

DANMARKS INTERNATIONALE AVIS



# MORGENAVISEN

# Jyllands-Posten

Lørdag  
den 31. maj  
2014  
www.jp.dk

\*\*\*  
Kr. 35,00



OUTSOURCE BEKYMRINGERNE GLOBALCONNECT.DK

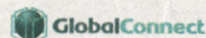


Illustration: RINA KJELGAARD

## Kolind har knækket kurven



# MORGENAVISEN

## Jyllands-Posten

Lørdag  
den 31. maj  
2014  
www.jp.dk

\*\*\*  
Kr. 35,00

Har du frihed til  
at fokusere på din  
kerneforretning?

OUTSOURCE BEKYMRINGERNE GLOBALCONNECT.DK

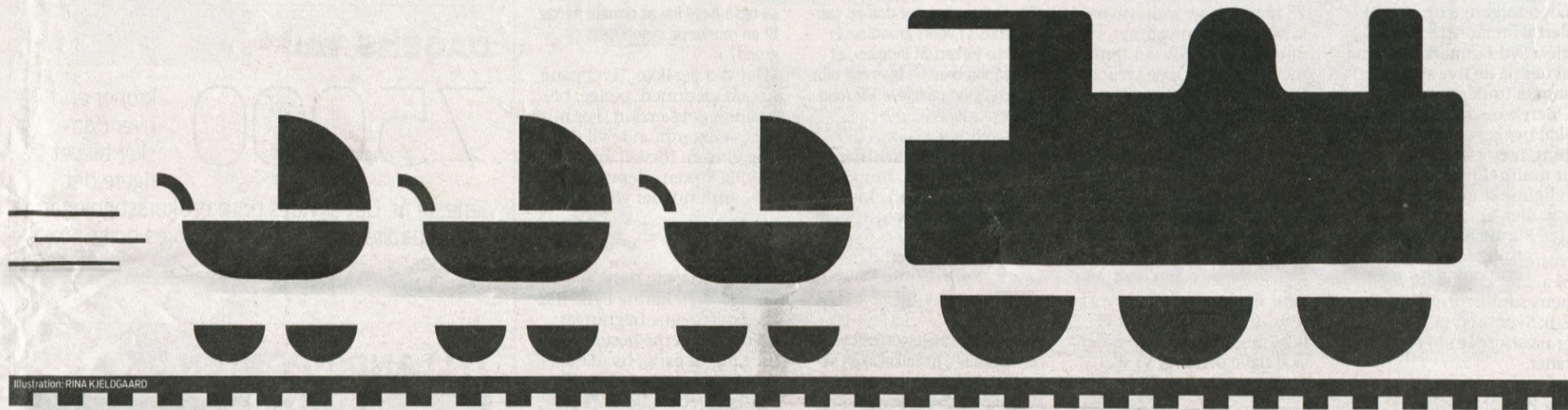
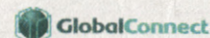


Illustration: RINA KJELDGAARD

# Stationsbyer får en renæssance

**Befolkning:** Der er afvikling og befolkningstilbagegang i landdistrikterne, men billedet ser anderledes ud, når det gælder de mindre stationsbyer. Her vokser befolkningstallet.

MORTEN VESTERGAARD  
AXEL PIHL-ANDERSEN

morten.vestergaard@jp.dk  
axel.andersen@jp.dk

Fraflytning, lukkede butikker og øde hovedgader – alle har troet, at det var godnat og goodbye med flere hundrede små stationsbyer i Danmark.

Men rygtet om byernes snarlige død er stærkt overdrevet, og en stor del af dem klarer sig rigtig godt, hvis man måler på befolkningstal og til- og fraflytning. Stationsbyerne har

samlet set haft en positiv befolkningsudvikling siden 2000, og byer mellem 1.000 og 5.000 indbyggere har i de seneste fem år procentvis haft en større befolkningsfremgang end deres storebrødre med mellem 5.000 og 20.000 indbyggere.

I en ny rapport fra Ministeriet for By, Bolig- og Landdistrikter har man sat fokus på de mindre stationsbyer. Konklusionen er, at både nuværende og tidligere stationsbyer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere langt fra er under afvikling, men derimod under forandring

med masser af muligheder. Rapporten viser samtidig, at det ikke kun er ældre fra landområderne, der flytter ind til stationsbyerne, men også unge, ressourcerstærke børnefamilier. By, bolig- og landdistriktsminister Carsten Hansen (S) er selv overrasket over konklusionen.

»Stationsbyerne er langt mere livskraftige, end de fleste tror, men mange aktiviteter er flyttet væk fra byernes centrum. Derfor er der god grund til at gentænke de gamle bycentre,« siger by- og boligministeren, der nu afsætter 20 mio. kr. til

forsømte bymidter i mindre byer.

Flere eksperter peger på, at byerne har en vigtig funktion som bopælningsområder. Ifølge rapporten er hverdagslivet i de små stationsbyer flyttet fra handeleggaden og stationen til de nye parcelhusområder og til området omkring skolen og idrætshallen, mens tomme hovedgader til gengæld kan efterlade et indtryk af forfald og afvikling.

Seniorforsker Niels Boje Groth fra Københavns Universitet har fulgt stationsbyerne tæt hen over finanskrisen.

»Der er en tendens til at blande alt, hvad der er småt, ind i tilbagegangen i landområderne, men det er uretfærdigt i forhold til stationsbyerne. De er ikke en del af landdistrikterne og klarer sig godt,« siger han.

1. sektion, Indland, side 6-7



f OrkenensSonner.dk

SPAR PENGE PÅ  
HOTELREGNINGEN

Book online inden 31. juli  
med rabatkode: JP

10%  
JP-rabat

på overnatninger  
til og med juli.  
Se mere på:

www.zleephotels.com

KØBENHAVN - AARHUS - BILLUND - HAMBURG CITY

TAJMER BOOKING & MANAGEMENT PRÆSENTERER

ANDREAS BO  
PREMIERE 2. OKTOBER

KØB BILLET PÅ  
ANDREASBO.DK  
TAJMER.DK



Kolind er ikke længere et hul i jorden, men der bliver gravet mange huller i stationsbyen, hvor nye parcelhuse jævnlige skyder op.



Det har ikke skortet på historier om de små byers død i de seneste år, men i Kolind på Djursland er der masser af liv. Bl.a. på legepladsen ved Brugsen, hvor Cecilie og hendes venner leger. Fotos: Joachim Ladefoged

## Kolind har knækket kurven

■ Kolind på Djursland er en af de små byer, der vokser.

■ En kombination af historiske fordele og lokale ildsjæle har gjort en forskel.

MORTEN VESTERGAARD  
AXEL PIHL-ANDERSEN

morten.vestergaard@jp.dk

To mænd i orange arbejdstøj dirigerer den asfaltbil, som en solrig formiddag lægger de nyeste meter til historien om stationsbyen Kolind på Djursland.

De er ved at gøre klar til et nyt parcelhuskvarter i byens vestlige ende, som er et konkret bevis på, at byen midt på Jyllands næse faktisk vokser i disse år.

Umiddelbart er Kolind en af de byer i den landlige del af

Danmark, som de seneste år er blevet forbundet med forladte boliger og tomme butikker. På en tur rundt i Kolind, der har 1.800 indbyggere, kan man dog ikke kun møde asfaltbiler, men kan også tælle sig frem til 30 butikker i og omkring den nyanlagte gågade. Her er både slagter, guldsmed, skoforretning og herreekvipering og kun enkelte tomme huller i rækken af facader.

Historiens tilfældigheder og den geografiske placering midt på Djursland sætter sine spor i dag, forklarer Bent Nielsen, der er ejendomsrådgiver og ikke mindst en af de lokale indbyggere, som de seneste år har brugt mange timer på frivilligt at fastholde livet i den gamle stationsby.

Efter jernbanen blev lagt forbi i 1876, voksede lands-

byen Kolind til en by, og da man begyndte at afholde kreaturmarkeder efter krigen, fik handelslivet endnu mere liv.

Siden de sidste markeder blev holdt i 1980'erne, har det været mere op ad bakke for byen, selvom den har fastholdt sin status som handelsby midt på Djursland, og selvom der stadig er toge til og fra Aarhus hver time hele dagen.

### Byens samlingspunkt

Tage Mogensen drev i årtier radioforretning i Kolind, og nu har han bl.a. været en af hovedkræfterne bag forvandlingen af Byhallen, der blev bygget til kreaturmarkeder, og som i dag er byens samlingspunkt med kræmmermarkeder, udstillinger og koncerter, og som netop er

udvidet med en tilbygning med storkøkken, der fungerer som forsamlingshus.

Han peger. Få hundrede meter i den ene retning er der lavet skaterpark i en tidligere fjernvarmehal, og et par hundrede meter i den anden retning er lavet en sandstrand ved byens svømmebad.

»Vi forsøger at udnytte byens muligheder,« mener han, mens Bent Nielsen supplerer: »Man skal passe på med at miste noget, for vi får det aldrig igen. Hvis folk begynder at tvivle på, om skolen bliver der, og om de i fremtiden kan købe dagligvarer, så tøver de med at flytte til,« siger han.

Mads Rohde er en af de nye indbyggere. Han er i voksenalderen som VVS'er i Aarhus, og hustruen, Naja, arbejder også på kontor i Aarhus. Alligevel

valgte de at købe et hus i Kolind for fem år siden, hvor de nu bor med deres børn på to og fire år. Og det er ikke kun, fordi de kan få mere hus for pengene.

### Mangler ikke noget

»Vi kan godt lide området, og vi kan jo næsten købe alt her i byen. Jeg kan smutte ned i byen og købe nyt tøj eller på tanken sent om aftenen,« siger Mads Rohde.

Hans kone er opvokset i Kolind, og hans svigerforældre bor stadig i byen.

»Jeg er selv opvokset på landet, og jeg ville gerne have, at mine børn kunne cykle til skole og til kammerater. Samtidig kan vi køre på arbejde i Aarhus på 30 minutter,« siger han, som tøver på spørgsmålet, om han mangler noget i Kolind.

»Det skulle da lige være en fiskesø, og at togene kørte lidt senere hjem fra Aarhus om aftenen.«

Tage Mogensen viser rundt i Byhallen, som er ejet af byens borgere. Her skal frivillige snart i gang med at lægge det gulv, der skal være dansegulv til byens sommerfest. En af de frivillige stikker hovedet ind for at fortælle, at han går i gang med at vaske gulvet, efter 9. klasserne har holdt fest, mens Tage Mogensen forklarer, at næste kapitel for byen bliver et bibliotek og en ny idrætshal. Han er ikke bekymret for sin by. Der vil altid være ildsjæle her:

»Når en by bliver presset, så står man mere sammen. Sådan var det, da de ville lukke svømmebadet, og sådan vil det blive ved med at være.«

# Stationsbyerne skal peppes op

**Udvikling:** Mindre byer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere har en fin befolkningsudvikling, men forslidte bymidter signalerer det modsatte.

MORTEN VESTERGAARD  
AXEL PIHL-ANDERSEN

morten.vestergaard@jp.dk  
axel.andersen@jp.dk

Stationsbyerne er bedre end deres rygte – både når det gælder befolkningsudvikling og aktiviteter. Men de fleste trænger til at få pyntet på deres udseende.

Det er en af konklusionerne i ny rapport om stationsbyernes sammenhængskraft, som Ministeriet for By, Bolig- og Landdistrikter har fået udarbejdet i samarbejde med Esbjerg Kommune. Derfor har man netop afsat en pulje på 30 mio. kr. til byfornyelse i mindre byer, hvor de 20 mio. kr. er målrettet gamle handeleggader og bymidter.

By, bolig- og landdistriktsminister Carsten Hansen (S) er ikke i tvivl om, at de mindre byer har en rigtig fin fremtid.

»De lukkede stationer og tomme hovedgader i byernes centrum kan give et forkert indtryk af forfald og tilbagegang og være med til at afholde både investorer og tilflyttere fra at etablere sig i byen. Det skal vi have gjort noget ved, og her er byfornyelse et effektivt værktøj,« mener ministeren.

## Bedre sammenhæng

Kort fortalt handler det om at få byerne til at hænge bedre sammen, fordi de fleste aktiviteter nu er flyttet til byernes parcelhusområder med skoler, institutioner og idrætshaller.

»Vi skal have flyttet biblioteker og andre borgernære aktiviteter ind på hovedgaden, så folk igen har noget at komme efter i bymidten, og så vi styrker oplevelsen af bymæssighed. Det kan også være et nyt torv ved det gamle stationsområde. Og vi skal i det hele taget få etableret nogle bedre forbindelser mellem parcelhusområder og det gamle centrum, så vi får mere sammenhængende byer,« siger Carsten Hansen.

Den nye rapport fra by- og boligministeriet viser også, at det ikke kun er ældre fra landområderne, der flytter ind til stationsbyerne, men også unge ressourcerstærke børnefamilier. I fire stationsbyer i Esbjerg Kommune, der er med i analysen, har man således både husstandsindtægter og en aldersfordeling, der

stort set svarer til gennemsnittet for hele Region Syddanmark.

## Under omstrukturering

Seniorforsker Niels Boje Groth fra Københavns Universitet har været med til at redigere bogen "Stationsbyer i dag", hvor man har kigget nærmere på 250 mindre stationsbyer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere, som er opstået ved de nye jernbaner fra 1840 til 1940. Stationsbyer er en bred definition, der både gælder nuværende og tidligere stationsbyer.

En af hovedkonklusionerne i bogen fra sidste år er, at disse byer er langt mere robuste end mange mindre byer og landsbyer, som er præget af affolkning og tab af forskellige funktioner som skoler, dagligvarebutikker, plejecentre m.m.

»Stationsbyerne er snarere under omstrukturering end under afvikling, og de er langt mere livskraftige end landsognene. Stationsbyerne bliver uretfærdigt blandet ind i tilbagegangen i landområderne, men de har altså samlet haft befolkningsfremgang, også i de seneste år,« siger seniorforskeren.

## Stationsbyernes historie

Ifølge Niels Boje Groth havde stationsbyerne deres højdepunkt fra 1880 til 1930, i en periode hvor landbruget havde brug for nogle handelscentre.

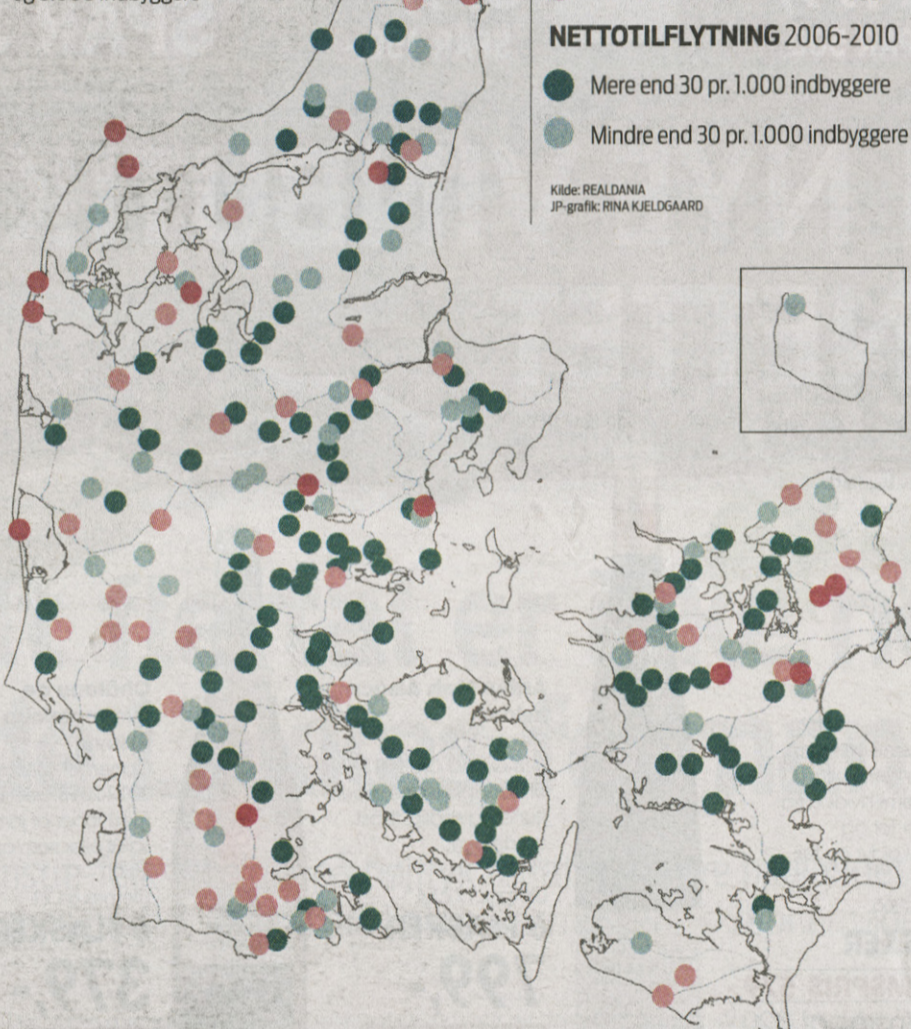
Omkring 1920'erne opførte det meste danske jernbanebyggeri, og bilen begyndte at gøre sit indtog.

Det betød, at menneskers og virksomheders aktionsradius voksede, og dermed var der brug for færre handelscentre. Centraliseringen blev for alvor mærkbar i slutningen af 1960'erne, hvor mange småcentre mistede nogle af deres funktioner, mens vinderne kunne findes blandt de større købstæder.

Med kommunalreformen i 1970 blev der dog også vindere blandt mange af stationsbyerne, der som nye kommunecentre fik både rådhus og en del offentlige arbejdspladser. Det skete for 102 af disse stationsbyer, men ved den seneste kommunalreform i 2007 mistede næsten alle sammen igen denne status og dermed også rådhus og offentlige forvaltninger.

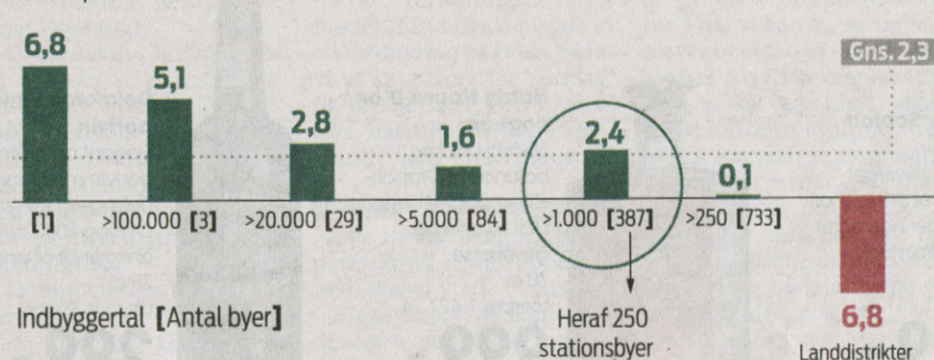
## Folk flytter til stationsbyerne

250 både nuværende og tidligere stationsbyer med mellem 1.000 og 5.000 indbyggere



## Befolkningsvækst i danske byer, 2008-2013

Vækst i pct.



Alligevel har de formået at holde en gennemsnitlig befolkningsstiltvækst på 2,4 pct. i de seneste fem år, hvilket for det første er lige over landsgennemsnittet og langt over befolkningsstiltvæksten i de største byer mellem 5.000 og 20.000 indbyggere.

## Livskraft

Men hvad er forklaringen på denne livskraft tilsyneladende mod alle odds?

Forskerne har ikke noget

entydigt svar, men ifølge både seniorforsker Niels Boje Groth og lektor Tom Nielsen fra Arkitektskolen Aarhus er der dog en række objektive grunde til, at de fleste stationsbyer har en positiv tilflytning af nye borgere.

Det gælder billige byggegrunde, indkøbsmuligheder, skoler, idræts- og kulturfaciliteter og plejecentre/ældreboliger.

Derimod må indbyggerne typisk pendle og bevæge sig

efter deres arbejdsplads.

»Mange byer har mistet detailbutikker, men de har stadig gode tilbud, når det gælder dagligvarer. De fleste har en Rema 1000 og en Fakta- eller en Netto-butik, og det har stor betydning både for børnefamilier og ældre, der tidligere har boet på landet,« forklarer Niels Boje Groth.

Tom Nielsen, der arbejder med by- og landskabsudvikling, er enig:

Stationsbyerne er snarere under omstrukturering end under afvikling.

Niels Boje Groth,  
seniorforsker,  
Københavns Universitet

»Deres succes hænger i høj grad sammen med landsbyernes problemer, hvor skoler og butikker forsvinder. Man flytter ind til de lidt større byer, som har nogle grundlæggende servicetilbud som skole, bibliotek, idrætsforening, indkøbsmuligheder og måske ovenikøbet en læge. Det gælder både ældre og børnefamilier,« siger Tom Nielsen, der selvfølgelig også selv bor i stationsbyen Langå, men arbejder i Aarhus.