

Nakskov  
Indbyggere  
2006 14.240  
2011 13.560

Faaborg  
Indbyggere  
2006 7.234  
2011 7.178

Slagelse  
Indbyggere  
2006 31.778  
2011 31.979

## Hvad vil provinsbyerne? – byroller og bymidter i forandring

Statusrapport marts 2012



# Hvad vil provinsbyerne? – byroller og bymidter i forandring

Statusrapport marts 2012



# Indhold

Fokus på provinsbyer	7
Hvad er provinsbyernes udfordringer?	9
Provinsbyer med nye roller	13
<b>Otte casebyer</b>	<b>17</b>
Struer	18
Løgstør	32
Faaborg	46
Herning	60
Slagelse	74
Sønderborg	88
Frederikshavn	102
Nakskov	116
<b>Hvad viser de otte cases?</b>	<b>131</b>
Afrunding	141
Appendix	143



# Fokus på provinsbyer

Med denne rapport sætter Dansk Arkitektur Center fokus på de danske provinsbyers udfordringer og muligheder i en tid, hvor den økonomiske vækst især er koncentreret i og omkring de allerstørste byer. Linsen er derfor primært rettet mod provinsbyerne udenfor landets vækstområder og især på deres bymidter. Kan bymidterne være en ressource for byernes udvikling, og i givet fald hvordan?

Udgangspunktet for at svare på det spørgsmål, er en analyse af otte casebyer - Frederikshavn, Løgstør, Struer, Herning, Sønderborg, Faaborg, Slagelse og Nakskov, som præsenteres i denne rapport.

Rapporten skal ses som et bidrag til debatten om, hvordan provinsbyer byer af forskellige størrelser og under forskellige vilkår kan agere strategisk og mobilisere lokale ressourcer for at håndtere de økonomiske, sociale og miljømæssige udfordringer de står over for.

Materialet i rapporten præsenteres 6., 7. og 8. marts 2012 på tre seminarer i henholdsvis Hobro, Vejen og Sorø. På baggrund af de input, som Dansk Arkitektur Center får på disse seminarer, bliver der udarbejdet en del 2 af rapporten, som vil koncentrere sig om fremadrettede initiativer, som både kommuner, ministerier og andre relevante aktører kan gøre, for at forholde sig til provinsbyernes udfordringer.

De to rapporter henvender sig til embedsmænd, beslutningstagere, politikere og fagfolk fra kommuner og regioner, samt andre der er professionelt eller personligt engageret i danske provinsbyer.

Dansk Arkitektur Center ønsker, gennem de to rapporter og de tre seminarer, at skabe en platform for udveksling af viden og erfaring mellem disse interessenter. Vi ønsker også at denne platform kan aktivt bidrage til konkret samarbejde mellem kommuner, regioner, private virksomheder og øvrige aktører på tværs af kommunegrænser.

Rapporten er lavet for Naturstyrelsen, som er en del af partnerskabet bag Dansk Arkitektur Center.

Vi vil gerne sige tak til interviewpersoner og eksperter for deres bidrag, samt til Naturstyrelsen og Dansk Byplanlaboratorium for godt samarbejde.

God læsning.



Gustavo Ribeiro  
Programchef, Dansk Arkitektur Center



Struer



# Hvad er provinsbyernes udfordringer?

I de seneste år har der været relativt lidt fokus på provinsbyernes udfordringer, i såvel den brede, offentlige debat som i debatten i de faglige miljøer der beskæftiger sig med byernes udvikling, planlægning og udformning. Der har til gengæld været meget debat om vækstområderne i og omkring Århus og København, på forstæderne og på yderområderne. På opfordring fra Naturstyrelsen sætter Dansk Arkitektur Center nu fokus på provinsbyernes udfordringer og særligt fokus på bymidterne. Formålet er at skabe en debat, hvor der kommer svar på følgende:

- Hvad er provinsbyernes største udfordringer i dag?
- Hvilken betydning har bymidterne for provinsbyerne?
- Hvordan er samspillet mellem bymidten og provinsbyernes overordnede udfordringer?
- Kan bymidten bidrage som en ressource for at imødekomme nogle af byernes generelle og specifikke udfordringer?
- Udnytter provinsbyerne deres potentialer godt nok?
- Er nogle af provinsbyerne ved at sygne hen og blive afkoblet fra udviklingen i resten af landet - og hvorfor?
- Hvor er der fart og kraft på udviklingen og hvorfor?
- Kan udfordringerne gribes anderledes an - hvem kan bidrage og hvordan?

Udgangspunktet for at komme med svar på de spørgsmål er en analyse af otte case-byer beliggende udenfor landets primære vækstområder:

- Mindre provinsbyer: Løgstør, Fåborg, Nakskov og Struer (mindre end 15.000 indbyggere)
- Mellemstore provinsbyer: Sønderborg og Frederikshavn (15.000-30.000 indbyggere)
- Større provinsbyer: Herning og Slagelse (over 30.000 indbyggere).

For at vurdere de enkelte byers situation og udfordringer er relevante plan-, erhverv- og udviklingsstrategiske dokumenter blevet gennemgået. Teamet fra Dansk Arkitektur Center har i perioden maj-august 2011 besøgt de otte byer, foretaget fotoregistreringer, byrumsanalyser og kvalitative interviews med ledende planlæggere samt erhvervsdirektører. Der er desuden foretaget en gennemgang af artikler i aviser og fagblade om bymidterne i de otte case-byer fra 2010 frem til januar 2012.

Ydermere, så er der i september 2011 blevet afholdt en workshop med en række eksperter inden for by- og regionaludvikling, samt embedsmænd fra to af case-byerne. Deres udsagn optræder flere steder i rapporten.

## Hvad er provinsbyernes største udfordringer ifølge eksperterne?

Johan Bramsen

Konsulent,  
Plus Leadership

”Udfordringen er at kende og anerkende den enkelte bys vilkår, herunder centraliseringen, som både er markeds-mæssigt og politisk bestemt.”

Ellen Højgaard Jensen

Direktør,  
Dansk Byplanlaboratorium

”De provinsbyer, der ikke har vækst, og ikke kan se, at de vil få vækst, hvordan planlægger man for dem. Vi mangler en plankultur som kan tackle det, uden hele tiden at vende tilbage til vækstbegrebet. Hvordan kan vi få velfungerende byer alligevel?”

Niels Boje Groth

Seniorforsker,  
Københavns Universitet

”En af udfordringerne er at tilpasse sig den relationelle geografi. Hvordan er en bys erhvervsliv eksempelvis hængt op på andre byers, og hvordan er samarbejdet mellem lokale uddannelsesinstitutioner og universitetsbyer?”

Bjarke Danvig

Planchef,  
Struer Kommune

”Flere provinsbyer oplever effekten af mange års centralisering på alle statslige og kommunale niveauer, men også inden for det private erhvervsliv. Der er en stor udfordring i at støtte de virksomheder, der bliver tilbage.”

Mai-Brit Helle Jensen

Afdelingsleder,  
Faaborg-Midtfyn Kommune

”Centralisering og globalisering – det er provinsbyernes største udfordring. Det er også en kæmpe udfordring, at planlægning og udvikling altid handler om vækst. Der ligger en stor udfordring i at udvikle en plankultur, der ikke kun er vækstorienteret.”

Svend-Erik Rolandsen

Projektchef,  
COWI

”Det er en hovedudfordring at tiltrække private investeringer til provinsbyerne. Desuden er det en stor udfordring, hvordan vi – i provinsbyerne såvel som i resten af landet – indretter byerne når antallet af ældre over 70 år forventes at stige med næsten 400.000 over de næste 20 år.”

Bjarne E. Jensen

Sekretariatsleder,  
RegLab

”I forhold til erhvervsudvikling er der en fortsat bevægelse, hvor virksomhederne flytter mod de større byer. Det gælder selv de små og mellemstore virksomheder, som tidligere primært lå i provinsen.”

Torsten Bo Jørgensen

Direktør,  
Byrejsen

”Udfordringen for byerne er at udvikle deres egen identitet og styrker i samarbejde med borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner.”

Per Riisom

Arkitekt,  
Gehl Architects

”Det samlede lokale lederskab og ledelsesmiljø har afgørende betydning for byernes udvikling.”

### **Debatseminarer og del 2**

Materialet i denne rapport præsenteres på tre seminarer i Hobro, Vejen og Sorø i marts 2012. På baggrund af de input, som Dansk Arkitektur Center får på disse seminarer, bliver der udarbejdet en del 2 af rapporten. Den vil koncentrere sig om fremadrettede initiativer, som både kommuner, ministerier og andre relevante aktører kan gøre, for at forholde sig til provinsbyernes udfordringer. Del 2 forventes færdig sommeren 2012.

Del 1 - denne rapport - skal først og fremmest beskrive og sætte billeder på, hvordan situationen er i de otte case-byer. Materialet er selektivt og andre nedslagspunkter og et andet fokus kunne være valgt af teamet bag rapporten. Hvis f.eks. borgerne i case-byerne var blevet spurgt om deres opfattelse af bymidten, ville der utvivlsomt være kommet fokus på andre sider af byerne – positive som negative. Var politikere eller erhvervsledere blevet spurgt, havde de formentligt lagt vægt på andre ting. Det har ikke været hensigten at fremhæve hverken grimme eller pæne sider af byerne, men derimod at give et så sobert indtryk som muligt. Hensigten er slet ikke at være smagsdommer over bymidternes arkitektur eller bedømme på, hvordan kommunerne griber udfordringerne an.

### **Læsevejledning**

Rapporten indleder med en kort opridsning af problemstillingen. Herefter handler det om de otte cases, som dels beskrives i forhold til overordnet udvikling og byrolle, og særligt beskrives i forhold til bymidternes udvikling. I forbindelse med bymidteanalysen er der illustrationer og kort. Undervejs er der indsat bokse med citater og uddrag fra den lokale debat om byrolle og bymidte. Efter case-gennemgangen er der en sammenligning af byerne, efterfulgt af hovedbudskaber og afrunding. I appendix er der en oversigt over udvalgte analyser fra det seneste årti om provinsbyers udfordringer i Danmark.



Slagelse

# Provinsbyer med nye roller

## Danmarks økonomiske geografi i forandring

Hvis blikket kastes tilbage på 1970'erne og 1980'erne, så skete der i de årtier en bevægelse af arbejdspladser nedad i det danske byhierarki. De små og mellemstore byer oplevede generelt en vækst i antallet af arbejdspladser, mens de store byer til gengæld mistede arbejdspladser. Det var i høj grad jobs inden for industrien, som omlokaliserede sig, samtidig med at der også blev skabt helt nye jobs i provinsen.<sup>1</sup>

Fra starten af 1990'erne ændrede den geografiske udvikling i Danmark sig igen og væksten i arbejdspladser foregik nu hovedsageligt i de store byer og i deres omkringliggende oplande.<sup>2</sup> Overgangen til 'vidensøkonomien' var en af de væsentligste årsager til den udvikling. Koncentrationen af højtuddannet arbejdskraft, stærke vidensmiljøer og attraktive oplevelsesmuligheder var med til at gøre storbyerne til de stærkeste vækstmotorer.

Den gunstige situation er storbyerne stadigvæk i, selvom de naturligvis har været påvirket af den seneste krise.<sup>3</sup> Til gengæld er små og mellemstore byer udenfor storbyregionerne generelt langt mere udfordret end storbyerne i forhold til at fastholde arbejdspladser, funktioner og indbyggere. Det er med til at forklare, hvorfor der i mange små og mellemstore byer i de seneste 5-10 år er blevet rettet fokus på nye muligheder indenfor bl.a. turisme, oplevelsesøkonomi og den grønne økonomi.<sup>4</sup> Den tendens ses også i flere af de otte cases i denne rapport.

## Planlægning i forandring

Rettes blikket mod plansystemet, så var 'bymønstertankegangen' en integreret del af planlægningen fra 1970'erne til omkring 2000. I region- og kommuneplanlægningen blev byerne tildelt roller i et hierarki bestående af landsdelscentre, egnscentre, kommunecentre og lokalcentre. Særligt var serviceniveauet

afgørende for, hvilken status en by fik. I Regionplanerne skulle hvert centerniveau byde på et vist minimum af udbud af f.eks. skoler, detailhandel, m.m. – jo højere serviceniveau, desto højere centerstatus. Fælles for amter og kommuner var, at arbejdet med bymønstret var et politisk og planlægningsmæssigt redskab til at fastholde en overvejende decentral velfærdsstat og efterfølge principper og ligelig fordeling af service- og velfærdsydelser.<sup>5</sup>

**”Som det vil fremgå af de otte cases, så er bykonkurrencen langt fra den eneste udfordring for provinsbyerne. Centraliseringen af statslige arbejdspladser, herunder koncentration af uddannelser i de største byer, udflytningen af arbejdspladser som følge af globaliseringen og overgangen til en økonomi, hvor viden og oplevelser er stærke drivkræfter, sætter også præg på byernes roller og bymidterne.”**

I starten af 1990'erne sker der et brud med lighedstankgangen i planlægningen, bl.a. i Landsplanredøgørelsen fra 1992, hvor 'ligelig' udvikling erstattes med 'mangfoldig' udvikling. Fra nationalt politisk side var der dermed en accept af en mere forskelligartet og potentielt mere ulige udvikling. Det skyldtes bl.a., at den faktiske byudvikling mere og mere modsvarede ønsket om ligelig og decentral udvikling, og at fastholdelse af et lighedsprincip blev opfattet som dyrt for

velfærdsstaten. I stedet blev bymønstret erstattet af et mere fragmenteret og grænseløst bylandskab – eller en grænseløs by<sup>6</sup> – hvor den enkelte by i højere grad skulle forstås på baggrund af situationsspecifikke lokale rammevilkår og potentialer samt mobilitet og relationer.

I Landsplanredegørelsen fra 2006 blev det klart signaleret, at Danmark nu bevægede sig mod to mere eller mindre funktionelt og mobilitetsmæssigt sammenhængende storbyregioner: hovedstadsområdet og 'det østjyske bybånd'<sup>7</sup>.

## ”Presset fra bykonkurrencen går igen i alle de otte cases i denne rapport og det er tydeligt, at flere af byerne har gjort en stor indsats for at skille sig ud fra andre byer. Det smitter også af på bymidterne.”

**Bykonkurrence, bypolitik og strategisk planlægning**  
Fremvæksten af 'bypolitik' i 1990'erne<sup>8</sup> betød, at kommunerne af egen drift begyndte at komme med bud på visioner og strategier for, hvordan byudviklingen kunne håndteres i et mere tværgående og handlingsorienteret perspektiv. Hermed bevægende kommunerne sig også ofte udover plansystemets hidtidige stærke fokus på arealanvendelse, bl.a. med en større opmærksomhed på erhvervspolitiske tiltag. Planlægningen skiftede dermed rolle fra primært at være instrument fra velfærdsdistribution, til i stigende grad at blive orienteret mod målretning af kommunens initiativer, så de bedre kunne medvirke til at tiltrække og skabe lokal vækst. Planlovsændringer med krav om udarbejdelse af kommunale planstrategier, der skal fungere som visionære og bredt favnende overbygninger på den kommunale arealplanlægning, har understøttet denne tendens.

Strukturreformen i 2007 betød ydermere, at kommunerne som følge af amternes nedlæggelse mere frit kunne etablere egne strategier og planer for byernes organisering, da de tidligere regionplaner – som amterne havde ansvar for – eksempelvis kunne regulere den regionale fordeling af arealudlæg til byudvikling.<sup>9</sup>

### Hvilke roller kan provinsbyerne indtage?

I dag er bykonkurrence blevet en helt naturlig del af provinsbyernes udviklingspolitik og planlægning. Det ses på den fysiske udformning af byerne og f.eks. også på selviscenesættelse med bybranding. Det er ikke længere nok, at huspriserne er rimelige, boligen

rar, kvarteret roligt og skolen og jobbet godt. Byen skal i sig selv også være noget særligt. Det er særligt en udfordring for de provinsbyer, der ikke formår at adskille sig markant fra andre. Presset fra bykonkurrencen går igen i alle de otte cases i denne rapport og det er tydeligt, at flere af byerne har gjort en stor indsats for at skille sig ud fra andre byer. Det smitter også af på bymidterne.

Som det vil fremgå af de otte cases, så er bykonkurrencen langt fra den eneste udfordring for provinsbyerne. Centraliseringen af statslige arbejdspladser, herunder koncentration af uddannelser i de største byer, udflytningen af arbejdspladser som følge af globaliseringen og overgangen til en økonomi, hvor viden og oplevelser er stærke drivkræfter, sætter også præg på byernes roller og bymidterne.

### Hvad betyder bymidterne?

Bymidter har igennem historien været afgørende for byers og lokalsamfunds udvikling, i såvel økonomisk forstand og i social og kulturel forstand. Hvad enten det er i Danmark eller andre steder på kloden, så spiller bymidter en vigtig rolle som samfundsdannende rum, fordi de kan være uformelt samlingssted, hvor mennesker kan mødes, samtale, reflektere og ytre sig. Bymidterne er med andre ord afgørende steder for kulturskabelse, identitet og den sociale sammenhængskraft.

Den rolle som bymidter spiller for byer, kan derfor – naturligvis – ikke kun ses i lyset af bykonkurrence, globalisering eller overgangen til en ny økonomi. Bymidten er ikke kun en 'strategisk ressource', som byer kan styrke sin position i forhold til f.eks. andre byer, men bymidten kan netop også ses som en 'samfundsskabende ressource'. Den dobbeltrolle går igen i casebyerne. Men et vigtigt spørgsmål i en tid, hvor der er økonomiske udfordringer for mange provinsbyer, er, hvordan balancen mellem de to roller påvirkes?

I denne rapport vil der blive skabt et grundlag for at kunne svare på dét spørgsmål og de andre spørgsmål, der blev nævnt i indledningen. De uddybede svar vil komme i rapportens del 2, hvor der også vil være bud på, hvordan danske provinsbyer kan forholde sig til udfordringerne.



Frederikshavn

- 
- <sup>1</sup> Maskell, P. (1986) Industriens flugt fra storbyen: årsager og konsekvenser. København: Handelshøjskolen.
  - <sup>2</sup> Hansen, H.K., Engelstoft, S. & L. Winther (2006) Den porøse storby: sammenhænge i bylandskabet. Samfundsøkonomen, vol. 3,
  - <sup>3</sup> Hansen, H.K. & L. Winther (2010) The Spatial Division of Talent in City Regions: Location Dynamics of Business Services in Copenhagen. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 101: 55-72.
  - <sup>4</sup> Se bl.a. Politiken, Artikelserie om 'Den grønne banan', juni-august 2011.
  - <sup>5</sup> Jahn-Hansen, C. (under udgivelse) Byernes strategiske rolle i regional udvikling. Ålborg Universitet.
  - <sup>6</sup> Jørgensen, J. (2005) Den grænseløse by - nye udfordringer for bypolitik og byplanlægning. Byplan nr. 2.
  - <sup>7</sup> Miljøministeriet (2006) Landsplanredegørelse.
  - <sup>8</sup> Sehested, K. (2003) Bypolitik: - mellem hierarki og netværk. København: Akademisk forlag.
  - <sup>9</sup> Jahn-Hansen, C. (under udgivelse) Byernes strategiske rolle i regional udvikling. Ålborg Universitet.





# Otte casebyer

De otte cases indledes alle med en kort karakteristik af byerne. Her opridses relevante træk ved byens lokalisering, historie, erhvervsstruktur, byrolle, strategier for fremtiden, m.m. Derefter analyseres bymidterne ved tre kort og en efterfølgende beskrivelse af hovedtræk (se nedenfor). Det tredje element i hver case, er udpluk fra interviews med planlæggere og repræsentanter fra erhvervs- og udviklingsråd. SWOT-skemaet er baseret udelukkende på udsagn fra interviewpersonerne. Endelig, så er der i hver case udpluk fra den lokale avisdebat om bymidte og byrolle.

Analysen af bymidterne er konkretiseret i tre kort for hver by:

Et kort, som viser bymidten inddelt i fem 'forenklede' elementer:<sup>1</sup>

- **Trafikårer:** Viser de vigtigste trafikårer i og omkring bymidten, differentieret mellem togtrafik, biltrafik og fodgængere.
- **Vartegn:** Viser en udpegning af de vigtigste bygninger eller andre by elementer i og omkring bymidten, som man orienterer sig efter. Enten pga. skalaen eller fordi bygningen er særligt identitetsgivende.
- **Kanter:** Viser, hvor der er kanter eller grænser i byen, som bryder den rumlige sammenhæng i bymidten (\*da der er tale om relativt små byområder, er der nogen steder ingen kanter i bymidten).
- **Knudepunkter:** Viser de vigtigste trafikale eller mentale knudepunkter i bymidten.
- **Distrikter:** Viser områder i bymidten, der har deres egen arkitektoniske karakter og identitet.

Et kort, som viser hhv den administrative-, den rumlige- og den funktionelle bymidte:

- **Gul:** "Den administrative bymidte". Arealer, der i kommuneplanen er udpeget til centerformål.
- **Rød:** "Den rumlige bymidte". Udstrækningen af den rumligt sammenhængende, tætte bymidte med klart opfattede gaderum, pladser og bygningsmasse. Afgrænsningen er baseret på feltstudier.
- **Grøn:** "Den funktionelle bymidte". Den sammenhængende del af bymidten, hvor bymidtefunktionerne er koncentreret: Detailhandel, offentlige funktioner og dagligvarebutikker. Afgrænsningen er baseret på feltstudier.

Et kort, med de oplevelser, som teamet fra Dansk Arkitektur Center og Dansk Byplanlaboratorium fik af de vigtigste karakteristika ved den pågældende bymidte. Hvad kendetegner netop denne bymidte? Hvor er bylivet koncentreret? Hvor er de største barrierer, de største kvaliteter og de største umiddelbare svagheder?

---

<sup>1</sup> Baseret på Lynch, K. (1960) Image of the city.



## Struer caseby / 01

### En karakteristik af Struer

Struer ligger i naturskønne kuperede omgivelser ud til Limfjorden. Der er relativt langt til det østjyske vækstområde. Struer er opstået i 1500-tallet, men er som større bysamfund især opstået på grund af jernbanen, der kom til byen i 1865. Før jernbanen havde Struer mest karakter af landsby, der fungerede som havn for indbyggerne i Holstebro. Med jernbanen blev adgangen til byen bedre, men jernbanen afskar også midtbyen fra havnen. Den dag i dag deler den højtliggende jernbane havnen fra midtbyen. Byen har en stor havn, delt i to - en lystbådehavn og en industrihavn under afvikling og omdannelse med udvikling til boliger og andre formål.

Frem til 1936 havde byen et stort teglværk, der skabte karakter og leverede mursten til byens huse. Efter teglværket kom til voksede byen ud i to retninger på hver sin side af værket. Struer er i dag kendt for at huse elektronik-virksomheden B&O, der er verdenskendt og beskæftiger ca. en femtedel af alle byens indbyggere. Struer har været ramt af globaliseringen og igennem de sidste par år er der mistet omkring tusinde arbejdspladser, bl.a. ved lukningen af elektronikvirksomheden Ericsson. Slagteriet lukkede også for nogle år siden, men et nyt hollandsk slagteri er rykket ind i de samme bygninger på havnen og har udvidet produktionen, dog med færre ansatte end det tidligere slagteri.

B&O's hovedsæde og produktionen fylder stadig meget i Struer. B&O har flyttet deres salgsafdeling til København, men nye funktioner til Struer er dog hentet hjem fra afdelinger i Kina. Med B&O og en række andre større virksomheder er der i en årrække også skabt en underskov af mindre virksomheder, som også har fokus på teknologi og IT. I dag er Struer den kommune i landet med flest teknologiarbejdspladser i forhold til indbyggertallet. I dag er de specialiserede teknologi- og vidensarbejdspladser både en klar styrke og også noget, som kan gøre Struer sårbar, da arbejdspladserne især er hæftet op på en enkelt virksomhed, B&O.

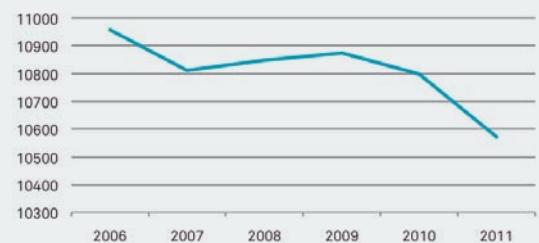


Derfor forsøger Kommune, erhvervsorganisationer og uddannelsesprojekter i samarbejde at sætte gang i nye projekter for bl.a. iværksættere og underskoven af elektronikvirksomheder. Her er Business Park Struer med 85 ansatte i en tidligere fabrik et af de mest markante initiativer. Håbet er, at satsningen på lokaliseringen af attraktive arbejdspladser vil føre til, at flere flytter til kommunen. I dag kommer der relativt mange tilflytterne til Struer fra udlandet, bl.a. for at arbejde på B&O i kortere perioder. Det er en vigtig grund til, at Struer har mange internationale linjer på gymnasiet.

Byen har tidligere haft en mere betydningsfuld central rolle for oplandet end den har i dag. I dag har nabobyen Holstebro overtaget en del af erhvervene, detailhandlen trækkes til Holstebro og væksten. I 2000 udpegede den daværende regering Ikast, Herning, Holstebro og Struer til at være Landsdelscenter Midt-Vest. Formålet var at fremme udviklingen i hele den midtvestjyske landsdel og give de fire byer øgede muligheder for bl.a. offentlig service. I mellemtiden er det regionale samarbejde i landsdelscentret reduceret og det tidligere fællessekretariat nedlagt. I dag er der primært tale om et mindre, politisk samarbejde, som ikke har væsentlig indflydelse på de deltagende kommuners fysiske planlægning. Derfor har byen også mistet en vis indflydelse i regionen – også planlægningsmæssigt.

Det overordnede tema i planstrategien er bosætning og demografi. Byen skal se sig mere som et bosætningssted, bl.a. med henblik på at tiltrække bosætning fra Holstebro for dem, der ønsker at være tæt på Limfjordens herlighedsværdier, men samtidig arbejde i f.eks. Holstebro. Struer har mange ældre og få unge. Kommunen er også i gang med en naturkanon over kommunens kultur, erhvervshistorie og natur, som skal påvirke bosætningen. Samtidig er der fokus på at udvikle turisme og oplevelsesområdet, bl.a. med fokus på at skabe nye funktioner på havnen så som beboelse, liberale erhverv og wellness.

## Indbyggertal i Struer



Kilde: Statistikbanken

## Struer analyse af bymidten



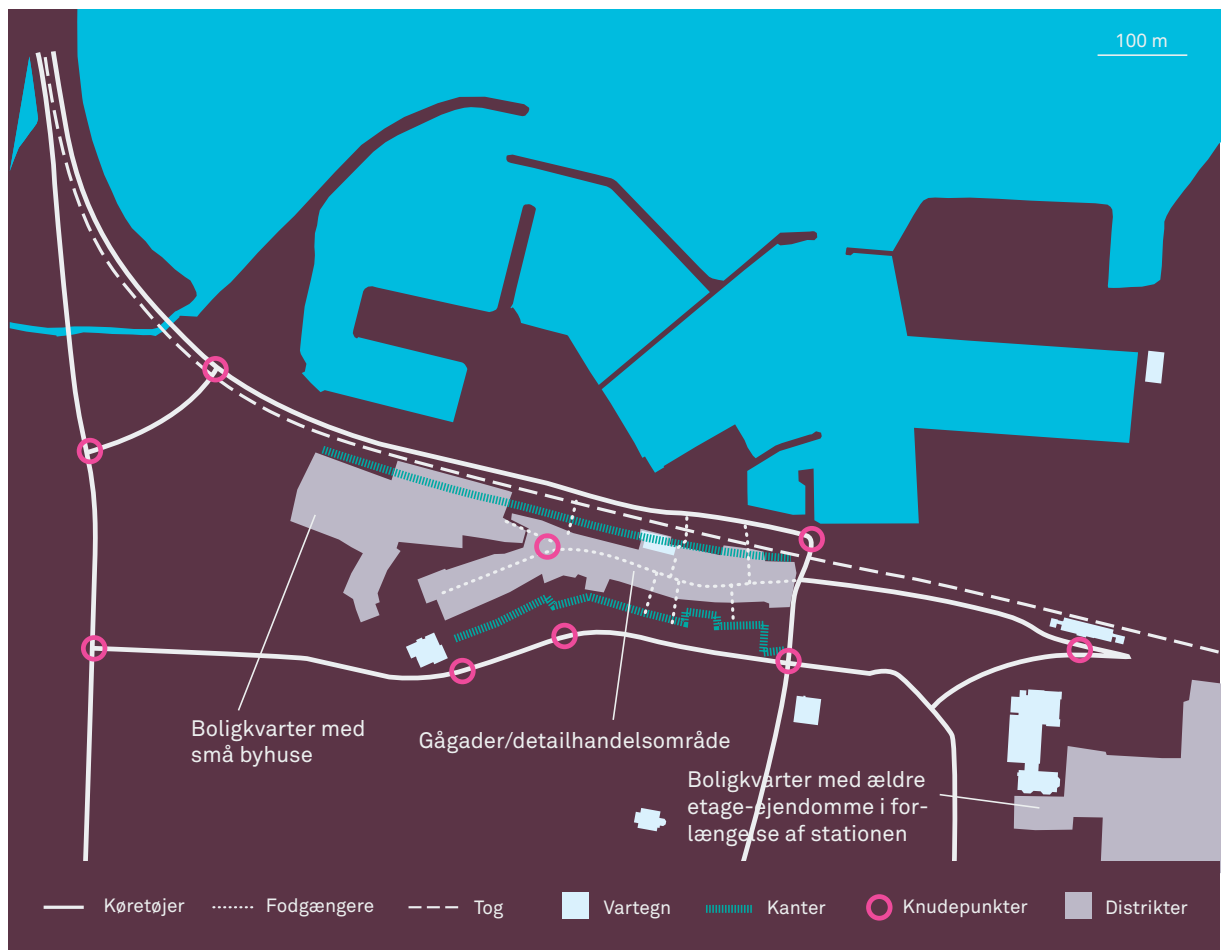
### Bymidstens karakteristika

Struer har en lille bymidte, præget af en enkelt gågade, hvor det meste detailhandel er samlet. I begge ender deler gaden sig og former et Y. Den rumlige bymidte er bred i enderne – mod øst og vest – og smal på midten hvor den stort set kun udgøres af gågaden. Her afgrænses den mod nord meget voldsomt af banevolden og Fjordvejen lang havnen. Mod syd opløses den, så snart man kommer udenfor gågaden på grund af nogle store, åbne parkeringsarealer.

### Bymidstens kvaliteter

I forlængelse af gågaden mod vest ligger et fint boligkvarter med lave byhuse. Bymidten er velholdt, men af afdæmpet kvalitet. En lille del af området er renoveret og fremstår fint og sammenhængende. Hele området kunne med fordel renoveres og iscenesættes bedre, og på den måde tilføre bymidten en ekstra kvalitet og oplevelse.

I forbindelse med banegården og gymnasiet ligger et andet fint boligkvarter med lave, ældre etageejendomme. Området omkring Danmarksgade og Jyllandsgade udgør et sammenhængende område med sin egen karakter. Dette område kunne også samles endnu bedre rent visuelt ved hjælp af belægnings-, beplantning osv. på gaderne.



### Bymidtens udfordringer

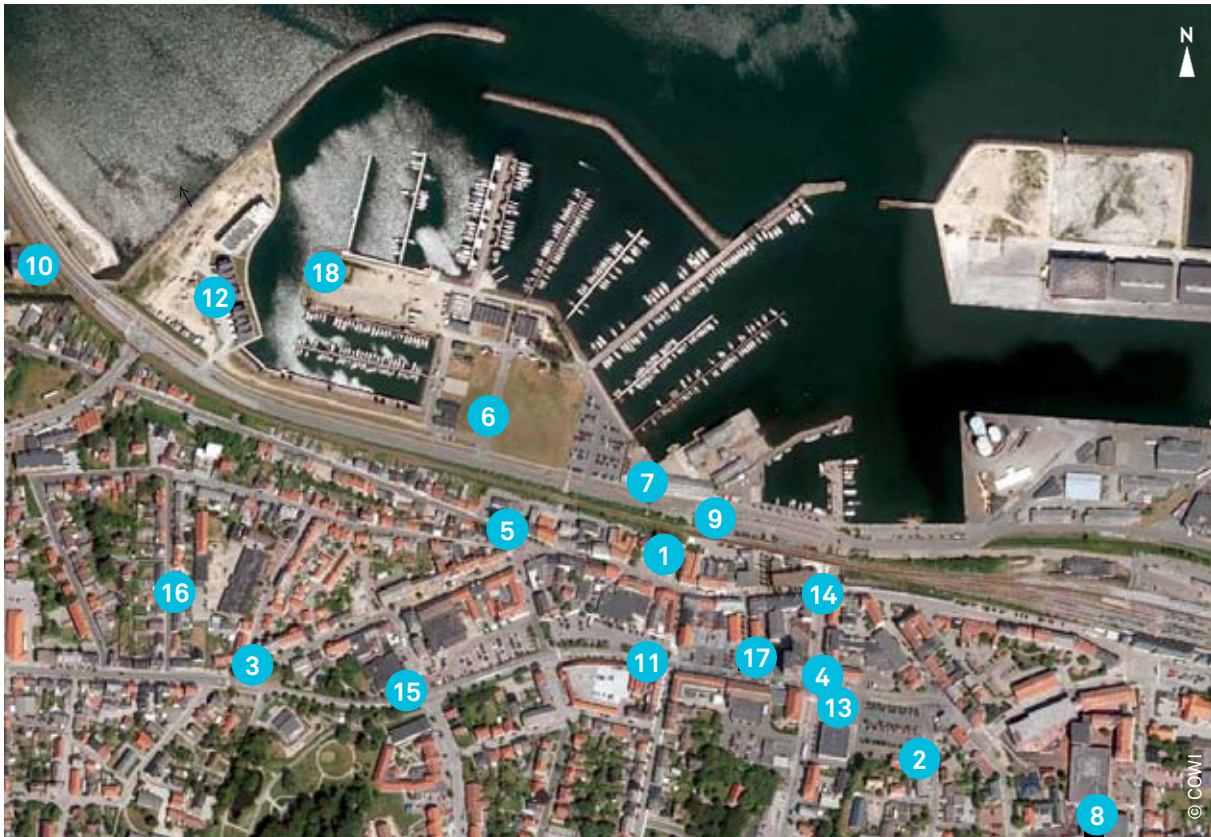
Der er meget dårlig kontakt mellem bymidten og vandet, fordi banevolden og Fjordvejen udgør en massiv barriere. Der er meget få passager og undergange og heller ikke visuel kontakt til vandet.

Det lange, sammenhængende P-område syd for gågaden skærer byen over. Selvom der tydeligvis er arbejdet med facader og belægninger, har området stadig bagsidekarakter i forhold til gågaden, og det opnår ikke en selvstændig karakter. Der er dårlig kontakt fra byens banegård til bymidten og en del tomme lejemål i gågaden også centralt.

Struer Kommune har ikke udarbejdet en selvstændig vision for bymidten, men i kommuneplanen og planstrategien er visionen større koncentration af funktioner i bymidten og bedre adgang til havnen.

Byen har oplevet et meget kraftigt fald i indbyggertallet pga. færre arbejdspladser. Det har også betydet færre skattekroner og dermed også færre penge til bl.a. til byudvikling og renovering af byen og bygninger. Der er få tomme fabriksbygninger, men det er også lykkedes at tiltrække nye funktioner til dem, bl.a. slagteriet på havnen, skibsværftet og Business Park Struer.

# Struer bygninger





7



8



9



10



11



12



13



14



15

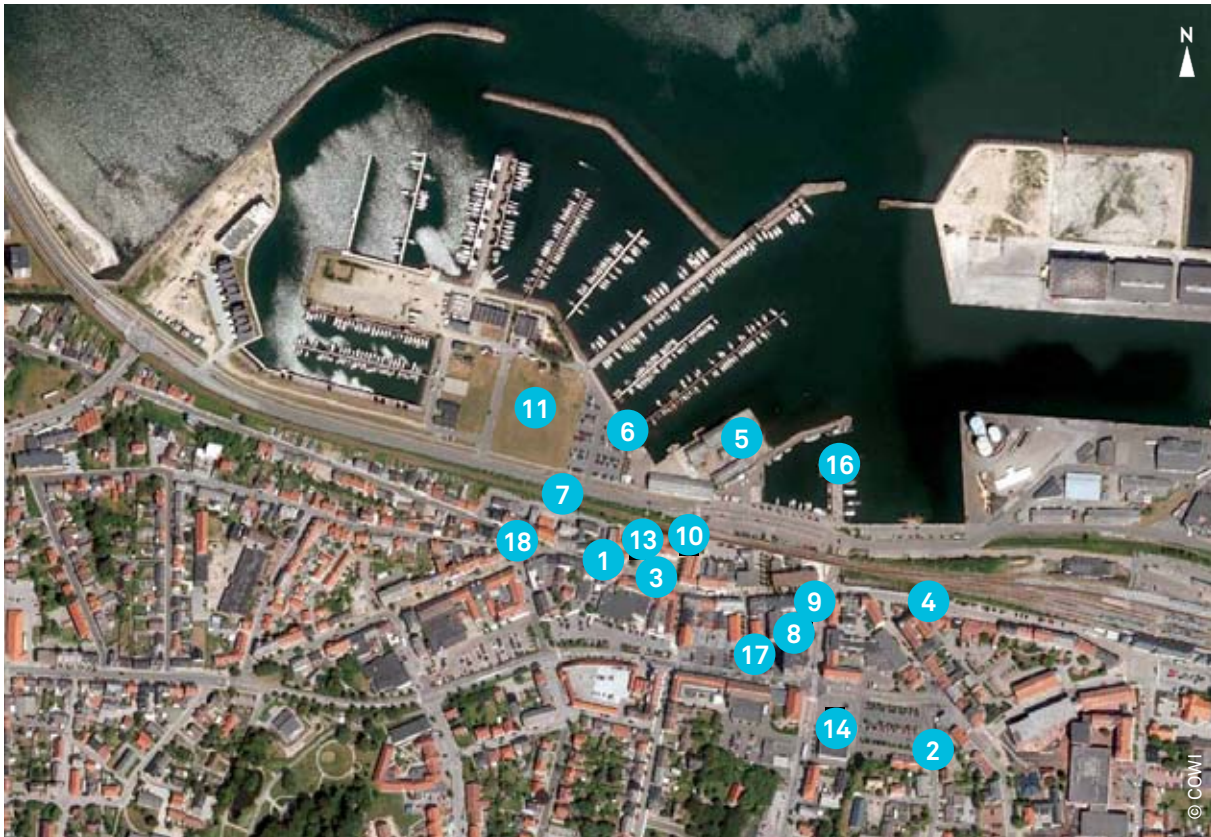


16



17

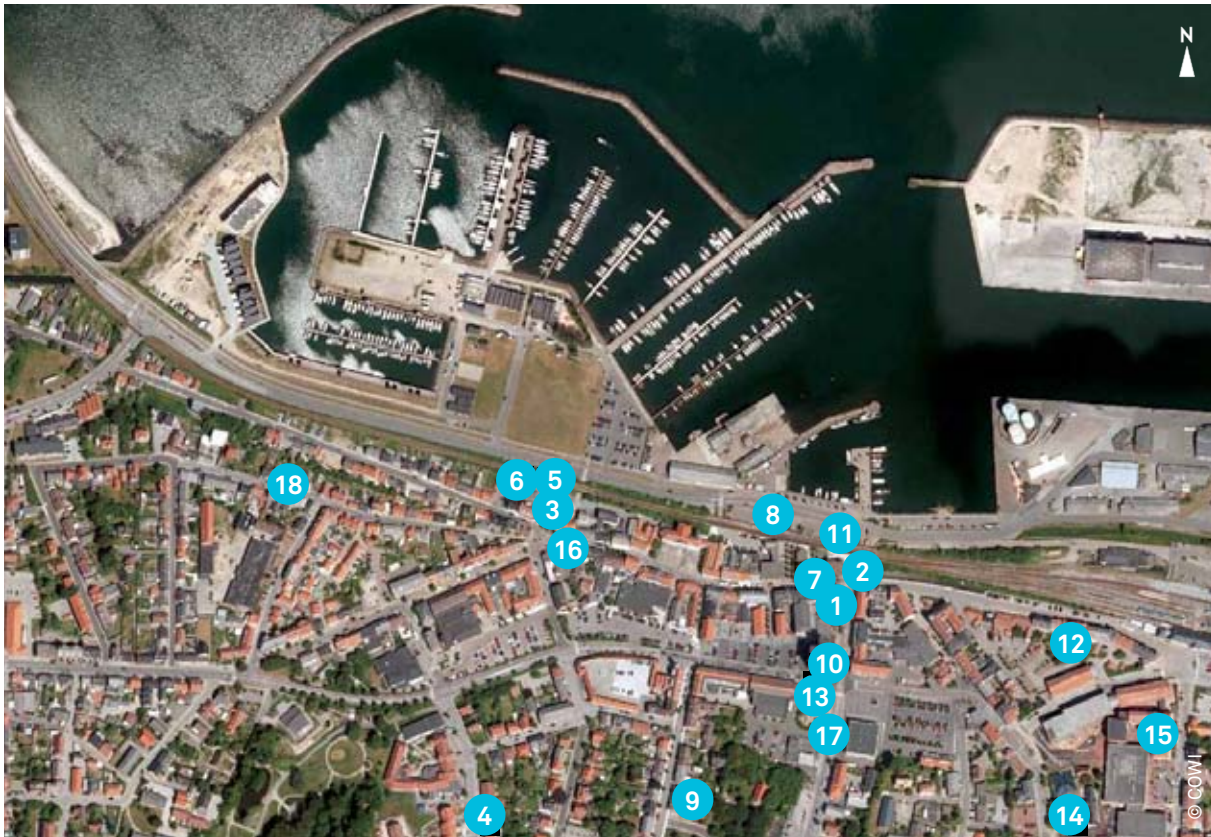
# Struer byrum







# Struer flow





## Struer lokal debat om byrolle og bymidte

### Specialbutikker er sagen for byen

Lemvig Folkeblad, 26.11.2011  
af Frede Stengaard sten@bergske.dk

**STRUER:** For et års tid siden kunne Dagbladet registrere, at flere og flere butikker i gågaden kom til at stå tomme.

Vivian Karlsen fra Ostemesteren, som havde forretning i Toldbodstræde, flyttede ud til SuperBest på Ølbyvej. Johns Fisk havde også forladt midtbyen. Der var ingen løsning på, hvad der skulle ske med skobutikken, hvor der var ophørsudalg, og den 19. januar 2011 opstod der endnu et tomt hul i facaden,

da Dennis Gaardsted fra Gågadens Slagter besluttede at opgive sin tilværelse som selvstændig til fordel for et job med faste arbejdstider i Kvikly.

»Når ti butikker står tomme i en by på størrelse med Struer, gør det ondt,« lød det fra formanden for Struer Handelsstandsforening, Søren Jepsen, og i løbet af de seneste par måneder har der også været tvivl om, hvad der skulle ske med legetøjsbutikken.

Men i dag er udviklingen vendt. Gerda Garn og EDC Ejendomsgruppen er rykket ind i to butikker, som stod tomme omkring Lille Torv. Damkjær Sko er flyttet fra toppen af Vestergade, og ned i den mere centralt beliggende butik i Østergade, og den 1. december flytter Struer Foto ind i nabolokalerne, hvor der tidligere var slagterbutik.

»Vi får mere plads, og kan udvide med blandt andet et atelier, så vi kan gøre endnu mere ud af

at tage portrætter,« fortæller Peder Rahbek, som har været med til at drive Struer Foto siden 1987. Desuden er der kommet en afklaring på, hvad der skal ske med legetøjsbutikken.

»Vi overtager den med virkning fra den 1. marts 2012,« fortæller 29-årige Sille Qvistgaard, og Peder Frølund Hansen fra Matas er med på den finansielle del af forretningen. Peder Frølund Hansen køber halvdelen.

»Vi skal ikke have flere tomme butikker i byen. Men det er ikke fordi, jeg skal til at sælge legetøj,« siger han om baggrunden. Den daglige drift overlader han trygt til Sille Qvistgaard.

(forkortet)

### Gågaden har det bedre end forventet

Folkebladetlemvig.dk, 11.01.2012  
af Peter Andersen pean@bergske.dk

**STRUER:** Trods snak om butiksdød og tomme gader klarer gågadens butikker i Struer sig bedre, end de fleste tror. Det er en af de interessante nyheder i den detailhandelsanalyse, som konsulentfirmaet COWI har udarbejdet for Struer Kommune og Struer Handelsstandsforening. Analysen blev præsenteret tirsdag aften. Når det alligevel ofte ser ud som om, at der ingen mennesker er i gågaden,

skyldes det mest af alt placeringen af byens parkeringspladser langs Smedegade umiddelbart bag gågadesystemet i Vestergade og Østergade.

#### God parkering

Det bevirker, at kunderne altid kan parkere ret tæt på de butikker, som de skal handle i, og derfor er de hurtigt ude af gaden igen. Derfor synes det af færre folk i gågaden, end der reelt er, konkluderer rapporten.

»Det overraskede mig positivt, at der er en fornuftig handel i gågaden. Så er spørgsmålet bare, hvad der så skal til for at løfte det endnu mere,« siger borgmester Niels Viggo Lynghøj (S).

#### Lader sig ikke friste

Omvendt har de gode parkeringsforhold i midtbyen den negative effekt, at folk ikke skal gå særligt langt til og fra bilen, og butikkerne ikke har store muligheder for at friste dem under-

vejs. Det er især omkring de to strækninger, som rapporten kalder de to stærke akser, at der er en god kundegennemstrømning. Den ene akse er Østergade, mens den anden er strækket fra Kvikly og børnetøjsforretningen Gøg og Gokke til Rema 1000 og Imerco. Værre ser det ud for Vestergade, der lider under tomme butikker, især den tidligere Løvbjerg-butik, der gennem flere år har stået tom.

#### Mangler ankerpunkt

Derfor anbefaler rapporten, at det bør være centralt i en fremtidig strategi for gaden, at der igen kommer et »ankerpunkt«, for eksempel en stor butik, der som Løvbjerg kan trække flere kunder til Vestergade og dermed gøre det mere attraktivt for andre forretninger at flytte ind i gaden.

## Struer skal være kendt som kurby

Dagbladet Holstebro, 07.06.2011  
af Peter Andersen pean@bergske.dk

**STRUER:** Tag til Struer og få en kur. Sådan kunne fremtidens by-slogan komme til at lyde.

For Struer skal fremover være kendt som kurby, hvor man tager hen, når man har brug for at slappe helt af. Det er ambitionen bag et kommende wellness-center på havnen i Struer, hvor kurgæsterne for eksempel vil kunne nyde en tur i tyrkisk dampbad, slappe af i et varmtvandsbassin eller få en omgang massage, mens de nyder den smukke udsigt ud over vandet.

Det 900 kvadratmeter store center, der efter planen skal åbne 1. januar 2013 og placeres i stueetagen af en treetagers bygning, som Færch-koncernen snart går i gang med at opføre ved siden af det kommende højhus. Bygningen, der er en del af byggeprojektet på den tidligere værftsgrund, får en »z-formet vinkelfront« med fuldt glasparti med udsigt ud over hele havnen.

### Liv på havnen

Projektdirektør i Færch-koncernen, Jens Christian Søndergaard, tændte på wellnessidéen med det samme, da han i efteråret blev præsenteret for tankerne.

»Vi har hele tiden gerne villet have noget kreativt, der kan skabe liv på havnen, så jeg var ikke i tvivl, da der var en driftig, ung mand, der ringede og spurgte, om wellness ikke var en idé« siger Jens Christian Søndergaard. Den unge mand i telefonen var Jens Rysgaard, der er medejer af Grand Hotel og Tambohus Kro og ejer af designerhotellet Oasia i Aarhus. Han ser en stor fremtid for wellnessbranchen, og særligt gode muligheder for et projekt, der placeres på havnen i Struer.

»Et wellness-center med udsigt ud over Limfjorden må blive Danmarks bedst beliggende center. Og der er ikke andet af den slags i vores område,« siger Jens Rysgaard.

### Der findes ikke mage

»Der er ingen andre, der kan præstere sådan en placering. Og der findes ikke noget lignende indenfor wellness i Vestjylland,« tilføjer Jens Christian Søndergaard, der selv har været på wellnessophold i Østjylland.

»Der er rigtigt mange mennesker, der gerne vil slappe af på den måde. De kommer for at klippe linen til omverdenen i nogle dage,« siger projektdirektøren.

Det er meningen, at centret skal oprettes som en selvejende institution, der lejer sig ind i Færch-byggeriet. I stedet for at skyde store beløb i projektet, er det tanken, at interesserede virksomheder eller foreninger kan tegne sig for et antal billetter om året, som de selv afsætter.

»På den måde får vi sikret driften over de næste år, i stedet for at vi går ud og finder et par mil-

lioner, som er brændt af i løbet af to år,« siger Jens Rysgaard. »Hvis der bliver overskud, så er det meningen, at pengene skal blive i virksomheden. Folk efterspørger sikkert nogle andre tilbud indenfor wellness om nogle år, og så skal der være en egenkapital til at investere for,« tilføjer Jens Rysgaard. Han har allerede en dialog i gang med interesserede personer og foreninger, men leder efter flere, der gerne vil arbejde videre med planen.

### 10.000 gæster om året

Jens Rysgaard regner selv med at kunne skaffe 1000 kunder om året til centret via sine hotelforretninger. Forventningen er, at wellness-centret årligt kan tiltrække 10.000 gæster.

»Det skulle gerne tiltrække nogle turister, som gerne skulle lægge penge i gågaden bagefter,« siger Jens Rysgaard. Stedet bliver dog ikke kun rettet mod turisterne. Struerboerne er også velkomne. »Det kan være foreninger, der bruger det, eller eksempelvis ældre, der kommer ind og får en hyggelig oplevelse,« siger Jens Rysgaard.

Samtidigt håber de to bagmænd at få et samarbejde i stand med Struer Kommune, som kan bruge varmtvandsbassinet til eksempelvis genoptræning, i stedet for at investere i et nyt bassin i et nyt fritidscenter Struer.

»Det kan jo kun være billigere for kommunen, når det nu er der i forvejen. Så vi håber da, at kommunen vil bruge det,« siger Jens Christian Søndergaard.

## Indvielse af Campus Struer – et nyt udendørs kulturmiljø

16.08.2010  
Pressemeddelelse, Realdania

Campus Struer er et nyt centralt bymiljø i Struer, der forbinder to centrale videns- og kulturinstitutioner i bymidten omkring Struer Statsgymnasium og Struer Museum. De før så funktionsfattede og karakterløse restarealer mellem institutionerne er nu omdannet til et inspirerende frirum mellem fortid og nutid, kulturhistorie og læringsmiljø. (...)

### Slut med at vende ryggen til hinanden

Områdets bygninger, der i mange år 'vendte ryggen til hinanden', er nu forbundet i et fælles udendørs

anlæg, der skaber sammenhæng mellem den eksisterende kulturarv og nutidig arkitektur.

Halvdelen af bygningerne der omkranser Campus Struer er Struer Museums - hvor af de mest karakteristiske er Johannes Buchholtz' Hus fra 1911 og Glaspyramiden med B&O-udstillingen fra 2008. Den anden halvdel hører til Struer Statsgymnasium, der blandt andet omfatter den tidligere erhvervsskole.

Campus Struer bliver et naturligt samlingssted for byens studerende og for museets gæster, men er også til glæde for byens øvrige borgere. Terræn og belægninger er fornyet, skråninger beplantet og nye materialer og installationer vil i fremtiden berige området og indbyde til ophold og brug.

### Styrker identitet og bevidsthed

I 20'erne og 30'erne var området omkring Johannes Buchholtz' Hus centrum for kultur og viden. Her samledes moderne forfattere i Buchholtz' hjem og satte den kulturpolitiske dagsorden. Den intellektuelle elite fik huset til at "lyse på toppen af bakken", som en af datidens journalister beskrev det.

Rådgiver på opgaven, landskabsarkitekt Kristine Jensens Tegnestue, har lagt vægt på at samle områdets forskellige funktioner og tidsepoker til et inspirerende centrum, der skaber stolthed, identitet og selvbevidsthed: "Vi vil igen se Buchholtz' Hus 'lyse på toppen af bakken' omgivet af uddannelsesstedernes sprudlende unge mennesker. Vi skal lade os inspirere af dem - og vi har måske også noget at byde ind med, når de unge skal videreføre den lokale identitet".

"Campus Struer står som et stærkt eksempel på et demonstrationsprojekt for, hvordan man kan udnytte et ubenyttet restareal til at skabe sammenhæng mellem institutioner og den øvrige by. Med Campus Struer er der skabt et aktivt byrum og opholdsmuligheder til fælles glæde for både institutioner og byens øvrige borgere," siger Astrid Bruus-Thomsen, projektleder i Realdania.

(forkortet)

#### Styrker

- Natur og herlighedsværdier – Limfjorden
- Rekreative muligheder – sejlturisme mm.
- Koncentration af specialiseret videns erhverv, bl.a. B&O og underskov af elektronikvirksomheder
- Fokus på innovation (BusinessPark Struer)
- Et lille samfund – tingene går hurtigere
- Iværksætterånd og mange ildsjæle
- Succes med at få nye funktioner til tomme bygninger
- Velholdt bymidte

#### Svagheder

- Placering – 'langt til alt'
- Demografi – stigende andel ældre og færre unge
- Konjunkturfølsom erhvervsstruktur
- Sammenhæng mellem bymidte og havn fungerer ikke optimalt pga. banevold

#### Muligheder

- Gøre Struer mere attraktiv for en international arbejdskraft på bl.a. B&O
- Blive attraktiv bosætningskommune
- Udnytte havnens potentialer – mulighed for nye funktioner, bl.a. attraktiv bosætning ved Limfjorden
- Natur og herlighedsværdier
- Oplevelsesøkonomi
- Flere funktioner i bymidten
- Motorvej til Holstebro

#### Udfordringer

- Fraflytning
- Økonomisk råderum til bl.a. byudvikling og renovering
- Trussel hvis B&O flytter eller skærer ned på aktiviteter – kan starte negativ spiral
- Gøre Struer synlig på det regionale bosætningsmarked



Claus Falk Petersen  
Udviklingskonsulent,  
Struer Kommune

”Bymidstens ”svage” punkt er at der mangler bedre byrum, bl.a. fordi det er en relativ ny by. Der er få opholdsrum, og et stort parkeringsområde lige bag gågaden. Sammenhængen mellem bymidten og havnen er også ret dårlig. Jernbanen afskærer nemlig bymidten fra havnen. Det er en udfordring der arbejdes med nu. Detailhandlen i midtbyen er også relativ svag. Den udvikler sig til gengæld meget ude ved Holstebrovej uden for midtbyen, det svækker gågaden lidt. Detailhandlen er generelt ret spredt.

Kommunen har fokus på hvilke muligheder der vil være for at udvikle mulighederne for detailhandlen i bymidten – og dermed gøre noget ved den spredning der i en årrække er sket af detailhandlen og som har været hård ved bymidten. Men en afgørende udfordring er altså, at detailhandelsbutikkerne generelt ikke er lige interesseret i at ligge i bymidten. Kommunen har ikke den luksus, at der kan stilles alt for store krav til detailhandlen og erhvervene. Det er ikke ligesom nord for København, hvor de har en helt anden tilgang, og kan vælge at de kun vil have virksomheder der eksempelvis er grønne.

Men midtbyen har en central betydning for Struers fremtidige udvikling. Især fordi den skaber identiteten i byen. De ting, der sker i midtbyen og ved havnen vil få enorm stor betydning. Tidligere var Struer jernbaneby og en havneby, men det er nu under forandring. I dag satser vi mere på bosætning og videns erhverv, og jo, her spiller bymidten en vigtig rolle. Der er også fokus på at skabe bedre opholdsrum og en forbedret forbindelse til havnen, bl.a. fra gågaden. Det er ret afgørende for udviklingen på havnen.

En slags kanon over kommunens kultur, natur og erhvervshistorie kan være med til at fastholde bosættere og gøre området attraktivt for tilflyttere.”



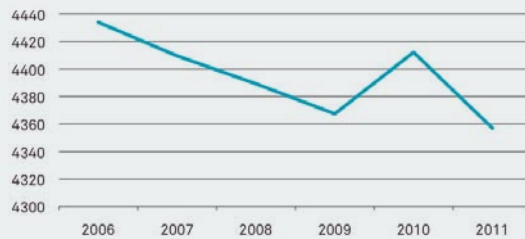
## Løgstør caseby / 02

### En karakteristik af Løgstør

Løgstør ligger i naturskønne omgivelser ned til Limfjorden. Byen er opstået som et fiskerleje i starten af 1500-tallet. Ved etableringen af Frederik den VII's kanal i 1856-61 fik flere hundrede skibe mulighed for at passere forbi byen, hvilket havde en positiv virkning på byens handelsliv. I dag fungerer Kanalen som turistattraktion og rekreativt område. Bykernen er kendetegnet ved et gammelt gadeforløb med små huse bygget til 1800-tallets fiskere og sømænd. Løgstør hører til Vesthimmerlands Kommune, hvor hovedbyen er Aars og hvor der er koncentration af den kommunale administration, detailhandel, virksomheder indenfor forretningsservice og uddannelser. Afstanden til det nordjyske udviklingslokomotiv Aalborg er knap 50 km, men forbindelsen er relativt dårlig, hvilket gør det til en udfordring at fungere som attraktiv pendlerby i forhold til Aalborg.

Løgstør er hjemsted for to store virksomheder, rørproducenten Logstor og dør-fabrikanten Jeld-Wen, men præget ellers af mange små iværksættere og håndværkere. Logstor rør er ikke blot en stor international virksomhed, men har også medført at en del mindre undervirksomheder er blomstret op omkring virksomheden. Globaliseringen har medført nye krav til udviklingen i de lokale virksomheder, bl.a. sat nye krav til innovationslyst, automatisering og effektivitet. Det erkendes som en væsentlig udfordring for lokalområdet, da der er en relativ stor andel af arbejdet er ufaglært, og uddannelsesniveaue er væsentligt lavere i Vesthimmerlands Kommune end i resten af Nordjyllands Amt. Generelt har byen ikke oplevet kraftig outsourcing af arbejdspladser. Mest markant har været udflytning af Larsen Danish Seafood fra bymidten. Detailhandlen er primært koncentreret i midtbyen og generelt har der været en nedgang i specialbutikker i de seneste år.

### Indbyggertal i Løgstør



Kilde: Statistikbanken

Løgstør har forsøgt at bruge de lokale ressourcer og markedsfører sig idag som muslinge by med årlige muslinge events og skulpturer af muslinger i midtbyen. Derudover har byen en god fiskeri- og lystbådhavn, samt en del kunsthåndværk. Der er mange lokale frivillige kræfter, der har været med til at ide-udvikle projekter. Befolkningstallet er som i mange andre provinsbyer faldende og specielt unge og den yngre generation, primært kvinder, er underrepræsenteret. Tilgængæld har byen en større andel af borgere over 40 år, da det primært er børnefamilier der flytter fra området.





## Løgstør analyse af bymidten



### Bymidtens karakteristika

Løgstør har en lille, lav bymidte. Det kan være svært at se, hvornår bymidten stopper og den øvrige by starter. Detailhandel foregår på Østerbrogade og Torvegade. Der er ingen gågader i Løgstør, men de to butiksgader er sivegader. De mest markante større fysiske ændringer i bymidten de seneste 10 år er renovering af gågaden som et led af en helhedsorienteret byfornyelse. Den startede i 2000 og sluttede for nylig. Der var fokus på pladser, torve, belægning, opholdsområderne, baggårde, ensartethed, havne- og pladsrenovering. Byen mangler dog stadig forbindelse mellem midtby og havn.

### Bymidtens kvaliteter

En af bymidtens store kvaliteter er nærheden til vandet. Der er let adgang til vandet fra bymidten gennem mange små smøger. Bilkørslen langs vandet er begrænset og vejen er smal og virker ikke som en barriere. Der er parkering på havneområdet. Havneområdet er blevet renoveret og fremstår indbydende og gedigent i materialer, der passer til en havn. Det er dog samtidigt bearbejdet så havneområdet fremstår i en menneskelige skala og indbyder til ophold. En anden kvalitet er kvarteret med fiskerhuse, som ligger mellem bymidten og havnen.

Området består af et par gader med små, gamle byhuse. De udgør et fint samlet bymiljø, som indeholder fortællingen om Løgstørs historie. Husene er dog i meget varierende stand ligesom tilstande på veje, belægnings, skiltning osv. varierer meget. Området omkring den lille kanalhavn og Limfjordsmuseet udgør et andet samlet miljø af stor værdi for bymidten. Det er et vigtigt rekreativt område, hvor f.eks. mange går tur.



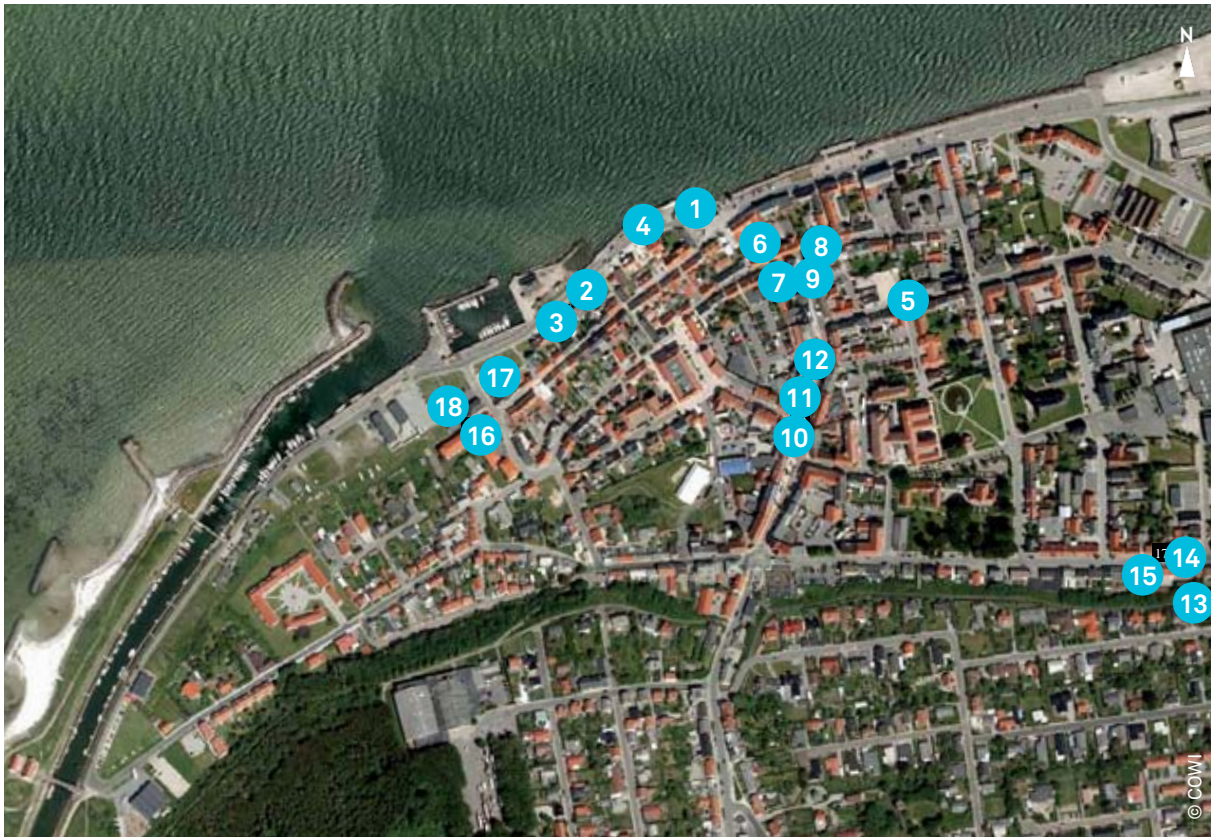
Og med de små fiskeskure og hele historien omkring kanalen er det ligesom kvarteret med fiskerhuse et vigtig identitetskabende sted for byen.

Et eksempel på en vellykket plan er Skoleengen, hvor man har gjort noget ud af de grønne områder, der ligger i forbindelse med parkeringspladserne. Her har man udnyttet, at man har en lav bymidte, med boliger og baghaver helt inde i bymidten.

### Bymidtens udfordringer

Detailhandelsgaderne er blevet renoveret for nylig, med en meget karakteristisk belægning af granit og rød asfalt. Det signalerer klart udstrækningen af handelsområdet, men det virker også meget voldsomt for den lille bymidte. Ligesom de ofte markerer smøger, der leder til parkeringspladser på bagsiden af handelsgaden. Billedfriser i belægningen viser, hvor der er sidegader eller smøger, der støder til de to primære gader. Billederne har dog ingen særlig forankring i stedet eller konteksten. Bymidten er præget af, at den er blevet renoveret i flere omgange, gennem enkeltstående projekter. Blandt andet de ovenfor nævnte projekter på havnen, de centrale detailhandelsgader og parkeringspladsen ved Skoleengen. Der er ingen sammenhæng mellem projekterne, hverken fysisk, visuelt eller æstetisk, og den lille bymidte kommer derfor til at virke mindre sammenhængende end den egentlig er.

# Løgstør bygninger





7



8



9



10



11



12



13



14



15



16

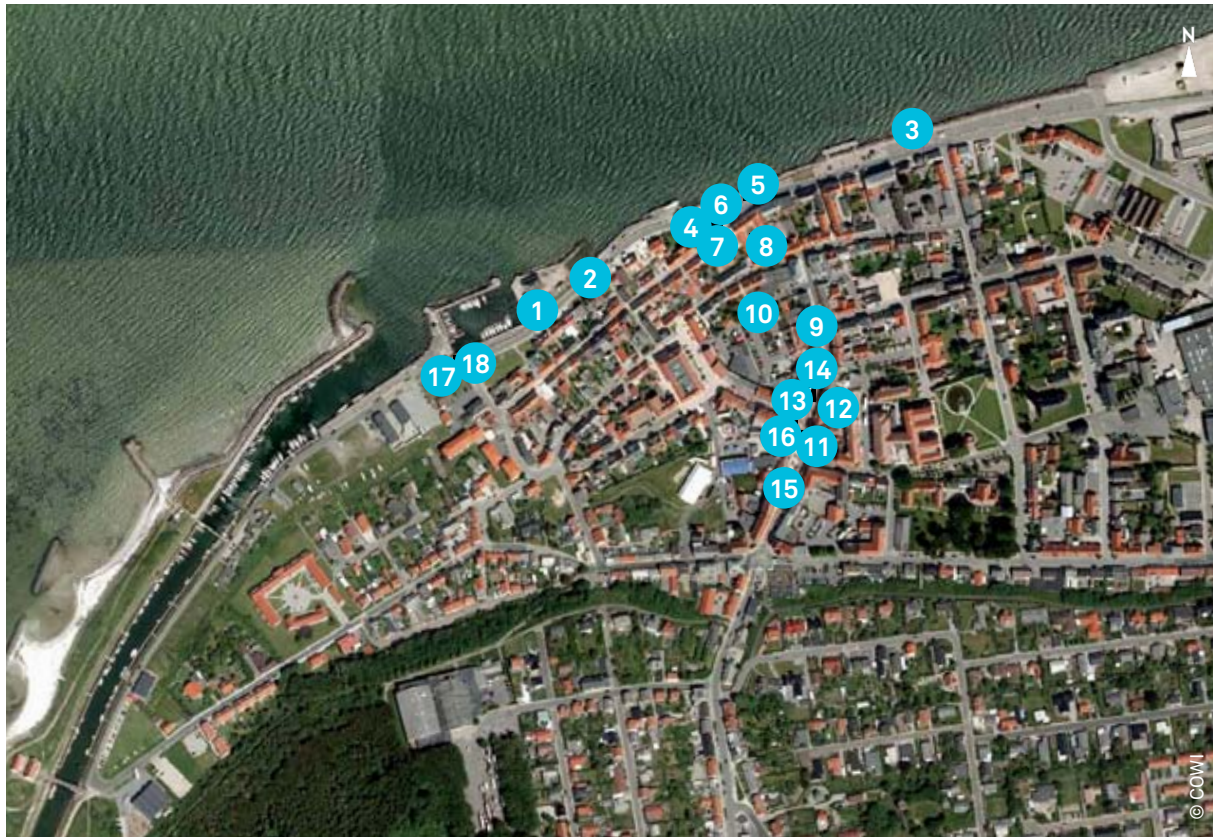


18



17

# Løgstør byrum





# Løgstør flow







# Løgstør

## lokal debat om byrolle og bymidte

### Løgstør på Let's Colour's verdenskort

Limfjordsbyen har netop fået malet omkring 80 huse med gratis farver og arbejdskraft fra Sadolin. Det var den første nordiske by, som kom med i den verdensomspændende kampagne Let's Colour

Mester Tidende, 05.09.2011 af Niels Hindborg

Johannesburg, Amsterdam, Istanbul, Paris, London, Rio de Janeiro, Marseille og Løgstør.

Hvordan er det gået til, at den lille købstad ved Limfjorden er kommet i selskab med nogle af verdens millionbyer? Det er den, fordi Limfjordsbyen er den første danske og nordiske by, der er blevet en del af

Akzo Nobels verdensomspændende kampagne Let's Colour, der har som hovedformål at sprede livsglæde i forsmøtne kvarterer verden over.

Det er et koncept, der går ud på, at huse og bygninger, som trænger til at blive piftet op rent farvemæssigt, kan blive malet med gratis farver og arbejdskraft fra firmaet. Det kan dreje sig om en enkelt gade eller en hel bydel.

#### Lokal kontaktede Sadolin

Det var en lokal ejendomsmægler Peter Veggerby, der fik idéen til at kontakte Sadolin for at høre, om firmaet vil give et godt tilbud på maling til flere huse i Bredgade, som er den østlige indfaldsvej til byen. Han havde en dag gået en tur gennem gaden, og han kunne konstatere, at der var mange huse, der kunne trænge til at få gjort noget ved facaderne. Hans henvendelse kom på det rigtige tidspunkt, fordi Akzo Nobel netop ledte efter en skandinavisk by, hvor man kunne sætte nye kulører på huse eller bygninger. Henvendelsen blev godt modtaget, selv om firmaet indtil da kun havde forskønnet gader i millionbyer.

Da man havde fået det positive svar fra Akzo Nobel, så indkaldte foreningen Branding Løgstør til et borgermøde, hvor omkring 80 husejere i Bredgade sagde ja tak til at få forskønnet deres huse.

Derefter fik byen besøg af en farveekspert, som i samarbejde med borgerne valgte de farver, der skulle bruges til husene. Disse farver, der blandt andet er gul, orange og rød, markedsføres nu under navnet Løgstør-farverne. Efter ekspertens besøg blev der nedsat en lokal arbejdsgruppe, der sammen med folk fra Sadolin gennemgik de huse, der skulle males for at finde ud af, hvad der skulle repareres på dem, før de var klar til at blive malet. Alle huse var parate til at blive malet i begyndelsen af juni, og i uge 24 gik omkring 50 lokale og en større antal medarbejdere fra Sadolin for alvor i gang med at svinge pensler og malerruller. Og da en hektisk uge var omme var alle husene færdige.

#### Inspiration for andre danske byer

-Vi har haft et fantastisk positivt samarbejde med folkene fra Sadolin, og projektet, der er det hidtil største i kampagnen, har både forskønnet Bredgade og været med til at brande vores by. Og vi håber, at projektet kan være med til at trække endnu flere gæster til vores dejlige by. Vi håber også, at vores eksempel kan være med til at inspirere andre danske byer til at kaste sig ud i noget tilsvarende, fortæller Leif Myrup, der står i spidsen for Branding Løgstør.

(forkortet)

### Løgstør frygter for fremtiden

TV2 Nord.dk, 19.10.2011, kl. 18:50 af Jenni Elisabeth Boelt

En strid om muslingefiskeri mellem Danmark og EU-kommissionen har fået Fødevareministeren til midlertidigt at stoppe alt muslingefiskeri i de følsomme Natura 2000-områder. Nu frygter muslingebyen Løgstør for fremtiden - for hvis muslingefiskeriet forsvinder, så dør byens livsnerve.

Man kan ikke sige Løgstør uden at tænke muslinger. Og det er helt bevidst: byen har brugt de sidste fem-seks år på at opbygge brandet om muslingebyen.

-Det brand betyder alt for os. Det er det der gør, at vi kan tiltrække turister, som skaber omsætning og liv i byen, siger Julie Bouchét fra Branding Løgstør til TV2/Nord.

Fødevareministerens stop for muslingefiskeri i Natura 2000-områderne har fået byens foreninger og erhverv til at sende et fælles nødråb til politikerne - og der er forståelse at finde:

-Jeg kan sagtens forstå deres bekymring, for de har bygget hele deres erhverv op omkring muslingefiskeriet - og hvis det forsvinder, forsvinder der mange hundrede arbejdspladser omkring Limfjorden, siger Bjarne Laustsen, socialdemokratisk medlem af Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri til TV2/Nord.

Fødevareministeren vil endnu ikke melde ud, om der bliver åbnet op for muslingefiskeri i de følsomme naturområder igen. Mette Gjerskov vil først har klarlagt, om det er muligt at fiske i områderne på en tilpas skånsom måde.

## Sammen står vi stærkere

Vesthimmerlands Folkeblad, 23.03.2011

Fælles front er nødvendig for overlevelse og vækst i Løgstørs handelsliv!

Formand for Løgstør Handelsstandsforening, Anni Myrup, indledte generalforsamlingen med at fastslå, at 2010 har været et godt år med mange vellykkede arrangementer. (...)

Ikke sjældent bliver det bemærket, at Løgstør præsterer et utroligt flot aktivitetsniveau, og at Løgstør er en by, hvor der altid sker noget. Og den positive holdning til byen er essentiel for dens overlevelse.

Handelsstandsforeningen har stor betydning for aktivitetsniveauet i Løgstør. Eksempelvis står foreningen bag det nyligt afholdte fastelavsarrangement i midtbyen. Foreningens støtte til de store events, byen danner ramme for, er også vigtig for, at de kan lade sig gøre. Derudover har en af fordelene ved at stå i fælles front været, at man ved samlet markedsføring kan nå ud i et meget større geografisk omfang.

Foreningens støtte til de mange events på Løgstør Havn gavner hele byen. Eksempelvis giver Muslingehøstfesten utrolig stor tilstrømning fra en stor geografisk radius. Brandet Muslingebyen er ved at være slået an. (...)

Handelsstandsforeningen arbejder ud fra en holdning om, at en aktiv by med events og liv tiltrækker besøgende. Handelsstandsforeningen opfordrer al erhverv i Løgstør til at melde sig ind, så Løgstør kan vedblive at være en attraktiv by, og forhåbentlig bidrage til vækst i både turisme og tilflytning. Det er vigtigt, at der sker noget i byen, da det modsatte vil medføre manglende vækst og i sidste ende lukning af butikker.

## Forrygende turistsæson i Løgstør

Vesthimmerlands Folkeblad, 05.10.2011

Af Heine Hansen

Turisme har kronede dage i Muslingebyen, hvor de sejlene turister og velbesøgte aktiviteter på havnen gjorde sæsonen 2011 til en af de bedste nogensinde.

Her hvor sommeren er gået på hæld, er det blevet tid til at gøre status på turistsæsonen, og det peger alt sammen i én retning: Løgstør har haft en forrygende sæson i 2011. Selvom krisen stadig kradser andre steder i landet, oplever byen en klar fremgang i besøgende, og intet tyder på, at udviklingen stopper her.

Sejlende turisme gør en forskel. Det er især på grund af en markant stigning i antallet af lystsejlere og de nyankomne autocampere, sæsonen har været god i år. I forhold til tidligere år har der også været betydeligt flere turister fra vores skandinaviske nabolande, og særligt svenskerne rejser til Løgstør i stor stil.

-Det er en af de bedste sæsoner i nyere tid, siger havnefoged Ib Johansen og oplyser, at der har været næsten 2000 gæstende både i 2011, hvilket er et par hundrede flere end sidste år. Lystsejlerne

ligger til i havnen i alle sommermånederne, men særligt i juli er der fyldt til randen.

-Faktisk kunne vi godt bruge flere pladser i de uger, hvor presset er størst, siger Ib Johansen. Med sin daglige gang på havnefronten har han tæt kontakt med mange af turisterne, og han fortæller, at der er kommet mange roser for havneanlægget. Han mener, at turisterne har opdaget, at Løgstør gør noget for havnemiljøet, og så har det også en betydning, at der er kommet flere småhavne i Limfjorden.

Effekten af de mange besøgende på havnen kan mærkes på detailhandelen, bl. a. hos havnens pølsevogn, Tulle, der har haft sit hidtil bedste år. Butikkerne melder om rigtig mange turister, og der er ingen tvivl om, hvorfor de er kommet til byen. -Det, vi sælger, er vores havn, muslinger og Frederik den VII's Kanal, siger Jørgen Balle, indehaver af Balles Boghandel.

Løgstørs velkendte sommerarrangementer trækker både lokale og turister til byen og havnemiljøet, og i butikkerne modtager man mange positive bemærkninger om byens aktiviteter.

-Det er dejligt at blive bestyret i, at det virker, det vi gør, siger Jørgen Balle, og fortæller, at en familie fra Århus kaldte Løgstør Havn for landets ubetinget bedste havn.

### Interesse fra medierne

En begivenhedsspækket aktivitetskalender med arrangementer som Muslingehøstfesten, Mus-

lingefestival, Maritim Festival og Frederik den VII's Kanals 150 års jubilæum henlagde byen til fest, farver og glade mennesker alle vegne. Det høje aktivitetsniveau begejstrer ikke blot byens egne borgere og de tilrejsende gæster, men også landets presse synes at have fået øjnene op for Muslingebyen. Hen over hele sæsonen har byen løbende haft besøg af regionale og nationale medier, der lagde vejen forbi Løgstør under de forskellige arrangementer. For eksempel fik Let's Colour-projektet omfattende dækning i medierne, og der synes at være en generel tendens til, at byens arrangementer vinder opmærksomhed ved pressen.

-Vi tror på, at vi med vores mange events viser, at der altid sker noget i byen, og det er jo til glæde for både lokalbefolkningen og turisterne. Det er dejligt, at omverdenen også får øjnene op for Løgstør, så endnu flere kan se, hvad vi har at tilbyde, fortæller Julie Bouchet, event- og kommunikationsmedarbejder for Løgstør.

Autocamperne har ligeledes bidraget væsentligt til succesen, og det på trods af, at stellpladsen først åbnede i slutningen af juni måned. Ca. 250 autocampere har besøgt byen, og meldingerne har været positive over hele linjen.

- De er glade for byen og for at komme her, så det har bestemt været en succes med den nye plads, mener Ib Johansen, der håber, at næste års fulde sæson kan blive endnu bedre for autocamperne.

(forkortet)

### Styrker

- Omgivelser i form af natur og fjord
- Billige boliger og ejendomme
- Vigtige virksomheder er blevet i byen trods globalisering og muligheder for udflytning
- Mange ildsjæle og stort engagement
- Stærkt fokus på stedbundne ressourcer

### Svagheder

- Beliggenhed, bl.a. afstand til Aalborg gør det vanskeligt at tiltrække bosætning
- Dårlige adgangsforhold
- Mangel på vidensvirksomheder og tilhørende skattegrundlag
- Mange gode ideer, men få investorer

### Muligheder

- Udvikle turismeerhvervene – bl.a. for sejlerne
- Udnytte ildsjælene og de lokale iværksættere endnu bedre
- Satsninger på oplevelsesøkonomi

### Udfordringer

- Fastholde befolkning, bl.a. unge og højtuddannede
- Få tiltrukket arbejdskraft
- Omdannet boligområder fra tresserne og halvfjerdserne som ikke er attraktive længere
- Potentiel sårbarhed hvis store virksomheder lukker eller skærer ned



Anette Kümpel

Planlægger,  
Vesthimmerlands Kommune

"Afstanden til Aalborg er lige et kvarter for meget til at skabe sammenhæng mellem byerne, og vejen går gennem enkelte mindre byer. Folk der flytter ud fra Aalborg flytter til Nibe - de flytter ikke længere mod vest. Det kræver måske en bedre infrastruktur, hvis folk skal flytte fra Aalborg til Løgstør i dag. Det er der dog ingen planer om, selvom vi ved, det lokalt har stor betydning.

Løgstør vil gerne derhen, hvor de kan leve af turisme. Både i forhold til de sejlene, men også i forhold til campingpladsen, golfbanen og til dem, der kommer for at se områdets seværdigheder. Golf, havnen og camping betyder en del for områdets økonomi. Det er mest det, der får folk til at besøge området. Jo, folk udefra kommer og ligger nogle penge i butikkerne. I dag kan Løgstør dog ikke leve af turisme, men heller ikke uden.

Små byer som Løgstør har det problem, at de har svært ved at krav overfor investorer. Enten så betyder det arbejdspladser ellers betyder det omsætning. Derfor siger man næsten altid ja, hvis nogen vil investere. Nej, der er ikke en arkitekturpolitik og det prioriteres som sådan ikke. Der er udarbejdet en facadevejledning, som gælder for en del af midtbyen. Den generelle holdningen herude vestpå er, at man ikke skal sætte for mange begrænsninger på folks ejendomme.

Bymidtens "svage" punkt er uhensigtsmæssigheden i at dagligvarebutikker og udvalgswarebutikker er adskilt, hvilket betyder, at de går glip af synergier, og at der ikke er nogen direkte forbindelse mellem by og havn. Jeg tror dog de fleste vil sige, at midtbyen generelt set er fin og passende i forhold til byens størrelse, og at den er pæn."



## Faaborg caseby / 03

### En karakteristik af Faaborg

Faaborg er anlagt i middelalderen og har haft befæstning, som blev ødelagt, da byen brændtes af under Grevens Fejde. Byporten, Vesterport, er stadig bevaret. Byen har fine bevarede gadepartier og smukke huse fra 1700-tallet. Byen og egnen har natur- og landskabsmæssigt høje kvaliteter med kuperet landskab nord for byen og beliggende ud til det Sydfynske Øhav mod syd. Byens havn blev først anlagt i 1600-tallet og op til forrige århundrede var Faaborg en vigtig søfartsby hvorfra der bl.a. blev sejlet til Kina og Australien. Havnen har de sidste mange år lidt under de vanskelige forhold for fiskeriet og den hensygnende færgetrafik. I dag er der på havnen primært fokus på sejlturisme og rekreative muligheder.

Faaborg hører til Faaborg-Midtfyn Kommune og udgør sammen med Ringe kommunens hovedbyer. De har begge et større handels- og servicemiljø, der servicerer det lokale opland. Byens tilgængelighed er relativt dårlig uden motorvej eller togforbindelse. Byen har en bus-terminal og færgeforbindelse til et par øer i det Fynske Øhav. Faaborg konkurrerer med andre fynske kystbyer som f.eks. Svendborg på detailhandel og bosætning. I 2011 foreslog Danfoss-koncernen på Als etableringen af en bro mellem Bøjden og Fynshav, som ville kunne skabe et tættere kontakt med Sønderjylland og som kunne gøre Faaborg attraktiv for personer, der både kan arbejde i Sønderborg og Odense.

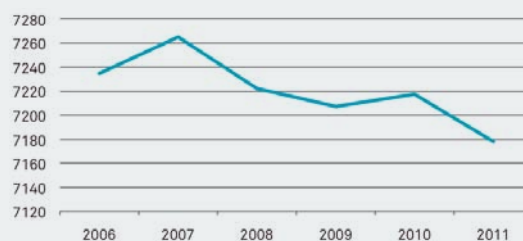
Byen har haft en del større virksomheder bl.a. slagteri og fødevareproduktion, men meget er lukket. På havnen er en enkelt større virksomhed tilbage, samt et par mindre virksomheder inden for jern og metal. Den generelle lukning af virksomheder har medført en sivende fraflytning. I dag er der meget få videnstunge virksomheder tilbage og centralisering af statslige arbejdspladser, bl.a. indenfor sundhedsområdet, har også været et hårdt slag. For at skabe ny erhvervsudvikling tages der mange initiativer, særligt med



fokus på oplevelseserhverv og turisme, hvor lokale, regionale og nationale aktører er involverede, f.eks. etableringen af FilmFyn og 'Fremtidsfabrikken' for kreative iværksættere.

For at gøre Faaborg attraktiv som bosætningsby er et af de markante initiativer nye planer med fokus på Faaborg bymidte. For en række år tilbage blev biblioteket flyttet ud af bymidten og Herregårdscetret og Fakta's er også placeret udenfor bymidten. Det har været med til at dræne bymidten for liv. Masterplan Faaborg fra 2010 skal ifølge Kommunalbestyrelsen være 'et svar på den nye tids Faaborg, hvor Faaborg må finde sine muligheder i et marked for erhverv, turisme og bosætning drevet af oplevelses- og vidensøkonomien.' Masterplanen lægger op til, at der skal investeres kraftigt i en fornyelse af Faaborgs oplevelsesværdier og aktivitetsmuligheder. Blandt de højprofilerede projekter, som er indeholdt i Masterplanen, kan bl.a. nævnes et nyt kulturhus, havneudbygninger, søsportscenter, nyt liv i den gamle retsbygning, udbygning af fritidsaktiviteterne ved hallerne, havnebad, nytænkning af hele det offentlige rum mellem Havneparken og hallerne. Det er også hensigten at flytte Faaborg bibliotek og muligvis apoteket tilbage til enden af gågaden. Målet er at skabe mere liv i og omkring bymidten.

## Indbyggertal i Faaborg



Kilde: Statistikbanken

## Faaborg analyse af bymidten



### Bymidstens karakteristika

Bymidten i Faaborg er karakteriseret af en velbevaret og sammenhængende historisk bykerne. Detailhandlen er koncentreret i et "L" omkring Østergade og Mellemgade. Der er ikke meget detailhandel, men nok til at skabe et lille, levende centrum. Den funktionelle bymidte er meget klart afgrænset. Østergade afsluttes mod øst af Museet. Mellemgade afsluttes med Brugsen og dennes parkeringsplads og Vestergade afsluttes med byporten.

### Bymidstens kvaliteter

Bymidten er meget smuk og karakteristisk med små, sammenbyggede byhuse, stokroser og bindingsværk. Mange steder er der kig gennem portene til de velholdte gårde. De små sidegader til gågaderne er velholdte og stemningsfyldte. Selvom de ikke indeholder detailhandel opfattes de som en del af bymidten og dennes attraktion. Nærheden til vandet er en stor kvalitet. Der er gjort meget ud af havneområdet, som har fået nye belægninger, kanaler og nye bygninger med erhverv. Lystbådehavnen ligger i umiddelbar forlængelse af bymidten. Der er tydeligvis arbejdet med overgangen mellem bymidte og havn gennem belægningen ved Strandgade. Det fungerer fint og der er god adgang til vandet.





Faaborg bymidte har ikke en 'forside' og en 'bagside', som byer ved vandet ellers ofte har. Bagsiden af byen har nemlig en fin udsigt udover søen og det bakkede landskab mod øst. Det er tydeligvis en attraktiv beliggenhed, eftersom der på Klerkegade og Klostergade ligger store, fritliggende villaer.

### Bymidtens udfordringer

Når den funktionelle bymidte er så klart afgrænset, kan det være svært at skabe en god forbindelse videre til resten af byen. Specielt på Vestergade, efter byporten, begynder der at være slidte og misligholdte huse. Den store P-plads mellem rutebilstationen og havnen ødelægger til dels forbindelsen mellem bymidten og vandet.

# Faaborg bygninger





# Faaborg byrum





7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18

# Faaborg flow





# Faaborg

## lokal debat om byrolle og bymidte

### Turisterne elsker Faaborg

#### Topkarakter i ny hvidbog fra Syddansk Turisme, der har analyseret 29 byer

Fyens Stiftstidende, 21.11.2011  
af Torsten Cilleborg tc@faa.dk

**FAABORG:** Faaborg er en af de mest attraktive byer at besøge i Region Syddanmark, hvis man ser på kulturmiljøet og shopping-mulighederne. Sammen med Varde, Tønder og Svendborg får Faaborg topkarakter af turisterne, fremgår det af en ny hvidbog, der netop er udarbejdet af regionens turismeudviklingselskab, Syddansk Turisme.

På en skala fra et til fem scorer Faaborg et rent femtal, hvilket dog ikke kommer bag på projektleder Michael Rode, der står for Syddansk Turismes arbejde omkring viden, analyser og effektmålinger.

"I mange byer har centrale områder, blandt andet havnemiljøerne, i de senere år gennemgået omfattende renoveringer, og sammen med købstædernes særlige, historiske karakteristika med bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer skaber det en atmosfære, som turisterne sætter pris på. Analysen viser, at en velfungerende bymidte med attraktive og oplevelsesorienterede butikker er helt afgørende for den samlede ferieoplevelse", skriver Michael Rode i en pressemeddelelse.

Michael Rode har analyseret 29 byer i Region Syddanmark og vurderet udbuddet af butikker, spise- og mødesteder samt kulturelle værdier, og hans arbejde viser at detailhandlen i området har den største omsætning og antal årsværk som følge af turismen blandt de syddanske byer.

Cirka hver sjette arbejdsplads, der generes af turisternes forbrug, skabes i detailhandlen, viser undersøgelsen. Færgetrafikken i det sydfynske øhav har i øvrigt også en stor attraktionsværdi, og mange turister benytter f. eks. en ferie på Fyn til en tur til øerne.

-De små færger har ikke alene en transportmæssig funktion, men også en stor oplevelsesmæssig værdi. Nu har alle færger mulighed for at transportere cykler - altså helt i overensstemmelse med det store udbud af cykelruter, det sydfynske område byder på, siger Michael Rode.

Suverænt flest cykler transporterer ruten Faaborg-Lyø-Avernakø, hvor over 18.000 tog deres cykel med ifølge de seneste tal.



## Butiksejere er imod flytning

### Shopping Faaborgs bestyrelse frygter, at turister får ringere service og mindre plads på Torvet

Fyns Amts Avis, 03.03.2011  
af Torsten Cilleborg tc@faa.dk

**FAABORG:** Faaborgs massive modvilje over for planerne om at flytte turistbureauet fra Banegårdspladsen til Torvet fandt sig endnu en platform på Shopping Faaborgs generalforsamling i aftes. Formand Alexandra Nyegaard fastslog, at bestyrelsen ikke er interesseret i at få Turistbureauet ind i bymidten.

Planlæggere og politikere ved Faaborg-Midtfyn Kommune, der vil sætte turistchef Lene-Marianne Nielsen ud af Banegårdspladsen og flytte hende og

medarbejderne til det gamle domhus på Torvet, har ellers begrundet beslutningen i, at der skal mere handel og liv i midtbyen. Men argumenterne synes at falde mere og mere fra hinanden: Ideen om at etablere et kulturhus og flytte biblioteket ud fra Herregårdscentret ligger brak, fordi der ingen finansiering er, kommunen har ingen lejere til Banegårdspladsen, der er knas med tilladelsen til at ombygge domhuset, og nu siger handelslivet, at ideen slet ikke dur.

-Bestyrelsen kan ikke se ideen med en flytning af et velfungerende turistbureau.

Det er mange penge at bruge på at flytte til meget mindre lokaler, der helt sikkert vil forringe servicen. En begrundelse som "at der så kommer flere folk til midtbyen," holder ikke. Turistbureauet, som det ligger nu, er centralt placeret, så man derfra kan gå cirka 30 meter op ad Jomfrulågen, så er man midt i gågaden, sagde formand Alexandra Nyegaard på Shopping Faaborg generalforsamling i aftes.

Borgmester Hans Jørgensen ( S ) har afvist at ændre på den upopulære beslutning, som han føler reelt blev truffet, før han tiltrådte som borgmester 1. januar 2010.

-Flytningen er en del af Masterplan Faaborg, som blev vedtaget i 2009 efter en længere høringsfase. Jeg husker ikke, at de handlendes forening dengang kom med indsigelser. Jeg kan heller ikke på øje på nye oplysninger, der betyder, vi bør omgøre beslutningen.

Jeg tror, de fleste byer vil være glade for et turistkontor i centrum, fordi det genererer liv og handel. For os handler det også om, at vi gerne vil have en lejeindtægt på Banegårdspladsen, så vi ikke bare skal skyde penge i gamle bygninger, siger borgmesteren.

Lige nu tyder alt på, at turistbureauet i Faaborg får ny adresse til oktober.

### **Styrker**

- Naturskønne omgivelser
- Velbevaret historisk bymidte
- Byen kan tiltrække andengangskøbere og borgere med høje indtægter
- Kulturhistorie
- Kulturliv
- Aktiv (sejler)turisme

### **Svagheder**

- Lavt uddannelsesniveau
- Demografi - mange ældre, færre unge
- Bosætning af førstegangskøbere begrænset
- Få nye virksomheder etableres
- Byens tilgængelighed
- Opdeling af byens detailhandel i bymidte og indkøbscenter

### **Muligheder**

- Udvikle nye erhverv, bl.a. film, aktiv turisme, oplevelser og kvalitets-fødevarer
- Etablering af en fast forbindelse mellem Als og Bøjden
- Forbedring af infrastrukturen
- Udvikling af rammebetingelser for de kreative kræfter i byen
- At understøtte de spirende nye kræfter i byen
- Masterplan

### **Udfordringer**

- Den aldrende befolkning
- Centralisering
- Bosætning
- Forfald i byen
- Fald i antallet af turister
- At de spirende og nye kræfter smuldrer
- At muligheder ikke udnyttes
- At detailhandelen forbliver delt på to lokaliteter
- Overgang mellem bymidte og vandet
- En hård debatkultur blandt en markant gruppe borgere



**Mai-Britt Helle Jensen**

Afdelingsleder,  
Faaborg-Midtfyn Kommune

”Infrastruktur og lokalisering er vigtigt for Faaborg for byen ligger i et hjørne, hvor man ikke kommer naturligt forbi.

Inden for friluftsområdet lurer vi på forskellige muligheder for at give byen lidt mere kant og mere fokus – det er blandt andet her byen og området skal markere sig.

Bymidten er vigtig, for den er ansigtet udadtil i forhold til bosætning og turisme. Det kan lade sig gøre, men der skal arbejdes målrettet på det.”



## Herning caseby / 04

### En karakteristik af Herning

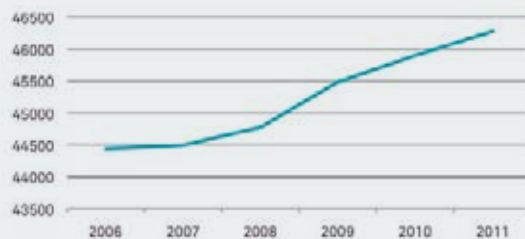
Herning ligger midt på heden og servicerer et stort opland. Herning er en ung by og var frem til 1800-tallet forholdsvis lille med kun 21 indbyggere i 1840. I 1800-tallet begyndte opdyrkningen af heden, og anlæggelsen af landevejen mellem Ringkøbing og Silkeborg fik byen til at vokse. Herning udviklede sig som handelsby for området og som industriby, primært med tekstil som hovedproduktion, men jern-, metal- og møbelindustri har også fyldt en del.

I 1980'erne og især 1990'erne flyttede meget af tekstilindustrien til lavtlønslande, men det lykkedes for virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kommune og erhvervsorganisationer i samarbejde at skabe en glidende omstilling til videns- og oplevelsesøkonomien ved bl.a. at satse på uddannelser indenfor tøjdesign, branding og markedsføring.

I de seneste år har Herning lagt sig ud med de allerstørste byer i Danmark og Nordeuropa med store satsninger på oplevelser. Et af Skandinaviens største messe- og oplevelsescenterne ligger i Herning og har hvert år op til 900.000 gæster til messer, kongresser, udstillinger og events. I Herning er der desuden store forhåbninger til det kommende supersygehus. Ikke blot pga. de mange arbejdspladser det genererer, men også pga. de mange mindre undervirksomheder i medicinalindustrien, som det kan bringe med sig.

Herning Kommune har gennem en årrække haft en positiv befolkningstilvækst, men væksten i lønindtægt har været negativ. Den væsentligste forklaring på dette er manglende tilflytning af højindkomstgrupperne, der i stedet pendler til kommunen dagligt. Der ligger således et potentiale for nye tilflyttere i denne gruppe. Herning har ikke et godt image indenfor bosætning - de har intet hav og ligger ikke i naturskønne omgivelser som man har i mange andre provinsbyer. Dette har dog ikke stoppet byen, der kæmper bravt med at forbedre

### Indbyggertal i Herning



Kilde: Statistikbanken

deres image, hvilket bl.a. har medført, at der er blevet gravet ud og dannet en større kunstig sø.

Der er en større togstation i Herning, og selv om byen endnu ingen motorvej har, gør placeringen af byen den til 'edderkoppen' med forbindelse til hele Jylland.



## Herning analyse af bymidten



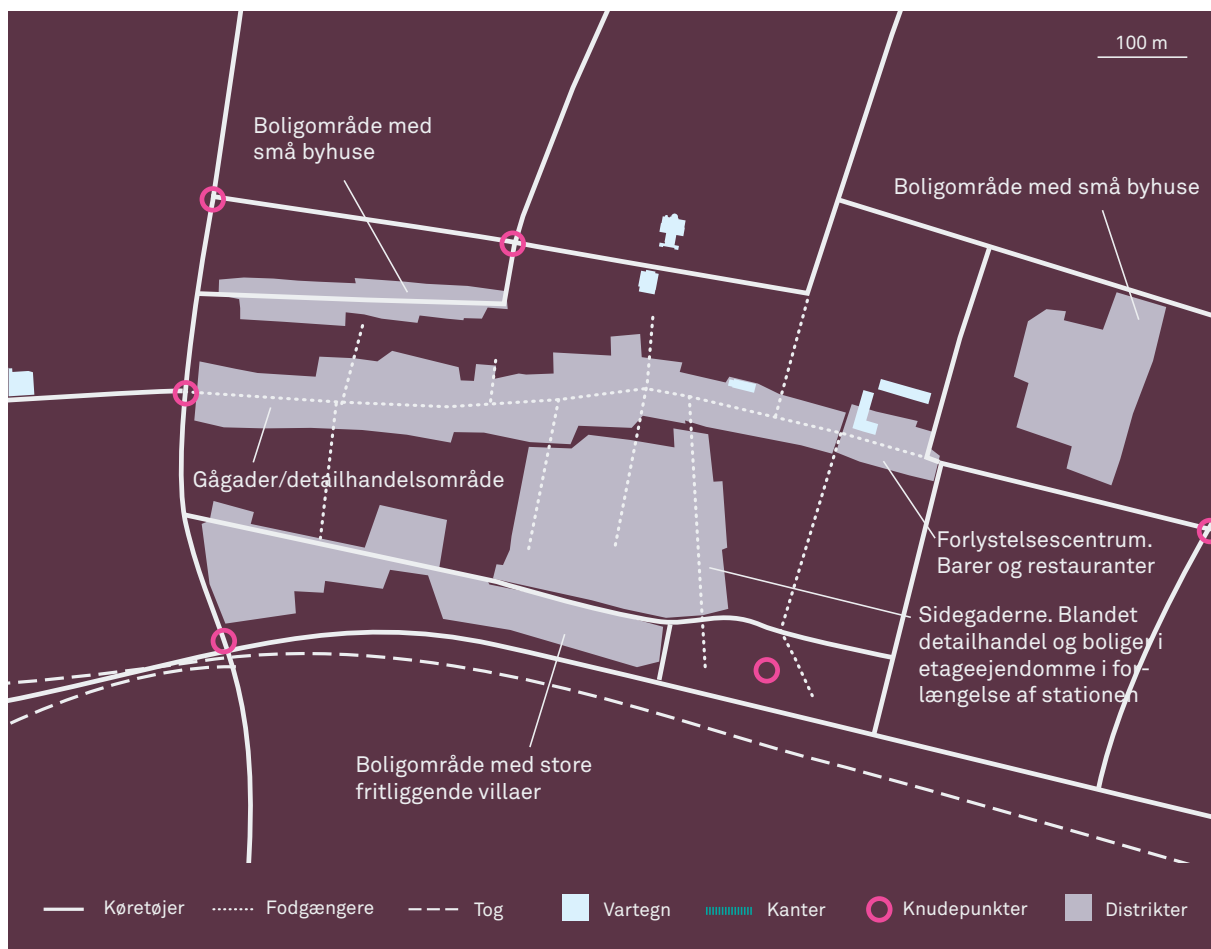
### Bymidstens karakteristika

Herning bymidte udgøres primært af et net af rumligt veldefinerede gaderum. Rygraden udgøres af en lang gågade med mange sidegader - især mod syd, mod banegården. Gågaden har et livligt handelsliv og et stort udbud af både detailhandel, caféer og dagligvarebutikker. Blandt andet flere mere eksklusive specialbutikker som B&O og Epplehuset. Handelslivet breder sig også ned ad sidegaderne.

### Bymidstens kvaliteter

En af de store kvaliteter i Herning er de veldefinerede gaderum. På trods af, at bygningernes alder og arkitektur varierer meget, fungerer facaderækkerne fint og sammenhængende som ramme om gaderummet både på gågaden og i sidegaderne. De skaber en klar og ikke mindst rumligt sammenhængende struktur, det er let at orientere sig i. På trods af de relativt store parkeringsarealer i gådrummene bag gågaden, bevares fornemmelsen af den rumlige bymidte.

En anden kvalitet er, at bymidten er meget grøn. Gågaden har nogle karakteristiske, store, klippede træer som står i assymetriske rækker og grupper i hele gadens længde. Trægrupperne fungerer som rumdelere og rumskabere på den lange gågade og skaber mulighed for ophold. Det fungerer, og de grønne rum bliver brugt af de handlende.



### Bymidtens udfordringer

Bygningerne i bymidten varierer meget i alder og stilart i hele bymidten. Det giver en frihed og fleksibilitet i forhold til at opføre nyt og prøve nye ting af. Men det skaber også et arkitektonisk rodet udtryk og gør det svært at tale om en samlet identitet for bymidten.

Der er en tendens til, at nye byggerier og elementer i byrummet kommer til at "larme" for meget. Det er blandt andet tilfældet med en del af de nye belægnings i gågaden. Den centrale plads strækker sig fra gågaden en hel karrés bredde op til byens store kirke. Den virker lidt for stor, og der er ingen butikker eller andre funktioner, som trækker folk ud fra flowet på gågaden ud på pladsen.

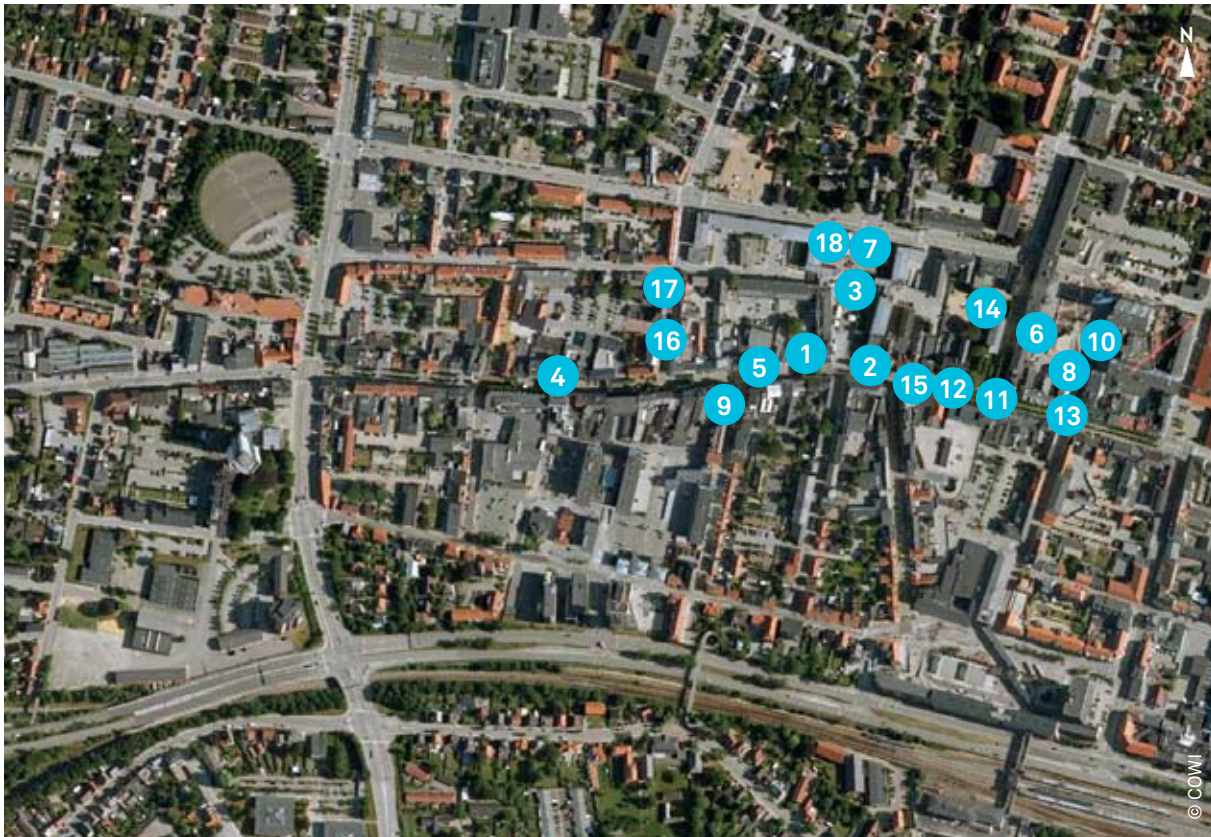
# Herning bygninger







# Herning byrum





# Herning flow





# Herning

## lokal debat om byrolle og bymidte

### Den levende by er ved at vågne

#### I 2006 startede projektet »Herning – Den levende by«, og nu er resultaterne begyndt at vise sig

Herning Folkeblad, 06.04.2011  
af Allan Boye Thulstrup all@herningfolkeblad.dk

Borgerne bød ind med vilde ideer, eksperter blev konsulteret, og arkitekter kom med deres bud. Da Herning Kommune i efteråret 2006 startede arbejdet med at skabe en mere levende by, startede man fra helt fra bunden. I dag, knap fem år efter, er resultaterne så småt begyndt at vise sig.

På Kousgaards Plads, Poulsens Plads og foran Fermaten er helt nye rum i byen blevet skabt. Samtidig er man i gang med at skrotte det såkaldte

Torveregulativ, og erstatte det med et katalog over ting, man meget gerne må bruge midtbyens torve, pladser og gågaden til.

For det er ikke nok at lave pladserne. Man skal også forsøge at få folk til at bruge dem. - Granit giver jo ikke mere liv i sig selv. Vores forfængelige håb er, at gågaden, og bymidten som helhed, bliver mere attraktiv, og mere spændende at besøge for borgerne, kunderne og gæsterne i byen, siger planchef Marius Reese, der har været med siden det første borgermøde.

#### Patineret midtby

En række af de ideer, som borgerne fik i 2006, er i dag realiseret, og planchefen er tilfreds med udviklingen.

-En generel fornyelse af gågademiljøet tror jeg i sig selv vil virke spændende. Gågaden har nogle steder et lidt slidt præg, og derfor stod vi alligevel over for en fornyelsesproces i sammenhæng med den fornyelse, som de enkelte butiksejere laver, siger Marius Reese.

Der har været kritik af de mange penge, der bruges på belægning, men byplanchefen vurderer, at man

ved at investere i kvalitetsmaterialer får noget, der kan holde i meget lang tid.

-Når vi selv er i udlandet, er noget af det, vi synes er charmerende, jo autenticiteten. At man kan se, at historien er gået hen over byerne, og tiden har sat sit præg. Det, vi laver nu, skulle meget gerne gøre det samme for Herning, siger Marius Reese, der forventer, at den nye belægning vil få patina med tiden, fremfor at ende med et nedslidt udseende.

-Med det kvalitetsniveau, vi har lagt, så bør holdbarheden være mindst 50 år, og vi kommer til at se noget af den samme autenticitet i Herning, så den også om 20 år er en spændende by at bo i, siger han.

#### Ikke nok med sten

Det er dog langt fra nok til at sikre en levende by, at der kommer nye sten i gågaden.

-Det er jo ikke nok, at der er mange boliger, en flot gågade, gode specialbutikker eller et aktivt kulturliv. Det er samspillet mellem alle tingene, der skaber synergier, og tilsammen gør, at vi får en mere levende by, siger Marius Reese.

### Bymidter og Udkantsdanmark

Debatindlæg fra Herning Folkeblad 25.01.2012  
af Hans Kr. Jagd Gyldesvej 8, Viborg,  
debat@herningfolkeblad.dk

Bymidten, Udkantsdanmark i centrum, den hensygnende bymidte, de tomme butikslokaler og en detailhandel, der jamrer sig, gælder så sandelig også for Hernings vedkommende. Men når man læser om Vækstjylland (indstik i Børsen den 12. januar 2012), så er denne jamren tilsyneladende helt ubegrundet!

I al fald hvis man skal tro direktør Georg Sørensen, MCH Messecenter Herning. I særudgaven om Herning & Omegn fortæller Georg om bl.a. Vision 2025 og om igangværende planer. Ingen tvivl om, at Herning på mange måder er et eksempel til efterligning. Og ikke mindst byens entreprenørånd repræsenterer Georg på bedste vis. Herning er kendt for sportsbegivenheder, musik og teater, messer

og kongresser. MCH alene siges at generere næsten 700 arbejdspladser. Imponerende. Derfor ikke underligt, at Georg er overbevist om, at MCH har stor betydning, ikke kun for byen, men også for tilstødende kommuner. Men hvad med handelslivet i bymidten? Jo flere gæster, jo mere forretning får vi tilført områdets butikker, hoteller og taxaer, udtaler Georg, og tilføjer, til alle der har noget at tilbyde de besøgende. Jeg tillader mig at være på fornavn med Georg Sørensen; vi kender hinanden.

Gevinsten for lokalsamfundet synes evident, men gevinsten for Herning bymidte – målt i helbredstilstanden blandt de næringsdrivende i bymidten, er det noget detailforretningerne kan juble over? Nej, absolut ikke. Det positive er måske, at dødeligheden i jeres bymidte er knap så katastrofal, som flere andre steder, bl.a. takket været MCH. Georg håber, at politikerne også fremover vil have forståelse for oplevelsessamfundets betydning. Jeg tror, at mange i Herning midtby ser frem til, om politikerne vil fremvise bare halvt så megen forståelse for den skæbne, som bykernen synes at gå i møde.

De tomme forretningslokaler står som gravstene over et tidligere så sprudlende forretningsliv. Et stykke mikrohistorie er på afgrundens rand, alt i mens man falder på halen for heningCentret med sine 75 butikker og 1250 parkeringspladser. En forudsigelig (men næppe bevidst?) strategi, der uundværligt fører til en aflivning af forretningerne i bymidten. (...)

Døds klokkerne bimler og bamler, medens MCH gnider sig i hænderne over byens (læs: MCHs) fremgang. Eller har I en plan, der også involverer bymidten? Så tror jeg, det vil være særdeles klogt at løfte sløret for den, før katastrofen er en kendsgerning. (...)

Jeg føler med kommunerne. De har en vigtig, men lidt misundelsesværdig rolle. Men hvis man ønsker at bevare bymidten som »herfra min verden går«, må man stå vagt om en politik, der i praksis gør det muligt at opretholde et pulserende byliv.

(Forkortet)

## Arkitekt vil have Herning til at gøre plads til bilerne

Det er forfejlet, hvis Herning satser på et centrum uden biler, mener Aarhus-arkitekt, der kender byen

Herning Folkeblad, 18.03.2011  
af Allan Boye Thulstrup all@herningfolkeblad.dk

I Herning kører man i bil. Derfor kan man lige så godt tage højde for bilerne, når man planlægger den bedst mulige midtby. Det mener arkitekt Mads Bay Møller, partner i arkitektfirmaet Krads, der har afdelinger i Aarhus og Reykjavik.

-Herning er en polariseret by, en udstrakt by. Der er ikke ét stort bycenter, men en række punkter: midtbyen, herning-Centret, Birk, Tjørring, Lind, Snejbjerg, uddannelsesmiljøet omkring Tingvej og MCH-komplekset syd for byen. Derfor er Herning en by, man bruger en bil til at komme rundt, siger Mads Bay Møller. (...)

### Biler på Tovet

Et sted, hvor bilerne kunne gøre deres indtog, er i byens gågade.

-Man kan gå med på den og sige: » O. k., i Herning kører folk i bil « . Måske skulle gågaden så være kortere. Man kunne åbne dele af midtbyen op, så biler måtte være der. Biler kan sagtens være en del af et levende byliv. Det går selvfølgelig ikke, hvis de kører stærkt, men hvis man gør det rigtigt, tror jeg godt, man kan lave flader, hvor de forskellige trafikformer fletter sammen, og så kan biler i midtbyen sagtens give dynamik, vurderer Mads Bay Møller. Et andet forslag er at lade bilerne indtage Torvet. -Man kan tænke i at gøre Torvet mere fleksibelt. En granitplads kan blive lidt for pæn.

Hvis man gør pladsen nemmere at indtage og indtænker fleksibilitet omkring parkering, kan man altid lukke af, når man skal bruge Torvet til arrangementer, siger Mads Bay Møller.

### Paradoks

Diskussionen om at skabe liv i midtbyen er ikke ny. På det seneste er nogle butikker dog lukket. Om det er en konsekvens af finanskrisen, om det er, fordi der om 10 måneder indføres betalt parkering på de overjordiske parkeringspladser, eller om det skyldes, at midtbyforretningerne mærker konkurrencen fra herningCentret, eller det er en kombination af alle tre, betyder ikke så meget. -Det er jo et paradoks, at en af grundene til problemet, er at herningCentret er så utroligt velfungerende, som det er, siger arkitekten.

Han fastslår, at der er nogle bestemte ting, der skal være på plads, for at der er liv i en midtby. Ankeret skal være der. Hvis man skal styrke livet i midtbyen er det vigtigt at tænke i » ankerfunktioner « , mener Mads Bay Møller.

-Det afgørende for at have en levende midtby er, at man har de der ankerfunktioner, som skaber trafik igennem byen. Lige nu har man de ankerbutikker i herningCentret, men man mangler dem måske i centrum. Man skal have et eller andet, der tiltrækker folk, og skaber flow, siger Mads Bay Møller, der godt er klar over, at der arbejdes med planer om et nyt butikscenter i bymidten. (...)

Arkitekten understreger, at det ikke er ligegyldigt, hvor trækplasterne placeres.

-Hvis man skal styrke livet i Herning midtby, skal man tænke i at placere de her ankerfunktioner de rigtige steder, siger han.

### Mere end granit

Siden 2007 har Herning Kommune arbejdet med projektet » Herning -Den Levende By « , der skal udvikle midtbyen. Det er et tiltrængt initiativ, mener Mads Bay Møller.

-Gågaden er måske lidt slidt, og butikkerne er lidt slidte, fordi ejerne tænker: » Ahh, skal vi ikke lige se tiden an? « , vurderer Mads Bay Møller. Foreløbig har dele af midtbyen fået ny belægning. -Der skal mere til end kinesisk granit, siger arkitekten, der dog roser Levende By-projektet. -Set udefra, som arkitekt, har Herning et rigtig godt image i arkitektmiljøet som en by, der interesserer sig for sine byrum.

Herning har sørget for at lægge de store linjer ned for, hvordan byen skal udvikle sig, siger han. Samtidig advarer han dog om, at udviklingen ikke må drukne i store planer.

-Specielt når det gælder de nye byrum, tror jeg, at det er enormt vigtigt, at man får sat handling bag ordene. Ellers risikerer man at få et bagsvirp. Det er nødvendigt at få etableret et af de byrum, man taler om, så folk kan se hvad det er, siger Mads Bay Møller.

### Overdyngnet

Sidste sommer etablerede kommunen seks små lommeparker, der gav et bud på, hvordan Herning nogle af byens baggårde kunne se ud i 2025. -Det kunne have været godt, hvis man havde valgt at » begrønne « et lille byrum, i stedet for at lave nogle plakater med, hvordan det kunne komme til at se ud. Det er lettere for erhvervsfolk og investorer at bakke op, hvis de kan se, hvad det handler om.

-Vi bliver hele tiden overdyngnet med informationer og visualiseringer af, hvordan det kan komme til at se ud. Men hvis der først er noget permanent at forholde sig til, så får man en dynamisk effekt, hvor folk forholder sig til det og arbejder videre med tankerne.

-En by er altid dynamisk, og hvis man først får lavet én plads, så kan det sætte nogle ting i gang, opfordrer Mads Bay Møller.

### City eller ej?

Byrådets beslutning om at indføre betalt parkering i midtbyen fra 1. januar 2012 har sat gang i debatten om butikslivets fremtid i city. Mange handlende frygter, at det vil jage mange kunder væk fra midtbyen og kan betyde, at nogle butikker lukker, og andre vælger at flytte ud til herningCentret.

Butikkerne oplever vigende omsætning, og parkeringsafgiften kan være dén sten, som får læsset til at vælte for mange handlende, lyder frygten. Fra anden side kritiseres de handlende for selv at gøre for lidt og midtbyen for manglende liv og aktiviteter.

Ekspert i byer og dagligvarehandel forudser, at bymidterne bliver tabere i kampen om kundernes gunst. I hvert fald er det nødvendigt med en målbevidst strategi og indsats, hvis bymidterne ikke skal tabe konkurrencen med de store butikscentre.

(forkortet)

## Herning

### SWOT-analyse ifølge interviewpersoner

#### Styrker

- Stærkt drive hos byråd, embedsmænd, lokale organisationer og individer har været med til at skabe et fantastisk image for byen
- Glidende og positiv overgang fra industriøkonomi til videns- og oplevelsesøkonomi

#### Svagheder

- Lokalisering
- Image som værende en driftig by, men med en kedelig natur - ingen vand og bøgeskove
- Lavt uddannelsesniveau ift. modstå de udfordringer som videnssamfundet og globaliseringen byder

#### Muligheder

- Få mest muligt ud af byens image
- Oplevelses- og erhvervsturisme skal være med til at tiltrække borgere og nye virksomheder
- Vi skal skabe vækstiværksættere / innovative firmaer, bl.a. inden for den grønne industri
- Produktionsoptimering i eksisterende erhverv
- Nyt supersygehus

#### Udfordringer

- Konkurrencen fra Østjylland/ Østeuropa/ Østasien etc.
- At vi bliver for selvtilstrækkelige og selvfede
- Vi skal konstant være i et højere gear end de nærmeste konkurrenter
- Skabe attraktive boligområder



Torben Henriksen

Erhvervsdirektør,  
Herning og Ikast-Brande Erhvervsråd

”Der er ikke ret langt fra tanke til handling og rigtig meget kan lade sig gøre ... men vi skal faktisk lege humlebi i meget af det, vi laver. Vi skal gøre noget, der ikke kan lade sig gøre, for at skabe erhvervsudvikling og tiltrække nye virksomheder og tilflyttere til området. Der skal vi være enormt kreative ... det lykkes ofte, trods oddsene.

Herning skal gå fra at være industriby til også at være oplevelses-, uddannelses- og erhvervsby. Herning vil rigtig gerne beholde den industri der er også pga. praktikpladser for unge. Industriproduktionen har vital betydning for Danmarks velfærd.

Vi vil gerne beholde den industri, der er tilbage, og vi satser meget på at højne kompetencerne i virksomhederne. Derfor har universitetet lavet en mentorordning sammen med 200 virksomheder, hvor kandidater fra universiteter kan komme i praktik i løbet af de sidste 2 år af deres studie. Måske fører det til en ansættelse og måske vælger de unge også at blive bosat i Herning – altså en win, win, win situation.

Satsningerne på oplevelser skal også ses i sammenhæng med bosætning. Vi har diverse EM og VM, der kommer stjerner til byen via koncerter og kulturevents – hvilket alt i alt har medført en positiv indbyggertalsstigning, i modsætning til i Vest- og Nordvestjylland hvor det er gået den modsatte vej.

Biler er forlængst væk fra strøget, men der er ikke hyggeligt eller intimt. Der er kommet et nyt torv med plads til 4-5.000 mennesker, men det gør det upersonligt med så meget plads. Der er kommet udendørs cafeer, men der mangler intimitet. Der er pres fra de store centre uden for byen, og det giver for lidt puls i midtbyen. For at afhjælpe dette skal der flere mennesker til, gerne unge via ungdomsboliger, og der skal bygges i højden.”

Marius Reese

Planchef,  
Herning Kommune

”I en tid hvor alting går så hurtigt, hvor forandringerne sker så hurtigt, er det vigtigt, at byer i almindelighed er med på at ville lade sig forandre.

Det svage punkt i Herning bymidte er den manglende tæthed. Der er mange parkeringspladser og asfaltørkner og meget uinteressant arkitektur. En vigende detailhandel er en katastrofe og der er uattraktive byrum, men det er man i gang med at ændre. Herning har jo en lang tradition for bymidteplaner. I 70'erne resulterede det i den nuværende ”konsumkorridor”. Nu er planen ”Den levende by”.

Ved de store events forsøger erhvervslivet og de handlende også i stigende grad at sætte byen i spil. Herning Centeret og deres massive satsning på bymidten hjælper på dette. De laver mange events og begivenheder i bymidten, og kommunen har også brugt et betydeligt beløb på gågaden.

Der er sket markante fysiske ændringer – gågaden, torve, pladser og baggårde er blevet renoveret. Der er kommet ny belægning og belysning og nye boliger. Der er fokus på byliv. Og mere er på vej.

Da Kommunen etablerede en ny udviklingsforvaltning ’By, Erhverv og Kultur’ forsøgte man netop at skabe synergier mellem satsningsområderne.”



## Slagelse caseby / 05

### En karakteristik af Slagelse

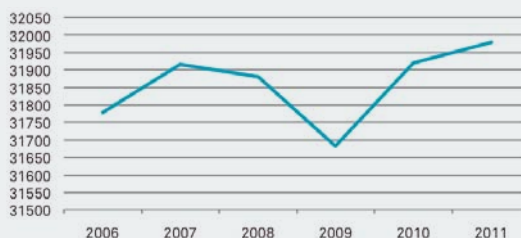
Slagelse ligger centralt placeret på Sjælland og er hovedbyen i Slagelse Kommune. Slagelse er en af Danmarks ældste byer og tiltrak folk langvejsfra med sine kirker og sit kloster. Byen præges stadig i dag af mange kirkebygninger og kulturarven. Store dele af byen blev ødelagt under brænde imellem 1500- og 1800-tallet. Jernbanestrækningen København-Korsør blev anlagt i midten af 1800-tallet, men Slagelse blev først egentlig stationsby i slutningen af 1800-tallet. Tæt på byen ligger vikingeborgen Trelleborg.

Byen har en god tilgængelighed til motorvej og der er god togforbindelse. Infrastrukturen er derfor en helt afgørende faktor for byens udvikling. Byen har mange offentlige arbejdspladser og den seneste centralisering af statslige arbejdspladser har været gunstig for Slagelse, der både får udbygget sygehus og får tiltrukket flere uddannelsesinstitutioner. Syddansk Universitet har i 2010 åbnet en satellit ved banegården og med andre uddannelser der kommer til byen, sættes der på at blive 'uddannelsesby', som kan tiltrække unge fra både Fyn og Hovedstaden.

Slagelse er et regionalt center, som samler både byens sygehus, psykiatri, handels- og mellemlange uddannelser i byen. Derudover har byen en kaserne med mange arbejdspladser.

Der arbejdes strategisk med erhvervsklynger, særligt inden for medico og psykiatrien. Slagelse har mange ikke-videnstunge virksomheder. Som mange andre provinsbyer har Slagelse oplevet lukninger af større produktionsvirksomheder i takt med overgangen til en mere vidensbaseret økonomi. Dette har været en forandring, som Slagelse ikke har været hurtigt til at udnytte. Men de mange offentlige investeringer i byen har til dels kompenseret for det og holdt arbejdsløsheden nede.

### Indbyggertal i Slagelse



Kilde: Statistikbanken

Byen har en del erhvervsområder, der er forældede og som har mulighed for at blive omdannet til nye erhverv eller boliger. Med hensyn til bosætning fokuseres der i Slagelse på en bosætningspolitik med tre specifikke grupper - unge under uddannelse, unge børnefamilier og familier, hvor børnene er flyttet hjemmefra.



## Slagelse analyse af bymidten



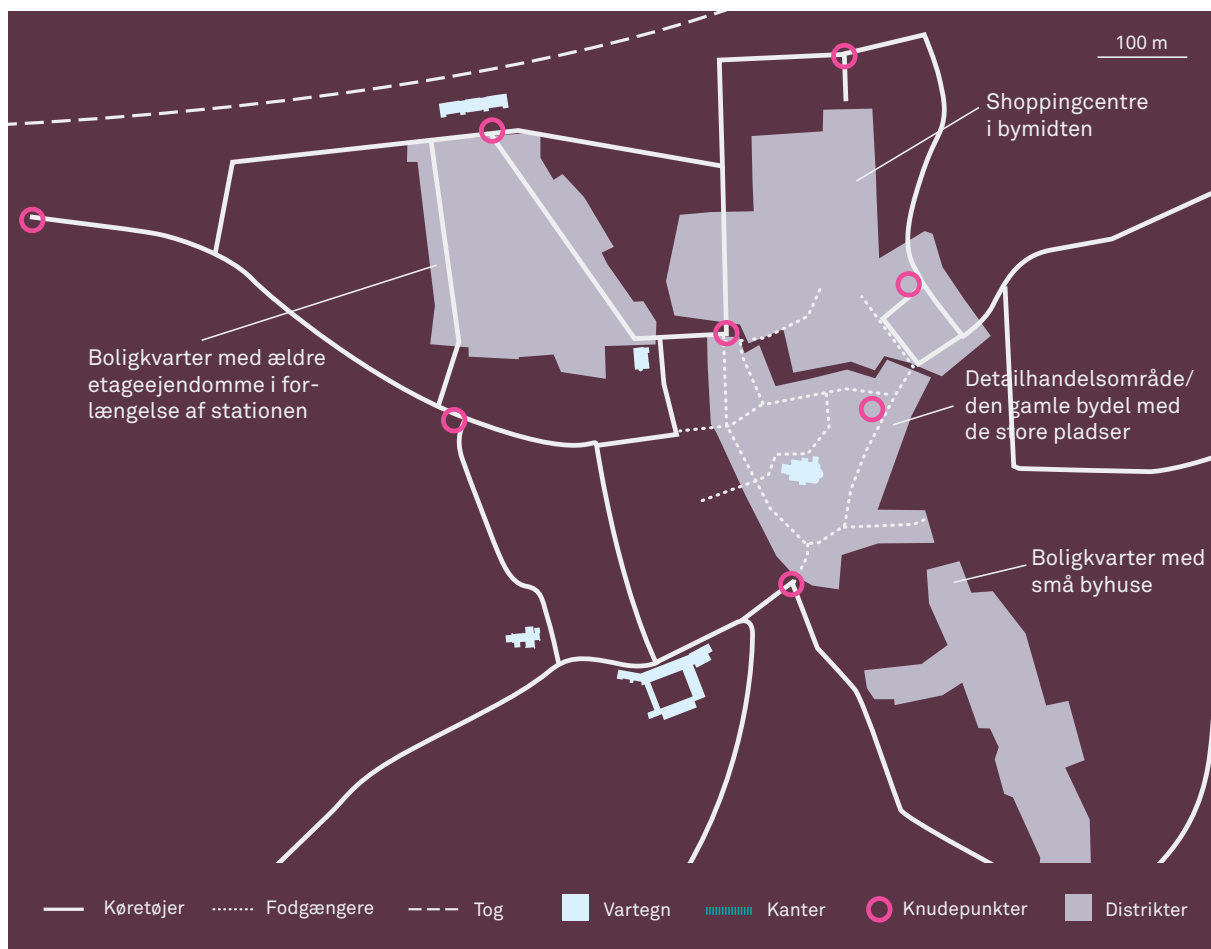
### Bymidtens karakteristika

Bymidten er præget af et forløb af store torve og pladser samt store landmarks i form af kirker og klostre. Det er kendetegnende, at der er få klassiske gågader eller egentlige gaderum i den helt centrale del af bymidten. De centrale pladser og byrum er blevet renoveret for nylig med nye belægninger, inventar osv. Langt størstedelen af detailhandelen og de butikker, man finder i bymidterne i de øvrige provinsbymidter, ligger under tag i centralt beliggende shoppingcentre.

### Bymidtens kvaliteter

Bymidtens struktur, med det karakteristiske forløb af store pladser er en kvalitet i sig selv. Den har en stærk identitet, og man forveksler den ikke med andre bymidter. Renoveringen af bymidten vil uden tvivl understøtte bymidtens karakter og identitet. De mange landmarks i form af flere store kirker, kloster osv. er en anden kvalitet. Det er smukke, gamle bygninger, der fortæller om byens historie og udgør attraktioner i sig selv. Mellem banegården og handelsområdet ligger et fint boligområde, med ældre etageejendomme. Området har en selvstændig og sammenhængende karakter, der fint kunne iscenesættes mere og bringes i bedre samspil med resten af bymidten.

Sydøst for handelsområdet, grænsende op til det rekreative område ved Slagelse Lystanlæg, ligger et andet fint boligområde med små, lave byhuse. Gaderne er renoveret og fungerer fint som et eksempel på, at man kan lave fine sivegader med parkering og stadig bevare bymiljøet.



### Bymidtens udfordringer

Det er en udfordring for bymidten og bylivet i det centrale Slagelse, at detailhandelen ikke ligger på de centrale pladser og gader, men derimod i nogle store, overdækkede shoppingcentre. Selvom disse shoppingcentre er placeret inde i selve bymidten, virker det som om de dræner handelslivet i bymidten frem for at supplere det. De store pladser, der er renoveret smukt med god belægning, vandkunst og nyt inventar er flankeret af genbrugsbutikker, ejendomsmæglere og fast food restauranter. Funktioner, der ellers ofte er at finde i yderkanten af provinsbyernes handelsområder.

En anden udfordring er sammenhængen mellem banegården og bymidten. Der ligger en filial af Syddansk Universitet ved banegården, som tiltrækker studerende, men forbindelsen til bymidten føles ikke naturlig. Der er lidt for langt og man skal gennem et kvarter, der har karakter af boligområde og ikke på nogen måde signalerer, at man er på vej til bymidten.

# Slagelse bygninger





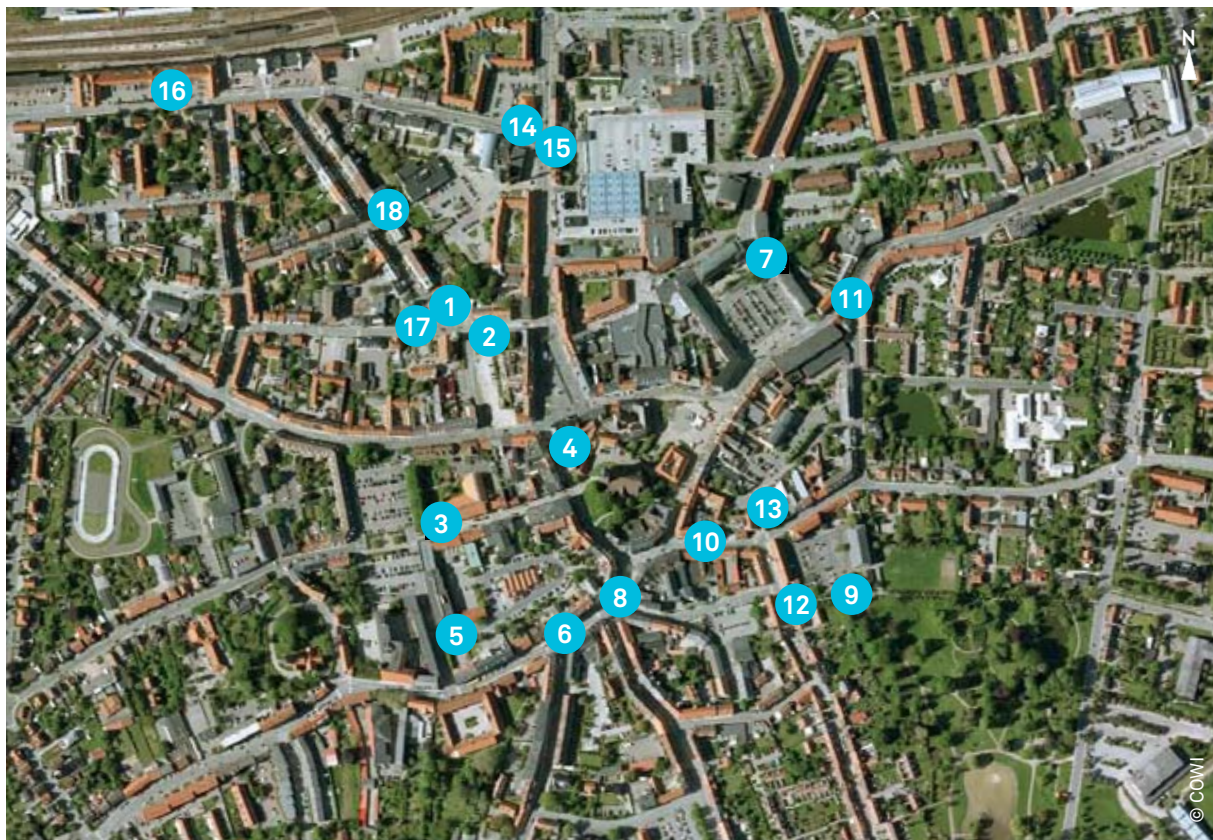
# Slagelse byrum







# Slagelse flow





# Slagelse

## lokal debat om byrolle og bymidte

### Omkring 1.000 nye arbejdspladser på vej i Slagelse

#### UDBYGNINGER. Milliardinvesteringer på vej i Slagelse Kommune og det giver op mod 1.000 nye arbejdspladser

Ugeavisen Slagelse, 12.07.2011

INVESTERINGER: I de kommende år investeres der milliarder i Slagelse Kommune. Der bliver blandt andet bygget et nyt akutsygehus, psykiatrisk sygehus og en omfartsvej omkring Slagelse by. Desuden ombygges Slagelse Teater og FC Vestsjælland stadion. Samlet set investeres der for over to milliarder

kroner i Slagelse Kommune, og det kommer til at give omkring 1.000 nye arbejdspladser.

» Sygehusbyggerierne får stor betydning for Slagelse. Der bliver mellem 500 og 800 nye arbejdspladser på sygehuset, hvilket også vil have effekt hos andre virksomheder. Hvis de nye medarbejdere for eksempel bosætter sig i kommunen, får det betydning for skoler, fritids- og kulturlivet og detailhandlen, « forklarer Benedict Moos, chefkonsulent i Innovation & Erhvervsudvikling.

Byggeriet begynder i 2012, og psykiatrisygehuset forventes færdigt to år senere. Det nye psykiatribyggeri bliver det største af sin art i nyere tid i Danmark. Ombygningen af det nuværende sygehus til akutsygehus begynder i år, og byggeriet står færdigt i begyndelsen af 2013.

#### Omfartsvej gavner erhvervslivet

En anden stor investering i kommunen er omfartsvejen vest for Slagelse. Her skal Kalundborgvej

i nord forbindes med Næstvedvej i syd. Ud over at give en bedre infrastruktur med mindre trafik gennem Slagelse by, betyder en investering på 550 millioner kroner også en vækst i erhvervslivet.

» Vi konkurrerer selvfølgelig med andre kommuner om arbejdspladserne. Derfor er det vigtigt at have fokus på erhverv og infrastruktur i Slagelse Kommune. Vi skal skabe gode muligheder for erhvervslivet, og det er omfartsvejen med til at understøtte, « fortæller Per B. Madsen, erhvervschef i Slagelse Kommune. Byggeriet begyndte i maj og skal indvies i efteråret 2013.

Men det nye sygehusbyggeri og omfartsvejen er ikke de eneste store byggerier i kommunen. En renovering af Slagelse Teater og Slagelse Stadion, samt 144 nye plejeboliger er også med i investeringerne.

### Trivsel i bymidte?

Sjællandske Slagelse, 23.07.2011  
af Anne Gro Hansen, Nansensgade, Slagelse

DEBAT: Tak til Sjællandske for at bringe Sydbanks tanker om nybyggeri på Schweizerpladsen til debat. Står jeg på Schweizerpladsen og ser på den fremtidige bygning, er det positive, at bygningen har samme højde som bygningen ved siden af. Bygningen opføres i røde mursten. Så langt så godt.

Når jeg prøver at forstille mig, hvordan facaden vil se ud med vinduer, der ligner vinduerne i de øvrige bygninger, sker der en positiv ændring af facaden. Hvis vinduerne på skitsen af den nye bygning føl-

ger stilen på Schweizerpladsen i øvrigt, kunne man med lidt god vilje sige, at den nye bygning tilpasses stilen og miljøet på den meget centrale plads i bymiljøet.

En plads, som man for et par år siden investerede meget i at gøre til en plads centralt i Slagelse by, hvor mennesker mødes og trives.

Som bygningen fremstår på skitsen, vil den bryde med miljøet på pladsen.

Når jeg ser bygningen fra Løvegade-siden, kan jeg ikke finde en formildende beskrivelse. Bygningen er yderst bastant, minder mig mest om et fængsel. Bygningen signalerer, at her bor en virksomhed, der værner om sig selv og sine produkter og lukker sig ude fra det omkringliggende samfund.

Konklusion: Jeg synes, man med fordel kunne overveje byggestilen endnu en gang. Jeg tænker, at man med fordel vil kunne udskifte vinduerne med vinduer, der passer til den øvrige byggestil.

En pointe i denne debat er bestemt også, at Slagelse Kommune andre steder i byen har været meget nøjeregnende med, hvordan borgere har istandsat deres gamle huse, og at det bl. a. har handlet om at få de rette vinduer i bygningen.

## Der er meget at være stolt af

Sjællandske Slagelse, 29.04.2011  
Af Peter Glitten

ERHVERVSFORENING: Slagelse er bestemt ikke gået i stå. Der er nye firmaer på vej, bymidten renoveres, der bygges sygehus. Erhvervsrådets formand opfordrer til, at borgere og erhvervsdrivende holder op med at dukke sig, når de fortæller, de kommer fra Slagelse.

-Vi skal holde op med at dukke os, når vi ude omkring fortæller, at vi kommer fra Slagelse. Vi skal tværtimod være stolte. Der er masser af at være stolte af.

Torben Kjerulff, formand for Slagelse Erhvervsforening, lagde ikke fingrene imellem, da han på foreningens generalforsamling agiterede for at se de ting, der sker i Slagelse, positivt.

-Der er masser af ting i gang i de kommende år. Både nye firmaer og nyt sygehus. Vi er også helt sikre på, at den by-renovering, der er i gang, vil være til gavn for både erhvervslivet og borgerne i Slagelse. Positivt rod -Det er naturligvis altid træls,

når anlægsarbejdet står på. Derfor vil vi også i år i Slagelse opleve en masse gravearbejde, når de store anlægsopgaver går i gang. Men vend dog det gravearbejde og rod til noget positivt. Det er jo, fordi der er gang i den, at der rodes og graves - og det skal vi være stolte af, opfordrede Torben Kjerulff.

Formanden må erkende, at der er nedgang i medlemstallet i erhvervsforeningen. -Nogle er lukket, andre sparer kontingentkroner. Men vi kan ikke spare os ud af krisen. Derfor opfordrer jeg til at fastholde jeres kontingent, for Slagelse Erhvervsforening skaber aktivitet i Slagelse.

Torben Kjerulff opfordrede håndværkerne til at samarbejde for at holde bygge- og anlægsopgaver inden for kommunegrænsen.

-De lokale håndværkere skal gøre sig klar til at byde på opgaverne. Store som små. Det skal erkendes, at de helt store opgaver er meget svære at byde på for vore lokale håndværkere, men I må gå sammen om det -lokalt eller ikke-lokalt -for overhovedet at have mulighed for at byde.

### Gågade

Erhvervsforeningen har afleveret et større idé-katalog til kommunen, som blandt andet vedrører

etablering af Galleri Smøgen, mere lys på Schweizerpladsen, reetablering af kælder under Nytorv, flytbar legeplads og overdækning af Nytorv. Rosengade som gågade fik også nogle positive ord med på vejen.

-Detailforum og Slagelse Erhvervsforening er overbevist om, at Rosengade som gågade til give øget handel, og den uønskede kørsel om aftenen fjernes.

De tomme lokaler på Rosengade vil sikkert blive udlejet, når gågaden er færdigetableret. Formanden understregede, at taxi-kørsel og trafik-tilgængelighed til kirken skal sikres. Af andre ønskes nævnte Torben Kjerulff blandt andet skilteplan for City, informationstavler ved indfaldsveje, p-søgning og -ikke mindst -en rundkørsel på Korsørvej til aflastning af Kinavej/ Japanvej trafikken.

Det er jo, fordi der er gang i den, at der rodes og graves - og det skal vi være stolte af. Torben Kjerulff, erhvervsformand.

## Slagelse

### SWOT-analyse ifølge interviewpersoner

#### Styrker

- Fordelagtig lokalisering
- Historisk og afgrænset bykerne
- God størrelse – minimetropol
- Mange offentlige arbejdspladser
- Naturen

#### Svagheder

- Arbejdsstyrkens uddannelsesmæssige sammensætning matcher ikke efterspørgsel
- Image – har ghettoer
- Lang afstand fra station til bymidten

#### Muligheder

- Udnytte lokalisering endnu bedre
- Få skabt et endnu mere levende byliv
- Få mest muligt ud af centralisering af statslige arbejdspladser – sygehuse og uddannelser
- Udvikle erhvervsklynger og skabe forskningsmæssigt centrum inden for psykiatri, social og sundhed
- Blive kendt som 'uddannelsesby'

#### Udfordringer

- Få øget uddannelsesniveau
- Globaliseringen er både en trussel og en mulighed
- Skabe bedre forbindelse mellem station og bymidten



Tine Christiansen  
Planchef,  
Slagelse Kommune

”Når man står af på Slagelse station, kan man godt føle at, man er kommet til Lucky Luke-land. Der er kort til bymidten, men det har man ikke fornemmelsen af.

Slagelse er en uddannelsesby, så vi skal have et ordentligt bymiljø. Der er ikke noget at diskutere dér – det er målet for Slagelse by.

Hos os er centret og bymidten integreret, det er vi heldige med. Detailhandelsudvikling skal være i midtbyen, for udvalgsvarer, og vi skal udvikle centerfunktionen der. Det understøtter byfornyelsen også. Schweizer-plads er renoveret, der kan man se, at det er kommet området til gode, og at der er kommet cafeer osv. Midtbyen er et par gader hist og her, et par torve, og så nogle centre. Det er dem vi arbejder på at få endnu bedre integreret.”



## Sønderborg caseby / 06

### En karakteristik af Sønderborg

Sønderborg ligger i et kuperet landskab ned til Flensborg Fjord. Byen ligger for enden af 'vejen' med en bydel på den sønderjyske side og en bydel på øen Als forbundet af en bro. Sønderborg by er vokset op omkring en borg, der blev anlagt omkring år 1200, og byen regnes grundlagt i 1256. Som følge af beliggenheden har søfart været et vigtigt erhverv frem til det 20. århundrede. Ved belejringen af Dybbøl i 1864 brændte store dele af Sønderborg ned. Sønderborg var tysk fra 1867 og frem til folkeafstemningen i 1920.

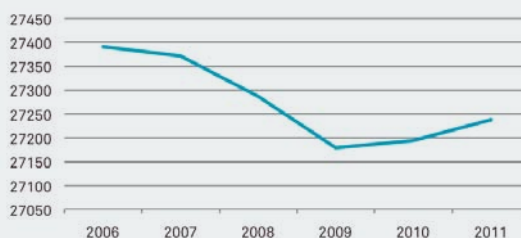
Placeringen har gjort at Sønderborg altid har været delvist 'isoleret', hvilket dog også har medført, at Sønderborg er blevet en selvforsynende by på mange måder. Byen har endnu ikke nogen motorvej, men der er en motorvej under udbygning. Sønderborg har en lufthavn, der er med til at forbinde byen med omverdenen.

Sønderborg Kommune er sig bevidst om, at de kan blive opfattet som 'udkantsdanmark', men de vil gerne se sig selv som centralt placeret i forhold til Hamborg og Århus. I forhold til bosætning og smuk beliggenhed konkurrerer Sønderborg regionalt med bl.a. Åbenrå.

Områdets største virksomhed, Danfoss, er meget betydningsfuld for beskæftigelse og vækst i byen og i området i det hele taget. Globaliseringen har også haft ramt Sønderborg og større virksomheder og arbejdspladser er flyttet fra området. Erhvervslivet i området har dog generelt været gode til at omstille sig til at omstille sig til mere vidensbaseret produktion. Der er stærkt fokus på uddannelse, viden og innovation, hvilket især kan tilskrives at en del af Syddansk Universitet er beliggende i byen.

Sønderborg er en ambitiøs by, der har gjort meget for at markedsføre sig selv, ved kampagner i f.eks. København, Århus og Aalborg. Byen er også blevet kendt for sin plan om at være energineutral i år 2029 gennem

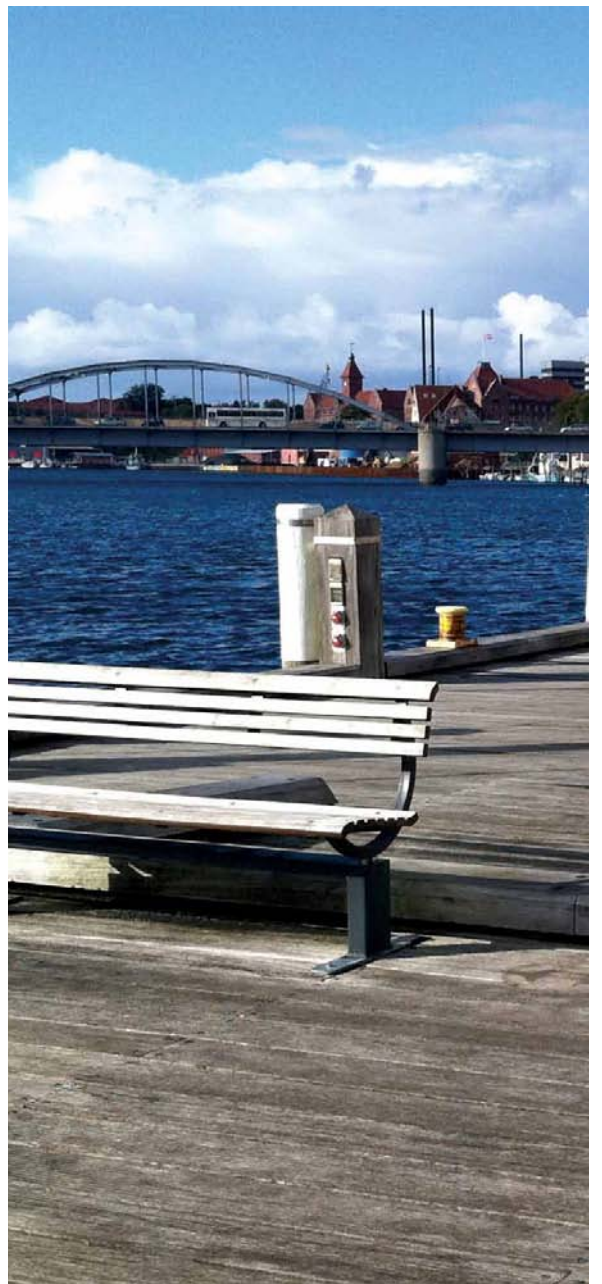
### Indbyggertal i Sønderborg



Kilde: Statistikbanken

projektet Project Zero. Project Zero har f.eks. været med til at skabe "Energy Showcase Sønderborg", hvor Sønderborg Kommune, borgere og virksomheder gennem indlæring, byudvikling, nye boligkoncepter og erhvervs-/forretningsudvikling sætter fokus på bæredygtig energiforsyning og optimering af energianvendelse. Dette samarbejde har medført at Sønderborg er blevet internationalt kendt og jævnligt kommer udenlandske delegationer på besøg. Som det er tilfældet i mange af de andre danske provinsbyer er der i Sønderborg en tendens til at der bliver flere ældre og færre unge og voksne i den arbejdsdygtige alder.





## Sønderborg analyse af bymidten



### Bymidstens karakteristika

Bymidten i Sønderborg er præget af en voldsom terrænstigning fra Alssund og havnefronten til bymidten. Detailhandel er koncentreret omkring de krydsende gader Perlegade/Rådhusgade og Jernbanegade. Der er en tæthed af butikker og handlende, som giver et levende bymiljø. Området syd for Rådhusstorvet er et udpræget spise/gå ud område.

### Bymidstens kvaliteter

Det dramatiske terræn i bymidten er meget specielt for byen og en stor kvalitet. Rent bygningsmæssigt er der nogle fine bymiljøer med små byhuse i området mellem Rådhusgade og Sdr. Havnegade. Finest og mest helstøbt mod syd omkring Brogade og Bagergade. Der er også nogle fine passager på Søndergade, Bjerggade, Stengade, Skt. Jørgens Bjerg og Kirkegade. Der er en del fine, karakteristiske bygninger i udkanten af bymidten, der udgør vartegn og orienteringspunkter i bymidten: Kirken, Slottet, Møllen, den gamle banegård samt institutionsbyggerierne langs Kongevej. Havnefronten er blevet renoveret for nylig med ny belægning. Der er tydeligvis arbejdet med hastighedsdæmpning osv. for at mindske biltrafikken på Sønder Havnegade. Det virker og der er skabt god tilgængelighed til vandet.



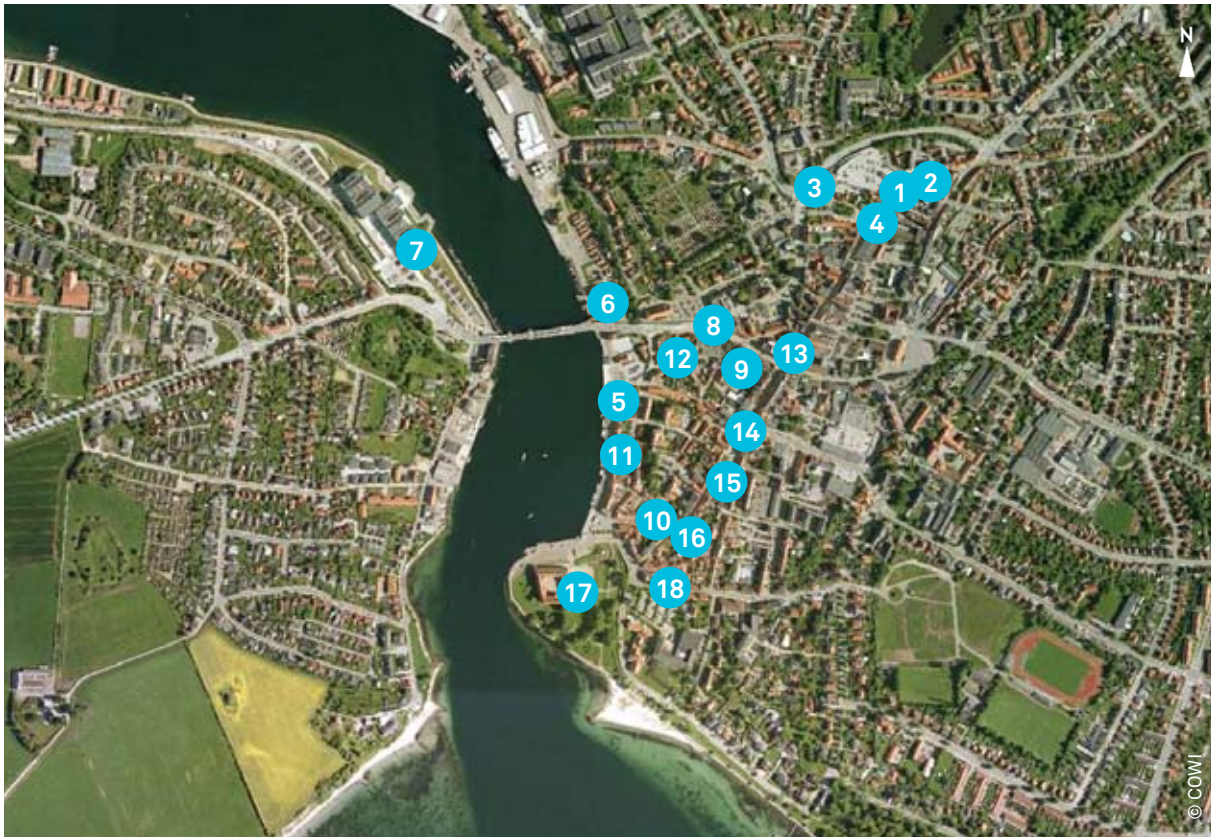
### Bymidtens udfordringer

Bygningsmæssigt er det en meget uensartet bymidte, med nye og gamle bygninger mellem hinanden. Mange skalaspring og dårligt formidlede overgange. Det dramatiske terræn, som kunne være en stor kvalitet, virker på den måde mest som en barriere i dag. Der er en del store gader omkring bymidten, der udgør barrierer.

Omkring Chr. Xs bro er overgangen mellem vej og by meget dårligt løst. Kirken er afskåret fra bymidten, og terrænspringet mellem vejen og de bygninger og bymiljøer den skærer igennem er meget dårligt løst. Der er en meget dårlig forbindelse mellem detailhandelsområdet ved gågaden, de fine, gamle bymiljøer

vest for gågaden og havnefronten. Områderne lige bag gågaden bruges ofte som P-pladser og har en voldsom bagsidekarakter, der opløser fornemmelsen af bymidten. Der er grimme bagsider på bygninger, støttemure, ingen vinduer, mv. Disse områder udgør en barriere, så bylivet og de handlende ikke trækkes til bymiljøerne langs de små gader og videre ned til vandet.

# Sønderborg bygninger



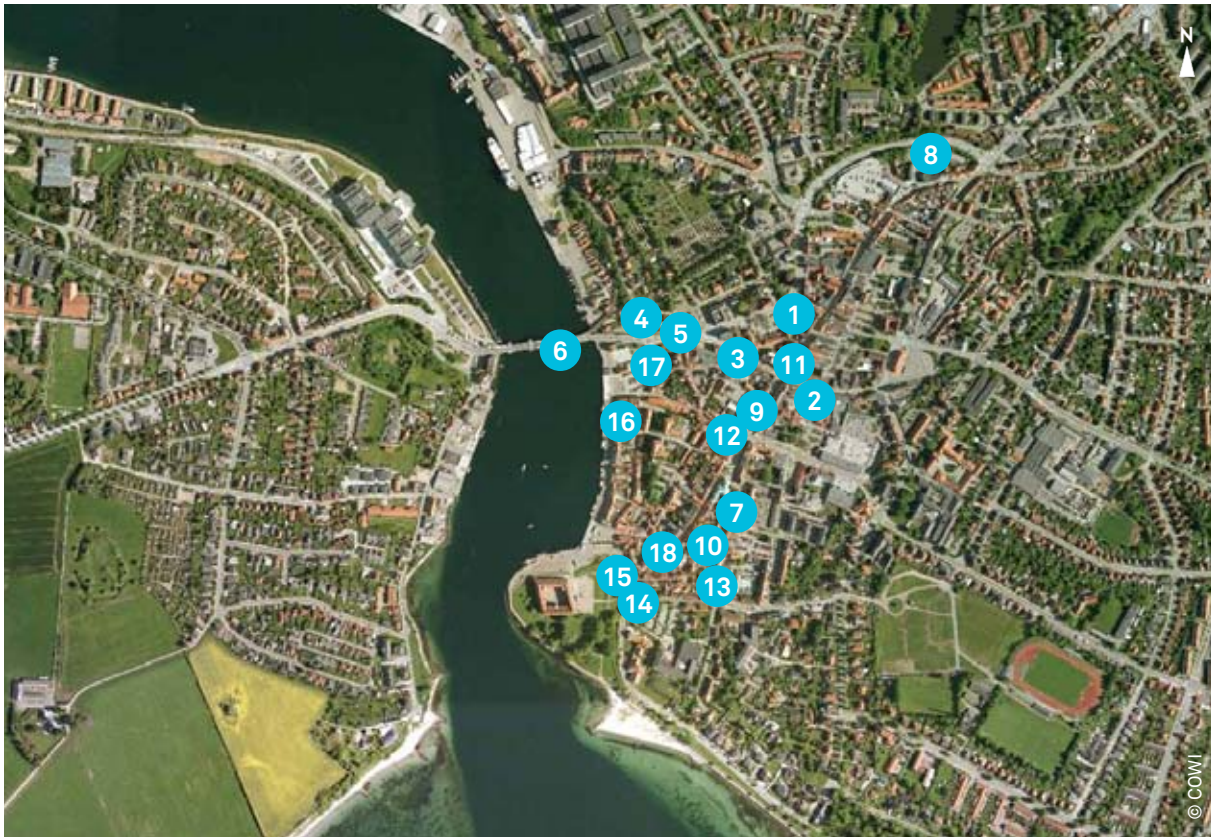


# Sønderborg byrum





# Sønderborg flow







# Sønderborg

## lokal debat om byrolle og bymidte

### Beboere gør byen kønnere

#### Humletorvet. Private holder midtbyen pæn.

[www.dinby.dk](http://www.dinby.dk), 28.06.2011

Beboerforeningen Humletorvet ønsker at forskønne området omkring Lille og Store Rådhusgade, så det bliver renere og pænere at se på og færdes i – både for beboerne selv og ikke mindst gæster i byen. Derfor gør beboerne rent på lørdag. Kommunen kvitterer med kaffe og dekoration af tomme butiksvinduer.

»Vi synes, det er rigtig ærgerligt, at det første, turister møder, når de kommer ind til Sønderborg fra f.eks. lystbådehavnen eller p-pladsen ved slotet, er et forsømt område. Det ville være rart, hvis det var et andet billede, de mødte af byen, der vil

være kulturhovedstad i 2017«, siger Hans Ørum, formand for Beboerforeningen Humletorv.

Hans Ørum har sammen med sin bestyrelse sat handling bag tankerne og kontakten Sønderborg Kommune for at få gjort noget ved sagen. Efter et par møder er scenen derfor nu sat til en "store rengøringsdag", som finder sted på lørdag, den 2. juli. Rengøringen kommer til at gælde Lille og Store Rådhusgade, Mellemgade, Brogade og Christian II's Gade.

Beboerne har hver især fået invitation til at være med, og der er fælles indledning med morgenkaffe kl. 9.30 på Rådhusstorvet, hvor Hans Ørum byder velkommen og instruerer i, hvordan de næste par timer vil forløbe. En kommunal fejebil tager, som den plejer, det værste i gaderne, hvorefter nogle beboere følger efter og tager ukrudt m.m., mens andre planter blomster i de tomme blomsterkummer. Beboerne opfordres til at medbringe små skovle, handsker og meget gerne grej til vinduesvask. Ejerne af de tomme butiksvinduer har givet lov til, at butikkerne forsøgsvis bliver et nyt stort udstillingsvindue for aktiviteter i byen.

Sønderborg Kommune har indledningsvis sørget for store billeder – og de vil unægtelig tage sig bedst ud, når vinduerne er vasket.

»Vi håber, at mange har lyst til at komme og være med til at gøre en forskel. Jeg tror på, at det vil pynte helt gevaldigt, og der er ingen tvivl om, at det vil give os alle lyst til fremadrettet at blive ved med at gøre noget for at holde byen pæn. Det vi håber er, at ejerne af de tomme butikker vil følge op ved fremover at holde deres arealer og facader pæne«, siger Hans Ørum.

»Vi synes i Sønderborg Kommune, at det er et rigtig godt initiativ, og derfor bakker vi det op. Vi sørger for kaffen, at fejebilen kører lidt senere denne dag, og vi sørger for flotte billeder, som viser noget af, hvad der er foregået og kommer til at foregå i byen i den kommende tid. På den måde har vi været med til at bakke op om initiativet og tilført de tomme butikslokaler og området nyt liv, siger teknisk direktør i Sønderborg Kommune«, Inge Olsen.

## Danfoss-formand vil kradse 20 mia. ind til bro mellem Fyn og Als

**En bro mellem Fyn og Als er en meget bedre idé end en Femernforbindelse, mener Jørgen Mads Clausen, selv om en undersøgelse tidligere har vist, at det er en dårlig forretning. Nu vil han finde pengene til byggeriet.**

Ingeniøren, 15.02.2011  
af Ulrik Andersen

Drømmen om en bro mellem Fyn og Als vil ikke dø. Og nu får broen opbakning fra formanden for Danfoss Jørgen Mads Clausen.

»En bro mellem Als og Fyn vil gøre det lettere for

Danfoss-koncernen at tiltrække højtuddannet arbejdskraft. En bro vil også have en lang række andre, positive effekter for landsdelen, så der er ingen grund til at tøve,« siger Jørgen Mads Clausen til avisen Jyske Vestkysten.

Ligesom landets andre store broer skal en ny bro mellem Als og Fyn betales af brugerne, mener han. Men de 20 milliarder kroner, som Jørgen Mads Clausen vurderer, at det vil koste at bygge broen, skal i første omgang betales af regionens bloktilskud, kommunerne i regionen og af lån.

»Vi, regionens befolkning, skal selv finde pengene. Vi skal selv spare så meget op, at vi kan låne resten på det internationale lånemarked,« siger Jørgen Mads Clausen til avisen.

En Fyn-Als-forbindelse har i årevis huseret i de sønderjyske drømme. I 2007 finansierede Center for Erhvervsudvikling i Sønderborg en undersøgelse af en broforbindelse. Men undersøgelsen fra Institut for Transportstudier, konkluderede, at en forbindelse ikke var levedygtig.

»Med en Femernbro er oplandet ikke stort nok befolkningsmæssigt. Det er konklusionen i undersøgelsen. En bro her vil kun betyde 30 kilometers længere kørsel på ruten mellem København og

Hamburg i forhold til ruten mellem København og Hamburg via en Femernbro. Så der er ikke en stor besparelse i transporttiden ved at vælge Femernbroen,« sagde direktør for Center for Erhvervsudvikling, Hans Martens dengang til TV2 Syd.

I dag er Institut for Transportstudier gået bort, men drømmen om broen lever stadig. Så sent som i efteråret foreslog det konservative medlem af regionsrådet i Region Syddanmark, John Lohff, at regionen skulle betale endnu en undersøgelse.

»Det er vi enige med Venstre og Socialdemokraterne om. Vi ønsker at få undersøgt behovet, om det skal være en bro eller en tunnel – eller en kombination, pris og betydning regionalt og på landsplan,« sagde John Lohff til Jyske Vestkysten i september 2010.

I november bevilligede regionsrådet derfor tre millioner kroner til en ny undersøgelse, mens Sønderborg og Faaborg-Midtfyn Kommuner hver vil give 250.000 kroner. Undersøgelsen skal være klar inden årets udgang.

### **Styrker**

- Naturskønne omgivelser
- Nærhed til Tyskland
- God bymæssig tæthed
- Universitetet
- Ambitiøs
- International orientering
- Politisk mod, vilje og evne til at mobilisere erhvervsliv og organisationer på strategiske satsninger

### **Svagheder**

- Afsides beliggenhed
- Begrænset opland
- Tiltrækning af nye erhverv

### **Muligheder**

- Nærheden til større by – Hamburg
- Større udnyttelse af kysterne
- Mulighed for at blive Europæisk Kulturhovedstad i 2017 kan skabe opmærksomhed og ny dynamik
- Mål om at blive klimaneutral kommune kan skabe ny vækst, innovation og attraktivitet

### **Udfordringer**

- Gøre byen attraktiv for borgere og nye erhverv
- Realisere ambitiøse planer

**Peter Rathje**

Administrerende direktør,  
ProjectZero

”Danfoss spiller en stor rolle og uden Danfoss ville Sønderborg have været en mindre provinsby.

Lige nu er spydspidserne for udviklingen ProjectZero, Sønderborg som Europæisk Kulturhovedstad i 2017 og Gehry Havneprojektet. Det hænger godt sammen og skaber rammerne for vækst og helhedsorienteret byudvikling.

Et af byens projekter, er at bygge et nyt center – 'Borgen' – for at skabe en attraktiv og dynamisk bymidte, der kan konkurrere med andre større byer i grænseregionen. Det vil betyde en omdannelse af butikstyperne i gågaden, nogle vil flytte ud og måske vil det dræne dele af gågaden. Måske har byen ikke tilstrækkelig kritisk masse i form af kunder, for at kunne skabe den ønskede succes.”

**Kristian Holm Jacobsen**

Afdelingsleder,  
Sønderborg Kommune

”Ser man på Danmarkskortet i traditionel forstand, så ligger Sønderborg i yderkanten af Danmark, men ses der på byen i et større perspektiv inkluderende den nordlige del af Tyskland, så er byen ikke længere så udkantsramt. Det ændrer sig især, når der kommer en motorvej. Det er jo også sådan, at Danfoss – og Faaborg – er meget interesserede i en bro mellem Bøjden og Fynshav. Det vil også gøre Sønderborg attraktiv i forhold til bosætning, men også for erhvervslivet, for vi vil få koblet Fyn og Sønderjylland sammen.”

Det gode ved Sønderborg bymidte er nærværet af havnen. En svaghed ved denne placering tæt på vandet er at sundet skærer byen over i to, hvilket jo også er byens stærke side. Der kan godt snart komme behov for at renovere bymidten, hvis det gode butiksliv skal bibeholdes.”



## Frederikshavn caseby / 07

### En karakteristik af Frederikshavn

Frederikshavn er en havneby med naturskønne omgivelser i den nordøstlige del af Jylland og hovedby for Frederikshavn Kommune. Frederikshavn har en maritim historie og er siden 1600-tallet til i dag blevet brugt som flådebase for Søværnet. Byens grundlag for vækst har engang været skibsbyggeri.

Der er motorvej og togforbindelse til byen. Lokaliseringen giver udfordringer og muligheder, da den ligger yderligt med hensyn til resten af Danmark, men centralt med hensyn til søfart og Norden. Havnen har derfor stor betydning. Inden for detailhandel og statslige enheder konkurrerer Frederikshavn primært med Hjørring. I forhold til bosætning er det oftest Aalborg, der får tiltrukket Frederikshavns beboere. Med hensyn til de lokale småbyer som f.eks. Sæby og Skagen udfylder disse forskellige roller og konkurrerer derfor ikke med hinanden.

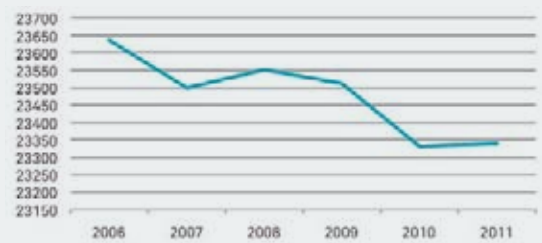
Byens erhvervsliv har været stærkt præget af globaliseringen og overgang en mere vidensbaseret økonomi. I kraft af sin havn udviklede Frederikshavn sig til industriby med skibsværft, gods- og færgeruter. Mange af værfterne er i dag, grundet globalisering, flyttet ud af landet. For ca. 10 år siden mistede byen 7500 arbejdspladser, men lagt de fleste laver noget nyt i dag. Førhen blev der bygget skibe i det maritime center, men nu vedligeholder og ombygger man i stedet skibe. I den nuværende krise er der mistet ca. 300 arbejdspladser, men der arbejdes nu på videreudvikle de lokale kompetencer indenfor det maritime område. Overordnet set, så fokuseres der på fire vækstforventninger: Det maritime, Energi, Fødevarer og Oplevelser.

Arena Nord er blevet bygget og har bl.a. været med til at sætte Frederikshavn på landkortet som 'værtsby' for store talere som Bill Clinton og Al Gore, samt store sports- og kulturarrangementer. Der er bygget Musikhus og bl.a. nye spændende faciliteter til unge. I de senere år har der været planer om at bygge en Palm City-oplevelsespark og ferieby i nærhed til byens golfbane, men projektet er i starten af 2012 gået konkurs.

Forbindelse til Norge og Sverige har stor betydning for bymidten, men der er dog også konkurrence fra. Handlen fra Norge og Sverige er dog mindre da båd forbindelsen er flyttet til Hirtshals. Der er bygget et nyt vandland ved Reef-hotel, som bl.a. skal tiltrække turister fra Norge og Sverige.



## Indbyggertal i Frederikshavn



Kilde: Statistikbanken

## Frederikshavn analyse af bymidten



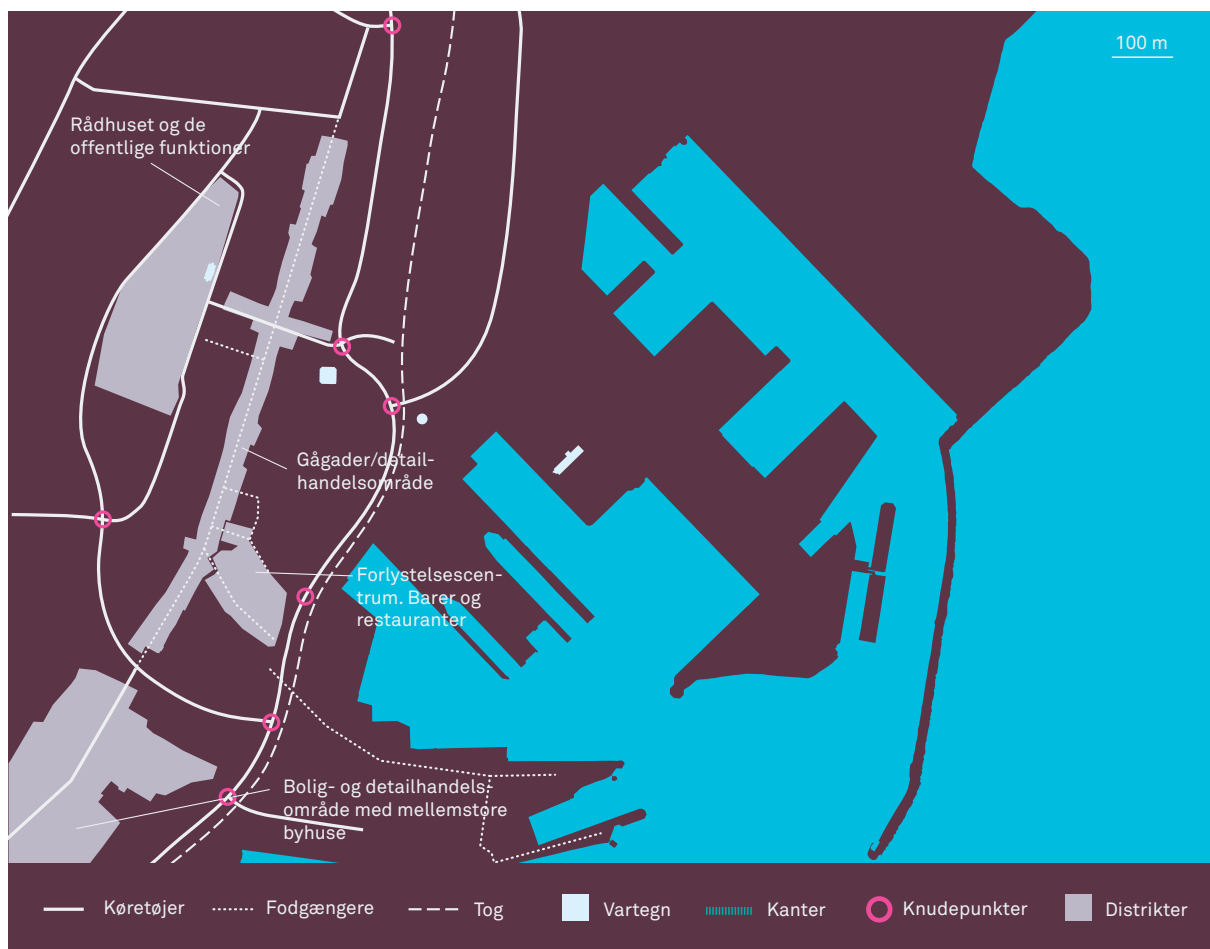
### Bymidstens karakteristika

Bymidten i Frederikshavn er præget af én meget lang gågade (Danmarksgade/Søndergade). Detailhandelen er samlet her, og der er et stort udvalg af butikker i den centrale del af gågaden. Restauranter og barer er samlet i Lodsgade, der går fra Danmarksgade ned mod havnen. Den rumlige- og den funktionelle bymidte er næsten sammenfaldende i Frederikshavn. Som det er tilfældet i mange af de andre byer er de fleste bymidtefunktioner koncentreret på gågaden. I Frederikshavn opløses den rumlige bymidte dog straks man bevæger sig udenfor gågaden. Den sydlige forlængelse af gågaden – Søndergade – har også relativt mange butikker og bymidten virker derfor meget langstrakt. Byen har få arkitektoniske landmarks.

### Bymidstens kvaliteter

Bymidten har en klar og overskuelig struktur og er nem at orientere sig i. Gågaden udgør ryggraden i en velholdt bymidten.



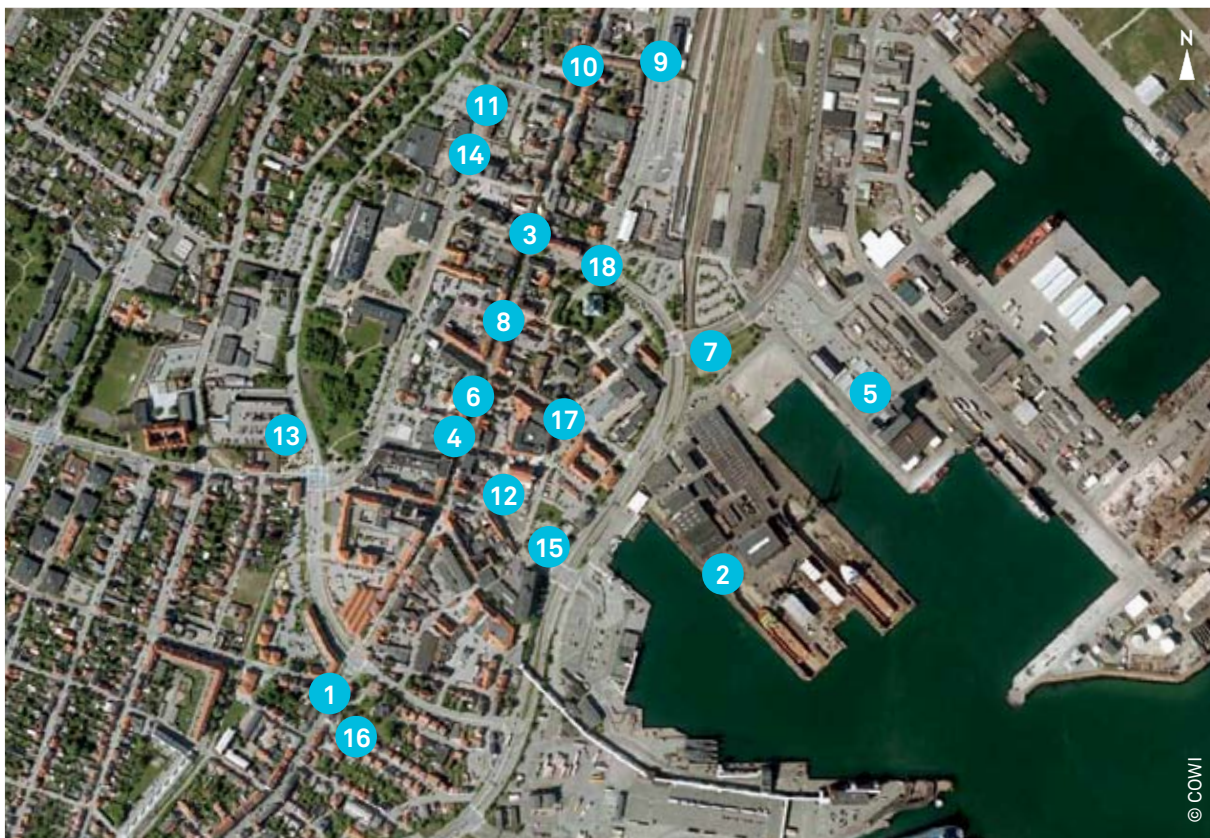


### Bymidtens udfordringer

Bymidten er helt afskåret fra havnen og vandet af en meget stor vej og tunge industrivirksomheder. Vejen udgør en barriere i hele bymidtens længde og afskærer den fra det, der udgør en stor del af byens identitet: Havnen og havet. Nord for bymidten ligger et lille kvarter med meget velholdte og fine fiskerhuse, Fiskerklyngen. Men fordi vejen udgør så voldsom en barriere har området ingen kontakt med bymidten og bidrager ikke til at fortælle byens historie.

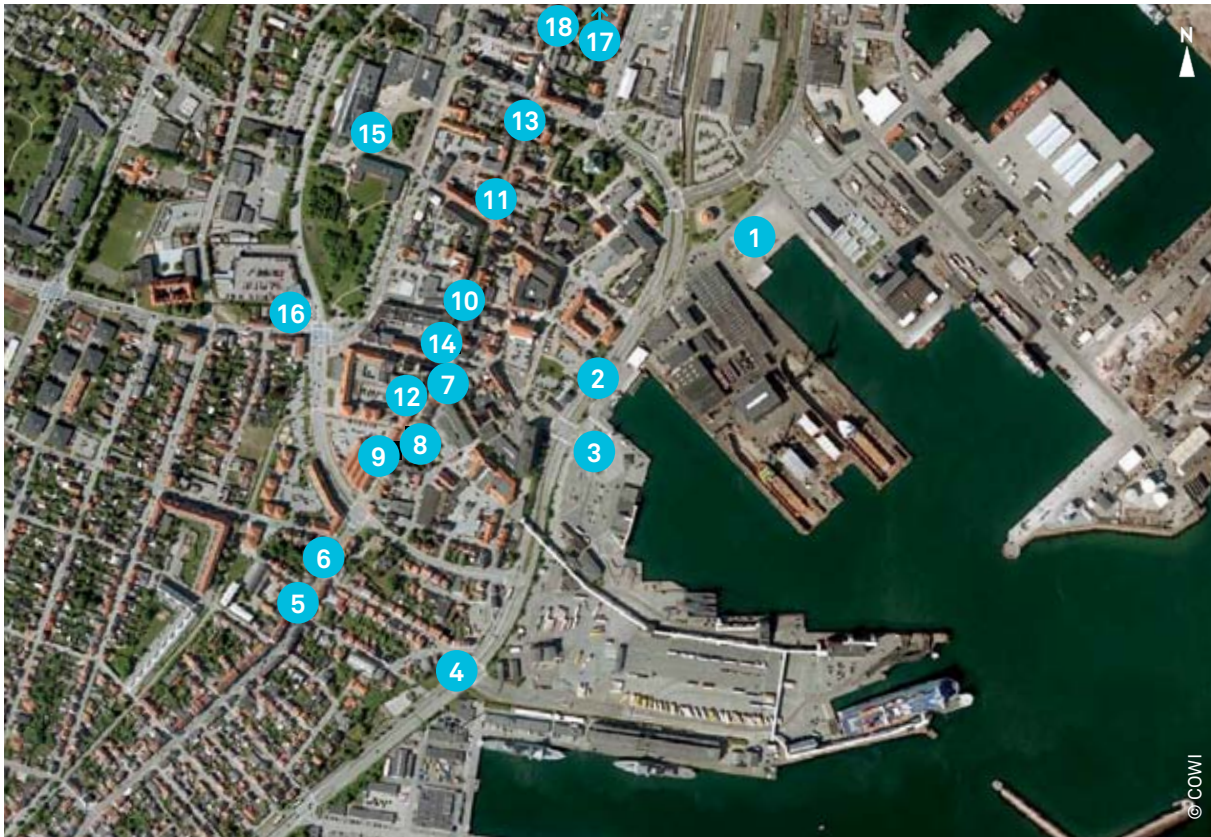
Alt byliv, handel og investeringer i byrummet virker til at være koncentreret på gågaden. Der er meget lidt liv i sidegaderne. Der er gjort meget lidt ud af bagsiderne langs gågaden, der fremstår meget lukkede og rodede. Det er med til at understøtte fornemmelsen af, at bymidten opløses, så snart man bevæger sig udenfor gågaden.

## Frederikshavn bygninger



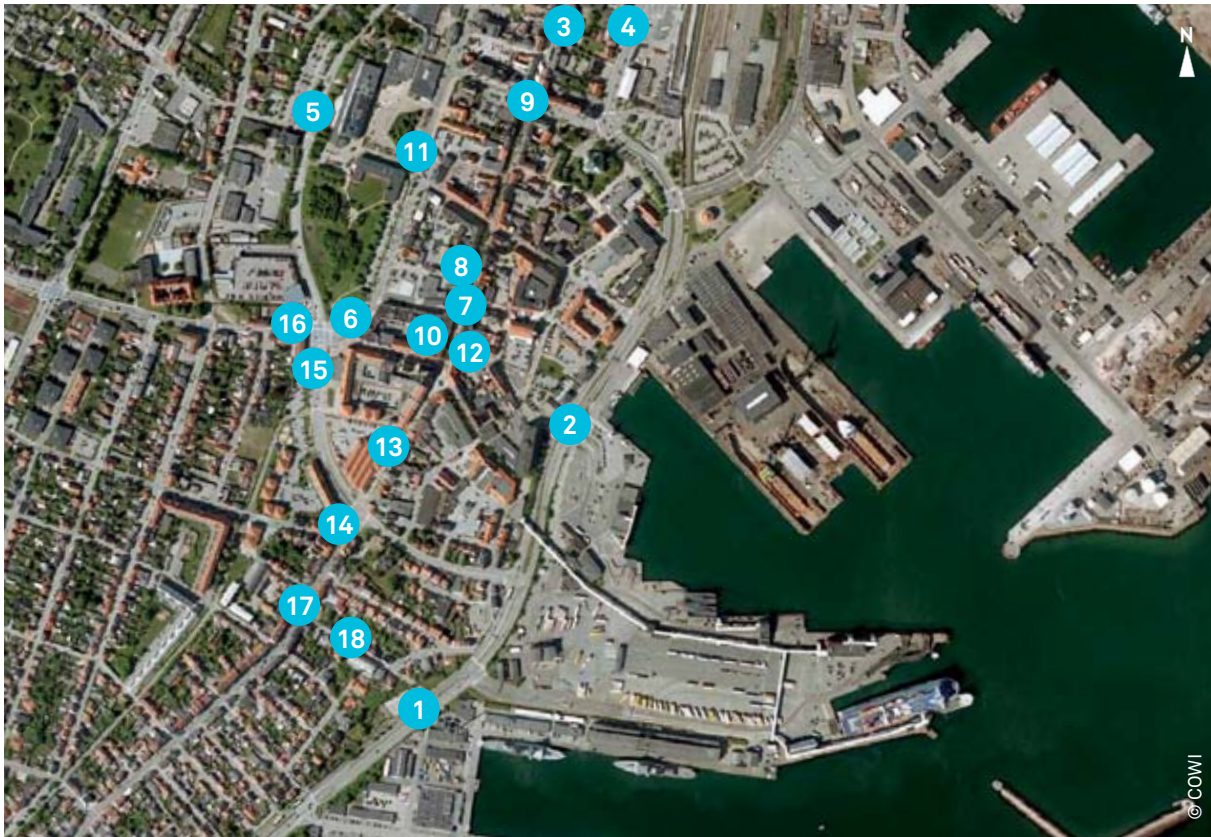


# Frederikshavn byrum





# Frederikshavn flow





## Frederikshavn lokal debat om byrolle og bymidte

### Frederikshavn arbejdede sig ud af krisen

**Før krisen var Frederikshavn vant til, at der hver dag kom flere hundrede købelystne turister til byen fra Norge og Sverige. De forsvandt med finanskrisen, men byen har klaret sig igennem større problemer, påpeger den lokale bankdirektør.**

Jyllands-Posten, 19.07.2011  
af Kristoffer Brahm

Frederikshavn blev særlig hårdt ramt, da finanskrisen skyllede ind over Danmark. Krisen fik nemlig følgeskab af en turistnedtur, der gav alvorlige lommemesmerter hos byens erhvervsliv.

Før krisen lagde flere færger til kaj hver formiddag og sendte horder af svenske og norske turister på indkøbstogt i byen. Den profitable vitaminindsprøjtning satte krisen brat en stopper for. »Vi var forkælede, fordi vi hver dag fik besøg af 500-600 turister med lyst til indkøb.

Vi behøvede ikke foretage os noget. Men så kom krisen, og med ét forsvandt turisterne,« husker Per Buch Sørensen, som er indehaver af dame-tøjsforretningen Knud E i Frederikshavn. (...)

Og hvad gør man så? Tilpasser medarbejderstaben og begynder at kræse for de potentielle kunder, som er inden for rækkevidde. »Vi holdt mere søndagsåbent med aktiviteter og begyndte at markedsføre os mere kraftigt i hele Nordjylland. Det har givet pote i det opland, vi ikke tidligere har dyrket,« siger Per Buch Sørensen.

#### Langt, sundt og sjovt

I dag ser han ikke udelukkende krisen som et onde. »Vi har fået rebet sejlene og tilpasset vores virksomhed. Det har været en lang proces, men det har også været sundt og sjovt, og der er masser af muligheder. Vi skal bare opsøge dem,« siger Per Buch Sørensen.

Alle formåede dog ikke at skære forretningen til og komme ud på den anden side.

»Frederikshavn har været ret hårdt ramt af virksomhedslukninger og store fyringsrunder. Byen har mange små arbejdspladser, og de blev hårdt ramt af krisen,« siger Jens Nyholm, som er økonom i Spar Nord.

Det får dog ikke Spar Nords lokale filialdirektør, Ole Vejling, til at miste modet. Finanskrisen var ikke så alvorlig, som andre gør den til, hvis man sætter tingene i perspektiv, påpeger han. Byen har klaret sig igennem det, der var værre.

#### Værre under værftskrisen

»Situationen var meget mere alvorlig under værftskrisen. Da mistede Frederikshavn så mange arbejdspladser, at man havde svært ved at forestille sig, at den kunne omstille sig. Men byen mobiliserede, og der blev skabt arbejdspladser,« siger Ole Vejling.

(forkortet)

### Svenskerne vender tilbage

Nordjyske Stiftstidende Aalborg, 12.06.2011  
af Hans Christensen  
hans.christensen@nordjyske.dkt

**FREDERIKSHAVN:** Svenskerne er for alvor vendt tilbage til Frederikshavn.

I året første fem måneder lå der svenske gæster i 33.000 hotelsenge i Frederikshavn mod 11.602 året før. Det er en fremgang på 184 procent. Med til historien hører, at Stena Lines Scandic-hotel i

foråret 2010 var under ombygning til "The Reef Hotel & Resort" -og derfor havde færre gæster end i 2009.

Reel fremgang -Antallet af overnatninger i årets første fem måneder faldt i 2010 med 15 procent i forhold til 2009, men sammenligner vi 2009 og 2011, er der sket en reel fremgang på 15.000 overnatninger, siger turistchef Pauli Jørgensen. Han er ikke i tvivl om årsagen: The Reef. Stena Lines Scandic Hotel i midtbyen blev indviet 5. juni 2010, og det tropiske badeland har for alvor vendt strømmen.

-Det er dejligt, og det smitter jo af på andre, både hoteller, restauranter og byens butikker, siger Pauli Jørgensen.

Også andre nationaliteter Svenskerne er ikke ene om at stå for fremgangen. Nordmændene bidrager med en fremgang på 13 procent, og der har også været flere briter, italienere og hollændere end for et år siden.

Den totale fremgang i hotelovernatninger er på 53 procent, 61.000 overnatninger i årets første fem måneder i år mod knap 40.000 i 2010.

(forkortet)



## Frederikshavn kan ikke "opleve" sig ud af krisen

### FRAFLYTNING: Investeringer i oplevelser kan ikke gøre Frederikshavn attraktiv nok, siger professor.

Nordjyske Stiftstidende Vendsyssel, 23.05.2011  
af Esben Christensen  
esben.christensen@nordjyske.dk

**FREDERIKSHAVN:** Palmestrande, festivaler og sportsarenaer.

Det er alt sammen vældigt godt, men det er ikke nok for en udkantskommune, der gerne vil stoppe fraflytningens åreladning. Det siger Anne Lorentzen, der er professor i geografi ved Aalborg Universitet. Hun har forsket i oplevelsesøkonomi og den effekt det kan have på byer og områder.

-Frederikshavn er en ualmindelig spændende kommune i den her sammenhæng.

Det er virkelig fantastisk, hvad de har lavet, men desværre er den primære gevinst mere turisme og ikke flere fastboende, siger hun.

Hun peger på, at investeringer i attraktioner lokker turister til, men det er ikke nok for unge eller børnefamilier, der skal finde et sted at bosætte sig. -Et rigt kulturliv er naturligvis en rigtig god ting. Men det har ikke højest prioritet, når vi skal finde et sted at bo.

Så er det vigtigere med uddannelse, offentlig service og jobmuligheder, siger Anne Lorentzen. Selvfølgelig medfører øget turisme også flere jobs. Men det er lavtuddannede og sæsonbetonede jobs, som ikke bidrager noget særligt til byens appel.

-Der har været en tendens hos især de nordjyske kommuner til at tro, at hvis man kan øge turismen, vil alt andet løse sig. Men i det store hele skaber turisme ikke et bæredygtigt samfund, siger Anne Lorentzen.

#### Store ændringer

Grunden til, at Anne Lorentzen finder Frederikshavn spændende i sin forskning er, at byen og kommunen siden værftslukningerne i 1998 har ændret sin profil fuldstændig. Der er blevet satset massivt på kulturlivet og byforskønnelse og det har ifølge Anne Lorentzen givet borgerne noget at være glade og stolte over.

-Der er virkelig sket noget, det er meget imponerende.

Desværre er det bare stadig ikke nok til at imødegå trækket fra de store byer. Det er for stærkt, siger hun.

Hun råder Frederikshavn til at tænke mindre selvstændigt og se sig selv mere som en forstad til Aalborg. Frederikshavn kan ikke konkurrere med mægtige Aalborg i kampen om arbejdspladser og uddannelsesmuligheder, som er det vigtigste for de unge familier. Derfor mener Anne Lorentzen, at Frederikshavn skal satse mere på at være "bosætningskommune" for personer, der arbejder eller studerer i Aalborg.

-Kommuner og byer som Frederikshavn er vant til at tænke sig selv som en helhed, der skal opfylde alle borgernes behov. Men hvis Frederikshavn kan markedsføre sig som et attraktivt sted at bo, kunne det skabe en god platform for befolkningsvækst, siger hun.

Hun peger især på Sæby og Frederikshavn by som oplagte bosætningssteder, fordi der er motorvej og relativt kort vej til Aalborg.

-Vi kan jo se i Nordsjælland, at folk er villige til at pendle langt til København for at bo et dejligt sted. Så Frederikshavn skal få skabt fokus på alle de attraktioner, der gør det til et godt sted at være i sin fritid, siger Anne Lorentzen. -Det er selvfølgelig ikke kun oplevelser, men også skolevæsen, offentlig service og uddannelse.

Hele paletten skal i brug, og oplevelserne er kun én af farverne, slutter hun.

(forkortet)

## Frederikshavn

### SWOT-analyse ifølge interviewpersoner

#### Styrker

- Let adgang til Norden
- Godt foreningsliv
- Befolkning har indsigt i verdensmarkedet
- Høj risikovillighed
- En fokuseret erhvervsstrategi
- Omstillingsevne hos erhvervsliv, bl.a. maritime branche
- Ambitiøse målsætninger

#### Svagheder

- Der mangler nye initiativer, som giver arbejdspladser
- Der mangler videregående uddannelser, f.eks. på det maritime område

#### Muligheder

- Udnytte adgangen til Norden bedre
- Viljen til at fremme nye initiativer
- Beliggenheden ved et betydende gennemsejlingsfarvand som er en unik fødekæde til byens primære maritime kompetencer
- Skabe et markant brand inden for ferie og oplevelses-industrien

#### Udfordringer

- Få bremsset fraflytning af personer med videregående uddannelser, som udgør forudsætningen for at byens erhvervsliv kan udvikle produkter i den verdensomspændende konkurrence
- Opkvalificere arbejdsstyrke
- At byen mister erhvervsmæssigt fokus



**Mikael Jentsch**

Teknik- og Miljødirektør,  
Frederikshavn Kommune

”Vi har gjort meget for at gøre bymidten attraktiv for turisme og forlænge turistsæsonen, men grænsen er nok også nået, og det er tid til at Frederikshavn tænker i nye baner. I fremtiden vil vi satse på at fremhæve de autentiske havnemiljøer for gående og markedsføre byen gennem det.

Der er sket markante ændringer i bymidten, bl.a. er der kommet et Søfartstema ind i torve og gadekunst.

Bymidstens svage punkt er måske, at den er lang, og derfor må vi sørge for, at der i hvert fald nogle steder er koncentreret noget liv.

Det er en udfordring for bymidten, at vi har en stor vej, der skiller midtbyen fra havnen. Men igen, så er midtbyen ikke byens primære udfordring – det er bosætning. Og økonomi er en begrænsende faktor, for der er stor vilje. Palm City-projektet kunne være med til at give byen et løft, hvis man ikke var løbet ind i en krise.

I dag skal man se arbejdspladser uafhængigt af boliger. Frederikshavn kan f.eks. ses som en forstad til Aalborg. Så på den måde er der ingen konkurrence mellem byerne – hvad der er godt for Aalborg er godt for Frederikshavn.”



## Nakskov caseby / 08

### En karakteristik af Nakskov

Nakskov ligger på Lollands vestlige side ud til Nakskov Fjord. Nakskov udviklede sig i 1200-tallet til en betydelig købstad. Byen voksede kraftigt i 1800-tallet og i 1866 påbegyndtes en omfattende landindvinding i Nakskov Fjord. På det nyvundne land fik byen et større skibsværft og en sukkerfabrik. Trods af en del brande gennem historien, samt betydelige byudvidelser har Nakskov bevaret sin oprindelige struktur i den gamle midtby.

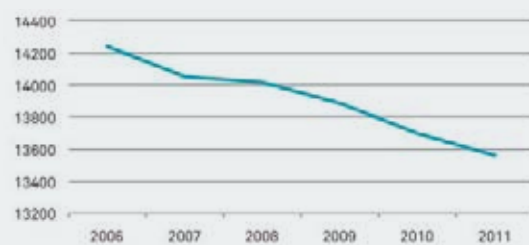
Byen spiller en væsentlig rolle inden for kommunens grænse, da det er den største by og servicerer et stort opland, men den har dog kun en begrænset regional rolle. Nakskov konkurrerer primært med Nykøbing Falster om detailhandel og med Maribo om bosætning. Adgangen til Nakskov er ringe – der er landevej til byen og kun en lokalbaneforbindelse med forbindelse til det nationale jernbaneanet fra Nykøbing Falster. Den dårlige forbindelse til resten af landet gør det svært at tiltrække virksomheder, arbejdskraft og besøgende.

Globaliseringen og overgang til en vidensbaseret økonomi har ramt byen hårdt. Efter lukningen af skibsværftet er der blevet etableret, opbygget og lukket en del store virksomheder som f.eks. OTA havregrynsfabrik og Vestas, som imidlertid er lukket igen. Arbejdsløsheden er høj og har været det igennem et par årtier. Sukkerfabrikken i byen er den sidste store virksomhed tilbage i byen. Befolkningsudviklingen i Nakskov har været negativ og byen er derfor velforsynet med boligtilbud og udnyttede arealer udlagt til boligbyggeri. Den geografiske placering langt fra landets vækstcentre er et grundvilkår, som får mange ressourcestærke familier til at fravælge Lolland. Samtidig falder indbyggertallet i takt med, at andelen af den ældre befolkningsgruppe vokser. En central udfordring er manglen på højtuddannet arbejdskraft og at der ikke er lange videregående uddannelser i området. Manglen på arbejdskraft og den ringe infrastruktur har en negativ effekt på tiltrækningen af erhverv og virksomheder til området.

Nakskov havn er blevet udvidet så den kan bruges som transporthavn og byen håber på arbejdspladser i forbindelse med bygningen ved Femern-bæltforbindelsen. Nakskov har i de sidste par år markedsført sig inden for grøn energi og fulgt en grøn erhvervspolitik med fokus på at tiltrække virksomheder indenfor green-tech. Det lykkedes i starten af 00'erne, hvor Vestas placerede produktion på havneområdet. Andre initiativer er også blevet gennemført indenfor f.eks. brint- og brændselscelle-teknologi, med virksomheder og forskningsinstitutioner i ind- og udland. Der har således været en stærk vilje fra politisk side, fra embedsværket og det lokale erhvervsliv i at finde nye udviklingsspor for vækst og udvikling. Man har ikke 'lagt sig på maven', men tænkt nyt og lavet markante satsninger, bl.a. i havneområdet.



## Indbyggertal i Nakskov



Kilde: Statistikbanken

## Nakskov analyse af bymidten



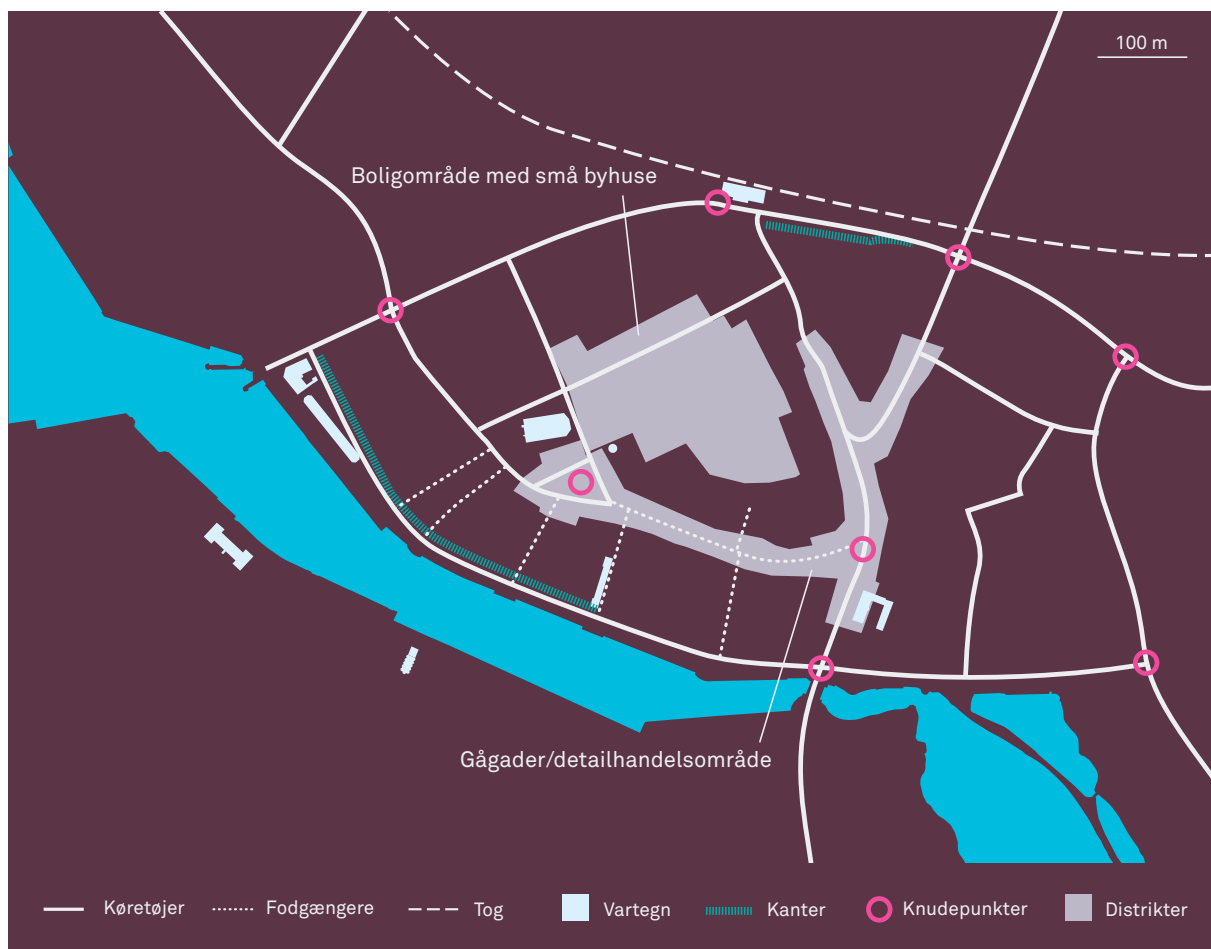
### Bymidtens karakteristika

Nakskov har en relativt stor og sammenhængende rumlig bymidte, der strækker sig hele vejen fra banegården til vandet. Den er præget af de to handeleggader, Søndergade og Nygade, der udgør et "T". De ender ved hhv. det centrale torv og stationen. Axeltorv, bymidtens store torv, er speciel, fordi det også udgør byens rutebilstation.

### Bymidtens kvaliteter

Som i de andre havnebyer udgør havnen og vandet en stor kvalitet og vigtig identitet for bymidten. En del af havneområdet er blevet renoveret for nylig og der er skabt god tilgængelighed helt ned til vandet, hvor nogle museumsskibe også har fast plads. Det er yderligere en kvalitet, at der er så mange små stræder, der leder fra bymidten ned til vandet. Det skaber god visuel kontakt og forbindelse mellem bymidte og havn – specielt for fodgængere.

I hjertet af bymidten er der et fint sammenhængende kvarter med små, lave byhuse med haver. De udgør et fint historisk miljø, og fortæller om Nakskovs historie som arbejderby. I forbindelse med dette område er der også en fin parkeringsplads ved Forsyningsgaden med



et grønt areal og mange små haver, der støder op til parkeringsarealet. Parkeringspladsen virker her som et mødested for de lokale og både cyklister og fodgængere krydser gennem området når de bevæger sig rundt i bymidten. Det rekreative, grønne område ved Nakskov Indre fjord ligger i umiddelbar forlængelse af bymidten.

### Bymidtens udfordringer

Der er generelt mange slidte og misligholdte huse i bymidten, ligesom der er mange tomme lejeboliger – også på de centrale dele af handlegaderne. Selvom der er mange stræder og stier, der leder fra bymidten til havnen, er forbindelsen ikke optimal. Forbindelserne er dårligt skiltet og ikke markeret i belægninger eller på anden måde. Desuden følges de ikke op af fodgængerovergange over vejen langs havnen.

# Nakskov bygninger







# Nakskov byrum





# Nakskov flow





## Nakskov lokal debat om byrolle og bymidte

### Tomme butikker er ikke et problem i Nakskov

Extra Posten, 11.04.2011

Tomme butikker er næsten ikke et problem hos os. Det lyder flot, men bortset fra Vejlegade, som ikke er nogen handelsgade mere og nok burde ændres til beboelses- og kultur/ administrationsgade, ser det ikke så galt ud endda, sagde formanden for Nakskov Handel & Erhverv, Klaus Møller bl.a. i sin beretning på foreningens generalforsamling.

I den øvrige del af byen har vi p.t. kun tre ledige lokaler i Søndergade, en på Axeltorv og en i Østergade, da det tidligere Jysk bliver revet ned og bygget op som ny Fakta.

At det er nådigt sluppet blev bekræftet af fremtidsforsker Jesper Bo Jensen, da han besøgte os i forbindelse med Byrumsprojektet i foråret. Han var meget imponeret over byen og dens muligheder.

Per Asbjørn Søndergårds ide med kunst i tomme butikker er formidabel. Hele Ren By projektet har i år kostet ca. 80.000 kr., fortsatte Klaus Møller. - Detemne gav under aktuelt anledning til debat, hvor et par af de tilstedeværende mente, det var for meget at ofre på det, når byen absolut ikke er ren.

Erik Skjødt kunne hertil sige, at Ren By er et langt, sejt træk, som mindst vil tage fem år før man opnår den fulde effekt. (...)

U-båden og Grøn Verden er væk. De ca. 30.000 besøgende, der ville have kommet der, skal vi finde noget nyt til. Lolland Kystkulturcenter er en fantastisk ide og jeg forventer naturligvis, at de får de 1,2 mill. kr., som U-båden vil indbringe

og jeg vil blot minde om, at NH&E har sat ca. en kvart million i den til transport til Nakskov plus interaktivt udstyr i U-båden. Dem regner vi naturligvis med bliver på Plutøen. At kommunen også endelig har sat gang i en lokalplan for området omkring Dronningens Pakhus synes jeg er rigtig godt, så med nogle helt dugfriske og spæde planer for et eventuelt museum på cirkuspladsen ud mod Inderfjorden, så er der mulighed for turistmål i umiddelbar nærhed af bykernen i gåafstand til alting.

(forkortet)

### Besøg på højt plan

#### Lolland som forbillede for vedvarende energi i Japan.

Lolland-Falsters Folketidende, 24.01.2012  
af Mogens Warrer mw@folketidende.dk

**LOLLAND:** Jordskælvet i 2011 og den efterfølgende katastrofe på et japansk atomkraftværk kostede premierminister Naoto Kan den politiske toppost. I dag arbejder den ingeniør-uddannede top-politiker på at finde alternative energiløsninger, så a-kraften

kan udfases i Japan. Og inspirationen søges blandt andet i Europa – på Lolland.

Sammen med den japanske ambassadør og en større delegation besøgte Naoto Kan i går Lolland for at kigge på vedvarende energiløsninger, og med fokus ikke mindst på anvendelsen af biomasse.

Det være sig alger eller træ. Japan har store skove, men udnytter stort set ikke træflis, og i Nakskov var Naoto Kan meget interesseret i, hvordan det flisfyrede varmeværk ved Stensø fungerer.

#### Stor effektivitet

Her har man på fire år effektiviseret anlægget, så der i dag kommer 10 procent mere varme ud af den samme mængde flis. Naoto Kan har tidligere besøgt Spanien og Tyskland og samlet informationer, som kan anvendes i hjemlandet. Projektchef

Leo Christensen fra Business LF orienterede blandt andet i Vestenskov om brintlandsbyen.

#### Mange flere brint-huse

-Om tre måneder forventer vi, at de nuværende fem huse er blevet til 35, sagde Leo Christensen. - Målsætningen med brintlandsbyen er inden udgangen af 2013 at være kommerciel. Det vil sige, at et husanlæg skal koste mindre end et oliefyrt i dag, og at produktionen skal op i mindst 10.000 anlæg. Og vi regner med at nå målet, sagde han. Brint er vigtig, fordi det er energi, der kan oplagres.

Leo Christensen fortæller, at interessen i Japan for at kigge på vedvarende energi på Lolland er meget stor.

-Inden for seks uger har vi haft besøg af otte delegationer fra Japan siger han.

## Lolland mulighedernes ø!

Lolland-Falsters Folketidende, 05.12.2011  
af Andreas Tipsmark 2. B, Nakskov Gymnasium

Hvordan kan det være muligt at vore kære ø Lolland er så voldsomt døende? Er Lollands muligheder blevet glemt? Jeg vil mene, Lolland er kommet ind i en dårlig periode, som betyder at folk forlader vores kære ø. Dette betyder at flere og flere huse står tomme og alle de unge, flytter fra øen. Derudover bliver de store arbejdspladser lukket og mennesker bliver arbejdsløse. De store lukninger bliver begrundet med, at der ikke er gode transport muligheder og nogle firmaer flytter til østen for billigere arbejdskraft. Nakskov, som er Lollands hovedstad, er specielt hårdt ramt, da man besluttede at vejen til Tårs ikke skulle dækkes af motorvej

pga. der skulle spares så der blev i stedet lavet en motortrafikvej, som kun dækker det halve af stykket mod tårs havn som ligger meget tæt på Nakskov og har direkte forbindelse via færge til Langeland og Fyn.

Dette betyder at Nakskov ligger afskåret fra Danmarks centrale vejnet og dette har været med til at betyde lukninger af store fabrikker, som Vestas der kunne rumme over 500 arbejdspladser. Den udvikling tror jeg vi alle hernede ønsker stoppet så at Lolland igen kan komme på Danmarks kortet og vise Danmark de mange muligheder der er på Lolland.

Lolland har store uddannelsescentre som rummer flere hundrede gymnasieelever.

I disse uddannelsescentre ligger der store muligheder da der er mulighed for at udvide omkring disse centre og skabe flere videregående uddannelser " Her" på Lolland så vi kan holde på alle de unge mennesker vi uddanner her på Lolland.

Derudover har Lolland stort potentiale inden for landbrug og vi har derudover masser af eksperter inden for grøn energi, som arbejder på at finde nye løsninger i stedet for olie. Lolland og endda blevet kendt i Japan, som fremtidens ø og i 2011 blev produceret et program der omhandler Lolland og deres grønne energi som blev vist på Japans største tv kanal i den bedste sende tid.

Derudover synes jeg at Lolland har gode forbindelser til resten af Danmark og verdenen.

Vi skal jo også tage højde for at vi snart har en direkte forbindelse til Tyskland tunnel. Disse nye forbindelser til resten af verden, burde skabe store muligheder for internationale firmaer da der her på Lolland er gode muligheder og plads til bebyggelse af store firmaer. Så vågn op Danmark, Lolland er mulighedernes ø!

### Styrker

- Naturskønne omgivelser
- Historisk bykerne, havneby og stationsby med spændende historie
- Tæt bymidte med koncentration af handelsliv i bycentrum
- Mange ildsjæle og aktivt foreningsliv
- Stort opland
- Erkendelse af udfordringer og stærk evne til at udnytte potentialer innovativt

### Svagheder

- Lokalisering og infrastruktur
- Befolkningstilbagegang
- Aldrende befolkning
- Lavt børnefødselstal
- Lavt uddannelsesniveau
- Mange arbejdsløse og socialt belastede
- Lukning/flytning af statslige og private virksomheder
- Kommunens økonomi
- Byen er nedslidt
- Få kultur- og fritidstilbud

### Muligheder

- Omdannelse til turist- og kulturby
- Skabe mere liv i bymidten
- Udnytte/omdanne opholdsrum til kultur- og fritidstilbud fx. klatrevægge, teater mv.
- Udnytte havnen bedre rekreativt
- Udnytte kulturarven bedre
- Femern-forbindelse

### Udfordringer

- Fortsat befolkningstilbagegang
- Stigning i gruppen af socialt belastede
- Manglende uddannelsesmuligheder og arbejdspladser
- Lukning/flytning af gymnasiale og tekniske uddannelser samt flere virksomheder
- Dårlig økonomi til vedligeholdelse og opgradering af byen
- Få fuldt udbytte af satsninger på grøn energi



**Sille Clausen**  
Projektleder,  
Lolland Kommune

”Nakskovs rolle er for nedadgående. Den har været større og er stadig den største handelsby i området, men efter at en betydelig del af industrien er væk er udviklingen også på vej nedad. Havnen har haft en stor regional betydning, men efter fabrikker etc. er lukket, er dette ikke tilfældet i lige så høj grad mere.

Mange flytter fra Nakskov østpå mod Maribo og Nykøbing F, som derfor bliver en konkurrenter til Nakskov. Maribo ligger ved motorvejen og er derfor lettere tilgængelig.

Det største slag Nakskov har oplevet, var lukningen af værftet, hvor byen mistede virkelig mange arbejdspladser, hvilket også blev tilfældet ved lukningen af Vestas i år. De firmaer var ikke baseret på lokale ressourcer og var derfor ikke afhængige af at ligge i lige præcis Nakskov.

Bymidstens svage punkt er nok, at der er for lidt grønt, for få opholdsrum. Der er muligheder i at sætte mere fokus på byrum, kulturarv og tænke rekreative muligheder ind på havneområdet.”

**Trine Kristoffersen**  
Teamleder,  
Lolland Kommune

”En af årsagerne til at virksomhederne ikke etablerer sig på Lolland eller i Nakskov er bl.a., at der ikke er de medarbejdere, de skal bruge.

Før var det industrien, der løftede byen, nu skal det i højere grad være bymidten. Der er mange gode initiativer som juleby og markedsplads torsdag og lørdag. Handelstandsforeningen har mange initiativer og fokus på at aktivitet skal præge planerne for bymidten.”



Faaborg

# Hvad viser de otte cases?

## Bymidte og byliv

De otte cases viser, at den rumlige bymidte som oftest er større end den funktionelle bymidte. Der er altså en del af bymidten, der rumligt opfattes som en del af den sammenhængende bymidte, uden at der er detailhandel eller andre bymidtefunktioner. Den rumlige bymidte er ofte – men ikke altid – mindre end det areal, der er udlagt til centerformål i kommuneplanen. Indenfor denne 'mellemsone' finder man i mange af provinsbyerne fine sammenhængende bymiljøer, som har deres egen identitet og udgør små selvstændige kvarterer – ofte er der tale om boligområder.

Disse områder har sjældent fået ret meget opmærksomhed, idet renovering af byrum, nye belægnings, facadepolitikker mv. oftest kun er implementeret i den funktionelle bymidte (med få undtagelser, hvor der har været tale om enkeltindsatser i afgrænsede områder). Det virker oplagt at arbejde mere bevidst med at løfte disse kvarterer indenfor den rumlige bymidte og samtidigt forbedre sammenhængen med resten af bymidten. Mange af dem bidrager til fortællingen om byens historie og dermed til byens identitet. De skal ikke konkurrere med handels- og bylivet i den funktionelle bymidte, men derimod supplere det. Der er generel stor forskel på den administrative - og den funktionelle bymidte, hvilket gør, at den funktionelle bymidte 'flyder ud'.

Mange af bymidterne har handelsområder, der virker som om de er for store til udbuddet af butikker. Når man sammenligner de otte byers bymidter, er der nogle ting der går igen – både når man taler om kvaliteter og udfordringer. I de fleste byer viser det sig, at det område, der i kommuneplanen er udpeget til centerformål er langt større, end det område, hvor bymidtefunktionerne er koncentreret. Generelt ligner provinsbyernes handelsområder hinanden utrolig

Johan Bramsen  
Pluss Leadership

"Uanset hvor mange penge man investerer i gågaden i en provinsby, så vil det ikke i sig selv betyde ret meget – det, der trækker noget til kan være oplevelsen, vareudbud og -kvalitet samt selviscenesættelsen, men det er ikke den, der laver udviklingen – den laves af mennesker."

Niels Boje Groth  
Københavns Universitet

"Vi ved ikke meget om, hvilken rolle bymidterne har som 'drivere' af byernes udvikling. Derfor skal vi nok koncentrere os om at se på, hvilke konkrete potentialer, der er for udvikling af bymidterne som bymidte og ikke som økonomiske drivkræfter. Potentialerne er så forskellige, og det er den lokale kontekst også. Mange steder handler det om at få en god udvikling."

meget. Langt de fleste består af en lang gågade, evt. et par sidegader. De indeholder en lang række af de samme butikker: Matas, Imerco, Expert, Vero Moda, MR, Sportmaster/Intersport osv. Det er fælles for bymidterne, at i det centrale handelsområde er der tæthed af butikker og mennesker, få tomme butikker og en oplevelse af aktivitet. Men når man kommer ud i udkanten af handelsområdet, oplever man at by- og handelslivet tynder ud. Her er tomme lejemaal, slidte facader og andelen af mindre profilerede butikker som genbrugsbutikker, dyrefoderbutikker, fastfood restauranter, frisører, solarier osv. stiger markant. Hvornår denne udtynding begynder afhænger af byens størrelse og af størrelsen på det opland, den betjener. I mange af byerne virker det som om handelsområdet er for stort, og den udtyndede del af handelsområdet, der fremstår slidt og med mange tomme butikker får lov til at fylde for meget i bymidten. (Eksempler: Frederikshavn, Nakskov, Struer og Slagelse)

I mange af bymidterne oplever man bagsider, så snart man træder udenfor de centrale handeleggader. I de fleste af provinsbyernes bymidter udgør den centrale handeleggade ryggraden i bymidten. Husene har her pæne og velholdte facader, der åbner sig op og henvender sig mod gaden med indgang, vinduer og skilte. Der er god og velholdt belægning på gaden, ofte fornyet. Ofte er det dog sådan, at så snart man træder ud på en af sidegaderne stopper handelsområdet og den velholdte karakter. Her er facaderne lukkede, belægningen er nedslidt og skraldespande, udluftningsanlæg osv. medvirker til oplevelsen af bagside. Karakteren af bagside opleves mange steder både på sidegaderne til handeleggaden og på de parkeringsarealer, der ofte ligger lige bag den centrale handeleggade. For mange handlende er det første oplevelse af bymidten. Nogle steder opløses den rumlige bymidte her. Andre steder har man stadig fornemmelsen af rumligt at være i bymidten. (Eksempler: Frederikshavn, Sønderborg).

I de byer, der ligger ved vandet er der ofte en dårlig sammenhæng mellem handelsområdet og vandet. I de fleste af (havne) provinsbyerne er man tydeligvis opmærksom på, at nærheden til vandet og havnen er en kvalitet for byen. Mange steder er der sket en forskønnelse af havne- eller kajarealerne med nye belægnings, havnepromenader osv. Ofte er det centrale handelsområde også i god stand mht. belægnings og byrum. Men områderne imellem vandet og handelsområdet ligger mange steder som et slidt og uskønt mellemområde, som udgør en mental barriere mellem de to attraktioner. Nogle steder udgør en tæt trafikeret vej eller anden infrastruktur en yderligere fysisk barriere (Frederikshavn og Struer). Andre steder er der ingen fysisk barriere, men derimod god kontakt med mange stræder og passager ned til vandet (Nakskov, Sønderborg, Faaborg, Løgstør). Her er det snarere en mental barriere, hvor man har oplevelsen af, at bevæge sig væk fra den interessante og værdsatte del af bymidten.

Bjarne E. Jensen  
REGLAB

"Hvis man skal pege på en ting, der helt uden diskussion har indflydelse på byernes erhvervsudvikling og vækst, så er det uddannelsesniveaet. Højere uddannelsesniveau giver flere i beskæftigelse, flere iværksættere og højere produktivitet. Vi ved også, at levetiden for virksomheder er væsentligt lavere i dag end i gamle dage, så hvis det ikke lykkes at få nogle til at starte nye virksomheder op, så er man for alvor på den.

Vi har det med at overse ungdomsuddannelserne, men de er faktisk en af grundene til, at vi har klaret os så godt i Danmark hidtil; at vi uddanner mange folk i at tænke selv, være omstillingsparate og kreative. Erhvervsuddannelserne udmærker sig endvidere ved at have tæt kontakt til virksomhederne.

Investerer man i uddannelse, ja, så er det en pænt sikker investering. Kan man få flere uddannelsesaktiviteter samlet nede i hovedgaden, så det bliver synligt og bidrager til byens liv? Det kunne være interessant at arbejde med som en del af den fysiske planlægning."

## Infrastruktur og bosætning

For alle casebyerne gælder, at beliggenhed og infrastruktur er et grundvilkår for deres udvikling. Byer som Nakskov, Faaborg, Sønderborg, Struer, Løgstør og Frederikshavn mærker i forskellig grad, at de ikke ligger på en hovedfærdselsåre og ikke kan udnytte fordelene ved de strømme af gods, arbejdskraft og opmærksomhed, som alligevel ville komme ad den vej. Byerne er alle udfordret i forhold til mulighederne for at tiltrække borgere, hvilket ofte kobles til netop infrastrukturen og mulighederne for at pendle.

Generelt er der mangel og ønske om mere veluddannet arbejdskraft, da det efterspørges af de mest udviklingsorienterede lokale virksomheder. Alternativet er, at virksomhederne flytter til de største byer, hvor de højtuddannede er koncentreret. Nakskov, Struer og Løgstør lider desuden af et generelt vigende befolkningstal, som truer opretholdelsen af butik-, aktivitets-, kultur og serviceniveauet. Slagelse, på den anden side, drager stor fordel af den centrale placering på Sjælland med god infrastruktur.

## Erhverv og vækst

Alle casebyerne har oplevet udflytninger af betydningsfulde virksomheder, og flere af byerne føler sig udfordret af globaliseringen og overgangen til videnssamfundet. Det har i samtlige byer ført til satsninger, i større eller mindre grad, på alternative udviklingsstier, især turisme og oplevelsesøkonomi. I Frederikshavn, Faaborg, Løgstør og Struer ved man, at man ikke kan leve af oplevelsesøkonomi, men heller ikke uden.

Flere af casebyerne har været påvirket negativt af centralisering, ved at statslige og kommunale arbejdspladser er forsvundet, bl.a. i Nakskov, Faaborg, Struer, Løgstør og Frederikshavn. De statslige enheder har haft en underskov af tilknyttede erhverv og har til en vis grad fungeret som ryggraden i erhvervslivet. Slagelse og Herning har til gengæld oplevet – og har udsigt til – at få en positiv effekt fra den statslige centralisering, bl.a. med sygehuse og tiltrækning af uddannelser. Især i Slagelse ses bymidten som afgørende for at blive attraktiv uddannelsesby.

Især i de mest kriseramte byer, som Nakskov, Løgstør og Struer, er det vanskeligt at stille for mange krav til butikker og virksomheder mht. deres lokalisering og f.eks. udvidelsesmuligheder. Her er prioriteringen at få liv, arbejdspladser og skatte kroner til området. Hensyn som arkitektonisk kvalitet spiller en ubetydelig rolle generelt, bortset fra Herning.

## Kultur og identitet

Bymidterne har gennem tiden været afgørende for udviklingen af provinsbyernes identitet. Men tiderne skifter, og i dag er mange byer og bymidter i forandring. Nedslidning og tomme lokaler præger flere af case-byerne. Drivkræfterne har været globalisering, centralisering, finanskrisen, men også nye detailhan-

delsmønstre og de målsætninger, som kommunerne tidligere selv har haft for at sprede detailhandlen til udkanten af byerne. Generelt er der fokus på at få detailhandlen tilbage til bymidten for at sikre liv, men også for at fastholde bymidten som et centralt sted hvor byens identitet skabes.

I flere af casebyerne har bymidterne fået et lag 'oplevelse' – der er skabt egentlige oplevelsesgader, bl.a. i Frederikshavn hvor gågaden har fået et maritimt præg, og i Løgstør, hvor der står muslingskulpturer på gader og pladser. I Herning forsøges der at blive skabt en stærkere kobling til byens generelle satsning på oplevelser, samtidig med at der er fokus på øget tæthed og urbanitet, bl.a. ved at give mulighed for højhusbyggeri og ikonbyggeri. I Slagelse er der fokus på at genskabe pladserne i den historiske bykerne.

## Strategisk byledelse









Generelt er der i casebyerne et meget stærkt samarbejde mellem sektorer og aktører for at fremme byernes udviklingsmuligheder. F.eks. i Sønderborg hvor Danfoss-koncernen er en helt afgørende kraft for at skabe mobilisering og interesse for byens udvikling. I Løgstør er ildsjæle tilknyttet Limfjordsmuseet og Branding Løgstør en afgørende strategisk kraft, som ikke kun tænker i ny udvikling, men som først og fremmest tager udgangspunkt i de stedbundne ressourcer og at bygge videre på det, der allerede er.

I Herning og Frederikshavn har evnen til at sætte fælles dagsordener og arbejde sammen på tværs af offentlige og private grænser – kommune, erhvervsliv, uddannelsesorganisationer, m.fl. – været helt afgørende for at komme igennem de transformationsprocesser, der har kendetegnet byerne, bl.a. i forhold til erhvervsudvikling og bymidte. Kommune og erhvervs- og udviklingsråd har skabt såvel uformelle som formelle platforme, hvor den strategiske tænkning har haft mulighed for at udfolde sig. I Nakskov har den strategiske tænkning i løbet af det seneste årti skiftet fra en overvejende reaktiv position, hvor der ventes på investeringer, til en klart mere proaktiv strategi, hvor politikere, embedsmænd og lokale organisationer bl.a. har gjort et opsøgende arbejde for at hente investeringer hjem og samtidig gøre byen attraktiv for investeringer. Tiltrækning af Vestas og cleantech-projekter med udgangspunkt i kommunens tekniske faciliteter, har været nogle af succeserne skabt af det proaktive strategiske arbejde.<sup>1</sup> Med lukning af Vestas i 2010 og byens aktuelle udfordringer, er der atter behov for at mobilisere den strategiske udviklingskraft og bl.a. se på bymidten som ressource for udviklingen.

<sup>1</sup> Groth, N. B. & S. Smidt-Jensen (2005), Erhvervsklynger i den fysiske planlægning. Tre eksempelstudier Randers - Herning - Nakskov. København: Skov & Landskab.

# Byroller og bymidter i forandring – hvordan er samspillet?

Skemaet nedenfor præsenterer de mest markante koblinger mellem ændrede byroller og bymidternes udformning, funktioner og planlægning. Som det fremgår, så sker der i samtlige byer en tilpasning af funktioner i bymidterne og i bymidternes design i forhold til den ændrede rolle, som byerne i de senere år har indtaget og de fremtidige målsætninger, som byerne har.

Struer	Løgstør	Herning	Faaborg
<p><b>Byrolle</b></p> <p>Svækket regional rolle</p> <p>Vil kunne tiltrække den 'rekreative klasse'</p>	<p>Fokus på sted-bundne ressourcer, turisme og oplevelser</p> <p>Vil skille sig ud med muslinge-brand</p>	<p>Øget rolle som regionalt vækstlokomotiv</p> <p>Styrket regional rolle, bl.a. sygehus, koncentration af uddannelser</p> <p>Viden og oplevelser i fokus</p>	<p>Mindsket regional rolle, bl.a. som følge af centralisering (sygehus-lukning)</p> <p>Satsninger på oplevelseserhverv.</p>
			
<p>Wellness-byggeri på havnen</p> <p>Fokus på at få detailhandel tilbage til bymidten</p> <p><b>Bymidte</b></p>	<p>Bymidten har fået et 'tema-lag' om muslinger</p>	<p>Bymidten skal i højere grad afspejle satsninger på 'oplevelser'</p>	<p>Fokus på at genskabe liv i bymidten, bl.a. kulturhus og få bibliotek tilbage til bymidten</p> <p>Oplevelseværdier og nye aktivitetsmuligheder</p>
			

## Slagelse

Styrket regional rolle, bl.a. sygehus, koncentration af uddannelser



Omfattende byfornyelse og forskønnelse gennemført

Behov for at forbinde nyt universitet og station med gamle bykerne

## Sønderborg

Vil skille sig ud og være attraktiv for især vidensmedarbejdere



Massiv satsning på bymidte som lokomotiv for byens fremtid som attraktiv by for kreativ klasse og vidensmedarbejdere

## Frederikshavn

Satsninger på at blive regional og nordeuropæisk magnet for oplevelsesøkonomi



'Maritim' tematisering af bymidten på bl.a. pladser og kunst.

## Nakskov

Tvunget til at satse på andet end industri



Bymidten skal forskønnes

Johan Bramsen  
Pluss Leadership

"Det der er sket i Herning, er ikke sket pga. planlægning alene, men det er menneskers evne til at arbejde sammen, der er helt afgørende. De byer, der var industribyer kendetegnes ofte af en lønmodtager-kultur, båret af dem, der bestemte og var ansatte. De spor er meget tydelige mange steder. Her er det ikke kærlighed og ønske om samarbejde der præger nye projekter fra starten. I Herning har man oplevet – som et af de få steder i Danmark – et erhvervsliv der uden forbehold anerkender den offentlige verden som en ligeværdig part. Det er samarbejde. Det samme er sket i Frederikshavn efter værfterne lukkede. Det med at de rigtige mennesker kender hinanden, vil hinanden, sætter fælles dagsordener og arbejder for dem – det er den egentlige kraft.

Hvis man finder begrænsningerne i planloven, i systemet – så har man ikke arbejdet dybt nok. For kraften skal komme ved at se sig selv i spejlet. Den kommune der har dyrket strategisk planlægning på et rimeligt kvalificeret grundlag, den har også signaleret til markedet, hvad den ønsker indenfor de givne rammer. Så når der kommer en projektudvikler der vil noget i den retning, som kommunen gerne vil, så er banen fri. Den kommune der betragter planlægning som et nødvendigt onde, får det svært."

Svend-Erik Rolandsen  
COWI

"Det er en stor udfordring for mange provinsbyer, at de er meget afhængige af lokale ressourcer og lokale investorer, sammenlignet med de store byer, hvor der også er pensionskasser og internationale investorer til at drive udviklingen. Samtidig konstaterede vi i Plan09, at mange planlæggere er overraskende forsigtige i dialogen med developere og investorer. Årsagen er ofte, at man er nervøse for ikke at kunne varetage myndighedsrollen objektivt efterfølgende, hvis man har været i tæt dialog med "dem med pengene." Men nogle spænder nok ben for sig selv ved at lægge unødvendig stærke begrænsninger på sig selv ifht. dialogen med developere og investorer."

Peer Riisom  
Gehl Architects

"Det er vigtigt at få stillet spørgsmålet om, hvordan ser lokale virksomheder på ressourcerne i deres by – herunder de 'urbane ressourcer' i bymidten? Hvordan ser foreningslivet, uddannelses- og kulturinstitutioner på byen? Kan de bruge og sætte præg på bymidten på nye måder? Hvad enten der satses på udvikling og vækst eller på at skabe en velfungerende by og bymidte, hvor vækst ikke fylder så meget, er det afgørende, at kommunen er med til at mobilisere de lokale kræfter og skabe platforme, hvor der kan skabes en fælles forståelse mellem byens nøgleaktører. Evnen til at få sat fælles dagsorden og arbejde for de blandt de lokale kræfter, udnytte de lokale ressourcer og udføre visionerne, er helt afgørende faktorer for at skabe velfungerende bymidter og byer i det hele taget."



”Det er forenklet, hvis planlæggerne siger, der er noget galt med planlægningssystemet. Vi mangler ikke planlægningsredskaber – det handler om at have mod og tænke langsigtet. Men måske vi trænger til en diskussion af kommunalfuldmagten, fordi kommunerne i stigende grad engagerer sig i projekter, som der ikke ligger noget egentligt lovgrundlag for. I forsøg på at skabe vækst handler mange kommuner mere risikobetonet. De påtager sig nye og mere aktive roller ved siden af den traditionelle myndighedsrolle med udlæg af retlige regler for byggeriets placering og udformning. I dag sætter kommunerne ting i gang, hvor de også går ind som investorer, og de samarbejder med virksomheder, som kræver hurtige beslutninger. Det presser dem i forhold til de administrative rammer, der gælder for både rækkevidden og hastigheden i det kommunale beslutningssystem. Det er derfor, vi har brug for en mere åben diskussion om kommunernes erfaringer med det at gå til grænsen.

Der er meget i plansystemet, der fungerer fint, som f.eks. lokalplaninstrumentet, der anvendes med stor fleksibilitet og lokalt tilpassede uformelle planer. Der, hvor der er ved at opstå problemer, er i den voldsomme anvendelse af retningsløse analyser og redegørelser, som skygger for arbejdet med det konceptuelle og retningsgivende i den sammenfattende planlægning. På mange kommuners hjemmesider kan man ikke længere se samlede hovedstrukturkort for kommunens bysamfund. Det er som om den konceptuelle del af planlægningen sander til i redegørelser.”

”Det politiske lederskab er en helt afgørende forudsætning for at rykke på noget – og det er uanset, hvor stor man er. Politisk risikovillighed er ikke en selvfølge, da omverdenen og pressen hurtigt fordømmer politiske visioner/ambitioner og fejlslagne initiativer. Men vi står i en situation, hvor vi skal finde ud af, hvordan vi kan skabe en positiv udvikling i området. Så hvordan får vi skabt mere rum for, at man som offentlig myndighed kan tillade sig at være mere eksperimenterende? For lige nu er vi en situation, hvor der ikke er klare svar på, hvilke initiativer der helt konkret skaber en markant positiv udvikling. Det kræver, at vi tør udfordre dogmer, eksperimenter og tage nogle flere risici.”

# SWOT-analyse ifølge interviewpersoner

## Struer

## Løgstør

## Faaborg

## Herning

### Styrker

- Natur og herlighedsværdier
- Rekreative muligheder
- Koncentration af specialiseret videns erhverv
- Fokus på innovation
- Iværksætterånd og mange ildsjæle
- Succes med at få nye funktioner til tomme bygninger
- Velholdt bymidte
- Omgivelser i form af natur og fjord
- Billige boliger og ejendomme
- Vigtige virksomheder er blevet i byen trods globalisering og muligheder for udflytning
- Mange ildsjæle og stort engagement
- Stærkt fokus på stedbundne ressourcer
- Naturskønne omgivelser
- Velbevaret historisk bymidte
- Byen kan tiltrække adgangskøbere og borgere med høje indtægter
- Kulturhistorie
- Kulturliv
- Aktiv (sejler)turisme
- Stærkt drive hos byråd, embedsmænd, lokale organisationer og individer har været med til at skabe et fantastisk image for byen
- Glidende og positiv overgang fra industriøkonomi til videns- og oplevelsesøkonomi

### Svagheder

- Placering – 'langt til alt'
- Demografi – stigende andel ældre og færre unge
- Konjunkturfølsom erhvervsstruktur
- Sammenhæng mellem bymidte og havn fungerer ikke optimalt pga. banevold
- Beliggenhed, bl.a. afstand til Aalborg gør det vanskeligt at tiltrække bosætning
- Dårlige adgangsforhold
- Mangel på vidensvirksomheder og tilhørende skattegrundlag
- Mange gode ideer, men få investorer
- Lavt uddannelsesniveau
- Demografi - mange ældre, færre unge
- Bosætning af førstegangskøbere begrænset
- Få nye virksomheder etableres
- Byens tilgængelighed
- Opdeling af byens detailhandel i bymidte og indkøbscenter
- Lokalisering
- Image som værende en driftig by, men med en kedelig natur - ingen vand og bøgeskove
- Lavt uddannelsesniveau ift. modstå de udfordringer som videnssamfundet og globaliseringen byder

### Muligheder

- Gøre Struer attraktiv for en international arbejdskraft
- Blive attraktiv bosætningskommune
- Udnytte havnens potentialer
- Natur og herlighedsværdier
- Oplevelsesøkonomi
- Flere funktioner i bymidten
- Motorvej til Holstebro
- Udvikle turismeerhvervene – bl.a. for sejlerne
- Udnytte ildsjælene og de lokale iværksættere endnu bedre
- Satsninger på oplevelsesøkonomi
- Udvikle nye erhverv, bl.a. film og aktiv turisme
- Fast forbindelse mellem Als og Bøjden
- Forbedring af infrastrukturen
- De kreative kræfter i byen
- At understøtte de spirende nye kræfter i byen
- Masterplan
- Få mest muligt ud af byens image
- Oplevelses- og erhvervs-turisme
- Vækstiværksættere / innovative firmaer, bl.a. inden for den grønne industri
- Produktionsoptimering i eksisterende erhverv
- Nyt supersygehus

### Udfordringer

- Fraflytning
- Økonomisk råderum til bl.a. byudvikling og renovering
- Trussel hvis B&O flytter eller skærer ned på aktiviteter – kan starte negativ spiral
- Gøre Struer synlig på det regionale bosætningsmarked
- Fastholde befolkning, bl.a. unge og højtuddannede
- Få tiltrukket arbejdskraft
- Omdannet boligområder fra tresserne og halvfjerdserne som ikke er attraktive længere
- Potentiel sårbarhed hvis store virksomheder lukker eller skærer ned
- Aldrende befolkning
- Centralisering
- Bosætning
- Forfald i byen
- Fald i antallet af turister
- Spirende kræfter smuldrer
- Muligheder ikke udnyttede
- Detailhandelen opdeles
- Overgang mellem bymidte og vandet
- Hård debatkultur
- Konkurrencen fra Østjylland/ Østeuropa/ Østasien etc.
- At vi bliver for selvtilstrækkelige og selvfede
- Vi skal konstant være i et højere gear end de nærmeste konkurrenter
- Skabe attraktive boligområder

## Slagelse

- Fordelagtig lokalisering
- Historisk og afgrænset bykerne
- God størrelse – mini-metropol
- Mange offentlige arbejdspladser
- Naturen

## Sønderborg

- Naturskønne omgivelser
- Nærhed til Tyskland
- God bymæssig tæthed
- Universitetet
- Ambitiøs
- International orientering
- Politisk mod, vilje og evne til at mobilisere erhvervsliv og organisationer på strategiske satsninger

## Frederikshavn

- Let adgang til Norden
- Godt foreningsliv
- Befolkning har indsigt i verdensmarkedet
- Høj risikovillighed
- En fokuseret erhvervsstrategi
- Omstillingsevne hos erhvervsliv, bl.a. maritime branche
- Ambitiøse målsætninger

## Nakskov

- Naturskønne omgivelser
- Historisk bykerne
- Tæt bymidte med koncentration af handelsliv i bycentrum
- Mange ildsjæle og aktivt foreningsliv
- Stort opland
- Erkendelse af udfordringer og stærk evne til at udnytte potentialer innovativt

- Arbejdsstyrkens uddannelsesmæssige sammensætning matcher ikke efterspørgsel
- Image – har ghettoer
- Lang afstand fra station til bymidten

- Afsides beliggenhed
- Begrænset opland
- Tiltrækning af nye erhverv

- Der mangler nye initiativer, som giver arbejdspladser
- Der mangler videregående uddannelser, f.eks. på det maritime område

- Lokalisering og infrastruktur
- Befolkningstilbagegang og aldrende befolkning
- Lavt børnefødselstal
- Lavt uddannelsesniveau
- Mange arbejdsløse og socialt belastede
- Virksomhedslukninger
- Kommunens økonomi
- Byen er nedslidt
- Få kultur- og fritidstilbud

- Udnytte lokalisering endnu bedre
- Mere levende byliv
- Mest muligt ud af centralisering af statslige arbejdspladser
- Udvikle erhvervsklynger
- Blive kendt som 'uddannelsesby'

- Nærheden til Hamburg
- Større udnyttelse af kysterne
- Europæisk Kulturhovedstad i 2017
- Mål om at blive klimaneutral kommune kan skabe ny vækst, innovation og attraktivitet

- Udnytte adgangen til Norden bedre
- Viljen til at fremme nye initiativer
- Beliggenheden - unik fødekæde til byens maritime kompetencer
- Skabe et markant brand inden for ferie og oplevelsesindustrien

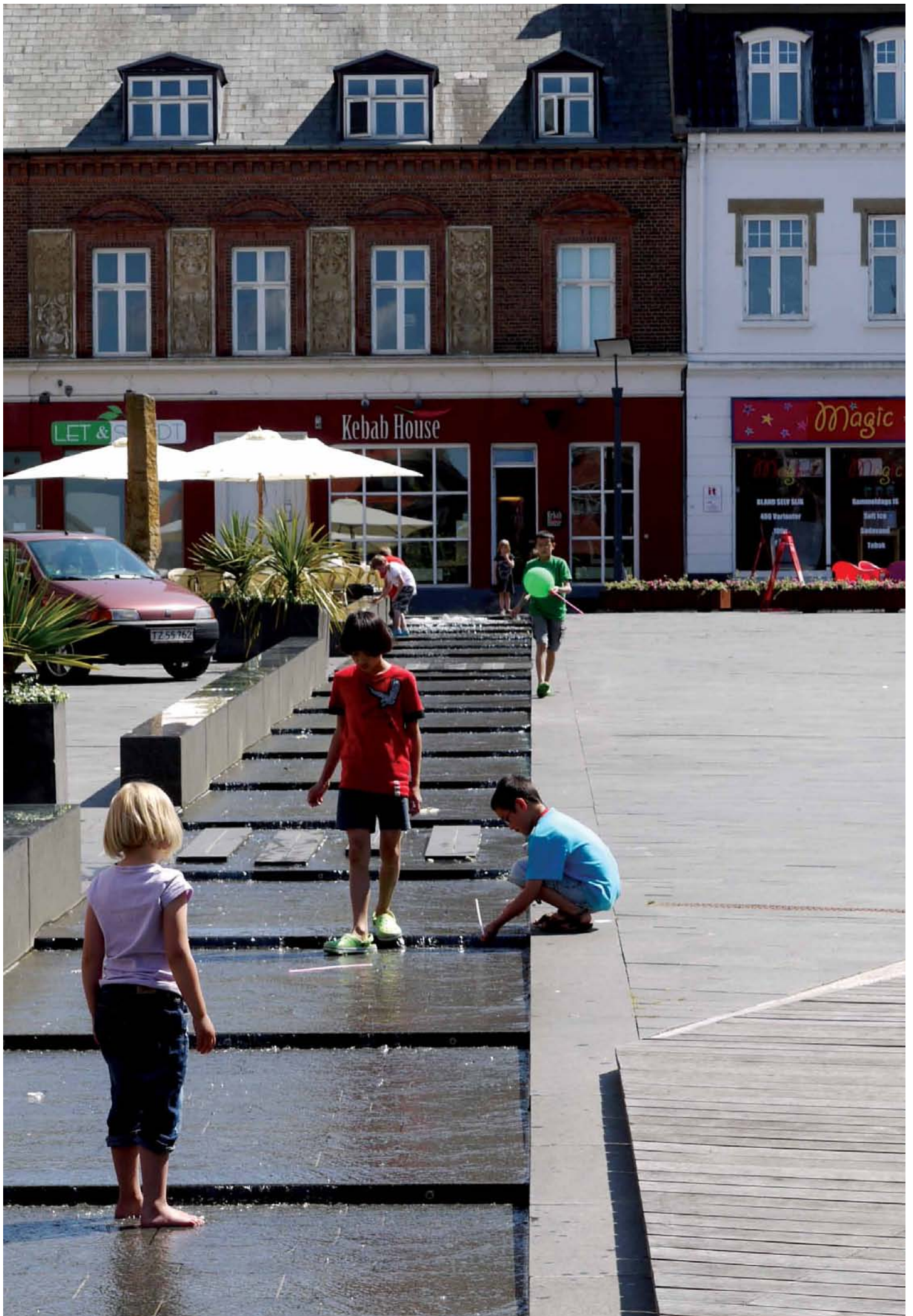
- Omdannelse til turist- og kulturby
- Skabe mere liv i bymidten
- Udnytte/omdanne opholdsrum til kultur- og fritidstilbud fx. klatrevægge, teater mv.
- Udnytte havnen bedre rekreativt
- Udnytte kulturarven bedre
- Femern-forbindelse

- Få øget uddannelsesniveau
- Globaliseringen er både en trussel og en mulighed
- Skabe bedre forbindelse mellem station og bymidten

- Gøre byen attraktiv for borgere og nye erhverv
- Realisere ambitiøse planer

- Få bremset fraflytning af personer med videregående uddannelser, som udgør forudsætningen for at byens erhvervsliv kan udvikle produkter i den verdensomspændende konkurrence
- Opkvalificere arbejdsstyrke
- At byen mister erhvervmæssigt fokus

- Fortsat befolknings-tilbagegang
- Stigning i gruppen af socialt belastede
- Manglende uddannelsesmuligheder og arbejdspladser
- Svag kommunal økonomi
- Få fuldt udbytte af satsninger på grøn energi



# Afrunding

## Hvad kan og vil provinsbyerne?

I dag giver det mindre mening at tale om et veldefineret bysystem i Danmark, hvor byerne på baggrund af forudbestemt og ensartede velfærds-planparametre indtager bestemte pladser i et fastlagt hierarki. I stedet kan der argumenteres for, at der er sket en bevægelse fra fokus på 'bymønstre', hvor byernes position var tilskrevet bl.a. serviceniveau og befolkningsstørrelse, mod en mere differentieret byforståelse med fokus på udviklingspotentialer og 'byroller'.

Anlægges denne tilgang flyttes fokus fra en foruddefineret klassificering til en mere nuanceret og potentielt også mere forskelligartet byudvikling. Denne mere 'anerkendende rolletilgang' og fokus på potentialer indebærer, at byer kan stilles op mere ligeværdigt i forhold til hinanden.

Men er der så kun vindere og ikke 'tabere', hvis man anskuer byer på den måde? Kan kommunerne i deres strategiske arbejde relateret til byrolle og byudvikling så bare vælge at fokusere på potentialerne og opnå succes på den måde?

Det anerkendende og strategiske perspektiv peger på, at provinsbyer kan få succes, hvis byernes beslutningstagere, planlæggere og andre relevante aktører er i stand til at analysere byens situation, agere strategisk derefter og udnytte byens potentialer bedst muligt. Omvendt vil en kritik af det strategiske perspektiv pege på, at provinsbyerne er blevet mindre herre over deres egen skæbne i de senere år og at det faktisk er svært at gøre noget. Beslutninger om at centralisere statslige arbejdspladser og flytte arbejdspladser ud af en dansk provinsby, kan være meget vanskelige for de lokale kræfter at påvirke. Til gengæld giver det sjældent mening, hvis provinsbyerne blot forholder sig passivt og lader forandringerne ske af sig selv. Men det kræver lederskab og ressourcer at forholde sig proaktivt og strategisk til udfordringerne.

De otte cases viser, at udfordringer og potentialer for provinsbyerne er mange og de varierer fra by til by. Ligeledes er der mange forskellige bud på, hvad der skal til for at ruste byerne til udfordringerne, så de kan være levedygtige fremover. Det viser både cases og ekspertudsagn. I nogle case-byer bruges bymidterne som en helt afgørende ressource og der laves betydelige satsninger på at gøre bymidten til ét af de afgørende aktiver for byen. Flere steder er der f.eks. stærk interesse for at få detailhandlen og nye funktioner tilbage til bymidterne, bl.a. uddannelsesinstitutioner, kultur og rekreative funktioner.

I andre case-byer er udmeldingerne, at det er helt andre faktorer, der har betydning for byen, hvis der tænkes på tiltrækning af arbejdspladser, besøgende og tilflyttere. Her er bymidten ikke en strategisk ressource og kan risikere at blive nedprioriteret. Hvis dette sker, er udfordringen, at bymidten kan miste sin rolle, som 'samfundsskabende ressource'. Hvordan skal byerne håndtere den udfordring?

## Flere svar og anbefalinger i del 2

Denne rapport er blevet lavet med det formål, at skabe bedre indsigt i situationen i bymidterne i danske provinsbyer uden for de to vækstområder i Danmark. Formålet har ikke været at lave en udtømmende analyse og ej heller komme med anbefalinger til, hvordan udfordringerne kan håndteres, men beskrive og sætte billeder på, hvordan situationen er i bymidterne i dag. Som nævnt i indledningen, så præsenteres materialet i denne rapport på tre åbne seminarer i marts 2012, som Dansk Arkitektur Center arrangerer. På baggrund af disse seminarer vil der blive skrevet en del 2, hvor de input som er kommet på seminarerne vil danne grundlag for at komme med svar på de spørgsmål, som blev opstillet i indledningen af denne rapport.



# Appendix

## Interviewpersoner

### **Anette Kümpel**

Planlægger,  
Vesthimmerlands Kommune

### **Jens Borre**

Turistchef,  
Vesthimmerlands Kommune

### **Leif Ørsnæs Christensen**

Formand,  
Løgstør Egnens Erhvervsråd

### **Claus Falk Petersen**

Udviklingskonsulent,  
Struer Kommune

### **Bjarke Danvig**

Planchef,  
Struer Kommune

### **Jacob Pedersen**

Udviklingskonsulent, Erhverv og turisme,  
Faaborg-Midtfyn Kommune

### **Mai-Britt Helle Jensen**

Afdelingsleder,  
Faaborg-Midtfyn Kommune

### **Kristian Holm Jacobsen**

Afdelingsleder,  
Sønderborg Kommune

### **Peter Rathje**

Administrerende direktør,  
ProjectZero, Sønderborg

### **Marius Reese**

Planchef,  
Herning Kommune

### **Torben Henriksen**

Erhvervsdirektør,  
Herning & Ikast-Brande Erhvervsråd

### **Mikael Jentsch**

Teknik- og Miljødirektør,  
Frederikshavn Kommune

### **Søren Steenbock Vestergaard**

Myndighedschef, Teknisk Forvaltning,  
Frederikshavn Kommune

### **Sille Clausen**

Projektleder,  
Lolland Kommune

### **Trine Kristoffersen**

Teamleder for Planlægning og Gis,  
Lolland Kommune

### **Tine Christiansen**

Planchef,  
Slagelse Kommune

## Væsentlige publikationer

### Mellemrum som byrum

Socialministeriet (2011)

Publikationen introducerer et nyt syn på byrum ved stationer, indkøbscentre og boligområder. Formålet med rapporten er at skabe et redskab målrettet kommunale planlæggere, projektledere, boligselskaber og aktive borgere, der ønsker inspiration til, hvordan man kan få øje på og udvikle sådanne områders bærende, stedsbundne kvaliteter. Indholdet er tilvejebragt på baggrund af tværfaglige studier af stationsområdet i Lyngby, Ishøj Bycenter og Byparken i Albertslund Syd.

Den centrale pointe er, at der ofte eksisterer et overset potentiale af 'mellemrum' i de nyere byområder. Disse mellemrum kan med enkle virkemidler spille en vigtig rolle for det sociale liv i byen.

### The City Regions Project -betydningen af bysamarbejde...

Damvad (2011)

Rapporten har karakter af et inspirationskatalog, som formidler ideer, indsigter og læringspunkter til, hvordan mellem-store byer som Aalborg, Aarhus og Odense og deres byregioner kan fremme vækst og styrke deres placering og indflydelse i det nationale og internationale bylandskab.

Ifølge rapporten involverer langt de fleste succesfulde væksttiltag, som gennemføres i en by, i et eller andet omfang et samarbejde mellem aktører i eller uden for byen. Bysamarbejder kan være en måde at arbejde strategisk med ressourcer på, der kan give vækst ved at knytte en bys ressourcer mere effektivt sammen, eller ved at knytte dens ressourcer sammen med ressourcer i andre byer. Samarbejde åbner desuden op for en række yderligere gevinster såsom læring og erfaringsudveksling mellem byer.

Strategier for at styrke vækst bør derfor sigte efter at skabe gode rammer for interaktion og samarbejde blandt lokale aktører.

### Lokalt erhvervsklima

Dansk Industri (2011)

Erhvervsklimaet i kommunerne er afgørende for, at danske virksomheder fremover kan klare sig i den internationale konkurrence. Analysen kortlægger erhvervsklimaet i 96 af Danmarks 98 kommuner. Resultaterne bygger på svar fra over 4.700 virksomheder og data fra en række offentlige statistikker. Publikationen er et værktøj til at skabe de bedst mulige betingelser for at drive virksomhed.

Undersøgelsen er også en inspiration for de mange kommuner, som ønsker at forbedre deres erhvervsklima ved bruge undersøgelsen aktivt i deres lokale erhvervspolitik. Med inspiration fra medlemmer og kommuner har Dansk Industri udviklet denne oversigt over parametre i erhvervsklimaundersøgelsen, hvor der er konkret mulighed for at gøre en forskel.

### Fremtidens lokale erhvervspolitik og erhvervsservice

Kommunernes Landsforening & Erhvervs- og Byggestyrelsen (2010)

Erhvervspolitik er en frivillig opgave for kommunerne. Det er det enkelte byråd, der suverænt afgør, om kommunen skal have en erhvervspolitik. I en tid med presede kommunale budgetter kan det være fristende at udnytte frivilligheden til at nedprioritere erhvervspolitikken. I givet fald vil prisen blive høj for det danske samfund.

Kommunal erhvervspolitik handler om de services og rammebetingelser, der gør det attraktivt at drive og udvikle virksomheder i et område. Mange politikområder griber derfor ind i det erhvervspolitiske strategiarbejde – fysisk planlægning, infrastruktur, tilgængelighed, jobcentrenes arbejde, uddannelsespolitik, tilladelser og tilsyn, offentligt-privat samspil, børnepasning, kultur, oplevelser, indkøbsmuligheder, osv.

Der opstilles ikke bestemte løsninger og modeller, som kommunerne kan implementere i morgen, men der stilles skarpt på de overvejelser, som kommunerne og kommunekontaktrådene skal gøre sig på vejen mod at realisere deres erhvervsvisioner. Rapporten giver et fælles videns- og inspirationsgrundlag, som kommunerne og de forskellige erhvervsserviceoperatører kan tappe af.



### Landsplanredegørelsen 2010

Miljøministeriet (2010)

Landsplanredegørelsen sætter fokus på Danmarks forskellige geografiske områder og deres tilsvarende forskellige planlægningsmæssige udfordringer. Landsplanredegørelsen indeholder de principper og prioriteringer, som regeringen mener, at kommunerne skal planlægge efter.

I forhold til Danmarks byer fremgår det, at 1) der er behov for at supplere vores relativt åbne byer med tættere bydele 2) der bør være mindre støj og renere luft i byen 3) byernes udvikling skal tænkes sammen med trafikstrukturen og 4) der skal mere natur og vand i byerne.

### Fremtidens by

Realdania (2010)

Analysen afdækker syv forskellige danske bytyper, baseret på data om beboerdiversitet, kriminalitet, adgang til kulturelle aktiviteter, natur og bytæthed. På samme måde beskriver analysen fire beboertyper, der findes i alle danske byer, og som tilsammen er med til at skabe byens sociale kendetegn. Dette giver en overskuelig og anvendelig forståelse af, hvordan forskellige mennesker bidrager til at skabe byen rent socialt, og hvordan forskellige beboertyper kan tiltrækkes.

Endelig beskrives 35 større og mindre trends, som giver inspiration til, hvilke udefrakommende bevægelser der vil påvirke de forskellige beboere og bytyper, og som derfor bør indtænkes i udviklingen af fremtidens by.

### Iværksætterindeks 2010

Erhvervs- og byggestyrelsen

Rapporten er en systematisk kortlægning og evaluering af iværksætterområdet i Danmark.

Iværksætterindekset bygger på data for en række OECD-lande og identificerer Danmarks styrker og svagheder som iværksætterland.

Ifølge rapporten har dansk økonomi de sidste par år gennemlevet det største tilbageslag siden 2. Verdenskrig. Bruttonationalproduktet faldt i 2009 med næsten 5 procent og eksporten faldt med næsten 11 procent.

I forhold til jobskabelse er konklusionen klar: De fleste job findes i de meget store virksomheder, men det er de nye og unge virksomheder, der skaber de nye job. Dansk økonomis jobmotor findes blandt de unge virksomheder, der overlever.

### Vækstens anatomi

REG LAB (2010)

Analysen viser, at nøglen til velstandsudvikling i de mellemstore byer ligger i en aktiv og dygtig erhvervs politik. Bosætning er ikke uvæsentlig, men gode rammer for det lokale erhvervsliv er vigtigst og mere langtidsholdbart. De vigtigste ingredienser i de mellemstore byers succesopskrift er byudvikling, uddannelse og erhvervsudvikling tænkt i en samlet strategi. Der er ikke én vej til succes, men det betaler sig at vælge en klar retning og træffe nogle strategiske valg.

Analysen tyder på, at der er et uudnyttet vækstpotentiale i de mellemstore byer. Derfor er det vigtigt at styrke engagementet som erhvervsmæssigt lokomotiv. Analysen kommer med 6 anbefalinger om ledelse af erhvervs- og velstandsudvikling i mellemstore byer.

## Landsplanredøgørelsen 2006

Miljøministeriet (2006)

Redøgørelsen fra 2006 var regeringens vision på den fremtidige udvikling af landet og omhandler dels de vilkår globaliseringen stiller for planlægningen og hvordan planlægningen kan bidrage til at skabe et konkurrencedygtigt Danmark. Og dels kommunalreformen, som indebærer en ny arbejdsdeling mellem kommuner, de nye regioner og staten.

Redøgørelsen behandlede aktuelle udviklingstendenser og problemer i relation til bl.a. bolig- og erhvervsudvikling, by- og bosætningspolitik, turismeområdet m.v.

Tendensen var, at der blev færre arbejdsmarkedsoplande, med de største byer som omdrejningspunkt. Kun de mellemstore byer med en tilstrækkelig stor afstand til de største byer, kunne fastholde et selvstændigt arbejdsmarkedsopland.

## Byen, vejen og landskabet

Aalborg Universitet et al. (2005)

I rapporten analyseres og perspektiveres den by- og landskabsudvikling, der er opstået i forbindelse med investeringerne i motorvejsbyggeri i Danmark siden 1960'erne. I rapporten kortlægges pendlingsmønstrene og byudviklingen langs motorvejene. Fokus ligger på, hvor meget motorvejene rent faktisk præger byudviklingen og tiltrækker virksomheder og arbejdspladser. Derudover fokuseres der på, i hvor høj grad motorvejene ser ud til at forlænge og reorientere pendlingen.

Af rapporten kan det konkluderes, at de statslige investeringer i motorveje i et vist omfang præger udviklingen, og derfor er der også formuleret en række visioner for fremtidig udvikling og rumlige forløb omkring motorvejsnettet. Visionerne omhandler også den kommunale planlægning af de motorvejsnære arealer.

## Detailhandel i 16 byer

Miljøministeriet (2005)

Rapporten beskriver detailhandelsudviklingen i 16 større og mindre byer med vægt på, hvad planlægningen har betydet for byernes udvikling og kvaliteten i bymiljøet. Byerne er meget forskellige, så det er svært at drage overordnede konklusioner.

Tendenserne er: 1) at der er sket betydelige udvidelser i større byer 2) fornyelse af butikscentre og storbutikker giver vækst 3) Storcentre har stor effekt i forhold til øget handel 4) bymidteudvikling har mindre effekt 5) nye butikscentre i bymidter styrker samlet set bymidten – også selvom de ikke er integreret i strøgområdet.

## Kortlægning og analyse af byernes udfordringer

Erhvervs- og boligstyrelsen (2003)

13 case-byer er analyseret med udgangspunkt i en indledende research i udvalgt materiale samt rundbordsamtaler. Byernes nuværende situation er beskrevet med fakta om indbyggertal, historie m.m. samt bl.a. erhvervs- og boligudvikling. Derudover analyseres byernes erfaringer med anvendelse af den fysiske planlægning, erhvervs politik, bypolitik, tværgående strategier og andre politikområder samt netværk og borgerinddragelse. Byernes udfordringer er afslutningsvis beskrevet.

I rapporten opstilles en række scenarier for udviklingen af forskellige bytyper afhængigt af deres geografiske placering i forhold til vækstcentre og udkantsområder.

Dette kan sammen med en række anbefalinger give et bud på, hvordan byerne kan arbejde med deres udvikling. Der er primært fokus på den enkelte by. Der er ikke i særlig høj grad tænkt i sammenhænge med andre byer, hvilket strider mod de anbefalinger, der i øvrigt gives til byerne.

### Landsplanredegørelsen 2003

Miljøministeriet (2003)

Redegørelsen har fokus på at styrke den regionale og lokale balance i Danmark. Den fysiske planlægning skal sikre at prioriteringerne bidrager til fysiske og funktionelt bedre byer og landområder, samt samlet set fremmer den regionale udvikling.

Redegørelsen viser, at der generelt var stor lighed mellem regionerne i Danmark. Over alt i landet findes større byer med et bredt servicetilbud. Trafiklinierne og kommunikationerne er godt udbygget og har gjort landet let tilgængeligt. Væksten i folketal, beskæftigelse og indkomster havde i de senere år imidlertid været højere i regioner med store byer end i regioner med mindre byer.

### Europæiske byer i en global æra

Miljøministeriet (2002)

I rapporten slås det fast, at det er nødvendigt at samarbejde og koordinere en fælles indsats og at udviklingen tager sit udgangspunkt i lokalidentitet, hvis der skal sikres en balanceret og bæredygtig udvikling i alle EU's regioner.

Hver enkelt by og region har sine kompetencer og potentialer. Byernes betydning for deres region og for samfundsudviklingen i det hele taget bør fremhæves gennem en mere integreret by- og regionalplanlægning.

Det er vigtigt, at byerne bevarer deres identitet og lokale særpræg i den globaliserede verden, så de kan konkurrere ved at anvende deres forskellige potentialer.

### Byudvikling i 8 kommuner

Erhvervs- og boligstyrelsen (2003)

Formålet med publikationen er at belyse brugen af partnerskaber og borgerinddragelse i den kommunale planlægning i 8 forskellige kommuner.

Der kan konstateres en modsætning mellem ønsket om borgerinddragelse og ønsket om partnerskaber. I forbindelse med partnerskaber i byomdannelsen indtager den kommunale forvaltning ofte en dobbeltrolle. På den ene side optræder kommunen som tillidsskaber og i visse tilfælde initiativtager i forhold til partnere. På den anden side optræder kommunen som regulerende myndighed og garant for den demokratiske proces. Samtidig vil kommunen ofte selv stå som bygherre i byomdannelsesområderne.

I forbindelse med borgerinddragelsen i byforbedringsområder vil fokus ofte være rettet mod de problemer, der findes lokalt fremfor de eksisterende ressourcer. For at danne forpligtende partnerskaber er det nødvendigt at inddrage lokalområdernes ressourcer mere målrettet end det sker i dag.

**Hvad vil provinsbyerne?  
– byroller og bymidter i forandring**

© 2012 Dansk Arkitektur Center

**Redaktion, Dansk Arkitektur Center**

Søren Smidt-Jensen, PhD, senior projektleder  
Lars Fjendbo Møller, projektmedarbejder  
Eva Fabricius, researcher  
Signe Bisgaard Nielsen, grafisk design

**Rådgivning og bidrag til bymidteanalyse**

Ellen Højgaard Jensen, direktør, Dansk Byplanlaboratorium  
Ny Øhlenschläger, projektleder, Dansk Byplanlaboratorium

**Fotos og illustrationer**


Fotos: Dansk Arkitektur Center  
Billederne fra de otte provinsbyer kan frit downloades  
fra Flickr. Se [www.dac.dk/provinsbyer](http://www.dac.dk/provinsbyer)  
Kortmateriale: © Faaborg-Midtfyn, Frederikshavn,  
Herning, Lolland, Slagelse, Struer, Sønderborg  
og Vesthimmerlands Kommuner  
Luftfotos: © COWI

Rapporten kan downloades på  
[www.dac.dk/provinsbyer](http://www.dac.dk/provinsbyer)

**dansk byplan**  
laboratorium

DAC | DANSK ARKITEKTUR CENTER





Struer  
Indbyggere  
2006 10.957  
2011 10.572

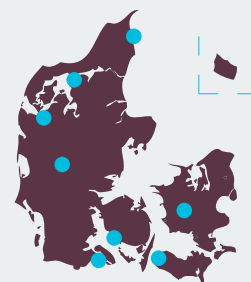


Sønderborg  
Indbyggere  
2006 27.391  
2011 27.237

Med denne rapport sætter Dansk Arkitektur Center fokus på de danske provinsbyers udfordringer og muligheder i en tid, hvor den økonomiske vækst især er koncentreret i og omkring de allerstørste byer. Linsen er derfor primært rettet mod provinsbyerne udenfor landets vækstområder og især på deres bymidter. Kan bymidterne være en ressource for byernes udvikling, og i givet fald hvordan?

Udgangspunktet for at svare på det spørgsmål, er en analyse af otte casebyer – Frederikshavn, Løgstør, Struer, Herning, Sønderborg, Faaborg, Slagelse og Nakskov, som præsenteres i denne rapport.

[www.dac.dk/provinsbyer](http://www.dac.dk/provinsbyer)



**dansk byplan**  
laboratorium

DAC | DANSK ARKITEKTUR CENTER