gode tider herfra brede sig ud over den ganske region - og det lød jo lokkende, for man må huske, at det var dengang, der fandtes de såkaldte arbejdsløshedsøer, der bl.a. var opstået, hvor krigens tørvegravning var hørt op.

Bymønstret blev det hellige planlæggerbegreb. Alle de berømte planer viser byer af forskellige kategorier (men stationsbyerne kigger man nu forgæves efter - alt under købstadstørrelse var lidt for småt og fjernt til at kunne rummes i et centraladministrativt system), og efterhånden bliver talen om vækst og vækstcentre afløst af en servicefilosofi. De forskellige kategorier i bymønstret ser man som servicecentre af forskellig rang, og denne synsvinkel kommer til udtryk i udmeldingerne til den første generation af regionplaner.

Vækst- og udviklingseuforien fra begyndelsen af 1960erne forsvinder, og i stedet får vi rammestyringsprincippet, som lidt ondskabsfuldt også kunne kaldes del-og-hersk-princippet eller slet og ret topstyring. Vi ser en stadig mere restriktiv styring af byvæksten og den lokale planlægning, efterhånden som man erkender, at de eneste effektive styringsmidler er restriktioner - og styres det skal der! Og det skal ske ovenfra. Det er der slet ingen diskussion om.

En kort overgang taler man ganske vist om 'ligelighed' i landsplanredegørelserne, men det driver hurtigt over uden at efterlade sig synlige spor ude i virkeligheden, og de seneste år har man så genoplivet vækstcenterteorien, som man ellers lo så meget ad, da den første gang blev umoderne. Men nu udfolder teorien sig i makrostørrelse, og så er det en helt anden sag. Alt skal ske i København og omkring Øresund. Det vil være til umådelig gavn for resten af landet, for velstanden vil flyde ud til den fjerneste krog af provinsen, når alle investeringerne lægges i hovedstaden. Det har de nu aldrig kunnet forstå ude i provinsen, men de ligger jo også adskillige etager længere nede i bymønstersystemet, og man kan vel ikke forlange, at de dernede skal kunne forstå de mere subtile sammenhænge.

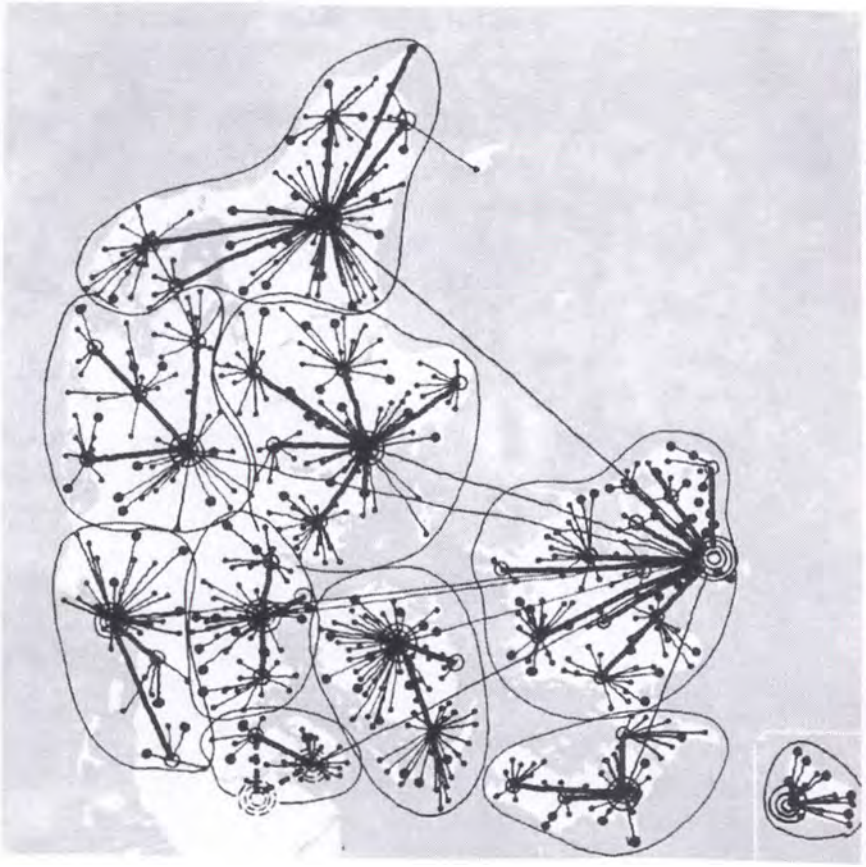
Hvor en stationsbyerne og de andre små samfund blevet af i denne mønsterplanlægning? Svaret er meget enkelt: De er der slet ikke. Det eneste landsplanmål i disse år er energibesparelse - og der er kun én konklusion: Folk skal bo i byerne, og med byerne menes kun de allerstørste.

Jeg begyndte med Spjald og endte med landsplanlægningen. Tilsyneladende måske et mærkeligt spring, men jeg har gerne villet illustrere, at det vi planlægger for, når vi arbejder med de store linier, det vi finder, når vi når helt ned i bunden af 'rammestyringen', er det lille lokalsamfund med de enkelte menneskers hverdag i et uendelig rigt spil af beskæftigelser og begivenheder. Der er en umådelig afstand mellem planlægningens forenklede mønstre og det rigtige, levende liv i en lille by

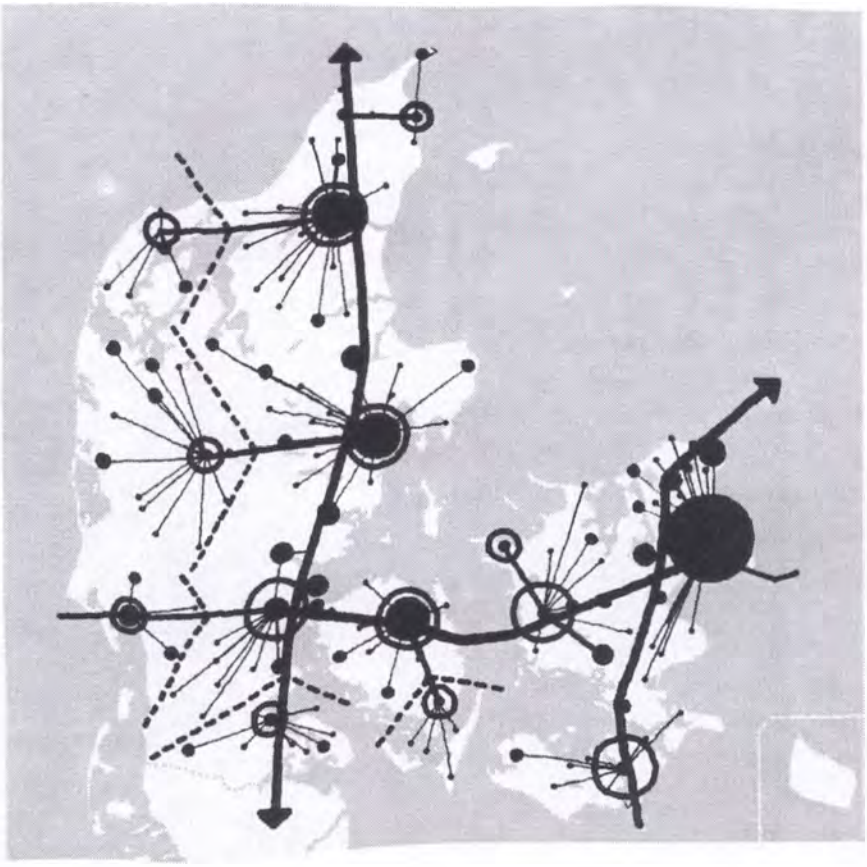
- men somme tider rammes det myldrende liv i byen af planlægningen ovenfra som en tung fod, der uforvarende tramper i en myretue.

Så hvor er stationsbyerne henne i den overordnede planlægning? De er usynlige - ja man tror vist egentlig ikke for alvor, at de eksisterer, og hvis de endelig findes, er de kun et historisk interessant konserveringsobjekt.

Elith Juul Møller, f. 1930. Arkitekt M.A.A. Afgang fra Kunstakademiets Byplanafdeling 1963. Leder af Egnsplankontoret i Århus 1963-66. Drev byplantegnestue sammen med Ib Andersen 1964-1993. Har siden drevet selvstændig byplankonsulentvirksomhed. Forfatter til en række byplanfaglige bøger. Medlem af Byplanhistorisk Udvalg.



Erik Kaufmanns sjernebyskitse.
Fra Byplan 1959 nr. 5



„Det store H"
Fra Arne Gaardmand:
Dansk Byplanlægning 1938-1992

Bymønstrets planlægning 1959-1979

Sven Illeris

Mange har i den sidste tid interesseret sig for, hvordan og hvorfor bymønstret i de nu godkendte regionplaner blev, som det blev. Men ikke alle er klare over, at spirerne må søges mere end 20 år tilbage. Forfatteren har i denne periode deltaget i bymønsterarbejdet ved boligministeriets kommitterede i byplansager, landsplanudvalgets sekretariat og planstyrelsen, og har desuden kunnet støtte sig til et notat af Arne Gaardmand om „Bymønsterideen – dens historie og praktiske anvendelse".

I denne artikel forsøges det at give et overblik over planlægningen af bymønstret siden 1959, set fra en arbejdsplads i centraladministrationen. Med bymønstret mener jeg fordelingen af befolkning, erhverv og service i store, mellemstore og små byer, og disse byers indbyrdes samspil. Det må indledningsvis nævnes, at en række forskellige mål har været tilstræbt i bymønsterplanlægningen, og at der ligger forskellige teorier bag den opfattelse, at bestemte bymønstre ville føre til, at disse mål blev nået. Især må nævnes:

Størst mulig økonomisk vækst. *Vækstcenterteorien* udsiger, at dette mål opnås ved at koncentrere væksten til nogle få, store centre, hvorfra væksten så senere kan smitte af på de øvrige dele af området.

Bedst mulig adgang til service og arbejdspladser. *Servicecenterteorien* (central place teorien) beskriver, hvordan dette mål nås gennen et hierakisk system af centre med forskelligt udbud af service, afhængigt af befolkningsunderlag og afstande mellem kunder og udbudssteder.

Lavest mulige omkostninger ved bybygning. Dette mål lå allerede bag byreguleringsloven fra 1949, ifølge hvilken der om de større byer afgrænsedes inderzoner, hvor byudviklingen kunne foregå, og yderzoner, hvor den var forbudt. I de seneste år er specielt hensynet til at holde energiomkostningerne nede blevet aktuelt.

Friholdelse af det åbne land for spredt byudvikling var et andet mål bag byreguleringsloven. Det har været aktuelt gennem alle årene. Men det har gennem årene givet anledning til megen ufrugtbar strid, at landsbyer i denne henseende blev henregnet til det åbne land.

Midlerne til at gennemføre bymønsterplanlægningen rummer de samme problemer som al fysisk planlægning her i landet: I planlægningens „egne" love er der kun restriktive midler, zonelægning og boligkvoter. Aktiv indsats fra offentlige myndigheder (lokalisering af institutioner osv.) er vigtig, derfor er det afgørende, hvor godt koordineringen mellem forskellige sektorer fungerer. Der er kun svage midler til at påvirke private virksomheder og husholdninger til at handle i overensstemmelse med bymønsterplanlægningen. En sådan har været på tale, støtte til landsbybutikker er foreløbig ikke blevet til noget.

Landsplandiskussionen omkring 1960

I 50´erne var forskellene mellem vilkårene i landets hovedstad og dets „udkantsområder" ekstreme. Det var dog ikke noget nyt, at henved halvdelen af bybefolkningen boede i Københavnsområdet. Tværtimod –

dette forhold var opstået i 1600-tallet, var blevet fremmet af enevoldskongerne og yderligere forstærket siden industrialiseringen satte ind.

Der havde været røster fremme tidligere om en samfundsmæssig styring af bymønstrets udvikling, som led i en landsplanlægning. Men de havde ingen gennemslagskraft haft. Det var først i kølvandet på den omfattende debat om egnsudvikling, Gunnar Andreasen startede med sin pjece „Vestjyllands fremtid" (1957), at også landsplanlægning kom i focus. I begyndelsen blev de to begreber nærmest brugt identisk. Men allerede i 1959-60, hvor arbejdsløsheden i udkantsområderne var på vej ned, blev der fremsat en bred vifte af meninger om den regionale udvikling og bymønstrets udvikling.

Nærmest ved egnsudviklingstankegangen var Johannes Humlum, som i artikler, bøger og foredrag foreslog, at den nord-syd gående motorvej i Jylland blev lagt midt i halvøen i stedet for langs Østkystens store byer, først og fremmest for at fremme erhvervsudviklingen i Midt- og Vestjylland. Efterhånden garnerede han sin mototvejsidé med nogle kolossale og uklart beskrevne industriområder, men herudover formulerede han ikke noget foralg til en bymønsterpolitik.

Langt mere central for bymønsterplanlægningen skulle Erik Kaufmann (Rasmussens) tankegang blive. I artiklen „En landsplanhypotese" (Byplan nr. 63, 1959) lancerer han en „stjernebydannelse", som i betydelig grad har domineret tænkningen og diskussionen siden. Hans forslag havde til formål at undgå „spild gennem spredte udviklingsbestræbelser" og at opnå fordele ved „at samordne de spredte udviklingsbestræbelser landet over i nogle enkelte kraftcentre, og rette denne kraft ind på en måde, der ikke strider mod den generelle udvikling, storbyudviklingen, men tværtimod følger den nogenlunde...". Citatet viser en tro på, at store byer nødvendigvis måtte blive endnu større, og en tillid til vækstcenter-forestillingen. Disse opfattelser var Kaufmann langt fra alene om – han var tværtimod den, der formulerede, hvad de allerfleste planlæggere var enige i.

Artiklen blev ledsaget af tegningen figur 1. I den ledsagende tekst siges bl.a.: „Således at fremme storbyudviklingen i en region synes umiddelbart at forøge ulighederne. Men det er tværtimod. Det skitserede stjernesystem af byer og trafikforbindelser – en slags by-forbund – vil netop bevirke, at de flest mulige af regionens beboere og virksomheder *derfra hvor de er* får let adgang til den størt mulige samling af de bygoder, der efterstræbes".

Med andre ord: Målsætningen om tilgængelighed er også væsentlig allerede i Kaufmanns stjernesystem.

Der var på denne tid også folk, der knyttede egnudvikling og bymønstertanker sammen i mere ekstreme vækstcenterideer: Skal der skabes udvikling i Jylland, må man satse på et eller nogle få centre, der virkelig kan tage konkurrencen op med København! Et eksempel – som det er uklart, hvem der er fader til – er ideen om Trekantbyen Vejle-Kolding-Fredericia. Her, hvor de vigtigste trafiklinier mødtes, måtte en vestdansk storby kunne skabes. Der blev faktisk taget nogen initiativer i

Vejle amt, men de døde snart i indbyrdes uenighed.
En fjerde idé fra disse år stammede fra det genoprettede engsplansekretariat for Storkøbenhavn. Det argumenterede (i „Hovedstadens struktur", 1961) først og fremmest for at man både måtte og burde acceptere den kraftige vækst af Hovedstaden, som de ny prognoser – i modsætning til prognoserne bag Fingerplanen fra 1947 – pegede på. I storbyen finder både erhversliv og befolkning de bedste betingelser i det moderne samfund, mente sekretariatet. For det øvrige lands vedkommende gjaldt det om at give flest mulige folk og virksomheder nær adgang til de højklassede trafiklinier mellem de større byer, populært kaldet „Det Store H".

Dansk Byplanlaboratorium prøvede at kanalisere disse års sprælske debat ind i målrettede baner ved at nedsætte et udvalg, der skulle overveje mulighederne for en landsplanlægning. Det blev dog overhalet af en forsamling af departementchefer, der ville sikre, at egnsudviklingsstøtten blev samordnet med andre statslige dispositioner. På boligministerens initiativ foreslog de i 1961 regeringen at iværksætte en landsplanlægning. Regeringen nedsatte landsplanudvalget, hvis kommisorium lagde hovedvægten på koordinering og ikke på sprælske mål og midler.

„Zoneplan 1962" og jordlovsafstemningen
I mellemtiden havde den økonomiske vækst taget fart overalt på landet. Det blev mindre påtrængende at planlægge for vækst. Hovedproblemet blev at friholde det åbne land for vækst, byreguleringsloven omkring de større byer var ikke tilstrækkelig. Det blev da emnet for landsplanudvalgets første udspil, „Zoneplan 1962", der ikke var nogen egentlig plan, men et budskab fra embedsmænd til politikere og samfund om at stoppe den spredning af helårs- og sommerhuse, som var ved at tage fart. Det blev illustreret ved skematiske zoner for by- og industriudvikling uden om alle, både store og små byer. Inden for disse zoner skulle man planlægge nærmere, udenfor i „grønne" zoner burde by- og industriudvikling forhindres. Undregrænsen blev uden nærmere begrundelse langt ved 1000 indbyggere, lovens gamle grænse for byplanpligt.

Der var nogle landsbyer og lankommuner, der protesterede mos at skulle være „grønne", men dem var der ingen der hørte på. Regeringen accepterede embedsmændenes indlæg og udarbejdede i 1963 jordlovsbuketten. Den blev konfronteret med den hidtil ubenyttede bestemmelse om folkeafstemninger, fremlagde sin sag dilettantisk og led et knusende nederlag.

March på stedet og forberedelse på kommunalreformen
Jordlovsfstemningen lammende alle planlægningsinitiativer på en måde, man skal ave oplevet for at kunne sætte sig ind i. Selv „Det røde kabinet" i 1967 turde ikke tage disse spørgsmål op igen. Traumet lettede først da de borgerlige partier, der gik imod jordlovene i 1963, gennemførte love med stort set det samme indhold i 1969.
Landsplanudvalgets sekretarieat udmøntede stjernebytankerne videre i et udkast om „landsplanmålene" fra efteråret 1963. Men det blev aldrig udsendt. Nogle år senere belyste sekretariatet spørgsmålene omkring Hovedstadens vækst. Men heller ikke dette arbejde blev offentliggjort.

Mens den livlige offentlige debat døde hen i disse år, blev der i planlæggerkredse syslet videre med ideerne. Tilgængelighedstanken blev f.eks. dyrket af landsplanssekretariatmedarbejderen Mogens Biilmann i en artikel med den meget dækkende titel „Adgang for alle – til byen" (Byplan nr. 89, 1964). Heri blev byernes funktioner for første gang illustreret ved 4, 9 eller 16 udvalgte indikatorer, anbragt i rudenet.

Som et fagligt karakteristisk arbejde kan nævnes „Regionsplanskitse for Nordjylland 1966", der blev udarbejdet af et frivilligt nordjydsk regionsplanudvalg med Peter Bredsdorffs tegnestue som konsulenter og i nær kontakt med landsplanudvalgets sekretariat. Ålborg blev udpeget til „regioncenter", og Frederikshavn, Hjørring-Hirtshals og Thisted-Hanstholm til „vækstområder". Vækstcenter-tankegangen præger, ja styrer alle begrundelser og konklusioner.

De lokale politikere fik dog gennemført, at der desuden blev udpeget en række byer til „oplandscentre", der – som det ikke særligt tillidsfuldt hed – „gerne skulle støtte et mere lokalt opland med beskæftigelses-, indkøbs- og fritidsmuligheder".

Også forberedelsen af kommunalreformen holdt liv i bymønsterdebatten. Lansplanudvalget gav således et sidste livstegn fra sig med rapporten „Regioninddeling og regionplanlægning" (1966). Den rummede fire alternative amtsinddelingsskitser med beskrivelse af, hvilke amtscentre de hver for sig kunne bygges op om. Trods den formelle neutralitet kan det måske læses mellem linjerne, at sekretariatet hjerte var hos den skitse, der havde færrest regioner, og som var bygget om om nogle få „landsdelscentre". Det var en ny og – efter trekantbyens kollaps – mere jordnær version af vækstcenterideen. Efter landsplanudvalgets reelle hensoven kunne sekretariatet senere åbent fremlægge argumentationen i „Den administrative reform, planlægningen og amtsindelingen" (1968).

Under diskussionen af den nye amtsinddeling nærmede resultatet sig i nogen grad til den amtsstørrelse, landsplansekretariatet havde foreslået. Men årsagen til at de nye amter blev større var at lægeorganisationerne og sundhedstyrelsen gik ind for større sygehuse – ikke ideerne om regionscentre. Derimod kom tanken om kommunecentre til at spille en vis rolle for den nye kommuneinddeling på landet.

En enquete „Seks politikeres syn på landsplanlægningen" (Byplan nr. 112, 1967) viste, at der i de fleste partier var tilslutning til at fremme væksten i provinsen og til at koncentrere den i et større eller mindre antal centre. Dog måtte Københavns internationale konkurrenceevne ikke mindskes. En undtagelse dannede Venstre med en mere decentralistisk holdning.

Det eneste konkrete der skete i folkeinge var imidlertid, at da egnsudviklingsloven i 1967 blev fornyet, blev det pålagt egneudviklingsrådet at udpege steder, hvor støtten skulle lokaliseres. Landsplanudvalgets sekretariat foreslog i et notat at udpege 33 lokaliteter i egnsudviklingsområderne. Det svarer omtrent til de byer, der senere blev kaldt egnscentre, og var altså et forsigtigt forslag i sammenligning med de tidligere tanker om få, store vækstcentre.

En analyse af „Industriudviklingen i Vestjylland" (LPUS-orientering 11,

1970) gav grundlag for dette forslag: „Desuden viser materialet tydeligt, hvor meget de stærkt voksende industribyer Herning, Ikast og Esbjerg har betydet for de omkringliggende landdistrikter. Mange af småbyerne i disse distrikter har fået udflyttede virksomheder fra de store byer".

Sekretariatet drog den konsekvens, „at man kun igene, hvor de store og mellemstore byer er i god vækst, kan anbefale støtte til mindre byer. I egne hvor store og mellemstore byer stagnerer, må støtten koncentreres på disse, for derved på længere sigt at skabe de bedste vækstbetingelser for hele egnen".

Egnsudviklingsdirektør Richardt Larsen havde ofte tilsluttet sig vækstcenterfilosofien. Men rådet foretog aldrig nogen udpegning, og bestemmelsen udgik siden af loven.

Publikationerne „Landsplanlægning, status og fremtidsperspektiver" (1970) og „Arealplanlægning, status og problemstillinger" (1974) rummer en sammenskrivning af den tænkning, som dengang dominerede landsplanudvalgets sekretariat (og som på mange måder svarede godt til de dominerende perspektiver i andre planlæggerkredse). Desuden sammenfattes de mange undersøgelser, sekretariatet foretog i disse politisk „magre" år.

Planlovreform og landsplanredegørelser

I 1970 trådte den ny kommunale iddeling og zoneloven i kraft. Der stod ingen steder at der i hver af de nye kommuner kun skulle være én byzone og dermed vækstmuligheder. Men både politikere, planlæggere og borgere opfattede det ofte sådan. Og snart opstod der en ny debat om, hvorvidt zoneloven kvalte landsbyerne. De i 60'erne næppe hørlige protester fra de små samfund vandt styrke. Dansk Byplanslaboratoriums jubilæumskonkurrence i 1971 „De små byers tilvækstproblemer" vidner herom. Boligministeriet måtte i 1973 efter en folketingsdebat udsende et revideret zonelovscirkulære, hvori det blev præciseret, at byzoner kunne udlægges i forbindelse med alle begyggelser, hvor et vist minimun af service var til stede – det der senere blev til lokalcenterbegrebet. Faktisk blev i disse år de fleste bebyggelser med over ca. 500 indbyggere byzonebyer. Men landsbyerne blev slået sammen med det åbne lan til landzoner.

I begyndelsen af 70'erne fortsatte planlovreformen men lands- og regionplanlovene. Kravet om landsplanredegørelser gjorde en politisk stillingtagen til de gamle debatspørgsmål nødvendig. Men den offentlige diskussion og politiske interesse var nu også vågnet igen. En ny politisk dimension tegnede sig på tværs af den gamle højre-venstre skala. „Ungdomsoprøret" og „Ventre" var enige om at gå imod centralisering. Forskningen begyndte at interessere sig for bymønster og regional udvikling – f.eks. en gruppe på DTH's Institut for Veje, Trafik og Byplan – og drog vækstcenterteorien i tvivl. Og industrien lokaliserede sig faktisk i mindre og mindre byer.

I den første landsplanredegørelse fra 1975 – forberedt under miljøminister Holger Hansen og fremlagt af Helge Nielsen – var bymønstret det centrale emne. Man fik heri – både politisk og administrativt/fagligt – nedfældet de „dominerende respektiver" for de

følgende år. Det fastlagdes som statens politik at væksten i Københavns-, Århus- og Odenseområderne skulle hæmmes (egnsudviklingsområdernes største byer fik ikke samme bremse på). Til gengæld fremhævedes egnscentrenes fordele. Men også kommunecentre og mindre bebyggelser blev nævnt.

Egnscentrene blev *ikke* begrundet ud fra vækstcenterfilosofien, men udelukkende ud fra befolkninges adgang til service og arbejdspladser. Dette var både resultatet af bevidst politisk valg og af delte meninger om vækstcentrene blandt ministeriets planlæggere. I øvrigt var det også bevidst at ordet „bysystem" blev vraget til fordel for det mere uprætentiøse „bymønster": Selv om der var overtaget tanker fra servicecerterteorien, skulle der ikke presses noget system eller nogen modellogik ned over hovedet på nogen. Egnscentrene blev således fra statslig side lanceret som konklusion på 60'ernes bymønsterdebat, med „front opad" mod de større byer. Men aldrig så snart var det sket, før egnscentrene i den nye debatom de små samfund opfattedes som havende „front nedad" mod de mindre bebyggelser. De i 60'erne helt adskilte problemer om dels den overordnede centerstruktur, dels friholdelsen af det åbne land smeltede i anden halvdel af 70'erne sammen i bymønsterdebatten om egnscentre, kommunecentre, lokalcentre og landsbyer.

Regionsplandebat og regionsplanforslag

Udviklingen siden 1975 er velkendt og skal her kun omtales summarisk. Den offentlige debat om de alternative regionsplanskitler – i de fleste amter i vinteren 1977/78 – blev mange steder livlig og god, og deltagerne gik overalt klart ind for en decentralisering. Debatdeltagerne var ikke noget repræsentativt udsnit af befolkningen, men repræsentative undersøgelser i fem amter viste, at den øvrige befolkning delte denne holdning. Det folk *sagde* i debatten svarede i øvrigt ganske til, hvad de *gjorde*: De små samfund fik i 70'erne en helt uventet tilflytning.

I forhold til landsplanredegørelse 1975 var det en misforståelse, når Peter Hartoft-Nielsen i „Egnscentre og egnsudviklingsstøtte – en farlig blanding!" (Bypaln nr. 170, 1977) identificerede egnscentre med vækstcentre. Alligevel kunne han have gode grunde til det. Miljøministeriets og planstyrelsens kurs var nemlig i disse år ikke entydig, hvilket bl.a. skyldtes indre uenighed. De forestillinger, man undertiden møder på universiteter og læreanstalter, om en entydig monolitisk stat, er langt fra virkeligheden.

I et notat fra 1976 om Bornholms amtsråds alternative regionplanskitser – de først fremlagte – støttede planstyrelsen således ud fra væksttankegang den skitse, der havde det mest moncentrerede bymønster. Denne holdning blev støttet af de fleste andre ministerier, ikke mindst handelsministeriet.

Et længe lovet udspil fra planstyrelsen „Det fremtidige bymønster – et debatoplæg" blev først færdigt i sommeren 1978, efter afslutningen af den offentlige debat om regionsplanerne. I 1979 blev det efterfulgt af en mere detaljeet „Rapport om det fremtidige bymønster".

Forsinkelsen skyldtes indre uenighed, især om de mindre bebyggelse.

Nogle medarbejdere mente, at når byreguleringslov og zonelov havde forhindret byspredning i det åbne land betydeligt bedre end i de fleste europæiske lande, så skulle man ikke løbe fra de synspunkter, man havde baseret denne lovgivning på. Andre mente at man godt uden at prisgive det egentlige åbne land kunne skelne mellem dette og landsbyer af forskellige slags. Der var også uenighed om andre argumenter for koncentration henholdsvis decentralisering. Dette afspejles i planstyrelsens to rapporter fra 1979 som grundlag for zonelovgivningen (se „Nyt materiale om landsbydebatten", Byplan nr. 1, 1980).

I debatoplæg konkretiseredes 75-landsplanredegørelsens bymønster, idet der dog blev tilføjet endnu et centerniveau, nemlig lokalcentrene. Det blev understreget, at lokale forhold kunne betinge afvigelser fra gennemsnitsbetragtningerne. Nogle måneder senere bakkede ministeren forslagene op i landsplanredegørelse 1978.

Både i debatoplægget og i rapporten tages der nu afstand fra vækstcentertanken: „Der er næppe grund til at tro, at lokaliseringen af industri i byer med mindre en 20.000 indbyggere ikke vil fortsætte". Bymønsterforslaget begrundes ud fra befolkningens adgang, især til service. Men mange faktorer behandles, og i rapportens sammenfatning siges det, at „planlægningen af det fremtidige bymønster har indflydelse på en lang række væsentlige mål for samfundsudviklingen, og man kan med sikkerhed konstatere, at man ikke kan nå *alle mål samtidigt* ... Afgørende bliver det politiske valg af, hvilke mål man sætter højest".

Amtsrådene gjorde deres regionsplanforslg færdige under indtryk af dels borgernes entydige tilkendegivelser om decentralicering, dels centraladministrationens mere centralistiske udspil.

Amtsrådene opstillede – med undtagelse af Ribe – et generelt mål om decentralisering (se oversigt over Regionsplaner, bymønstre og arbejdspladser" i AKF-Nyt nr. 2, 1982). Men hvad indebar det konkret? Regionsplanforslagene rummede alle centerniveauer ned til lokalcentre. Afgørende ville vægtfordelingen være.

Herom siger de fleste regionplanforslag bl.a. at offentlige institutioner skal være så små som muligt og lokaliseres i så mange centre som muligt.

En anden konkretisering er retningslinierne for boligbyggeriets fordeling i kommuner. De kan tages som et udtryk for i hvilken retning befolkningsudviklingen skulle bevæge sig. I den følgende tabel er regionplanforslagenes fordelingaf boligbyggeriet mellem kommuner rummende forskellige centertyper anført til venstre. Til højre er anført befolkningens daværende fordeling mellem de sammen kommunetyper. En sammenligning mellem de to dele af tabellen vil give et fingerpeg om befolkningen iflg. regionplanforslagene vil koncentreres eller decentraliseres i forhold til fordelingen i 1980.
Det fremgår, at *den planlagte fordeling af boligbyggeriet ikke vil ændre befolkningens fordeling radikalt. I nogle amtskommuner vil der ske en mindre centralisering, i andre en mindre decentralisering*. Alt mens regionplanforslagene blev gjort færdige, fortsatte diskussionerne. Landsforeningen af landsbysamfund bevægede

– med hjælp fra det radikale venstre – i 1978 miljøministeren til at nedsætte landsbykommissionen. På den anden side rummede landsplanredegørelse 1979 en noget ændret synsvinkel, idet en enkelt faktor – nemlig omkostningerne ved transport og opvarmning – nu blev tillagt større vægt. Det afstedkom den bekendte folketingsdebat om landsbyerne.

Ved regionalplangodkendelserne i efteråret 1981 blev der ikke foretaget afgørende ændringer af forslagenes bymønstre. Boligkvoterne blev reduceret, men den oven for anførte fordeling mellem kommunerne blev ikke antastet.

Efterskrift

Nogle få afsluttende bemærkninger om bymønsterplanlægningen.
For det første er bymønster-skelettet efter min opfattelse stadig en hensigtsmæssig og forståelig måde at strukturere mange, eller uoverskuelige planlægningsmæssige overvejelser på. Det gælder ikke kun i perioder med vækst. Selv om det ny boligbyggeri er beskedent er verden ikke gået i stå, f.eks. udbygges erhvervsuddannelserne i disse år. Et andet skelet – f.eks. et socialt eller ressourcebestemt – kunne også bruges, men et sådant er hidtil ikke fundet.
For det andet skal man passe på ikke at blive fanget af på sin måde at strukturere tingene på. Vi er nødt til at forenkle og skabe oversigt, men vi må ikke af den grund tro, at verden er enkel eller systematisk. Miljøministeriet tog måske for lidt hensyn til særlige lokale forhold, da det ved godkendelsen af regionsplanerne løftede pegefingeren over for forslag om f.eks. to kommunecentre i én kommune – selv om nogle kommuner i 1970 vitterligt fik flere ligeværdige centre. Vi skal også passe på ikke at pådutte alle planlæggernes opfattelse af, hvad der er vigtigt – f.eks. er det faktisk ikke alle mennesker, der regner adgangen til store byers goder for saliggørende.
For det tredje skal man bruge sådan et skelet netop til at få alle væsentlige overvejelser med ind i planlægningen, ikke til at lade en enkelt faktor dominere. Ligesom byplanlægning ikke skal bestemmes af kloakplanlægning, så skal bymønsterplanlægning ikke bestemmes af kraftvarmeplanlægning.

Og for det fjerde kan bymønsterplanlægning lige så lidt som anden planlægning være stort anderledes end det samfund, det foregår i – og samtidig må vi i lige så høj grad som i anden planlægning hele tiden sætte spørgsmålstegn ved de dominerende tendenser. Det er ikke overraskende, at forestillinger om økonomisk vækst gennem 60'erne og langt hen i 70'erne dominerede bymønsterovervejelserne. Det er måske mere overraskende, at der så længe ikke blev sat faglige spørgsmålstegn ved vækstcenterteorien. For, som vi nu bagklogt kan se i alle de økonomisk/teknisk udviklede lande, så har det i de seneste år ikke været rigtigt, at koncentrationen skulle være nødvendig for vækst i samfund af vores slags.

Genoptryk fra „Byplan" nr.3 1983 med tilladelse fra Byplans redaktion og forfatteren.

Kommuneplanlægningen i en stationsby - Ry

Erik Junge Madsen

Ryområdet 1172 - 1871

1172 Øm Kloster grundlægges af en gruppe cisterciensermunke
1534 I Sct. Sørens kilde krones Chr.III, som ny konge i stedet for den landflygtige Chr. I
1536 Kongen overtager klostergodset ved reformationen.
1554 Siimgårds Mølle optræder i Øm Klosters jordebog.
1678 For første gang nævnes Rye Mølle og kongens ålekister.
1617 Rye Mølles fæster må bruge den på Siim mark beliggende, indelukkede toft.
1658 Ry Mølle nedbrændes af svenskerne.
1664 Kongen befaler at korn males på Rye Mølle - krongods.
1764 Ry Mølle nedbrænder.
1767 Krongodset afhændes ved auktion på Skanderborg slot - Siimtoften og ålefiskeriet følger Rye Mølle. Nuværende hovedbygning opføres.
1783 Bynavnet Siim menes at stamme fra Jernalderen - byen har form som randby, idet gårdene lå i en række rundt om søens sydlige del. Mellem gårdene og søen lå byens forte, og gade. Husene fortsatte gårdrækken mod nordvest. Læg mærke til vejen nordvest for landsbyen, som forbinder landsbyen med heden på terrassen gennem den øst-vestgående dal. Denne vej var omgærdet og blev benyttet som fædrift. Vejen mod syd fra landbyen, gennem Fugldal og videre til Skærsbro Kjær gik tidligere via et vadested ved Føvlingholm, til Gl. Rye. Denne vej udgjorde et stykke af den ældgamle hovedfærdselsåre fra Århus til Rinkøbing.
1866 Jernbanestrækningen Århus - Fredericia vedtages. Sidebane fra Skanderborg til Silkeborg.
1870 5. klasses station bygges.
1871 Jernbanen Skanderborg - Silkeborg indvies.

Jernbanen fastlægges 1860-71

I perioden 1860-71 opstod Ry ved et overgangssted over Gudenåen, hvor der forekom en naturlig indsnævring af åens forløb. Der var ideelle betingesler for opførsel af en vandmølle på stedet. Endvidere havde der fra gammel tid været udskibningssted i nærheden. Terrænet havde en væsentlig indflydelse på byens udvikling.

Byen ligger på en terrasse i det store tunneldalstrøg, der strækker sig fra Skanderborg mod Silkeborg, umiddelbart syd for det sted hvor en anden, fra Århus vestgående tunneldal støder til. Byens vækstmuligheder begrænses mod nord af Knudsø og mod vest, syd-vest af Birksø samt Rye Møllesø. Byens udviklingsmuligheder ligger derfor i østlig og syd-østlig retning.

Perioden fra de første jernbaneplaners fremkomst i begyndelsen af 1830'erne og frem til midten af 1860'erne var præget af endeløse diskussioner og forhandlinger om de eventuelle baneliniers placering. Lokale, nationale og økonomiske forhold var medvirkende til disse forskellige holdninger i regeringen og blandt befolkningen. Men trods disse uoverensstemmelser blev en række projekter vedtaget og lovfæstet i rigsdagen.

Det engelske jernbaneentreprenørfirma: Peto, Brassey & Betts, var ansvarlig for projekteringen og opbygningen af de Jysk-fynske hovedbaner i perioden indtil 1867. Under pres fra Krigsministeriet blev det vedtaget, at Fredericia skulle være knudepunkt for det jyske jernbanenet. Denne beslutning var indeholdt i den første samlede lov fra 1861, med foreløbige ændringer i 1863, om bygning af jernbaner tværs over Fyn og op gennem Jylland. Ifølge loven skulle et stykke af den jyske bane føres over Fredericia - Vejle- gennem Gudenådalen - Ry Mølle og til Århus, hvorfra den forgrenede sig videre mod henholdsvis Ålborg og Holstebro.

I 1861 skrev regeringen kontrakt med det engelske firma om opbygningen af dette baneforløb. Kontrakten indeholdt, i store træk, de i loven nævnte strækninger samt en nøjere redegørelse for stationernes størrelse og udformning.

Banens projekterede forløb forbi Ry Mølle var et resultat af Midtjyllands ønske om en midtjysk længdebane. Fra regeringens side havde man indgået det kompromis at føre banen over Ry Mølle for at tilgodese dette ønske. Imidlertid ændrede regeringen holdning til dette forsalg og en ny ide gik ud på en linieføring fra Horsens forbi Skanderborg til Århus. Det var så meningen at etablere en vandvej fra Fuldbro Mølle til Silkeborg. Forhandlingerne ophørte under krigen i 1864.

I maj 1866 vedtog man forslaget om den østjyske banelinie over Skanderborg. Banen blev bygget og forbindelsen til Silkeborg foreløbig skrinlagt. I de kommende år lod regeringen dog foretage undersøgelser og udarbejde overslag over alternative sidebaner fra længdebanen til Silkeborg. Det billigste forslag skabte forbindelse mellem Skanderborg og Silkeborg.

Den 24. april 1868 blev loven om Skanderborg-Silkeborgbanen vedtaget. Loven bemyndigede regeringen til at anlægge en let normalsporet jernbane med maksimale anlægsomkostninger på 980.000 kr. Strækningen blev åbnet 2. maj 1871.

Stationsbyen grundlægges 1871-1913

Silkeborg fik en 3. klasses station og Ry en 5. klasses. Stationernes størrelse og udformning blev bestemt efter oplandets betydning. Ry station blev en 5. klasses station tegnet af arkitekt N.C.P. Holsøe. Stationen indeholdt: Ventesal 60 kv. Alen, ekspedition og kontor 40 kv. Alen samt stationsforstanderbolig på 120 kv. Alen.

Møllen har medvirket til stedets betydning, men først efter jernbanens anlæggelse udvikledes et bysamfund. Udviklingsforløbet er typisk for mange af de mindre stationsbyer i denne periode. I tiden indtil århundredeskiftet var byvæksten meget begrænset, men i de følgende år skete der en stærk ekspansion.

Langs hovedgaden og stationsområdet opstod en blandet bolig- og erhvervsbebyggelse bestående af lave sammenhængende husrækker med facaderne ud mod vejen og gård og haver bagved. Dette bebyggelsesmønster præger stadigvæk den ældste del af byen og ses tydeligst i området omkring Klostervej, hvor stationen er beliggende. Banen åbnede 2. maj 1871 og året før var gæstgivergården blevet opført. Foruden gæstgiveri rummede bygningen også en købmandsbutik.

Stationsbyen voksede i starten langsomt. Bydannelsen var på ingen måde planlagt, men styret af private og lokale initiativer og selvfølgelig fysisk styret af veje, banen, oprindelige markskel (fra udskiftningen) og terrænforholdene. Eksisterende veje blev kun i ringe grad ændret ved banens ankomst. Stationen blev lagt i et trafikalt knudepunkt, selv om der kun var tale om jord- og sandveje. Bebyggelsen spredte sig i de følgende år langs disse veje.

I 1875 indviedes Himmelbjergtårnet og der var tre daglige afgange til Silkeborg. Jernbanen til Herning udvidedes i 1877. I 1880 var der en del handel og håndværk lokaliseret i stationsbyen og der begyndte at tegne sig et billede af stationsbyen som et mellemled i hierarkiet af landsbyer og købsteder. Ikke blot handel og håndværk, men også industri fandt hurtigt til Ry st. I 1881 opgav Ry mølle kornmølleriet til fordel for produktion af papirmasse og ferskvandsfiskeindustri. Ny Mølle opførtes i 1881 til kornmølleri, og jernbanen forlængedes til Skjern.

I 1883 blev forsamlings- og gymnastikhus opført overfor stationen og i 1886 kom en privatskole til. Der blev i 1888 på Klostervej, ved siden af forsamlingshuset, opført et egentligt skolehus til byens 34 elever.

Turismen kom hurtigt til stationsbyen og gæstgiveri var også på den baggrund en god forretning. Himmelbjergegnen havde allerede før stationsbyens grundlæggelse et godt tag i rejsende, som deltog i folkemøderne på Himmelbjerget eller blot nød naturen. Stationsbyen blev et naturligt udgangspunkt for turisterne, og en af dem gav følgende beskrivelse af egnen under en togtur fra Alken til Ry St.:

Folketal i Ry

1880: 66 indbyggere
1890: 228 indbyggere
1901: 596 indbyggere
1906: 692 indbyggere
1913: 840 indbyggere
1915: 843 indbyggere
1917: 950 indbyggere
1921: 1035 indbyggere
1930: 1293 indbyggere
1940: 1306 indbyggere
1950: 1567 indbyggere
1961: 2006 indbyggere
1966: 5663 indbyggere i storkommunen
1970: 7441 indbyggere
1974: 8270 indbyggere
2000: 4807 indbyggere i Ry og 10605 i hele kommunen.

Indbyggertallet i Ry steg i årene før 1965 mindre end landsgennemsnittet, men efter 1965 ligger stigningen på det dobbelte af landsgennemsnitet, svarende til den generelle ændring i bosætningsmønsteret.

Huse i Ry
1880: 10 huse
1901: 99 huse
1913: 129 ejendomme
1921: 162 huse
1950: 516 lejligheder

„Atter sætter toget sig i bevægelse, det går hurtigere og hurtigere, i susende fart tager vi den sidste gennemskæring, farer forbi nogle småsøer, lukkede af krat og sorte hedebakker, og ved rye Mølle oprulles endelig det vidunderlige landskabsbillede, som altid virker lige nyt og overraskende ved sin fine halv melankolske, halv smilende skønhed. Selv nu, i den alt andet end strålende belysning, på den skumrende, urolige efterårsdag, får de fjerne, alvorlige skovhøjder med deres dybe kløfter og brogede hedestrækninger lige som et eget præg, der stemmer så godt med det ensomme og uberørte ved hele denne natur."

Mange malere hentede i disse år deres motiver omkring Ry St. På hjørnegrunden overfor gæstgiveriet opførtes i 1889 den første egentlige købmandsbutik til afløsning af butikken i gæstgiveriet. Sammen med baghuse dannede butikken en egentlig købmandsgård.Trafikken havde antaget et omfang, som den gamle træbro ved Ry Mølle ikke kunne klare, og der opførtes en betonbro i 1890. Op til 1872 havde man været nødt til at betale bropenge, hvis man ville over broen. Læge Isager bosatte sig i stationsbyen og to år efter kom dyrlæge Jakobsen til.

Højskolen startede med Helge Hostrup som forstander i 1892. Naturskønheden nævnes som en direkte anledning til højskolens placering i Ry St., og på initiativ af landstingmedlem Ole Jensen blev der samlet ind blandt egnen beboere til køb af højskolens grund. Skolen fik med de mange elever stor betydning for byen.

I 1894 brændte gæstgivergården, og den blev genopført hurtigt efter i ændret skikkelse. Ved samme lejlighed ændrede den navn til Hotel Ry. Branden blev tilsyneladende en vigtig begivenhed i byens historie, og det fortælles bl.a. at byens beboere redede spirituslageret, men at det senere gav afholdsforeningen en stor medlemstilgang.

I 1895 havde stationsbyen nået en størrelse som krævede et samlende organ til at organisere borgernes syn på fremtidige opgaver. Sognerådet var indtil videre udelukkende sammensat af folk fra landsbyerne, som tilsyneladende ikke var begejstret for den position stationsbyen efterhånden indtog. Måske skal man derfor se dannelsen af Ry Håndværker og Borgerforening som stationsbyens forsøg på at danne et bedre modspil til det bondedominerende sogneråd. Allerede i 1895 startede man det første større projekt, teknisk skole. I 1898 oprettede Borgerforeningen det første bibliotek og stationen udvides med et fag. Ry St. fik i 1900 første mand i sognerådet.

Et andet vidnesbyrd om stationsbyens voksende betydning var markedernes flytning i 1900 fra Gl. Rye til stationsbyen. I 1901 holdt fodbolden sit indtog i Ry. Samme år udvides stationsbygningen med en etage.

I 1902 åbnede en af de institutioner der siden har gjort Ry kendt. Læge Isager havde i 1901 taget en doktergrad i en afhandling om tuberkulosens optræden på landet, og hans kontakt til nationalforeningen til tuberkulosens bekæmpelse førte til opførelsen af nationalforeningens kvindesanatorium små 2 km syd for stationen. Der var plads til 38 patienter.

I 1903 blev der på et borgermøde oprettet en forening til opførelse af en kirke i Ry. I 1909 var stationsbyens vælgere ved sognerådsvalget blevet så mange, at hele tre medlemmer af de i alt syv i sognerådet kom fra stationsbyen. Samme år åbnede vejen til Alling og Silkeborg fra Ry St. over Skimming Kjær og Marimunde langs banen. Vejen til Alling gik tidligere øst om Knudsø gennem Tulstrup og Tørring. I 1912 åbnede nord for stationsbyen Plejehjemmet for uhelbredelige tuberkulosepatienter, med plads til 12 patienter. Samme år åbnede Ry stations og omegns Spare- og Lånekasse.

Jyllandsposten bragte i 1918 en artikel om Ry St. Her fortælles om den sidst tilkommende bebyggelse:
„Den bebyggelse der nu trækker op ad skråningen mod Kynhnsminde tjener ikke erhvervsmæssige formål, men er i højere grad bestemt til otiums- og ferieboliger. Og skønnere steder kan man vanskeligt finde. Til gengæld kan erhvervslivet i Ry være glad for disse villaer, thi de giver årsballast for de ujævne turistbesøg. Den tid er ikke fjern, da byen på spidsen bliver tungere end den brede ende, hvad der til den tid vil betyde, at landvælgerne ikke kommer til at bestemme over byens forhold."

Byen bredte sig fra jernbaneoverskæringen ud langs Kyhnsvej, Klostervej, Møllevej, Skanderborgvej og Fredensvej-Siimtoften. Desuden var der sket en opfyldning af kvarteret mellem Klostervej og Ry Møllesø. Foruden husene ud til gaden, lå der i tilknytning til disse en del baghuse. Ejendommene langs Klostervej og Kyhnsvej - Skanderborgvej var efterhånden sammenbyggede og gav vejene gadekarakter, som det kendes fra købstæderne. Det er pudsigt at bemærke, at da vejene i 1906 officielt fik navne, kom ordet gade ikke til at indgå i noget navn.

1913 - 1940

I 1915 indviedes elvæket og jernbanen solgte 35.000 billetter og befordrede 10 t gods. I 1917 blev Ry Mølle A/S dannet. Der blev etableret en fabrik på Siimtoften - imprægnering. Man producerede bl.a. 110.00 par træsko dette år.

Af større byplanmæssige i perioden kan nævnes dannelsen af Ry udstykningsforening af 8. februar 1918 - „Eget bo er bedst". De mange nye arbejdspladser ved Ry Mølle fabrikker var bl.a. en af grundene til at stifte foreningen. Den blev dannet for at stå bag købet af et areal tilhørende brygmester Liebing. Man ville ved at udstykke i mindre ejendomme skaffe byen en sund og naturlig udvikling. Foreningen kontaktede „Foreningen Bedre Byggeskik", og arkitekt Kai Gottlob udfærdigede en udstykningsplan. Denne plan kan opfattes som det første stykke egentlige byplanlægning i Ry Stationsby.

Gottlobs plan omfattede udstykning af 40 byggegrunde omkring en central plads. Desuden foreslog Gottlob en meget bevidst placering af husene - de fleste som dobbelthuse, men kun selve udstykningen og vejenes placering blev efter planen. Husene blev opført i de følgende ti år mere tilfældigt end planen, men dog havde de fælles præg båret af ideerne bag Bedre Byggeskik. Bl.a. blev alle husene opført i røde mursten, røde tegltage og hvidmalede vinduesrammer. Udstykningsforeningens intentioner om et homogent område blev forstærket gennem vedtagelser af regler for beplantning, hegning m.m.

Byggerier i Ry i 30'erne:
1929 De Gamles Hjem. Her afholdt sognerådet deres møder.
1935 Ry Husholdningsskole plantede1700 frugttræer ved Bodalsvej.
1936 Der indrettedes konfektionsfabrik ved Ry Mølle.
1936 Teknisk skole fik sin egen bygning.
1939 De Gamles hjem udvides og kommer til at rumme kommunens administration.

I perioden fra 1918, hvor Hack Kampmann tegnede Ry biograf, til 1940 udviklede Ry St. sig yderligere. Ry Husholdningsskole blev indviet i 1919 og udviddes i 1928 til det dobbelte areal.

1940 - 1972

Krigen satte sit præg på byggeaktiviteten, men der opførtes alligevel en del boliger. Et eksempel på andre anlægsarbejder var byens stadion mellem Knudsvej og Agnetevej. I Håndværker- og Borgerforeningens jubilæumsavis fra februar 1945 kunne man læse følgende om

byggehåndværket:
„Byggeriet her i Ry er nu som i andre byer præget af krigen om end i noget mindre grad end i de større byer ... så godt som alle byggefag har på et eller andet tidspunkt måtte betjene sig af erstatningsmaterialer ... beskæftigelsen har under krigen været jævn god, og det sidste år særdeles god, og trods forsinkelser ved fremskaffelse af materialer og en følgelig mangel på arbejdskraft, er det dog hidtil lykkedes at føre byggeforetagenderne til en heldig afslutning ... der er dog stadig et betydeligt boligbehov"

Manglen på boliger havde man forsøgt at råde bod på gennem opførelse af private haveboliger. Men i 1945 dannedes Ry Andelsboligforening med det formål at opføre gode og billige boliger, væsentligt med lejligheder svarende til den mindrebemidlede befolknings behov. Ry Andelsboligforening opførte i 1949 ni lejligheder på Mågevej/ Randersvej. I 1945 var der 15.000 flygtninge på Gl. Rye flyveplads

I starten af halvtredserne kom to produktioner til at ligge i Ry. I 1950 begyndte fabrikation af møbler på tegnet af Hans Wegner, ved Ry Mølle. Tre år efter, i 1953 startede Pressalit produktion af toiletsæder.
Efter krigen var samfundsudviklingen almindelighed præget af industriens mekanisering, og en begyndende velstandsstigning tog fart i takt med stigende beskæftigelse. Privatbilen blev mere almindelig og haveboligerne skød fortsat op på markerne omkring stationsbyen. Som et eksempel på konsekvenserne af det øgede trafikpres kan nævnes reguleringen af Låsbyvej (Randersvej). Før havde Søkildevej ledt trafikken fra Låsby/ Tulstrup til broen ved Ry Mølle, men ved Randersvej gennembrud tværs over Liebings Plads blev trafikken ledt ud på Skanderborgvej umiddelbart øst for baneoverskæringen. Måske var det trafikalt en fordel med denne vejregulering, men ideen bag Gottlobs udstykningsplan omkring Liebings plads forsvandt. Senere gjorde det stadigt stigende trafikpres situationen ved baneoverskæringen kaotisk. Efterhånden som udviklingen tog fart blev det nødvendigt med en bedre offentlig styring, og i begyndelsen af tresserne kom dispositionsplanen på bordet.

I 1961 fik Jernbaneoverskæringen automatbomme og Alken blev omdannet til trinbræt . Man forudsatte i planen at den fremtidige vækst i befolkningstallet ville nødvendiggøre opførelse af 235 boliger inden 1975 og man antog at de nye boliger alene skulle opføres som enfamiliehuse. Det krævede anskaffelse og udlæg af byggemodne arealer og i dispositionsplanen udlagde man derfor boligkvarterene mellem Kildebakken og Thorsvej og Ildervej/Egernvej. Desuden udlagde man fremtidigt industrikvarter øst for banen og ved Skanderborgvej nord og øst for Lynghoved.

Skatteudskrivningen rundede i 1960 en million kr..

Byens første supermarked åbnede i 1963, da brugsen på Klostervej var flyttet lidt længere hen mod baneoverskæringen i et stort butikslokale.
I 1965 kom der en direkte forbindelse med lyntoget Gudenåen til København.
Ry storkommune dannedes i 1966 ved sammenlægning af Dover, Allig-Tulstrup og Gl. Rye kommuner. Først i 1968 tog man det nye rådhus på Knudsvej i brug. Samme år indledes arbejdet med en ny dispositionsplan. I 1970 blev Låsby sogn en del af Ry Kommune. Samme år udvidede Ry konfektionsfabrik med 150 ansatte.

Bygningsvedtægt for Dover Kommune vedtaget 12.11.1962:

Bestemmelser til supplering af bestemmelser i byggelov for købstæderne og landet af 10. juni 1960. Kommunen er inddelt i to grundkredse. 1. grundkreds omfatter det ældre byområde med overvejende sluttet bebyggelse. Den var yderligere opdelt i to delområder. Område A udlægges til blandet bolig- og erhvervs-bebyggelse og område B udlægges ligeledes til blandet bolig- og erhvervsbebyggelse. 2. grundkreds omfatter resten af kommunen. Den var opdelt i 5 delområder. C1, C2 og C3 udlægges til boligbebyggelse og områderne D1 og D2 udlægges til erhvervsbebyggelse.

Bygningsvedtægt for Ry Kommune vedtaget 8.5.1970.

Forskrifter til supplering af bestemmelserne i byggeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 206 af 15. maj 1970. Kommunen inddeles i to grundkredse:
1. grundkreds omfatter det ældre byområde med overvejende sluttet bebyggelse og er inddelt i 2 delområder; A blander bolig- og erhverv. Område B udlægges til erhverv
2. grundkreds omfatter resten af kommunen og er opdelt i 5 delområder; C, rækkehuse i en etage, D parcelhuse med indtil 2 lejligheder samt dobbelt-, række-, og kædehuse, E1, E2 og E3 alle tre erhvervsområder.

Fredningsplanlægning

Vest for Ravnsø,	18/1 1966
Alling vest	26/3 1969, 272 ha
Galgebakken	18/3 1971
Mossø	10/5 1977, 1457 ha
Knudsø	30/121980, 727 ha
Salten langsø	29/1 1982

Kommunen er på 15.245 ha, heraf er 12% søer og åer, 18 % er skov og ca. 12% er åbent land.

Dispositionsplan 1971-1983

De geologiske begrænsninger for byvæksten er også hvad der er udlagt til udvikling i den første dispositionsplan som kom i 1971 og gjaldt for perioden 1971-1983. Dispositionsplanen blev udfærdiget på et tidspunkt umiddelbart inden oliekrisen i 1973 lagde en dæmper på optimismen fra 60'erne. Centrale emner er arealanvendelse og bebyggelsesforhold Dispositionsplanen udlagde Ry st. som storkommunens center med den største forventede tilvækst af boliger, service og erhverv. Den ældste bydel omkring stationen og baneoverskæringen blev udlagt til kommunens administrative, kulturelle og handelsmidtpunkt.
Planens hovedformål for stationsbyen var:

- Trafikal aflastning af området ved baneoverskæringen i takt med centrets udvikling.
- Fastholdelse af Skanderborgvej som byens hovednerve.
- Boligudbygning omkring Siim i havebyenheder på 4-5 ha, hvor engarealet nord for Siim udlægges som byfælled.
- Friholdelse af de bevoksede skrænter vest og syd for Lynghoved samt mod Knudsø.
- Sikring af hovedstiforbindelser.
- Forlægning af Skanderborgvej syd om ry via Holmen og forlægning af Randersvej øst om ry med tilslutning til Skanderborgsvejs forlægning.

Planen blev vedtaget af byrådet august 1972. Den er udarbejdet af konsulentfirma Sven Allen Jensens tegnestue. Dispositionsplanlægningen tog højde for en et muligt indbyggertal på 4500 personer i 1983. Indbyggertallet blev på ca. 3800 personer, så planen var rigeligt optimistisk.Boligudviklingen har ikke været så voldsom som antaget og planerne for de store vejforbindelser er vedblevet at være planer. I dag kan det ikke realiseres, da området hvor vejen skal krydse over Gudenåen er Habitatområde. Den overordnede planlægning, som mere eller mindre direkte dannede forudsætning for dispositionsplanen:

- Egnsplan for Århus-egnen 1966. Primær interesse, byvækst langs den kommende østjyske motorvej.
- Byudviklingsplan for Skanderborg-egnen 1970
- Fredningsplanlægning (amt)
- Vej- og baneplanlægning (amt)
- Øvrig overordnet planlægning

Lov nr. 287 af 26. juni 1975 om kommuneplanlægning. § 15 rammer: (§ 15, stk. 2), flg. bestemmelser som midlertidige rammer for indholdet af lokalplaner, som tilvejebringes for arealer inden for følgende områder: 1. Ry-området, 2. Låsby-området, 3. Gl. Rye-området, 4. sommerhusområderne. *Byplanvedtægt nr. 1:* Odderholm. Endelig vedtaget 14. november 1977. *Byplanvedtægt nr. 2:* Industriområde i Låsby. Endeligt vedtaget 11. maj 1973 (I.h.t. lov om byplaner af 20.02.1970). *Byplanvedtægt nr. 3:* Område øst for Horsensvej, Gl. Rye. Endelig vedtaget 13. april 1973. *Byplanvedtægt nr. 4:* Fugldal boligområde. Endelig vedtaget 17/12 1974. *Byplanvedtægt nr. 5:* Feriecenter ved Gl. Rye. Aldrig vedtaget.

Kommuneplanloven 1. februar 1977.

Inden statusredegørelsen var der en restrummelighed på ca. 430 boliger

med en gennemsnitlig grundstørrelse på 775 m². Med 15 boliger pr. år svarer det til 30 års forbrug - prognose. For erhverv er restrummeligheden 16,6 ha i Ry by. I gennemsnit er der bygget 2200 m² i 1977-80. Fortsætter dette og der bygges udelukkende på nye arealer er der til 48 års forbrug, (bebyg. % 33 og i en etage).

Statusredegørelsen december 1981:
Opdatering af kommende emner til den første kommuneplan, bl.a. historiske rids af alle landsbyer. Statusredegørelsen er udarbejdet som grundlag for den forestående kommuneplanlægning:

Forarbejde:
Opstart 1980 byrådet afholdte en konference om det forestående kommuneplanarbejde - dets tilrettelæggelse og indhold. Til styring af dette arbejdet blev der nedsat en administrativ styregruppe og en politisk styregruppe, bestående af øko-udv. Suppleret med de øvrige udvalgsformænd. Forarbejdet er udgivet i rapporten Statusredegørelse - kommuneplanlægning 01.12.81

Regionplan for Århus Amt 1980-92
Regionplanens redegørelse omhandler først og fremmest det fremtidige bymønster: egnscentre, områdecentre, mulige lokalcentre, mulige aftalebyer og selve landzonen. Regionplanens betydning for Ry kommune: 672 boliger; 56 om året (1980-92). Vor egen lå på 67 boliger.

- Udpege lokalcentre; (Ry, Låsby og Gl. Rye, byzonestatus, arealer til lokale håndværks- og servicevirksomheder.
- Mulige aftalebyer; max. 10 boliger pr. år. Lokale håndværks- og servicevirk. Kan indpasses i begrænset omfang.
- Industri; kun ved Ry og Låsby
- Hotel; et hotel med mere end 100 sengepladser i Ry by. Eks. kapacitet er ca. 400. Rammen er 1600
- Vejanlæg; Der skal sikres arealer til vejforlægninger af Skanderborgvej syd om Ry by og af Knudhulevej øst om Ry by. Forventes realiseret efter 1992.

Første kommuneplan 1985-1997
Den første kommunepaln blev vedtaget af byrådet i juni 1987. Rammerne var udarbejdet sammen med konsulent Møller og Grønborg. Byrådet drøftede på baggrund af statusredegørelsen, hvilke hovedspørgsmål, der skulle indgå i debatoplægget.

1 § 6 redegørelse: § 6 redegørelsen er et debatoplæg til kommunens indbyggere om hovedspørgsmål og planlægningsmuligheder. Udsendt 2. august 1982.
2 Offentlig debat om planlægningens målsætning og nærmere indhold. Debatperiode 01.09.82-28.02.83
3 Udarbejdelse af forslag til kommuneplan, herunder vurdering af den offentlige debat. 26 skriftlige indlæg, udgivet rapport 03.03.83
4 Byrådet gennemførte en målsætningsdebat, som udmøntes i et arbejdsnotat Byrådets foreløbige mål, februar 1984
5 Offentlig høring af forslag til kommuneplan.
6 Endelig vedtagelse af kommuneplanforslaget. Byrådet afholdt en konference der vedtog forslaget 08.04.86
7 Endelig vedtagelse af kommuneplanen 16.06.87

Regionplan fra Århus Amt
Kommuneplanen blev udarbejdet inden der forelå en godkendt regionplan. Regionplanlægningen i perioden er Regionplan 1980 og forslag til regionplantillæg 1985 samt specielle tillæg, om f.eks. naturgas. Centrale emner i kommuneplanen er arealanvendelse og bebyggelsesforhold. I modsætning til dispositionsplanen beskæftiger kommuneplanen sig med hele kommunen og ikke kun byerne. Der udarbejdes også sektorplaner: social udbygningsplan, spildevandsplan. 1981-85 ca. 46 boliger om året.1984-97 ca. 30 boliger pr. år. Erhverv: Den nuværende restrummelighed 9 ha. øges med ca. 3 ha om året. Befolkningsudviklingen 1985-1997; 4085-4536. Veje: Vejplan fra dispositionsplan fastholdes.

Projekteringsloven 1990 for Motorvej mellem Århus og Herning.
1990 Solfangeranlæg 3025 kvm.
1991 Ry Mølles fabrikker lukker.

Anden kommuneplan 1992-2004 - Pligtplanen
Den anden kommuneplan vedtog byrådet 8. december 1992. Den blev bare lavet.

Fra 1985 til 1992 er kommunens befolkning vokset fra 9283 til 9913. Forventet vækst i Ry st.: fra 4600 i 1992 til 4750 i 1997. Det blev vurderet at der var tilstrækkeligt med areal til byudvikling - 100 boliger pr. fire år i Ry og 50 pr. år i hele kommunen. Regionplanens rammer gør det muligt at udlægge 60 ha til erhverv. Skanderborgvej gennem Ry er ved at blive renoveret. Derfor søges Amtet om at få ophævet vejbyggelinier for omfartsvejen syd om Ry.

1989 Pave Joh. Paul d. 2 holder friluftsmesse

Tredje kommuneplan 1997-2009 - Vedligeholdelsesplanen.
Den tredje kommuneplan blev vedtaget af byrådet i oktober 1997, Socialdemokrater. Byrådet besluttede at kommuneplan 1992-2004 stadig var aktuel for mange områder. For disse områder der er blot sket en justering, mens der for andre områder har været gennemført planovervejelser langt frem i tiden.

Den gennemførte kommuneplanrevision drejer sig primært om den fysiske udvikling. De seneste års udvikling, med et stort forbrug af arealer til både boliger og erhverv, betyder at der nu er knaphed på disse arealer i forhold til Ry. I perioden er der sektorplanlægning i gang for flere serviceområde. Disse vil blive indarbejdet i næste kommuneplan, som skal udarbejdes i løbet af 2 år. Kommuneplanens udarbejdelse og vedtagelse vil dermed samtidig komme til at ligge forskudt et par år i forhold til regionplanens udarbejdelse og vedtagelse. Det vil være en fordel, da regionplanen er den væsentligste planlægningsmæssige forudsætning for kommuneplanen, og det er derfor uhensigtsmæssig, at planerne ændres samtidig.

I 1994 rejser 418 fra Ry station og 368 ankommer. Samme år bygges asylcenter i ellemosen til 92 flygtninge.

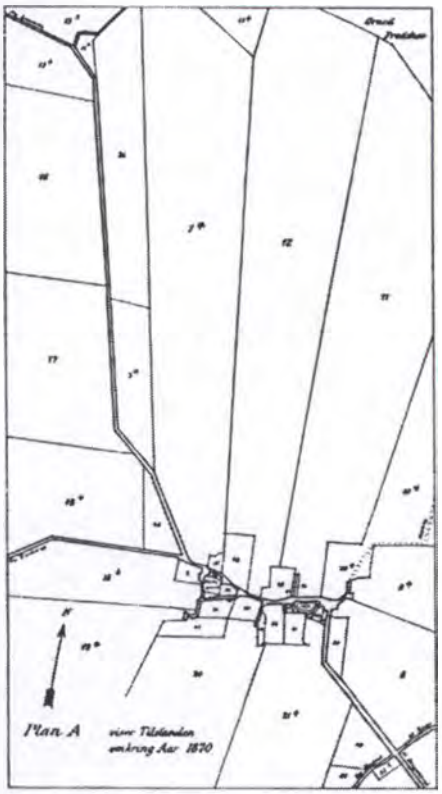
Forslaget til kommuneplan var offentliggjort 02.07.97-14.09.97. Der indkom 40 skriftlige indlæg. Nyt i kommuneplanen er afsnit om Agenda 21 med udarbejdelse af en handlingsplan. Kommunen havde i 1996, 4704 indbyggere og 1816 husstande. Fremskrevet befolkningsprognose for 2009: 5251 indbyggere. Boligbyggeprogram: 1996-2008: 305.

Regionplan for Århus Amt
Regionplanen er revideret i 1996-1997. Planloven 1997: nye bestemmelser for detailhandel

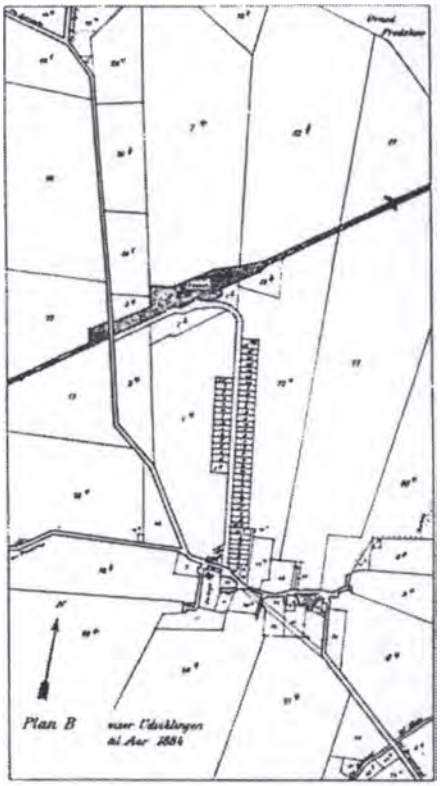
Fjerde kommuneplan 2000-2012,
Den fjerde kommuneplan blev vedtaget af byrådet december 2000, Socialdemokrater. Den kommuneplan der nu er vedtaget, erstatter den forrige, 1997-2009, selvom den kun er ca. 1/2 år gammel. Baggrunden for allerede at genneføre en ny revission er, at kommunens serviceområder kun er blevet overfladisk behandlet ved sidste revision. Da flere af omåderne samtig var i gang med en selvstændig planlægning, blev det besluttet at gennemføre en ny samlet revision af kommuneplanen. Denne plan lægger således odover den fysiske planlægning vægt på de bløde serviceområder. Der fremlægges forslag til hvordan institutions- og skoleområdet skal udvikle sig, forslag til udviklinmgen af fritids- og kulturfaciliteter og forslag til udvikling af omsorgen for de ældre.

Årlig befolkningstilvækst i Ry Kommune 0,7 i gn. fra 1999 til 2000 er der sket en tilbagegang på 17 personer. Fra 1995 til 2000 er befolkningen vokset fra 10.183 til 10.548 - ekstra 365. I 2013 forventes der at befolkningen er på 11.533. Det forventes, at der skal opføres 727 nye boliger fordelt på fire boligtyper; parcel, tæt/lav, etage og seniorboliger. Seniorboliger er med for første gang. Indtil nu er der i snit opført 20 boliger pr. år i Ry. Fremover ændres det til 30 boliger pr. år.

Ry kommune skal være et attraktivt bosætningsområde; mere utraditionelle boligtyper som seniorboliger, kollektivbebyggelser, jordbrugsparceller skal fremmes. Regionplanen fastlægger en ramme for boliger, 12 år, på 40 ha i kommunen, svarende til 5-600 boliger. Erhverv er, 12 år, fastlagt til 60 ha. Kommunen kan selv ændre fordelingen og derfor disponere 100 ha til byudviklingsformål.

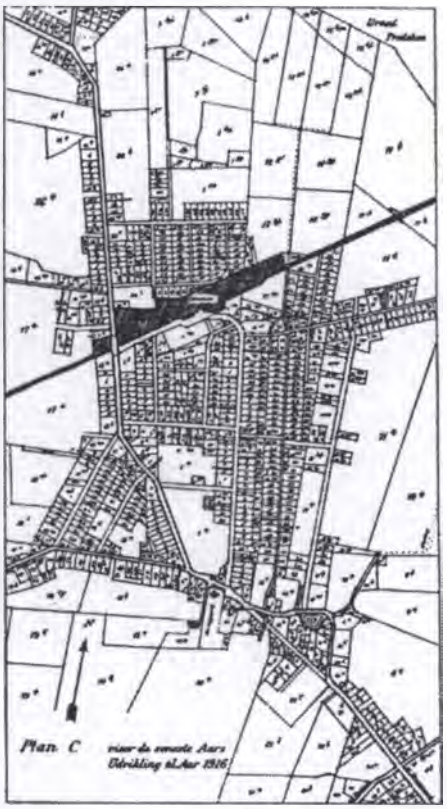


Haslev by 1870



Haslev by 1916

Haslev by 1884



Efter „Bedre Byggeskik"s betænkning vedr. bebyggelsesplaner for landkommuner.

Stationsbyplanerne fortæller - Haslev

Elith Juul Møller

Det oprindelige Haslev er en kirkelandsby af typen slynget vejby. Byen menes at stamme fra omkr. 1000, og kirken er bygget i 1100-tallet. Byens oprindelse ligger stadig gemt i vejnavnet 'Gamle By' forbi kirkegården, en vejstrækning der har været en del af den gamle landsbygade, men i dag er den fuldstændig ombygget.

I 1870 åbnede den sjællandske sydbane på strækningen Roskilde-Køge-Næstved-Masnedsund. Forhistorien var den typiske: Lokale kræfter, specielt de store jordejere - og især lensgreve F.G.J.Moltke på Bregentved havde stor indflydelse på linieføringen, og så sent som to måneder før spaden blev sat i jorden flyttede lensgreven lidt på banen. Dermed blev stationsbyen Haslev født, for nu kom der en station ved Haslev og ikke i Braaby længere mod syd.

Stationen kom ved Haslev, ikke i Haslev. Den blev anlagt 3/4 km nord for landsbyen, og en ny snorlige vej blev udstukket mellem landsbyen og stationen. Vejen blev lagt i skellet mellem præstegårdejorden og sognefogedens ejendom på en jordstrimmel, skænket af Moltke. Ved banen drejede vejen i et skarpt sving og løb så langs baneterrænet hen til den gamle Ringsted-landevej, der passerede banen i en niveau-overskæring. Da stationen lå for sig selv ude på landet, havde det egentlig været enklere blot at anlægge en stikvej fra landevejen hen til stationen, for der var næppe nogen der fra begyndelsen forestillede sig en større byudvikling. Men en by kom der hurtigt, og dette første vejanlæg kom til at bestemme stationsbyens form.

Der kom tidligt en købmandsgård med kro lige over for stationen, og nybyggeri skød sig frem langs den nye vej oppe fra landsbyen. Efterhånden forskød tyngdepunktet sig i retning mod banen, og den brede vej blev til Jernbanegade, stationsbyens strøggade.

I tiårene omkring århundredskiftet voksede byen umådelig stærkt og så temmelig uplanlagt. Bregentved anlagde Sofiendalsvej fra øst (for at få en god forbindelse til stationen fra en af sine ejendomme), og den stødte til Jernbanegade i den skarpe kurve, noget der siden har givet en del byplanmæssige problemer. Nye baggader opstod efter de forhåndenværende ejendomsskels princip, først kom Nygade som en parallelvej til Jernbanegade - her som i de fleste andre byer er navnet Nygade knyttet til en af byens ældste gader.

Den livlige udstykningsaktivitet bredte sig på begge sider af banen. Nygade var et arbejderkvarter, men ellers opstod den mest beskedne bebyggelse på nordsiden af banen i Slagterivej-kvarteret. Gadenavnet fortæller om, at 'bagsiden' af byen var fabrikskvarteret. Villakvartererne kom derimod ved Sofiendalsvej og i Bredgade-Skolegade-kvarteret på den 'fine' side af banen. I Haslev talte man ligefrem om, at de gode og de onde boede på hver sin side af banen - en talemåde der måske var lidt mere end en spøg, for Indre Mission kom hurtigt til at stå stærkt i Haslev. I.M. tog en lang række initiativer, der gjorde Haslev til skoleby. Det begyndte med et missionshus og snart efter en højskole, men I.M. stod enten i spidsen for eller var stærkt medvirkende til en lang række andre skoler, så Haslev fik hele to højskoler, landbrugsskole,

husholdningsskole, seminarium, gymnasium, håndværkerhøjskole og teknikum. De fleste skoler kom til at ligge i den sydlige rand af byen, fordi facadegrundene langs de eksisterende veje allerede var udnyttet til boliger. Man oplever derfor i dag det ejendommelige, at skolernes store bygningsanlæg er meget lidt synlige inde fra byen. De gør sig typisk kun gældende ved en indkørsel eller en forplads, som man først opdager, når man kører forbi på de grønne, frodige villaveje.

Indre Mission gjorde Haslev kendt - også på andre måder. Sognepræsten Chr. Bartholdy var i mange år formand for I.M. og blev om muligt endnu mere landskendt, end han var i forvejen, da han tabte en injuriesag til en lokal kioskejer. Bartholdy havde brugt ordet 'møgkiosk' om forretningen, fordi den handlede med lidt for dristig litteratur, og det udtryk blev kendt injurierende. Historien har ikke noget at gøre med planlægning, men den er da ganske morsom og fortæller også lidt om ånden i Haslev.

Der kom andre store virksomheder til byen, bl.a. kan nævnes det store elforsyningsselskab SEAS og mejeriet Trifoleum med det store bygningskompleks lige nord for jernbanen.

Jernbanegade var fra begyndelsen købstadagtig med tæt facadebebyggelse i 2 etager, men en vigtig købstadfunktion havde man glemt under den hastige vækst: Torvet! Naturligt nok, for en stationsby var jo dannet af andre faktorer end en gammel købstad, der var skabt som handelsplads med torvehandel, men de store stationsbyer havde bymæssige ambitioner, og derfor skulle man have et torv, om det så blot var til pynt. Som noget af en nødløsning blev der derfor udlagt en gruset plads ved baggaden Nygade, og pladsen blev udnævnt til torv og forsynet med en diminutiv brandstation. Men det var en nødløsning, og torvediskussionen bølgede i et halvt århundrede. Et rådhus havde man også glemt at sætte plads af til, så det kom i 1934 til at ligge i sidegaden Frederiksgade.

Selv om byen i sin plan rummer mange af de karakteristiske stationsbytræk, var den således i høj grad selvgroet. Den havde også de typiske stationsbyproblemer - og til dem hørte, at banen mere og mere blev til en barriere. Gennem årene kom det ene forslag efter det andet til løsning af krydsningsproblemerne. DSB kom således i 1948 med et radikalt forslag til at løfte banen op over Ringstedvej, hæve stationsterrænet og anlægge en helt ny 'godsbanegård' vest for vejskæringen. Men de store indgrebs tid var ved at være forbi - jernbanerne tabte terræn til vejtransporten, så den gamle overskæring i niveau eksisterer stadig, i dag forsynet med en skov af lyssignaler, der samtidig afvikler trafikken i de to tætliggende T-kryds nær jernbanen.
De synlige byplanproblemer var nok medvirkende til, at man allerede i 1922 begyndte at tænke på byplanlægning i Haslev. I 1925 kom den første byplanlov, men det var dog først med den stærkt forbedrede 1938-lov der kom rigtig gang i arbejdet. Af papirer i Lokalhistorisk Arkiv ser man, at den elskelige og omhyggelige Poul Hagenborg, der fra 1936 og en menneskealder frem var kommuneingeniør, senere stadsingeniør, tog en lang række initiativer for at skabe forståelse for byplanlægning. En perlerække af gode navne fra byplanverdenen holdt foredrag i Haslev, og sognerådet drog afsted til mange byplanmøder.
I 1942 blev Vilhelm Malling, Dansk Byplanlaboratoriums legendariske

sekretær og manden bag de mange byplanmøder, knyttet til kommunen som byplankonsulent, en virksomhed han udfoldede i 23 år. Lokalhistorisk Arkiv indeholder adskillig festlig korrespondance fra Mallings hånd samt en masse umådelig detaljerede analyser og forarbejder til planlægningen. Gud og hvermand i byen blev via spørgeskemaer spurgt om alt muligt, og i 1947 udmøntes alle anstrengelserne i et dispositionsplanforslag. Heri lanceres bl.a. en ringvej vest om byen - den blev senere både accepteret af amtet og anlagt, og dermed blev man befriet for en god del af overskæringstrafikken inde i byen. Planen havde også en østlig og en nordlig ringvej samt en del gennembrud og forlægninger inde i byen. De mange vejanlæg står i en morsom kontrast til Mallings forudsigelser om trafikken. Han tror ikke på den store vækst - der må være tilstrækkeligt med parkeringsmuligheder ved stationen og på Torvet, og ved særlige lejligheder kan man parkere på en mark! I planen var der store industriarealer og en klar adskillelse af byfunktionerne. Enhver, der har oplevet Mallings kurser, husker ham plædere for funktionsadskillelse, illustreret med dramatiske lysbilleder af fabrikker, der sender en sort røg ned over beboelsesejendommene ved siden af fabrikken.

Ejendommeligt nok glemte man stort set netop at udlægge boligområder i planen, så i den næste dispositionsplan fra 1956 har Malling og Hagenborg fået boligerne med, og nu er der også kommet industrispor fra jernbanen til de store industrikvarterer. Man lancerer også i blomstrende vendinger 'Skoleparken', et stort grønt område langs byens sydkant, dvs. som en sammenbinding af de mange skolers sports- og friarealer. Denne gode idé levede videre i de efterfølgende planer, og arealerne er stadig i dag friholdt for byudvikling.

1956-planen indsendtes til ministeriets godkendelse, og det tog en rum tid. Man ville nok ikke så gerne træde Malling over tæerne, men planen havde nu engang visse mangler. I en skrivelse fra 21.11.1963 indstillede den kommitterede, at planen godkendes, men henstillede at 'den hurtigst muligt ajourføres i overensstemmelse med Vejledning i dispositionsplanarbejde' (dvs. Arne Gaardmands bog, som jo var fagets bibel i disse år). Den kommitterede havde en række kritiske bemærkninger om mangler og tvetydige tilkendegivelser i planen. Den 6.4.1964 godkendte Boligministeriet (med Vagn Rud Nielsen som underskrivende) planen med henvisning til den kommitteredes skrivelse og forudsatte 'at planen ajourføres snarest belejligt'.

Snart efter sendte kommunen bud efter nye konsulenter, to unge arkitekter ved navn Ib Andersen og Juul Møller, og dermed begyndte vi et langt og hyggeligt samarbejde med Hagenborg. Byvæksten løb nu hurtigt igen, så Ib tog fat på bebyggelsesplaner og vejprojekter, medens jeg gik i gang med en ny dispositionsplan, bistået af nogle af mine studerende fra Akademiet, der begyndte som sommerfugle og siden rykkede ind som færdiguddannede på tegnestuen.

Hovedtrækkene i Mallings plan var gode nok, så vi beholdt hans system af omfartsveje, selv om vi var noget skeptiske over for den nordlige, der skulle føres over jernbanen - og den er da heller ikke lavet endnu og bliver det næppe nogensinde. I forbindelse med planlægningen af det store boligområde Kroggården øst for bymidten skabtes en ny indfart

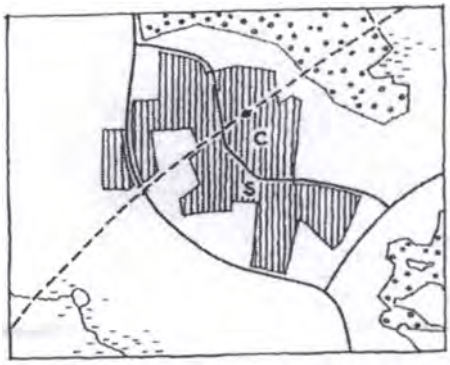
mod bymidten som forbindelse fra den kommende motorvej. På skitserne kaldte vi vejen Københavnsvej, og det kom den sandelig også til at hedde i virkeligheden. Det er blevet en ganske smuk facadeløs parkvej, men inde ved kirken går vejbilledet helt i opløsning. Her havde man sidst i 1950erne nedrevet nogle gamle huse på præstegårdsjorden - som politimesteren skrev, var 'husenes fjernelse af stor betydning for færdselssikkerheden'. Mallings forudsigelser om det beskedne parkeringsbehov var i nogen grad overhalet af virkeligheden, så vi valgte den dengang klassiske løsning med fredeliggørelse af Jernbanegade og primær tilkørsel ad Nygade, hvor nye parkeringspladser skulle indpasses i nogle af haverne. Modellen blev fulgt, men pladserne blev ikke de små, intime rum omgivet af hække, som vi havde talt for. I stedet findes nu en stor, åben parkeringsplads, der slår hul i bybilledet, selv om den er forsynet med enkelte træer.

Dispositionsplanen, der blev færdig i 1969, ligner ikke ret meget nutidens kommuneplaner med deres mange formelle krav, rammebestemmelser osv. Man havde noget friere hænder dengang, og jeg gjorde den i vidt omfang til et 'pædagogisk' værk med mange illustrationer, der fortalte om de bybilledkvaliteter, man skulle tilstræbe.

Den gamle torvediskussion kom op igen med jævne mellemrum. Nu skulle torvet laves, og det skulle være stort. Jeg husker nogle møder, hvor jeg med eksempler fra andre byer søgte at vise, at højden på husene, dvs. væggene omkring pladsrummet, skulle være i harmoni med torvets størrelse - og at der omkring pladsen skulle sikres funktioner, der gjorde pladsen til et levende byrum. Man skulle også være nogenlunde sikker på, at der rent faktisk blev bygget hele vejen omkring torvet, så man ikke kom til at stå med en torso i mange år. Nu lang tid efter har jeg igen besøgt byen: Torvet er blevet anlagt, der er bygget hele vejen rundt, men sammenhæng i bebyggelsen er der bestemt ikke tale om, og liv på pladsen er der vist ikke meget af. En stor forretning, der handler med marmor-haveskulpturer o.l., er ikke det mest livgivende, man kan forestille sig.

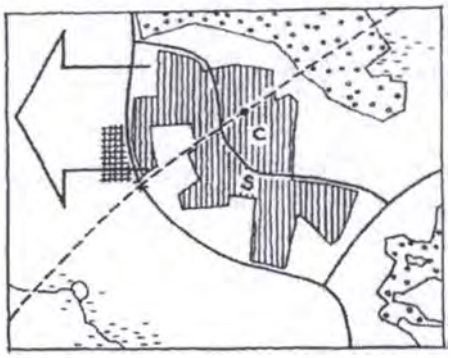
I 1960erne fortalte vi kommunen, at vækstbølgen fra København før eller senere ville nå Haslev, når motorvejen åbnede. Det lød nok lidt fantasifuldt dengang, men få år senere sprængtes alle vore mest dristige fremskrivninger, og boligbyggeriet tog fart - med energisk bistand af et stort lokalt byggefirma, der byggede huse i massevis. Ib Andersen var hele tiden i gang med nye bebyggelsesplaner, og kommunen fulgte dem pænt op, så der er opstået mange smukke vejbilleder. Man har ikke sparet stiunderføringer væk, som vi har set det andre steder, så stisystemerne fungerer - og de bliver brugt.

Alt i alt må man nok sige, at meget er lykkedes, og at der også er nogle skævere. De gamle stationsbytræk finder man stadig, men af væsen og funktion er byen vokset fra sine standsfæller og er nu en lille 'købstad' med et pænt, stort opland - og så er den mere eller mindre blevet en del af købstadringen omkring København. Der er en stor udpendling fra Haslev, og en del af de gamle arbejdspladser er forsvundet. Næsten symbolsk ligger det kæmpestore, gamle mejeri Trifoleum netop nu som en overmalet, hærværkspræget ruin tæt ved den jernbane, der skabte byen.



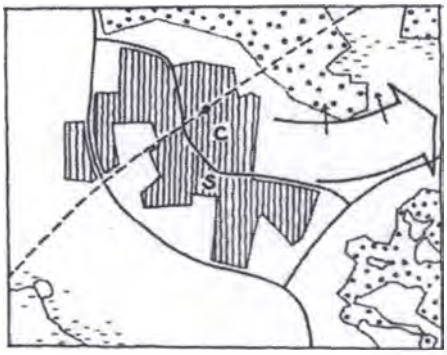
Ill. 12. Rammer for den fremtidige byudvikling.

Der findes en række definitive grænser for byvæksten ved Haslev. Mod nord og øst ligger Haslev Orned, og vest og syd for den nuværende by anlægges omfartsvejen. Længere sydpå findes de ret brede engstrækninger omkring Søbækken. Jernbanen, der skærer gennem byen, er også en betydende grænse i byområdet. Endelig må peges på Bregentveds og Gisselfelds udstrakte jordbesiddelser øst for byen.



Ill. 13. Vestlig byudvikling ?

Et byområde vest for omfartsvejen ville have ret kort afstand til bycentret og delvis også til skolerne i den sydlige bydel. Der ville desuden være let adgang til landevejsnettet. Til gengæld optager det eksisterende industriområde de mest centralt beliggende arealer, og da hele området gennemskæres af mange højspændingsledninger og tillige er vanskeligt at kloakere, findes det mindre egnet som primært vækstområde.

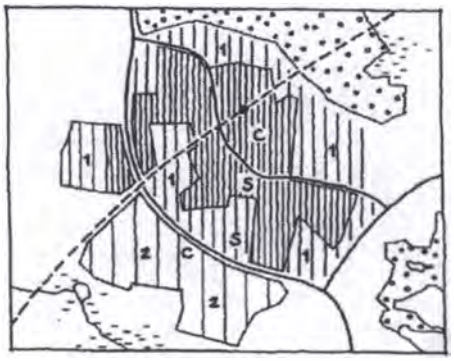


Ill. 14. Østlig byudvikling ?

Et byområde øst for Haslev ville få god forbindelse til skov og andre rekreative områder. Derimod er afstanden til bycentret ret stor, og en separat vejforbindelse hertil synes vanskeligt at kunne udpeges - d.v.s. at lokal- og fjerntrafik måtte blandes på landevejen. Ejendomsforholdene kan også betyde en hindring for byudviklingen, og endelig udgør arealerne et nyt kloakopland.

Ill. 15. Sydlig byudvikling ?

Arealerne syd for Haslev hælder lidt mod syd og har nær adgang til engene, der danner en naturlig grænse og vil kunne tjene rekreative formål. Der er ret kort afstand til bycenter og skoleområde, og hovedparten af de sydlige arealer kan tilsluttes det eksisterende rensningsanlæg uden pumpning. Terrænforholdene muliggør niveaufri passage af omfartsvejen.



Ill. 16. Byvækstetaper.

Første etape består helt naturligt i en afrunding af den eksisterende by mellem skoven og omfartsvejen. Næste etape omfatter en ny bydel mod sydvest, en bydel med eget lokalcenter og egen skole men samtidig knyttet nært til den eksisterende by og dens serviceanlæg. Mod vest udvikles industriområderne yderligere, og alle bydelene sammenbindes af primærvejnet og stier.

Fra: Haslev dispositionsplan 1969

Kilder:

Haslev lokalhistoriske Arkiv: Teknisk forvaltnings arkiv. Heri findes forarbejderne til dispositionsplanerne 1947, 1956 og 1968 samt selve planerne.
Dispositionsplan Haslev Kommune. Ib Andersen & Juul Møller, København 1969.
Margit Baad Pedersen: Haslev fra landsby til stationsby. Haslev Museum 1993.
Margit Baad Pedersen: Haslev - by og mennesker. Haslev Museum og Haslev Kommune 1995.

Stationsbyerne fortæller - kommuneplan 1984-91 Rødekro Kommune

Vibeke Dalgas

Som byplankonsulent udarbejdede min tegnestue i 1984 en kommuneplan for Rødekro kommune. Rødekro kommune, der er beliggende i det østlige Sønderjylland på højde med Åbenrå, havde på det tidspunkt ca. 10 600 indbyggere hvoraf ca. 3 600 boede i Rødekro by.

Kommuneplanen består av to dele: „Forudsætninger" samt „Hovedstruktur og rammer for lokalplanlægningen". I forudsætningsdelen indgår blandt andet en beskrivelse av de særlige landskabelige og historiske forhold, som har præget kommunens udvikling gennem tiderne. Jeg kan huske hvor vi på tegnestuen syntes det var interessant at arbejde med planlægning i en kommune som gennem århundreder havde været gennemskåret af vigtige overordnede trafikårer: først Hærvejen, senere landevejen, jernbanen og motorvejen.

Kommunen og byen har sit navn fra Rødekro, en gammel priviligieret landevejskro, hvor mange generationer af rejsende har gjort holdt og hvilet ud. Desuden var der opstået ikke mindre end ni stationsbyer ved forskellige jernbaner i kommunen! Heraf var Rødekro den vigtigste, da den skulle forbinde Åbenrå med den østjydske stambane.

Stationsbyerne optog mig meget på den tid og jeg havde netop været med til at udarbejde et temanummer av tidsskriftet „Arkitekten" om stationsbyerne (nr 18/1982). Heri havde jeg skrevet om „De forsømte stationsbyer", „Hvad er en stationsby" og „Stationsbyen i dag". Udgivelsen af temanummeret var et bidrag til det arbejde som foregik i forbindelse med det 4-årige forskningsprojekt „Stationsbyen (1840-1949)" som blev igangsat av „Statens Humanistiske Forskningsråd" i 1980.

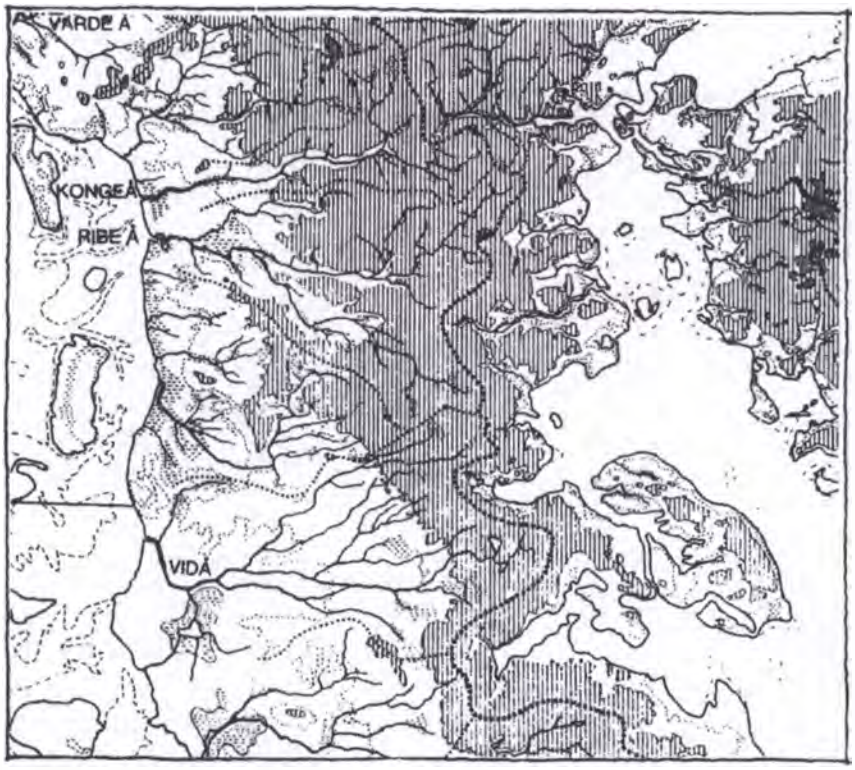
Men allerede tidligere, fra min tegnestues etablering i 1966, havde jeg forsøget at udvikle planlægningens indhold og metode i en retning som tog mere hensyn til eksisterende kvaliteter i landskabet, bymiljøer og arkitektur end det var tilfældet i mange af tidens meget optimistiske og rationelle planlægningseksempler. En del af disse tanker kom til udtryk bl.a. i publikationen „Bevaringsplanlægning, Kommuneplanvejledning nr. 1", som jeg udarbejdede for Planstyrelsen i 1979. Stationsbyernes planlægning omtales også heri.

I kommuneplanen for Rødekro kommune var der således gode muligheder for i praksis at skabe mere opmærksomhed om „forsømte stationsbyer" samt at påvirke deres videre udviklingsmuligheder. I de følgende afsnit bruger jeg kommuneplanen direkte som dokumentation med henblik på især at belyse, hvordan de mange stationsbyer blev beskrevet og hvilke planer man nående frem til.

Historie og topografi

Om landskabet står der i forudsætningsdelen (s. 5):
„Rødekro kommune har en - topografisk og historisk set - meget interessant og central beliggenhed i Sønderjyllands amt, netop hvor den jyske højderyg passerer gennem landskabet, og hvor vandløbene vender

og løber hver sin vej mod øst og mod vest. Denne beliggenhed har præget kommunen gennem årtusinder og gør det stadig i dag. Nogle af landets vigtigste trafikforbindelser: Den østjyske længdebane og den nye motorvej passerer kommunen fra nord til syd følgende højderyggen. Disse anlæg har afløst de foregående århundreders landeveje og disse igen middelalderens Hærvejsstrækninger og tidligere okseveje. Fra forhistorisk tid, stenalder, bronzealder m.v., vidner de mange gravhøje og andre anlæg også om en livlig nord-sydgående færdsel langs det bekvemme hovedvandskel, hvor man kunne gå nogenlunde tørskoet udenom lave sumpede arealer og andre terrænmæssige forhindringer. Vor tid har hentet inspiration i historien ved amtets forslag om anlæg af en ny Hærvejssti gennem Sønderjylland - og Rødekro kommune - følgende den gamle Hærvejs forløb så nært som muligt. En gammel tanke med et nyt indhold: nu en rekreativ sti til brug for vandrende og cyklende sommerferierejsende, der vil opleve landskab og historie i et roligt tempo."



TERRÆNFORHOLD, SØNDERJYLLAND
KILDE: PETER BREDSDORFF, OROHYDROGRAFISK GRUNDKORT OVER DANMARK
..... HOVEDVANDSKEL

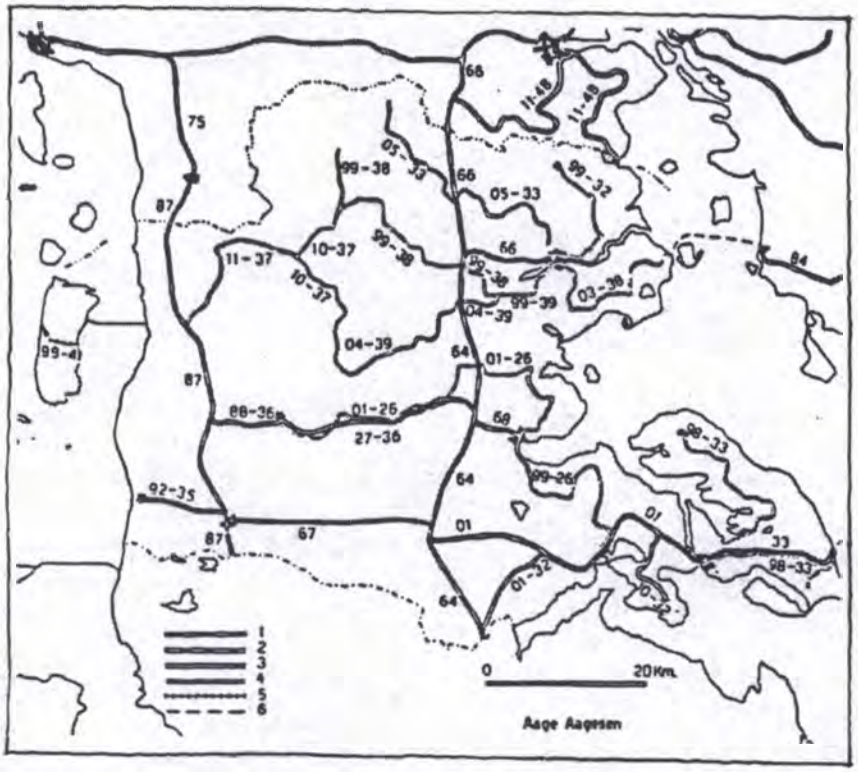
Om terrænforholdene står der (s. 6-9):
„Højderyggen deler Rødekro kommune i to vidt forskellige landskabsdele, der afspejler de geologiske hovedformer, der opstod under de to sidste istider og i tiden herefter. I Østsønderjylland opstod et meget varieret morænelandskab, gennemskåret af tunneldale, ofte med stejle sider og forgrenede, særlig op mod isens hovedopholdslinie. I morænelandskabet findes flere store dødisområder, hvor isen efterlod mange små bakker, der opdeler landskabet. Kystens udformning med odder og skrænter, åsene og randmorænestrøgene er karakteristiske elementer."

„Vest for højderyggen i det midtsønderjyske landskab findes bakkeøer, dannet under den næstsidste istid. De står ofte med markante randskråninger ned mod sidste istids hedesletter og understreger herved

det flade sletteland. Hedesletterne findes på strækningen fra isens hovedopholdslinie og helt ud mod vest, hvor de går over i marsklandskabet- Hedesletterne er gennemskåret af et system af åer, hvoraf de største har dannet brede ådale. I Rødekro kommune strækker den store Tinglev flade sig op til Hellevad, hvor den afgrænses af Bystrup bakkeøen. Grænsen mellem bakkeø og smeltevandsflade er her meget tydelig på grund af de op til 15 m høje skrænter. Geologien og de klima- og naturmæssige betingelser i øvrigt har gennem tiderne været stærkt bestemmende for kultiveringsmulighederne og for bosættelsen. Selv nutidens jordbrug må stadig tilpasse sig de naturgivne forhold. Der er eksempelvis store forskelle i jordbonitering, vandingsbehov m.v. i Rødekro kommune, netop på grund af de forskelligartede landskabstyper, ligesom den omfattende grusgravning også er bestemt af de særlige jordbundsforhold."

To interessante ældre kort der indeholder detaljerede oplysninger om Rødekro-området omtales (s.7):
„Det ene er Johannes Meiers kort fra 1648. Her ses Oksevejen med en forgrening til Ribe, samt alle de gamle kirkelandsbyer, sognegrænserne og et utal af stednavne på gårde, skove, vandløb og arealer m.v. Det andet kort er Videnskabernes Selskabs kort fra ca. 1800, der er mere pålideligt, da det er baseret på en opmåling. Også her findes landbrugssamfundets bydannelser og vejnet fra tiden før 1800-tallets udbygning af trafikanlæg m.v. og den begyndende industrialisering."

Jernbaner og stationsbyer

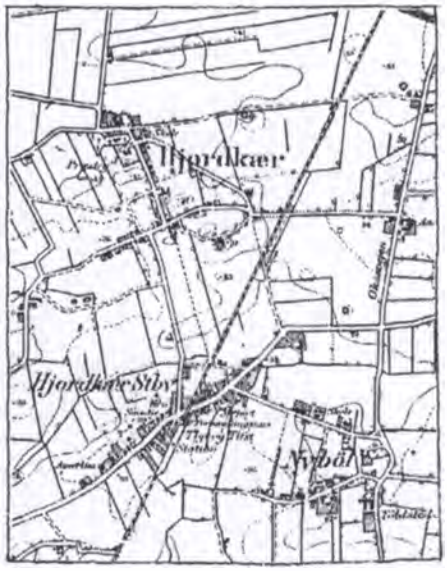


JERNBANER I SØNDER-JYLLAND, 1864-1948
TALLENE ANGIVER ANLÆGSÅR OG EVT. NEDLÆGGELSESÅR.

NORMALSPORET BANE
"KLEINBAHNEN"

Sønderjylland under afståelsesperioden fra 1864-1920. Blandt andet fandt en stærk udvandring sted her samtidig med store omlægninger i landbruget."

Allerede ved afståelsen i 1864 var anlægget af en jernbane fra



STATIONSBYER 1923, RØDEKRO KOMMUNE
GEODETISK INSTITUT, KORT 1926

Flensborg til Vamdrup i fuld gang. Denne bane, der blev lagt lige vest for isranden på det flade terræn, blev åbnet i 1864-66, og de tilhørende stikbaner til Haderslev, Aabenraa og Tønder anlagdes umiddelbart herefter. I 1887 åbnedes den vestslesvigske længdebane fra Husum, via Tønder til Ribe. Også her byggedes flere sidelinier. I perioden 1898-1905 åbnedes en hel række små lokalbaner i Sønderjylland: „Kleinbahnen", der kun havde en sporvidde på 1 m. Der var tre baner på Als og lokale banenet, der skulle betjene oplandene omkring byerne Haderslev, Aabenraa og Sønderborg. De små banelinier slyngede sig gennem landskabet, og der var ikke langt mellem stationerne. Også i Rødekro kommune fandtes en sådan lokalbane. Efter genforeningen i 1920 blev det besluttet, at lokalbanerne efterhånden skulle nedlægges og erstattes af normalsporede baner, der kunne tilsluttes statsbanenettet. I 1926 erstattedes den tidligere Kleinbane af en ny statsbane mellem Rødekro og Løgumkloster. Den fik dog kun en kort levetid indtil 1936, idet den voksende biltransport allerede da havde gjort mange mindre jernbaner urentable. Langs jernbanenettene opstod en række småbyer - stationsbyerne. I slutningen af 1800-tallet betingedes disse byers vækst især af den voksende industrialisering, afvandringen fra land til by m.v. De senere stationsbyer fik ikke den samme betydning."

„I Rødekro kommune har jernbanenettet været omfattende, og det er bemærkelsesværdigt, at næsten alle byerne er eller har været stationsbyer. Desuden har kommunen tre „ægte" stationsbyer: Rødekro, Hjordkær og Hovslund, dvs. helt nye bydannelser opstået på bar mark et godt stykke vej fra de gamle kirkelandsbyer. Blandt disse tre fik Rødekro de bedste vækstbetingelser, ikke mindst på grund af sin rolle som jernbaneknudepunkt for Aabenraa. Landsbyerne Genner, Øster Løgum, Rugbjerg, Nørre Hostrup, Hellevad og Klovtoft har alle haft stationer ,til lokalbanen, men uden at det har medført en større udbygning. Dog findes der stadig i disse byer bygninger og anlæg fra „stationsbyperioden".
Stationsbyerne har haft en morsom og meget karakteristisk bebyggelse, vidt forskellig fra kirkelandsbyernes. Også byernes planer var anderledes. Det gælder også for byerne i Rødekro kommune - især for de tre ældste - hvor væsentlige dele af den oprindelige stationsbybebyggelse stadig eksisterer og præger byernes miljø, selv om stationerne i dag er nedlagte i Hovslund og Hjordkær og den ældre stationsbygning i Rødekro erstattet af en ny."

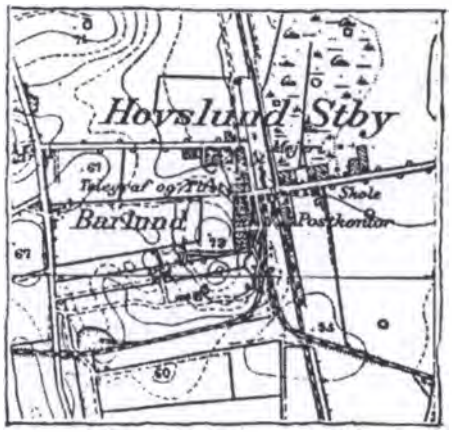
Bymønster og byudvikling
Regionplanen for Sønderjyllands Amt, der omfattede perioden 1980-91, blev i høj grad bestemmende for kommuneplanens hovedstruktur. Ikke mindst den aktuelle diskussion om det overordnede bymønster, fordelingen af boligkvoter og resourceudnyttelse måtte tages alvorligt.

I forudsætningsdelen står der om disse overordnede direktiver (s.11-12): „I E-syd området udpeges Aabenraa som egnscenter hvorimod Aabenraa og Rødekro sammen betragtes som ét lokaliseringsområde for overordnet service og større regionale virksomheder, i lighed med Haderslev-Vojens. Placering af offentlig service uden krav om central beliggenhed, samt større private virksomheder m.v. skal ifølge regionplanen søges fremmet i Rødekro af hensyn til bl.a. den trafikale

belastning af egnscentret. Funktioner med krav til central beliggenhed bør dog fortsat placeres i egnscentret.

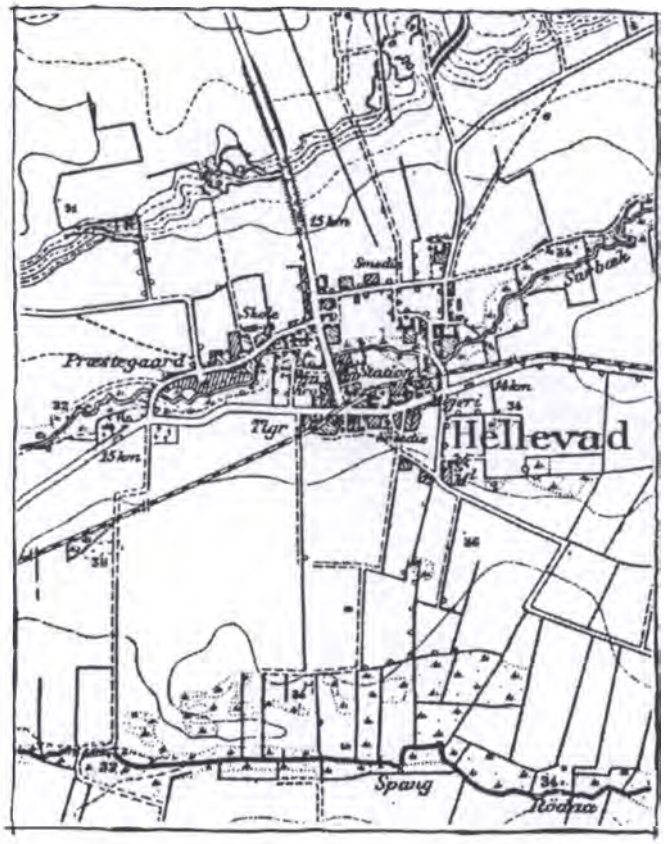
Rødekro udpeges som kommunecenter, og byens servicemæssige betydning skal styrkes ved udlæg af arealer til boliger og erhverv. Også det kollektive trafiknet skal indrettes med henblik på en styrkelse af kommunecentret.

Herudover udpeges Genner, Hellevad, Hjordkær og Hovslund som mulige lokalbyer, hvor der må ske en vis tilvækst. Der stilles en række krav om serviceforsyning m.v., for at en by kan fungere som lokalby. Alle 4 byer opfylder allerede i dag de opstillede krav til en lokalby (7-klasset skole, almindelig dagligvareforsyning m.v.). Lokalbyer skal overføres til byzone ved lokalplanlægningen. I de mindre byer i landområderne i øvrigt må der kun foregå et begrænset boligbyggeri, og områderne skal forblive i landzone.

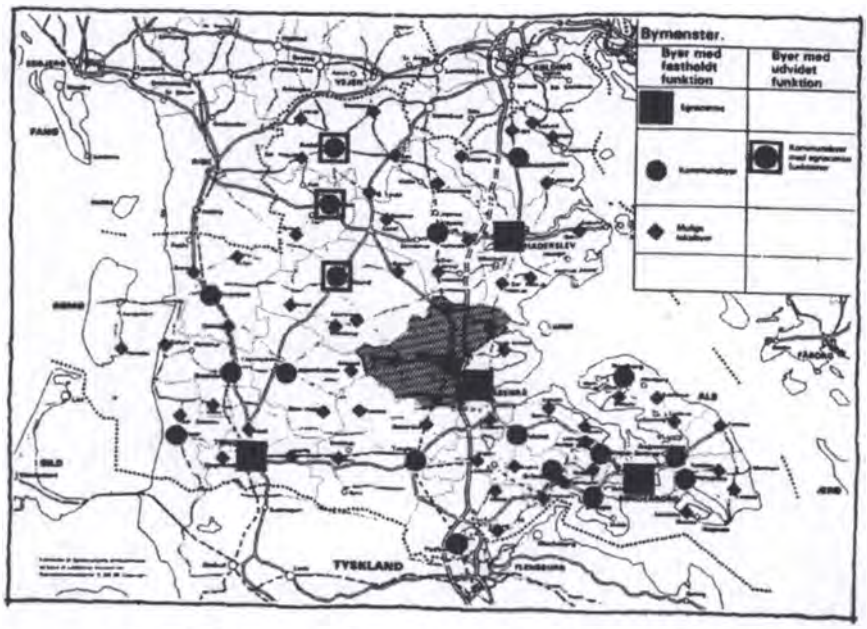


Kommunen tildeles en boligkvote for hele planperioden 1980-91 på 720 boliger svarende til et gennemsnitligt årligt boligbyggeri på 60 boliger. Af de 720 boliger skal de 50 reserveres til byggeri i landområdet. Endelig, fastlæggelse af bymønsteret, boligkvoterne og fordelingen heraf vil ske i tillæg 85 til regionplanen - bl.a. på baggrund af kommuneplanforslagets oplæg herom.

Ifølge regionplanen skønnes det, at der er rigelige ehvervsarealer ved Rødekro og Hjordkær, og at der ikke er behov for nyudlæg. Tværtimod forventes der at være ret stor restrummelighed ved regionplanperiodens slutning.

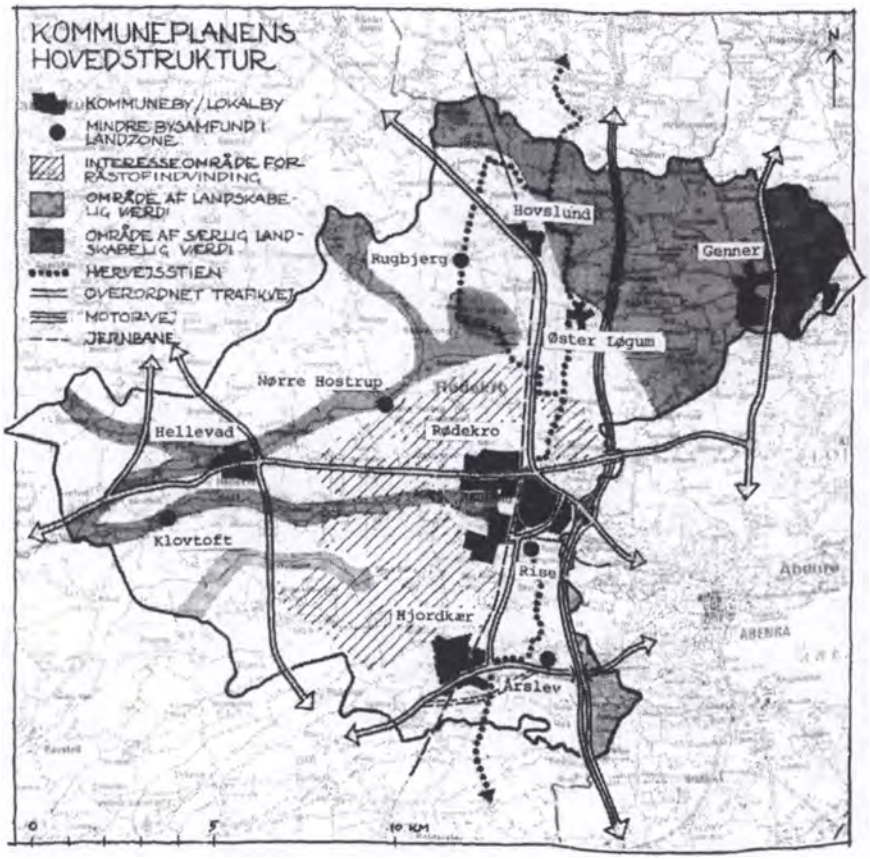


Ved lokalbyerne bør, jfr. regionplanen, findes areal til mindre virksomheder."



BYMØNSTER I FLG. REGIONPLANEN

Amtets øvrige direktiver til lokalisering af offentlig service, tekniske anlæg, fremføring af naturgas, miljøbeskyttelsen i Rødekros erhvervsområde, m.v. var derimod mere skitsemæssige. Også det åbne lands retningslinjer om landskabsmæssig udnyttelse, fredningsforhold, råstofudnyttelse samt vandindvindings- og recipientforhold skulle detaljeres mere ved en revision af regionplanen. Dog var hovedprincipperne ikke til at tage fejl af og blev i det store hele positivt modtaget i kommunen. Nyt var markeringen af „Hærvejens" betydning og behov af beskyttelse.



Kommuneplanens hovedstrukturkort illustrerer på hvilken måde alle disse tanker om planlægningen blev sammenfattet og afvejet efter en lang procedure med diskussion av målsætninger, sektorplaner, strategier og synspunkter fra offentlighedsprocessen.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på detaljer i de enkelte sektorplaner her, men holde mig til at fortælle om, hvordan stationsbyerne indgik i kommunens fremtidsvisioner.

FORDELING AF BOLIGKVOTEN FOR BYOMRÅDERNE 1992-96 (INCL.)

RØDEKRO	185
HJORDKÆR	60
HELLEVAD	10
HOVSLUND / Ø. LØGUM	10
GENNER	15
I ALT	280

HOVEDSTRUKTUR I BYERNE

Boligkvoterne blev fordelt mellem de forskellige byer efter en nøje diskussion af prognoser, service- og boligbehov m.v. Der var bl.a. behov både for flere urbane boliger til familier og for ældreboliger. Der var også et stærkt ønske om at sikre yderligere areal til virksomheder, samt en forbedring af visse offentlige arealer. Bag dette lå bl.a. at kommunen allerede på det tidspunkt havde servicevirksomhed (50%) og fremstillingsvirksomhed (ca. 25 %) som de vigtigste erhverv, mens landbruget skrev sig for ca. 15 % af de beskæftigede.

Arealudlæggene i hovedstrukturplanerne viste også, at der var et behov for dels at modernisere stationsbyerne og del på samme tid støtte og forstærke de urbane kvaliteter gennem f.eks.: fortætning, byomdannelse, byfornyelse, bevaring osv.

Rødekro

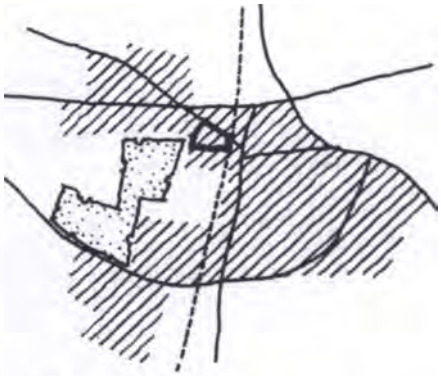
Om Rødekro by står der (s. 36-43):

„I hovedstrukturplanen for Rødekro, er valgt en vestlig vækstretning, således at bydelene vest for banen danner en ring omkring skoven og de grønne områder her. De grønne områder fastholdes som et „bynært landskab" i landzone, og det er tanken, at det fortsat skal friholdes for bymæssig bebyggelse, så det danner en grøn kile ind til stationen og byens midte. Det „bynære landskab" er nærmere beskrevet under afsnittet om landområdet. Arealudlæggene til byformål fremgår af hovedstrukturkortet. Som tidligere nævnt skal grusgravningen vige for byudviklingsinteresserne, og der vil således blive foretaget en vurdering af gravearealerne et for et for at afklare, hvorvidt der kan graves, uden at der bliver modstrid med byudviklingsinteresserne. Det nuværende centerområde fastholdes, dog med visse udbygningsmuligheder langs Østergade og vest for jernbanen."

„Der sikres en række centrale og velbeliggende arealer til offentlige formål af forskellig art. Blandt disse skal især nævnes, at en del af det gamle idrætsareal ved Østergade udlægges til markeds-, udstillings- og festplads m.v. Syd herfor reserveres et areal til en byhave og plads til en regional institution som f.eks. et amtsplejehjem, jfr. regionplanens tanker herom." „Der udlægges nye boligområder både centralt i byen og i udbygningsområderne mod vest. Boligudbygningen er opdelt i etaper svarende til kommuneplanens og regionplanens gyldighedsperiode først til 1991 og ved den kommende forlængelse til 1996. Herudover er vist en udbygning på længere sigt - en perspektivdel i planen -, hvor byudviklingen forventes fortsat i vestlig retning."

„Som nævnt i det tidligere afsnit om befolknings- og boligforhold er det tanken både at støtte en nyudbygning og fremme en forbedring af det

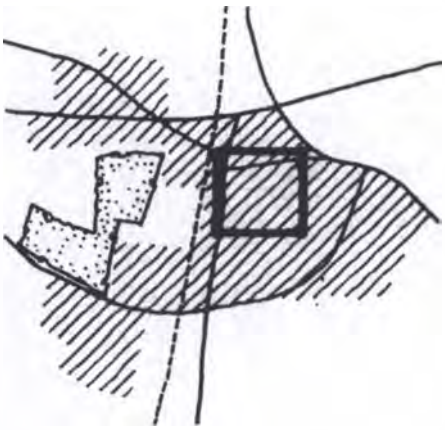
bestående byområde og bymiljø bl.a. ved en vis byomdannelse og ved byfornyelse. Samtidig hermed planlægges for et så alsidigt boligudbud som muligt af både eje- og lejeboliger, andelsboliger, boliger egnet for ældre og ungdomsboliger i takt med de aktuelle behov og muligheder. Rammerne i kommuneplanen er formuleret meget åbent for de udlagte nye boligområder, således at der hurtigt kan ske en tilpasning til forskellige ønsker, om tæthed, bebyggelsesstruktur m.v."

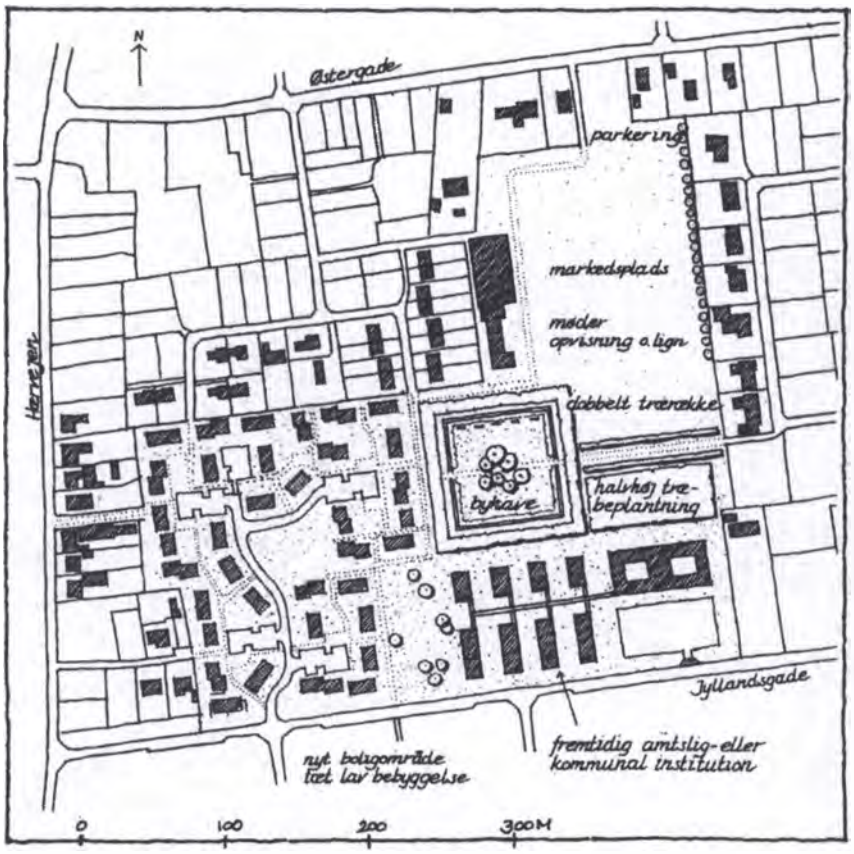


ovt. byfornyelsesområde

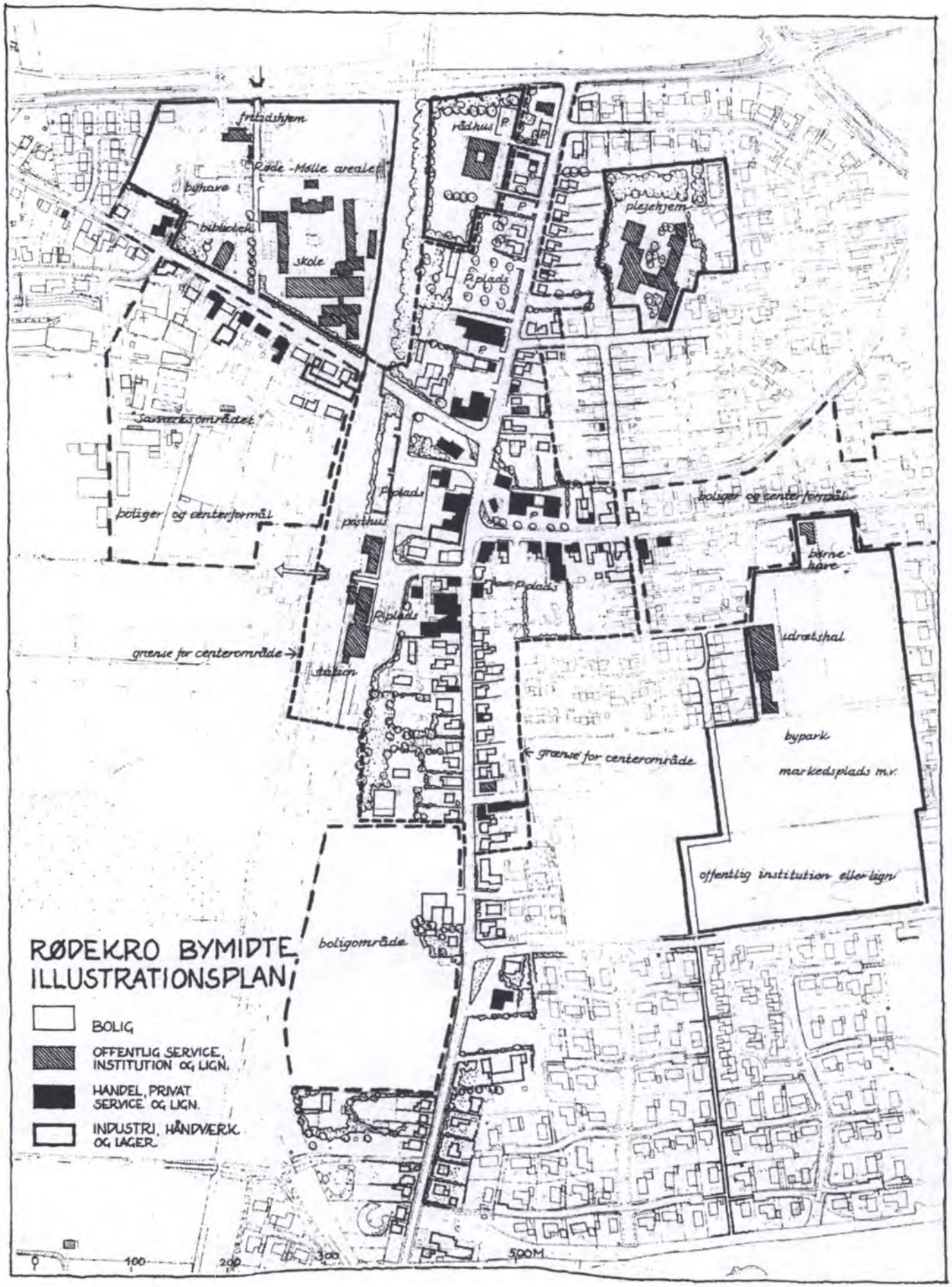
„En omlægning af bestående arealanvendelser til nye, hvorved byens struktur ændres og moderniseres, er en form for byfornyelse - en byomdannelse. Ligesom der sker en byomdannelse ved det gamle idrætsareal, fastlægges også en byomdannelse ved savværksområdet vest for banen. Her tænkes etableret et centralt byområde for de efterhånden større og større vestlige bydele, hvor der kunne ønskes forbedret adgang til bykerne og station m.v. Området, der tidligere har været udlagt til erhvervsformål, udlægges i kommuneplanen til boligformål, idet det er tanken, at savværket skal fraflytte den nuværende placering."

„Det fremgår af de registreringer, der blev foretaget som et led i kommuneplanens forundersøgelser, at Rødekro er interessant som stationsby. Der findes stadig mindelser herom i velbevarede bestående miljøer, i byens struktur og i de enkelte private og offentlige bygninger. Flere steder findes også en karakterfuld og bevaringsværdig beplantning. Disse kvaliteter, der er medvirkende til at give Rødekro identitet og særpræg, bør behandles med varsomhed og forståelse både ved ændringer og fornyelser i den ældre bygningsmasse og ikke mindst ved administrationen af centerområdet."



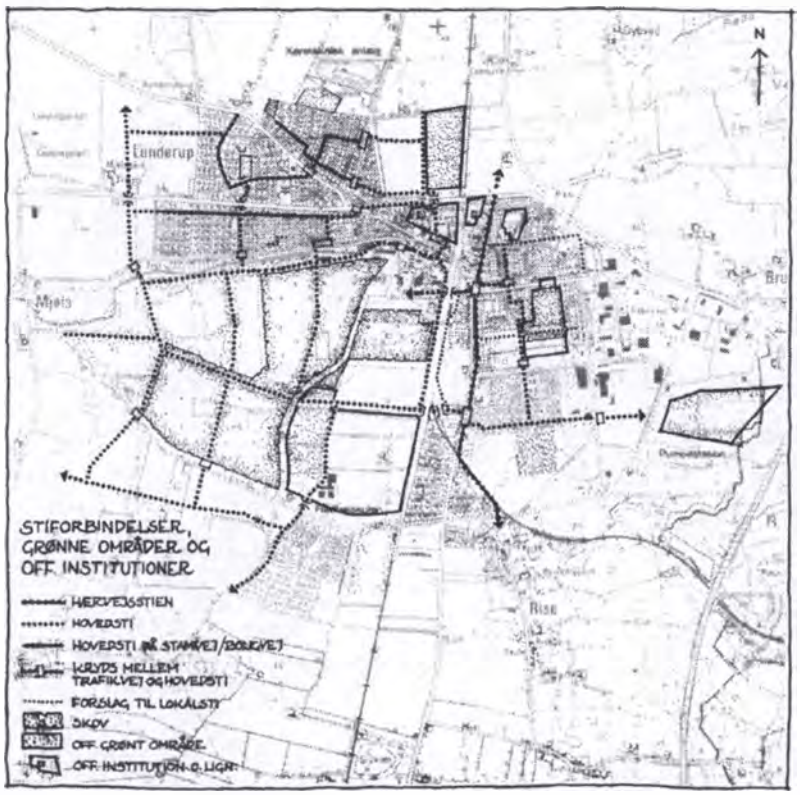


området ved idrætshallen, ideskitse


RØDEKRO BYMIDTE
ILLUSTRATIONSPLAN
BOLIG
OFFENTLIG SERVICE, INSTITUTION OG LIGN.
HANDEL, PRIVAT SERVICE OG LIGN.
INDUSTRI, HÅNDVÆRK OG LAGER.
fritidshjem
Røde-Mølle arealet
byhave
bibliotek
skole
rådhus
P
P-plads
plejehjem
"Savværksområdet"
boliger og centerformål
posthus
boliger og center formål
børne-have
P-plads
P-plads
grænse for centerområde
station
idrætshal
bypark
grænse for centerområde
markedsplads m.v.
offentlig institution eller lign.
boligområde
0
100
200
300
500M

„Bykernen er byens centrale område hvor hovedparten af butikkerne, den offentlige og private service m.v. søges koncentreret, så der skabes liv og sammenhæng. De udlagte offentlige funktioner i nær tilknytning til bykernen udgør en del af denne, da det er en almindelig erfaring, at en stor andel af centerkunder både har ærinde i butikker, bibliotek og posthus m.v. ved samme besøg. De offentlige bygninger, attraktive butikker og servicevirksomheder og yndede mødesteder udgør tyngdepunkter i bykernen i funktionsmæssig henseende, - og de må også gerne gøre det visuelt! Som i de gamle stationsbyer, hvor ingen var i tvivl om, hvor kroen, jernbanehotellet, købmandsgården osv. lå."

„Især langs Hærvejen er der i bykernen sket en kraftig omdannelse og tilpasning af den ældre bebyggelse til nye krav og ønsker. Det har bl.a. medført, at den tidligere mere sluttede randbebyggelse er trukket tilbage en del steder til fordel for en forplads eller et parkeringsareal, eller også at der er „hul" i husrækken. Samtidig har bebyggelsesformerne, butikstyperne og skiltningen m.v. ændret sig, ikke mindst i de seneste år. I et center skal der kunne ske en relativ hurtig tilpasning til udviklingsønsker, men det behøver ikke at betyde en miljøforringelse. Miljøet kan støttes på forskellig måde: f.eks. ved at bystrukturen understreges gennem sluttet bebyggelse, træplantninger m.v. omkring gaderum og pladser, ved at forme bygningsprofilerne i god sammenhæng med nabobebyggelserne, og ved at lade en moderne arkitektonisk udformning finde inspiration i den eksisterende byggetradition, proportioner og størrelser, materialer og farver. Gade- og pladsrum kan gives en venlig udformning, og skiltning, standere o.lign. samt gaderummets „møblering", kan ofres lidt kritisk opmærksomhed. Det er en attraktion for en by at have et center, hvor man både handler godt og befinder sig vel. Trafikalt fastlægges principperne for en samlet vej- og stiplan for Rødekro by. Planen opdeler byen i lokale trafikområder, og der skitseres overordnede trafikveje, og lokale veje, samt hovedstier og lokale stier."

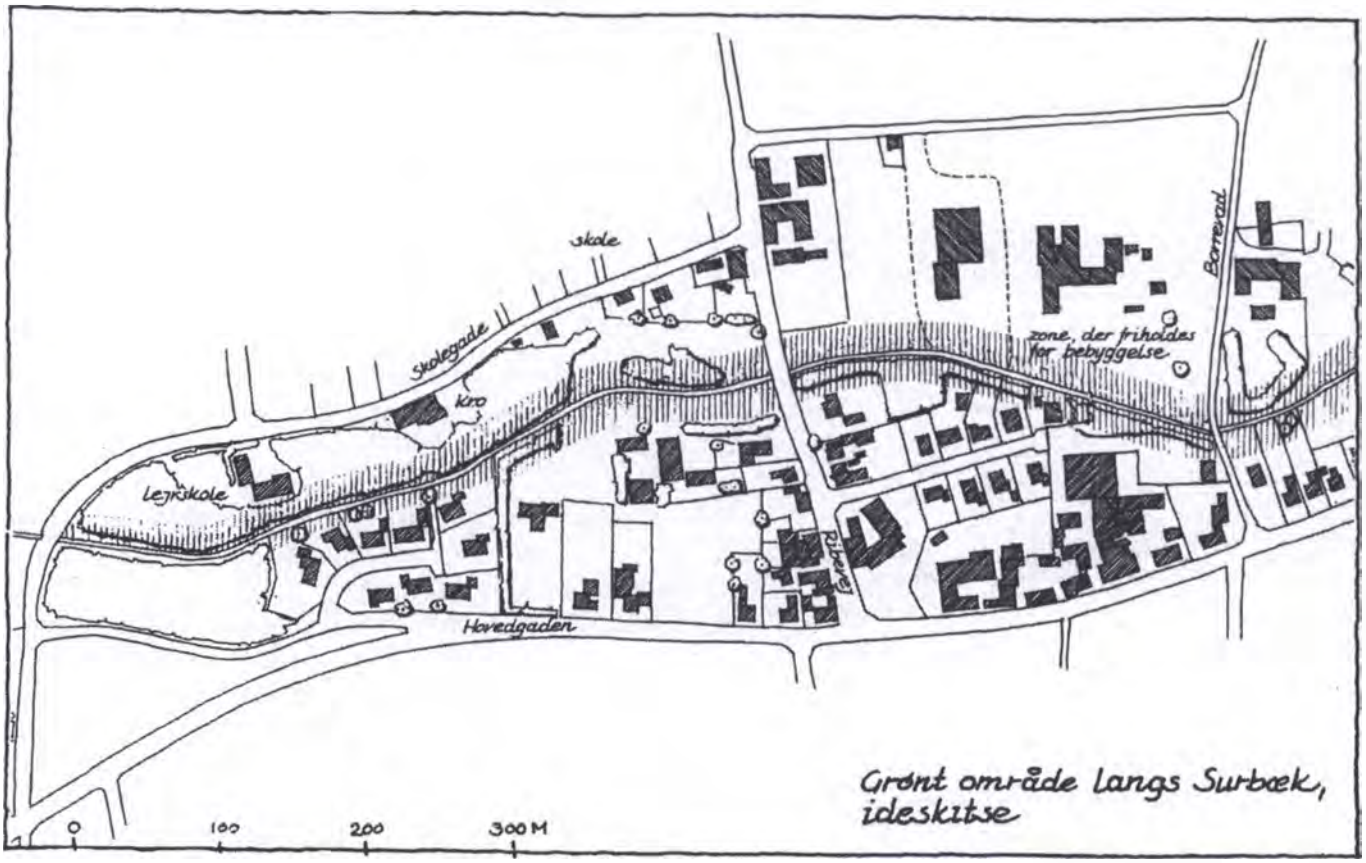


„Hovedstinettet tænkes udbygget i takt med byudbygningen og ' i fortsættelse af det eksisterende stisystem. Især skal nævnes en hovedstiforbindelse fra de vestlige bydele til en underføring ved jernbanen med forbindelse til station og bykerne. Herudover er skolestisystemet især ved Rødekro Skole foreslået forbedret ved en kombination af boligveje med evt. fartdæmpende foranstaltninger og nye stiudlæg. På Hærvejsstrækningen gennem bykernen og den inderste del af Østergade overvejes en fartdæmpning af hensyn til vejens funktion som centerhovedgade og „hovedsti". Når det engang ad åre bliver aktuelt at istandsætte vejen, kan en vis indsnævring af kørebanearealet til fordel for fodgængere, cyklister og evt. beplantning overvejes."

Hellevad

I Hellevad, som har en helt anden karakter end Rødekro, er det landskabsmiljøet som forsat skal være toneangivende. Her står i teksten (s. 46):

„Som lokalby vil hele Hellevad blive overført til byzone ved en lokalplanlægning. Der udlægges overvejende boligområder med mulighed for funktioner, der normalt kan indpasses i landsbymiljøet. Butikker og håndværk ønskes dog nærmere lokaliseret jfr. hovedstrukturplanen på kortbilag 1 bagest i hæftet. Der udlægges endvidere et areal til idrætsformål ved skolen. Boligudlæggene til ny bebyggelse er etapeopdelt som i de øvrige byer. Herudover vil der være mulighed for indpasning af ny bebyggelse på ledige arealer mellem de ældre huse.Hellevad er måske den i miljømæssig henseende mest attraktive af bymønstrets byer. Landskab, bebyggelse, bystruktur og beplantning udgør en samlet helhed, og byens historie både som kirkelandsby og stationsby kan tydeligt aflæses i bebyggelsens karakter. Nye anlæg og bebyggelser m.v. bør



Grønt område langs Surbæk, ideskitse

tage hensyn hertil og føje nye miljøkvaliteter til de bestående. Der ændres ikke i vejnettet, men der åbnes mulighed for, at det i den kommende lokalplanlægning undersøges, om der er behov og mulighed for gennemførelsen af nogle få lokalstier eller evt. behov for trafikdæmpning på enkelte vejstrækninger.

Det grønne landskabsstrøg langs Surbækken, der slynger sig gennem byen i øst-vestlig retning, foreslås beskyttet gennem fastlæggelse af en friholdelseszone i lokalplanen."

Byplanshistorisk kommentar
Set i byplanhistorisk bakspejl har alle stationsbyerne i Rødekro kommune i 1984 udspillet deres rolle som stationsbyer. Selv Rødekro by kæmper med at fastholde den forbifarende trafik, men har dog nydt godt af dels at være kommunecenter og dels av sin symbiose med Åbenrå.

I kommuneplanen vælger politikerne til en vis grad at stritte imod den ønskede overordnede udvikling og de styrende direktiver. De vil fortsat have at de skal være muligt og attraktivt at bo og arbejde decentralt i de tidligere stationsbyer, og Rødekro by skal fortsat løse opgaven som et kommunecenter med gode urbane egenskaber.

Blandt tegnestuens konsulentarbejder repræsenterede „Rødekro Kommuneplan" et vigtigt skridt i den tidligere omtalte udvikling af indhold og arbejdsmetode i kommuneplanlægningen i retning av en mere kompleks og varsom fremgangsmåde.

Som redskab for kommunens politikere, teknikere og borgere var det f.eks. vigtigt at planens målsætninger, planforslag og strategier for de omtalte sektorer m.m. var klart og tydeligt beskrevet. Desuden skulle forudsætninger og planforslag holdes adskilte, så politikerne kunne se hvad de skulle beslutte og bl.a. tage stilling til sammenhængen mellem plan og eksisterende forhold.

Kompleksiteten bestod i at planen ikke bare skulle behandle målbare rationelle forhold såsom trafik, funktion, økonomi osv., men også kvalitative og indholdsmæssige hensyn og interesser. Disse skulle beskrives på en sådan måde at politikerne bredt kunne afveje alle vigtige hensyn i det samlede planforslag.

Det viste sig at undersøgelserne og analyserne af stationsbymiljøerne og det store landskab blev udmærket integreret i planlægningsprocessen og bidrog til at give Rødekro sin egen profil i kommuneplanen.

På det ideologiske plan er kommuneplanen et udtryk for en opfattelse af planlægningen hvorefter den skulle bruges til at skabe gode forhold for kommunens indbyggere, beskytte eksisterende værdier og kvaliteter, og skabe nye. Det gjaldt således om at få det bedste mulige resultat frem under hele planlægningsprocessen i dialogen mellem politikere, borgere og tekniker. Konsulentens rolle var i denne sammenhæng rådgiverens og formidlerens. Dette syn på planlægningen stemmer ikke helt overens med Arne Gaardmands definition i „Dansk Byplanlægning 1938-1992", hvor han fortrinsvis ser planlægningen som et magtfuldt redskab til gennemførelse af politikernes vilje. Efter min erfaring er der tale om

parallelle og ret forskellige opfattelser og udviklinger af planlægningens praksis og planlægningsredskabene set „oppefra" og „nedefra", som man ikke skal undervurdere betydningen af. Der var naturligvis stor forskel på, om man som planlægger repræsenterede „statens lange arm" eller om man skulle se på fremtidsmulighederne for et lokalt samfund.
I praksis er det oftest sådan at behovet for ændringer og nye paradigmer vokser frem hos „græsrødderne" og først når tiden er moden resulterer de i nye retningslinier og love fra staten og overordnede myndigheder.

I Rødekros tilfælde var kommuneplanen tidligt ude både m.h.t. metodeudvikling og synet på stationsbyer og landskaber og har dermed formentlig, sammen med andre tilsvarende kommuneplaner, bidraget til nogle af de markante ideologiske ændringer som fandt sted i begyndelsen af 80-erne bl.a. i form af den postmoderne protest mod 60-ernes og 70-ernes rationelle planlægning.
På det teoretiske plan er forklaringen ganske enkel. Hvis man vil planlægge ud fra en holistisk synsvinkel må alle vigtige hensyn, kvantitative og kvalitative, indgå. Prioriterer man de magtfulde sektorer såsom funktion og økonomi er der stor fare for ensidighed og fejltagelser.

Stationsbyerne i det byhistoriske arbejde
Skov- og Naturstyrelsen har gennem sine kommuneatlas udviklet et nyttigt redskab for kommunernes planlægning af bevaringsværdige bymiljøer og bebyggelser. I de seneste år er der også udarbejdet flere atlas for stationsbyer.

Skov- og Naturstyrelsen har også sammen med Miljø- og Energiministeriet udarbejdet en rapport om „Kulturhistorien i planlægningen, de kulturhistoriske interesser i landskabet", 1996. Formålet med denne var at få amterne til ved revisionen af deres regionplaner at forstærke indsatsen for beskyttelse af kulturmiljøer og kulturhistoriske helheder i landskabet. En vigtig opgave for de nye regionale kulturmiljøråd! Stationsbyerne har et eget kapitel i rapporten udarbejdet af Peter Dragsbo, der giver et interessant overblik over byernes typologier m.m., og udvikling frem til 1950.

For 1900-tallet tegner der sig nogle vigtige by- og byplanhistoriske spørgsmål, som vi ved alt for lidt om og som vi håber nogle engagerede og dygtige forskere vil få øje på:

1. Hvad blev der af stationsbyerne?
Generel sammenlignende undersøgelse av stationsbyernes tilblivelse, typologi, udvikling, ev. afvikling og ev. omdannelse 1870-1939 og 1939-2000.

2. Hvordan så efterkrigstidens stationsbyplaner ud?
Sammenlignende undersøgelse af dispositions- og kommuneplanlægninger i typiske danske stationsbyer 1939-2000.

3. Stationsbyerne og fremtiden?
Sammenlignende undersøgelse af stationsbyernes byplanmæssige og arkitektoniske kvaliteter og fremtidige muligheder som attraktive kulturmiljøer.

4. Stationsbyerne og bymønstret, 1870-2000
Hele Danmark. Stationsbyernes rolle og betydning i det danske bymønster fra deres opkomst til senere nedlæggelse og omdannelse. Begrebet „stationsby" før og nu.

Litteraturfortegnelse

Rødekro Kommune, Kommuneplan 1984-91. Forudsætninger. Arkt., m.a.a. byplankonsulent Vibeke Dalgas tegnestue

Kommuneplan 1984-91. Hovedstruktur og rammer for lokalplanlægningen. Rødekro Kommune. Arkt., m.a.a. byplankonsulent Vibeke Dalgas tegnestue

Regionplan 1980-91. Sønderjyllands amt, 1979

Hærvejen i Sønderjylland, Henrik Becker-Christensen, 1981

Kortlægning og historiske studier. Et værktøj? Peter Bredsdorff. København 1973

Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, 1949. Aage Aagesen

Kulturhistorien i planlægningen. Miljø og Energiministeriet. Skov- og Naturstyrelsen 1996.

Vibeke Dalgas, f. 1933. Afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole 1958. Ansat ved Hillerød Kommune 1959-66. Egen byplankonsulenttegnestue 1966-88. Lærer på Kunstakademiets Arkitektskole 1967-88. 1988-98 professor i byplanlægning ved Lunds Universitet. Medlem af Byplanhistorisk Udvalg.

Afsluttende diskussion og sammenfatning

Ordstyreren *Jens Holck-Crhistensen* resumerede oplæggene, bl. a. *Ole Windings* vemodige tanker om at rejse med toget – helst alene; *Steen Ousagers* påpegning af, at jernbanen og stationsbyerne på en måde har levet ret uafhængigt af hinanden, i hvert tilfælde i det 20. århundrede; *Peter Dragsbos* påpegning af værdierne i stationsbyernes liv og bygninger; *Niels Peter Stillings* iagttagelse, at nok har nogen bestemt, men bortset fra Kjellerup er næppe nogen stationsby planlagt fra begyndelsen; og *Kjeld Windums* oplevelse af stationsbyens folk som flittige og foretagsomme.

Kirsten Andersen glædede sig over i sin fortid i Frederiksborg Amt at have fået godkendt stationsnære erhvervsområder, så der kom byudvikling andre steder end ved Hillerød. Hun anså, ar stationsbyer i visse tilfælde har en fremtid som kærner i kommende byudvikling.

Erik Junge bemærkede, ar Ry stadig og fremdeles vil have station, om end banestrækningen ved udlicitering nok bliver brtjent af udenlandske selskaber.

Niels Hurup supplerede om Ry, at By- og Boligministeriet har godkendt et projekt for IT-virksomheder i en del af Ry-området. Han påpegede, at han har medvirket til en udvikling af en overbygning til SAVE-systemet – en byarkitektonisk planlægningsmetode – som er anvendt på f.eks. Kjellerup, Ikast, Hinnerup og Hammel. (Udstillet i plancheform.)
Han bemærkede, at det i øvrigt er ligegyldigt om der er jernbane, for fremtidig udvikling afhænger af bevaringsbehov, fornyelsesbehov og af at der er vækstpotentiale.

Peter Dragsbo fremhævede, at med hensyn til kulturmiljøet må man skelne imellem de små byer, som ER døde eller døende (ganske som så mange landsbyer), de lidt større, der fortsat har lidt selvstændigt liv (endnu ikke udkonkurreret af de store omegnscentre) og de, der kan udnytte en stationsnær beliggenhed i en tid med stadig dyrere benzin.

Sven Thorsen fortalte om den eneste velbevarede fine station Søllested på Nykøbing-Nakskov-banen fra 1872. Den blev truet af et solidt statstilskud til et nyt venteskur. Stationsbygningen kunne ikke fredes, og kulturmiljørådet, som gik ind i sagen havde ingen midler. Sagen medførte dannelse af en bevaringsforening, men statsmidlerne var for stærke, og nu er den gamle stationsbygning væk, og der står et tarveligt venteskur.

Steen Ousager mente, at der ikke mere findes stationsbyer. Kun 1% af det gods, der oprindelig var banernes og dermed stationernes eksistensberettigelse føres nu på jernbanehjul. Han anbefalede at lade stationsbyen være et begreb knyttet til fortiden.

Elith Juul Møller var ikke uenig, men anså dog, at de stationsnære byer vil overleve. Han bad om, at man ikke glemmer de stationsbyer, som har en tidskarakteristisk og værdifuld struktur – ganske som med mange landsbyer. Han fandt, at der er tale om en bevaringsopgave, som skal plejes ved god pædagogik, der bl.a. kan gå ud på at påpege, at stationsbyer ikke er „kedelige".

Inge Alstrup understregede betydningen af at være pædagogisk, ikke mindst i form af borgermøder om bevaringsværdierne, som der med held gøres meget ud af i Køge.

Vibeke Dalgas agtede at „tage dagen med" til Dansk Komité for Byhistorie og fandt, at amternes indsamling af stationsby-materiale til brug for regionplanlægningen bør koordineres.

Peter Dragsbo måtte med beklagelse meddele, at amterne slet ikke er i gang med at indsamle noget om stationsbyer. Han måtte også påpege, at der næppe har været tale om planlægning af stationsbyerne før planlægningsreformen omkring 1970.

Vibeke Dalgas takkede ordstyreren for en dygtig og nærværende ledelse af dagen. Hun takkede også for det tilskud fra Byfornyelsesselskabet Danmark, som gerne skulle betyde, at den note, der vil følge, når ud til bredere kredse, derunder museumsfolk.

Litteraturliste

Liste over udvalgt litteratur om stationsbyers by- og byplanhistorie i 1900-tallet

v/ Poul Sverrild og Jens Johansen

Banernes indflydelse på befolkningsbevægelser og bydannelser
Af J.A.Tork. I „De Danske Statsbaner 1847-1947", 1947. s.148-173.

Geografiske studier over jernbanerne i Danmark
Af Aage Aagesen. Det Kongelige Danske geografiske Selskab, Kulturgeografiske Skrifter, bind 5. 1949.

På Sporet 1847-1997. Bind 1-3
Red. Poul Thestrup, 1997. Dansk Jernbanehistorie med omfattende litteraturliste.

Stationsbyer
Af Peter Dragsbo. I „De kulturhistoriske interesser i landskabet", udsendt af Skov- og Naturstyrelsen, 1997. s.262-289.

Fremtid i Stationsmiljøerne?
Af Søren Møller Christensen. Kulturmiljørådet for Københavns Amt, 2000.

De forsømte stationsbyer.
Af Vibeke Dalgas.

Stationsbyen – et historisk miljø.
Af Kim Clausen og Peter Dragsbo.

Stationsbyen og Architekten.
Af Jørgen Sestoft.

Hvad er en stationsby?
Af Vibeke Dalgas.

Stationsbyen i dag.
Af Vibeke Dalgas.

Stationen i stationsbyen.
Af Leif Hernø.

Artikler i tidsskriftet „Arkitekten"
1982, nr. 18, side 357-376.

Dansk Byplanlægningsakt 1860-1920
Af Poul Tuxen. Kunstakademiets Arkitektskole, 1991. (Licentiatafh. trykt i 20 eks.)

STATIONSBYEN. Et projekt under Statens Humanistiske Forskningsråd.
Beskrevet i „Humaniora" nr. 4 (1978-1980) side 210-218. Projektet blev igangsat i 1982 og ophørte i 2000. Under projektet udsendtes et skrift med i alt 14 nr. med artikler af generel art og med enkelte byer som emne. Dertil kom fire store undersøgelser:

De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940
Af Niels Peter Stilling, 1987. 579 sider. Phd.afh.

Nørrejyske jernbanebyer. Udvalgte problemer omkring placeringen og befolkningsudviklingen 1850-1901.
Af Dann V. Rasmussen, 1981. 144 sider.

Stationsbyliv. Karise 1880-1940.
Af Margit Baad Petersen, 1987. 212 sider.

Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940.
Af Jørgen Fink, 1992. 326 sider.

Af artikler i tidsskriftet NYT FRA STATIONSBYEN fremhæves:

Jernbanen og urbaniseringen i et internationalt perspektiv.
Af Niels Peter Stilling. Nr. 4, side 31-47. 1983

Stationsbyernes omdannelse – med Hornslet som eksempel.
Af Per Jørgensen. Nr. 5, side 36-49. 1984

Skærbæk – en sønderjysk stationsby og dens naboer.
Af Christian Kaatmann. Nr. 8, side 36-51. 1985.

Byplanlægning i en stationsby 1890. Træk af Kjellerups morfologi.
Af Poul Tuxen. Nr. 10, side 8-53. 1986

Kampen mod hæsligheden – indlæg i anledning af Landsudstillingen i Århus 1909.
Af Caspar Leuning Borch. Nr. 12, side 42-51. 1987

Fra landsby til handelsby – Ringe på Fyn.
Af Niels Peter Stilling. Nr. 14, side 3-25. 1988.

Af de flere end 60 kommuneatlas er der kun to, der har en stationsby som hovedtema. De allerfleste behandler en købstad (hvilket ikke udelukker, at stationsbyer i de pågældende kommuner er behandlet):

Kommuneatlas Sindal
Skov- og Naturstyrelsen, 1991

Kommuneatlas Brande
Skov- og Naturstyrelsen, 1992

Program
- danske stationsbyer i byplanlægningens århundrede

Seminar afholdt fredag d. 18. maj 2001 på Arkitektskolen, Holmen

9.00-9.15 **Velkomst**
v/ Udvalgets formand, arkitekt Kirsten Andersen
Ordstyrer: arkitekt Freddy Avnby

9.15-9.30 **Fra Århus til Ølgod.**
Indledende causeri om togrejsen som fænomen og tilstand
v/ arkitekt Ole Winding, Arkitektskolen, Århus

9.30-10.15 **Jernbanenettet og de danske stationsbyer 1900-1939**
Status ved århundredskiftet. Videre udby gning og samfundsudvikling. Stationsbyernes rolle og udvikling. Begyndende afvikling og ændring i transportsystemerne. Stationernes udvikling og opgaver. *v/ arkivar Steen Ousager, Landsarkivet for Fyn.*

10.15-10.30 **Kaffe**

10.30-11.15 **Karakteristik af stationsbyerne**
Strukturelle og arkitektoniske hovedtræk. Typologi, karakteristiske elementer eller „arketyper". Synspunkter på stationsbyerne. Bedre Byggeskiks og Dansk Byplanlaboratoriums betydning. Levevilkår og arbejdsmuligheder. Boligforhold, service og kultur.
v/ museumsinspektør Peter Dragsbo, Middelfart Museum.

11.15-12.00 **Blev Stationsbyerne planlagt?**
Befolkning, funktion og planlægning.
Hvad bestemte stationsbyernes konkrete udvikling, og hvilke styringsmidler fandtes? Produktionsforhold og levevilkår. Eksempler på tidlige planlægningsintentioner og mere formaliseret planlægning. Udenlandsk inspiration og indflydelse.*v/ museumsinspektør Niels Peter Stilling, Søllerød Museum.*

12.00-13.15 **Frokost**

13.15-13.30 **En stationsbys forvandling**
En ung arkitekt skrev i 1983 i en artikel fuld af ironi om sin barndomsby: „Min barndomsby er en mindre stationsby, der skriver sin historie tilbage til 1863. Artiklen her handler om de ca. 20 sidste år af dens historie. En periode, der har været præget af voldsom vækst og udvikling, og som har stillet store krav til planlægningen. Uden planlæggernes enestående tilpasningsevne og realitetssans var man aldrig kommet så langt, som man er i dag. Om alt går vel vil resultatet foreligge om få år i

form af en moderne velfungerende provinsby." *v/ arkitekt Kjeld Vindum*

13.30-14.15 Den store nedtur? (1945-2000)
Stationsbyernes rolle og betydning i 60-ernes og 70-ernes byhierakiske tænkning og rationelle planlægning og udvikling af by- og trafiksystemerne. Byudvikling, produktionsforhold og levevilkår m.m.
v/ Henrik Hvidtfeldt, kontorchef, Forskningscenter for Skov og Landskab (F.S.L.)

14.15-15.00 Stationsbyplanerne fortæller (1945-2000)
Nogle eksempler på, hvordan dispositionsplanerne og senere kommuneplanerne afspejler efterkrigstidens skiftende samfundsmæssige forudsætninger og synspunkter på stationsbyerne: Under modernismen gik det hårdt ud over stationsbyernes identitet, mens 80-ernes postmoderne diskussion skabte fornyet interesse. Også forskningen bidrog til denne diskussion og en del byplankonkurrencer blev udskrevet. Den øgede opmærksomhed omkring stationsbyernes særlige identitet og miljømæssige kvaliteter har bl.a. medført, at amternes kulturmiljøråd netop nu er i gang med at kortlægge og registrere stationsbyerne. Flere kommuneatlasser er udkommet m.m. Hvad betyder dette for byplanlægningen?
v/ arkitekt E. Juul Møller, prof.em. Vibeke Dalgas m.fl.
(Indlæggene under dette punkt kombineres med en udstilling i lokalet.)

15.00-15.30 Kaffe
Herunder besigtigelse af udstilling

15.30-16.30 Afsluttende diskussion og sammenfatning
Hvad har stationsbyerne, som andre byer ikke har? Stationsbyernes fremtidsmuligheder? Bevarings- og fornyelsesbehov? Hvor behøver vi mere forskning og viden om by- og byplanhistorien?
v/ ordstyreren arkitekt Freddy Avnby

Programlægning: Elith Juul Møller, Poul Strømstad, Poul Sverrild, Jens Johansen og Vibeke Dalgas.

Deltagerliste

Alstrup, Inge	medlem af Byplanhist. Udvalg
Andersen, Bendt	kommissionsformand
Andersen, Kirsten	medlem af Byplanhist. Udvalg
Bang, Jette	kulturhistoriker
Berg, Kirsten	arkitekt
Boysen, Benny	redaktør
Brorsen, Lisbeth	arkitekt
Bülow, Katja	arkitekt
Christensen, Søren Bitsch	adjunkt
Cour, Lisa La	medlem af Byplanhist. Udvalg
Dalgas, Vibeke	medlem af Byplanhist. Udvalg
Damsgaard, Ole	medlem af Byplanhist. Udvalg
Dragsbo, Peter	medlem af Byplanhist. Udvalg
Dybbroe, Ole	professor
Elkjær, Trine Locht	museumsinspektør
Fink, Jørgen	arkivar, dr.phil
Frederiksen, David Trier	sekretariatschef
Groth, Niels Boje	seniorforsker
Harvest, Jesper	medlem af Byplanhist. Udvalg
Holck-Christensen, Jens	regionchef
Hornbeck, Knud	museumsleder
Hurup, Niels	arkitekt
Jacobsen, Karsten	planlægger
Jensen, Dorte F.	afsnitsleder
Jensen, Ib Høj	arkitekt
Jensen, Peter Boas	arkitekt
Johansen, Jens	medlem af Byplanhist. Udvalg
Jørgensen, Kaj	seniorforsker
Kragh, Mette	landinspektør
Kyllesbech, Niels	arkitekt
Larsen, Kristian	medlem af Byplanhist. Udvalg
Larsen, Peder S.	studerende
Larsson, Bo	arkitekt
Lund, Niels Ole	professor Arkitektskolen i Aarhus
Madsen, Ib Østerlund	Seniorkonsulent
Meyling, Vibeke	arkitekt
Møller, Elith Juul	medlem af Byplanhist. Udvalg
Møller, Eske	arkitekt
Ousager, Steen	arkivar
Paludan, Esben H.	planlægger
Rasmussen, Ole B.	
Simmelhag, Jan	arkitekt
Skriver, Poul Erik	arkitekt
Stilling, Niels Peter	museumsinspektør
Strøm, Henning	cand. jur.
Strømstad, Poul	medlem af Byplanhist. Udvalg
Sverrild, Poul	medlem af Byplanhist. Udvalg
Tägil, Tomas	universitetslektor

Thierry, Annette	byplanarkitekt
Thorsen, Sven	kulturmiljørådsmedlem
Varming, Michael	medlem af Byplanhist. Udvalg
Vindum, Kjeld	arkitekt
Winding, Ole	medlem af Byplanhist. Udvalg
Witthøft, Henrik	arkitekt

Byplanhistoriske noter

Noterne kan købes i Dansk Byplanlaboratorium for 50 kr. pr. stk. Ved forsendelse betales desuden porto og et ekspeditionsgebyr på 15 kr.

1. **Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb**
   af Flemming Teisen. 1985. 89 s.

2. **Havneby på Rømø**
   af Jesper Termansen. 1985. 37 s.

3. **Athen-erklæringen**
   oversat og kommenteret af Ernst Kristoffer-sen. 1985. 20 s.

4. **Bidrag til naturfredningens historie**
   af C. Blixencrone-Møller. 1985. 74 s.

5. **Tilbageblik**
   af Edmund Hansen. 1985. 43 s.

6. **Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til be-gyndelsen af 50'erne**
   af Jesper Termansen. 1986. 47 s.

7. **Planlægningens græsrødder**
   af Carl Evald Hansen. 1986. 20 s.

8. **Bag kulisserne - Køge Bugt-lovens politiske og administra-tive forspil**
   af Frank Bundgaard. 1986. 55 s.

9. **Læreanstalternes Fælles Byplankursus 1955-69** *af Kirsten Andersen.* 1986. 45 s.

10. **20'ernes og 30'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1986**
    red. af Edmund Hansen, Lisbet Balslev Jørgensen og Ole Thomassen. 1987. 41 s.

11. **Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74**
    af Max Siegumfeldt. 1987. 69 s.

12. **40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1987**
    red. af Edmund Hansen mfl. 1987. 77 s.

13. **Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen**
    red. af Vibeke Dalgas. 1988. 28 s.

14. **Notat om Storkøbenhavns planlægning, 3. maj 1960.** 1988. 38 s.

15. **Industrikvarteret i Gladsaxe**
    af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff. 1988. 114 s.

16. **De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem. Seminar, juni 1988**
    red. af Sven Allan Jensen mfl. 1989. 62 s.

17. **De første landsplanår 1959-64**
    af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann. 1988. 25 s.

18. **Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie**
    af Niels Fos-dal. 1989. 23 s.

19. **Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede. 4. seminar, juni 1989**
    red. af Tim Knud-sen mfl. 1990. 86 s.

20. **Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70**
    af Max Siegumfeldt. 1990. 57 s.

21. **Fingerplanen - tilblivelsen oplevet fra gulvet 1945-50**
af Sven Allan Jensen. 1990. 38 s.

22. **Trafikken og byerne - udvikling og planlægning. 5. seminar, juni 1990**
red. af Edmund Hansen mfl. 1991. 103 s.

23. **Fra sommervilla til feriehytte - om århundredskiftets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser**
af Nan Dahlkild. 1991. 62 s.

24. **Da miljøet kom til byen**
af Bent Flyvbjerg. 1991. 63 s.

25. **Sommerhuset - fødsel og opvækst. 6. seminar, juni 1991**
red. af Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992. 60 s.

26. **Københavnske generalplantilløb 1932-1958**
af Poul Lyager. 1992. 63 s.

27. **Byens offentlige rum. 7. seminar, juni 1992**
red. af Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. 84 s.

28. **Forstæderne - bydannelse og byplaner. 8. seminar, juni 1993**
red. af Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994. 66 s.

29. **Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de menne-sker, jeg mødte hen ad vejen**
af H. H. Holden Jensen. 1994. 64 s.

30. **Det åbne land. 9. seminar, juni 1994**
red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1995. 61 s.

31. **Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyel-se. 10. seminar, juni 1995**
red. af Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour. 1996. 71 s.

32. **Hovedstadsrådet 1. april 1974 - 31. december 1989. Erin-dringer 6 år efter**
af Hugo Marcussen. 1996. 27 s.

33. **Ti år med en generalplanskitse 1958-1968**
af Poul Lyager. 1996. 63 s.

34. **Købstædernes byfornyelse. 11. seminar, 8. december 1995**
red. af Lisbet Wolters og Ole Winding. 1999. 64 s.

35. **Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik. 12. seminar, juni 1996**
red. af Elith Juul Møller mfl. 1997. 24 s.

36. **Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lavt, tæt boligområde**
af Kirsten Andersen. 1997. 47 s.

37. **Arkitektskolernes Byplanuddannelse 1930-1997. 13. semi-nar, maj 1997**
red. af Ole Winding mfl. 1997. 70 s.

38. **Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997. 13. seminar, 30. maj 1997**
red. af Inge Alstrup og Lisa la Cour. 1998. 86 s.

39. **Fra gamle dage til nutidens begyndelse - Overfrednings-nævnets arbejde i årene 1962-1976**
af Johan Garde. Ill. af Kirsten Andersen. 1998. 54 s.

40. **Danmark under forvandling - De store planer og deres skæbne. 14. seminar, maj 1998**
red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. 45 s.

41. **Fyn - Regionen i midten. Regionplanlægningen fra kommu-nalreformen til lov om planlægning. 15. seminar, 28. maj 1999**
red. af Lisbet Wolters og Ole Winding. 2001. 68 s.

42. **Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet - danske byers planlægning 1945-2000. 16. seminar, maj 2000**
red. af Inge Alstrup, Lisa la Cour, Kristian Larsen og Vibeke Dalgas. 2002.

43. **æbæ - Ældre byplanlæggere 1954-2000.**
Profiler samlet af Kirsten Andersen. 2001. 131 s.

44. **Danske stationsbyer i byplanlægningens århundrede. 17. seminar, maj 2001**
red. af Poul Sverrild, Elith Juul Møller, Jens Johansen og Vibeke Dalgas. 2002.

45. **Lem Præstegård i Vestsalling. Betragtninger over børne-nes legevirksomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987 af Max Siegumfeldt.**
Red. af Edmund Hansen og Vibeke Dalgas. 2001. 22 s

46. **Om byplan i Grønland – mellem præstestyre og hjemmestyre**
af Poul Lyager. 2002. 82 s.

47. **Da Danmark blev lavet om – Kommunalreform og nye planlove. 18. seminar, maj 2002**
red. af Elith Juul Møller. 2003. 48 s.

n **De første år - Byplanhistorisk Udvalg 1982-1999**
af Kirsten Andersen. Red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. 71 s.

n **Fingerplanen". Skitseforslag til egnsplan for Storkøben-havn 1947.**
Fotografisk genoptryk m. engelsk resumé. 1993. 156 s. + udfoldningskort. 150 kr.