

## Aarhus School of Architecture // Design School Kolding // Royal Danish Academy

### Det urbaniserede territorium

Nielsen, Tom

*Publication date:*  
2009

*Document Version:*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*  
Nielsen, T. (2009). *Det urbaniserede territorium: Østjylland under forandring*. (1 udg.) Arkitekt skolens Forlag.

#### General rights

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

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

#### Take down policy

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

For 100 kroner får man lille æbletræ, som Eigil selv har podet i foråret 2005, men det tager cirka to år, inden det når at komme ud i haverne. Derfor bliver de klar til plantning i efteråret 2006. Det tager jo sin tid, og vi håber: det bliver nok aldrig

og få certifikat på et, som man kan få hjem om to år.  
- Man skulle jo gerne få noget hjem i haven, der ligner et æbletræ, tilføjer Eigil.

### Æblets forening

Eigil og Anni har flere planer. De vil gerne have en forening

fremmøde, i samlingen fra marts kl. 19.30. Alle kan lide griner Eigil om hjemmedyrkede. Gang er det de

UDVIKLING I ARHUSIANERNE har fået øjnene op for Randers og Horsens - tidligere tiders sorte får i det østjyske

Af Mikkel Hundborg  
nyranders@amtsavisen.dk

Den positive udvikling i Randers, hvor ryget er i bedring,

lam og er nu i rollen som tilflytter-magneter. Ikke mindst fra Århus-kanten. Ejendomsmægler Lars Blach fra Nybolig i Randers

samtidigt kigger man på, om man kan se sig selv bo i byen. Først herefter kigger man mere konkret og vurderer adgang til skole, indkøb og fritidstilbud.  
- Jeg forenmer ikke, at købere kigger på tre huse i hver by og så tager det, de bedst kan lide. De har besluttet sig for, at det skal være Randers.

Det er næppe en overraskelse, at den store branding-kampagne, byens håndbold- og fodboldhold, Værket og store musiknavne alt sammen bidrager til byens bedre ry.  
- Vi skal finde vores egne

# Østjylland bliver millionby

Østjyske købstæder vil om få år være vokset sammen til en sammenhængende by

## DET URBANISEREDE TERRITORIUM

### ØSTJYLLAND UNDER FORANDRING

Tom Nielsen

## Varm velkomst til natteravnene

START: 30 har meldt sig til holdet, der vil skabe et trygt Trige

# Skibørster i Gjern Bakker

Det er næppe en overraskelse, at den store branding-kampagne, byens håndbold- og fodboldhold, Værket og store musiknavne alt sammen bidrager til byens bedre ry.  
- Vi skal finde vores egne ben og have vores egen profil. Hvis man skaber en tydelig profil, er det lettere at tiltrække folk.

Den klingen på Djursland

indbyggere i 1777 i 2003, en 9 personer, elementent. Også i tallene været alle årene. de to kom sammenlignes us Amt, som endende befolkning hele perioden med 6,4 procent, altså tilvækst i to

starten af perioden. Daværende borgmester Arne Jessen kunne uddele gaver til borger nummer 19.000 i 1997, men siden gik det den anden vej, og i 2003 var man stort set tilbage ved

gule jakker med ravne på. En af initiativtagerne til Triges natteravnene, Kurt Madsen, var såmænd helt rørt over modtagelsen.

der for at bruge krabasken. Til banko - Der har da været nogle episoder herude. Men alt i alt er

ge ved at gå alene på gaden, siger Kurt Madsen. Man skal bare ikke regne med det sker hver gang, lyder det. Natteravnene har fået en og kvinder at trække i å ture i by-

godt klar om komme. Me vores forver - Fordelt tre persone ne ud på pr over midda indvånere v kunder ka andre va vigtige er, godt, at k kollektive Poulsen. - Der er

## Tre gange så mange pendler mellem Århus og Silkeborg

### Nærbanestation åbner før tiden

X-bus mellem Århus og Silkeborg. Fra 2003 til i dag er antallet af pendlere steget fra cirka 16.000 til cirka 48.000, svarende til cirka 130 nye kunder pr. dag på hverdage. I 2003 foreslog Århus Amt, at rute 952X Århus-Silkeborg-Herning-Ringkøbing, som administreres af Ring-

steget med 56 procent over 10 år. Dels kunne den nye motorvej gøre X-bussen til et godt alternativ til bilen. Desuden er X-bussen et godt supplement til toget, da rejsen kan tage et minut længere end toget. Og amtets beregninger viste, at cirka 60 nye kunder

det gør de nu mere end rigeligt. Fremgang på tog Skiftet skete i juni 2004, da rute 952X blev udvidet med dobbelt så mange ture, så der i dag i alt er 14 dobbeltture mellem Århus og med enten X-bus

stjeler hinandens kunder, kollektive trafik, siger Erik Poulsen.

godt, at kunderne vælger den kollektive trafik, siger Erik Poulsen.

strækningen Århus-Randers, hvor der også er en god togetbetjening, siger han. Arriva, der kører toget mellem Århus og Silkeborg, har oplevet en fremgang på ruten på 10 procent fra 2003

## Indianerfest ved Brabrand Sø

# Nye vartegn på Århus

PAINTBALL: Ny bane for entusiaster etableret i Kråkær mellem Feldballe og Ebeltoft

Prøvekørsel Til are for journalisten og fotografen havde Kevin Logan indbudt nogle af sine kammerater til at "prøvekøre" banen. Iført det rigtige udstyr var de allerede i gang, da avisens repræsentanter dukkede op. Man skulle meget tæt på banen for at høre skuddene, men til gen-

Fysisk krævende Gruppen på fem spillere tager en pause. Og selv om de ikke har været i gang ret lang tid, er det tydeligt, at opgaven har været fysisk krævende. - Dragten er rimelig tung, siger Kevin Logan. - Samtidig er den helt tæt, og man bliver hurtigt varm. Man bevæger sig rundt i

igen, når journalisten og fotografen er kørt. Kevin Logan håber, at interessen for spillet kan udvikle sig sådan, at der kan etableres en forening og turnering. - I USA er det en af de største idrætsgrene og den er i sigeblikket ved at sprede sig i

## HØJHUSE: Stigende interesse for at bygge og bo i højden

Af Jørgen Krogh og Morten Svith  
samfund@stiften.dk

ÅRHUS: De vil poppe op rundt omkring i form af tårne, klodser og spir. Århus vil komme til at se markant ud fra søsiden eller andre steder, hvor man kan opleve byens skyline. Projekter for nye højhuse ligger klar rundt omkring hos diverse bygherrer, og politikerne åbner nu en dør for nye himmelstørmere.

Det mest markante nye projekt er kommunens planer om at tillade flere højhusebygninger på havnen. Et vartegn på mindst 110 meter i 27-30 etager yderst på den nuværende Containerterminal Nord skal ifølge planerne væ-

Længere væk fra havnen er der planer om et højhus, der skal fungere som vartegn for IT-byen Katrinebjerg, og et stort projekt med 400-500 boliger kan blive realiseret i Adalen ved Søren Frichs Vej, hvis der er penge og politisk velvilje til det.

Alle de nævnte projekter har været en tur over tegnebordene hos arkitektfirmaet Schmidt Hammer & Lassen, mens KPF Arkitekter står for det sidste projekt ved Slet Møllevig, hvor der er planer om at bygge fem-seks huse i op til ti etager.

Højhuse giver liv Morten Schmidt, partner i Schmidt Hammer & Lassen, peger på, at Århus er stor nok til at have flere højhuse og at byen i dag ikke er intets på samme måde som andre større byer. - Det vil give mere liv i byen med nogle højhuse, og det vil

### HØJE HUSE I ÅRHUS

Der har ikke været tradition for at bygge i højden i Århus. I historisk tid er det kun kirkerne, der rager i vejret og fra nyere tid er f. eks. rådhuset, Europahuset, bogtårnet, Langøghuset og boligophavsene Kløstervang, der har markeret sig i byens profil. De seneste år er Prismet og KPMG-huset ved Bruuns Galleri kommet til.

Langt den mest dominerende bebyggelsesform i midtbyen er fire-seks etager. Op mod 100 bygninger overstiger dog denne højde, men kun ganske få er højere end otte etager. I internationalt perspektiv gør det Århus til en by med meget få høje huse.

Formålet med kommunens højhuspolitik er at sikre, at høje huse kan være en mulighed i visse områder, og at velbegrundede, konkrete projekter, som kan tillføre byen noget positivt, kan blive til noget.

Han bliver suppleret af sin kollega fra firmaet, Kim Holst Jensen:

- Højhuse vil være med til at flytte billedet af Århus, og det er vigtigt, at byen udvikler sig. Stålstænd er tilbagegang. Det er vigtigt, at det er de rigtige projekter, der bliver fremmet, og Århus har størrelsen til det.

Han bemærker, at der er planer om meget høje huse i

niveau, og at det i første gang drejer sig om at bære kommunens holdning til placeringerne.

### Højhus-politik

Teknisk rådmænd Peter Thyssen (R) er helt med på, at Århus skal have flere højhuse. - Men ikke for enhver pris. Det er afgørende, at vi nu får en klar plan for, hvor der kan bygges i højden uden at det

# allerede for lille

år efter åbningen - kilometerlang kø hver morgen.

indiansk Forenings medlemmer fra frem til søndag. Det kulminerer med en powwow - en indiansk dansefest - lørdag eftermiddag og aften, så der bliver meget for publikum at se, høre og deltage i. Powwowen indledes med

for at opleve en vaskeægte powwow, som den også fejres og danses den dag i dag blandt indianerne på prærien i USA. Iført traditionelle og smukt dekorerede dragter og til trommerytmer vises de forchallisterne af dans og musik.

Entré 30 kroner for alle over ti år. Det hele foregår på "prærien" ved Naturcenter Sølyst, Louisevej 100 i Brabrand. Bus 17 kan benyttes.

# DET URBANISEREDE TERRITORIUM

Østjylland under forandring

Tom Nielsen

# INDHOLDSFORTEGNELSE

## 4 Introduktion: Rapporten og dens problemstillinger

Østjylland  
Bybegrebet  
Politikken  
Forskningsprojektets kontekst og metode

## 9 Del 1: Østjylland under forandring

### 11 Østjyllands udvikling omkring århundrede-skiftet

Specialisering og arbejdsdeling  
Internationale relationer  
Tilstrømning og flugt  
Fritidens regionale geografi  
Boligenklaver  
Shopping  
Turisme  
E45 faciliteter  
Udvekslingspunkter

### 32 Spredning og koncentration

Det spredte byliv i bevægelse

BEBYGGELSENS SPREDNING OG KONCENTRATION  
Bymidte-fortætning  
Fortætning Århus  
Transformation af industrigrunde  
'New New Towns'  
Usynlige 'New Towns'  
Ved skoven  
Ved vandet  
Landsbyudvidelser  
Markant identitet  
En lille by ved hovedinfrastrukturen vokser

DET KOLLEKTIVE RUMS SPREDNING OG KONCENTRATION  
Klassiske byrum  
Styrkelse af bymidters identitet med monumenter  
Parker og legepladser  
Mobilitetsrum  
Rekreative faciliteter  
Fester og festivaler  
Uautoriseret brug af overskudslandskaber

### 66 Intensivering af integrationen mellem 'by' og 'land'

Erhverv  
Beboelse uden for byzone  
Hobbylandbrug  
Godser  
'Golficeringen'  
Rekreation  
Nye skove som rekreative rum  
Nye søer som rekreative rum  
Adgang til landskabet

### 80 Samarbejde, konkurrence og konflikt

Vækst  
Tæthed  
Svin  
Larm og glæde  
Infrastruktur  
Andre mennesker

## 87 DEL 2: Det urbaniserede territorium

### 90 Byerne og territoriet igennem historien

Bystaterne  
Købstæder  
Enevælden  
Industrialiseringen  
Globaliseringen

### 94 Netværksbyteorier

Østjylland og netværksbyteorierne

### 99 Genintroduktion af 'territoriet' i byteorien

Det urbaniserede territorium – lidt tættere en definition  
Netværkenes tæthed  
De individuelle territoriers tæthed  
Oplevelsestæthed  
Betydningstæthed

## 107 Konklusion og perspektivering

### 108 Territorie eller netværk?

Konsekvenser for planlægningen  
Ulighed på national skala  
Koordinering af udviklingen på en relevant regional skala  
Forvaltning af det samlede territorium ud fra en helhedsopfattelse  
Ulighed

### 114 Referencer

### 119 Appendiks



## INTRODUKTION: RAPPORTEN OG DENS PROBLEMSTILLINGER

Siden byernes opståen har handel og andre former for udveksling knyttet dem sammen med den omkringliggende verden. Både købmænd og hære har i århundreder brugt en målestok, der langt overskrider traditionelle grænser mellem byer og deres oplande og relaterer sig mere til hovedinfrastrukturen og rejse- og transporttider end geografiske afstande og 'betydningsfulde' steder. De seneste 10-15 år er denne måde at tænke på blevet en del af en hverdagserfaring for så mange mennesker, at den beskrives og diskuteres i massemedier og danner baggrund for kampagner rettet direkte mod et bredt udsnit af befolkningen. Hermed bliver den stigende integration mellem tidligere mere selvstændige byer, og mellem 'by' og 'landskab' også politiske spørgsmål: Krav om investeringer i bedre infrastruktur bliver for mange mennesker et spørgsmål om at kunne få hverdagen til at hænge praktisk sammen, hvis de også skal kunne forfølge deres ønsker om en attraktiv bolig. Spørgsmålet om adgangen til det landskab, der i stigende grad bliver en del af 'bybilledet' og derfor ikke længere så let som tidligere kan reserveres eksklusivt til fødevarerproduktion, bliver relevant for en stadigt større og stadigt mere mobil befolkning. Konkurrence mellem kommuner og dermed beskatningsområder om de skattebetalende virksomheder og borgere der flytter lettere og lettere og mere og mere resulterer i diskussioner om lokal identitet i forhold til en regional kontekst.

Rapporten beskæftiger sig med denne udvikling i en dansk sammenhæng og har to fokusområder:

Det ene er med helt konkrete eksempler at beskrive denne nye urbanitets geografi og dens fysiske strukturer med udgangspunkt i udviklingen i Østjylland.

Det andet er at forstå og diskutere hvilke ændringer for et generelt bybegreb, disse ændringer lægger op til.

I rapportens sidste del perspektiveres undersøgelsen i forhold til centrale temaer i den konkrete bypolitik og planlægning.

### Østjylland

Offentliggørelsen af Miljøministeriets Landsplanredegørelse i 2006 resulterede i en uvanlig opmærksomhed fra nyhedsmediernes. Det var i høj grad annonceringen af en østjysk millionby, der var med til at skabe denne interesse. Den nye millionby blev af nogle (i det mindste de østjyske borgmestre) set som en velkommen modvægt til København i et land, der siden enevælden har været stærkt domineret af at have en hovedstad, hvor al magt var samlet og hvor de fleste investeringer derfor blev kanaliseret hen.<sup>1</sup> Men selvom østjyderne en dag i foråret 2006 dermed tilsyneladende lige pludselig vågnede op i en millionby efter at være gået i seng i en mindre provinsby med for de flestes vedkommende et godt stykke under 100.000 indbyggere, var dramatikken ikke så stor. Ligesom Rom blev Den Østjyske Millionby ikke bygget på en dag, men er et resultat af en gradvis udvikling. Det er i høj grad et spørgsmål om, hvordan man forstår og definerer 'by', der bestemmer, hvornår dette fænomen er en realitet. Nogle mennesker vil føle, at de har levet i denne millionby i årevis, mens andre af dens indbyggere aldrig kommer til at opleve og erkende den.

To ting er dog bemærkelsesværdige: Den ene handler om det vigtige i, at en ny sproglig ramme til at beskrive en by, der allerede eksisterer, bliver flyttet fra en akademisk diskussion til at være et samtaleemne i en bred offentlighed. Den anden handler om, at man i Landsplanredegørelsen 2006 vovede at sætte ord på den ulige udvikling, der gennem en del år havde fundet sted, og som statistikkerne i redegørelsen, og i flere af dens forgængere tydeligt havde peget på: Befolkningen (ikke mindst den højtuddannede del), arbejdspladserne, investeringerne, de dyre boliger og trafikpropperne koncentrerer i stigende grad i to områder i Danmark. Et område omkring København med det meste af Sjælland og det

sydlige Skåne og et i Østjylland fra Randers i nord til Trekantsområdet i syd med Århus som tyngdepunkt. At København stadig var langt det største og vigtigste urbane center, var der ikke lavet om på. Det virkeligt nye var også, at man i samme greb pegede på den meget ulige udvikling mellem de to vækstregioner og resten af landet. Det blev direkte antydning, at 'Vækstdanmark' og 'Skrumpdanmark' burde behandles ud fra forskellige planlægningsparadigmer og forskellige politikker. Det var vovet i et land som ikke blot har været præget af en socialdemokratisk forestilling om 'lige muligheder for alle' i hele perioden siden 2. verdenskrig, men som også har et politisk system, der har fastholdt, at investeringer spredes om langt fra jævnt så i det mindste fordeles drypvis, så hele vælgerskaren og alle dens politikere føler sig nogenlunde med på vognen. Under alle omstændigheder var byregionen nu en realitet ikke bare i livet på landevejene, i cityforeningernes reklameaviser og ejendomsrådgjernes annoncer, men også i det centrale planlægningsdokument, i avisartikler og TV-aviserne. Overraskede 'almindelige danskere' blev interviewet om sagen, og pludselig kunne den diskuteres.

Landsplanredegørelsen 2006 beskriver fænomenet kvantitativt ud fra statistikker over pendlingsregioner, arbejdspladsoplande, befolkningstilvækst mm. Det er endnu ikke kvalitativt blevet beskrevet, og derfor har netop en sådan kvalitativ beskrivelse været et af målene med det forskningsprojekt, der ligger bag denne publikation. Rapporten bidrager til at besvare spørgsmål om, hvilke synlige ændringer udviklingen medfører, med udgangspunkt i en arkitektfaglig interesse for de fysiske forandringer og for det landskab, som ligger bag statistikkerne, der beskriver udviklingen i tal. Bogens Del I beskriver med udgangspunkt i nogle overordnede tematiske beskrivelser de fænomener, der er fundet, og giver en række eksempler på de forandringer, der foregår.

### Bybegrebet

Udviklingen i Østjylland kan sammenlignes med udviklingen mange andre steder. En stadig øget mobilitet, kommunikation og udveksling over stadigt større afstande har sat nye betingelser for byernes udvikling over det meste af jorden. Samtidig er det tydeligt, at traditionelle by- og landskabsforståelser ikke er opløst med denne øgede bevægelse. Sociologen Manuel Castells er en af de mange der har beskrevet og konceptualiseret globaliseringen og netværkssamfundet. Han taler om strømmenes og stedernes rum, for at beskrive samtidigheden af det stedsbundne og afgrænsede og det globale og netværksbaserede. Castells begreber (som diskuteres uddybende i Del II) er karakteristiske ved, at de udgår fra en dialektisk eller enten-eller model, der har betydet at meget af den forskning, der har været inspireret af Castells model (og det er en god del), har fokuseret på enten 'steder' eller 'strømmenes rum', oftest i så rene former som de har kunnet findes eller konciperes. Studier har enten beskrevet steder hvor folk ikke har muligheder for at bevæge sig overhovedet (primært manglende økonomiske muligheder der begrænser den fysiske mobilitet), eller steder hvor bevægelse er så dominerende, at tilknytningen til konkrete omgivelser er decimeret.

Meget af den nyere forskning og mange af de bymodeller og koncepter, der er blevet udviklet til at forstå byerne i denne nye situation, har med udgangspunkt i netværksteorier baseret sig på ideen om segregering og fragmentering, der i sidste ende leder til den totale opløsning af byen som territorium. Tilsvarende har forskningen omkring de materielle og synlige konsekvenser (fx arkitekturforskningen) i høj grad været fokuseret på at beskrive punkter og enklaver i et netværk. Byer er set som opløste i mere eller mindre rene kulturelle enklaver med den nye digitale kommunikationsinfrastruktur som det eneste sammenbindende element. De ekstreme udtryk for denne nye situation har været faste pejlemærker i den kritiske diskussion. Den har tendentielt reduceret byen til at være enten minoritets- eller rigmandsghettoer eller middelklassens by i dens rene form, oftest ikonisk repræsenteret gennem de enorme og homogene 70'er parcelhuskvarterer.

1. For en diskussion af det 'skæve Danmark' i historisk perspektiv, se: Hans Helge Madsen *Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830 til 1938* (2009)

Udgangspunktet for dette studie har været en interesse i at forstå byen ud fra et 'både-og'-perspektiv snarere end et 'enten-eller' og i at forstå sammenhængen mellem de samtidige modsatrettede udviklinger, der tydeligvis præger Østjylland. Intentionen har været at lave et åbent tværsnit igennem Østjylland for at undersøge signifikante ændringer i territoriet, der går på tværs af entydige kategorier som 'by' og 'land' eller 'stedernes' og 'strømmenes' rum. Det har relevans for byforskningen at kunne vriste sig fri af stereotyperne og de overdrevent klare eksempler. Både for at lære 'virkeligheden' lidt bedre at kende, men også fordi der i de mange forskellige eksisterende former ligger kim til at formulere nye modeller for, hvordan byerne kan udvikles. Forskningsarbejdet har som primært mål haft at give perspektiver på virkeligheden og beskrive sammenhænge og eksempler, der kan danne inspiration for fremadrettede formuleringer af nye elementer og bedre sammenhænge.

Østjyllandsstudiet beskriver ikke en bevægelse mod en ren netværksby, der enten er befolket af den mobile elite, der flyver rundt i verden, mens den taler i mobiltelefon og kører på skateboard, eller de marginaliserede og immobile, der er dømt til evigt ophold i en ghetto på den mindst attraktive beliggenhed. Sporene efter disse grupper og livsformer er til stede, men undersøgelserne afslører, at det er de mange mellemformer, og de – efter adskillelses- og klassesdelingsteoriernes målestok – mindre signifikante udviklinger, der dominerer. Spektret i Østjylland er måske ikke overraskende smallere end i det meste af netværkslitteraturen. Men på en måde er det også bredere, fordi alt det, der ligger imellem ulighedens mest ekstreme udtryk, fylder rigtigt meget.

Efter Del I's studie af Østjylland formuleres i Del II et bybegreb – Det urbaniserede territorium. Her forsøges det teoretisk beskrevet hvordan de fysiske forandringer, der er kortlagt i Østjylland, hænger sammen. Det urbaniserede territorium er ikke muligt endeligt at afgrænse. Det er snarere en meget stor, vagt defineret og fluktuerende størrelse, der beskriver en samling af overlejrede netværk og individuelle territorier som med en særlig tæthed tegner sig i Østjylland. Territoriet rummer både 'stedernes' og 'strømmenes' rum. Det defineres indefra af infrastrukturen men også af det århundreder gamle bymønster, der findes i området, og af landskabets årtusinder gamle grundlæggende karakter. Det er ikke sammenfaldende med de statistiske regioner, Landsplanredøgørelsen beskriver, men det er heller ikke langt fra. Det rummer både det, der traditionelt beskrives som by, og det der traditionelt beskrives som land.

## Politikken

Det centrale princip, der ligger bag den overordnede planlægning og arealudlægspolitikken i Danmark, er princippet om adskillelsen mellem 'by' og 'land'. I forhold til en fastholdelse af det princip er den udvikling som sker i Østjylland problematisk. Stigende pendlingslængder og et stadigt bredere og mere flerspektret fritidsliv gør den grænse, der skal definere den ønskede adskillelse, stadigt sværere at finde. I første omgang ikke fordi bebyggelsen bare 'vælter' ud i det, planlægningen definerer som 'det åbne land', og som i Danmark og Østjylland primært består af produktionslandskab, men snarere fordi pengenes og vælgernes bevægelser på tværs af tidligere administrative, kulturelle og bureaukratiske definerede grænser tvinger politikerne til at tænke anderledes. Regionaliseringen har på et politisk niveau i Østjylland vist sig gennem øget bevidsthed om behovet for at konkurrere om skatteydere og virksomheder. Det har betydet en meget aktiv arealudlægningspolitik, der samtidig må forholde sig til et pres fra forskellige interessegrupper om plads til nye rekreative anvendelser af landskabet. Når princippet om opretholdelsen af en grænse mellem 'by' og 'land' begynder at få en karakter af abstrakt bureaukratisk øvelse, og når de kampe der kæmpes for at fastholde den begynder at føles meningsløse og som noget, der kommer på tværs for både borgerne og deres politikere, bliver det vigtigt at undersøge, hvilke principper der er væsentlige og om nødvendigt at genformulere dem. Bogens perspektiverende diskussion og de planlægningspolitiske perspektiver på undersøgelsen fokuserer på dette spørgsmål, men inddrager også andre bypolitiske spørgsmål, som rejses af Østjyllandsstudiet.

## Forskningsprojektets kontekst og metode

Rapporten er resultatet af et forskningsprojekt ved Institut for By og Landskab ved Arkitektskolen Aarhus, og inden for rammerne af Center for Strategisk Byforskning. Center for Strategisk Byforskning er et forskningscenter der med støtte fra fonden Realdania blev oprettet i 2004 som et samarbejde mellem Institut for By og Landskab ved Arkitektskolen Aarhus, Center for Skov og Landskab og Institut for Geografi og Geologi, begge Københavns Universitet. Institut for By og Landskab bedriver undervisning og forskning omkring de problemstillinger der vedrører by- og landskabsarkitektur i det heterogene blandingsfelt af bebygget og åbent, 'gråt' og 'grønt', som nutidens byer udgør. Center for Strategisk Byforskning fokuserer med overbegrebet 'Den grænseløse by' på de teoretiske, planlægningsmæssige og politiske spørgsmål, der relaterer sig til urbaniseringsprocesserne som de udfolder sig i Danmark i det nye århundrede.

Forskningsprojektets empiriske del, der er fokuseret omkring Østjylland, har udgangspunkt i en systematisk indsamling af avisnyheder, der drejede sig om fysiske og synlige forandringer i Østjylland centreret omkring Århus som beskrevet i Århus Stiftstidende i perioden august 2005-juni 2007. Denne indsamling blev suppleret med tilsvarende nyheder beskrevet i Randers Amtstavis, Jyllandsposten og en række lokalaviser. Nyhederne er blevet registreret i en database og er efterfølgende sorteret i overensstemmelse med en række kategorier, som afspejles i strukturen i Del I. En meget lille del af avisklippene er samlet i rapportens appendiks, og der refereres løbende igennem rapporten til disse. Ideen med at anvende avisnyheden som kilde er at fokusere på de forandringer, der er sket i den periode studiet er forløbet. Aviserne rapporterer om forandringer, om nye projekter, nye begivenheder, store og små ændringer. Derfor giver en registrering med udgangspunkt i 'nyheden' et andet resultat end en mere traditionel indgang via planmyndighederne, idet der eksempelvis også her kan registreres den mindre formelle aktivitet og de ikke-planlagte forandringer og begivenheder, der relaterer sig til brugen af byerne og landskaberne. At studere byen ud fra et nyhedsperspektiv afspejler også den måde, byen udvikles på i dag, hvor udgangspunktet ikke er en planlægningsmyndighed og et politisk defineret projekt, men derimod projekter og initiativer der kommer fra developere, interessegrupper og enkelte borgeres initiativer. Disse enkeltindsatser kan betyde alt fra en meget gradvis og langsom transformation af et bestemt område gennem små forandringer til opbygningen af store nye kvarterer i den anden ende af spektret. De spænder fra helt kontekstafhængige småskala-ændringer til helt nye enklaver, der ikke umiddelbart relaterer sig til et lokalt sted eller dets umiddelbare naboer, men hvis kontekst er meget større defineret ud fra rækkevidden af de relationer, den virksomhed eller det liv, der skal udspille sig inden for denne enklave. Den systematiske undersøgelse af specifikke avisnyheder har givet et bredt overblik over hele dette spektrum. Til supplement af denne undersøgelse er der foretaget registreringsture rundt i Østjylland, hvor forskellige lokaliteter under forandring er blevet opsøgt og fotograferet. Disse er foretaget løbende, men det meste af det billedmateriale der er brugt i rapporten er indsamlet i sensommeren 2009. De teoretiske undersøgelser omkring bybegrebet er lavet som litteraturstudier, med inddragelse af primært den arkitekt- og planlægningsfaglige diskurs men også tilstødende områder som bygeografi og bysociologi.

Projektet hører under Center for Strategisk Byforskning delprojekt 'Bybegrebet og den grænseløse by'. De andre forskere, der har været tilknyttet denne forskningsgruppe, har undervejs på interne seminarer kommenteret forskningsprojektet. Bybegrebsgruppen har bestået af Niels Albertsen, Hans Thor Andersen, Rune Bach, Thomas Clemmensen, Morten Daugaard, Niels Boje Groth og Frank Hansen, og de skal alle have tak for kommentarer og konstruktive inputs. Morten Daugaard skal have en særligt stor tak for at have læst og kommenteret det færdige manuskript. Herudover har Bülent Diken givet værdifulde kommentarer til den teoretiske del af teksten. Thomas Sieverts har ligeledes givet vigtige kommentarer til forskningsprojektet og dets grundlæggende ideer ved forskellige lejligheder under hans tilknytning som gæsteprofessor ved Arkitektskolen Aarhus/Center for Strategisk Byforskning.

**DEL 1:**  
**ØSTJYLLAND UNDER FORANDRING**

## ØSTJYLLANDS VÆKST OMKRING ÅRHUNDREDESKIFTET

Byerne og kommunerne i Østjylland (centreret omkring fjordbyerne og motorvej E45), fra Randers i nord til Trekantsområdet med Vejle, Fredericia og Kolding i syd, har været i vækst de seneste 15 år. Området havde i perioden fra 1995-2005 en befolkningstilvækst på over 5% og i perioden 1994-2004 en vækst i antal arbejdspladser på over 8%. Denne udvikling betød et stort pres på boligmarkedet, og boligpriserne steg kraftigt. Stigningen skal ses som en del af en generel stigning over hele landet i perioden, men den var relativt langt større i Østjylland set i forhold til de omkringliggende områder. Befolkningstilvæksten og efterspørgslen efter primært ejerboliger har som konsekvens haft, at der er blevet bygget meget nyt. Samtidig har der været en udbygning af erhvervsområder, primært omkring centrale infrastrukturelle knudepunkter. Befolkningstilvæksten og væksten i arbejdspladser har tilsammen givet et stort pres på infrastrukturen. Pendlingen stiger kraftigt i den østjyske region. Tendensen er, at der bliver færre men større pendlingsoplande, at flere pendler langt og færre kort. Ca. 25% af alle arbejdspladser i Århus kommune er besat af folk, der pendler ind fra andre kommuner. Dette tal steg bare i 2006 med ca. 2%.<sup>2</sup> (app. s. 120-122) Landbrugsarealet falder med ½% om året,<sup>3</sup> og der bliver hele tiden færre men større landbrugsenheder. Samtidig vokser skovarealet. Den konstante skovrejsning er et resultat af forskellige støtteordninger og planen om, at Danmark skal være dækket af 20-25% skov i 2080. (app. s. 123)

Den fortsatte tilflytning til regionen samt en stigende koncentration af arbejdspladser omkring de større byer i området har væsentlige omstrukturerende konsekvenser. Noget af det, der har fået den væsentligste konsekvens, er tilflytningen og omflytningen inden for området. Der er sket en omstrukturering blandt folk med forskellige indkomster inden for området. På de mest attraktive steder stiger boligpriserne mest, hvilket betyder, at folk med lavere indkomster søger mod de mindre attraktive områder både i fx Århus men i høj grad også på et regionalt niveau. (app. s. 124-126) Der opstår et 'attraktivitets-hierarki', som kan beskrives gennem boligpriser. Set med Århus som observationspunkt: Fra de mest attraktive boligområder beliggende i nærheden til Århusbugten (Rissskov, Skåde), til områder beliggende tæt på andre naturattraktioner og den primære infrastruktur i de større gamle byer (fx Skovsyrevej i Randers), til de mindre provinsbyer, der ligger i umiddelbar nærhed af eller med god infrastrukturel opkobling til de større byer og motorvejsnettet (fx Skanderborg, Odder, Hadsten) og landsbyer beliggende relativt tæt på de større centre og i god kontakt til attraktive landskaber (fx Mårslet, Beder, Hjortshøj), til mindre attraktive boligområder i Århus og mindre provinsbyer, der om end de er godt opkoblede ikke har andre attraktionsværdier i form af landskabselementer (fx Hørning, Galten, Skovby, Låsby), til mindre provinsbyer og landsbyer, der hverken er godt opkoblede eller har attraktiv beliggenhed.

Den øgede pendling og arbejdspladsernes koncentration omkring centrale knudepunkter peger samtidig med denne differentiering på, at hele arbejdsplads/bolig-relationen er blevet regionaliseret. Dette er en væsentlig forudsætning for at kunne tale om en Østjysk millionby. Denne omstrukturering og differentiering betyder naturligvis også, at væksten ikke har fordelt sig jævnt ud over Østjylland, og at den polarisering, man statistisk kan se på hele Danmarkskortet mellem regioner i vækst og regioner i tilbagegang, ikke er entydig. Inden for Østjylland findes der også stagnerende og forsvindende byer (ligesom der i Vestjylland er områder og byer med vækst).<sup>4</sup> Når det alligevel er rimeligt at tale om Østjylland som et sammenhængende territorium (se Del II for en diskussion af territoriebegrebet og spørgsmålet om territorial sammenhæng) er det, fordi den generelle vækst og den stigende mobilitet ikke kun er knyttet til forandringer i de hovedbyer, der er primære magneter, og den hovedinfrastruktur, der er det væsentligste medium for udviklingen. Derimod skaber den forandring mange kilometer fra disse primære elementer – i produktionslandskabet, i naturområder og fritidsboligzonerne samt i mange landsbyer, der ellers har været i gang med langsomt at svinde ind i over 50 år.

Rent kvantitative og overordnede strukturelle beskrivelser som dem, der beskriver Østjyllands udvikling de seneste og de kommende år, er i sig selv bemærkelsesværdige og sætter rammen for forståelsen af områdets udvikling som sammenhængende urbaniseret territorium. Men for at forstå disse tal og tendensers relation til de mange små ændringer og omstruktureringer, der kan opleves, når man bevæger sig gennem området og deltager i det liv, der udfolder sig der, må en mere kvalitativ forståelse af udviklingen opbygges. I det følgende beskrives de væsentligste temaer, der er registreret gennem kortlægningen af de rumlige og materielle forandringer af Østjylland, under fire overordnede overskrifter: 'Specialisering og arbejdsdeling', 'Spredning og koncentration', 'Intensivering af integrationen mellem 'by' og 'land' og 'Samarbejde, konkurrence og konflikt'.

2. Nielsen, T.S.; Harder, H.; Bro, P.; Kronbak, J. Interaktion og infrastruktur i Østjylland - bidrag til samarbejdsprojektet om Byudvikling i Østjylland (2008).

3. Se dog note 16 der diskuterer den opkløjning af ellers braklagt 'halv-natur' der har fundet sted siden 2008.

4. Dokumentation og diskussion af denne form for polariseret udvikling findes i to nyere Ph.D.-afhandlinger. Se: Anne Tietjen *Towards an Urbanism of Entanglement* (2009) og: Lea Holst Laursen: *Shrinking Cities or Urban Transformation!* (2008).



## SPECIALISERING OG ARBEJDSDELING

*Ligesom globaliseringen resulterer metapoliseringen i både ensretning og differentiering: Ensretning, idet de samme – eller den samme type – økonomiske spillere med den samme tilgang etablerer sig i alle lande og byer. Differentiering, idet konkurrencen mellem forskellige urbane centre bliver hårdere og mere udbredt og understreger vigtigheden af forskelle.*<sup>5</sup>

Byer har altid baseret sig på specialisering og arbejdsdeling. De kan defineres på mange måder, men en af de mest anvendte er som udvekslingssystemer, hvor forskellige mennesker kan leve sammen og tilsammen udgøre en mangfoldighed af forskellige kompetencer og kulturer. Jane Jacobs beskriver i sit forsvar for de tætte amerikanske storbyer mod modernismens planlægning i *The Death and Life of Great American Cities* netop dette som byernes grundlæggende kvalitet – som både deres eksistensberettigelse og hele deres attraktion.<sup>6</sup> Denne opfattelse går tilbage til en tradition helt fra Platon og nogle af de tidligste beskrivelser af byer.<sup>7</sup> Udviklingen af særlige professioner er knyttet direkte til den udveksling og handel, som har fundet sted i byerne, siden de opstod. Mange af de professioner, vi kender i dag, blev udviklet i middelalderens byer. Her opstod gader og kvarterer domineret af forskellige laug (fx møbelsnedkere, sølvsmede eller andet), som fungerede som destinationer med et specialiseret vare- eller serviceudbud. Med byernes vækst gennem industrialiseringen øgedes denne specialisering, og den er en af de grundlæggende præmisser for det, vi forstår som det urbane. Georg Simmel beskrev i sin klassiske artikel om "Storbyerne og det åndelige liv"<sup>8</sup> netop denne arbejdsdeling som noget af det, der karakteriserer byen i forhold til landet. Storbyens 'Gesellschaft' (et samfund af forskellige relationer som ikke i udgangspunktet er personlige, men medieret af penge og formelle strukturer) stilles overfor landsbyens 'Gemeinschaft' (fællesskabet der baserer sig på tætte uformelle relationer omkring familier og stedstilknytning). Simmel beskrev den ekstreme arbejdsdeling, som den industrielle metropol (omkring år 1900) fører til, hvor folk kan ernære sig af så specielle erhverv som at være 'Quartorzième' og altså tilbyde den ydelse at være 14. mand til bords, hvis et selskab skulle være så uheldigt at ende med 13 gæster. Simmel knytter denne specialisering og arbejdsdeling til udviklingen af særlige personligheder og individuelle særtræk. Dandy'en var en af de højt specialiserede 'urbane typer', der opstod i det 19. århundredets storbyer, som en af mange reaktioner på metropolernes nye bykultur og den enorme specialisering også i det sociale liv, som de skabte. Både 'den 14.' og 'dandyen' var nye typer, der ikke havde meget at gøre uden for det specialiserede sociale, økonomiske og kulturelle system, storbyen udgjorde.

Metropolens markedsdrevne logik var at generere en så stor arbejdsdeling og udveksling som muligt inden for så lille et areal som muligt. Denne logik herskede indtil et tidspunkt omkring afslutningen af den 2. industrialisering (i Danmark omkring 1970erne). Indtil dette tidspunkt kunne en bys vigtighed og størrelse nærmest direkte måles på, hvor meget forskelligt den kunne tilbyde. Hvor mange forskellige forretninger, med hvor stort et udvalg, hvor mange forskellige mennesketyper og professioner kunne findes, hvor mange forskellige boligkvarterer med hvor stor spredning i kvalitet og status, osv. I Danmark var København en metropol. Om ikke helt i den forstand som Simmel beskrev i Berlin, eller somvar kendt fra London, Paris, New York eller Chicago, så i det mindste set i forhold til resten af landet. Det var (på nær få undtagelser) her, de fleste af de rigeste og mest betydningsfulde boede, her de største og fleste firmaer lå, her det sociale liv udvikledes og raffineredes, og her nyheder fra udlandet efter stor sandsynlighed først blev lanceret eller udbudt til salg. Efter metropolen fulgte de større provinsbyer og handelscentre, som måtte ses som stille og udifferentierede i forhold til metropolen, men som til gengæld i forhold de mindre byer og landsbyer, der lå omkring dem, netop spillede rollen som den intense by med den brede arbejdsdeling. Det var her folk fra endnu mindre byer kom ved særlige lejligheder og for at skaffe en særlig vare eller ydelse, som ikke kunne fås hvor de levede. Bysystemet var arrangeret i klart vertikalt hierarki fra metropol over større købstad/provinsbyer til mindre provinsbyer/stationsbyer til landsbyer, og herfra den rene 'ikke-urbanitet'.<sup>9</sup> Det var sådan et hierarki, den tidlige regionplanlægning der opstod i 1950'erne opererede ud fra.

Den udvikling, vækst og stigende integration mellem bycentre i Østjylland, der kvantitativt er beskrevet ovenfor, og som adresseredes i Landsplanredegørelse 2006, beskriver en anden form for hierarki med en anden form for specialisering og arbejdsdeling. Det er en udvikling, hvor regionen (eller det urbaniserede territorium som jeg vil beskrive det som, og i Del II uddybe som begreb), spiller en ny og central rolle. Den nationale udvikling kan ses som en bevægelse mod en stigende arbejdsdeling mellem to urbaniserede territorier og de yderområder længst fra disse vækstcentre, som traditionelt var økonomisk baseret på fødevareproduktion og udnyttelsen af naturens ressourcer, men som nu i stigende grad baseres på en turist- og serviceøkonomi. Imellem findes store områder af landet (i Landsplanredegørelsen lidt uklart beskrevet som 'de mellemstore byregioner'), som kan bevæge sig begge veje, men som ikke har de umiddelbare naturmæssige kvaliteter, som forbindes med turismen. Regionaliseringen beskriver altså en begyndende arbejdsdeling på nationalt plan, som i Landsplanredegørelsen fører til åbninger mod et differentieret plansystem i relation til disse forskellige typer.

I denne rapports sammenhæng er den specialisering og arbejdsdeling, som finder sted på territoriets skala, lige så interessant som arbejdsdelingen på national skala. Den er nemlig helt central for at forstå fænomenet 'det urbaniserede territorium'. Udviklingen gennem de seneste år betyder, at stadigt flere specialiserede enklaver, der opererer inden for et bymæssigt system på en skala, der går fra regional til national, dukker op. Dvs., hvor det tidligere var sådan, at byerne i det østjyske, som fx Århus, Vejle, Randers eller Hadsten, fungerede som mere eller mindre selvstændige enheder, hvor man boede, arbejdede og rekreerede sig, så er de i dag dele af et større system, hvor relationerne er mere komplekse. Enkelte dele af disse byer spiller i stigende grad rollen som 'kvarterer' eller bydele i et meget stort, sammenhængende regionalt, nationalt eller globalt system. <sup>(app. s. 127-130)</sup>

I det urbaniserede territorium er metropolens logik (der var baseret på stor diversitet koblet med kort geografisk afstand og fysisk tæthed) erstattet af tilgængelighed og tidsmæssig tæthed som det afgørende. <sup>(app. s. 131)</sup> Den øgede adgang til mobilitet og den øgede villighed blandt et stigende antal mennesker til at pendle og bruge tid på at transportere sig i løbet af en dag resulterer i, at den samlede mængde af steder der kan nås, og dermed også tilbud der kan opsøges, bliver større. Dette giver ikke i sig selv en større specialisering, men kan lige så godt føre til mere af det samme. Den proces der fører til, at Østjylland kan beskrives og opleves som et urbaniseret territorium, resulterer således både i udligning og differentiering. De samme kædeforretninger, de samme æstetiske principper for indretning af torve med granitbelægninger, den samme type kulturhuse og begivenheder mm. opstår i alle de større byer i regionen. Landsbyer udbygges med den samme type udstykninger og typehuse alle steder. Men samtidig findes også en øget konkurrence byerne imellem, hvor de pga. den stigende mobilitet, både for firmaer, indbyggere og events, faktisk har mulighed for at tiltrække sig i første omgang opmærksomhed og derefter investeringer og skatte kroner ved at tilbyde noget specielt og attraktivt, som ikke findes bedre andre steder i regionen. Dette betyder en nyvunden frihed for mennesker, steder og byer, der ellers i det tidligere hierarkiske bysystem ikke havde nogen mulighed for at kunne tilbyde 'noget særligt', fordi kundegrundlaget var for spinkelt. (Et markant eksempel på dette er hvorledes Horsens har været i stand til at profilere sig som national kulturby med fokus på store pop- og rockkoncerter, efter i årtier at have haft et image som uddøende industriby med høj arbejdsløshed og kriminalitet.) <sup>(app. s. 132)</sup> Men konkurrencen i det større territorium udgør også en trussel for de steder og byer, der ender med ikke at kunne tilbyde noget som helst, fordi alle kunderne til købmandsbutikken er taget hen til et større indkøbscenter for der at drage nytte af et bredere udbud og lavere priser. Eller hvor skolen og sygehuset pga. stordriftsfordele og befolkningens generelle accept af lange pendlertider flyttes væk til nye lokaliteter, der er bedre trafikbetjente og hvor flere hurtigere og billigere kan serviceres.

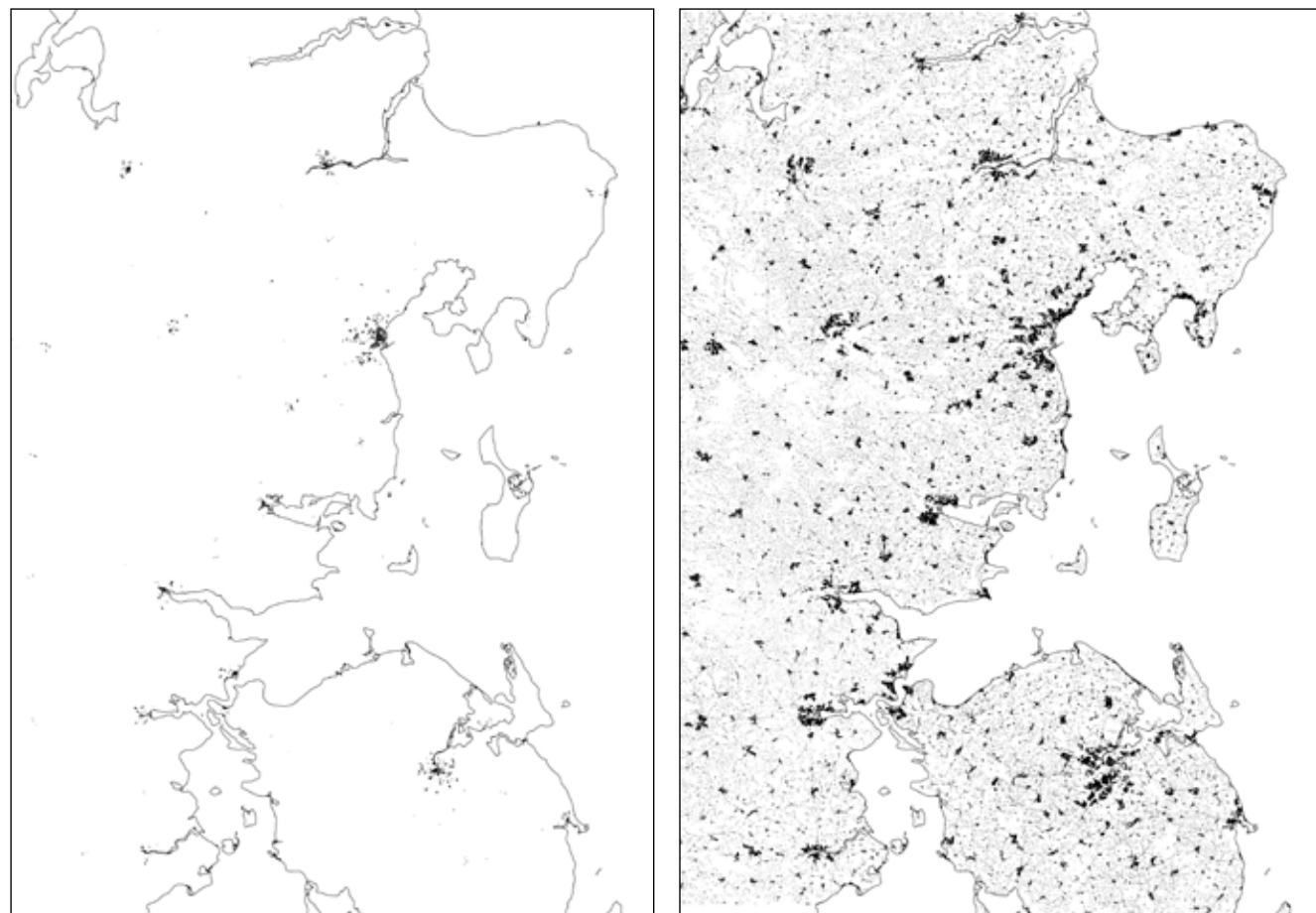
5. Francois Ascher: "Métapolis: A Third Urban Revolution – Changes in Urban Scale and Shape in France" (2004), s.26 (egen oversættelse).

6. Jane Jacobs *The Death and Life of Great American Cities* (1992[1961]), s. 448.

7. Se Platons redegørelse for den balance mellem mennesker, der kan forskellige ting og det enkelte menneskes behov, der findes i 'den gode by' i *Staten* (2001), s. 79-86.

8. Georg Simmel: "Storbyerne og det åndelige liv" (1978 [1903]).

9. For en illustrativ beskrivelse af et hierarkisk bysystem og dets gradvise opløsning i 'den grænseløse by', se: Niels Albertsen: "Landsby, storby, grænseløse by" (2008), s. 115 -135.



Illustrationerne viser al bebyggelse på henholdsvis over og under to etager. På kortet til venstre med den høje bebyggelse tegner kun de gamle købstadscentre sig. 'Byen' er genkendelig. Den lave bebyggelsesstruktur, der er spredt ud over hele det østjyske område, og som udgør langt den største del af det byggede, viser sig kun på kortet over bebyggelse på op til to etager. Kortene er lavet af Nina Mathiesen og Eik Bjerregaard

Hvis man ser på Østjylland med et bybegreb, der hører til en traditionel hierarkisk opfattelse af byerne, så findes der stadig ingen millionby men bare en række byer, hvoraf Århus er den største med ca. 300.000 indbyggere. Imellem dem ligger en masse marker og spredt bebyggelse. Men hvis man betragter det hele som et bysystem, ud fra ideen om byen defineret ud fra arbejdsdeling og udveksling, og undersøger hvilke forskellige tilbud, der tilsammen findes i området, og hvordan de er integrerede og koordinerede, så begynder Østjylland at give mening som millionby med forskelle og specialiseringer, som overgår, hvad der tidligere har kunnet findes i nogen af byerne.

Specialiseringen og arbejdsdelingen forstørres og differentieres yderligere i Østjylland i disse år. Processen kan beskrives ud fra to generelle spor:

- Mange flere og mindre specialiserede tilbud opstår som konsekvens af adgangen til et større 'opland'. Dette sker i høj grad gennem tilpasningen og transformationen af eksisterende steder og strukturer til en ny virkelighed. Som de forskellige eksempler, der beskrives på de følgende sider, viser, så skyldes specialiseringen forskellige ting. Den kan skyldes, at udviklingen af kommunikationsinfrastrukturen fx gennem internet ændrer præmisserne for, hvad man kan kalde en central placering. Eller den kan være baseret på en øget koncentration af en særlig socio-økonomisk gruppe i et område.
- Der etableres nye store specialiserede enklaver, der enten svarer på et nyt behov eller samler funktioner, der tidligere var spredt, og som servicerer et enormt opland gennem et center.

## INTERNATIONALE RELATIONER

Aarhus Universitet er et uddannelses- og forskningsmæssigt center i Østjylland. Rangeret som næstbedst i Norden og nr. 63 i verden forbinder universitetet Østjylland og resten af verden. Der er i Århus mere end 40.000 studerende på videregående uddannelser. Billedet viser en af universitetets seneste udvidelser med dets karakteristiske gule teglstensarkitektur. INCUBA Science Park i forgrunden er en forskerpark med tæt tilknytning til universitetet, der huser 138 virksomheder med ca. 700 medarbejdere.



C.F.Møllers tegnestue, der er Danmarks største arkitektfirma, har adresse på de øverste etager af Europahuset i Århus. Glastilbygningen på taget er firmaets kantine, som for nyligt har ændret Århus skyline. C.F. Møller er en del af Arkitekturklyngen i Århus, der i alt beskæftiger ca. 1000 ansatte på en række tegnestuer, hvoraf de tre er blandt de 10 af de største i Norden og de 50 største i Europa. Disse virksomheder opererer i en global kontekst men de fleste opgaver løses i en lokal og Skandinavisk kontekst.



Elvis Unlimited i Randers er det eneste Elvis-museum uden for USA. Udover udstillingen af Elvis-effekter sælges Elvis-ting over nettet. Museet arrangerer Elvis-relaterede koncerter og events i hele landet. Museet arbejder med planer om at flytte til en planlagt, nybygget kopi af Graceland. Byggeriet, der skal ligge tæt på en afkørsel fra E45 i Randers, er estimeret til at koste 26 millioner.



Sjelle Autogenbrug er en ekspanderende virksomhed med 12 ansatte, beliggende i den lille landsby Sjelle. Virksomheden eksporterer bildele fra udtjente biler fra Østjylland til Mellemøsten og Afrika. Herudover er der en væsentlig eksport af totalskadede biler til Østeuropa, hvor det i kraft af en lavere timeløn end i Danmark kan betale sig at reparere dem. Virksomheden har endvidere hver dag en bil, der kører mellem Sjelle og autoværksteder i Århus-området med reservedele. I Sjelle ligger også et Land Rover værksted/bilforhandler, der har kunder fra hele landet.



## TILSTRØMNING OG FLUGT

Ebeltoft fungerer som et regionalt turisme-center i Østjylland og på Djursland. Området rummer flere turistattraktioner, der er tusindvis af sommerhuse og ferieboliger, der lejes ud, og den historiske bymidte er under stadig transformation som eksklusiv ramme om fritids-shopping. I bymidten ligger Ebeltoft Gl. Rådhus, der er en både regional og international bryllupsdestination. Det er lettere og hurtigere at blive gift i Danmark end i mange andre lande, og Ebeltoft tager sin del af denne bryllupsturisme med mere end 500 vielser om året.



Djursland huser alle Østjyllands sikrede døgninstitutioner til anbringelse af unge mellem 12 og 17 år. 'Grenen' er en sikret døgninstitution under Region Midtjylland, der er ekspanderet kraftigt de senere år og har fem afdelinger på Djursland og en i Randers. 'Grenen' overtager afsides beliggende lukkede skoler og efterskoler på Norddjursland og bygger dem om til et andet sikkerhedsniveau.



Århus centrale bymidte fungerer som shoppingcenter for et meget stort opland, der i ferier og i forbindelse med julehandelen strækker sig fra Trekantsområdet til Ålborg. På de store handelsdage kan der være ca. 100.000 besøgende. Århus Shopping City er blevet væsentligt opgraderet med åbningen af Bruuns Galleri, der er et shoppingcenter bygget direkte på Århus banegård.



Købmanden i Hårup er lukket, og byen er dermed blevet en af mange landsbyer og mindre bysamfund, der ikke har butikker. Både udvalgs- og dagligvarehandelen er i høj grad regionaliseret i Østjylland, og de små butikker kan ikke konkurrere med de store kæder. Landsbyerne udvikler sig fra at have butikker og egne institutioner til at være monofunktionelle boligområder, hvor hverdagslivet må basere sig på pendling med bil for at hænge sammen.



## FRITIDENS REGIONALE GEOGRAFI

Horsens har profileret sig som kulturby og som centrum for nogle af de største rock-koncerter i landet. Tidligere fandt den slags koncerter, hvis de kom til Danmark, sted i København. Efter at Storebæltsforbindelsen har reduceret rejsetiden mellem landsdelene, har et mere åbent marked for den slags arrangementer udviklet sig. (Det højeste antal rejsende over Storebælt i løbet af et døgn var i forbindelse med en Madonna-koncert i Horsens i 2006). I Horsens har man bygget nye stadionfaciliteter, der er egnede til formålet, og kan arrangere koncerter med op til 85.000 tilskuere.



Den nye Pony Travbane ved det Nationale Hestesportscenter på Vilhelmsborg ved Mårslet er et eksempel på, hvordan hestesporten (ligesom golf) er væsentlig i transformationen fra produktions- til rekreationslandskab. Det er en sportsgren, der er baseret på bilbåren mobilitet. Hestecenteret og ponybanen tiltrækker brugere og tilskuere fra et meget stort opland.



Europas største indendørs go-cart-bane ligger i en hal i udkanten af et industri- og institutionsområde i Hasselager ved Århus. Hallen blev bygget som indendørs fodboldbane men denne funktion var ikke økonomisk bæredygtig.



I en konverteret industrihal i et industriområde i Brabrand ved Århus findes Legelandet.dk. Legelandet er på 5000m<sup>2</sup> og har legefaciliteter rettet mod både børn, unge og voksne, samt en stor indendørs legeplads, hvor der som i forlystelsesparker betales entre. Der findes to legelands i Østjylland, et ved Århus, og et ved Vejle. Legelandet er et eksempel på, at transformationen fra produktion til rekreation eller konsumtion også betyder ændret brug af industri kvarterne.



## BOLIGENKLAVER

Friland er et boligområde beliggende i udkanten af landsbyen Feldballe på Djursland. Friland er organiseret som en andelsforening. Den er baseret på gældfrihed, på genbrug, på en meget lille affaldsproduktion og på at mindst én i husstanden arbejder med udgangspunkt i boligen. Husene er alle selvbyggerprojekter. Dette giver et anderledes æstetisk udtryk, og sammen med satsningen på selvforsyning og en lavere mobilitetsgrad end hos den gennemsnitlige befolkning i Østjylland betyder det at området adskiller sig fra de andre nye udstykninger med enfamiliehuse, som er blevet bygget i Østjylland indenfor det seneste årti.



Gellerupparken udvikler sig som indvandrerghetto og tiltrækker folk med flygtninge- og indvandrerbaggrund fra hele Jylland. Det har betydet, at bebyggelser som Gellerupparken har haft et stort pres på ventelisterne til lejligheder. Der bor mennesker med ca. 100 forskellige nationaliteter i bebyggelsen, og 85% har en anden etnisk baggrund end dansk. Gellerupparken er løbende siden begyndelsen af 1990'erne blevet opgraderet og ombygget, og der er kontinuerligt planer og processer i gang for at gøre området mere socialt velfungerende og integreret med den omkringliggende by.



Den kvantitativt langt største fysiske transformation af Østjylland har været etableringen af flere tusind nye enfamiliehuse i nye udstykninger omkring stort set alle byområder. Det er karakteristisk for de nye områder, at den homogenitet, som præger arkitekturen i kvartererne fra det sidste store parcelhusboom i 1970'erne, er afløst af jagten på forskellighed. Den manglende stramme styring på lokalplanniveau samt husproducenternes svar på et differentieret marked skaber stilmæssig forskellighed. Den lukkede vejssystemer og hækkene til at adskille haverne er de samme som dem, der blev brugt for 40 år siden.



Risskov ved Århus har med placeringen tæt på Århus midtby og ud til Århusbugten og sandstrandene nord for Riis skov været et af Østjyllands dyreste og mest attraktive boligområder i årtier. De seneste års ophedede boligmarked har lagt et stort udviklingspres på området og gjort dets profil som 'rigmandskvarter' tydeligere. Flere huse fra 1970'erne er blevet købt for millioner og revet ned, for at give plads til mere opdaterede versioner af 'pragtboligen'. Dette eksempel fra første række er en villa på 330m<sup>2</sup> tegnet af arkitekterne SHL. Boligen er i sommeren 2009 sat til salg til 25 millioner kroner.



## SHOPPING

Købmanden i Voldby har udviklet sig fra at være en traditionel landsby-dagligvarebutik til at være en højt specialiseret detailhandler med speciale i økologiske specialiteter og ikke mindst øl. Voldby har Danmarks største udvalg af special-øl og en netbutik, hvor kunder der kommer fra hele Danmark, kan afgive bestillinger. Butikken ligger ved hovedvejen mellem Viborg og Århus og er i meget høj grad baseret på kunder, der kommer i bil langvejs fra.



En del af erhvervsområdet ved Skejby har udviklet sig til et regionalt boligcenter med boligvarehusene IKEA, ILVA og BIVA placeret ved siden af hinanden. IKEA har købt to nabogrunde og har planer om at ekspandere fra 14.000 til 35.000 m<sup>2</sup> inden for de næste år. IKEA har over 400 ansatte og ca. 2,1 millioner kunder årligt.



Kvarteret omkring Bruunsgade i Århus har gennemgået en gentrificeringsproces det seneste årti, som er blevet accelereret efter etableringen af Bruuns Galleri-shoppingcenteret. Det har betydet, at de nærværdiggende gader har profiteret af det øgede antal besøgende. Jægergårdsgade udvikler sig med økologiske butikker og Bruunsgade med eksklusive fødevarer- og livsstilsbutikker. Det har betydet, at butikker, der har ligget i kvarteret i årtier, som 'Kinabutikken' (maosko og kinabøger) og den traditionelle osthandler 'Byens Ost', er lukket på grund af stigende huslejer.



Bazar Vest ved Gellerupparken er Skandinaviens største bazar med et areal på 16.000 m<sup>2</sup>, 110 butikker med ca. 200 ansatte og ca. 1,5 million besøgende om året. Der er store grøntsagsbutikker, orientalske købmænd, frisører, cafeer, møbelhus, slagtere og mange andre specialforretninger. Bazaren betjener i første omgang beboere fra Gellerupparken men har også et stort regionalt opland, der særligt benytter bazaren som destination i weekendene. Bazaren er beliggende i en tidligere varmekedel-fabrik i et industrikvarter i Brabrand og åbnede i 2009 en udvidelse på 9000 nybyggede kvadratmetre.



## TURISME

Den Gamle By i Århus er Østjyllands næstmest besøgte turistattraktion (efter Djurs Sommerland) og har 333.000 besøgende om året (2008) eller ca. 1/7 af IKEAs besøgende. Den Gamle Bys levendegørelse og iscenesættelse af den før-industrielle by suppleres nu med den industrielle by. Kvarteret er under opførelse og kommer til at præsentere miljøer fra både 1927 og 1974.



Randers Regnskov er Østjyllands tredje mest besøgte turistattraktion med ca. 300.000 besøgende om året. Den består af tre kupler med kunstigt klima og fauna fra hver deres kontinent. Den største og seneste kuppel blev opført i 2003. Randers Regnskov arbejder på en udvidelse med en 63.000 m<sup>2</sup> stor bygning, der skal indeholde både dyr, planter, hotel, konferencetilbud, badeland mm. Samtidig er det planen at gøre Regnskoven til en del af en 750 HA stor naturpark langs Gudenåen, hvor naturpleje, adgang til den naturgenoprettede å og udstilling af større dyr er attraktionen. Indtil videre afgræsser gamle danske husdyracer de naturgenoprettede Vorup Enge tæt på.



Danmarks Japanske Have ved Trige, er det mest gennemførte japansk inspirerede haveanlæg i Danmark. Det ca. 20.000 m<sup>2</sup> store haveanlæg blev i perioden 2005-08 bygget om for 14 millioner kr. af et team af professionelle havegartnere og ingeniører fra Japan. Ud over haven, der er åben for betalende gæster, rummer haven også en butik, en gourmetrestaurant og en wellness-afdeling.



Østjylland er mål for fertilitetsturisme, der er en lille og specialiseret form for turisme, som ikke desto mindre skaber omsætning og betyder fysisk transformation af territoriet. På grund af forskellig lovgivning om sæddonorers anonymitet kommer en del kunder fra England. Men der kommer også svenskere og nordmænd fertilitetsbehandles i Danmark. Samtidig rejser danskere til fx Spanien for at få særlige former for behandling, der ikke kan fås herhjemme. Aagaard Gynækologi og Fertilitet udvider og bygger et mindre privathospital som umiddelbar nabo til det nye Århus Universitetshospital ved Skejby



## E45 FACILITETER

Det nye svineslagteri i Horsens er bygget direkte ved en afkørsel fra motorvej E45 ved Horsens. Placeringen ved motorvejen er vigtig, for at den tid svinene transporteres holdes under 2 timer. Slagteriet betegnes som verdens mest avancerede og der kan slagtes 4 millioner svin om året. Slagteriet er dermed et vigtigt center i en global 'svine-økonomi'. Det har ca. 1500 ansatte og 150 besøgende gæster om dagen, der kommer for at opleve, hvordan slagtningen foregår. Denne besøgsfunktion er en integreret del af husets indre arkitektur.



Det nye statsfængsel ved Horsens er beliggende med stor afstand til anden bebyggelse, men tæt på en afkørsel til E45. Statsfængslet er det nyeste og mest avancerede fængsel i Danmark, og det er det mest sikre. Det rummer 230 indsatte fra hele landet. Betegnende for regionaliseringen og opskaleringen af relationerne i regionen hedder det nye fængsel 'Statsfængslet Østjylland' i stedet for 'Horsens Statsfængsel', som det forældede fængsel, det erstattede i 2006, gjorde.



Falck har centraliseret deres alarmcentraler i Region Midtjylland i en ny central alarmcentral i Skejby ved Århus, som umiddelbar nabo til det nye såkaldte 'supersygehus'. Alarmcentralen dækker hele Region Midtjylland fra Lemvig i nord, Juelsminde i syd, Hvide Sande i vest og Grenå i øst.



Et nyt forbrændingsanlæg ved Lisbjerg, tæt ved en afkørsel til både E45 og Djurslandsmotorvejen, modtager affald fra Århus kommune men også specialaffald helt fra Tyskland til forbrænding. Den markante glasbygning blev bygget i 2004 og øgede anlæggets kapacitet, men da det fremover skal modtage affald fra Randes og Djursland, er der allerede nu planer om endnu en udvidelse.

## UDVEKSLINGSPUNKTER

Århus Havn har de seneste år udvidet markant, og en helt ny containerterminal, der kan modtage de største containerskibe, er blevet bygget i Århusbugten. Der er siden år 2000 blevet investeret 1,2 milliarder kr. i havnens udvidelse, og den har udviklet sig til at være den vigtigste havn for containertrafik mellem Danmark og resten af verden (65% af den danske containertrafik håndteres her). Med konstruktionen af den nye containerterminal er der åbnet op for at de ældre dele af industrihavnen kan udvikles til at blive nye boligkvarterer med videns erhverv, som det ses i de fleste danske havnebyer.



I Brabrand ved Danmarks hidtil eneste fulde firklover-motorvejsudfletning, hvor E45 krydses af Herningmotorvejen, konstrueres et nyt transportcenter. Billedet viser en del af Dansk Supermarkeds nye non-food lager, hvorfra der skal distribueres varer til hele Danmark. Ud over dette lager bygges der også ferskvarelager for Netto-kæden og administrationsbygning for Bilka-kæden. I alt bygges der over 80.000 m<sup>2</sup> og skabes arbejdspladser til næsten 800 ansatte.



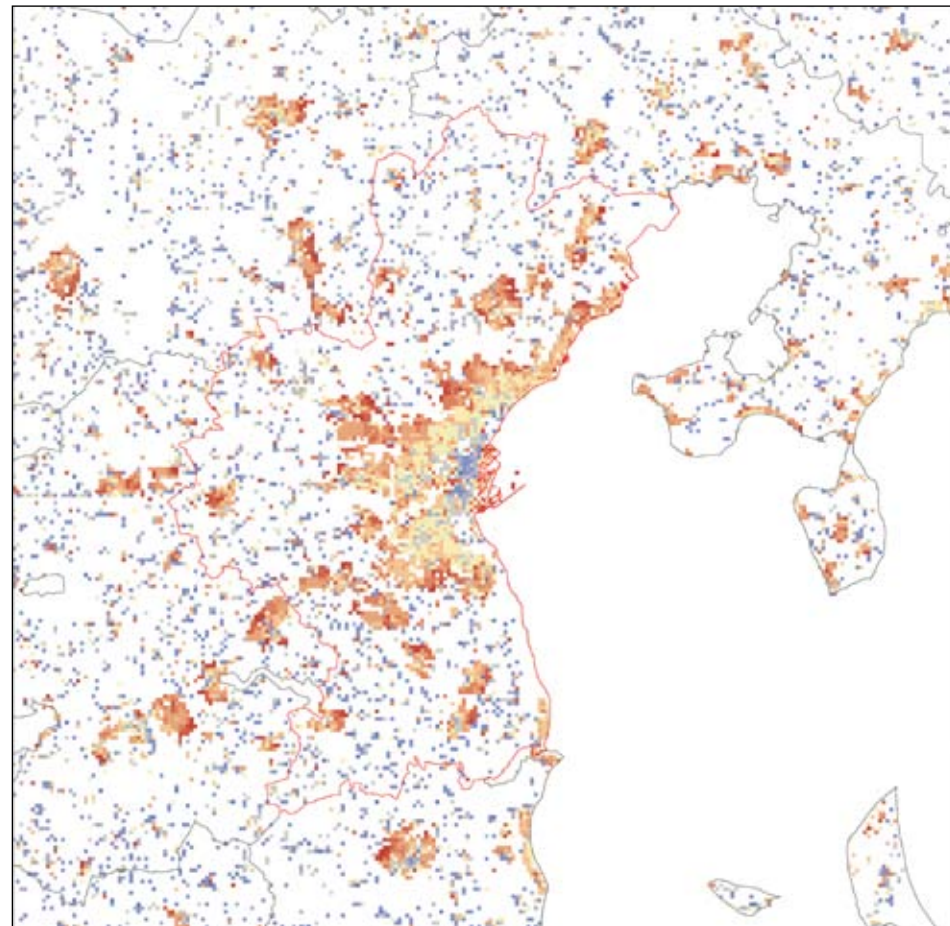


## SPREDNING OG KONCENTRATION

10. Francois Ascher: "Métapolis: A Third Urban Revolution – Changes in Urban Scale and Shape in France" (2004), s. 25 (egen oversættelse)

'Metapoliseringen' er en dobbeltrettet proces – den inkluderer metropolisering, altså en bys ekspansion ud i de områder, der ligger omkring den, men på samme tid dannelsen af nye typer urbane rum, der kan benævnes 'metapolen' og betegner en bysammenvoksning, der rummer mange centre.<sup>10</sup>

Centralt for forståelsen af udviklingen i Østjylland er, at urbaniseringen – i modsætning til den urbaniseringsproces der under industrialiseringen ledte til metropolen som ny byform – er karakteriseret ved både spredning og koncentration. Dette følger godt den franske byforsker Francois Aschers beskrivelse i citatet ovenfor af det, han kalder metapoliseringen, som en proces, der inkluderer både koncentration (det der på nogle områder viser sig som en fortsat metropolisering), og spredning gennem etablering og integration af mindre og større byer og steder (som meget vel kan være 'landskabelige') i et samlet sammenhængende bysystem.



Kortet viser bygningsmassens gennemsnitlige alder i felter på 200x200 m i et område på 50x50 km omkring Århus. Den mørkerøde farve viser bebyggelse opført efter 2000 og altså hvor den primære fysiske forandring har fundet sted de senere år. Kortet er fra Anne Tietjens afhandling *Towards an Urbanism of Entanglement* (2009).

Den økonomiske vækst og stigningen i antallet af arbejdspladser er i Østjylland foregået omkring de større byer.<sup>11</sup> Hvis Århus som den største by bruges som eksempel, har det her været muligt at skabe nye arbejdspladser primært inden for videns- og serviceerhvervene med Århus Universitet og de højtuddannede herfra som en central drivende faktor. Universitetet tiltrækker uddannelsessøgende fra hele Jylland, og mange af dem bliver boende i Østjylland efter endt uddannelse. (app. s. 128) Det har betydet et stigende pres på boligmarkedet i Århus. Særligt områder med store attraktionsværdier, midtbyen (ejerlejligheder) og kystkvartererne Risskov/Egå, Skåde/Højbjerg (enfamiliehuse), er steget først, hvilket har

11. Undersøgelsen (2005-07) er lavet i den vækstperiode, der toppede i årene fra ca. 2003-2008. Selvom vi her i 2009, hvor rapporten udgives, befinder os i en recessionsperiode med stigende arbejdsløshed og faldende huspriser, er der intet, der tyder på, at de regionale forskelle, der er blevet accelereret i vækstperioden, udviskes.

sendt chokbølger af store prisstigninger fra disse områder til et meget stort opland. Dette skyldes dels, at attraktive udstykningsmuligheder i direkte sammenhæng med det bebyggede område i de større byer er ved at være brugt op med deraf følgende store prisforskelle mellem boliger her og i de mindre byområder, dels skyldes det ønsket om at bo i mindre konglomerater med lettere adgang til hverdagsfaciliteter som skoler, børneinstitutioner og rekreative faciliteter. Men det er et faktum, at der de seneste år har været nettoaflytning fra Århus Kommune. Århus kommune har forsøgt at imødegå denne 'skatteyder-flugt' ved at udarbejde en højhuspolitik, der åbner for højere og tættere bebyggelse i Århus. Mange projekter er blevet lanceret, men indtil videre er ingen blevet bygget. (app. s. 133) Samtidig har den økonomiske vækst (og nye låneformer) i perioden fra 2003-2008 betydet, at flere folk har købt ejerboliger, og at flere mennesker har haft råd til større boliger, samt at husstandens 2. eller 3. bil yderligere har øget mulighederne for at vælge boliger over et større område. Det har resulteret i en stor udflytning til de mindre byer og landsbyerne, hvor der er blevet udstykket og solgt parcelhusgrunde som aldrig før.

Den kvantitativt mest dominerende fysiske transformation af territoriet er således udstykning (og bebyggelse) af byggegrunde til enfamiliehuse som tillæg til sort set alle allerede eksisterende byzoner. Den er mest tydelig omkring landsbyer og i mindre provinsbyer, men også i de nye store højprofilerede enklaver som Kildebjerg ved Ry, Skanderborg Bakker og Lisbjerg ved Århus. Eksemplerne fra Ry og Skanderborg går så langt, som de kan, for gennem en formuleret egen identitet at bryde både tilhørsforholdet og den afhængighed af de eksisterende bycentre og den historiske bystruktur, som planloven tilsiger dem. Det er en form for ny version af den New Town-tanke fra den modernistiske planlægning, der i 1970'erne lå bag store planer som Gellerupparken – nu dog tømt for ideologisk indhold og uden idealer om at skabe og planlægge totale rammer om indbyggernes liv.

Den anden meget synlige udvikling, som er relateret til den større afstand mellem arbejdspladser og bolig, er en øget trafik og hermed et øget pres på hovedinfrastrukturen, flere køer på vejene, og flere mennesker i togene og busserne.<sup>12</sup> Dette stemmer godt overens med den udvikling, Ascher har beskrevet på europæisk plan, hvor det er den øgede gennemsnitshastighed, hvormed vi bevæger os (30% over 15 år på europæisk plan), den øgede distance, den gennemsnitlige person bevæger sig hver dag, og fremkomsten af 'den 2. bil', der resulterer i et ændret urbaniseringsmønster.<sup>13</sup>

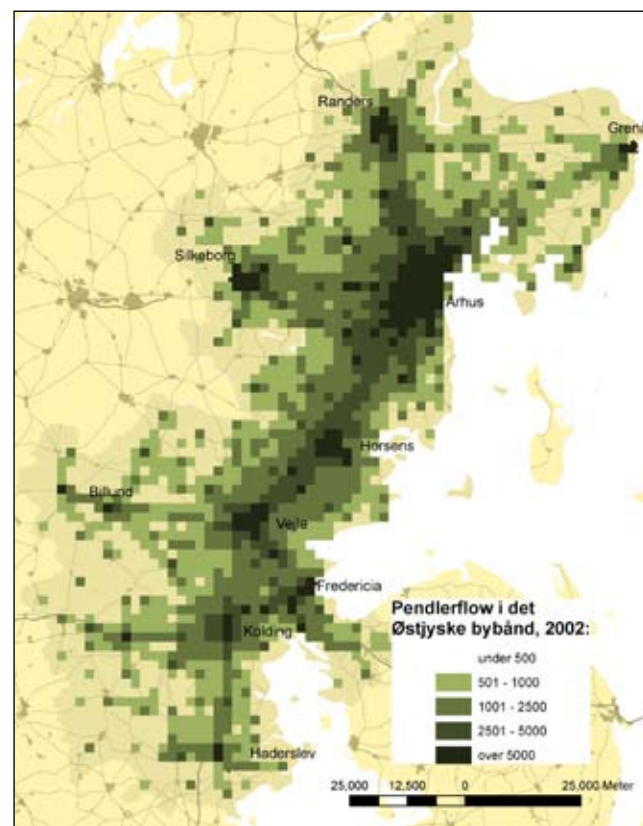
12. I perioden fra 2002-2007 steg trafikmængden på mange indfalds- og omfartsveje omkring Århus. (Oddervej 25%, Grenåvej 20 %, E45 omkring Århus 25%) [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk). I perioden fra 2003-2006 steg antallet af passagerer på X-bussen mellem Silkeborg og Århus med 200% (fra 16.000 til 48.000 passagerer) Se appendiks s. 122

13. Ascher op.cit.

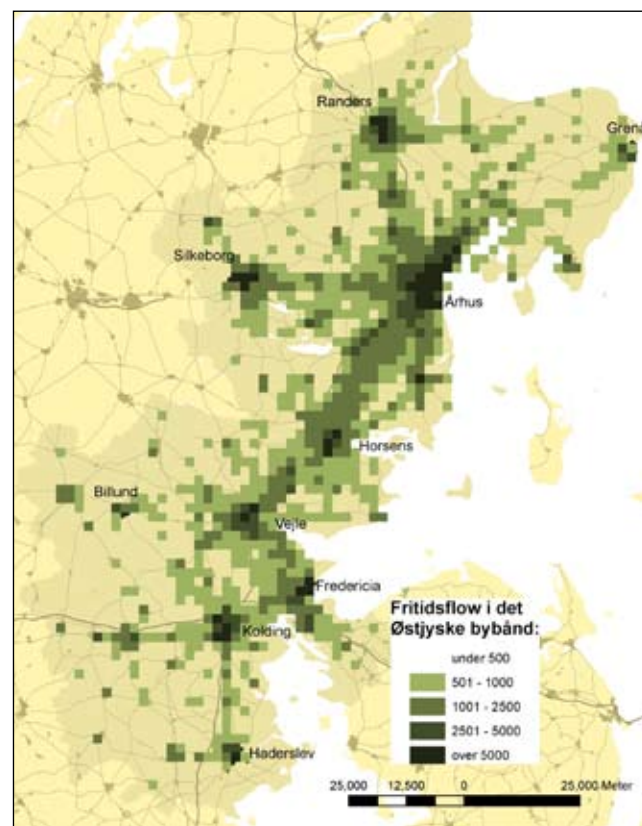
### Det spredte byliv i bevægelse

Urbaniseringen af Østjylland drejer sig dog langt fra kun om arbejdspladser og boliger. Den samtidige koncentration og spredning ses også når de byfunktioner, der har med fritid, rekreation og byliv at gøre, studeres nærmere. Her er tendensen måske endda tydeligere. Der sker både en koncentration af aktiviteter omkring de større urbane centre men også en øget spredning med tendenser til meget lange pendlingsafstande. Befolkningen bevæger sig over stort set hele territoriet i forbindelse med shopping, forlystelser og andre rekreative aktiviteter. Denne spredning er en central faktor når hele det Østjyske område betragtes som et sammenhængende urbaniseret territorium. Det er i høj grad de 'frivillige' kulturelle og sociale aktiviteter der driver integrationen over store afstande, og det er dem, der mest markant overskrider administrative og politiske opdelinger og grænser mellem psykologisk og historisk betingede kulturelle enheder.

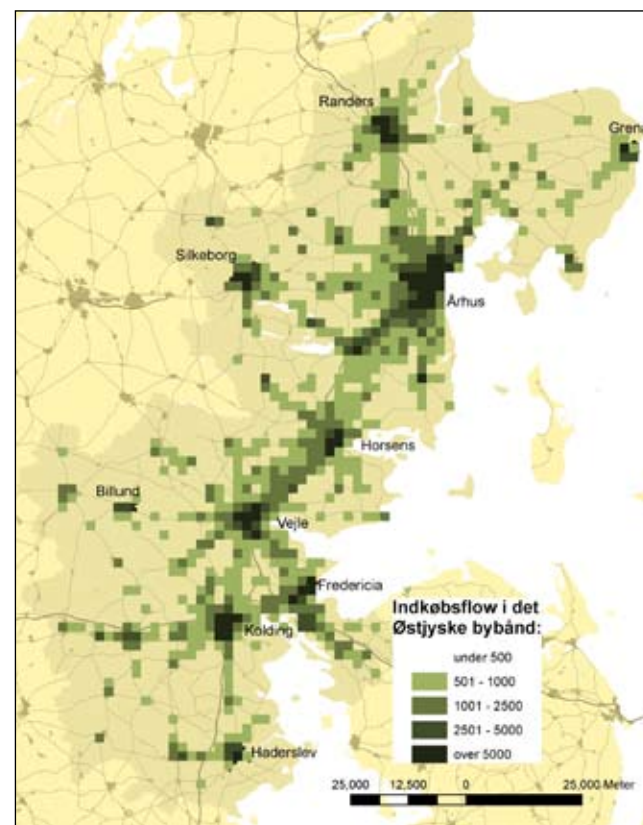
Det har betydet, at bylivet udfolder sig over et langt bredere spektrum af rum og lokaliteter, end det gjorde under industrialiseringens bymodel. Det vi forstår ved byrum må, når byen betragtes som et integreret territorium, defineres bredt og ikke med udgangspunkt i én rumlig typologi. Ved at definere byrum, ikke som 'offentlige' i en snæver ejermæssig forstand, eller 'rum' som noget der knytter sig til en rumlig afgrænsning af bygninger, men i stedet som mødesteder for mennesker, opdages et meget bredere spektrum af rum og steder, der beskriver bylivet og dets former bredt. I Østjylland udvikles mange forskellige typer af mødesteder. Disse mødesteder kan være permanente og veletablerede som torve



Pendlerflow i det Østjyske bybånd, 2002



Fritidsflow i det Østjyske bybånd, 2007



Indkøbsflow i det Østjyske bybånd, 2007

Kortene er lavet af Thomas Sick Nielsen. Deres forudsætninger forklares i Nielsen, T.S.; Harder, H.; Bro, P.; Kronbak, J. (2008) "Status for funktional integration i det østjyske bybånd. Kortlægninger af pendling, indkøbs- og fritidsture" (2008).

og parker i de ældste dele af byen, men det kan også være helt flygtige og midlertidige mødesteder arrangeret til enkelte begivenheder. Her er det alt fra festpladser til skove, åbne marker, forladte industri kvarterer og meget mere der bruges til de begivenheder, der tegner en væsentlig del af det offentlige liv i Østjylland. (app. s. 135-144)

Andre væsentlige mødesteder er de forskellige udvekslingspunkter og steder, hvor mennesker gør ophold på deres individuelle ruter igennem territoriet. Det kan være indkøbscentre, forlystelseskvarterer og sportshaller, parkeringspladser og ubebyggede arealer ved og omkring moderne boligbebyggelser, institutioner, sportshaller, åbne skolegårde, græsklædte områder mellem boligblokke, små torve ved butikcentre, skove nær bebyggelse, der bliver brugt til gå- og løbeture, strandområder mm. Det er steder og lokaliteter, der opstår som 'lommer' i produktionslandskabet, i tidligere landsbyer, eller i grænsefladerne mellem produktions- og rekreative landskab, og det kan være flader og rum i forbindelse med golf-, ride-, skyde- eller motorsportsanlæg, petanque-anlæg i forladte lader, lokale mødesteder i småbyer mm.

Dette nye 'spredte byliv i bevægelse' betyder også, at de kommunikationslinier mellem byernes forskellige kvarterer og steder, hvor folk bruger stadigt mere tid, i sig selv bliver vigtige byrum og mulige scener for den udveksling mellem mennesker, der kendetegner det, vi sædvanligt forstår ved det offentlige rum. Hvad enten det drejer sig om de kollektive systemers rum (stationer, tog, stoppesteder og busser), privatbilismens rum (parkeringsanlæg, rasteplasser, tankstationer og veje) eller den bløde trafik rum (cykelstier, gader og fortove), er mobilitetsrummene vigtige for den sameksistens og et muligt møde med andre, der er en væsentlig del af et demokratisk samfund. Dette er egentlig ikke noget nyt. De klassiske byrum var netop bevægelses- eller mobilitetsrum. Det nye er blot, at vi med de urbaniserede territorier må udvide den rumlige typologi, hvormed vi forstår, hvad et byrum er.<sup>14</sup>

14. Jeg har skrevet mere udbygget om dette i artiklen "Bedre byrum som kommunikationsrum" (2002), s. 58-69.



## BYMIDTE-FORTÆTNING

Skanderborg har planer om fortætning af bymidten med mere end 1500 nye boliger. Billedet viser et af de første resultater af fortætningen, en kombineret bolig- og erhvervsejendom langs byens hovedgade.



I Hinnerup er der bygget nyt kombineret erhvervs- og boligbyggeri i 2 etager, der har ersattet en del af den eksisterende bebyggelse af fritliggende huse.



Bymidten i Odder er blevet fortættet med, hvad der lokalt betegnes som 'højhuse'. Der var en del modstand mod denne bebyggelse i projekterings- og planlægningsfasen.



Den lille landsby Søften tæt ved en afkørsel til E45 og Århus har fået et nyt bycenter bestående af en dagligvarebutik med 2 etager boliger ovenpå. Byggeriet repræsenterer en voldsom fortætning set i relation til den eksisterende løse og lave landsbybebyggelse. Søften er i øvrigt blevet udvidet voldsomt med både et erhvervsområde og et nyt boligkvarter.



## FORTÆTNING ÅRHUS

Priserne på lejligheder i Århus midtby steg markant i årene op til og efter år 2000. Den allerede tæt-bebyggede bymidte blev udviklet yderligere, her med en kombineret bolig- og erhvervs-ejendom ved Telefonforvet.



I Jægergårdsgade er blevet opført et markant kobberindklædt hus på en grund, der tidligere var bebygget med garager. Den nye bygning rummer boliger og butikker i stueetagen. Overfor er det nye shoppingcenter Bruuns Galleri opført. Beliggenheden tæt på Århus banegård gør stedet attraktivt, og tilstrømningen til Bruuns Galleri har betydet at området er blevet vendt fra at være en bagside til en forside i byen.



Den kulturelle infrastruktur er blevet udbygget i Århus ligesom i de fleste andre af de ældre byer i Østjylland. Her er det et nyt kunstmuseum (AROS) fra 2004 i forgrunden og Musikhuset med tilbygning fra 2007 i baggrunden.



På Frederiksbjerg, et tætbebygget boligkvarter centralt i Århus, er der bygget en stor tilbygning til Århus Svømmestadion.



## TRANSFORMATION AF INDUSTRIGRUNDE

Dampvæveriet i Grenå, der lukkede i 2002, er blevet delvist revet ned. På grunden er der bygget et supermarked. Udviklingen illustrerer den udvikling som de tidligere industriarealer i de østjyske købstæder har gennemgået, ligesom det illustrerer det skift fra en produktions- til konsumptions/service-økonomi, som byerne har gennemgået. Der er planer om at yderligere at udvikle området til en ny bydel omkring de gamle bygninger, med kontorer, detailhandel og boliger.



Langs Ringgaden i Århus fortættes der, primært med boliger. Tidligere industrirejendomme fjernes og der bygges tættere og højere. Den kraftige øgning af beboere og brugere i området betyder også et større pres på infrastrukturen, der ikke er bygget til at være bygade med krydsende fodgængere.



De tidligere DSB Centralværksteder ved banegården i Århus har efterladt et stort område til byudvikling på det måske bedst trafikbetjente sted i Østjylland. Her er der bygget nye offentlige institutioner, boliger, et indkøbscenter, et nyt sports- og forsamlingshus (DGI-byen) og butikslokaler. Området er endnu ikke fuldt udviklet.



Tidligere militæranlæg har også spillet en rolle i Østjyllands transformation. Her er det Randers Kaserne, der blev forladt af militæret i 1997 og er under udvikling til et blandet byområde med boliger, institutioner, kontorer og butikker.



## NEW 'NEW TOWNS'

Skanderborg bakker er navnet på et stort nyt byområde med 700 boliger nord for stationsområdet i Skanderborg. Det ensartede og gennemdesignede æstetiske udtryk, der giver området en tydelig karakter og adskiller det markant fra dets omgivelser, bringer det i familie med de byområder inspireret af New Town-tanken, der blev udviklet i 1960'erne. Forskellen til de store blokbebyggelser som fx Gellerupparken er, at disse boliger er ejerboliger, og at der ikke ligger nogen utopier om et nyt og bedre samfund bag.



Omkring landsbyen Lisbjerg har Århus kommune planlagt en ny by med boliger, institutioner, erhverv og butikker til 20.000 mennesker. Indtil videre er skolen blevet bygget men står stadig omgivet af marker. Lisbjerg ligger med direkte tilslutning til Djurslandsmotorvejen og E45, og en ny letbane er planlagt til at forbinde bydelen med det centrale Århus.

Kildebjerg ved Ry blev præsenteret som den første by i Danmark konstrueret omkring en golfbane og består i øvrigt af blandet erhvervs- og boligbebyggelse. Kun en meget lille del er endnu realiseret, og den store investering i den boulevardagtige infrastruktur fungerer indtil videre som et signal om de store ambitioner. Under planlægningen var der kritik af, at noget af landets bedste landbrugsjord skulle bruges til golfbane; den ligger indtil videre hen som slået græs med asfalt og lamper.



Elgårdsminde ved Søften er et nyt boligområde tæt på Lisbjerg og ligeledes, som planloven beskriver det, planlagt som en byudvidelse af en tidligere landsby. Elgårdsminde ligger direkte ved en afkørsel til E45 og består, udover disse etageboliger, primært af enfamiliehuse.



## USYNLIGE 'NEW TOWNS'

Skovsyrevej ved Randers er en af utallige udstykninger af enfamiliehuse, der er blevet bygget de sidste 10 år. Udstykningen er resultat af en arkitektkonkurrence, der skulle revolutionere og give nyt indhold og kvalitet til det, der blev set som de triste 60'er og 70'er udstykninger. Der er ingen hække men sten-gabioner og et fællesområde med egekrat. Der har ikke planlægningsmæssigt været nogen regulering af det arkitektoniske udtryk ud over et krav om 'kvalitet'. Det er ført til et overraskende ensartet byggeri. Skovsyrevejs primære kontekst er en golfbane og en afkørsel til motorvej E45.



Et af de få steder hvor Århus har kunnet udvide det eksisterende sammenhængende byområde er ved Brabrand i det såkaldte Helenelyst-område. Området ligger tæt på motorvejskrydset E45/Herningmotorvejen og markerer sammen med et nyt transportcenter og et stort nyt skovområde en af indkørslerne til Århus.



## VED SKOVEN



Skove er attraktive at bosætte sig i nærheden af, fordi de tilbyder et rekreativt rum. Ved Stevnstrup er et nyt parcelhusområde bygget tæt på Fladbro skov, Gudenåen og E45. Selvom det er nærheden til skoven, der er attraktionen og det karaktergivende her, får den lokale topografi eller skovkanten ingen indflydelse på udformningen af kvarteret. Selvom det meget lille terrænfald er blevet udjævnet, så typehusene kan placeres direkte på terrænen uden tilpasning.



Ved Hammel og lige op til en del af Frijsenborgskovene har AZ-huse udstykket og bebygget et område med parcelhuse. Udstykningen følger kriterier om mindst mulig investering i infrastruktur i forhold til størst muligt sælgeligt grundareal. Planlægningsmyndighederne har bidraget med at sikre, at en skovbyggelinie på 50 meter er overholdt. Bebyggelsen låner karakter og genkendelighed fra skoven uden at de to systemer blandes eller rører ved hinanden.



## VED VANDET

Vandet udgør en meget vigtig attraktion for byudviklingen. På Århus Havn er planlagt 4000 boliger og en række store kontorbyggerier på de havnearealer, der er frigjort efter at containerhavnen er flyttet. Udviklingen af den nye bydel er bremset af finanskrisen. Som et synligt resultat af bestræbelserne står store tomme arealer og en ufærdig infrastruktur.



Ved Randers havn er den attraktive vandbeliggenhed mod fjorden udnyttet til at bygge nye kontordomiciler og lave en stor græsplæne.



Ebeltoft Havn er blevet transformeret fra at være et industriområde til at være en af de vigtigste turistlokaliteter i Østjylland. Der er udover to museer bygget boliger og ferieboliger på de gamle havnearealer, hvilket yderligere bidrager til byens profil som rekreativt centrum.



I Grenå er området omkring åen ved at blive udviklet til et nyt højtprofileret byområde – Åbyen – med attraktive boliger. Boligerne markedsføres til mulige købere fra et meget stort opland. Beliggenheden ved stationen giver mulighed for direkte togforbindelse til Århus.



## LANDSBYUDVIDELSER

Landsbyen Ugelbølle er blevet substantielt udvidet de senere år. Med sin placering højt hævet og med udsigtsmulighed ud over Kalø Vig og Århus-bugten og tæt på motorvejen mod Århus udgør landsbyen et attraktivt bosætningssted. Et stort byområde er udviklet med store enfamiliehuse, der følger en lokalplan, som sætter klare mål for det arkitektoniske udtryk.



De fleste landsbyer i området har fået udvidet deres byzone med enfamiliehuse eller som i dette eksempel fra Voldum tæt-lav-bebyggelse. Udvidelserne ændrer karakteren af bymiljøerne og redefinerer relationen mellem landsby og landskab.



Mange kommuner har udstykket landbrugsparceller i tilknytning til landsbyerne. Disse er attraktive for folk, som gerne vil udleve drømmen om livet på landet men i et nyt hus. Oftest er den landbrugsproduktion, der skal foregå på disse ejendomme, symbolsk. Ved Nørager er 2 af 3 landbrugsparceller ved Eskilsagre solgt til det, der i avisen beskrives som 'byfolk'; mennesker, der ingen specifik relation har til landsbyen, og hvis arbejdsliv er knyttet til større bycentre.



Den lille landsby Haar er blevet udvidet med en bebyggelse med træhuse i svensk stil, der afviger markant fra den eksisterende bebyggelse men indfrier nye beboeres drøm om et 'liv på landet' baseret på generelle og kontekst-uspecifikke forestillinger om dette.



## EN LILLE BY VED HOVEDINFRASTRUKTUREN VOKSER

Hadsten, som er beliggende tæt på E45 og har en station på InterCity-tognet, har udstykket mange grunde og byen er vokset betragteligt siden år 2000. Ned mod Lilleåen er et stort område blevet udbygget med rækkehuse og parcelhuse. Området var i 2006 udstillingsområde for den meget populære Byg og Bo udstilling, hvor typehusfirmaer opfører modelhuse. Udstillingen foregår hver påske et sted i Østjylland og trækker besøgende fra et meget stort opland. I 2006 havde den 15.000 besøgende.



Det er ikke kun parcelhuse, og ejerboliger der bygges. På den anden side af Lilleåen er der bygget tæt-lav boliger.



I udkanten af Hadsten, meget tæt på E45, er byen blevet udvidet med et nyt parcelhuskvarter, der transformerer et stykke af landbrugslandet til by.



Nord for det allerede udbyggede Hadsten findes endnu flere nye enfamiliehuse. Tidligere marker transformeres til byggegrunde og sætter boligzoner og produktionszoner i umiddelbar kontakt.



## MARKANT IDENTITET

Ønsket om at bo i huse og omgivelser med mere tydelige arkitektoniske udtryk har betydet, at udbygningen af byerne i perioden efter 2000 visse steder har fået mere markante udtryk. Typehusfirmaet M2 lokkede med typehuse designet af landets bedste arkitekter og udviklede hele udstykninger. Her Kalø Vig Parken ved Rodskov.



Ved Løgten, der både har togforbindelse direkte til Århus via Grenåbanen og er beliggende ved Djurslandsmotorvejen, er landsbymiljøet blevet tilført nye bebyggelser. Den tætte rækkehusbebyggelse og højhuset (en ombygget silo – 'Siloetten') repræsenterer helt nye typologier i denne kontekst.



DET KOLLEKTIVE RUMS SPREDNING OG KONCENTRATION

## KLASSISKE BYRUM



I de centrale dele af Århus udvides fodgængerzonen gradvist. Der lægges ny granitbelægning og gader og torve gives fodgængerprioritet. Området bruges og slides intenst både ved shopping og andre 'gå i byen'-aktiviteter. Århus midtby fungerer som primært shoppingcenter for et meget stort opland. Den seneste udbygning af netværket blev indviet i 2008 med åbningen af endnu et stykke af Århus Å, der tidligere var overdækket af en 4-sporet vej til havnen.



Alle de østjyske købstæder arbejder i disse år med at omprioritere områder i de ældste dele af byerne, der i det 20. århundrede blev transformeret til bil-infrastruktur. Østervold i Randers er et af de største projekter. Her er et meget stort byrum etableret og belagt med granit. Som type har byrummet ikke noget fortilfælde i byen men er et resultat af en genfortolkning af et stort rum, der opstod som følge af 'trafiksaneringer' i løbet af det 20. århundrede. Siden indvielsen i 2006 har der været store diskussioner om, hvordan der skabes liv og aktiviteter i det store byrum.



## STYRKELSE AF BYMIDTERS IDENTITET MED MONUMENTER

Hornslet er et eksempel på, at der også i mindre byer laves opgraderinger af 'bymidten' i de centrale og ældste gader, for at styrke en følelse af centralitet og identitet og for at stimulere aktivitet til gavn for handelen. I Hornslet er der lagt nye belægninger og lavet bedre infrastruktur for fodgængere (fortove, fodgængerovergange, bænke) og cyklister (cykelstier). En simpel vandkunst markerer en form for centrum i den tidligere landsby, der igennem de sidste årtier er vokset gennem at blive en bosætningsby for pendlere til Århus-området.



I Grenå markerer en skulptur og et lille torv etableret i 2005 åen, der er central for byens opståen, men som i dag let kan overses, når man bevæger sig rundt på byens vejnet.

I Hinnerup, som er en stationsby, der ligesom Hornslet fungerer som bosætningsby, er torvet i 2006 blevet renoveret og opgraderet med et tårn der markerer midten. Det er en pointe at kunstneren er Hein Heinsen, fik et planlagt monument til markering af Århus centrum afvist i 1996. Et symbolsk centrum er flyttet til Hinnerup.



Skanderborg søger at skærpe og markere sin identitet ved bl.a. at markere sig som børnebogsforfatteren Ole Lund Kirkegaards fødeby. En gade er omdøbt til Ole Lund Kirkegaard Stræde, og der er opsat skulpturelle elementer, nedlagt fliser og lavet gavlmalier med motiver, der er hentet fra det billedunivers, som hørte til Kirkegaards bøger.



## PARKER OG LEGEPLADSER

Det er ikke kun pladser og torve, der er blevet etableret for at styrke bylivet og tilhørsforholdet til de mindre bycentre. I Galten, der efter indvielsen af Herningmotorvejen har haft en del tilflytning, er en ny bypark blevet lavet i tilknytning til hovedgaden. Bytoften fra 2006 rummer amfiscene, overdækkede siddepladser, græsplæne til hundeluftning mm.



Århus kommune etablerer i perioden fra 2007-2010 fire nye såkaldte 'udflugtslegepladser', der henvender sig til brugere fra et større opland end den traditionelle legeplads. I 2007 blev der ved den nyetablerede Egå Engsø, lavet en legeplads med temaet 'Stenalderen'. Her findes både shelters, bålpladser, labyrinter og træskulpturer af stenalderdyr.



Hasle bakker er et nyt stort, kunstigt landskab konstrueret af 1 million m<sup>3</sup> overskudsjord. Bakkerne skaber nye muligheder for udfoldelse i det vestlige Århus, hvor de er placeret imellem Gellerupparken, Ringvejen og en række andre boligbebyggelser. Et system af stier og ruter for både gående og cyklende giver mulighed for at motionere, børnehaver og skoler bruger bakkerne til forskellige spil og lege, og der er forskellige opholdsmuligheder med udsigt over hele Århusområdet.



Mølleparken ved Århus Å er blevet renoveret som en del af projektet med at genåbne åen. Parken ligger foran hovedbiblioteket i Århus og er opbygget som en traditionel formel bypark og indviet i 2008. Brugen af den er i høj grad domineret af "en cocktail af autonome festaber, hjemløse misbrugere og en spirende handel med hash og andre stoffer", som det hedder i Århus Stiftstidende. Hermed spiller parken en speciel rolle i en 'arbejdsdeling' mellem de forskellige rekreative områder, der findes i Østjylland.



## MOBILITETSRUM

Shell-tanken på Edwin Rahrsvej og parkeringspladsen foran Bazar Vest i Brabrand fungerede i en del år som fast opholdssted for unge fra Gellerupparken. I modsætning til de opholdsrum, der er masser af inde i parkbebyggelsen, er der her masser af aktivitet og stor synlighed fra de forbigående. Stedet blev ofte ramme om konflikter mellem grupper af unge indvandrere og politiet, og i 2007 lukkede og nedrev Shell tanken. Parkeringspladsen ved bazaren er stadig et vigtigt opholdssted og ramme om uformelle møder, bagagerumssalg mm.



Pendlerpladser er nye vigtige byrum i Østjylland. Med den voksende pendling opholder et stadigt stigende antal mennesker sig i længere eller kortere tid på disse pladser, hvor der kan skiftes transportmiddel som her ved Skanderborg station eller ved pendlerpladserne ved motorvejsafkørslerne. Nyhedsdækningen viser, at disse steder i stigende grad bliver udgangspunkter for arrangementer, steder for udveksling af varer og ydelser og steder for konflikter og kriminalitet. Pendlerpladsen ved Skanderborg station blev etableret i 2006 og har ifølge Århus Stiftstidende 'Danmarks bedste udsigt'.



Banegårdspladsen ved Århus er den plads i Østjylland, der har den mest intense blandede trafik. Togpassagerer samt folk, der parkerer i parkeringshuset under Bruuns Galleri for at nå mål i Århus midtby, passerer alle igennem her. Dette mobilitetsrum er dermed den måske mest centrale og effektive lokalitet i Østjylland til at sælge og reklamere for varer eller markere politiske synspunkter igennem demonstrationer.



En ikke ubetydelig del af det shopping-genererede byliv, der finder sted i Århusområdet, foregår i og omkring varehuse som IKEA og på deres parkeringspladser. Med sine 2,1 millioner kunder om året genererer IKEA en stor fodgængertrafik.



## REKREATIVE FACILITETER

Auning Kart Park er et gokartanlæg på Djursland. Anlægget blev åbnet i 2006 og er et af mange eksempler på, hvordan støjende fritidsaktiviteter har svært ved at finde rum og oftest ender i de tyndest befolkede områder, hvor ved adgangen til dem baseres udelukkende på biler. Alligevel var der kraftige naboprotester mod anlægget ved dets åbning.



Udover motorsportsanlæg er skydeanlæg også gemt godt af vejen i Østjylland, selvom sporten er populær. I 2006 åbnede et udendørs paintball-anlæg ved Krakær på Djursland. K-Ball Syddjurs Paintball Center arrangerer turneringer, polterabender mm. Det er kun muligt at komme til stedet med bil.



Med produktionslandskabets transformation og den stigende industrialisering af landbruget bliver et stadigt stigende antal tidligere landejendomme til boliger og deres tilbygninger overflødige. Sjørup Petanqueklub, indrettet i og udenfor et overflødig maskinhus, danner ramme om ugentlige forsamlings af 15-20 af egnens beboere, der bruger klubben som et mødested. Klubbens medlemmer har ved hjælp af fondspenge fået konstrueret professionelle petanquebaner, og der afholdes kampe mod andre klubber fra Djursland.



Svæveflyvning er endnu en af de aktiviteter, der kræver meget plads. I 2007 åbnede Århus Svæveflyveklub et nyt klubhus og bane i skovrejsningsområdet True Skov. I den nye kunstige natur er der (fra begyndelsen) ingen fredningsregler og ingen naboer, der kan generes.



Sprækkebjerg Friluftscener ved Voldby giver mulighed for at dyrke aktiviteter som rapelling, paintball og militær forhindringsbane og det besøges af 30.000 årligt. Friluftsceneret blev i 1995 indrettet i et nedlagt cementstøberi, hvor dele af den gamle struktur blev genbrugt. I 2006 åbnede friluftsceneret en 10 tønder land stor fodbold-golfbane.



Den nye multihal i Odder er en af mange multihaller, der er blevet bygget i Østjylland siden år 2000. Betegnelsen multihal kan dække over flere forskellige ting; fra noget, der minder meget om en almindelig idrætshal, til noget, der i højere grad kan beskrives som egnscenter og en moderne fortløknig af forsamlingshuset.



Idrætshallen i Klank er i 2009 blevet udvidet med nye faciliteter pga. stor tilstrømning af nye brugere, som skyldes et stort antal nye tilflytter til Klank og Galten de senere år.



Der er et stigende behov for pladser til midlertidige aktiviteter, festivaler, markeder mm. Tangkrogen ved Århus har igennem mange år været brugt til formålet, men en stigende brug gjorde det i 2009 nødvendigt at genetablere den 5 HA store plads med bl.a. dræning, muligheder for tilslutning til strøm, vandforsyning og kloak.

## FESTER OG FESTIVALLER

Midlertidige anvendelser og iscenesættelser af byens rum er vigtige rammer for bylivet i Østjylland. Store Torv i Århus danner ramme om et stort antal skiftende anvendelser som udendørs udstillinger, 'ski-event' med kunstig skibakke, øltelte til byfester, og som på billedet landbrugsmarked, hvor industrien præsenterer dens maskiner, og ideen om landet og byen som noget grundlæggende adskilt iscenesættes.



Dyrehaven i Skanderborg er et fredfyldt skovområde, der ligger i direkte kontakt med Skanderborgs centrum, men i en uge om året er det også det sted, hvor Skanderborg Festival afholdes. Med op til 45.000 besøgende ændres atmosfæren i skoven grundlæggende, og der lægges et stort pres på skov og veje. Vejene blev i 2006 opgraderet, så de kan tage den tunge trafik, og der er lagt elektricitet og kommunikationsinfrastruktur ind i skoven. Det midlertidige har et permanent aftryk.





## INTENSIVERING AF INTEGRATIONEN MELLEM 'BY' OG 'LAND'

*I stedet for at vokse 'indefra og ud' gennem fortætning og ekspansion til de umiddelbare omgivelser indoptager byagglomerationerne byer, småbyer og landsbyer, der ligger i stadigt større afstand fra hinanden, i den daglige 'aktionsradius'. Dette slører grænserne og både de fysiske og sociale forskelle mellem by og land.<sup>15</sup>*

Når forandringsprocesserne i Østjylland og de konkrete fysiske forandringer, de resulterer i, undersøges nærmere, er det svært at placere mange af fænomenerne entydigt i de rene kategorier 'by' og 'land', som hverdagssproget opererer med. Det er også tydeligt, at de klassifikationer vi bruger når vi planlægningsmæssigt inddeler og definerer steder som henholdsvis by, natur, produktionslandskab og fritidsområder, har sværere og sværere ved at gribe mængden af forskellige by- og landskabs-fænomener, der allerede findes uden for vinduerne i planlægningsforvaltningerne.

Motorvejene, der var tænkt som trafikale forbindelser mellem byer og placeret i det 'åbne landskab', udgør med deres afkørsler nye centre og orienteringspunkter for en masse mennesker, der vælger at bosætte sig i forhold til disse. Boligsøgende og ejendomsmæglere arbejder ligesom mange udvalgsbutikker og erhvervsvirksomheder ud fra en opfattelse af byen som et sammenhængende territorium af 'by' og 'land' med motorvejene og deres afkørsler som centre. <sup>(sepp. s.134)</sup> Stationer spiller en tilsvarende, men mindre rolle. Men selv når der ikke er direkte nærhed til en motorvejsafkørsel, er det hvad vi tidligere forstod som byens modsætning og beskrev som det åbne land der indtages.

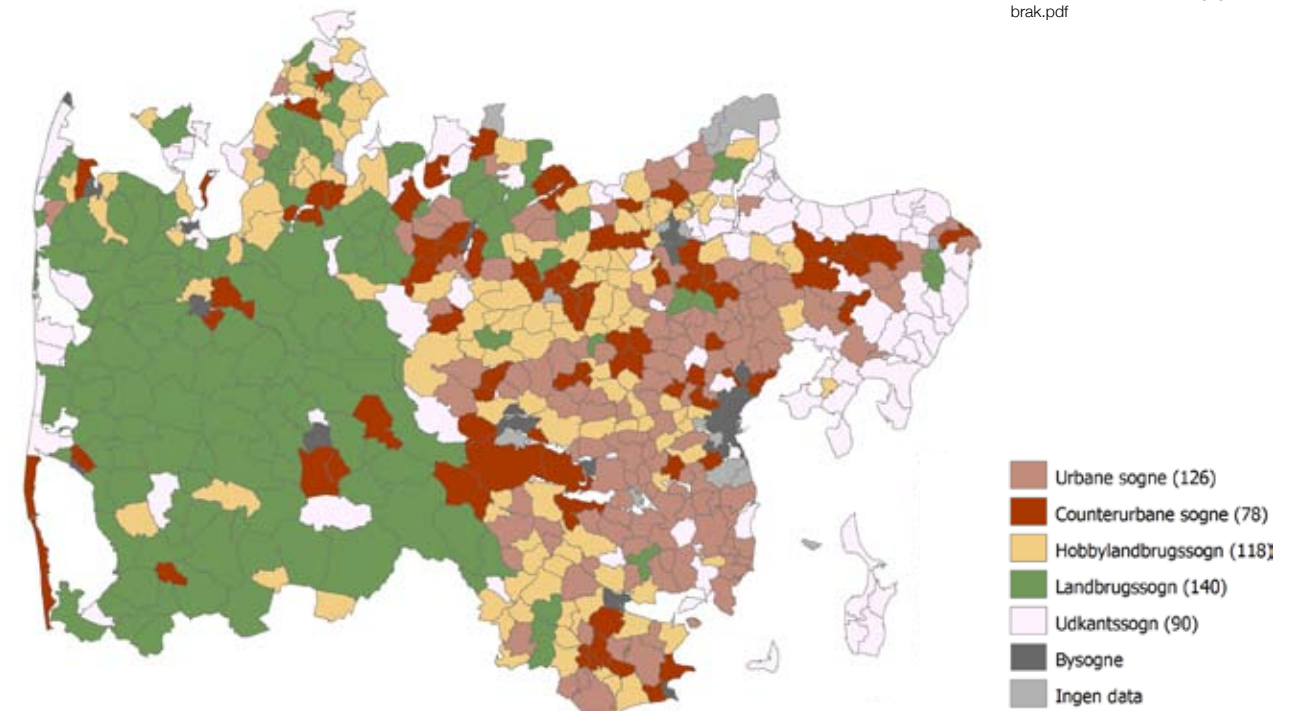
På et boligmarked, der ellers er præget af meget differentierede tendenser, hvor det både er attraktivt at bo i lejligheder i de tætte midtbyer fx tæt ved vandet på tidligere havnearealer, i parcelhuse i store udstykninger og i boliger i meget landlige eller naturnære områder, opfattes natur og naturlignende områder i stigende grad som en integreret del af boligen. Afindustrialiseringen og de strukturelle forandringer i den måde skibstrafikken er organiseret på, hvor containertransport nu er altdominerende og kræver store specialiserede anlæg, betyder, at markante nye bydele kan konstrueres tæt ved vandet. Strukturforandringerne i landbruget er i denne sammenhæng lige så vigtige. De betyder både konvertering af store mængder landbrugsejendomme til helårs- og fritidsboliger, men også at landbrugsindustriområderne og andre industriområder begynder at ligne hinanden mere og mere. Produktionen samles i færre men større anlæg, og i Østjylland udvider mange svineproducenter deres anlæg. Sidestillingen mellem industri og landbrug i miljølovgivningen peger også på overskridelsen af denne grænse. Godser og herregårde, der tidligere var centre i landbrugsproduktionen, udvikler sig til at fungere som centre i fritidslandskabet.

Det er ikke kun grænsen mellem byområder og natur- og produktionslandskaber, der er utydelig. Også grænsen mellem fritids- og naturområder er svær at definere entydigt. Bylivet udvikler sig med en stigende mobilitet stadigt mere mangfoldigt og inkluderer landskaber og faciliteter langt fra bopælen. De mange fritidsinteresser og de anlæg, der kræves til dem, kan ikke længere rummes i traditionelle parker og strande, så flere og flere rekreative aktiviteter foregår i naturområder eller i 'lommer' i produktionslandskabet. Skove fungerer i stort omfang som 'byparker' forstået på den måde, at de med den stigende mobilitet er blevet gjort tilgængelige for brugere fra et meget stort opland. Samtidig udvikles mange private skove også i stigende grad som forlystelsessteder. Nye rekreative landskaber som golfcentre tilbyder naturmiljøer, ligesom nye naturområder som de lavbundede engsøer, der etableres som rensningsanlæg for landbrugets forurening, samtidigt tænkes og fungerer som rekreative områder.

15. Francois Ascher: "Métapolis: A Third Urban Revolution – Changes in Urban Scale and Shape in France" (2004), s.25 (egen oversættelse).

Tilsvarende er grænsen mellem byområder og områder udlagt til fritidsboliger ved at forsvinde. Fritidshuse bliver i stigende grad brugt som helårsboliger eller som et 'second home' og supplement til en bolig i en mere tæt befolknet kontekst. Og omvendt bliver helårsboliger i attraktive landskabelige kontekster købt og brugt på deltid som fritidshuse.

Endelig bliver grænsen mellem landbrugsarealer og naturområder også mere utydelig, bl.a. gennem braklægninger af mere marginale jorde, der er med til at hæve naturværdien i mange produktionslandskaber.<sup>16</sup>



Kortet viser urbaniseringsgraden i Region Midtjylland opdelt på sogneniveau i 2003. Se Madsen, Mette F.; Kristensen, Søren P.: "Land eller by? Kortlægning af urbaniseringsmønstre i det åbne land" (2009). Kortet er lavet af Mette Fabricius Madsen.

Disse og flere andre eksempler peger tilsammen på, at der sker sammenblandinger og overskridelser på tværs af alle grænserne i planloven med by, land, fritidszone og derudover områder under naturbeskyttelse. Når hele territoriet ses som muligt lokaliserings- og bosætningssted vil der ske en udviskning af forskelle mellem noget, der tidligere mere tydeligt kunne opfattes som by, og noget, der kunne opfattes som land, og som var knyttet direkte til en rural produktionsøkonomi og en rural livsstil. I Østjylland er områderne uden for bygrænserne under kraftig urbanisering med funktioner, der ikke er relateret til hverken landbrugsproduktion eller 'natur' på trods af planloven, der fastholder en klar afgrænsning mellem by og land. 50,8 % af alt erhvervs-byggeri i Danmark, foregår i landzonen mens 8,4 % af alt bolig-byggeri foregår i landzonen.<sup>17</sup>

De mest dramatiske fysiske forandringer, der kan iagttages, sker i høj grad som en udbygning og intensivering af allerede eksisterende bebyggede områder (jf. planloven, der fastlægger at byudvidelse og udlæg af byudvidelseszoner skal ske som en udvidelse af allerede eksisterende byer). Men der sker også en afgørende bevægelse i forhold til urbaniseringen af et større sammenhængende territorium.

16. Det bør bemærkes, at dataindsamlingen blev foretaget før 1. januar 2008, hvor nye regler og stærkt stigende fødevarerpriser betød, at meget store dele af de områder, der siden 1992 var blevet braklagt og fungerede som naturområder med rekreative værdier, blev pløjet op. Det viser, hvor afhængige vores fysiske omgivelser er af EU-lovgivning, landbrugsstøtte og global efterspørgsel på fødevarer. Produktionslandskabet udgør ca. 63% af det samlede areal og ejes af mindre end 1% af befolkningen. Se Kjeld Hansen: "Det tabte land", (2008) og "Brakoppløsning kunne ikke betale sig" (2009). <http://www.baeredygtighed.dk/Artikler/brak.pdf>

17. Se Jan Kloster Staunstrup og Esben Munk Sørensen: "Nybyggeri i det åbne land - 2009 - en geografisk undersøgelse af data fra BBR om nyopført erhvervs- og boligbyggeri i landzonen for perioden 2000 - 2007" (2009), s. 42.

Det sker ved at et større og større areal bliver åbnet som rekreative landskaber, fx gennem de natur-'genopretnings'-projekter, der ses mange af, fra nationalparkprojektet Mols Bjerge, over engsøer, til mindre naturgenopretningsprojekter oftest omkring vandmiljøer. Eller gennem andre permanente eller midlertidige anvendelser af åbne landskabelige områder til rekreativ brug; en væsentlig faktor er 'golficeringen' af Østjylland. Og det sker med den løbende udskiftning af beboerne på landejendommene. Fra at være mennesker med direkte tilknytning til og interesser i fødevarerproduktionen bliver de borgere, der arbejder andre steder i territoriet og med ting, der intet har med landbrug at gøre. Mange landejendomme i Østjylland er i dag et parcelhus med ekstra langt til naboen eller et hobbylandbrug, hvor der holdes lidt heste eller dyrkes lidt vin.

Samlet set bidrager overgangen til at bruge jorden til mere rekreative eller hobbymæssige anvendelser væsentligt til et billede, der afviger kraftigt fra den funktionelle adskillelse af 'by' og 'land', som planloven principielt set søger at opretholde. Denne grænse bliver i Østjylland til en oplevet forskel mellem områder bebygget med det, der defineres som åbent-lavt i lokalplanerne og en bebyggelsesprocent på ca. 20 %, og områder omkring disse, der kan karakteriseres som 'meget åbent/lavt' med forsvindende lave bebyggelsesprocenter, men som stort set er beboet på samme måde som parcelhuskvartererne i de mindre byer.

Selvom der stadigvæk findes masser af rene og tætbebyggede enklaver og masser af åbne ubebyggede landskaber, så er blandingen mellem bebygget og landskab i forskellige doseringer karakteriserende for store dele af oplevelsen af det østjyske territorium, når man bevæger sig igennem det. Udviklingen, hvor en overvejende del af de udbygninger, der foregår i byudvidelseszonerne, har en så 'åben' karakter med lav bebyggelsestæthed, at haver og landskaber blander sig, bidrager til denne hybridisering. Det samme gør den fortsatte industrialisering af landbruget, der betyder, at der visse steder opbygges landbrug, der er svære at skelne fra industrivirksomheder i traditionelle erhvervsudbygninger.

En anden væsentlig faktor, der ikke umiddelbart har med synlige forandringer i territoriet at gøre, er den udviskning af forskelle i livsvilkår, som følger med en stigende integration. Hvor man således for 50 år siden ville kunne beskrive klare forskelle mellem et gennemsnitligt hverdagsliv for en beboer i Århus C, Egå, Hammel og Foldby (udfra en betragtning om, at Århus var en – i østjysk sammenhæng – mini-metropol, Egå var en forstad udspændt mellem en tidligere landsby og Århus C, Hammel var en mere eller mindre autonom provinsby med et eget opland af landsbyer og Foldby var en sådan landsby), så vil disse liv, selvom de sagtens kan være forskellige, sandsynligvis ikke udvise de store forskelle i 'urbanitetsgrad'. Forstået på den måde at beboerne sandsynligvis har en lige stor bevægelsesradius, de har en sammenlignelig indtægt fra et sammenligneligt job, og de alle vil være brugere af den samme type servicefaciliteter (ofte de samme faciliteter). De vil alle købe ind i Fakta, gå i biografen i Cinemaxx, tage i Silvan for at finde 'gør-det-selv'-produkter og eje en substantiel mængde af møbler og indretningsting fra IKEA. Den mad, de spiser, vil være importeret fra et sammenligneligt antal lande, og den vil have rejst ca. lige langt, før den er havnet på deres bord. Deres uddannelsesniveau vil være sammenligneligt, de vil alle jævnlige have været i København i den ene eller anden anledning, og de bruger efter al sandsynlighed hovedtrafikstrukturen (Det store H) til at komme rundt i landet for at opretholde deres sociale netværk.

## ADGANG TIL LANDSKABET



Der etableres mange nye stier, der giver adgang til rekreativ indtagelse af landskabet. Programmet 'spor i landskabet' laver aftaler med landmænd om at sikre adgang til særligt interessante landskaber. Et andet vigtigt projekt har været etablering af Nordsøstien, der er en kontinuert fodgængerforbindelse fra Grenå til Udbyhøj ved Randers Fjord.



Når landbruget af fredninger og naturgenopretningsprojekter tvinges til at opgive dyrkningen af områder nær vandløb, åer og enge, opstår nye behov for at pleje og afgræsse disse områder. Naturfredningsforeninger opretter 'kogræsserlaug', der skaber en relation til landskabet og en flok dyr for folk, der ikke er en del af landbruget. Her er køer på arbejde (se godt efter på billedet, de er der!) ved Lilleåen ved Hadsten.



## ERHVERV

En af de mest markante fysiske transformationer af Østjylland er den, der knytter sig til landbrugets 2. industrialisering. Det betyder en reduktion i antallet af aktive bedrifter og konstruktionen af store nye anlæg, der er mere i familie med andre former for industribyggeri end med den traditionelle bondegård. Billedet viser en ny svinefarm ved Voldum.



Den meget store svineproduktion producerer store mængder af gylle, som landmændene kæmper for at komme af med. Nye former for landbrugsindustri som Green Farm Energy, der er en ombygget gård, der bruger dette spildprodukt til at skabe biogas, forstærker det visuelle indtryk af et industrilandskab. Der arbejdes med at lave en ledning fra anlægget, der kan forsyne den nærliggende landsby Laurbjerg med varme.



Store tidligere landbrugsområder tæt på motorvejsafkørsler inddrages i byzone og udvikles som erhvervsområder. Nærheden til en motorvejsafkørsel er den primære lokalisingspræmis for transporttunge erhverv. Her en erhvervsudstyknings ved Søften og afkørsel 46/E45.



Ved afkørsel 55/E45 ved Horsens er et stort nyt erhvervsområde under udvikling. 70 HA tidligere landbrugsjord er inddraget til formålet. Den grundlæggende infrastruktur er udlagt, men mange grunde står hen som ventende landskaber et sted mellem fortid og fremtid.



## BEBØELSE UDEN FOR BYZONE

Sommerhusområder i Østjylland bruges i stigende grad til helårsbeboelse. Pensionister og syge kan få permanent opholdstil-ladelse, men mange andre bor ulovligt i deres sommerhuse hele året. I områder som Skæring Strand nord for Århus er dette meget udbredt, og det betyder, at de oprindelige sommerhuse (fortrinsvis i træ) efterhånden erstattes af meget store villaer og parcelhuse.



Det er ikke kun erhverv knyttet til dyrkning af jorden, der rykker ind i de forladte landbrug. Også andre typer erhverv flytter ind. Her ses en såkaldt 'coachpavillion' i landsbyen Rigtrup, der bruges til samtaler i den coaching-virksomhed, som ejeren af den nedlagte landbrugsejendom bagved driver.



## HOBBYLANDBRUG



Mange tidligere landbrugsejendomme konverteres til boliger med sideerhverv. De seneste 5 år har der været en stor fremvækst af vingårde i regionen. Disse drives indtil videre udelukkende på hobbybasis. Her en vingård ved Løgten tæt på en afkørsel til Djurslandsmotorvejen.



Boligen bliver for mange i stigende grad også et center for en bestemt livsstil. En af de livsstile, der er populær for tiden, er centreret omkring heste, og begrebet 'heste-ejendom' er blevet en fast betegnelse benyttet af ejendoms-mæglere til beskrivelse af nedlagte landbrug og husmandssteder, hvor udbygninger og en tønde land giver mulighed for at holde hest. Det betyder, at mange ellers uanvendelige bygninger og arealer tilføres nyt liv. Her en hesteejendom på Djursland.



## HERREGÅRDE

Godser og herregårde bliver en del af oplevelsesøkonomien. De har altid ligget 'på landet' og har store bebyggede arealer uden for byzone. De fungerer ofte som brohoveder i forhold til urbaniseringen af produktionslandskabet som urbane oplevelseslandskab. Clausholm Slot har i 2008 fået renoveret sit haveanlæg. Der er butik og cafe i en af de mange tidligere produktionsbygninger. Jagtrettighederne sælges og bidrager substantielt til forretningsens økonomi.



Omkring herregården Lyngbygård er en 27-hullers golfbane under etablering. Det nye klubhus opføres som en del af det samlede gårdanlæg.



## 'GOLFICERINGEN'



Golfspporten og antallet af golfbaner er i kraftig fremvækst. Det opleves tydeligt i Østjylland, hvor nye golfbaner spiller en vigtig rolle i transformationen fra produktions- til rekreations-landskab. På Midtjurs udvikles et 200 HA stort område til Lübker Golfresort – "et livsstilsparadis for golfentusiaster og deres familier". Her er 27 huller, hotel, ferieboliger til salg, restaurant, bade-, spa- og fitness-faciliteter. Anlægget af banerne har resulteret i udgravninger og rekonstruktioner af langdysser og jættehøje.



Skanderborg golfklub har udvidet og bygget nyt klubhus, der tidobler arealet i forhold til det gamle. Her er restaurant og andre faciliteter til klubbens medlemmer og besøgende.



## REKREATION

I Gjern Bakker ligger Søhøjlandet, som er en fritids-enklave med 218 ferieboliger. Her er kunstig skibakke, nye golfbaner, bade-land, mm. I 2007 byggedes de 70 nye feriehuse på billedet. Der er planer om at bygge i alt 200 nye ferieboliger.



Sjørupgård ved Nimtofte er en tidligere gård, der i 2008 blev ombygget til eksklusive ferielejligheder. Selv overraskende steder som på Midtdjurs, omgivet af intet dyrket landbrugsland, findes rekreative faciliteter og turistlandskaber. Her er der mindre end 5 kilometer til Djurs Sommerland og Lübker Golf Resort.



Djurs sommerland er en forlystelsespark placeret midt på Djursland omgivet af produktionslandskab. Parken er den største turistattraktion i Østjylland med 528.000 besøgende (2008), og den udvider kontinuerligt. Senest med den 32 meter høje rutschebane 'Piraten', der markant bryder horisonten i det flade landskab.



Som en del af et politisk forlig om at skabe udvikling i udkantsområder blev der i 2004 givet tilladelse til at bygge 8000 nye sommerhuse, heraf en del i Østjylland. Den beslutning resulterede i flere nye sommerhusområder, der i høj grad minder om de eksisterende, som de blev bygget i tilknytning til. Her nye sommerhuse ved Grenå Strand.



## NYE SKOVE SOM REKREATIVE RUM

Omkring Århus rejses skov til rekreativ brug. Gennem opkøb af tidligere dyrket landbrugsland etablerer Århus kommune 500 HA nye skovarealer vest for byen. Arealet svarer til Marselisborgskovene syd for byen.



Skovene udgør et vigtigt rekreativt rum og bruges til stadigt flere formål. I Marselisborgskovene foregår der 'raves', og i Danmarkslunden på billedet er der indrettet en mindelund, hvor man planter træer til minde om personlige begivenheder. De plantede træer vil set fra luften med tiden danne en træfigur.



## NYE SØER SOM REKREATIVE RUM



Egå Engsø er en 115 HA stor lavbundet sø etableret i 2006 som et synligt resultat af Vandmiljøplan II. Søen forhindrer overskydende næringsstoffer fra den intense dyrkning af landbrugsjorden i Østjylland i at sive ud i Århus Bugten, hvor de forårsager iltsvind. Der er anlagt cykel- og gåstier omkring søen, og en legeplads og et fugletårn sponsoreret af den australske vinproducent Banrock Station. Tårnet giver godt udsyn til det rige fugleliv (169 arter er registreret), der er opstået efter søen er etableret. Stendyssen forrest i billedet er lige så ny som resten af landskabet.



Der etableres også mindre nye søer og vådområder i området. Her en ny sø ved Lyngby, som udgør et rekreativt landskab og et lille åndehul for dyrelivet i et område, der ellers er domineret af intensivt dyrkede marker, der ikke giver mulighed for ophold og bevægelse eller biodiversitet.

## SAMARBEJDE, KONKURRENCE OG KONFLIKT

*Udbredelsen af 'NIMBY'-holdningen ('Not In My Back Yard') og øgningen i antallet af sagsanlæg for at forhindre konstruktionen af nye infrastrukturelle faciliteter afspejler krisen i parlamentariske beslutningers legitimitet og i de kollektive interessers fragmentering og instabilitet.*<sup>18</sup>

18. Francois Ascher: "Métapolis: A Third Urban Revolution – Changes in Urban Scale and Shape in France", (2004), s. 29, (egen oversættelse).

Den øgede integration inden for Østjylland betyder, at lokaliteter, der tidligere opfattedes som adskilte, nu har direkte og tydelige relationer. Det kan, som vist i det ovenstående, være mellem et boligområde i en landsby og en arbejdsplads i Århus, eller mellem en mark på Djursland, der er indrettet til en rekreativ funktion, og adskillige andre lokaliteter i Østjylland. Denne integration kan som beskrevet virke fritsættende for den enkelte lokalitet og øge bevidstheden om de særlige udviklingspotentialer på et sted. Ligesom den øgede globale integration som er knyttet til de samme teknologiske udviklinger som de nye store byterritoriets fremkomst, sker denne integration og udveksling både gennem kommercielle og kulturelle aktiviteter.

Integrationen fører til en differentiering af i første omgang boligmarkedet, hvor mere klare 'identiteter' opstår i enkelte boligområder med den sortering i forhold til indkomstgrupper og boligpræferencer, der hele tiden sker. Men også de bystrukturer, der er rettet mod rekreation og forbrug, karakteriseres af specialisering og arbejdsdeling.

Når alting synes at flytte sig lettere, opstår således et grundlag både for øget samarbejde, konkurrence og konflikter over adgangen til og kontrollen over det nye fælles territorium. I Østjylland ser man tydeligt nye former for samarbejde men i høj grad også konkurrence og konflikter som en dominerende og tydelig tendens. Med udgangspunkt i eksemplet Randers ses tre forskellige men typiske eksempler på, hvad den kombination af nye former for samarbejde og konkurrence som nye relationer, nye kommunikationsformer, øget mobilitet, og afstand oplevet i tid frem for afstand i rum, betyder:

Da Randers FC i 2006 skulle spille UEFA-cup kamp mod tyrkiske Fenerbache, blev kampen flyttet til det større Århus Stadion blandt andet på grund af de 10.000 tilreisende fans af det tyrkiske hold fra hele Europa. Hjemmebanefordelen, der anses som værende af central betydning i den slags kampe, blev altså fortolket i en regional kontekst, og hjemmebanen blev uproblematisk byttet ud med Randers sædvanlige arvefjende AGFs territoriale højborg.<sup>(app. s. 145)</sup>

Et andet eksempel på denne tilpasning gennem reskalering af konteksten er bilforhandlere i Randers, der kæmper om markedsandele med bilforhandlerne i Silkeborg, der ellers igennem mange år har siddet på det regionale marked. Før konkurrerede bilforhandlerne fx i Silkeborg eller Randers indbyrdes mod hinanden. Nu arbejder de sammen som samlet aktør på et regionalt marked. I Silkeborg har det fået et konkret rumligt udtryk gennem det enorme Bilernes Hus, der er en fælles salgsplatform for Silkeborgområdet bilforhandlere.<sup>(app.s. 146)</sup>

Det sidste eksempel er konkurrencen mellem byerne Randers og Horsens, eller i det mindste mellem ejendomsmarkedene de to steder, om at tiltrække tilflyttere fra Århus ved at kunne tilbyde boliger til langt lavere priser end i Århus. Byerne ligger lige langt fra Århus og er begge forbundet direkte med byen gennem hovedinfrastrukturen med motorvej og tog.

Den væsentligste konsekvens af den øgede mobilitet og større integration, der viser sig i Østjylland, er dog en øget og udbredt grad af NIMBY'isme, hvor forskellige grupper af borgere eller erhvervsinteresser gennem mediekampaner eller planlovens mulighed for at lave borgerindsigelser forsøger at sikre deres egne interesser. Den bagvedliggende logik synes at være at: "Når alting kan ligge hvor som helst, så skal det ikke ligge hvor vi bor!". Det drejer sig ofte om kampaner for at undgå placeringen af anlæg og institutioner, der

anses som støjende eller farlige, som fx institutioner til utilpassede unge og motorsportsanlæg. Men det handler også om en kamp imod tæthed, mod vækst, mod ny infrastruktur og tilflytning af nye indbyggere til et sted. Altså en kamp imod de fleste af de fænomener, der er forbundet med den vækstsituation, som karakteriserer området.<sup>(app. s. 147-157)</sup>

Med tendensen til større opdeling af boligmarkedet efter indkomst og attraktivitet og med de store investeringer i boliger, som mange af flytningerne til og rundt i Østjylland de senere år har indebåret, er kampen for fastholdelsen af et bestemt kvarters 'identitet' og attraktionsværdi (som er den vare beboerne føler, de har købt) central. Bemærkelsesværdigt er det, at det største antal sager om Nimby'isme i avisundersøgelsen i dette projekt stammer fra Risskov, som er et af de kvarterer, der har de højeste ejendomspriser i Østjylland. Her er mest at miste, og her er flest mennesker med ressourcer til at kæmpe for sagen. Den øgede mobilitet og integration af et større territorium i bysystemet har altså en tendens til at skabe mere homogene enheder, der lukker sig i relation til forandring eller det, der ikke passer ind. Et eksempel der beskriver en arbejdsdeling mellem diskoteker i Århus, Rønde og Silkeborg og forskellige etniske grupper viser dette. Diskotekerne i Århus har kunder nok til at kunne afvise nogle. Det betyder, at arabiske unge tager til Rønde og somaliske til Silkeborg for at gå i byen på steder, der specialiserer sig mod dem som marked.<sup>(app. s. 158)</sup>

En meget væsentlig og gennemgående konflikt, der udspiller sig i disse år i Østjylland, som præcist afspejler bosætningen i og integrationen af produktionslandskabet i en urban og multifunktionel kontekst, er de mange sager om lugtgener fra de højt industrialiserede og evigt ekspanderende svinebrug, som rejses af beboere i de landsbyer og på de tidligere landejendomme, der ikke længere primært er beboet af mennesker med relation til denne produktion. Udviklingen af landbruget mod i højere grad at være industrielle 'svinefabrikker' med meget store udledninger af restprodukter og meget tung trafik til og fra produktionsfaciliteterne er i konflikt med den rekreative brug af landskabet og det ønske om naturlig idyl, som trækker mange af de nye beboere mod landsbyerne og de nedlagte landejendomme.<sup>(app. s. 148)</sup>

En anden vigtig konflikt drejer sig om placeringen af ny infrastruktur. Den er bemærkelsesværdig, idet det netop er udbygningen af infrastrukturen, der er en af de væsentlige forudsætninger for væksten, territoriets integration og muligheden for at etablere boligområder med en klar og homogen social, økonomisk og kulturel profil. Alle er afhængige af mobiltelefonendere, veje og togspor. Alle kæmper for, at der er tilgængelighed til og fra deres bolig. Men mange kæmper også for at den fysiske fremtoning af tilgængeligheden ikke er så tæt på, at den kan ses eller høres.<sup>(app. s. 159-160)</sup> Konflikterne er altså i udpræget grad præget af æstetiske argumenter og mere grundlæggende etiske diskussioner om fælles værdier og fælles bedste forsvinder i debatten. Francois Ascher forstod som beskrevet i citatet ovenfor den stigende NIMBY'isme som et aspekt af den krise det repræsentationelle demokrati, som kendetegnes af opløsningen af større samfundsmæssige grupperinger og samfundsklasser og forandlingen af disse til meget mindre kulturelle fraktioner (med individ-niveauet som det mest dominerende i forhold til politiske og strategiske valg).

Når en overordnet planlægning ikke er mulig, og når byerne næsten udelukkende udvikles som en serie af kun sporadisk koordinerede aktioner, forsvinder 'kollektivets horisont' i byernes udbygning. Når de forandringer, der hele tiden finder sted, ikke refererer til et større projekt, der kan italesættes politisk, sådan som velfærdsstatens projekt om en forbedret og mere retfærdig udgave af industrisamfundet kunne, bliver det svært at se den grundlæggende mening og kollektive relevans, både for de, der står bag udviklingen, og de, der skal leve med den. NIMBY'ismen må, som Ascher peger på, ses i denne sammenhæng. Baggrunden for udviklingen er altså den entydige tendens til en reskalering af relationer, flere netværksrelationer og stigende segregering affødt af globaliseringen, men også en tendens til stigende fokus på lokale kvarterers interne sammenhæng. Det handler om udviklingen fra industrialiseringens massesamfund til globaliseringen og den postmoderne økonomis og kulturs massevis af parallelle samfund. En bevægelse fra velfærdsstatens 'universitas' til velfærdssamfundets 'societas'.<sup>19</sup>

19. Jeg udfolder denne pointe i *Gode intentioner og uregerlige byer* (2008), kap.7.



## KAMPEN MOD VÆKST

I den lille by Knebel blev der i 2005 kæmpet mod udstykningen af et nyt boligområde på en tidligere mark ved Energivej. Beboerne ønskede ikke at byen skulle vokse.



## UDSIGT

I Grenå blev der uden held kæmpet mod denne nye udstykning af enfamiliehuse på Solsikkevej. Argumentet fra beboerne i en udstykning, der siden 1970'erne havde ligget i første række mod landbrugslandskabet, var, at deres udsigt ville forsvinde.



## TÆTHED



Ved Bispehaven, som er et almennyttigt byggeri fra 1970'erne, udløste planerne om at bygge to nye mindre boligblokke med 64 ungdomsboliger, protester. Der var bekymring for larm fra de unge, og for at tætheden blev for stor. Det sidste er overraskende set i lyset af den arkitektfaglige kritik af denne type byområder, der netop kritiseres for at have for lave tætheder.

## LUGT



Ved landsbyen Trustrup har der, som så mange andre steder, været kraftige protester mod udvidelsen af svinebestanden og udbygningen af landbrugsejendommen, der ligger i kanten af byen. Ankepunkterne er lugtgener og tung lastbiltrafik.



## LARM OG GLÆDE

Beboerne omkring Tivoli Friheden i Århus har igennem mange år konsekvent modarbejdet at forlystelsesparken får lov at udvide og bygge nye attraktioner. Argumentet er gener på grund af den larm, glæden i parken forårsager. Det lykkedes dog parken at bygge nyt. I baggrunden skimtes det 40 meter høje Skytower fra 2001.



Beboerne i det attraktive Risskov er involveret i en lang række konflikter omkring by- og landskabsudvikling. Der kæmpes mod toglinier og discountbutikker, men også internt om udsigt og adgang til stranden. En af de længst varende disputer drejer sig om den gamle badebro med badehus ved badevej, som er kommet i konflikt med regler, der forbyder badehuse men ikke badebroer.



## INFRASTRUKTUR



Stort set ingen ny infrastruktur etableres uden kampe. Der var i årene 2005-2006 store protester mod den nye Djurslandsmotorvej, der senere anlagdes og åbnede i 2009. Protesterne var forankret både lokalt i folk, der blev direkte påvirkede af anlægget, men en væsentlig del af protesten var fundet ideologisk og blev ført mod 'overflødige motorveje'.

## ANDRE MENNESKER



Norsminde Kro fik i 2003 nye ejere, der ifølge Århus Stiftstidende forvandlede det "fra kroskrot til madslot" og en regional destination. Det førte til chikane af de nye ejere fra de lokale brugere af havnen, der mente, at de havde vundet hævnd på billige bajere og stegt flæsk. Regionaliseringen og gentrificeringen skabte konflikt. Kampen mod andre mennesker står centralt i avisundersøgelsen. Oftest er det ikke velstående madgæster, der kæmpes mod, men institutioner til psykisk syge og kriminelle unge.



## **DEL 2: DET URBANISEREDE TERRITORIUM**

## ET NYT BYBEGREB

Begreber som 'byen' og 'landet' er dybt forankrede i vores hverdagsprog og hermed i vores erkendelse. De har overlevet, selvom byer og landskab har undergået meget store ændringer igennem de sidste par hundrede år. De vil sikkert også overleve den udvikling, som i disse år radikalt ændrer forholdet mellem bebyggelse, produktionslandskab og infrastruktur.

I løbet af det 20. århundrede blev hverdagssprogets kategorier 'by' og 'land' suppleret med begrebet 'forstaden'. I begyndelsen betegnede det en ret veldefineret ny byform, som var de åbne bebyggelser med haver eller meget store grønne udendørsarealer, der blev opført på bar mark og som udvidelser af de tidligere bystrukturer. Hvor de byer, der blev 'forstæder' til, primært bestod af karrebebyggelser og et gadenet med et stort antal krydsningspunkter, der passede til en trafik primært baseret på fodgængere og hestetrukne køretøjer, var 'de nye' forstæder designet til kollektiv transport og privatbilisme. Forstaden kan anskuet således ses som modernismens projekt med lys og masser af luft og nye institutioner, der markerede den store og stærke velfærdsstat. Efterhånden som byerne igennem 1960'erne, 70'erne og 80'erne voksede og infrastrukturen udbyggedes til at kunne håndtere stadig større mængder af trafik, der bevægede sig stadig hurtigere, blev udviklingen af nye boligområder og erhvervsarealer i stigende grad afkoblet fra de eksisterende bykerner. Byudviklingen var baseret på infrastruktur, tid og økonomi. Den blev bestemt af transport- og kommunikationsteknologier som biler, lastbiler og telefoner og herudover jordpriser. Modernismens projekt med lys og luft og den planlagte funktionszonerede by til industrisamfundet blev langsomt erstattet af en mere kvalitativt og individuelt orienteret byudvikling, der forsøgte at definere særlige og 'unikke' kvaliteter. Med hverdagslivets spredning over stadigt større afstande inkluderedes dermed en stadigt bredere 'palet' af by- og landskabstyper, og begrebet forstad blev spændt til sit yderste.

Siden begyndelsen af 1990'erne har der været utallige studier, der peger på at ideen om forstaden forstået som et supplement til bycenteret, som ikke bare de fleste modernistiske planlægningsprojekter men også hovedparten af den urbane diskussion var baseret på, er forkert og forældet. Studierne beskrev byerne som en del af endeløse netværk, der bestod af mange både store og små, nye og gamle centre (fx Willem Jan Neutelings: Ringculture Antwerp (1989 [1989]), Dejan Sudjic: 100 mile City (1992), Joel Garreau: Edge City (1992), Thomas Sieverts: Zwischenstadt (2000 [1997])). Disse studier pegede bl.a. på, at de gamle bymidter fungerede på helt nye måder og havde fået helt nye roller, og at de nye bydele ikke var forstæder eller 'for-stadier' til byer men udgjorde lige så vigtige dele af byerne og lige så vigtige rammer for den moderne urbanitet som de historiske bymidter, som man op igennem 1980'erne og 90'erne gennem byfornyelse og revitalisering ellers havde brugt megen energi på at redde. De bedste og mest omfattende af dem pegede videre på, at 'overskridelsen' ikke stopper ved opgivelsen af denne 'center-periferi'-model til fordel for byerne forstået som 'urbane netværk', men at dette betyder en grundlæggende transformation af hele territorier, der på trods af at dele af dem stadig er 'landlige' nu også bruges som en del af byen. Til disse tæller Francois Aschers arbejde med beskrivelsen af det, han kaldte Metapolen, og Thomas Sieverts beskrivelser af det, han kalder 'Mellembymen' (Zwischenstadt).

Karakteristisk for den udvikling og den nye form for by undersøgelserne beskriver, er, at de repræsenterer en ny skala i bytænkningen. Metapolen og Mellembymen indeholder både metapolen, den større provinsby, købstaden, landsbyen og meget af det, der tidligere – i et forsøg på at fastholde en grænse for byer og byvækst – blev kaldt det åbne land. En stor del af de nutidige bymennesker har gennem deres hverdagspraksis for længst overskredet disse forskellige klassifikationer og det hierarki, der ligger i dem. Pendlingsmønstre viser, at ideen om en koncentrisk bymodel med byer, forstæder til byer og oplande yderst ude ikke længere er egnede til at forstå byen. En ny form for urbanitet udfolder sig på et højere plan end det, vi hidtil har opereret ud fra og ikke mindst beskrevet.

Når betegnelser som 'Den østjyske millionby' og 'Det østjyske bybånd' stadig oftere kan læses i aviser, i dokumenter fra planlægningsforvaltninger og referater fra byrådsmøder, betyder det at behovet for et nyt bybegreb er stort. Udviklingerne omkring København (med det meste af Sjælland samt Skåne) og Østjylland, der tilsammen huser og beskæftiger mere end halvdelen af landets befolkning, er i en dansk sammenhæng grundlaget for dette arbejde. I det følgende argumenteres for at byforståelsen og hermed bybegrebet i langt højere grad bør inkludere den nye store skala, hvorpå byer udvikler sig, og forståelsen af integrationen mellem 'by' og 'landskab'. Det her foreslåede begreb 'Det urbaniserede territorium' skal ikke ses som et forslag til et nyt hverdagsprogligt begreb, der supplerer 'by' og 'land', ligesom begrebet 'forstad' tidligere har gjort. Dertil er det og den kontekst det er udviklet og tænkt ind i, nok for akademisk. Men det er et begreb, der betegner en forståelsesramme, som forhåbentlig kan være nyttig, når arbejdet med dette fænomen fremover skal beskrives og kvalificeres. Centralt for territorie-begrebet er, at det betegner sammenhæng og kontinuitet på tværs af selv meget store forskelle i atmosfærer, i et spektrum fra det mest naturlige til det mest kultiverede. Ligeledes er det centralt for valget af dette begreb, at det er hverdagslivets praksis og de individuelle territorier, som hverdagen leves i, der danner baggrund for formuleringen. Det urbane territorium opstår som en sum af individuelle hverdags-territorier.



## BYERNE OG TERRITORIET IGennem HISTORIEN

Erkendelsen af at bybegrebet bør revurderes hviler på tre grundlæggende iagttagelser: At der ikke eksisterer en klar funktionel adskillelse mellem by og land; at natur og landskab i dag er lige så kultiveret og reguleret som byer er; og at megen af den aktivitet vi ser i det som vi tidligere beskrev som naturlige eller åbne landskaber, i dag kun giver mening forstået som en del en nutidig urbanitet.

Denne tilstand beskrives ofte som en del af en fragmenteringsfortælling knyttet til moderniteten men bør forstås i et meget længere historisk perspektiv. Grundlæggende har byer og landskaber altid hængt tæt og intimt sammen, og den forestilling om den klare grænse mellem by og landskab, som i dag præger mange ideal-forestillinger om byerne, er i virkeligheden et produkt af modernismens idealforestillinger om den funktions- og zoneopdelte by, som blev defineret i et dikotomisk forhold til i første omgang naturen, men også produktionslandskabet. Den Københavnske 'Fingerplan' er et godt eksempel på denne tænkning og ikke mindst på, hvordan dens idealer stadig er grundlag for planlægningen i Danmark. (Selvom vi tilsyneladende ellers for længst ideologisk har vendt ryggen til funktionalismens bybillede og ideen om at styre ud fra såkaldt rationelle kriterier som funktionszoning og infrastrukturplanlægning) I 2007<sup>20</sup> blev en ny version af Fingerplanen vedtaget som Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, og det grundlæggende planlægningsprincip som hyldes i Landsplanredegørelsen 2006<sup>21</sup> og danner grundlag for planlægningen i Danmark er fortsat ”at adskille by og landskab”.

Der er således en stærk tradition ikke mindst i byhistorien og byteorien for at beskrive byerne helt eksklusivt. En tradition for at se by og landskab som grundlæggende forskellige typer af steder, der i højere grad var adskilte – og skulle holdes adskilt – end at de var sammenflettede. Men byernes historie kan også forstås med udgangspunkt i territoriebegrebet, der ikke opererer med 'by' og 'landskab' som separate systemer. Studiet af Østjylland viser, at det nu er relevant at se by og landskab som et sammenhængende system i stedet for som to systemer, der udveksler. Et hurtigt tilbageblik på byhistorien viser, at det måske altid har været sådan.

### Bystaterne

Nutidens europæiske byer kan udviklingsmæssigt forbindes med de første byer i Babylonien (i det der i dag er Irak og Iran).<sup>22</sup> De var bystater, der bestod af en hovedby hvorfra fyrsten regerede og det opland, der rummede de ressourcer og producerede de fødevarer, som gjorde byen mulig. Disse bystater var autonome systemer, og i Babylonien var en bystat ca. på størrelse med Fyn. Idet byerne havde en forsvarsmæssig funktion, var bymuren tidligt et helt grundlæggende træk ved byerne. Det ser man fra de første byplaner fra de sumeriske byer fra omkring 3000 f.v.t. og helt op til renæssancebyerne i Europa. Disse bymure har i den moderne byhistorie ført til den konklusion, at byer og landskaber i højere grad var adskilte end sammenhængende. En vigtig pointe er at bymurene primært fungerede til beskyttelse af overskuddet fra den landbrugsproduktion, der foregik udenfor murerne, og at udvekslingen af varer og penge og mennesker ind og ud igennem bymurene eller over byernes befæstede grænser var det definerende aspekt ved dem. Landsbyer, der lå udenfor bymurene, var en del af det samlede system og tæt knyttet til landbrugsproduktionen. I de romerske bystater var denne relation mellem bebyggelse og territorium tydelig, idet man ved hjælp af griddet regulerede både by og dyrkningsområde. By og landskab var en del af en sammenhængende struktur. En bystat var et urbaniseret territorium med både byen, landskabet og dets landsbyer. Efter de tidlige kulturer og bystaternes fremkomst kom der en lang periode, hvor dette system grundlæggende bevarede sin betydning. Altså et produktionslandskab med et administrativt center til beskyttelse af værdierne og handel med folk og systemer uden for bystatens område. I visse perioder mindskedes bystaternes betydning og de blev dele af større stats- og imperiedannelser, som så igen faldt fra hinanden og gav mere magt til bystaterne osv.

### Købstæder

Bystatssystemet fungerede stadig i renæssancen, hvor territoriet endnu var kontrolleret af en række fyrstedømmer og kongeriger. De vigtige byer var befæstede byer omkring fyrstens slot. Middelalder- og renæssancebyerne er med deres klare afgrænsning bag store fæstningsanlæg i nutiden 'billedet' på den afgrænsede by og på afgrænsningen af bykultur fra det rurale samfund. I middelalderens byer udviklede et liv og nogle særlige professioner sig, som var helt specifikke for byerne, og som lagde grunden til den specialisering og arbejdsdeling, der endnu i dag karakteriserer det bymæssige. Håndværksfagenes lavs-organisering stammer fra denne tid. Indenfor bymurene fandtes særlige frihedsrettigheder, og talemåden 'Byens luft gør fri' opstod på denne tid.

Man kan dog stadig kun forstå byerne som en del af et større territorium, hvor der også opstod et organiseret system af købstæder, der lå placeret hvor det var praktisk med hensyn til omlastning og udveksling af varer på de vigtige handelsruter. Og hvor landet var struktureret af landsbyer, store gårde og herresæder, der stod for dyrkningen af de arealer, der var den primære kilde til føde og rigdom til disse byer.<sup>23</sup> Landet var i stort omfang ejet af byboere og konflikter omkring adgang til de forskellige ressourcer afspejlede og afspejledes i konflikter mellem de velhavende og jordejende familier i byerne.

### Enevælden

Bystatssystemets endeligt blev indledt med de store enevældige herskere. Der var igen fokus på store imperier, og man så en samling af militærmagten fx omkring hovedstaden og i militærforlægninger rundt om i landskabet. Det skete for at beskytte kongen mod oprør. Forsvarsværkerne omkring de tidligere bystatsbyer blev nedbrudt. Samtidig skete der en kultivering og inddragelse af de landskaber, der lå umiddelbart omkring byerne, til rekreative formål for overklassen. Barokbyernes akser førte direkte ud i det omkringliggende landskab, hvor de rigeste af indbyggerne opførte beboelsesejendomme for at slippe for de tætbefolkede områder i bycentrene. Der skete en transformation af landbrugslandet omkring de vigtige byer til et urbaniseret ruralt landskab, hvor store dele af landskabet bestod af lyst- og fornøjelsesområder som haveanlæg og jagtskove, med Versailles store lysthave som det ikoniske eksempel.<sup>24</sup> Det er begyndelsen til den bydannelse domineret af selvstændige men forbundne enklaver, som er dominerende i dag, hvor enklaver af boliger og bebyggelse næsten som naturlov hele tiden søger en stor kontakt med større åbne og grønne områder, samtidig med at vejforbindelserne til centrene for handel og udveksling bibeholdes. Og hvor landskabet består af en blanding af produktionslandskab, natur, rekreationslandskab og infrastruktur.

### Industrialiseringen

Den næste dramatiske fase i bylandskabernes udvikling skete med industrialiseringen og med borgerskabets magtovertagelse fra enevælden i slutningen af 1700-tallet og første halvdel af 1800-tallet. Industrialiseringen førte til en voldsom byvækst og en forskydning af befolkningen fra alt overvejende at være bosat i landsbyer og beskæftiget med at dyrke jorden til efterhånden primært at være bosat i byerne. De meget store byer med meget store arbejderkvarterer som fx brokvarterene i de større danske byer blev det fysiske resultat af denne udvikling.

Denne byform bliver sædvanligvis også set som en antitese til landskabet og mere naturlige omgivelser, fordi bebyggelses- og befolkningstætheden her var så stor, at den netop gav anledning til formuleringen af modernismens mellemform 'forstaden'. Men det giver også i forbindelse med industrialiseringen kun mening at forstå byudviklingen som et aspekt af udviklingen i landskabet og omvendt. Industrialiseringen er netop interessant i denne sammenhæng, fordi der her sker et skalaspring i størrelsen af det territorium, som urbaniseres, og som interagerer med bycentrene.

<sup>[1]</sup> 23. Om de økonomiske relationer mellem købstæder og de omkringliggende territorier i en dansk kontekst kan læses i Søren Bitsch Christensen: "Det naturlige midtpunkt? Købstædernes økonomiske centralitet ca. 1450-1800" (2005).

<sup>[2]</sup> 24. Se Robert Brueggemanns diskussion af 'early sprawl' i Sprawl – a compact history (2005), s. 21-32.

<sup>[3]</sup> 20. Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet: Fingerplan 2007 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (2007).

<sup>[4]</sup> 21. Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet: Det nye Danmarkskort – planlægning under nye vilkår. Landsplanredegørelse (2006)

<sup>[5]</sup> 22. For en lettilgængelig gennemgang af byernes udviklingshistorie set fra et planlægningsperspektiv, se Finn Kjærdsdam: Byplanlægningens historie (2006). Jeg støtter mig i det følgende til fremstillingen i den, men har også inddraget Lewis Mumfords The Culture of Cities (1970 [1938]).

Chicagos enorme vækst i 1800-tallet er det måske mest arketyperiske og dramatiske eksempel på den industrialisering, der fandt sted, og kan kun fornuftigt forstås som en konsekvens af integrationen af et meget stort nyt område (det meste af det område, der er kendt som Midtvesten) i den industrielle produktion og internationale økonomi. Chicagos vækst hang nøje sammen med industrialiseringen af landbruget og er bare en del af transformationen og integrationen af et meget stort landområde. Så på trods af at Chicago som metropol kunne opleves og på billeder stadig betragtes som et helt unaturligt sted med meget høj intensitet, meget kraftig forurening, larm, høje bygninger og altså som noget, der var væsensforskelligt fra det omkringliggende landskab, så hang by og landskab tæt sammen. Chicago var så at sige lige så naturlig som de kornmarker og de skove, hvor det træ, som var en meget vigtig del af Chicagos økonomi, blev 'hugget'. William Cronon har overbevisende vist, hvordan de atmosfæremæssigt væsensforskellige landskaber – den tætte metropol med arbejderkvarterer og handelscenter og det naturskønne skovlandskab – må forstås som en del af et stort samlet landskab med forskellige funktioner inden for systemet: Træet voksede og blev hugget et sted, hvorfra det via et system af infrastruktur (ofte vandveje men også jernbaner) blev transporteret til et andet sted forbundet med dette infrastrukturelle netværk, hvor det blev handlet og videredistribueret til andre byer og steder gennem andre ligeledes forbundne transportnetværk.<sup>25</sup>

Det er ligeledes vigtigt i forbindelse med industrialiseringen at pointere at den voldsomme byvækst i de europæiske byer endeligt bryder de gamle fæstningsværker og nærmest slynger bebyggede fragmenter ud i det landskab, der ellers tidligere var forbeholdt de rige og landbruget. Man ser altså en konstant flytning men også udflydning af den konstruerede fysiske grænse mellem bebygget og åbent landskab, som fæstningsværkerne udgjorde, og med denne udvikling en begyndende demokratisering af muligheden for at bo i løsrevne enklaver. Fra at det i barokken kun var aristokratiet, der havde mulighed for at indtage landsæder, så blev det med industrialiseringen også borgerskabet, i første omgang med industrijerne, der fik adgang til at bygge villaer. Denne udvikling betød, at tidligere produktionslandskabsfragmenter blev 'fanget' i mere tæt bebyggede områder, som var åbne men stadig urbaniserede.

I denne forbindelse sker der to ting i industribyerne, der er afgørende for diskussionen om relationen mellem by og landskab:

Det ene er, at man pga. den meget store tæthed i de industrialiserede byer 'opfinder' byparken. Hermed udtynder man den ellers tætteste del af det overordnede by- og landskabssystem og introducerer det åbne (så åbent som muligt!) landskab i bykernerne. Med ideen om byparkerne følger også princippet om systemer eller grønne netværk af parker, der løber fra de store centrale byparker til parker i boligkvarterne og parker i periferien af byerne, hvor tidligere 'fælleder' inddrages til rekreative formål. Dette udvikles senere til princippet om 'den grønne kile'.

Den anden store opfindelse er Ebenezer Howards 'Havebyen' (1898), der gør det modsatte af Law Olmstedes parkprincip. Hvor parkprincippet er 'naturenklaver' i det tæt-bebyggede, så er haveby-princippet bebyggelses-enklaver i det ubebyggede landskab.

Begge disse opfindelser kommer til at dominere byplanlægningen igennem det meste af det 20. århundrede, og leder mod det samme resultat, der ikke nødvendigvis var det, som arkitekterne og planlæggerne bag forestillede sig: Man opnår et i stigende grad integreret og urbaniseret territorium, der defineres af en blanding af forskellige tætheder, af vekslende forskelle mellem åbent og lukket.

Haveby-princippet er afhængigt af en fysisk infrastruktur der forbinder de enkelte enklaver. I første omgang udviklede disse byenklaver sig primært langs jernbaner, senere primært i tilknytning til de nye 'parkways' og motorveje. I løbet af de seneste 50 år har udbygningen af infrastrukturen og tilgængeligheden til mobilitet udviklet sig voldsomt. Det har været afgørende for den sammenvævede relation mellem by og landskab, som man i dag finder i Østjylland og i de fleste andre byer som har gennemgået deres primære udbygning i løbet af denne periode.

## Globaliseringen

Nutiden er karakteriseret af urbaniserede landskaber uden noget klart hierarki mellem center og periferi. Det, der tidligere var periferi eller opland til de store byer, kan sagtens spille en central rolle, og det er svært at finde klare hierarkier mellem byer og grænser mellem byer og landskaber. De bebyggede enklaver er tæt forbundne med det omkringliggende territorium ligesom i oldtiden, i middelalderen, i den tidlige modernitet og under den industrielle revolution, men nu gennem andre former. Det nye er, at hvor relationen mellem by og territorium tidligere har været domineret af først agrare, siden industrielle produktionsforhold, så står vi nu i en periode, hvor det i ligeså høj grad, som det er den ene eller anden form for produktion, er den rekreative konsumtion af landskab, der dominerer relationen. Det åbne bliver en rekreativ ressource. Det var det allerede under enevælden for de få og rige og under den første industrialisering for det nye borgerskab og classesamfundets øverste del. Demokratiseringen af adgangen til det rekreative forbrug af landskabet er fortsat og har, som udviklingen i Østjylland viser, med den almene og øgede adgang til mobilitet, betydet at det er meget sværere end før at drage entydige klasseskel i territoriet.

Med den øgede mobilitet, med udviklingen af kommunikationsteknologien og med de konsekvenser af disse udviklinger, som vi kender som globaliseringen, er integrationen med produktions-, udvekslings- og konsumtions-lokaliteter rundt omkring på hele kloden nu blevet en lige så væsentlig del af byerne som disses konkrete territorium. En veldefineret, letforståelig og entydig geografisk relation mellem arbejdssteder, boligområder, rekreationsområder og symbolske steder må anses som værende en eksotisk undtagelse, hvis den overhovedet vil kunne findes noget sted.

Udgangspunktet for de fleste af de nyeste forsøg på at beskrive byen er dens integration i store nationale og globale netværk, som gør det meget svært at genkende byer som selvstændige funktionelle, sociale, økonomiske og fysiske enheder. Byer må forstås som i princippet grænseløse, flercentrerede systemer. Hvor naturlige barrierer og geografisk afstand var definerende for bystaterne såvel som for de industrielle metropoler, så er det i dag integration i fysiske og virtuelle netværk, der er vigtigst for definitionen af byerne og deres rolle i verden.



## NETVÆRKSBYTEORIER

 26. Begrebet 'neværksbyen' er brugt af mange. Det har i høj grad være Manuel Castells arbejde (se *Netværkssamfundet og dets opståen* (2003 [1996]), der har domineret forståelsen af dette fænomen, men også Graham og Marvins *Splintering Urbanism* (2001) har været vigtig i relation til forståelsen af de konkrete materielle konsekvenser.

27. Mange har beskrevet 'The Global City'. En af de væsentligste teoretikere på dette felt er Saskia Sassen. Se fx "The Global City: Introducing a Concept and its History" (2000).

28. Begrebet og ideen om Metapolen blev først introduceret af Francois Ascher. Se "Urbanismen og den nye urbane revolution", (2002), eller Francois Ascher: "Métapolis: A Third Urban Revolution – Changes in Urban Scale and Shape in France" (2004).

 29. "Telepolen er en deterritorialiseret by. Dens grundlæggende struktur består af netværk af individer, som forbinder spredte geografiske lokaliteter gennem teknologien. Denne nye by overléjrer sig på steder, byer og metropoler uden fysisk at ødelægge dem." Javier Echeverria, *Telepolis*. (Refereret i Gausa, M. et. al *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture* (2003), s. 616, (egen oversættelse).

 30. Se Manuel Gausa, et. al: *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture* (2003), s. 424.

Det byteoretiske svar på globaliseringen var i første omgang udviklingen af 'netværksbyen' som konceptuel model for forståelsen af den nutidige by. Sådanne netværksbyteorier har domineret i den periode, hvor globaliseringen for alvor har været tydelig. Bybegreber som 'Netværksbyen'<sup>26</sup>, 'Den globale by'<sup>27</sup>, 'Megapolen', 'Metapolen'<sup>28</sup>, 'Telepolen'<sup>29</sup> eller 'Multibyen'<sup>30</sup> refererer til en opskalering af byerne som økonomiske, politiske og kulturelle systemer og en afvisning af, at byerne kan begribes eller bearbejdes som afsluttede enheder. Det er begreber, der reflekterer en situation, hvor byudvikling altid må ses i en meget stor kontekst og hvor byer samarbejder og konkurrerer på de fleste af de niveauer, der definerer dem, både som kulturelle og økonomiske centre og som steder at bo.

Konceptualiseringen af netværksbyen blev introduceret tilbage i 1960erne, hvor studier af forskellige transport- og kommunikationsteknologiers indflydelse gav anledning til at stille spørgsmålstegn ved relevansen af, at begreber som 'sted' og 'nærhed' var grundlæggende for byforståelsen. Det var begyndelsen til et opgør med et bybegreb, der havde defineret byerne som sammenhængende bebyggede territorier under dominans eller indflydelse af et bestemt politisk-administrativt system og urbanitet som baseret på fysisk tæthed. Denne ide havde været selve grundlaget for den modernistiske byforståelse, der havde domineret siden begyndelsen af det 20. århundrede for eksempel hos sociologerne i Chicago-skolen (hvis bybegreb jeg vender tilbage til). Selvom metropolerne, som beskrevet ovenfor, i høj grad kunne ses som integrerede med det omkringliggende landskab, blev de af modernismens teoretikere set som selvstændige enheder, hvis interne logikker blev analyseret for at kunne optimeres. Men fra engang i 1960'erne blev det i stigende grad umuligt at opleve og beskrive en relation mellem byen og et klart defineret omkringliggende opland – ikke mindst i USA, hvor almindelig adgang til telefoner, personbiler og flytransport først blev udbredt for en stor del af befolkningen.

Den amerikanske bygeograf Melwyn Webber var en af de første, der satte spørgsmålstegn ved ideen om en klart geografisk defineret by. I 1964 skrev han:

"Ideen om både byen og regionen har traditionelt været forbundet med ideen om stedet. Uanset om de har været konciperet som fysiske objekter, som forbundne aktivitetssystemer, som interagerende befolkningsgrupper eller som administrative enheder, så har byer og regioner været set som territorielt adskilte fra andre byer eller regioner. Selvom forskellige definitioner af fællesskab har været anvendt – tilhørsforhold, værdifællesskab, socialt organiseringssystem og gensidig afhængighed – så er konkret rumlig og geografisk nærhed fortsat blevet anset som en nødvendig omstændighed. Men det er nu ved at blive tydeligt, at 'tilgængelighed' snarere end 'nærhed' er den afgørende faktor. Eftersom 'tilgængelighed' bliver frigjort fra 'nærhed', bliver samlokaliseringen på et konkret sted – hvad end det er et kvarter, en forstad, en metropol, en region eller en nation – af mindre og mindre betydning for opretholdelsen af et socialt fællesskab."<sup>31</sup>

Ud over opdagelsen af denne afkobling mellem byen som socialt system og det konkrete territorium pegede Webber i artiklen på, at et stigende antal mennesker ikke baserede deres relationer på direkte fysisk kontakt og kommunikation, og at dette var et væsentligt aspekt at overveje, når der skulle arbejdes med byer og deres udvikling. Webbers forståelse og de ændringer, han beskrev, blev i de følgende årtier stadigt mere fremtrædende. Med en støt stigende del af befolkningen, der blev afhængige af kommunikations- og transport-teknologier som telefoner, biler og fly for at opretholde deres sociale og arbejdsmæssige relationer, dukkede flere og flere beskrivelser af byer op, som argumenterede for territoriets mere eller mindre fuldstændige forsvinden.

Da den direkte relation mellem konkrete byer og forandringerne i måden sociale og arbejdsmæssige relationer fungerede på blev teoretiseret og undersøgt forskningsmæssigt, opstod begreber som 'netværksbyen' og 'den globale by' som nyt grundlag for byteorien. Ideen om at en by blev konstitueret af de grænser, som definerede den politisk og administrativt, blev forkastet af netværksteoretikerne. Jo mere mobilitet og netværksforståelser blev en del af byteorien, jo mindre betød byernes opland, det konkrete landskab, topografien og klimaet. Hvis der blev diskuteret territorier i byteorien, handlede det nu udelukkende om, hvordan byens rum kunne domineres af den ene eller den anden sociale gruppe.<sup>32</sup>

De nye bybegreber og de undersøgelser, de baserede sig på, fokuserede på de globale handels-, kommunikations- og medienetværks centre, som blev vigtige i løbet af 1970erne og 80erne. Set i dette perspektiv var verdens vigtigste byer blevet transformeret til store knudepunkter i globale netværk. Denne proces betød samtidig, at relationen til disse byers omkringliggende opland og de regioner eller nationer, de lå i, blev løsere. I modsætning til metropolerne var deres størrelse og vigtighed ikke et resultat af hvor mange ressourcer, der kunne trækkes ud af deres oplande og forarbejdes i dem, men af størrelsen af den handel og udveksling af varer (der kunne komme fra hvor som helst på kloden og være på vej hvor som helst hen) som foregik i dem.

I 1990erne fremkom en stigende mængde netværkssamfunds- og netværksby-litteratur. Manuel Castells Netværkssamfundet og dets opståen (org.: The Rise of the Network Society [1996]) blev den mest indflydelsesrige, når det drejede sig om spørgsmålet om forholdet mellem netværkssamfundet og byernes udvikling. I bogen fokuserer Castells ikke blot på de globale byers udvikling men på centre og knudepunkter i netværkssamfundet generelt. Castells beskriver, hvordan disse udvikler sig på bekostning af et sammenhængende urbant territorium.

"Fænomenet den globale by kan således ikke reduceres til nogle få bykerner øverst i hierarkiet. Det er en proces, der sammenknytter specialiserede servicebrancher, produktionscentre og markeder i et globalt netværk med forskellig intensitet og i forskellig målestok alt efter den relative betydning af hvert enkelt områdes aktiviteter, i forhold til det globale netværk. Inden for det enkelte land reproducerer netværksarkitekturen sig i regionale og lokale centre, således at hele systemet bliver gensidig afhængigt på globalt plan. Områderne omkring disse knudepunkter spiller en mere og mere underordnet rolle og bliver sommetider direkte irrelevante eller ligefrem dysfunktionelle. Mexico Citys 'colonias populares' (der oprindeligt var skurbyer) har f.eks. omkring to tredjedele af hele megabyens befolkning, men spiller ikke nogen betydelig rolle for Mexico Citys funktion som internationalt erhvervscentrum."<sup>33</sup>

Denne ide om afkoblingen mellem netværkets knudepunkter og de omkringliggende områder i byerne er blevet udbredt i byteorien. Den er baseret på analyser af byer både i den 1., 2. og den 3. verden, fx de store byer i henholdsvis Nord- og Sydamerika. I byer som Mexico City, som Castells refererer til, kan slumkvarterer og finansielle centre ligge som direkte naboer i konkret geografisk forstand, men være en del af fuldstændigt forskellige sociale, kulturelle og økonomiske systemer. Karakteristisk for denne situation er, at de rige og magtfulde gennem virtuelle netværk er tættere forbundet med andre mennesker og steder tusindvis af kilometer borte end med deres umiddelbare naboer og omgivelser. Denne type polarisering har ført flere netværksbyteoretikere til den konklusion, at nutidens byer ikke bare er segregerede men faktisk er faldet helt fra hinanden i dele, der intet har med hinanden at gøre.<sup>34</sup>

Manuel Castells introducerede med sin beskrivelse af netværkssamfundets byer den ofte citerede distinktion mellem 'strømmenes rum' og 'stedernes rum'. Disse to begreber og princippet med at skelne mellem to grundlæggede forskellige rum-producerende mekanismer

 32. Se for eksempel Tonboe et. al.: *Territorialitet. Rumlige, historiske og kulturelle perspektiver* (1994)

 33. Manuel Castells *Netværkssamfundet og dets opståen* (2003 [1996]), s. 354.

 34. Se Graham og Marvins *Splintering Urbanism* (2001).

har været et væsentligt bidrag til en nutidig forståelse af byen, som konkretiserer ideerne om globaliseringen og netværkssamfundet. 'Strømmenes rum' konstituerer netværksbyen. Det er gennem de rum udvekslingen med netværkets andre dele foregår. Castells definerer 'strømmenes rum' som en ny rumlig form, der dominerer i den nye by.<sup>35</sup> Strømmenes rum består ifølge Castells af mindst tre materielle lag: Selve kommunikationsnetværkene (der er det vigtigste lag, idet det udgør hele grundlaget for netværkssamfundet); knudepunkter og centre; og endelig ledelseslagenes rum (alt fra golfbaner til rigmandsghettoer, firmadomiciler og generiske luksushoteller). Om knudepunkterne og centrene, hvis tilstedeværelse generelt karakteriserer de globaliserede byer siger Castells:

"Det andet lag i strømmenes rum udgøres af dets knudepunkter og centre. Strømmenes rum er ikke stedløst, om end dets strukturelle logik er. Det er baseret på et elektronisk netværk, men dette netværk forbinder specifikke steder med veldefinerede sociale, kulturelle, fysiske og funktionelle karakteristika. Nogle steder er udvekslingssteder, kommunikationscentre, som spiller koordinerende roller for den uhindrede interaktion mellem alle de elementer, der er integreret i netværket. Andre steder er netværkets knudepunkter, dvs. steder for strategisk betydningsfulde funktioner, der samler en række lokalt forankrede aktiviteter omkring en nøglefunktion i netværket. I knudepunktet træder det lokale i forbindelse med hele netværket."<sup>36</sup>

Mange andre har beskæftiget sig med at beskrive netværksbyens knudepunkter og primære centre som de direkte fysiske konsekvenser af den øgede udveksling, kommunikation og mobilitet på global skala. Og mange har ikke set andet end hvidt papir omkring de store og små knudepunkter forbundet med tykkere eller tyndere streger, når netværksbyen har skullet beskrives (og tænkes) diagrammatisk. Dette har medført hvad der har lignet en regulær flugt fra bybegreber baserede på relationer inden for en territorial ramme. De fleste forsøg på at forstå og forklare byernes nye virkelighed efter globaliseringen og internettets fremkomst har således baseret sig på en forståelse af byerne som funktionelle, sociale og økonomiske systemer og har ud over fremkomsten af den nye 'ø-urbanisme' af klart adskilte og forbundne enklaver marginaliseret størstedelen af de materielle aspekter i byernes transformation.

Interessen for at beskrive et nyt og måske mere kompliceret og mangefacetteret billede af byernes og landskabernes forandring er blevet overskygget af den forståelige interesse for helt nye fænomener som fx sociale relationer og fora opretholdt igennem internettet. Den forandrede by omkring 'strømmenes rum' forbliver dermed usynlig. Ikke kun for den globale elite – der som den finansverden, der dominerer den og virker som dens drivende kraft, står i et medieret og abstrakt forhold til store del af den virkelighed, den handler med – men også for byteoretikerne. Byerne udenfor knudepunkterne og de primære netværk bliver 'usynlige byer', som fx i den hollandske geograf Ivan Nios beskrivelse:

"Netværksbyen er ikke direkte sammenfaldende med det byggede miljø; den er i høj grad en usynlig by, et ederkoppespind af usynlige funktionelle og sociale relationer der krydser og passerer igennem hinanden. Hverken mennesker med individualiserede livsstile, sociale fællesskaber eller firmaer har stort set længere nogen forbindelse til et konkret territorium eller et bestemt sted."<sup>37</sup>

Byteoriens netværksbyer er byer bestående af sociale og økonomiske systemer, der usynligt er forbundet med lokaliteter potentielt over hele kloden. I sin rene konceptuelle form er de karakteriseret ved at være fuldstændig uafhængige af konkrete territorier. Både forstået som materielle karakterer, landskaber, klima, men også som umiddelbare naboer og kvarterer.

## Østjylland og netværksbyteoriene

Studiet af Østjylland både bekræfter og dementerer netværksby-tesen. Det Østjylland, der er undersøgt og beskrevet i Del I, er i høj grad defineret og afhængigt af både konkrete fysiske netværkstrukturer som veje og jernbaner og kommunikationsnetværk som internet og telefoner. Rigtigt mange steder er forbundet med en større global, national eller regional kontekst gennem disse netværk og kan beskrives som 'strømmenes rum'. Men langt de fleste af disse steder er også tæt forbundne med de konkrete omgivelser i form af omkringliggende bydele og områder. Helt centralt i dette står de konkrete landskabelige kvaliteter, der i høj grad bestemmer byens geografi, udvikling og udstrækning. Der er dog klare tendenser til, at enklaver lukker sig mod omverdenen og mere defineres indefra og igennem relationer til steder, der ikke umiddelbart ligger i nærheden. Rigmandskvartererne, golfbanerne og transportcentrene kan umiddelbart beskrives som eksempler på den slags 'strømmenes rum'. Men disse enklaver spiller ikke desto mindre en helt central og integreret rolle i Østjylland. De mennesker, der bor i Risskov, er en del af områdets økonomi, deres børn går til ridning i de lokale rideklubber, de shopper i Århus City og går til koncerter i Horsens. Når de bevæger sig til golfklubben, bevæger de sig igennem nyligt udbyggede landsbyer befolkede af nogle af dem, som ikke havde råd til at bo i Risskov. De vil møde disse mennesker i selve golfklubben osv. På samme måde kan de andre centrale netværksenklaver som fx universitetet, det nye Universitetshospital i Skejby og Århus midtby også forstås både som en del af 'strømmenes' og 'stedernes' rum. De er dybt integrerede i globale vidensnetværk men også tæt forbundne med det konkrete sted de er placeret. Direkte rumlige relationer mellem de forskellige enklaver, fysisk afstand og meget materielle og konkrete kommunikationslinier så som togspor og veje bestemmer udviklingen af denne bystruktur lige så meget som de økonomiske strukturer og de mængder af information, der gennem kabler og trådløse sendere ledes til, fra og omkring denne by.

Boligbyggeriet og de rekreative faciliteters spredning følger vej- og togstrukturen, ligesom de individuelle ruter imellem disse steder nødvendigvis gør det. Vækstmønstre og transformationsprocesser forholder sig til en territorial skala, der defineres af infrastrukturen og landskabet. Selvom landskaberne ændres, og nye 'naturkvaliteter' etableres (som fx de nye engsøer og skovrejsningen eksemplificerer), og selvom infrastrukturen hele tiden udbygges (som Djurslandsmotorvejen og dermed etableringen af en 4. ring omkring Århus og udbygningen af Århus havn som 'container-hub' eksemplificerer), så er langt det meste af landskabet og infrastrukturen der allerede.

Byudviklingen og etableringen af Østjylland som netværksby bestemmes således i høj grad af alt det, der var der før denne udvikling gik i gang. Der var en veludbygget infrastruktur (på nær en international lufthavn), der var et universitet, der var historiske kulturelle centre, og der var attraktive bosætningsmuligheder i relation til landskaber med klare rekreative kvaliteter.

Den østjyske millionby kan derfor beskrives som en sammenhængende struktur, hvor infrastruktur, naturformer og forskellige former for bebyggede og ubebyggede områder smelter sammen til en ny form for by, der overskrider, hvad der var før. Denne by kan hverken forstås ud fra den koncentriske og hierarkiske center/periferi-model, der tidligere har defineret byforståelsen, eller ud fra teorierne om den fragmenterede og opdelte netværksby. Den er nærmere en mange-centret by, hvor centrene og attraktorerne både er de historiske bycentre, der følger et mønster, der stort set er intakt fra middelalderen, men også motorvejsafkørsler,<sup>38</sup> togstationer og store landskabselementer som kystlinier, skove, ådale mv. Det er netop i kraft af netværket og den stigende anvendelse af det, med den øgede udveksling og øgede 'tilstedeværelse' over et større areal det giver, at territoriet bliver vigtigt igen. Og det er netop i kraft af netværket, at et område som Østjylland kan opleves og meningsfuldt beskrives som en ny form for enhed i den nationale geografi. Flere

38. Thomas Juel Clemmensen har i sin Ph.D.-afhandling lavet et studie af Østjylland set fra et infrastruktur-perspektiv. Han kortlægger territoriet ud fra kriterier om tilgængelighed og transporttid, og viser hermed et territorium centreret omkring motorvejssystemet og dets afkørsler. Se Thomas Juel Clemmensen: *Vejnettet og det urban-rurale landskab* (2008).



netværksrelationer og en øget mobilitet kan ikke i Østjylland ses som noget, der udsletter relationen mellem byer som systemer og de omkringliggende områder, men snarere som det, der skaber relationen, nu bare på en ny skala og med en ny mere åben grænse end tidligere.

Østjylland er blevet en by, hvor det åbne landskabelige rum er en lige så vigtig del af byen som de store offentlige bygninger i de tætbebyggede centre. Det er en by, der klart overskrider skalaen og influensområdet for de tidligere bycentre i Østjylland, og som er karakteriseret af store atmosfæremæssige forskelle mellem dens forskellige dele. Men integrationen imellem disse dele er temmelig god både økonomisk, rumligt og socialt sammenlignet med de radikale byeksempler, der har været brugt til at understøtte teorierne om netværksbyen.

## GENINTRODUKTION AF 'TERRITORIET' I BYTEORIEN

Tendenserne til fragmentering og fremkomsten af en 'ø-urbanisme' af isolerede enklaver løsrevne fra deres omgivelser er veldokumenterede og vigtige i forhold til at forstå mange af verdens byer. Studiet af Østjylland viser, at dette ikke er hele historien om nutidens byer og deres placering i en global kultur og økonomi. Det mellemliggende rum mellem de globalt, nationalt eller regionalt opkoblede centre er ikke nødvendigvis tomte demarkationszoner eller kaotiske jagtmarker for de fortabtes fra-hånden-til-munden-liv. Tværtimod er det faktisk (i et relativt set velstående område som Østjylland i det mindste) det sted, hvor en væsentlig andel af den dominerende middelklasse bor og lever i deres umiddelbart forudsigelige bydele. Store dele af denne befolkning lever et liv, der i høj grad inkluderer netværksrelationer og som er baseret på en, sammenlignet med situationen for bare 20 år siden, kraftigt stigende mobilitet,<sup>39</sup> men som ikke er sammenlignelig hverken med den lille hypermobile globale elite eller den enorme fattige og immobile del af verdens befolkning.

Der eksisterer to grundlæggende syn, der blokerer for at denne situation kan ses:

Det ene er modernismens byforståelse, der, fordi det er baseret på et zone-ideal, der adskiller bolig, produktion, rekreation og natur, igennem det meste af et århundrede har blokeret for, at vi har kunnet se sammenhængen mellem byer og territorier og dermed har ledt til planlægningsmodeller, der har søgt at fastholde denne adskillelse både funktionelt og æstetisk.<sup>40</sup>

Det andet er netværksbyteoriene. Når analysens udgangspunkt er begreber som fragmentering og fokus holdes på de primære netværk og de største centre, så ses den integration, der eksisterer mellem de mere fintmaskede net (mobiltelefoner, lokalveje, cykelstier og fortove, lokale buslinier, vandrestier langs landskabelige attraktioner, mv) ikke. De ordinære hverdagslandskaber bliver usynlige.

Der er naturligvis folk, der har beskæftiget sig med en mere differentieret forståelse. Jean-Marc Offner har beskrevet relationen mellem netværk og territorium baseret på en traditionel definition af af territoriet som noget, der er under indflydelse af en by, men som interagerer med forskellige netværker. Han argumenterer for en forståelse af byen som: "et territorium der består af mange lag, af rum med mange overlejrede ordener, territorier der fungerer i relation til forskellige målestokke og på forskellige niveauer, og som er mere eller mindre forbundne. Det er ikke, som nogen hævder, 'afstandens død' (Cairncross), men sameksistensen mellem adskillige referencesystemer fra både fjern og nær."<sup>41</sup>

Francois Aschers Metapol-begreb nuancerer netværksbegreberne ved at introducere en ny form for bymæssig 'enhed' – Metapolen – som ikke kan defineres på én betragningsskala, men som beskriver en byform baseret på relationerne mellem metropolerne og de mindre men stadigvæk betydningsfulde 'poler', der findes omkring og imellem dem. Metapolen er den by, der består af alle disse store og mindre poler og er baseret på bevægelse og udveksling mellem dem. Aschers Metapol-begreb er ikke særligt specifikt når det drejer sig om de materielle aspekter, men det baserer sig på forskning omkring nye hverdagsrutiner (primært i Frankrig), som igen baserer sig på ny teknologi og en øget mobilitet.

Thomas Sieverts kommer med sit 'Mellembly'-begreb<sup>42</sup> tættere på det konkrete urbaniserede territorium. Hans bog 'Zwischenstadt' fra 1997 og det forskningsprojekt om denne byform, som han ledte fra 2002-05, beskæftiger sig netop med den slags mellem-former, som har det med at blive glemt i byteorien. Arbejdet baserer sig i udgangspunktet på studier af by- og landskabsudviklingen i Rhein/Ruhr-området og diskuterer konsekvensen af de almindelige og meget konkrete udtryk af en ny form for urbanitet, der overskrider tidligere skillelinier mellem by og land, center og periferi.

39. Se illustrationer s. 34 og i øvrigt Nielsen, T.S.; Harder, H.; Bro, P.; Kronbak, J. (2008): "Status for funktionel integration i det østjyske bybånd. Kortlægninger af pendling, indkøbs- og fritidsture".

40. Der har naturligvis været undtagelser. Frank Lloyd Wrights ide om 'Broadacre City' som den totalt liberale og decentraliserede amerikanske by er den måske mest bemærkelsesværdige. Den har bare ikke haft den indflydelse på byplanlægningen som den europæisk dominerede CIAM-ide om den moderne industrialiserede by nedfældet i Athen Chartret.

41. Jean-Marc Offner, "'Territorial Deregulation': Local Authorities at risk from the Technical Networks" (2000), s. 173, (egen oversættelse).

42. Det er Morten Daugaard, der i oversættelsen af dele af Sieverts tekster foreslår begrebet 'Mellem-byen'. Se: Sieverts, T; Koch, M.; Stein, U.; Steinbusch, M. "Zwischenstadt Entdecken – at opdage "mellemblyen"". (2006[2005])

'Mellelby'-begrebet beskriver den nye sammenhæng af mere og oftest mindre tæt bebyggede områder fra efter 2. Verdenskrig og de historiske centre, disse ligger imellem. Mellelbyen udgøres af en multifacetteret struktur, der følger flere forskellige ordensprincipper på en gang:

"I stedet for en ensidig afhængighed opstår en indbyrdes ligeværdig relation: De gamle byer og de nyere bymæssige bebyggelsesformer, der er blevet 'transskriberet' med betegnelsen 'Mellelbyen' kan kun blive meningsfuldt analyseret og formgives på fremtidsorienteret vis, hvis de sammen opfattes som en byregional sammenfletning indeholdende en mangfoldighed af rumligt overlejrede netstrukturer i en funktionel gensidig afhængighed."<sup>43</sup>

Denne ide om sammenflettede og overlejrede netværksstrukturer, som også Offner beskriver, er central for måden at forstå en nutidig urbanitet og dens byer. Sievert peger på, at ingen overgribende orden eller noget klart system kan beskrive denne byform, men, inspireret af (primært Nicklas Luhmanns) systemteori, at det er karakteristisk, at den består af enklaver, der er lukket mod omverdenen og internt differentierede. Alle disse forskellige ordensprincipper og selvstændige systemer udgør når de overlejres et sammenhængende og fungerende urbant system, dog uden at nogle klare grænser for 'Mellelbyen' kan tegnes.

Det, der adskiller Aschers og Sieverts begreber fra det generelle 'netværksby'-begreb, er, at de baseres på undersøgelser i det, man kan kalde 'hverdagslandskabet' i de europæiske vækstområder, snarere end de mere spektakulære eksempler fra meget polariserede samfund og verdensbyer, der er nyttige til at beskrive 'megatrends', når de opstår. I forsøget på at finde en teoretisk ramme, som passer til de stort set uspektakulære udviklinger, der er registreret i Østjylland, foreslår jeg, som allerede nævnt i introduktionen, at bruge begrebet 'Det urbaniserede territorium'. Ikke for at konkurrere med Sieverts og Ascher, men for at understrege hvordan Østjyllandsstudiet kan bidrage til en genovervejelse af territorie-begrebet i byteorien.

### Det urbaniserede territorium – lidt tættere på en definition

Når territorie-begrebet således re-introduceres til at hjælpe med forståelsen af byernes udvikling, opstår nogle væsentlige spørgsmål omkring definitionen af begge begrebets led; både 'urbaniseret' og 'territorium'.

En moderne definition af urbanitet har som beskrevet ovenfor været nært knyttet til fænomenet 'tæthed'. Louis Wirth, der var sociolog og en fremtrædende del af den såkaldte 'Chicago-skole' for bysociologi i mellemkrigstiden, definerede urbanitet som tæthed. Wirth karakteriserede i sin klassiske artikel “Urbanism as a way of Life” (1938) byen ud fra: (a) antallet af indbyggere, (b) hvor tæt de boede og (c) graden af deres heteregonitet som individer og grupper.<sup>44</sup> Med andre ord: En by er et sted, hvor et vist antal mennesker bor særligt tæt på hinanden og tilsammen repræsenterer en vis differentiering hvad angår beskæftigelse, klasse, race og tro.

For Wirth og hans samtidige, ligesom for masser af dem, der siden har beskæftiget sig med byer og urbanitet, blev et sted mere og mere by jo højere koncentrationen af mennesker var og jo højere graden af forskelligheder var inden for et begrænset område. Det betød, at metropolen lå øverst i et bymæssigt hierarki, der herunder inkluderede forskellige byformer og størrelser ned til landsbyen.

Hvis Wirths definition af en by bruges, så dumper Østjylland som by umiddelbart på spørgsmålet om befolkningstæthed (b). Østjylland, som indeholder rigtigt meget produktionslandskab og andre ubebyggede landskabsområder har en tæthed på 146 p/km2<sup>45</sup> og kan, sammenlignet med Wirths Chicago, som havde en tæthed, der var mere end 40 gange højere, på 6900 p/km2,<sup>46</sup> ikke på nogen måde være kvalificeret til betegnelsen 'urban'. Men hvis man for et øjeblik glemmer befolkningstætheden og bare ser på antallet af indbyggere

(a) og heterogeniteten (c), så kommer Østjylland igen i spil. Der bor ca. 1 million mennesker i området; ikke så mange som i Chicago i 1920'erne, men nok til at komme i 'metropol-klassen'. Og med heterogeniteten som målestok er Østjylland også en by. Meget store forskelle er distribueret ud over dette territorium. Her findes alt fra barokslotte til gocarbaner, store shoppingcentre, landsbyer ad libitum, et Elvis museum, Danmarks vigtigste containerhavn, stille skove gennemkrydset af vandrestier og hundeluffere, kunstige helårs-skiløjper, eksklusive cocktailbarer, butikker der sælger italienske sko, tyske pølser og mexicanske øl. Foruden selvfølgelig massevis af industrikvarterer i én etage, nærmest endeløse mængder af parcelhuse og en hel del lejligheder i teglstenskarreer. Man kan møde folk fra omkring 100 forskellige nationale baggrunde, næsten enhver tænkelig trosretning, meget rige, meget højtuddannede eller landbrugere, der stort set kun kender livet på den gård, de har boet på hele deres liv. Her er østeuropæiske og afrikanske prostituerede, Hells Angels-rockere, massevis af skolelærere, SOSUassistenter og folk, der arbejder med projektledelse. Alt dette kan nås af byens 1 million indbyggere inden for 1 time - måske 1½. En tidsramme, der er sammenlignelig med den tid, det ville tage for en beboer i 1920'ernes Chicago at bevæge sig igennem byen og opleve dens forskellige kvarterer og funktioner.

Den afgørende forskel er altså den fysiske tæthed, men den bliver i Østjylland neutraliseret af hastighed og bevægelse. I Chicago i 1920'erne foregik transporten meget langsomt til fods, på cykel eller i bus gennem overfyldte gader eller ved hjælp af lokaltog (de klassiske 'L'-tog, som kørte på hævede skinner over gadeniveau). I Østjylland er der næsten 100 år senere private biler på motorveje, hvor der (en del steder) køres 130 km/t, intercitytog, bybusser på velregulerede veje med 'grønne bølger' og dedikerede busbaner, cykelstier mm.

Så selvom Østjylland ikke har en befolkningstæthed, der overhovedet kan sammenlignes med det, der traditionelt forstås ved en by, så findes mange af de samme karakteristika her. Tætheden er stadig afgørende for definitionen af 'det urbaniserede territorium' som noget forskelligt fra territoriet. Tæthed er bare ikke baseret på befolkningstæthed som i metropolen men på andre former for tæthed. Et forsøg på at beskrive denne tæthed kan tage udgangspunkt i følgende kategorier: Netværkenes tæthed, de individuelle territoriers tæthed, oplevelsestætheden og den betydningsmæssige tæthed.

### Netværkenes tæthed

I modsætning til byer som fx Århus, Randers eller Fredericia, så er Den Østjyske millionby ikke resultat af hverken et feudalt system eller industrialiseringen og disse samfundsformers teknologier. Byen er opstået som konsekvens af nutidens samfundsform og teknologi: Af øget mobilitet, kommunikation uafhængig af afstand og relateret til en vidensbaseret økonomi. I dette samfund er 'tæthed', som Melwyn Webber beskrev allerede i 1960erne, nært knyttet til begrebet tilgængelighed og baseret på mobilitet og adgang til kommunikationsnetværk.

Det urbaniserede territorium må ikke forstås som en modsætning til 'netværksbyen' men derimod, hvilket både Offner og Sieverts peger på, som en konsekvens af en særlig tæthed og mangfoldighed af overlappende netværk, der er forbundne og interagerer med et særligt territorium. Hvor en traditionel definition af begrebet 'territorium' er baseret på en hierarkisk skala-tænkning (princippet i den russiske dukke), så er det urbaniserede territorium, netop idet det er urbaniseret, baseret på et tæthedsprincip. Et territorium kan være meget stort og derfor i en traditionel skalaforståelse væsentligt uden at rumme eller være forbundet til særligt mange netværk (tænk fx på Lapland). Det karakteristiske for et urbaniseret territorium – stadig med Østjylland som eksempel – er tætheden af de netværk, der virker i det, set i relation til de områder, der ligger omkring det. Det er netværk af personlige relationer, institutionelle netværk, kommunikations- og infrastrukturelle netværk, økonomiske netværk, økologiske netværk mm.

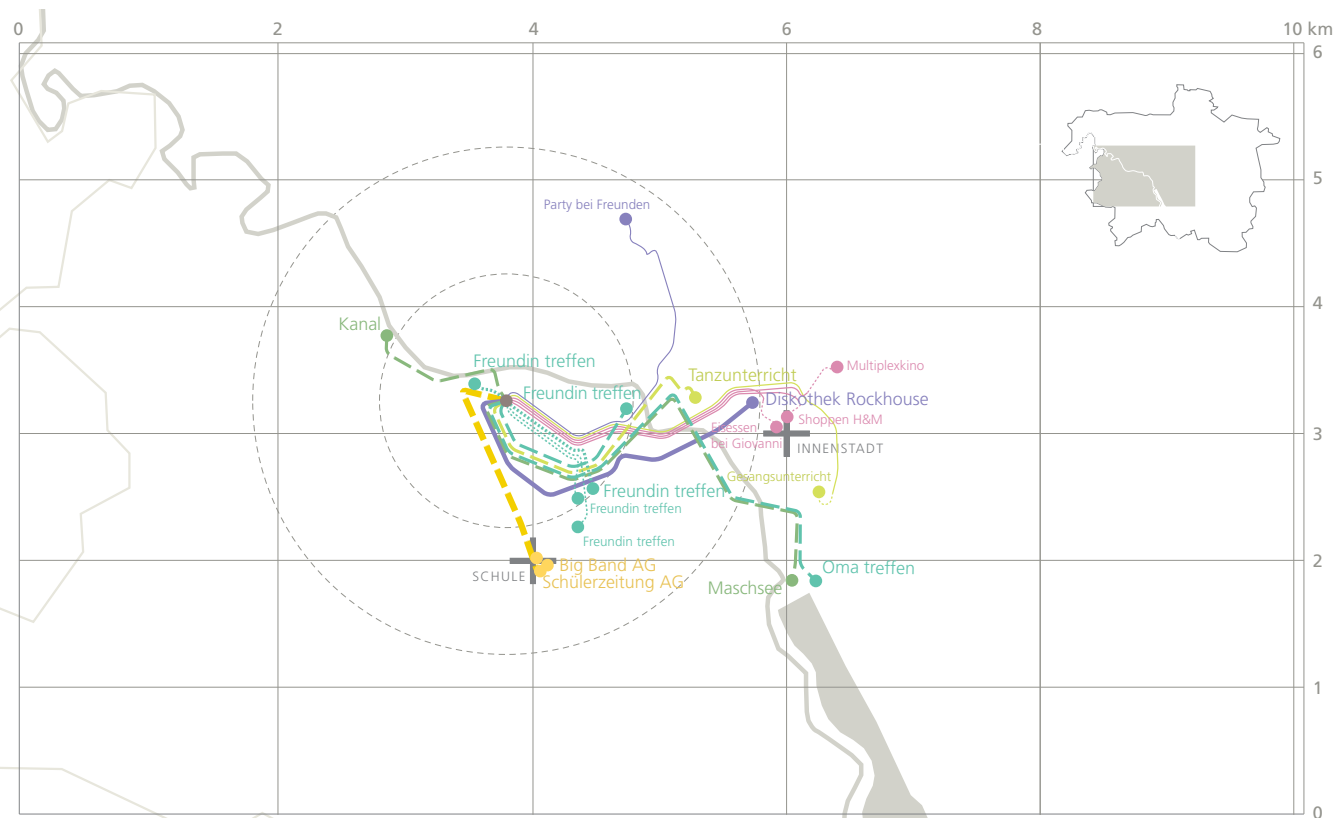
<sup>[1]</sup> Ibid., s 5

<sup>[2]</sup> Louis Wirth "Urbanism as a way of Life" (2003 [1938]), s. 99

<sup>[3]</sup> Tallet her er udregnet med udgangspunkt i den afgrænsning af Østjylland, som Miljøministeriet opererer med i landsplanarbejdet. Denne inkluderer 17 kommuner

<sup>[4]</sup> Ifølge Plan of Chicago Promotional Campaign (Population and Density Map) 1919 var Chicagos indbyggertal 2.650.000 på et bebygget areal svarende til 150 sq. miles. http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/11391.html





..... zu Fuß  
 - - - - Rad  
 - - - - ÖPNV  
 - . - . Auto

————— täglich  
 ————— ein- bis mehrmals wöchentlich  
 ————— ein- bis mehrmals im Monat / ab und an



Kortet viser en teenagers bevægelse i Hannover-området og er fra bogen: von Seggern et. al. *Stadtsurfer, Quartierfans & Co. Stadtkonstruktionen Jugendlicher und das Netz Urbaner Öffentlicher Räume* (2009). Kortet er lavet af Anke Schmidt.

## De individuelle territoriers tæthed

Som beskrevet ovenfor har en byforståelse, der generaliserer pointen om opløsningen af relationen mellem byen som system og et konkret territorium, oplagte svagheder når den stilles overfor udviklingen i Østjylland. Den måske mest problematiske generalisering er den, at: "Mennesker med individualiserede livstile, sociale fællesskaber eller firmaer har stort set ikke længere nogen forbindelse til et konkret territorium eller et bestemt sted", som Ivan Nio citeres for.

Studiet af forandringerne i Østjylland giver ikke belæg for, at en sådan beskrivelse passer på mere end en marginal del af de individer, sociale fællesskaber eller firmaer der findes i området. Anden forskning har vist, at de fleste mennesker stadig føler sig knyttet til det sted hvor de bor, og at deres hverdagsliv udfolder sig i ret veldefinerede og sammenhængende 'individuelle territorier'.<sup>47</sup> Individuelle territorier udspringer ofte mellem hjemmet, arbejds- eller uddannelsessted, venner eller familiemedlemmers bolig, et sted for fritidsaktiviteter og steder, hvor daglige indkøb finder sted. Disse forskellige steder kan rent fysisk være tæt på eller langt fra hinanden, men aldrig længere end at det er muligt at bevæge sig rundt i dette territorium og nå tilbage i løbet af den samme dag. Det urbaniserede territorium, som det forstås her, defineres på basis af en overlejring af disse individuelle territorier og vil derfor ikke være muligt at definere præcist og endegyldigt.<sup>48</sup>

Det urbaniserede territorium sammenbindes og genereres af det infrastrukturelle netværk, og det giver ikke mening at se dette netværk eller de velopkoblede og regionalt eller globalt forbundne 'strømmenes rum', som de forbinder, som noget, der blot er overlejret men grundlæggende afkoblet fra omgivelserne. En øget adgang til individualiseret og fleksibel transportteknologi og udbygningen af den fysiske infrastruktur (fra cykelstier, til regionale busruter, til motorveje og højhastighedstog) betyder en øget spredning og differentiering af de individuelle territorier. En koncentration af mennesker, arbejdspladser, boliger, infrastruktur og uddannelses-, rekreations- og kultur-faciliteter som den, der kan iagttages i Østjylland, vil gennem overlappet af alle de individuelle territorier, der hører til disse netværk, konstituere et urbaniseret territorium.

I den forståelse, jeg her bruger begrebet territorium, defineres det således ikke af politiske eller militære influensområder eller administrative grænser, sådan som et territorium hørende under en by tidligere er blevet. Det defineres af grænserne for hverdagsbevægelserne og er derfor knyttet til befolkningstætheden, som igen er knyttet til arbejdspladstæthed, tætheden af skoler og uddannelsessteder, af rekreative faciliteter og mobilitetsnetværket. Territoriets tæthed defineres altså både af tid og af rum og dets grænser vil være uklare og fluktuerende.

Hvis man således forestiller sig at kunne følge og kortlægge alle de daglige ruter, alle menneskers individuelle territorier, fx med udgangspunkt i Danmark som afgrænsning, og ved at tegne linier på et kort, ville man uden tvivl se et i forhold til landets andre dele mere tætmasket netværk på Sjælland og i Østjylland. De ville efter alt, hvad vi ved og kan erfare, skille sig ud fra resten, med området omkring København som klart det tætteste. Og hvis vi zoomede ind på Østjylland, ville vi sandsynligvis se langt størstedelen af stregerne ligge oveni hinanden og være helt uadskillelige. Vi ville se de vigtigste service- og shoppingsteder som helt udfyldte områder, og herved ville de gamle bycentre tegne sig tydeligt. Det samme ville den primære infrastruktur, vejnettet og toglinjerne. De fleste menneskers ruter ville være ret korte forløb, men mange ville følge ruter, der i højere grad udsprende større dele af territoriet. Vi ville også se masser af linier forbinde territoriet med de omkringliggende områder og andre dele af Danmark, og et mindre antal, nu måske muligt at skelne, der førte til andre steder i verden. Dette forestillede kort vil være kortet over det urbaniserede territorium. Der vil ikke være tydelige grænser på dette kort og vigtigst, så vil de fluktuere i løbet af dagen, ugen og året. Selvom mange af ruterne vil placere sig på tværs af forestillingen om Østjylland, og selvom mange vil være meget korte og aldrig bevæge sig over hele territoriet, så vil det stadig være rimeligt at tænke på den lidt mørkere, koncentration vi ville se omkring

47. Et interessant og velunderbygget eksempel er den forskning som Studio Urbane Landschaften har lavet omkring unges brug af byen Hannover i von Seggern et. al.: *Stadtsurfer, Quartierfans & Co. Stadtkonstruktionen Jugendlicher und das Netz Urbaner Öffentlicher Räume* (2009). Se også artikler af Sine Juul Praastrup: "Route choice in the city" (2004) og Gitte Marling: "Urban songlines- the space of daily life in the city" (2004), Gitte Marling: *Bangkok Songlines. Spaces.Territory. Mobility.* (2005) eller Nielsen, Harder, Bro, Simonsen: "Brugerundersøgelser med GPS Eksempler fra parkundersøgelser i Aalborg", (2008). De viser alle grundlæggende set variationer over den konklusion der allerede kunne drages på basis af Kevin Lynch og Gyorgy Kepes arbejde med kognitiv kortlægning omkring 1960, der viste hvordan byen oplevet fra individet består af ret klart definerede individuelle territorier. Kevin Lynch: *The Image of the City* (1960).

48. Dette er faktisk også, hvad Ivan Nio peger på i artiklen "Paradoxes of the Network City" (2000), som blev citeret ovenfor, dog uden at lave forbindelsen tilbage til territorium-begrebet eller det specifikke steds kvaliteter: "Den øgede rumlige og sociale mobilitet betyder, at folk ikke længere kun er involveret i deres eget kvarter eller egen by, men i hele regionen eller endda hele landet. I netværksbyen sammensætter hvert enkelt individ sin egen polycentriske by, hvis center ikke længere nødvendigvis er sammenfaldende med det historiske bycenter. I hverdagslivet skabes en by, der består af mange forskellige centre." s. 117, (egen oversættelse).

hovedinfrastrukturen og de gamle fjordbyer i Østjylland, som et sammenhængende men heterogent territorium med meget porøse grænser og en meget skiftende afgrænsning, der aldrig vil kunne tegnes eller opleves kollektivt. Det urbaniserede territorium må forstås indefra og ud.

### Oplevelsestæthed

Det urbaniserede territorium definerer en ny form for enhed eller sammenhæng, som er urban i den forstand, at de aktiviteter og det liv, der udfolder sig i den, først og fremmest er en del af en primær urban økonomi og en urban livsstil. Intet tyder på, at det i Østjylland længere er meningsfyldt at differentiere mellem 'urban' og 'rural', når indkomst- og uddannelsesniveau eller forbundenhed til et globalt system af økonomisk og kulturel udveksling betragtes.<sup>49</sup>

Efter påstanden om eksistensen af noget, der altså kan beskrives som et sammenhængende heterogent territorium, er det nyttigt at fastlægge, hvordan denne heterogenitet skal forstås.

Den første definition af tæthed tog udgangspunkt i hele territoriets skala, hvor abstrakte statistiske data om befolkningstæthed og pendleradfærd må tages i betragtning, og hvor det endda kan være nødvendigt at forestille sig kort, der ikke kan laves. Et andet niveau er det konkret perciperbare. Dette niveau har også haft en vis indflydelse på formuleringen af det netværksbykoncept, jeg med begrebet om det urbaniserede territorium søger at nuancere. De dramatiske eksempler fra netværksby-litteraturen refereret ovenfor, hvor rigmandsboliger kun adskilles fra favellas af en betonmur eller billederne af de næsten fortificerede finanshovedkvarterer i de globale byers forretningscentre, har været vigtige for i hvert fald kommunikationen af denne byforståelse.

Et af argumenterne for at bruge territorie-begrebet er, at der findes oplevede sammenhænge og hverdagslandskaber, der strækker sig på tværs af den rene forståelse af et Danmark opdelt i enten by eller land. For mange indbyggere i Østjylland vil der ikke være noget paradoksalt i hverdagsterritorier, der består af steder med meget stor forskel i bebyggelsestæthed, meget forskellige teksturer og atmosfærer. Der er intet modsætningsfyldt i at passere igennem fuldstændigt ubeboede områder – rene produktions- eller naturlandskaber – på vej mellem arbejde og bopæl i en bil eller et offentligt transportmiddel. I Østjylland vil denne hverdagserfaring være almindeligt forekommende. Territoriet er i den forståelse, der anvendes her, således også et æstetisk koncept knyttet til det synlige og det atmosfæriske. En tur igennem byen kan forstås som en radikaliseret version af en spadseretur gennem en park arrangeret efter pittoreske principper, som de blev anvendt i den engelske havekunst fra det 18. og 19. århundrede. Her var det iscenesatte skift fra det åbne til det lukkede med hele tiden skiftende horisonter og skift mellem at skulle forholde sig til kulturelle betydninger repræsenteret ved bygninger og det at være omsluttet af 'naturlighed', der konstituerede oplevelsen. Hvor den slags blandede oplevelser under tidligere samfundsmodeller og økonomier har været betegnet gennem en distinktion mellem 'by' og 'land', så er dette ikke længere umiddelbart meningsfuldt i Østjylland, fordi tidligere byområder og landskaber (selvom produktionslandskabet overraskende nok optager stort set det samme areal, som det gjorde for 100 år siden), nu er integreret i bevægelses-, produktions-, rekreations- og konsumptions-netværk. Men selvom der er en høj grad af integration og selvom livsvilkårene for mennesker, der i Østjylland bor i det, der tidligere blev beskrevet som henholdsvis i byen og på landet, nu er umulige at skelne fra hinanden, så er der på et materielt og æstetisk niveau naturligvis stadig væsentlige forskelle.

Man kan operere ud fra ideen om forskellige atmosfærer. Disse kan være mere bymæssige, mere landlige, mere naturlige eller en hel masse andet. De atmosfæremæssige forskelle inden for det urbaniserede territorium kan være enorme, og det er i høj grad dem, som boligmarkedet struktureres omkring. Man kan vælge mellem et bredt spektrum af atmosfærer, der går fra den 'landlige' i boliger omgivet af tidligere marker, der nu fungerer som 'store haver' med for eksempel græssende heste, eller en meget 'bymæssig' i et kvarter bestående af karrebebyggelse i 5 etager, tæt programmeret med butikker, cafeer, kontorer og boliger. Brugen af begreber som 'urban' og 'landlig' giver således stadig mening inden for det urbaniserede territorium, men primært når de relateres til æstetiske distinktioner og ikke en grundlæggende funktionel eller systemisk beskrivelse. Territoriet er altså i denne sammenhæng også et æstetisk begreb relateret til det perciperbare, det atmosfæriske og det materielle.

### Betydningstæthed

Studiet af forandringerne i Østjylland viser, hvordan boliger og virksomheder lokaliseres i relation til specifikke landskabelige kvaliteter omkring centrale servicefaciliteter som fx skoler og butikker, til infrastrukturelle knudepunkter og steder, hvor kvalificeret arbejdskraft er tilgængelig. Herudover vil der være en masse individuelle årsager af både praktisk og følelsesmæssig karakter, som ikke fremgår af den undersøgelse der her er foretaget.<sup>50</sup>

Hvis det udelukkende var rationelle beslutninger, der bestemte den bymæssige struktur ville der sandsynligvis ikke være nogen byer i Danmark. Verden er fyldt med steder der er bedre opkoblede, og hvor skatten er lavere, arbejdskraften er billigere, naturressourcerne rigere osv. Når der på trods af dette stadig er basis for en urbaniseret vækstregion i Østjylland, er det naturligvis fordi den bymæssige struktur også i høj grad defineres af en masse beslutninger, som tages på grundlag af følelsesmæssige, æstetiske eller andre irrationelle, stedsrelaterede årsager. Det, som har at gøre med mennesker, steder og ting, der 'ikke kan forlades'.

De ikke så mobile ting spiller naturligvis en væsentlig rolle i et hybermobilt samfund. For eksempel følelsen af tilhørsforhold, som er kulturelt betinget og kan være fuldstændigt irrationel, eller praktiske hensyn til behov for fysisk tilstedeværelse tæt på ældre familie-medlemmer der kan være svære at flytte, eller børns behov for stabilitet. Det vil her føre for langt at begynde en diskussion om, hvad der etablerer mening et sted som Østjylland, men temaet skal nævnes, fordi det naturligvis er centralt. Et interessant spørgsmål at undersøge ville være, om fremkomsten af det urbaniserede territorium Østjylland og integrationen baseret på en ændret hverdagspraksis betyder, at Østjylland begynder at fremstå som et meningsfuldt sted, hvortil følelser som den hjemstavnsfornemmelse, der nok indtil videre for de fleste er bundet til meget mindre (som 'byen' eller 'kvarteret') eller større (som nationen) enheder, kan knyttes.<sup>51</sup>

49. Se Mette F. Madsen og Søren P. Kristensen: "Land eller by? Kortlægning af urbaniseringsmønstre i det åbne land", (2009). Her vises urbaniseringen af Østjylland med udgangspunkt i en statistisk analyse baseret på 22 variable, bla. tæthed, pendling, indkomst, adgang til infrastruktur, uddannelsesniveau, erhverv, arealanvendelse, husdyrtæthed, mm.

50. Louise Glerup Aner har i sin Ph.D.-afhandling undersøgt børnefamiliers flytninger inden for hvad jeg ville kalde 'det urbaniserede territorium Sjælland' og viser, at det er en blanding af rationelle og følelsesmæssige overvejelser knyttet fx til idealer om børns opvækst der ligger bag udflytningen fra København. Se Udflytninger fra København. Børnefamiliers udflytninger og bostedsvalg i et hverdagslivsperspektiv (2009).

51. I deres artikelserie 'Den fede pølse' om den østjyske millionby beskriver Jesper Vind Jensen og Pernille Stensgaard, hvordan der er et paradoksalt forhold imellem den måde, østjyderne lever og bruger et meget stort territorium, og deres manglende erkendelse af, at de bor i en millionby. Et eksempel: "Føler folk, de bor i én stor by fra Randers til Kolding? Slet ikke. Men mange opfører sig sådan. "I skulle da være i Randers i aften. Der spiller Bon Jovi," siger Maria Møs, som serverer på Café Lucca. "Jeg kender mange, der er taget derop."" "Danmarks største vejkruds", (2008).



## **KONKLUSION OG PERSPEKTIVERING**

## TERRITORIE ELLER NETVÆRK?

Siden engang i 1990'erne har afkoblingen mellem byer og territorier været et centralt tema i byteorien, som grundlæggende har baseret sig på netværksteorier. Men i de mest indflydelsesrige dele af denne nye netværksbyteori er 'netværket' kun blevet beskrevet på et meget overordnet niveau, som ikke har taget højde for et hverdagslivsperspektiv og den oplevelse af byerne i øjenhøjde, som definerer dem for de, som bebor og bevæger sig igennem dem. Det betyder, at den gensidige afhængighed mellem netværk og territorium stort set er forblevet ubeskrevet,<sup>52</sup> hvilket betyder – da netværksperspektivet i udgangspunktet kun fokuserer på netværket – at væsentlige udviklinger og væsentlige dele af byerne ikke er blevet anerkendt som vigtige at forstå. Studiet af Østjylland har vist en del af disse sammenhænge, processer og elementer. Det gør det oplagt at søge et bybegreb og en forståelse, der genovervejer det konkrete fysiske territoriums rolle i den nutidige byudvikling.

Introduktionen af begrebet 'Det urbaniserede territorium' drejer ikke om en tilbagevenden til en traditionel forståelse af sammenhængen mellem byen og territoriet, ligesom det ikke er et forsøg på at forkaste netværksbyteoriene. Det er heller ikke noget ideologisk argument for at bevæge sig mere eller mindre eller for at tale mere eller mindre i mobiltelefon. Derimod handler det om at se udviklingen af netværkene og netværksrelationerne og udviklingen af nye store urbaniserede territorier som tæt forbundne processer. Bybegrebet 'Det urbaniserede territorium' baserer sig på en forståelse af byerne som netværk af store og små steder – af centrale udvekslingspunkter, der står i tættere forbindelse med andre steder i landet eller på kloden end til deres nabo, og af nye typer af koncentrationer i en skala, der ikke før er set. Men det baserer sig i lige så høj grad på iagttagelse af sammenhængende landskaber med bløde, vagt definerede overgange mellem bydel og landskaber med forskellige karakterer. Netværk og territorium bør ikke ses som forskelle og ikke bruges som argumenter for to forskellige bysyn og byudviklingsmodeller, sådan som der kan være tendenser til i de aktuelle diskussioner af bæredygtige byer, hvor den afgrænsede kompakte by, der tilsyneladende ikke 'spiser landet', og hvor der tilsyneladende ikke er et stort transportbehov, ses som et alternativ til den grænseløse netværksby. Dette er en falsk modsætning. Der findes ikke netværksbyer uden territorier og ikke territoriale byer uden netværk. En mere raffineret forståelse af relationen mellem netværk og territorium er nødvendig for at kunne kvalificere og reagere positivt på de forandringsprocesser og måder at leve i og forandre landskabet og byerne, som vi ser udfolde sig et sted som Østjylland i disse år.

### Konsekvenser for planlægningen

Studiet af udviklingen i Østjylland viser, at ikke bare hverdagslivet, men også planlægningen og bypolitikken orienterer sig i forhold til 'territoriet' og ikke det, vi tidligere kaldte byen, og som er ensbetydende med det lokaliseringsmæssigt snævre område, de fleste stadig forstår som 'byen'. Planlægningsinstanser og -aktører står med de urbaniserede territorier overfor udfordringer, som den praksis og lovgivning, der findes på området, ikke i udgangspunktet er rettet imod. Dels er der de overordnede spørgsmål, som Landsplanredegørelsen 2006 antydningvist tog fat på, omkring differentierede strategier og styringsredskaber tilpasset de væsentligt forskellige udviklingsbetingelser, der findes i forskellige dele af landet. Dels er der centrale spørgsmål, der knytter sig til praksis og lovgivning omkring arealudlæg. Den store konkurrence om skatteydere, som den øgede territoriale integration har betydet, har fået alle kommuner til at føre en aktiv arealudlægspolitik, hvis sigte udelukkende drejer sig om kommunen selv. Politiske handlings- og styringsniveauer kommer kun ganske svagt til udtryk på det byregionale niveau, og et væsentligt spørgsmål bliver derfor problemer omkring suboptimering og ressourcespild: Skal alle kommuner i den østjyske millionby satse på kulturhuse, logistikcentre, koncertarenaer mm.? På et mere lokalt niveau betyder den øgede mobilitet også, at der politisk og planlægningsmæssigt skal tages stilling i flere sager om nabostridigheder og NIMBYisme. Ethvert nyt projekt og enhver forandring kan forventes

at møde mere eller mindre velorganiserede protester. Det øger presset på planlæggerne, som må udvikle værktøjer til dialog og klar kommunikation omkring argumenterne bag de planlægningsmæssige beslutninger. Og det øger presset på politikerne, der ligeledes må ruste både argumenter og politiske principper overfor pressionsgruppernes overtagelse af dagsordenen.

Endelig betyder fremkomsten af de urbaniserede territorier og den ændrede urbanitet, at nye planlægningsværktøjer må tages i brug. Som eksempel kan nævnes højhuspolitikken i Århus der er et resultat af det øgede pres på bycenteret, som udviklingen og væksten i Østjylland fører til.

Overordnet set rejser udviklingen således følgende politiske spørgsmål:

1. Ulighed på national skala.
2. Koordinering af udviklingen på en relevant regional skala.
3. Forvaltning af det samlede territorium.
4. NIMBYisme og eksport af problemer fra de stærke til de svage.

### Ulighed på national skala

Konsekvensen af, at koncentrationen af arbejdspladser, økonomi og mennesker ikke længere kun foregår i de centre, vi kalder byer, men også i regioner som Sjælland/Øresund og Østjylland, betyder større differentiering på national skala. Der opstår et henholdsvis større og mindre pres på infrastrukturer og faciliteter i bred forstand inden og uden for disse vækstregioner. Mulighederne for både individer, virksomheder og institutioner bliver mere og mere forskellige i de forskellige dele af landet, hvilket på et eller andet tidspunkt betyder, at planlægningen og bypolitikken må indstille sig anderledes. Det peger i retning af det, man kan kalde en planlægning baseret på forhandling af forskelle.<sup>53</sup>

Er der behov for mere infrastruktur, der kan betjene de perifere regioner og koble dem på serviceenheder i vækstregionerne, eller skal investeringerne i infrastruktur ske der hvor der er størst pres på dem, nemlig i de urbaniserede territorier? Indsættelsen af helikopterambulancer til betjening af udkantsområder som konsekvens af sygehus-lukninger er et skridt på den vej. Men den åbner samtidig op for flere besparelser og yderligere koncentration af investeringer i de urbaniserede centre og dermed en endnu større polarisering.

Selv det gamle planlægningspolitiske redskab med udflytning af statslige institutioner og arbejdspladser som en del af udligningen er et redskab, der står meget svagere nu. Et konkret eksempel blandt mange er de problemer, som kommunalreformens udligningsgreb med at placere Region Midtjyllands Statsforvaltning i Ringkøbing medførte. Placeringen fik ikke den store effekt, fordi de relevante ansatte nægtede at flytte fra fx Århus. I stedet flyttes nu store mængder dokumenter og papir rundt mellem perifere og urbaniserede regioner. Attraktionskraften i de urbaniserede regioner er stor, og overvejelser om ægtefællers jobsituation og børns udviklingsmuligheder hvis de skal flytte med er spørgsmål, der igen peger mod koncentration og bosætning i de områder, der har det største og bredeste udbud af jobmuligheder.

Et af de centrale spørgsmål knyttet til uligheden på national skala vedrører de grundlæggende zone-definitioner. Planloven opererer i dag med 3 zoner: Byzone, landzone og fritidszone. I fritidszonen må man ikke bo permanent, mens der oftest er bopælspligt i by- og landzone. Polarisingen betyder tomme huse i de perifære områder. I det vestlige Jylland er mange af de byer, der bliver tomte for mennesker, som flytter mod øst, beliggende tæt på attraktive rekreative landskaber og naturområder, og helårshuse bruges i stigende omfang til ferieboliger eller 'second homes'. I Østjylland er der modsat stort pres på ferieboligområderne som permanente boligområder, fordi mange af dem ligger centralt placeret i det urbaniserede territorium og tilbyder relativt billige boliger beliggende i tæt kontakt med attraktive landskabsmæssige værdier.

52. Som nævnt ovenfor har Jean-Marc Offner beskrevet denne forbindelse, men med udgangspunkt i en anden definition af 'territoriet' end jeg benytter her. Se: Jean-Marc Offner: "'Territorial Deregulation': Local Authorities at risk from the Technical Networks", (2000), og "Urban networks and dynamics: the deceptive watermark in technical meshes", (2000).

53. Begrebet om 'forhandling af forskelle' bruger Anne Tietjen i Ph.D.afhandlingen *Towards an Urbanism of Entanglement* (2009).



## Koordinering af udviklingen på en relevant regional skala

Diskussionen, om man bør arbejde med en differentieret planlovgivning opdelt efter nationale forskelle, er en diskussion knyttet til fremkomsten af de urbaniserede territorier. Et sted at begynde at finde svaret er ved at diskutere hvilke nødvendigheder, udviklingen skaber, og et væsentligt emne kunne være spørgsmålet om regional koordinering. Overvejelser om investeringsspild i forbindelse med ukoordineret byudvikling og magtforholdet mellem grundejere og stat/kommune var et af de centrale spørgsmål, der ledte til formuleringen af byplanloven i 1938. Dengang var det koordineringen af udviklingen omkring de enkelte bycentre, der var tale om, og forskellige grundejeres ukoordinerede og konkurrerende udvikling af jord til bolig- eller erhvervsområder, som kommunen senere skulle betjene infrastrukturelt. En helt central opgave for kommuneplanen har siden dens indførelse været at koordinere og begrænse det ressourcospild og de æstetiske konsekvenser som en ukoordineret byvækst i alle retninger kan betyde.

Med den regionale differentiering og udviklingen af urbaniserede territorier er spørgsmålet om investeringsspild igen presserende. Nu er det også kommunerne selv der konkurrerer om byudvikling. Det bliver hurtigt et grundlæggende ideologisk spørgsmål om grader af regulering over for det frie initiativ muligheder. Interessant og muligvis paradoksalt (afhængigt af ens ideologiske overbevisning) er det forhold, at strukturreformen (2006) udfasede region-planen og det regionale niveau på et tidspunkt, hvor udviklingen ellers kunne pege mod, at en planlægning på denne regionale skala er mere relevant end nogensinde. I stedet er kommuneplanerne nu det øverste niveau, og hermed er der lagt op til en udpræget konkurrence kommunerne imellem. Det betyder, at spørgsmålet om arealudlæg langs E45 ned igennem Østjylland administreres forskelligt, og at nogle kommuner ved at bryde princippet om ikke at tillade bebyggelse i 'det åbne land' skaffer sig en konkurrencefordel ved at lave udlæg. Hedensted er det mest diskuterede eksempel, men efterhånden er stort set alle andre kommuner langs E45 fulgt med. I stedet for at der er en diskussion af, hvor det er mest hensigtsmæssigt at tillade udbygning til motorvejen, udvikler denne sig nu ukoordineret, og snart vil der være lukket op for en sådan udvikling overalt. Udbygningen vil være en naturlig konsekvens af tilgængelighedens øgede vigtighed og vil have fordele, ved at den mindsker tung trafik på mindre veje og gennem tætbebyggede områder, men den vil samtidig være med til at udviske illusionen om 'det åbne landskab' mellem byerne.

Et andet spørgsmål er de offentlige investeringer i fx infrastruktur og kulturhuse i regionen. Den rationalisering, der pågår inden for sygehusvæsenet, er ikke slået igennem på kulturområdet, hvor mellemstore byer i hele Østjylland bygger mellemstore kulturhuse, der konkurrerer internt med hinanden om kulturforbrugerne fra hele regionen. Man kan hævde, at det øger mængden af kulturtilbud, og at det skærper publikumsprofilerne på de enkelte huse. Men modsat kan det også hævdes, at få og virkeligt attraktive kulturhuse ville kunne betjene området bedre og spare både etablerings- og driftsomkostninger.

At sikre et samarbejde og en god arbejdsdeling kan være en opgave for planlægningen og bypolitikken.

## Forvaltning af territoriet ud fra en helhedsopfattelse

Tesen om territoriet som et meget vigtigt niveau at forstå byen på åbner op for en ny diskussion af forvaltningen af det samlede territorium. Hvis udgangspunktet ikke er en funktionel zoneopdeling, der fx reserverer 63% af det samlede areal til industrielt landbrug men i stedet et princip om et integreret multifunktionelt territorium, så må planlægningen basere sig på helt andre kvalitative og nye demokratiske principper. Principper, hvor det undersøges og diskuteres, hvordan man blander den industrielle landbrugsproduktion med brugen af landskabet til bosætning og rekreation, og herunder om den samlede fordeling af territoriet er den rigtige, samt hvis den skal ændres fra at prioritere svinene (eller i hvert fald det industrielle landbrug) fremfor menneskene, hvordan det frigivne landskab skal forvaltes og plejes. Da Landsplanredegørelse 2006 blev fremlagt,<sup>54</sup> var den centrale ambition at "fastholde

adskillelsen mellem by og land". Netop dette spørgsmål har vist sig at være et af de allermost centrale, når planlæggere, arkitekter og politikere taler om nye byggeprojekter, arealanvendelser og beskyttelsen af naturværdier. Princippet om adskillelsen mellem det, der, forstået med de gamle og ikke længere helt skarpe begreber betegnes 'by' og 'land', er grundlæggende for vores nuværende planlægningslovgivning, der har by-landzonenloven som fundament. Med strukturreformen og kommunernes overtagelse af planlægningen for både by-, land-, fritids- og naturområder er spørgsmålet blevet måske endnu mere centralt.

I Landsplanredegørelsen og i Miljøministerens diskussioner af planlægningsspørgsmål omkring offentliggørelsen var det tydeligt at ambitionen var en klar og opfattelig adskillelse mellem by og land. Miljøminister Connie Hedegaard udtalte fx:

"Men mit standpunkt er, at hvis ikke vi i Danmark har en planlægning af en vis styrke, så bliver det noget rod. Det skal ikke være som i Sydspanien, hvor det hele flyder sammen. Vi skal kunne kende forskel på by og land – også fremover."<sup>55</sup>

De fleste, der beskæftiger sig med by- og landskabsudvikling, ved dog, at det ikke er helt så enkelt, som det kan lyde: "At fastholde adskillelsen mellem by og land". Man kan spørge, om den sammenflydning af plansystemets fastsatte kategorier, som studiet af Østjylland fremviser eksempler på, bare er et resultat af, at reguleringen er for slap? Af at planer og planlæggere er for vage, eller om dem, der skal administrere planerne, har forkerte værdier, og sætter fx økonomi før fælles bedste? Eller om forklaringen i stedet ligger uden for den enkelte planlægger eller kommunalbestyrelses indflydelsessfære? Det sidstnævnte kan der i hvert fald umiddelbart argumenteres for, sådan som de teoretikere, jeg har citeret og diskuteret i Del II, alle har gjort det.

Under alle omstændigheder er det tydeligt, at mægtige omstrukturerende kræfter knyttet til verdensøkonomien, til teknologiske udviklinger og til meget store, generelle kulturelle bevægelser har en stor indflydelse på den konkrete udvikling af vores fysiske territorier: Udviklingen af stadigt bedre kommunikation og mobilitet har været en forudsætning for udviklingen i den globale økonomi og drivkraft også i forhold til udviklingen af en konkurrencefyldt dansk økonomi. Spørgsmålet om en god infrastruktur koblet op på globale netværk, i kombination med en fleksibel arbejdsstyrke (fleksibel også i den forstand der betyder mobil og indstillet til at tage arbejde langt fra bopælen) er centralt. Det har betydet en øget koncentration af arbejdspladser omkring de områder, der er mest centrale i forhold til opkoblingen på internationale netværk og har bedst adgang til veluddannet arbejdskraft. Men det har – på trods af, at det i udgangspunktet er en koncentrationsproces – også betydet et yderligere pres på udviklingen af relativt billige og attraktive bosætningsområder i et stort område omkring de primære arbejdsmarkedscentre. Konsekvensen af denne udvikling er ikke bare at købstædernes og landsbyernes rolle som mere eller mindre selvstændige enheder med egne oplande grundlæggende er brudt. Den er også, at hele territorier (forstået som byer og landskaber der er sammenknyttet af sammenhængende infrastruktur) bliver åbnet op som et væld af interessante bosætningssteder og lokaliseringsteder for industri og erhverv. Disse territorier overskrider klart adskillelser mellem by- og landzone.

Et tema, der knytter sig til mobiliteten og muligheden for at regulere dette felt, er spørgsmålet om velstand og pladsforbrug. Den amerikanske byhistoriker Robert Bruegmann diskuterer i sin bog om 'Sprawl'<sup>56</sup> sammenhængen mellem folks velstand og hvor tæt de bor. Han viser, at jo større mulighed der er for selv at vælge, jo mere spredt vælger mennesker at bo. Langt de fleste opfatter boligen som noget meget nært knyttet til deres person og dermed også personlige frihed. Den er en del af deres livsstilsvalg. Som en del af dette tænkes boligen i et større perspektiv end bare det rent funktionelle. Østjyllandsstudiet viser et stigende pres på at etablere boliger i landskabet men tæt på infrastrukturelle, økonomiske og kulturelle centre. Bruegmann beskæftiger sig i bogen, set fra et historisk perspektiv,

55. Miljøminister Connie Hedegaard citeret i David Rehling: "Fagligheden er et stort miljøproblem" (2005).

54. I skrivende stund er en ny Landsplanredegørelse 2009 i høring, men den ændrer ikke grundlæggende på prioriteringen og lægger ikke op til reformer af planloven.

56. Robert Bruegmann: *Sprawl - a compact history* (2005).

med spørgsmålet om, hvad man kan gøre ved det. Han beskriver de mange forskellige kampe og strategier mod byernes spredning og integration med landskabet, herunder også det interessante eksempel fra Portland, Oregon i USA, som nok er det sted i den del af verden, vi umiddelbart bedst kan sammenligne med Danmark hvad angår demokrati og velstand, hvor man er gået længst i forhold til at fastholde grænsen mellem en byform og et landskab. Det har på mange måder været en succes, hvis man kigger inden for Portland-området og den 'Urban Growth Boundary', man har fastsat. Men hvis man hæver blikket lidt, så finder man ud af, at boligpriserne er steget så meget (fordi grundpriserne er steget) at de har drevet mennesker med almindelige lønninger uden for grænsen. Man finder, ifølge Bruegmann, også ud af, at alt det trivielle byggeri og den sammenblanding, man har forhindret inden for den administrative grænse, nu finder sted i store mængder lige uden for denne grænse. Det kommer med andre ord an på, hvilken skala man betragter sagen på, om dette er en succesfuld strategi eller ej. Fænomenet kaldes 'leapfrogging', og det er nødvendigt at have med i overvejelserne både i forhold til vurderingen af den eksisterende zoneopdeling og princippet om 'adskillelsen mellem by og land', men også hvis planlægningen som det antydes i Landsplanredegørelse 2006, skal til at operere med 'byregioner' over for 'rekreationsregioner' eller noget lignende.

I denne diskussion er det således meget vigtigt at huske på, at grænserne mellem noget, der kan kaldes bymæssigt og noget, der kan kaldes landskabeligt, ikke forsvinder med de urbaniserede territorier. Tværtimod: Når boligmarkedet søger at svare igen på menneskers boligdrømme opstår masser af kanter og grænser mellem noget mere bebygget og tæt, og noget mere åbent og grønt. Eller mellem noget meget højt kultiveret og noget mere naturligt. Selve etableringen af denne kant og iscenesættelsen af mødet mellem hus og 'natur' er en af de vigtigste drivkræfter i udviklingen. Ligesom princippet om at bo i første række mod store uberørte områder (ideelt set lige i skovbrynet eller i vandkanten) med alle mulige faciliteter indenfor rækkevidde er det. Den proces, vi kan iagttage, er altså, at der i mindre skala produceres flere og flere grænser mellem by og land samtidig med, at de klare grænser mellem by og land forsvinder på en lidt mere overordnet skala (jf. Portland-eksemplet). Spørgsmålet bliver derfor i højere grad hvor og på hvilket niveau, man skal søge efter dem.

Meget tyder således på, at vi, så længe vi opererer indenfor et åbent demokratisk samfund baseret på markedsøkonomi, på trods af de bedste intentioner ikke i sidste ende kan bestemme, om vi skal have klare grænser mellem det, vi traditionelt forstod som by og land eller ej. Bruegmanns konklusion er, at det kun er i diktatoriske eller totalitære regimer, at det faktisk er lykkedes at fastholde en klar grænsedragning.

Man kan med udgangspunkt i disse overvejelser over de omstrukturerende 'kræfter' knyttet til en kommunikationsteknologisk revolution og menneskers naturlige trang til at bosætte sig, hvor de mest ideelt kan forfølge deres drømme og søge indfri at deres ambitioner, vende tilbage til spørgsmålet, om politikere og planlæggere er for slappe. Det er værd at overveje om den opgave med at regulere byudviklingen i et globaliseret mobilitets-samfund med udstrakt demokrati og frihedsrettigheder med en lov om funktionel zoning baseret på industrisamfundets rationalitets- og funktionstænkning, svarer til at bede dem bygge en ipod med en skovl og en hammer?

I stedet for at søge en umulig 'fastholdelse af grænsen' burde vi måske hellere finde ud af, hvordan vi faktisk kan påvirke de grænsedragninger og grænseoverskridelser, som konstant foregår som et resultat af overordnede økonomiske og kulturelle kræfter og individens ageren.

By- og landzonenloven, der både har et etisk og et æstetisk sigte, forvaltes tilsyneladende primært ud fra æstetiske kriterier.<sup>57</sup> Disse synes tæt forbundet til en by- og landskabsforståelse, der hører til en traditionel tidlig industri- og landbrugsøkonomi og en landskabsæstetik,

som hænger tæt sammen med en romantisk landskabsforståelse, der har rødder i nationalromantikken.<sup>58</sup> Det synes oplagt at den nye situation, som afspejles i den anden måde at leve og organisere livet på, som Østjyllandsstudiet viser, bør føre til en revurdering af, hvilke æstetiske parametre vi anvender i reguleringen af dette liv. Selv om det er håbløst helt overordnet og principielt at søge at afgrænse by fra land, er det naturligvis muligt med udgangspunkt i nogle æstetiske kriterier at skabe grænser og overgange, der kan opleves, og som er meningsfulde ikke kun fx fra et naturbeskyttelsesperspektiv, men også fra et oplevelsesmæssigt perspektiv. To fokusområder kunne etableres i dette arbejde:

Sikringen af overordnede sammenhænge som spredningskorridorer og beskyttelse af vandsystemer i en situation, hvor anvendelsen af naturområder kommer i større fokus. Og i forlængelse af det overvejelser over, hvordan disse store sammenhænge kan anvendes som strukturerende elementer i udviklingen af urbaniserede territorier, som fungerer på tværs af dem.

Sikringen af at de urbaniserede territorier grundlæggende består af forskellige atmosfærer, tætheder, by- og landskabstyper. Etableringen af forskelle på forskellige skalaer er nemlig ikke noget, markedet i sig selv kan skabe. Markedet er godt til at skabe forskelle på en meget lille skala (fx mange forskellige typer af boliger), men på den lidt større skala er planlægningen eller en overordnet myndighed helt nødvendig.

## Ulighed

Den danske planlægningstradition er knyttet til efterkrigstidens politiske ideologi og ikke mindst velfærdsdemokratiet og dets redistributionsprincip. Ideen er gennem planlægning og lovgivning at reducere uligheden. Med mobilitets- og netværkssamfundet bliver spørgsmålet om ulighed og planlægning et lidt andet, end det var i industrisamfundet. Den øgede mobilitet og viljen til at bevæge sig over større afstande kan både bruges som argument til at udjævne fx regional ulighed (man kan placere alt alle steder), men også som argument for større segregering (alt kan lige så godt ligge i de andres baghave). Det betyder, som diskuteret i Del I, at bypolitik og planlægning bliver nødt til at fokusere på det enkelte projekt og den konkrete lokalitet og opbygge demokratiske processer omkring det. Herunder også med planlægningen og lovgivningen at sikre at større byudviklingsprojekter og langsigtet planlægning ikke bliver umulig som følge af lokaldemokratiets (i den sammenhæng) korte 4-årige valgperioder. Men fremkomsten af de urbaniserede territorier rejser helt nye spørgsmål på regionalt niveau. Når hverdagslivet et sted som Østjylland i stigende grad udspiller sig på tværs af kommunale grænser, og interesser omkring boligområder, kulturpolitik, infrastruktur, naturbeskyttelse mm. ikke knytter sig til bestemte kommuner men til flere lokaliteter, hvordan fungerer det repræsentationelle demokrati så? Hvordan føres bypolitik et sted som Østjylland? Det er et ubesvaret spørgsmål, der peger på et regionalt politisk og administrativt niveau, men som sandsynligvis heller ikke bare kan løses tilfredsstillende med et sådant. Som diskuteret her i rapporten er det urbaniserede territorium umuligt at afgrænse præcist, og det vil have en fluktuerende afgrænsning, der tillige i høj grad er afhængig af, hvilke aspekter og hvilke netværk der fokuseres på.

Et sted at starte denne diskussion kunne være omkring uligheds-spørgsmålet. Det synes nødvendigt at have et politisk og administrativt niveau der fx varetager de immobiles interesser i et samfund, hvor mobilitet i stigende grad bliver en forudsætning for deltagelse. Samtidig viser studiet af Østjylland også, at interesserne for de byelementer (institutioner for kriminelle eller handicappede og støjende eller svinende aktiviteter og infrastrukturer), der ikke er nogen, der ønsker som nabo, og som derfor skubbes rundt mellem kommuner og byer, fornuftigvis burde kunne varetages på et mere overordnet niveau end det kommunale.

58. Miljøministerens præsentation af Landsplanredegørelsen 2006 og princippet om adskillelsen mellem by og land var illustreret af et billede fra kirketårnet i Ribe.

57. By- og landzonenlovgivningen er en blanding af en etisk (beskyttelse af naturværdier og landbrugsjord, begrænsning af ressourceforbrug) og en æstetisk (naturværdier som æstetisk ressource; guldaldermalemes landskab som æstetisk ideal; ideen om en by som et helt, afsluttet og designbart rumligt og 'socialt' objekt) funderet lovgivning.



## REFERENCER

### **Albertsen, Niels**

(2008) "Landsby, storby, grænseløs by" i *Sociologiens Rum – Festskrift for Jens Tonboe*. (red.: Henriksen, Jacobsen, Prieur). Ålborg: Aalborg universitetsforlag. s. 115 -135.

### **Aner, Louise Glerup**

(2009) *Udflytninger fra København. Børnefamiliers udflytninger og bostedsvalg i et hverdagslivsperspektiv*. Ph.D.-afhandling Det naturvidenskabelige fakultet, Københavns Universitet.

### **Ascher, Francois**

(2002) "Urbanismen og den nye urbane revolution", i *Distinktion*, Nr. 4, s. 29-36.

### **Ascher, Francois**

(2004) "Métapolis: A Third Urban Revolution – Changes in Urban Scale and Shape in France", i *Mitten am Rand. Auf dem weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur Regionale Stadtlandschaft*. (red.: Bölling, L./ Sieverts, T.) Wuppertal: Verlag Müller + Busmann KG. s. 24-37.

### **Bech-Danielsen et. al.**

(2004) *Urban Lifescape*. Aalborg: Aalborg University Press.

### **Bruegmann, Robert**

(2005) *Sprawl – a compact history*. Chicago: The University of Chicago Press.

### **Castells, Manuel**

(2003 [1996]) *Netværkssamfundet og dets opståen*. København: Hans Reitzels Forlag.

### **Christensen, Søren Bitsch**

(2005) "Det naturlige midtpunkt? Købstædernes økonomiske centralitet ca. 1450-1800" i *Den klassiske købstad*. (red.: Christensen, S.B). Århus: Århus Universitetsforlag. s 47-114.

### **Clemmensen, Thomas Juel**

(2008) *Vejnettet og det urban-rurale landskab*. Ph.D.-afhandling, Arkitektskolen Aarhus.

### **Cronon, William**

(1991) *Nature's Metropolis. Chicago and the Great West*. New York: W.W. Norton&Company.

### **Garreau, Joel**

(1992) *Edge city: Life on the new frontier*. New York: Anchor Books.

### **Gausa, M. et. al**

(2003) *The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture*. Barcelona: Actar.

### **Graham, S.; Marvin, S.**

(2001) *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Oxon: Routledge.

### **Hansen, Kjeld**

(2008) "Det tabte land", kronik i *Berlingske Tidende*, 29.11.2008, Magasin Lørdag, s. 3.

### **Hansen, Kjeld**

(2009) "Brakoppløining kunne ikke betale sig", i *Aktuel Naturvidenskab*, nr. 4, s. 44-45.

### **Jacobs, Jane**

(1992[1961]) *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books

### **Jensen, J.V.; Stensgaard, P.**

(2008) "Danmarks største vejkruds", i *Weekendavisen*, nr. 32.

### **Kjærdsdam, Finn**

(2006) *Byplanlægningens historie*. Ålborg: Ålborg Universitetsforlag.

### **Laursen, Lea Holst**

(2008) *Shrinking Cities or Urban Transformation!* Ph.D.-afhandling. Ålborg Universitet.

### **Lynch, Kevin**

(1960) *The Image of the City*. Cambridge Massachusetts: MIT Press.

### **Madsen, Hans Helge**

(2009) *Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830 til 1938*. København: Bogværket.

### **Madsen, Mette F.; Kristensen, Søren P.**

(2009) "Land eller by? Kortlægning af urbaniseringsmønstre i det åbne land", i *Geografisk Orientering*, nr. 4, s. 246-252.

### **Marling, Gitte**

(2004) "Urban songlines – the space of daily life in the city", i Bech-Danielsen et. al. *Urban Lifescape*. Aalborg: Aalborg University Press

### **Marling, Gitte**

(2005) *Bangkok Songlines. Spaces. Territory. Mobility*. Ålborg: Department of Architecture and Design, Ålborg University.

### **Mumford, Lewis**

(1970 [1938]) *The Culture of Cities*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.

### **Neutelings, Willem-Jan**

(1989 [1986]) "Ringvejen i Antwerpen", i *B – mellemlandet*, juli 1989. s. 18-25.

### **Nielsen, Tom**

(2002) "Bedre byrum som kommunikationsrum", i *Bedre Byrum* (red.: Messerschmidt, E.), København: Bedre Byrum, s. 58-69.

### **Nielsen, Tom**

(2008) *Gode intentioner og uregerlige byer*. Århus: Arkitektskolens forlag.

### **Nielsen, T.S.; Harder, H.; Bro, P.; Kronbak, J.**

(2008) Interaktion og infrastruktur i Østjylland - bidrag til samarbejdsprojektet om Byudvikling i Østjylland. København: By- og Landskabsstyrelsen

### **Nielsen, T.S.; Harder, H.; Bro, P.; Kronbak, J.**

(2008) "Status for funktionel integration i det østjyske bybånd, Kortlægninger af pendling, indkøbs- og fritidsture", paper, Trafikdage på Aalborg Universitet 2008.

### **Nielsen, T.S.; Harder, H., Bro, P.; Simonsen, A.K.**

(2008) "Brugerundersøgelser med GPS Eksempler fra parkundersøgelser i Aalborg", i *Geoforum Perspektiv*, 14, s. 5 –10.

**Nio, Ivan**

(2000) "Paradoxes of the Network City", i *OASE*, Nr. 53, s. 113-125.

**Nørgaard, Tine; Toft, Anders**

(2009) *Arkitekturklyngen i Århus*. Center for Strategisk byforskning/Arkitektskolen Aarhus.

**Offner, Jean-Marc**

(2000) "'Territorial Deregulation': Local Authorities at risk from the Technical Networks", i *International Journal of Urban and Regional Research*, vol 24.1, March, s. 165-182.

**Offner, Jean-Marc**

(2000) "Urban networks and dynamics: the deceptive watermark in technical meshes", i *La ville et l'urbain, état des saviors* (red.: Paquot, T.), Paris: Éditions la Découverte. S. 137-145.

**Platon**

(2001) *Staten*. København: Hans Reitzels forlag.

**Praastrup, Sine Juul**

(2008) "Route choice in the city", i Bech-Danielsen et. al. *Urban Lifescape*. Aalborg: Aalborg University Press.

**Rehling, David**

(2005) "Fagligheden er et stort miljøproblem", i *Information*, 22. september.

**Sassen, Saskia**

(2000) "The Global City: Introducing a Concept and its History" i *Mutations* (Red.: Lavalou, A.) Barcelona: ACTAR, s.104-115.

**Schmid, C.**

(2006 [1998]) "Global City Zurich: Paradigms of Urban Development" i *The Global Cities Reader* (Red.: Brenner, N.; Keil, R.) Oxon: Routledge, s.161-169.

**Sieverts, Thomas**

(2003[1997]) *Cities without cities – an interpretation of the Zwischenstadt*. London: Spon Press.

**Sieverts, T; Koch, M.; Stein, U.; Steinbusch, M.**

(2006[2005]) "Zwischenstadt Entdecken – at opdage "mellembyen"", oversættelse Morten Daugaard. Arkitektskolen Aarhus.

**Simmel, Georg**

(1978 [1903]): "Storbyerne og det åndelige liv". Århus: Arkitektskolen Aarhus. Afdelingen for fysisk og økonomisk planlægning. Oversættelse Vagn Lyhne af: Georg Simmel: "Die Grosstädte und das Geistesleben" i *Jahrbuch der Gehe-Stiftung zu Dresden*. Band IX. Dresden 1903.

**Skeates, Richard**

(1997) "The infinity city", i *City*, Nr. 8, s. 6-20.

**Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet**

(2006) *Det nye Danmarkskort – planlægning under nye vilkår. Landsplanredogørelse*. København: Miljøministeriet.

**Skov- og Naturstyrelsen, Landsplanområdet**

(2007) *Fingerplan 2007 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning*. København: Miljøministeriet.

**Staunstrup, J. K.; Sørensen, Esben Munk**

(2009) *Nybyggeri i det åbne land - 2009 - en geografisk undersøgelse af data fra BBR om nyopført erhvervs- og boligbyggeri i landzonen for perioden 2000 – 2007*. Ålborg: Ålborg Universitet.

**Sudjic, Deyan**

(1992) *The 100 Mile City*. London: André Deutsch.

**Tazi, Nadia**

(2000) "Fragments of Net-Theory", i *Mutations* (Red.: Lavalou, A.) Barcelona: ACTAR, s. 42-50.

**Tietjen, Anne**

(2009) *Towards an Urbanism of Entanglement*. Ph.D.-afhandling. Arkitektskolen Aarhus.

**Tonboe, Jens (red.)**

(1994) *Territorialitet. Rumlige, historiske og kulturelle perspektiver*. Odense: Odense Universitetsforlag.

**von Seggern et. al.**

(2009) *Stadtsurfer, Quartierfans & Co. Stadtkonstruktionen Jugendlicher and das Netz Urbaner Öffentlicher Räume*. Berlin: jovis verlag.

**Webber, M.**

(2004 [1964]) "The Urban Place and the Non-Place Urban Realm", i *The Cybercities Reader* (Red.: Graham, S.). Oxon: Routledge, s. 50-52.

**Wirth, Louis**

(2003 [1938]) "Urbanism as a way of Life", i *The City Reader* (Red.: LeGates, R.; Stout, F.). London: Routledge, s. 97-104.



# APPENDIKS

# Ny vej er allerede for lille

Genvejen **kvalt i succes** bare to år efter åbningen - kilometerlang kø hver morgen.

AF PETER POULSEN  
PEFO@STIFTEN.DK

Se Neapel og dø. Se Århus og hold i kø.

Pendlingen til Århusområdet fortsætter med at sprænge alle asfaltens rammer.

Det mest markante eksempel ser man nu på en næsten ny vej lige syd for byen. Genvejen forbinder Skanderborgvej med de to motorveje, og den nye genvej har vist sig mere end nødvendig.

Hver morgen ender trafikken op i en kilometerlang kø på vejen, som amtsborgmester Johs. Flensted-Jensen åbnede 3. oktober 2004.

- Ja, det er galt hver morgen fra klokken halv otte til ni. Tit

strækker køen frem til Skanderborgvej sig helt ind under Århus Syd-motorvejen, bekræfter souschef i amtets vejafdeling Gitte Smed Kalsmose.

Hun projekterede selv det nye, to-sporede vejanlæg og oplyser, at der selvfølgelig blev lavet fine model-beregninger af trafikens intensitet.

Prognosen sagde 10.000 biler i døgnet, og den holdt sådan set også overordnet. Men strømmen af biler fordeler sig helt anderledes end ventet.

- 25 procent af bilerne kommer i løbet af den mest belastede time om morgenen, hvor prognosen sagde 10-12 procent, og vi for en sikkerheds skyld regnede med 15 procent, for-



tæller Gitte Smed Kalsmose. Selve krydset mellem Skanderborgvej, Sletvej og Genvejen

blev bygget meget bredt. Det er faktisk heller ikke her, problemerne opstår. Derimod holder

bilerne i kø i det ene spor frem mod krydsets mange baner.

- Så er der vel kun én ting at gøre...?

- Ja, men vi har jo efterhånden køer alle vegne om morgenen. Det er galt på Viborgvej og Grenåvej, ja selv på motorvejene i retning mod Århus, sukker ingeniøren.

1. januar overtager Århus Kommune de fleste af amtets veje. Det er dog staten, der står for E45, hvor der dannes køer fra Skanderborg frem til forgreningen ud for Høring. Denne strækning må konkurrere om opmærksomheden med de langt mere pressede veje ved København.

# Pendlingen steg 65 procent

**TRANSPORT:** Flere bruger toget, men færre afgang

AF Sven Erik Ginge

HADSTEN: Flere tog, hurtigere tog, tog til tiden, så skal folk nok bruge det. Det mener en ekspert i trafikmonstre, og hans teorier falder fint i tråd med, hvad man mener, er det rette i Hadsten.

Her bosætter folk sig i højere og højere grad, og får brug for tog til og fra især Århus, men også nabobyerne nordpå. En opgørelse fra Århus Amt viser, at pendlingen fra Århus er steget 65 procent på de seneste 10 år. Men inden for de seneste par år er antallet af togstop i Hadsten reduceret drastisk.

DSB har ganske vist en ambitiøs plan, benævnt "Gode tog til alle". Men den tager tilsyneladende mest sigte på de overfyldte indfaldsveje omkring København.

Ifølge DSBs salgsdirektor, Bjørn Wahlsten, giver en udvidet køreplan erfaringsmæssigt passagerfremsigt, også blandt kunder, som ellers ville have brugt bilen. På Fyn har man for eksempel oplevet, at passagertallet steg op mod 25 procent, da der indførtes halvtimesdrift på Svendborgbanen, og den nye nærbanedrift ved Aalborg har øget passagertallet med knap 20 procent.

- Det viser, at det er rigtigt at satse på hyppig frekvens, har Bjørn Wahlsten sagt til Berlingske Tidende.

Til samme avis udtaler professor Otto Anker Nielsen fra Center for Trafik og Transport ved Danmarks Tekniske Universitet:

- Eksemplet fra Aalborg viser, at der ikke er den samme trængsel på vejene. Toget kan sagtens konkurrere med bilen, hvis det kører ofte, hurtigt og til tiden.

På rådhuset i Hadsten mener man, at det stort set er det modsatte koncept. DSB arbejder efter på strækningen gennem Hadsten.

Her er antallet af stop skåret ned, og endnu flere regionaltog forsvinder fra 9. januar. Kun intercitytogene og Arrivas regionaltog vil for fremtiden betjene Hadsten.



Hyppig frekvens og gode tog til alle, siger man hos DSB. Men det gælder ikke i Hadsten, hvor stationsarealet er aldeles tom for tog.

FOTO: JAN CHRISTENSEN

## TOGDRIFT

### Ny køreplan må laves om

■ Det kan ikke passe, at Hadsten som et af de tættest befolkede områder langs den østjyske længdebane skal have færre og færre togstop. Det mener folketingsmedlem Morten Homann (SF), der er valgt i Århus.

Han kunne i avisen i går læse, at DSB stort set indstiller regionaltogdriften til og fra Hadsten fra 9. januar næste år. Men det vil han ikke uden videre lade passere.

- Det er dybt beklageligt, at DSB nu lægger op til en yderligere neddrøring af Hadsten, siger han.

landet oplever folk i "værste fald" en uændret togbetjening. Men altså i Hadsten en direkte forringelse, selv om antallet af pendlere bliver større og større.

- Jeg vil tage sagen op med trafikminister Flemming Hansen (K), oplyser Morten Homann, som før har været på banen med sin undren over togdriften i det østjyske.

Han har også et par forslag til, hvilke løsninger han har tænkt sig at foreslå ministeren:

- DSB må genoverveje køreplanen for sine regionaltog. Eller også skal vi for alvor have gang i planerne om



Morten Homann har et par løsninger, han vil foreslå trafikministeren angående togdriften til og fra Hadsten.

ARRIVFOTO: HELENE BANGSØ

en ny nærbane, for eksempel til Hadsten og Langå, siger

**"Det er dybt beklageligt, at DSB nu lægger op til en yderligere neddrøring af Hadsten"**

Morten Homann, MF (SF)

folketingsmedlem Morten Homann.



## Tre gange så mange pendler mellem Århus og Silkeborg

**TRAFIK:**  
Hurtige busforbindelser er attraktive for de rejsende

Af **Jørgen Bollerup Hansen**  
Der er sket en voldsom vækst i antallet af pendlere med X-bus mellem Århus og Silkeborg. Fra 2003 til i dag er antallet af pendlere steget fra cirka 16.000 til cirka 48.000, svarende til cirka 130 nye kunder pr. dag på hverdage. I 2003 foreslog Århus Amt, at rute 952X Århus-Silkeborg-Herning-Ringkøbing, som administreres af Ring-

købing Amt, burde udvides med flere pendler-ture. Dels var pendlingen mellem Silkeborg og Århus steget med 56 procent over 10 år. Dels kunne den nye motorvej gøre X-bussen til et godt alternativ til bilen. Desuden er X-bussen et godt supplement til toget, da rejsen kun er få minutter længere end togets.  
Og amtets beregninger viste, at cirka 60 nye kunder

hver dag skulle hoppe på en X-bus mellem de to byer, for at indstøtelsen af de ekstra busser kunne løbe rundt. Og det gør de nu mere end rigeligt.  
**Fremgang på tog**  
Skiftet skete i juni 2004, da rute 952X blev udvidet med dobbelt så mange ture, så der i dag i alt er 14 dobbeltture mellem Århus og Silkeborg med enten X-busser eller lyn-

busser.  
- Når togdriften i samme periode også er forbedret, kunne man måske tro, at vi stjæler hinandens kunder, men det er ikke sket, siger formanden for udvalget for miljø og trafik Erik Poulsen (V).  
- Sagen er nemlig, at hvor togene kun betjener den centrale del af byerne og kører fra station til station, så betjener X-bussen også byernes periferi, hvor man kan stå

af og på flere steder. Nogle kunder kan bruge toget, mens andre vælger bussen. Det vigtige er, at tilbuddet nu er så godt, at kunderne vælger den kollektive trafik, siger Erik Poulsen.  
- Der er bestemt tale om en succes, når borgerne lader bilen stå og i stedet tager rutebilen. Og det kommer ikke bag på mig. Vores rutebiler er jo også en stor succes mellem Hinnerup og Århus og på

strækningen Århus-Randers, hvor der også er en god togbetjening, siger han.  
Arriva, der kører toget mellem Århus og Silkeborg, har oplevet en fremgang på ruten på 10 procent fra 2003 til 2004. Salgs- og marketingschef Jens Thousgaard vurderer, at antallet af passagerer, der kører med toget mellem Silkeborg og Århus, er steget yderligere i 2005.

## Solbjerg Skov indviet med fuld musik

SOLBJERG: Århus Bystad vedtog i 1988 planen "Århus omkranset af skov", hvis ambitiøse mål var at fordoble kommunens skovareal inden år 2000. Baggrunden var, at kommunens gamle skove overvejende ligger langs kysten øst og syd i kommunen, mens den voksende by mod nord og vest var fattig på skov.  
Fra 1988 til i dag har Århus Kommune plantet cirka 450 hektar skov, og staten har suppleret med stort set det samme.  
Det betyder, at der i dag i Århus kommune er godt 2000 hektar skov, som borgerne kan gå tur i. Solbjerg Skov, som blev officielt indviet i går, er den sidste af otte skovprojekter, som fra den nordlige del af Århus Kommune består af Bærmose Skov, Skodstrup Skov, Lisbjerg Skov, Møllerup Skov, Brendstrup Skov, Gjelstrup Skov og Tranbjerg Skov.



Rådmand Poul P. Skou planter de som den første et træ midt i den nye Solbjerg Skov. Det samme gjorde rådmand Peter Thyssen og formanden for Solbjerg Fællesråd, Finn Kroghlund Jensen. Skoven blev anlagt i 2002 og er på cirka 30 hektar. Hovedtræarterne er bøg og eg. Skoven er første etape af et større skovrejsningsprojekt på 200-300 hektar. Det samlede skovareal kommer med tiden til at strække sig fra Solbjerg i syd til Tiset i nord.

FOTO: JAN CHRISTENSEN







# Huspriser tvinger lærere væk

Et stigende antal unge lærere har ikke længere råd til en gennemsnitsbolig i Århus og flytter i stedet til nabokommuner. Det går ud over det sociale arbejde i storbyen, mener lærerformand.

**EJENDOMSPRISER**  
AF JENS KURT NØRGENSEN

Flere og flere unge lærere har ikke længere råd til at bo i Århus, men må i stedet vælge at bosætte sig i nabobyer, hvor ejendomspriserne er væsentligt lavere.

Udviklingen kan få sociale følger for den indsats over for børn og unge, som skolerne i mange områder er en vigtig del af, mener formanden for Århus Lærereforening, Gordon Ørskov Madsen.

«Skolerne i Århus kan stadig få besat de ledige stillinger,

men vi oplever, at stadig flere af de unge lærere må opgive at finde en bolig i skolernes nær- områder. De har ganske enkelt ikke råd til de ejendomspriser, der hersker i Århus. Det bedste vil jo være, hvis lærerne lever blandt de elever og forældre, de til dagligt arbejder med og om- gik, men det forhindrer lærer- nes lave lønninger og prisud- viklingen på boligmarkedet,»

fastlår Gordon Ørskov Madsen.

En ny undersøgelse fra Kø- benhavn dokumenterer, at flere

faggrupper blandt lærere de of- fentligt ansatte, presses til at vende hovedstaden ryggen. Det betyder, at lærere og pædagoger i langt mindre grad i dag er en del af nærmiljøet. Det med- fører en ubalance i de sociale strukturer, men viser, at det pæ- dagogiske personale ikke i sam- me grad kender nærområdet og udviklingen blandt børn og un- ge.

Samme signalet

«Vi lærer de samme signaler fra vores kolleger her i byen,

hvor også skolelederne og skolebestyrelserne beklager, at lærerne ikke længere har mulighed for at bosætte sig i lokalområdet og dermed blive en aktiv del af nærmiljøet. Og flere bemærker ligeledes, at det også gælder ud over rekrutteringen af nye lærere,» tilføjer Gordon Ørskov Madsen.

Lærereforeningen i Århus overvejer nu en undersøgelse af, hvor lærerne ved de århusian- ske skoler er bosat.

«Spørge fra storbyer som London skræmmer. Her er be-

vidsparten af lærerne i dag tvunget til at bosætte sig langt uden for de lokalområder, de arbejder i. Den udvikling skal vi undgå,» tilføjer Gordon Ørskov Madsen.

Skattefradrag

Han mener, at de stærkt stigende boligpriser skal inddrages i de kommende overens- komstforhandlinger.

«Vi ser helst højere lønninger, men som en idé kan man også overveje et forslag om et skatte- fradrag, der tager hensyn til de

boligsalgstyper, lærerne i storby- erne har i forhold til resten af landet, så flere bliver bosede i lokalområdet,» påpeger lærer- formanden.

Jens.Kurt.Norgensen@jp.dk

# Byens nye ry lokker flere borgere til

**UDVIKLING:** Århusianerne har fået øjnene op for Randers og Horsens - tidligere tiders sorte får i det østjyske

Af **Mikkel Hundborg**  
nyranders@amtsavisen.dk

Den positive udvikling i Randers, hvor ryet er i bedring, kaster positive resultater af sig. Sidste år valgte 721 personer, at skifte adresse fra Århus og sætte kursen mod Randers. Det er 50 procent flere end året før og langt flere end de foregående ti år.

Den udvikling tilskrives til dels de høje huspriser i Århus, men ligeså vigtigt er det, at Randers har gennemgået en forvandling. Samme tendens ser man i Horsens.

Man skal ikke mange år tilbage før både Randers og Horsens af mange blev set som to sorte får i det østjyske. I dag er billedet et andet. De sorte får er blevet til hvide

lam og er nu i rollen som tilflytter-magneter. Ikke mindst fra Århus-kanten.

Ejendomsmægler Lars Blach fra Nybolig i Randers nikker genkendende til tendensen.

- Vi kan tydeligt mærke mange købere fra Århus-området. Det er et spørgsmål om det ry, byen har udadtil, og tidligere var det ikke alt for positivt. I dag snakker købere udefra ikke længere om byens problemer. De taler om havneprojekt, natur-områder og byens udvikling.

Lars Blachs bud er, at folk, der søger væk fra de løbske århusianske ejendomspriser, først og fremmest orienterer sig geografisk. Har man arbejde i Århus,

er Randers et oplagt valg, og samtidig kigger man på, om man kan se sig selv bo i byen. Først herefter kigger man mere konkret og vurderer adgang til skole, indkøb og fritidstilbud.

- Jeg fornemmer ikke, at købere kigger på tre huse i hver by og så tager det, de bedst kan lide. De har besluttet sig for, at det skal være Randers.

Det er næppe en overraskelse, at den store branding-kampagne, byens håndbold- og fodboldhold, Værket og store musiknavne alt sammen bidrager til byens bedre ry.

- Vi skal finde vores egne ben og have vores egen profil. Hvis man skaber en tydelig profil, er det lettere at tiltrække folk.

- Randers er kommet for at blive. Vi har været nede og skrabe bunden, men vi er langt, langt fra at have udnyttet vores vækst-potentiale. Jeg er ikke i tvivl om, at den gode udvikling fortsætter, siger Lars Blach.

**NY RANDERS**  
SIDE 18-21



# Hvor' du fra

**MAGNET:** Uddannelsesbyen Århus trækker stadig unge fra hele Jylland

af Peter Ahlbgård  
livet@stiftstiden.dk

ÅRHUS: Som uddannelsesby er Århus ikke blevet overhalet af de nye tilbud fra universiteterne i Aalborg, Odense, København, Esbjerg og Sønderborg. Århus bevarer den magnetisme, der ligger i størrelsen og mangfoldigheden. Men de kulturelle tilbud og cafémiljøet er også afgørende, siger de unge.

**Hvor' du fra?** Når Aarhus Universitet og de andre højere uddannelser i disse dage tager de nye hold af studerende ind, er det relevant at spørge om Jokeren har gjort i sommerens hit "Havnen".

Århus kan stadig som uddannelsesby betragte hele Jylland som opland, som det fremgår af tabellerne her på siden.

Når man spørger de nye århusianere, hvad der er afgørende for valget, siger de, at kvaliteten af uddannelserne er lidt bedre end i landets øvrige byer. Det er i næste omgang en fordel for Århus, at uddannelsesstederne er samlet geografisk, og at byens tilbud til fritidsforhold og så er placeret inden for rimelig gå- og cykelfastand fra uddannelses- og hovedparten af boligerne.

**En ung by**

Avisen fandt tre af de nye århusianere og afprøvede disse iagttagelser.

Mette Karlsen, Viborg, 20 år, ny stud. jar. på Universitetet.  
- Det skulle være enten Århus eller København. Der var ikke andre universiteter i tankerne. Men det blev Århus, fordi jeg har både familie og en del kammerater i byen. Egentlig var jeg ikke i tvivl. Måske har det noget at gøre med, at set fra Viborg er det et større skridt at tage, hvis det skal være København.

Hvis jeg ser på uddannelsens kvalitet, bygger det muligvis på fordomme, når jeg tror, at studiemiljøet i Århus

og København er det bedste, og skal man vælge mellem de to byer alene, betyder det noget for mig, at studiemiljøet i Århus fylder mere i helheden end i København. Århus er en ung by at færdes i.

Århus er ikke så storbypræget som København, men ellers har den alle kvaliteter, og de mange tilbud i byen er ret koncentreret i et overskueligt område.

**Færrer rejseudgifter**  
Jeannett Pedersen, Vejle, 21 år, som begynder på almen HA, Handelshøjskolen.

**"Århus er en ung by at færdes i"**  
Mette Karlsen, ny studerende

Århus har mange gode tilbud. Det er rart at være i en by, der virker meget ung på grund af de mange studerende. Om Vejle er at sige, at byen trods alt har en hel del at byde på. Jeg tror, at de unge i Vejle mener, at byen er god nok at blive i. Men hvis man f.eks. bor i Sønderjylland, så vælger man Århus på grund af de mange tilbud.

Belinda Møller, Thisted, 20 år, begynder på etårigt HH, Århus Købmandsskole.  
- Århus er en dejlig by. Det blev Århus, fordi jeg kender en del i byen i forvejen. Alternativt havde været Aalborg, men jeg foretrak Århus på grund af størrelsen. Århus er en dejlig by. Jeg kender den lidt fra familie, som jeg har her.

- Det betyder også noget for mig, at når jeg skal hjem for at besøge familien, så er rejseudgifterne ikke så store, som de ville være fra København.

**9000 nye århusianere**  
Tallene siger, at knap 9000 unge i disse uger bliver nye århusianere. Det er rundt regnet antallet af nye studiepladser, der i år er tilbudt på den brede vifte af de såkaldte højere uddannelser i byen med Universitetet og Handelshøjskolen som de tænge-

Skal man i disse OL-dage anskue det som en ædel kæp-



Tre nye århusianere, fra venstre Mette Karlsen, Jeannett Pedersen og Belinda Møller. Århus har de bedste tilbud, synes de. FOTO: JAK ØRSTED

**HER KOMMER DE FRA**

- 1488 Fra andre kommuner i Århus Amt.
- 837 Nordjyllands Amt.
- 741 Ringkøbing Amt.
- 659 Vejle Amt.
- 570 Viborg Amt.
- 468 Fyns Amt.
- 460 Sønderjyllands Amt.
- 1345 Ribe Amt.
- 170 København Amt.
- 90 Frederiksberg Amt.
- 80 Vestsjællands Amt.
- 54 Roskilde Amt.
- 52 Storstrøms Amt.
- 33 Bornholms Amt.

- FAKTA
- 11 nye pladser på lange uddannelser i Århus
  - Aarhus Universitet 3400.
  - Handelshøjskolen 1105.
  - Den Sociale Højskole, socialrådgiver 972.
  - Købmandsskolen 601.
  - Pædagogseminarierne 533.
  - Århus Dag- og Aften- seminarium, lærere 400.
  - Danmarks Journalisthøjskole 249.
  - Sygeplejeskolen 230.
  - Ingeniørhøjskolen 225.
  - Arkitektskolen 180.
  - Teknikskole 134.
  - Bioanalytiker 124.
  - Fysioterapeut 90.
  - Ergoterapeut 90.
  - Ernæring og sundhedsuddannelserne 71.
  - Bygningskonstruktør 66.
  - Jordbrugsteknolog 36.
  - Århus Maskinmesterskole 24.
- Kilde: HENNING MOLS  
FRA DEN NORDJYLLANDSKE FOLKELIVS

pestrid, bevarer Århus stadig sølvmedaljen som landets næststørste uddannelsesby efter København, og intet tyder på, at det ændrer sig foreløbig.

På Universitetets studiekontor har kontorchef Eva Teilmann i de seneste uger været med til dels at registrere alle de nye århusianere, dels rådgive mange af dem, der er blevet afvist i år.

Hun siger om balancen mellem Århus og de øvrige jyske uddannelsesbyer:  
- Der er næppe tvivl om at især Syddansk Universitet trækker ansøgere fra Århus til de meget søgte uddannelser, den relativt nye journalistuddannelse samt medicin. Aalborg trækker muligvis også nogle til deres administratonsuddannelse fra statskand-skab i Århus, men det er næppe mange.

Men der er imidlertid tale om, at disse uddannelser i forvejen har mange afviste i Århus, så det betyder muligvis at vi får færre ansøgere i Århus, men ikke at der så er færre optagne. Måske kun færre afviste, og det er jo godt nok, slutter kontorchefen.

Når der om et par uger er ro omkring modtagelsen og de mange studerende, bliver der lavet tabeller på, hvor de kommer fra.

Universitetets studiekontor får til den tid oplysninger

**NYE PLADSER**

- Arstal nye pladser på lange uddannelser i Århus
- Aarhus Universitet 3400.
  - Handelshøjskolen 1105.
  - Den Sociale Højskole, socialrådgiver 972.
  - Købmandsskolen 601.
  - Pædagogseminarierne 533.
  - Århus Dag- og Aften- seminarium, lærere 400.
  - Danmarks Journalisthøjskole 249.
  - Sygeplejeskolen 230.
  - Ingeniørhøjskolen 225.
  - Arkitektskolen 180.
  - Teknikskole 134.
  - Bioanalytiker 124.
  - Fysioterapeut 90.
  - Ergoterapeut 90.
  - Ernæring og sundhedsuddannelserne 71.
  - Bygningskonstruktør 66.
  - Jordbrugsteknolog 36.
  - Århus Maskinmesterskole 24.
- Kilde: HENNING MOLS  
FRA DEN NORDJYLLANDSKE FOLKELIVS

fra et centralt eksamenregister og kan bl.a. se, hvilke byer de unge kommer fra.

Under alle omstændigheder er Århus både en "klog" by og en "ung" by, hvis man ser på andelen af individer under uddannelse i forhold til hele kommunens befolkning.

## De unge melder sig via nettet

af Peter Ahlbgård

ÅRHUS: De nye studerende i Århus har også fået nye vaner, når de skal melde sig til studierne, og det har i næste omgang givet nye arbejdsopgaver på uddannelses- og i de dele af administrationen som skal tage imod de nye.

Som nævnt på forsiden har man i forvejen mærket et skifte i år i form af mange henvendelser fra bekymrede forældre og bedsteførelde. Men det skal dernæst siges, at rigtig mange af de unge studerende stadig kan finde ud af at spørge selv.

I modsætning til forældrene, som ringer eller møder personligt, så er det en ny tendens på studiekontorerne, at de unge i meget høj grad bruger hjemmesiderne på internettet og sender mail.

- Det gør de i en sådan grad, at vi har været nødt til at om-lægge vores arbejdsrutiner og flytte personale til at svare. Mange ansøgere kan ikke forstå, at de ikke får svar på mails lige med det samme, men de ved jo heller ikke hvor mange vi får, siger kontorchef Eva Teilmann fra Universitetets studiekontor.

Hun anbefaler i øvrigt, at man også resten af året bruger hjemmesiden på internettet, [www.au.dk](http://www.au.dk).

På Aarhus Universitet kan man nu melde sig til eksamen og melde fra igen på nettet. Det benytter stort set samtlige studerende sig af, og det har givet en betydelig lettelse i arbejdet, specielt på fakulteternes eksamenskontorer. Så er der mere tid til at vejlede og rådgive de studerende, som der jo også bliver flere og flere af. Der er også kommet en ny arbejdsopgave til, nemlig at hjælpe de studerende der har glemt deres kodeord, siger kontorchefen.

En vigtig del af studiestarten overalt er, at de nye får styr på SU, uddannelsesstøtten.

Den lever i sit eget system på internettet, men her kan man også få svar på næsten alt, og der er gode ansøgningsskemaer, siger Eva Teilmann.

Det er en rigtig god hjemmeside, som hun stærkt anbefaler.

Prov [www.su.dk](http://www.su.dk)



ÅRHUS HAVN er som første danske havn med på listen over verdens 100 største containerhavne.

# Danske havne er med i verdenseliten

For første gang er en dansk havn blandt de 100 største i verden. Havnenes betydning vokser år for år.

Hvis du kan løfte en jernkasse og sætte den oven på en anden, kan du tjene op til 50.000 kroner om måneden.

Lønnen til kranførerne på landets havne vil give de fleste dollartegn i øjnene, men himmelflugten for de faglærte kranføreres løn er et præcist billede på danske havnes udvikling i disse år: Det går så strygende, at havnefronterne er ved at brase sammen af al det gods, der skal ekspederes videre.

I dag går 75 procent af alt gods til og fra Danmark gennem havnene. Og med en forventet fordobling i mængderne inden 2020 tegner det rigtig lyst for de danske havne,«

siger Uffe Steiner Jensen (S), der er borgmester i Fredericia og formand for sammenslutningen af danske havne.

I Århus har byens containerhavn netop opnået en placering som nummer 85 blandt verdens største containerhavne. Havnen, der suverænt er landets største containerhavn, har dermed præsteret et spring på 38 pladser på listen, der er udfærdiget af det anerkendte magasin Container Management.

Mere end 12 millioner tons gods er rullet ud over kajerne, og havnen håndterer 65 procent af alle de containere, der ankommer til Danmark.

**Høje lønninger**

Presset på havnen har været så stort, at korpset af kranførere udvides med 50 procent, og de lokkes med lønninger på mellem 350.000 og 600.000 kroner om året.

**STØRSTE HAVNE**

Verdens største containerhavne ligger i Østen. Top-3 er Singapore, Hong Kong og Shanghai.

»Godset er kommet tjuvnt hen over året. Derfor har vi i for lange perioder haft for lang ventetid for vores kunder, og det har givet lidt utilfredshed. For at klare os i den internationale konkurrence er det nødvendigt, at vi kan håndtere godset hurtigt og præcist,« siger havnedirektør Bjarne Mathiesen.

Generelt har de største danske havne som København, Aalborg, Esbjerg og Fredericia vokseværk, mens mindre havne opgiver ævred. Byer som Holbæk, Sønderborg og Haderslev har alle opgivet den kommercielle havnedrift og overgivet havnen til byen.

HENNING MOLS  
hm@metroexpress.dk



# Græskar klar til halloween

**SKIK:** At fejre allehelgensaften er slået an i Danmark

Af Jens Øster-Mortensen

**BRUNDBY:** Der skulle en lille omvej til, for den hedenske skik med at fejre halloween kom til Danmark. Grunden blev lagt af kelterne i Irland i det 5. århundrede, hvor 31. oktober blev fejret som en slags keltisk nytår, der blev kaldt Samhain.

Siden tog kirken dagen til sig til minde om de døde sjæle, og i 1840 bragte irske indvandrere skikken med til New England i Amerika, hvor skikken fejres efter alle kunstens regler med både græskar og udklædning i den helt store stil. I New York City fejres dagen hvert år 31. oktober med et stort optog.

**Uhyggelig skik**

Ifølge overleveringen var afdøde under jorden særligt aktive den dag, og siden har man udbygget halloween til en udklædnings- og lysfest, hvor man i århundreder har forsøgt at holde de døde sjæle ude af byen og allerhelst nede i jorden.

Det lykkes ikke altid, og talrige spøgelse har vandret rundt blandt de dødelige og har skræmt livet af folk. Med fantasifulde udklædninger og udskaarne græskar med lys forsøger man at skræmme spøgelse på flugt.

I Danmark har skikken bredt sig med at skære græskar til græskarlygter, og den



Her er det Menne Dokder og hn Lentink fra Holland der sender græskarrene til vask på vaskeriet i Brundby, før de sendes ud af øen.

tendens har Holma I/S land, så de finske børn også Brundby sat i system, da de kan komme til at skære i græskar. Det gode ved græskaraler er netop nuskåret til græskarmænd også ved at blive trillet ud fra mar kan syltes i glas. Desuden er et kerne til pakkeriet i Brundby god idé at tørre nogle fro, hvor mandskab sørger for så man selv kan så sine græsvaske de mange græskar o kar til næste år. sætte et Halloween-embler. I efterårsferien arrangerer på, for græskarrene fragte Lions på Samsø græskardag i med Samsø Godstransport i Toftebjerg, fastlandet.

Det seneste par år er he Danmark blevet forsynet, via et samarbejde med Coe Norden ender græskarret også på både Island og Færøerne samt i Norge. So noget nyt bliver der netop i sendt en prøvesending til Fi

**Forvandlet til græskarmand:** Græskarret udhules og udskares til et ansigt.

FOTO: JENS MUNK



FOTO: JENS ØSTER-MORTENSEN

# 50 minutter til lufthavnen

**MOTORVEJ:** Billund rykker tættere på Århus - og endnu tættere på Arla i Viby

Af Peter Poulsen  
samlund@lfm.dk

**ÅRHUS:** Næsten inden man kan nå at sige "helt vildt frisk", rykker Jyllands eksisterende internationale lufthavn tættere på både Århus og Arla i Viby.

I dag tager det fem kvarter at køre fra Århus til Billund. Men skal du være sikker, er du nødt til at afsætte mindst halvdelen time, fordi turen går ind gennem Vejle, hvor der kan være køtrafik i byen.

Men allerede til september åbner en motorvej, der gør det relevant at forlade motorvejen allerede ved skorsel 57, Horsens Syd, oplyser Vejledekoratør og Vejle Amt. Projektleder Aage Nielsen oplyser, at arbejdet går, som det skal.

Den nye vej leder frem til en nyåbnet motorvej ved Ølholm. Så varer turen kun en time i bil, og vi slipper uden om Vejle.

**Bussen gør det**

To-tre år senere åbner også det sidste stykke ny vej - en omfartsvej ved Give - og så er du fremme ved den nye rundkørsel i Billund så lætter nye veje. Rundkørslen ligger på nordsiden, Århus-siden, efter at lufthavnen i 2003 åbnede en ny terminal til 850 mio. kr.

I alt investeres stat og amt 700-800 mio. kr. i den såkaldte diagonalevej Horsens-Billund-Esbjerg. Ved årsskiftet 2007-08 er køretiden nede på 50 minutter. Fra Arla på Skanderborgvej i Viby måske kun 45 minutter. Gørvejen, der åbnede i efteråret, gør det lynhurtigt at komme ud på motorvejsnettet.

Afstanden i kilometer vil være reduceret til 95 km.



Fra Arlas hovedsæde i Viby bliver der 45 minutter i bil til Billund Lufthavn. Men kun København vil nogensinde kunne udbyde et så tæt og hyppigt rutenet, som enkelte topchefer har brug for, vurderer lufthavnen.

Allerede i dag kan det faktisk betale sig at bruge den nyåbnede stump motorvej Udum-Ris. Hvis man altså er lidt stedkendt.

Lufthavnsbussen Århus-Billund gør det på de ture, der går direkte og altså ikke har Vejle på ruteplanen, bekræfter Billund Turistbuser.

**Det bliver ikke bedre**

Trods de lyse udsigter dumpede Arla-ledelsen forleden Århus som hovedkvarter for kampfejningen med hollandsk-tyske Campina. Manglende flyforbindelser, lod argumentet.

Men det kan jeg faktisk godt forstå, siger direktør Jørgen Krab Jørgensen, Billund Lufthavn.

- Er du da blevet tilhænger af en lufthavn ved Thomsminde?

- Nej, men hvis topledere i Arla har brug for for eksempel 20 forbindelser til Tysk-

land og 15 til byer i Sverige, og det kan man godt tænke sig, så må vi sige, at det vil aldrig nogensinde blive mu-

ligt i Jylland. Kan en så stor lufthavn som København vil kunne levere et så højt niveau. Vi når

op på fire daglige fly til Amsterdam til sommer, men vi må være realistiske og sige, at så kan der heller ikke blive flere med Jylland og Fyn som underlag, siger Jørgen Krab Jørgensen.

- Nogle få topledere kan have et så stort rejsebehov og brug for så mange ruter, at det er mest praktisk for dem at bo i Københavns-området. Men deres køretid fra Nordjylland til Kastrop bliver måske den samme som fra Viby til Billund.

**Lad os stå sammen**

Fleve Århus-politikere har i de seneste dage brugt Arla-fusionen som bevis for, at der mangler en storlufthavn som for eksempel projektet ved Thomsminde. Det projekt som byrådet med stemmerne 15-16 har droppet.

Også direktør Poul Erik Schou-Pedersen, med i erhvervsgruppen "Det midtjyske Lufthavnråd", sagde:



- Som leder af en international virksomhed kan jeg godt se det tidspude, det er altid at skulle over København for at rejse til udlandet. Der burde være en international lufthavn i Århus-området.

Jørgen Krab Jørgensen prøver at gå ind på tanken: - Selvfølgelig tænker jeg den tanke, at Billund slet ikke fandtes, ville en lufthavn i Thomsminde højst have et lignende niveau som vores. Og mange år inden de blev færdige med at bygge den, er de nye veje færdige. Så ligger Billund kun et kvarter længere fra Viby, end Thomsminde gør.

at slås indbyrdes og odelægge det, som vi har.

- Hvad nu, hvis man lukkede Billund helt og flyttede alt til Århus?

Jørgen Krab Jørgensen prøver at gå ind på tanken:

- Selvfølgelig tænker jeg den tanke, at Billund slet ikke fandtes, ville en lufthavn i Thomsminde højst have et lignende niveau som vores. Og mange år inden de blev færdige med at bygge den, er de nye veje færdige. Så ligger Billund kun et kvarter længere fra Viby, end Thomsminde gør.





Horsensværet jubler, efter at byens hold er kommet i Superligaen, og selvfølgelig blandt til i byen. Efter en succesfuld sæson i Superligaen og succesfulde kvalifikationer i U-19 og U-17, og byens kultur er blevet en tradition.

# Horsens rykker

**1. DIVISION:** Det har krævet blod, sved og tårer at trække Horsens ud af skammekrogen som arbejderby, taberby, fængselsby og rockerby. Men det er lykkedes, og med oprykningen til Superligaen i fodbold vil indbyggernes selvtilvid ingen ende tage

af Morten Hørbe

Der var engang, hvor alle i byen kendte hinanden. Nu er det blevet til en stor by, hvor man ikke kender hinanden. Men det er det, der gør det så interessant. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.



Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger. Her er det mest uventede oppe på loftet i en af de gamle bygninger.

# Nye vartegn på Århus' skyline

**HØJHUSE:** Stigende interesse for at bygge og bo i højden

af Jørgen Krogh og Morten Svith  
samfund@stiftens.dk

ÅRHUS: De vil poppe op rundt omkring i form af tårne, klodser og spir. Århus vil komme til at se markant ud fra siden eller andre steder, hvor man kan opleve byens skyline. Projekter for nye højhuse ligger klar rundt omkring hos diverse bygherrer, og politikerne åbner nu en dør for nye himmelstøvere.

Det mest markante nye projekt er kommunens planer om at tillade flere højhusbygges i havnen. Et vartegn på mindst 110 meter i 27-30 etager yderst på den nuværende Containerterminal Nord skal følge planerne væk vartegn vor den nye bydel på de bynære havnearealer.

Men nu er der også andre projekter inde på land, der begynder at røre på sig. To private bygherrer har planer om nye højhuse på hver sin side af de havnearealer, som byrådet har lavet en plan for. Der rumbles med et byggeri i op til 20 etager ved Europaplads ved siden af politistationen over for Hotel Atlantic mod syd, og mod nord er der slået nogle streger for at markere et eventuelt højhus i 18 etager på hjørnet af Nørrebrogade og Knudrigsgade.

Længere væk fra havnen er der planer om et højhus, der skal fungere som vartegn for IT-byen Katrinebjerg, og et stort projekt med 400-500 boliger kan blive realiseret i Ådalen ved Søren Frichs Vej, hvis der er penge og politisk velvilje til det.

Alle de nævnte projekter har været en tur over tegnbordene hos arkitektfirmaet Schmidt Hammer Lassen, mens KPF Arkitekter står for det sidste projekt ved Slet Møllevej, hvor der er planer om at bygge fem-seks huse i op til ti etager.

**Højhuse giver liv**  
Morten Schmidt, partner i Schmidt Hammer & Lassen, peger på, at Århus er stor nok til at have flere højhuse og at byen i dag ikke er internt på samme måde som andre større byer.

- Det vil give mere liv i byen med nogle højhuse, og det vil skabe flere boliger til færre penge. Det er klart, at der ikke skal ligge højhuse over det hele, men det er fint at finde egnede placeringer, og det er også derfor, vi sender konkrete forslag ind til kommunen på foranledning af forskellige bygherrer, siger han.

**"Det er klart, at der ikke skal ligge højhuse over det hele, men det er fint at finde egnede placeringer, og det er også derfor, vi sender konkrete forslag ind til kommunen på foranledning af forskellige bygherrer."**  
Morten Schmidt, arkitekt

## HØJE HUSE I ÅRHUS

- Der har ikke været tradition for at bygge i højden i Århus. I historisk tid er det kun kirkerne, der rager i vejret og fra nyere tid er Leks, rådhuset, Europahuset, bogtårnet, Løngårdsbygningen og boligkomplekset Klostervangens, der har markeret sig i byens profil. De seneste år er Prismet og KPMG-tårnet ved Bruuns Gade kommet til.
- Langt den mest dominerende bebyggelsesform i midtbyen er fire-seks etager. Op mod 100 bygninger overstiger dog denne højde, men kun ganske få er højere end otte etager. I internationalt perspektiv gør det Århus til en by med meget få høje huse.
- Formålet med kommunens højhuspolitik er, at sikre, at høje huse kan være en mulighed i visse områder, og at velegnede, konkrete projekter, som kan tilføre byen noget positivt, kan blive til noget.

Han bliver suppleret af sin kollega fra firmaet, Kim Holst Jensen.

- Højhuse vil være med til at flytte billedet af Århus, og det er vigtigt, at byen udvikler sig. Stålstænd er tillægget. Det er vigtigt, at det er de rigtige projekter, der bliver fremmet, og Århus har størrelsen til det.

Han bemærker, at der er planer om meget høje huse i såvel Eshøj som Vejle, der forvejen ikke har særligt høje huse.

- De huse kommer til at stå meget alene, og de skal være rigtig gode for at kunne bære det, bemærker han.

Han understreger, at alle projekterne er holdt på ide-

## FEM NYE HØJHUS-PLANER I ÅRHUS

- Højhus-Katrinebjerg:** Højde: 12-15 etager. Bygherre: Olav de Linde. Arkitekt: Schmidt Hammer Lassen.
- Højhus-Nørrebrogade/Knudrigsgade:** Højde: Ca. 18 etager. Bygherre: Bricks group a/s. Arkitekt: Schmidt Hammer Lassen.
- Højhus-Europaplads:** Højde: Op til 20 etager. Bygherre: Ejendomselskabet Europaplads 8. Arkitekt: Schmidt Hammer Lassen.
- Højhus-Ådalen:** Højde: Op til 30 huse fra fire til 20 etager. Bygherre: Ejendomselskabet 4. januar 1999 a/s. Arkitekt: Schmidt Hammer Lassen.
- Højhus-Slet Møllevej:** Højde: Fem-seks huse i op til 10 etager. Bygherre: Ole Mortensen. Arkitekt: KPF Arkitekter.



**GRUNDPROJEKT I SMUKT KUPERET TERRÆN**

**54 grunde med en fantastisk beliggenhed.**

udvikling og grænser op til et område med fri vildestyregning. Der er i lokalplanen lagt vægt på, at der i den færdige udvikling lægges særlig vægt på foranstaltninger, der sikrer en kort kørtid til at komme til et perfekt område.

Udstykningen tilbyder grunde for en hver smag. Prisen starter ved kun 440.000,- og slutter ved 940.000,-. Selv på de mindre grunde får du over 800 kvm og mange af grundene er mellem 1000-1100 kvm. De største er næsten 1000 kvm, og her får du mulighed for at bygge træhus. Der henføres lovligt til skattekategori 177.

Der er ikke byggepligt på grundene. Alle grundene er afmærket således du kan se hvor de forskellige grunde er placeret. Et system er et internt nummereringssystem som ikke har noget at gøre med fremtidig husnummer.

Inden for ca. 1300 m. finder du Dyrparken i Fladbo skov et stort dejligt skovområde med friluftsliv. Gudstjeneste med masser af gode helsepassager - den gamle Fladbo kirke en kongelig paviljonger ligger fra 1730 - Skole til og med 10. klasse - skolevej - indskule m.m. Her er gode busforbindelser til Randers. Arbejdsrejse til Ålborg eller Århus er du på motorvejstøt inden for 4 km. En af Danmarks smukkeste 18 hullers golfbane i Fladbo kun 2500 meter. Du kommer til at bo lige op af alle.

Se mere på [www.home.dk](http://www.home.dk)

**home**  
det gør ikke noget man er foran

**INGEN byggepligt**

Priser fra: 440.000  
Løb.: 440.000 - 940.000  
Brutto/ netto: 1.061/1.403  
[www.home.dk](http://www.home.dk) - Tlf 86 42 38 00

**Følg vores skilte fra Skovboulevarden**

**Nær golfbane og motorvejsnet**

**RANDERS**  
Ejendomsmægler og Makler, MDE  
Christen 24, 8900 Randers  
Hverdag 9-17 - Lørdag & søndag 10-13  
Tlf. 86 42 38 00 - [ma@home.dk](mailto:ma@home.dk)

# Rock og dansk top-pop for 20. gang på Sølund

## FESTIVAL: Jubilæums-festivalen tyvstarter i aften med Bamse

Af Peter Svenningsen

SKANDERBORG: Flere tusinde psykisk/fysisk handicappede fra hele landet og deres hjælpere sætter i dag kursen mod Skanderborg eller rettere mod Landsbyen Sølund i den grønne bogeskov lige i udkanten af Skanderborg.

Her går i aften startskuddet til den 20. udgave af Sølund Festivalen, som er et af årets oplevelsesmæssige højdepunkter for de mange deltagere.

I anledning af jubilæet er festivalen udvidet sådan, at der allerede fra i aften klokken 18 er fuld gang i musikken fra den store scene. Og det er med et band, der med garanti falder i de mange tusinde festivaldeltageres smag.

Bamses Venner går på som første bidrag til i alt 72 timers musik på scenerne. Og i det hele taget må programmet tirsdag aften nærmest være festivalledelsens særlige jubilæums-gave til deltagerne.

Bamses Venner bliver nemlig afløst af først Lis Sørensen og derefter af Lars Lilholt Band.

Torben Hedegaard, der selv



Publikum lever altid med, når der er gang i den på scenen på Sølund Festival. ARKIVFOTO

er en af de handicappede festivaldeltagere, men med et meget udadvendt job på festivalen som konferencier, når der er beboerband på den store scene onsdag og torsdag formiddag, har en drøm, som han meget gerne ser gå i opfyldelse.

### Torbens drøm

Da avisens medarbejder i en hel anden anledning mødte Torben Hedegaard i lørdags fortalte han, at han håbede på at få lov at præsentere Bamses Venner på store scenen i aften. Så han må se om drømmen går i opfyldelse.

På den første hele festivaldag i morgen, onsdag får de mange tusinde festivaldeltagere og deres hjælpere lejlighed til at se og høre blandt andre Kandis, Sweethearts, Hanne Boel, Zididada, Johnny Madson og Safri Duo.

Torsdag spiller og synger på den store scenen den absolutte publikumsfavorit på Sølund Festivalen, Birthe Kjær samt Dodo & The Dodoes, Julie, Thomas Helmig, Big

Fat Snake, og det er Poul Krebs, der lukker festivalen.

På teltscenerne er der allerede i aften muligt at høre C21, Bjørn 6 Okay, Nalle og ikke mindst Danmarks sidste rigtige hippie, Stig Møller.

Onsdag er der på teltscenerne blandt andre Ib Grønbech, Skanderborgs egen Peter Sommer, Keld & Hilda, Tamra Rosanes, sammensmeltningen af Dorte Kollo, Richard Ragnwald, Bjørn Tidmann og Susanne Lana.

Og som det allernyeste navn på den lange liste er det i sidste øjeblik lykkedes festivalen onsdag aften at så På Slaget 12 til at spille unplugged på den scene, der hedder Pub Fritts.

På festivalens sidste dag, torsdag, er der på teltscenerne blandt andre Lis & Per, Klaus & Servants, Laid Back og Tom Donovan.

### Festivalgudstjeneste

Helt særligt bliver der i det store telt på festivalpladsen torsdag formiddag, når der er teltgudstjeneste. Det er på få

år blevet et af de store tillobsstykker på Sølund Festivalen med gudstjenesten med fælles salmesang, en kort prædiken eller nærmest dialog mellem præst og menighed og altergang, hvor det er en masse af byens og egnens præster og andre hjælpere, der kommer rundt til de mange gudstjenestegæster med vin og brød.

Gospeldronningen Etta Cameron sørger for at runde gudstjenesten af med sine dejlige toner og dejlige stemme. Et er imidlertid de mange kendte navne, som optræder under festivalen. Noget helt andet er det store antal beboerband fra institutioner, bofællesskaber og pensionater landet over, som også optræder.

Der er efterhånden så mange af disse band, der gerne vil optræde på Sølund festivalen, at der er gang i disse scener fra tidligt formiddag til godt ud på dagen både onsdag og torsdag.

I år er de mange beboerbands suppleret af en teatergruppe, "Den grimme ælling" fra Årup.

Foruden de mange hjælpere, som de flere tusinde fysisk/psykisk handicappede har med til Landsbyen Sølund for at hjælpe sig under festivalen, er der på selve festivalen omkring 2000 frivillige medhjælpere i gang rundt på festivalen.

Sidste år gav Sølund Festivalen et overskud på 500.000 kroner og de skal alle bruges til uddeling til målrettede projekter til gavn for fysisk/psykisk handicappede landet over.



# Byggeudstilling blev klar til tiden

**ÅBNING:** Der ventes op imod 20.000 gæster i Hadsten i løbet af påskedagene

Af Frank Helbo

HADSTEN: En del af dannebrog-flagene på Gl. Sallingvej havde det svært i går formiddag, lige før den officielle åbning af byggeudstillingen Byg & Bo 2006. De var blevet våde af regn og hang lidt, selv om det blæste - så flagene under normale omstændigheder ville komme til deres ret.

Men regnen stoppede, da åbningstalerne blev holdt - og borgmester Anders G. Christensen (V) savede en bjælke over for at markere åbningen af udstillingen.

- Da vi for lidt mere end en måned siden holdt rejsegilde, havde jeg svært ved at forestille mig, at det skulle blive til en byggeudstilling til skærtorsdag, sagde borgmesteren inden han greb fat i saven og demonstrerede, at han stadig har muskler i overarmene - på trods af mere end fire års skrivetidsarbejde.

- Jeg er meget imponeret over alt det, der er udført i

løbet af den måned, der er gilet.

**Lokal kontakt**

Det var Anders G. Christensen, der for to-tre år siden kontaktede byggefirmaerne bag Byg og Bo-udstillingerne for at få dem til at lave en påskedag i Hadsten.

- Efter et par tilbød kunne det blive til noget i år, sagde salgschef Harry Lockhart, da han bød velkommen på vegne af de ni byggefirmaer.

- Det er blevet et rigtig flot område herude og vi har haft et flot samarbejde med kommunen om udstillingen. Selv om der er mange byggefirmaer, der får øjnene op for samarbejde om udstillingen, så er der stadig ingen der kan præstere det samme antal huse, som vi kan fremvise - 11 stk. er det blevet til i år.

Der ventes mellem 15.000 og 20.000 gæster til udstillingen i løbet af påsken. Vejrudsigten peger måske mere i retning af 15.000 besøgende - først de sidste par siger vejrudsigten rigtig godt vej. Men det kan også være, at vejret bliver sådan som afdelingsdirektør Torben Kjær fra Nordia i Hadsten spåede.

- Det ser ud til at bliver perfekt til en boligudstilling, sagde han.

- Det ser nemlig ikke ud til, at folk skal i haven. Så kan de lige så godt hente inspiration i en boligudstilling.

Fleer tusind gæster om da-

gen er mange. Derfor har byggeudstillingen allieret sig med idrætsforeningen Hadsten SK, der står for det praktiske med at hjælpe gæsterne i området med bl.a. parkering, køb af drikkevarer og lidt at spise.

Omkring 100 frivillige er i sving de fem dage udstillingen er åben i denne omgang. Overskuddet fra alt salget går til foreningens arbejde.

**Lang lørdag**

Påskelørdag har forretningerne i Hadsten valgt at holde lang lørdag for at kunne betjene de mange gæster, der kommer til byen.

Når påsken er overstået er udstillingen ikke slut. Husene vil hver søndag frem til den 1. november være åbne for publikum - dog ikke i juli måned. I alt skønner Byg & Bo, at det samlede besøgstal til november kan komme op på 80.000.

Da den officielle åbning var overstået, besøgte de fremmødte - udover repræsentanter fra byggefirmaerne en række politikere og embedsmænd - de 11 udstillingshuse. Alle måtte pænt tage små engangs-plasticposko på - for at beskytte de nylagte gulve.

I løbet af den lille time besøget varede for de fleste af gæsterne var det blevet tordreg. Flagene i flagalken var blevet knap så tunge og flaggrede nu lettere i vinden.



Salgschef Harry Lockhart bød velkommen til åbningen af udstillingen på vegne af byggefirmaerne. FOTO: JENS THORSEN



To flotte tipier rejstes ved Brabrand Sø.

# Indianerfest ved Brabrand Sø

Af Jørgen Hejlsvig  
lokal@stiften.dk

BRABRAND: Jydsk Powwow Komite fejrer sin 10. indianske dansefest i Jylland med powwow-opvisninger på Naturcenter Solyst i morgen, lørdag. Ti tipier rejstes i den anledning på marken ved Naturcenter Solyst nær Brabrand Sø.

Dansk-indiansk Forening

indtager "prærien, og Tipilejren danner rammen om en sensommerlejr for Dansk-indiansk Forenings medlemmer fra frem til søndag. Det kulminerer med en powwow - en indiansk dansefest - lørdag eftermiddag og aften, så der bliver meget for publikum at se, høre og deltage i.

Powwoven indledes med optog i indianernes forskellige dansedragter og til lako-

taernes nationalsang. I løbet af de næste par timer vil publikum herefter få mulighed for at opleve en vækøgte powwow, som den også fejres og danses den dag i blandt indianerne på prærien i USA.

Iført traditionelle og smukt dekorede dragter og til trommerytmer vises de forskellige trin og danse, og publikum inviteres til at tage del i dansen.

Tipilejren åbnes for publikum lørdag kl. 13 med powwow kl. 14 og kl. 19.

Entré 30 kroner for alle over ti år.

Det hele foregår på "prærien" ved Naturcenter Solyst, Louisevej 100 i Brabrand. Bus 17 kan benyttes.



Der bliver flotte danseoptrin til powwow'en lørdag eftermiddag og aften.



## Kæmpe kræmmerland på Ring Djursland



Djurs Kræmmerland har hidtil holdt til på den tidligere flyveplads i Tirstrup. I år flytter de til asfalten på Ring Djursland.

ARKIVFOTO: FLEMMING HØJER

AF DORTE ANKER-MØLLER  
DOAM@STIFTEN.DK

**PEDERSTRUP:** Mens 10 Lions-klubber på Djursland i de seneste fire år har foldet deres store forårskræmmermarked ud på start- og landingsbanerne på den tidligere Flyvestation Tirstrup, bliver det i år Ring Djursland, der lægger asfalt til den omfattende begivenhed.

- Det var desværre ikke muligt fortsat at blive i Tirstrup som de foregående år. Og hvor går man lige hen og finder et sted, hvor omkring 15.000 gæster kan være? siger Lions-folkene, som ikke lod

sig bremse af pladsproblemet, men lod rygtet gå, at man søgte et stort sted til den årlige begivenhed. Det blev hørt på AMU-Center Djursland, som strakte hånden ud og bød kræmmermarkedet velkommen.

- Både folkene på AMU-Center Djursland og folkene bag motorklubben Ring Djursland har været meget hjælpsomme og velvillige. Ja, Lions-sloganet "We serve" er i samarbejdet omkring Djurs Kræmmerland nærmest også blevet AMU-Centrets og motorklubbens slogan, slår Lions-folkene fast.

De kan oplyse, at rigtig mange

kræmmere rykker ud i week-enden 5.-6. maj, og at der er god grund til at kalde begivenheden for Djurslands største kræmmer-, loppe- og stumpemarked.

Men køb og salg er så langtfra de eneste aktiviteter på markedet. De besøgende kan få en tur i helikopter, tage en rundflyvning over Djursland, kigge på veteranbiler og motorcykler eller hoppe på markedstoget, der kører pladsen rundt.

For børnene opføres der en kæmpestor legeplads med hoppeborge og mini-gokart.

Både lørdag og søndag er der musik i madteltet, og der er lagt

op til, at man kan tage sig en svingom på asfalten.

Sidste år kom der et overskud på 185.000 kr. ud af anstrengelserne. Overskuddet går hvert år til humanitære formål og har gennem årene støttet mange lokale projekter som Sorggrupperne, Hospice Djursland samt Projekt Djursland, hvor brugte hjælpemidler til handicappede, reparerer og sendes til lande, hvor der er behov for dem.

### DJURS KRÆMMERLAND

Lørdag-søndag 5.-6. maj.  
Ring Djursland, AMU-Center Djursland,  
Pederstrup.

# Den store labyrint på plads i Vitten

**FEST:** De store baller sætter præg på høstmarkedet

Af Birger Andersen

**VITTEN:** Det blev børnehaven Nørrevangen, der vandt konkurrencen om at konstruere en stor labyrint til høstmarkedet ved Vitten Kirke lørdag 28. august. Halm-Raketten kalder børnehaven labyrinten, som afsløres allerede mandag formiddag i forbindelse med, at børnehaven får overrakt 1. præmien.

1. præmien består af fem pandekagespader, så børnene kan bage pandekager over bål uden den store risiko for at brænde fingrene. Som de første får børnene fra Nørrevangen lejlighed til at prøve

labyrinten i fuld størrelse, og resten af ugen står den til børnehavernes rådighed.

Som navnet antyder, har labyrinten form som en raket, men den ryger ikke uden videre til vejrs. Den bliver bygget i bigballer, som hver især vejer omkring 500 kg. De store halmballer flyttes på plads i det rette mønster af entreprenør Carsten Balle, som efterhånden har god erfaring i byggeri med de store baller.

Det var også Carsten Balle, der stod for byggeriet af den imponerende halmkirke, som for to år siden dannede ramme om årets høstgudstjeneste og høstmarked på marken ved Herredsvej mellem Hinnerup og Grundfør.

Halmkirken vakte opsigt langt udenfor Hinnerup Kommunes grænser og blev i realiteten også starten på en ny tradition i forbindelse med høstgudstjenesten. Sidste år



Den store halmkirke med plads til omkring 350 mennesker ved Herredsvej satte for to år siden fokus på høstgudstjenesten i Grundfør-Haldum-Vitten sogne. I år er der stort høstmarked ved Vitten Kirke i forbindelse med høstgudstjenesten.

FOTO: FLEMMING HØJER

dog i lidt mindre stil med børn, der muntrede sig i små halmballer på marken ved siden af Vitten Kirke.

I år er der lagt op til et kæmpestort høstmarked på marken ved Vitten Kirke. Ud over den store labyrint vil Carsten Balle også bygge en pyramide af bigballer, ligesom der også vil være masser af små halmballer, som børnene kan lege med.

Det er Hinnerup Menighedsråd og Århus-Hadsten Landboforening, der i fællesskab står bag høstmarkedet, der slutes af med høstgudstjeneste i Vitten Kirke om aftenen. Ved den lejlighed bliver der også lejlighed til at høre Hinnerupkoret.

Markedet omfatter en

række boder med udstilling og salg af blandt andet frugt og grønt, høns, bier, keramik, pileflet, blomster og dekorationer. Kort sagt en blanded landhandel på marken, hvor gæsterne også kan få et indblik i landbruget - specielt forhold omkring høsten.

Blandt andet bliver der mulighed for at prøve at malke et kunstigt yver, ligesom der bliver en udstilling med de forskellige kornsorter. Smagsprøver af pålæg og mulighed for at få kværnet sin egen hvede er andre af høstmarkedets mangfoldige tilbud.

Carsten Balle stiller også op med en række gamle høstmaskiner, ligesom der også bliver en udstilling af mere moderne redskaber.



# Asfalt-ræs for drengerøve i alle aldre

Hovedgadens asfalt klar til fjerde omgang Allingåbro Motor Festival.

AF JOHN PEDERSEN  
JOPESTIFTEN.DK

**ALLINGÅBRO:** Der bydes på dragrace med deltagelse af den danske elite, udstilling af flotte klassiske amerikanske biler, traktortræk med både små og store maskiner og masser af underholdning på både to og fire hjul, når Hovedgaden i Allingåbro lørdag 19. maj lægger asfalt til den fjerde udgave af Allingåbro Motor Festival. Arrangementets pr-mand Jens Olaf Hersom fortæller, at det stadig er de tohjulede, der er basis for dagen, men som det har været tilfældet hvert år, så bliver der også i år føjet et par nyskabelser til, så ordet "motorfestival" kan opleves endnu stærkere og endnu mere varieret.

### Havetraktortræk for alle

En af nyhederne bliver havetraktortræk for alle, der har lyst til at prøve kræfter med nabobens Briggs & Stratton motorer. Der er naturligvis også track-dyst for de store monstermaskiner på festivalplakaten. -Måske går din drengedrom i retning af at sidde bag rattet på en topgejlet, kromskinnede freightliner eller en anden monstertruck og buldre hele vejen af E-45 til Sicilien, så mød nogle af af de trackere, der har gjort drømmen til virkelighed, når de udstiller deres imponerende maskiner på fes-



Ved sidste års Allingåbro Motor Festival var der "burn-out" for alle pengene for de mange publikummer, der var linet op langs Hovedgaden.

ARKIVFOTO: RICHARD SILVESTERSEN

tivalen, lokker Jens Olaf Hersom

Dette års opvisningsløb i dragrace køres som sprint på en strækning på godt 200 meter af Hovedgaden.

### De bedste kommer

Jens Olaf Hersom lover, at de bedste danske køreere stiller op, så der bliver mulighed for at opleve et par af de køreere, der

### Arrangørerne

Allingåbro Motor Festival 2007 afvikles lørdag 19. maj. Arrangørerne er Grund MC og Tilly Twister Racing Inc.

klarede sig rigtigt godt ved EM-serierne sidste år. Blandt deltagerne er Finn

Asserbo, som kører i den hurtigste af samtlige klasser, Top Fuel. I denne sæson har han købt sig en helt ny racer, der er god for seks-sekunders tider på kvartmilen.

En anden spændende kører er Soren Hartwig, der i år stiller op i EM-serien. ligeledes i Top Fuel-klassen.

- Som tidligere år bliver der også lejlighed til at kigge nær-

mere både ovenpå og under motorhjelmene, når masser af flotte, klassiske amerikanske biler som Chevy, Ford, Pontiac og Dodge cruiser op ad Hovedgaden og parkerer på festivalområdet ved de tidligere DLG-bygninger, fortæller Jens Olaf Hersom.

En række entusiastiske ejere af boble-bilen har også meldt deres ankomst til Allingåbro

Motor Festival.

Endelig er der lagt op til en række opvisninger med bl.a. jetykel og modelfly.

Et af højdepunkterne her bliver en opvisning på Top-Fuel dragster ved danske Rene Herslan.



Fordelt over 5,6 kilometer ny landevej fejrede deltagerne Genvejen på mange forskellige måder.

FOTO: JAN CHRISTENSEN

# Sol over den store genvej

**FOLKEFEST:** Tusinder løb, gik, så og hørte om Århus-områdets nye, store vej

AF Peter Poulsen  
samfundstiften.dk

HASSELAGER: Aldrig har Viby-Hasselager-området set mæge.

Sortklædte line dancere, der trækker menigmand med til en dans på asfalten midt på dagen en jævn oktoberdag. Tusinder af mennesker, der styrer af sted ud til motorvejen og tilbage igen. Markedsstemning og officielle taler.

"On the Road Again", spillede countryorkestret Blue Boots meget passende.

Solen smilede smukt og gjorde indvielsen af Genvejen, Århus-områdets nyeste overordnede vej, til en virkelig folkefest med et uventet højt antal deltagere.

Selv på den lidt kedelige hovedgade gennem selve Hasselager myldrede det med fodgængere, børn og voksne, på vej til den tre-delte festplads:

Århus 1900'ers store løb på selve vejen. En markedsplads med biludstilling, sikkerheds-

demonstration, popcorn og gratis amts-busplaner til alle. Og en hovedscene med musik, taler og officiel indvielse med navngivning.

Skønt Skanderborg Line Dance gjorde det godt på sidstnævnte sted, må man nok alligevel betegne amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen (S) som hovednavnet:

- Jeg er glad og stolt. Dette bliver en vej, som rigtig mange får rigtig stor glæde af, erklærede han i sin tale.

Genvejen bliver den sidste store vejåbning, inden Århus Amt slet ikke eksisterer mere. Måske derfor gennemgik Flensted-Jensens lidelseshistorie, der går tilbage til en politisk aftale fra 1988. Altså et forløb over 16 år.

Han slog fast, at først da amtet overtog ansvaret i 1998 kom der skred i sagerne. Og han antydede, at det vist var godt, at Århus Amt nåede opgaven.

Hvortil Niels Brochner (V), formand for Århus Kommunes tekniske udvalg, dog bemær-



Amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen erklærede Århus Amts seneste - og sidste - nye vej for åben med det symbolske klip i et blått bånd.

kede, at den sag kunne kommunen nu også have klaret.

Hviskende tilføjede Brochner til avisen: - Og så var den nok blevet firsproret...

### Støjvolde

Amtsborgmesteren beskrev humoristisk, hvordan bilister og buspassagerer i flere år morgen efter morgen har kunnet "nyde Hasselagers lyksaligheder" dog uden rigtigt at komme fremad i trafikken.

Kø-problemet bliver løst med ét slag nu, og Flensted-Jensen forudså aflastninger

flere andre steder. Samtidig har amtet bestræbt sig for at passe vejen ind, så den generer færrest muligt med støjvolde ved Ormslev, Åbo og Lemming.

- En vej, der får stor betydning for Århus, sekunderede Niels Brochner, der blandt andet betonedede Genvejens betydning for udviklingen af Århus Havn.

Blandt de mange honoratører var rigtig mange fra vejbranchen, bil-folk, politikerer, tidligere amtsborgmester Ib Frederiksen, tidligere udvalgsformand Knud Erik Serkjær og tidligere rådmand Olaf P. Christensen.

Sidstnævnte som altid med en god hukommelse for, hvordan projektet oprindeligt blev til.

### Overvældende

Direktor Poul B. Heise, Århus Amt, afslørede som konferencier store evner som showmaster. På sit klingende københavnske lykkedes det

### VEJ TIL TIDEN

Byggeriet af Genvejen begyndte i 2002. Vejen blev færdig til tiden. Prisen er 120 mio. kroner.

FAKTA

Projekt: Århus Amt m.fl. Jordentrepræsentant: M. J. Eriksson A/S. Broer: Jorton A/S og Højgaard A/S. Belægning: NCC Danmark A/S og Colas A/S. Autoværn, skilte, striber: Viatec A/S, NCC Roads A/S, Århus Amts Vejrepræsentant. Udvidelsen af Skanderborgvej: Peter Hvid ApS.

Støj: Støjvolde ved Åbo, Ormslev og Lemming. Luftforurening: Amtet måler lufters kvalitet med en målestation både før og efter åbningen.

Arkeologi: Møsgård fandt bl. a. rester af et 16 meter langt jernkøllehus fra år ca. 400.



# 15 kilo råt kød afslører hundekamp

**MISTANKE:** Politiet har fundet konkrete spor fra dyreslagsmål på p-plads i Gellerupparken

Af **Maja Nielsen**  
reportage@stiften.dk

En mand pilede af sted med en sort hund og fandt en smutvej til et skjul i Gellerupparken. På en parkeringsplads i nærheden fandt politiet en kasse med 15 kilo råt kød samt kødben. Der var også en spand med bidemærker fra spidse hundetænder.

Politiets splinternye fund bestyrker mistanken om, at de mange oplysninger om arrangerede hundeslagsmål i området er sande. Hidtil har der manglet afgørende, konkrete spor.

Politiet beslaglagde kødet, ben og spand efter op-

dagelsen, som blev gjort onsdag aften.

Klokken 17.59 ringede en mand fra området til politigården. Han havde set, at hen ved 50 mennesker var stimlet sammen omkring to hunde, der med blottede tænder gjorde klar til angreb på hinanden midt i rundkredsen af tilskuere.

Der gik nogle minutter, før politipatruljerne nåede frem, og inden bilerne stoppede ved kamppladsen, var tilskuerne spredt i alle retninger. Betjentene så kun manden med hunden bene af sted, hvorefter de fandt trækassen med de mange kødlunser og kødben.

De folk, som politiet bag efter talte med, kendte ikke noget til nogen hundekamp.

- Men hele sceneriet på parkeringspladsen er det mest konkrete spor indtil nu, og vi følger stadig op på de mange oplysninger, vi har fået om arrangerede hundekampe, siger vicepolitikommissær Svend Aage Nielsen fra Århus Politi.

Samtidig har politiet registreret en mængde hunde for eksempel den lovlige kamphund-race American Staffordshire (også kendt som amstaff). De kan alle opdrages til at blive bidske og kamplystne.

I det muslimske miljø i Gellerupparken og Brabrand Vest findes formentlig også hunde, der er krydset med de ellers forbudte og særligt farlige racer Pittbull og Tosa, vurderer politiet.



Mens de unge tidligere selv skulle opsøge narkomiljøerne, kommer stoffer i dag i højere grad direkte ud til festerne.

## Technofest stoppet af politiet

Natlig fest i fabriksal i Lystrup afslørede et større arsenal af stoffer.

AF SØREN WILLUMSEN  
SOWI@STIFTEN.DK

**LYSTRUP:** Det flød med stoffer, piller og hash på gulvet, da politiet fredag nat stoppede en technofest i en fabriksal i Lystrup.

Det var på et tip om technofest, at politiet mødte op til fabriksalhallen på Lægårdsvej 2 i Lystrup. Her var en del unge forsamlet og havde fået rigget et par generatorer til, så der var strøm til musikken i den ellers nedlagte og nu stearinbelyste hal.

Fire unge mænd, der delte en joint uden for og en del trafik af mennesker ind og ud af hallen, gav næring til politiets mistanke om en fest med mange stoffer i omløb. En større styrke politifolk blev

tilkaldt, og politiets leder valgte at stoppe festen og vise gæsterne.

Syv personer blev afsløret i besiddelse af narkotiske stoffer. De vil blive sigtet for besiddelse af narko, men fik lov at gå, da der var tale om små mængder. Derudover fandt politiet et større arsenal af stoffer og piller og 30 tomme, såkaldte "pølsemandsposer", små plastposer, som traditionelt anvendes til stoffer.

Alt sammen noget gæsterne skyndsomt havde smidt på gulvet i fabriksalhallen, da poli-

tiet ankom. Faktaboksen ved siden af beskriver hvor meget, politiet fandt og konfiskerede. Foruden stoffer og hash fandt politiet i alt 60 små kul-syrepatroner, som angiveligt bruges til at fyre af i ansigtet for at opnå et grineflip.

Visiteringen foregik - ifølge politiet - forholdsvis roligt, og politiet fik lokaliseret to unge mænd, som havde organiseret festen og bad dem rydde op.

Ifølge vagthavende bestod deltagerne hovedsageligt af unge mennesker fra 16 år og

til midt i 20'erne, men der var også enkelte lidt "ældre" midt i 30'erne og flere kendte fra byens narkomiljø. Hovedparten var danskere og kun få var af anden etnisk herkomst.

De senere år har der af og til været afholdt technofester om natten på stranden ved Moesgård. I juli i år døde en ung mand først i tyverne efter han kollapsede midt i en fest på Moesgård strand. Den døde var kendt som misbruger af stoffer og havde blandt andet havde indtaget større mængder amfetamin.



# Aborretid

**GOURMETSPISE:**  
Gode fangstmuligheder i Randers Havn

Aborren er en kær sportsfisk blandt mange lystfiskere; men yderligere er den værdsat som en af de fineste spise-fisk, vi lystfiskere kan få på krogen.

Her i Østjylland er der gode bestande i flere åer og i de mange søer rundt omkring. Men mange gourmeter blandt lystfiskerne foretrækker aborrene fra Randers Fjord og Grund Fjord.

Netop i denne tid begynder aborrene at trække op i Gudena og Alling Å fra de lavvandede områder i Randers Fjord og Grund Fjord for at forberede sig på gydningen i ferskvand, der finder sted i overgangen mellem marts og april.

Aborrene kan sagtens leve i brakvand men må trække op i ferskvand, for at gydningen skal lykkes.

Specielt Randers Havn byder på gode muligheder for at komme i kontakt med aborrene.

Molerne kan til tider være tæt befolkede med lystfiskere, der ivrigt forsøger at lokke

aborren til hug. Aborren er ingen kostfor-agter, og du kan derfor bruge jighaler, orm, spinnere, små og mellemstore blink, fluer og levende agn.

Her i starten af sæsonen skal man til tider lede godt og grundigt efter aborrene.

Det kan være svært at finde ud af, hvor de befinder sig i havnebassinene, men det er også vigtigt at forsøge sig i forskellige dybder for at finde frem til, hvor aborrene står i vandsøjlen.

S senere på sæsonen er det næsten altid muligt at finde aborrene ved bunden af havnebassinene.

Selvom det kan være svært at finde

aborrene her i starten af sæsonen, er det helt klart umagen værd, da det som regel er de største aborrer, som først trækker op i ferskvand. Mens der i sensommeren kan være et stort overtal af små aborrer i fangsterne.

## Frit fiskeri

Da der er frit fiskeri hele vejen fra Randers Bro op til den gamle laksegård ved Frisen-vold med nogle få begrænsninger, er det også en god idé at forsøge sig oppe i selve Gudena på denne strækning i stedet for at klumpe sig sammen på den samme korte strækning på havnen i Randers.

I Alling Å foregår fiskeriet



Der kan til tider være småt med albueplads på havnen i Randers, så aborrene samler sig i havnebassinene.

meget på den korte strækning fra Allingåbro og ud til Grund Fjord. Aen varierer på denne strækning mellem 8 og 20 meters bredde.

Dagkort til strækningen koster 35,- kroner, og et årskort kan fås for 80,- kroner og kan købes hos følgende forhandlere i Allingåbro:

- G8 Service, Hovedgaden 10, 8961 Allingåbro.
- Allingåbro Lystfiskershop, Hovedgaden 13, 8961 Allingåbro.
- Dagnklossen, Hovedgaden 47, 8961 Allingåbro.



Aborrene er ikke kostforagtere og bider villigt på mange forskellige former for agn.

# 10.000 tyrkere til kamp med Randers FC

**FLYTTEDAG:** Randers FC spiller mod tyrkiske Fenerbahce i Århus

Af Poul F. Andersen  
sporteri@amtsavisen.dk

Randers FC-direktor Jacob Nielsen og Randers FC-ledelsen har flyttet Randers FC's kamp i UEFA Cup-hovedrunden mod det tyrkiske storhold Fenerbahce torsdag 28. september til Århus. Dermed opgiver man frivilligt hjemmebanen på Essex Park Randers.

Randers FC meldte ellers inden lodtrækningen til hovedrunden ud, at man ville spille i Randers - uanset navnet på modstanderen, men i erkendelse af, at der i Fenerbahce er tale om en modstander med fans overalt

og, at der kun er plads til 6400 siddende tilskuere i Randers mod 20.000 i Århus, indledte Randers FC i går forhandlinger med Atle-tion.

Forhandlingerne resulterede i en lejeaftale, så Randers FC flytter hele den tyrkiske musik sydpå 14 dage efter den første kamp i Istanbul.

Flytningen skulle dog først godkendes hos det europiske fodboldforbund og Fenerbahce, men både UEFA og den tyrkiske klub accepterede uden indvendinger.

- Flytningen sker først og fremmest af sikkerhedsmæssige årsager, men også p.g.a. den store efterspørgsel på billetter, siger Jacob Nielsen.

- Der kommer langt flere

tilskuere, end vi kan rumme i Randers, og i Århus er man langt bedre gearret til store opgaver som denne, siger Jacob Nielsen, der stiller med kontrollørkorps, der skal bistå de århusianske kolleger.

Og de kan få noget at se til.

Den tyrkisk-fødte randrusianer Sükrü Ertosun bifalder flytningen, for han vurderer, der kommer omkring 10.000 tyrkiske tilskuere på lægterne torsdag 28. september.

Han har hørt om tyrkere med bopæl i Norge, Sverige, Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og Schweiz, der alle er klar til turen til Randers.

- Det handler om national-

følelse. Her er noget, de sammen kan glædes over. Og så betyder det ikke noget at tage en tur på 1200 km. fra f. eks. München til Randers, siger Ertosun, der ikke vil betegne kampen som en høj-risiko-kamp og ikke forventer problemer og uroligheder.

Billetterne til kampen kommer til forsalg fra mandag - kroner 200 for voksne og 150 for børn og pensionister eksklusiv gebyr på 20 kroner pr. billet.

Og der bliver uden tvivl rift om dem.

Telefonen kimer konstant. Så vil en enkelt person have 50. Den næste i røret vil have 100. Jo, det bliver stort, forudsiger Jacob Nielsen.

**"Det handler om nationalfølelse. Her er noget, de sammen kan glædes over. Og så betyder det ikke noget at tage en tur på 1200 km. fra f. eks. München til Randers"**

Sükrü Ertosun, tyrkiskfodt randrusianer, - med et bud på det tyrkiske opbud

**SPORT**  
**SIDE 8**





Særsyn. Bilernes Hus i Silkeborg med det enorme udbud bliver sandsynligvis ikke hverdagskost i Danmark. Carsten Færge, ny direktør hos Nellemann A/S, tvivler på, at der er plads til flere.

## Kun plads til et dansk supermarked

**FREMTIDEN:**  
Eksperten hopper på de små kæder

af Morten Ravn  
re@kiergaard.dk

Et enkelt stort bil-varehus i Danmark. Så er der ikke plads til flere.

Den spådom kommer fra den just tiltrådte administrerende direktør hos Nellemann A/S, Carsten Færge.

Nellemann sælger andet end Alfa Romeo og Jaguar fra adskillige forretninger i

Østjylland og importerer Jaguar til Danmark.

Carsten Færge kender bilbranchen fra dets motorrum som blandt andet tidligere direktør for Ford i Skandinavien.

Han har samtidig en ekstra ekspert-kasket på fra hans hidtidige job. Han undersøgte og kortlagde nemlig indtil 1. april forbrugernes trends, holdninger og meninger - også blandt bilkøberne - hos Retail Institute Scandinavia.

Nu får den tidligere direktør for Ford i Norden chancen for at føre sin viden ud i



Indefra. Carsten Færge kender bilbranchen for fra og bag fra. Han mener ikke, de store bilvarehuse vinder indpas herhjemme.

praksis i bilbranchen som direktør for Nellemann A/S, hvor han skal holde styr på en omsætning på 700 mio. kr. i bilforretningerne i blandt andet Århus og Randers.

Det vil ske i direkte konkurrence med det nye Bilernes Hus i Silkeborg. De vil kæmpe om kundernes gunst i et område, der står for 21 pct. af det danske bilmarked.

- Der er vel kun et sted i Danmark, hvor det er naturligt og plads til at tænke i den slags baner med ét stort bilmarked. Og det er i Silkeborg, hvor der altid har været en niche inden for branchen.

Det lyder meget spændende, siger Carsten Færge.

Han tænker dog helt andre tanker end at fusionere Nellemann A/S i en stor bilforretning sammen med mange andre bilmærker og forhandlere.

- Vi tænker i kæder hos Nellemann. Vi tænker i små og mindre butikker, som dækker et større område med mange mærker. I Århus har vi et par stykker, og i Randers har vi for tiden fem. I bilbranchen er der også noget, som hedder eftermarked. Det vil sige service, som vi gør meget ud af. Mange kunder

vil foretrække at kunne komme til service lokalt i stedet for at skulle køre en time - hver vej, siger Carsten Færge.

- Silkeborg udgør et spændende geografisk område for et samlet bilhus. I USA er de store bilmarkeder også et spændende initiativ, men jeg tror ikke umiddelbart på det i Danmark. I København, for eksempel, er der i forvejen rigtig mange aktører på banen, så det kan blive svært for ét stort hus at etablere sig, siger Carsten Færge.

## Landmænd er vrede over golfprojekt i Ry

**KILDEBJERG:** Hug til både minister og borgmester

af Anette Andersen

SKANDERBORG/RY. Det er ganske urimeligt, at folk skal spille golf på 120 hektar af den bedste landbrugsjord i Østjylland. Det har landboforeningen sagt mange gange, og budskabet blev gentaget med eftertryk på generalforsamlingen i går i landboforeningen Odder-Skanderborg.

Der er, fremgik det af beretningen fra formand Jens Gammelgaard, fortsat stor forundring og vrede i landboforeningens kredse over forløbet i Kildebjergsagen i Ry.

I denne sag er de jordbrugsmæssige interesser fuldstændig tilsidesat, først fra Århus Amt og dernæst fra Ry kommune. Direktoratet for fødevarerhverv samt fødevarerminister Hans Christian Schmidt vil ikke håndhæve intentionerne i lovgivningen på området, en lovgivning, som i øvrigt er fint formuleret set fra landbrugets synspunkt. Hvad er lovgivning værd, hvis

man ikke sikrer håndhævelse, spurgte Jens Gammelgaard. Han har sammen med andre fra landboforeningen i månedsvis haft hektisk mødeaktivitet for at overbevise kommunalpolitikere, minister, direktorat og mange andre instanser om, at det strider mod både regler, love og sund fornuft at anlægge golfbane på landbrugsjord i Ry kommune. Senest forsøgte man at få fødevarerministeren til at nedlægge veto mod Rys lokalplan for Kildebjergområdet.

- Vi mener, at vi har en klokkeklar sag. Vi taler med

vore jurister i Skøjby om sagen. De bekræfter os i, at der ifølge landbrugslovens cirkulære kan der nedlægges veto. Jeg kontakter fødevarerminister Hans Christian Schmidt, som var bekendt med sagen. Han er også klar over, at ifølge planlovens paragraf 28-29 kan Miljøministeren nedlægge veto. Han lover at se på sagen, men der sker ikke mere. Set fra vores stol - ja så konkluderer vi, at vores fødevarerminister er svag i sit embede, sagde Jens Gammelgaard.

**Borgmesterrolle**  
Ifølge Jens Gammelgaard har

folketingsmedlem Eyvind Vesselbo bedt både miljøminister Connie Hedegaard og fødevarerminister Hans Christian Schmidt om en skriftlig redegørelse i Kildebjergsagen.

Jens Gammelgaard var i øvrigt også særdeles kritisk over Ry-borgmester Jonna Grønvers rolle i Kildebjergsagen: - Det er en meget kedelig sag. Det er lykkedes Ry kommune at få projektet vedtaget på bekostning af landbruget. Med et så massivt pres på enkeltpersoner, som kommunen her har præsteret, ja, så kan jeg godt forstå, at land-

mændene giver op. Det er en metode, vi i landboforeningen aldrig har oplevet før. En borgmester, der ikke viger tilbage for at ekspropriere for at få projektet gennemført. En borgmester der overhovedet ikke vil forhandle eller prøve at indgå et forlig, sagde Jens Gammelgaard.

Han mener, at man i stedet kunne have placeret golfbanen få kilometer fra Kildebjerg, i et område med en nedlagt grusgrav og et brakareal.





# Politisk hærværk giver større straf

**FRYGT:** Preben Kofod vil hellere i dialog med sine modstandere

Af Martin Bøvgaard  
ryanders@hastavisen.dk

**TØRRING:** Hærværket mod Jytte og Preben Kofods hjem mandag aften er ikke det første, og Preben Kofod selv er sikker på, at det kan henføres til hans politiske ibenmundethed på miljøområdet.

Som Miljøistens spidskandidat gik han op til valget skarpt i rette med landbruget og ytrede tvivl om, hvorvidt børnefamilier fortsat vil bo på landet. "Jeg kan ikke forestille mig nogen børnefamilie, som ønsker at bo i kemikalietåger og svinelugt på steder, hvor traktorerne kører rundt med 50 kilometer i timen."

"Jeg siger bare min mening i forsamlinger, og det må man ikke herude. Jeg er vant til at blive truet - på gaden, ved politiske møder, i vandværket og digelaget, forklarer han.

- Man går ikke ustraffet i cinch med bondemafiaen. Men jeg kan ikke forstå, at man lader det gå ud over mit hjem og min familie. Vi er



Gangen fik også en tur.

FOTO: LARS BAKBORE

efterhånden reddede for at være her. Jeg skal nok klare det, men jeg er helt skyldelig på min kones vegne. Jeg har aldrig kendt magen - især min kone. Man skulle hellere komme til mig, jeg vil gerne i dialog, men man vil ikke snakke med mig.

**Han tier ikke**

Preben Kofod står i sørene

åndedræt fast, at terror ikke vil få ham til at tie.

- Jeg holder godt nok ikke op. Det gør jeg ikke. Men folk, der bruger den slags metoder mod mig, må jo savne

argumenter. Ligger der noget politisk bag hærværket, betragtes det som en alvorligere sag, end hvis det "bare er et kanonslag i en postkasse", fastslår politiskommisær Peter Bay, Randers.

- Så er det samfundsmæssigt alvorligere end banalt hærværk, og i stedet for bøde vil en dom typisk lyde på frihedsstraf i den lavere ende.

**På bar bund**

Politiet står på stort set bar bund men håber, at nogen kan give et tip, som kan føre til opklaring.

- Det er fejlt at komme på den måde i by af mørket, og gerningsmændene har nok betragtet det som risikofrit.

Da bragene lød, sprang Preben Kofod og hans hustru op fra deres seng, men gerningsmændene var borte. Tilbage lå bare de fire mursten, det knuste glas, væser og urtepotter.

- Det ryster mig, at nogen har siddet et sted og planlagt det her for så at sætte sig ind i en tal, kørt herud, stillet sig på vejen, talt til tre og smidt stenene samtidigt.

Idyllen har slået revner.

FOTO: LARS BAKBORE



Bog bygningen, som Odder Sygehus råder over, ligger det gamle centralsygehus' Jordemodercenter. Her har Århus Amt besluttet at lave institution for belastede unge. Trods protest fra naboer, der mener, at området nu får mange flere institutioner, end det kan bære.

ARKIVFOTO: JENS THAYSEN

# Nabo-protest mod ny institution

**SYGEHUS:** Frygt for institutions-ghetto med en ny døgninstitution

Af Henrik Havbæk Madsen

**ODDER:** Selv om beboerne i andelsboligforeningen Lundeparken frygter at blive nabo til en hel ghetto af institutioner, så hjalp deres protest ikke.

Århus Amts udvalg for børn, kultur og uddannelse stod nemlig fast og vedtog på sit sidste møde at placere en ny institution for belastede unge ved Odder Sygehus. Institutionen skal ligge i de lokaler, der blev brugt som jordemodercenter, dengang sygehuset stadig hed Odder Centralsygehus.

Den nye institution bliver en afdeling under institutionen Langenæs, der i forvejen har en afdeling i Odder Kommune. Den hedder Ny Skovvang og ligger på Mantelensvej uden for Gylling.

Både Ny Skovvang og en anden Langenæs-afdeling, Projekterne, har behov for lokaler til undervisning og til døgninstitution, og det er denne lokalemangel, som udvalget for børn, kultur og uddannelse nu har besluttet at afhjælpe ved at give Langenæs tilladelse til at bygge det tidligere jordemodercenter om til formålet. Efter planen

kan Langenæs tage sine nye og ombyggede lokaler ved sygehuset i brug omkring 1. juni.

**Naboorientering**

Århus Amt orienterede naboerne om sine planer på et møde på sygehuset 5. april. Ifølge mødereferatet oplyste Langenæs-formand Agnethe Thomsen, at de unge, der bor på Ny Skovvang ved Gylling, vil få mere ud af deres undervisning, hvis den kan foregå et andet sted.

- Det er derfor vurderet hensigtsmæssigt at anvende bygningen ved Odder Sygehus til formålet, sagde Agnethe Thomsen på mødet.

Langenæs ønsker også at bruge lokaler i det tidligere jordemodercenter som døgninstitution til en eller to unge, der i kortere perioder har behov for at opholde sig i beskyttede rammer sammen med voksne.

**Undervisning**

Men på mødet 5. april slog Agnethe Thomsen fast, at undervisning af de unge på Ny Skovvang er det primære formål med at overtage det tidligere jordemodercenter.

- Forslaget om etablering af

en eller to døgnpladser er tænkt som en mulighed, hvis der opstår behov for det. Det forventes derfor også, at der vil være perioder, hvor der ikke bor nogen i bygningen, sagde Agnethe Thomsen.

Disse og andre beroligende ord fremsat på borgermødet kunne imidlertid ikke fjerne naboernes betænkeligheder ved den nye døgninstitution.

**Alvorlig belastning**

Tre dage efter naboorienteringen skrev Bjarne Carstensen, formand for Andelsboligforeningen Lundeparken, et brev til amtet, hvori han protesterede over planerne.

"For Lundeparken, der fortrinsvis er udlagt til bebyggelse af seniorboliger, samt nærområdet, der blandt andet også omfatter Odder lille Friskole, vil det betyde en alvorlig belastning af området med den pågældende institution. Efter vor opfattelse hører en institution for kriminelle ikke hjemme i et bolig- og skoleområde. Vi frygter, der vil ske en stor tiltrækning af andre kriminelle unge, herunder narkohandel, tyveri og røverier med videre", skriver Bjarne Carstensen.

Lige ved siden af det tidli-

gere jordemodercenter ligger der udsultningsboliger for unge med DAMP (tidels, der gør det vanskeligt at koncentrere sig, styre motorikken samt sansesøffattelse og sansesbearbejdning), og Bjarne Carstensen undrer sig over beslutningen om at give lige netop en DAMP-institution belastede unge som naboer.

Han anfører, at DAMP er "et handicap, der jo netop kræver trygge og rolige omgivelser, hvilket langt fra bliver tilfældet, hvis den påtænkte plan gennemføres".

**Institutions-ghetto**

I sit brev forsikrer Bjarne Carstensen, at Lundeparkens beboere har forståelse for, at samfundet har forpligtelser over for sine handicappede medborgere.

"Men med den planlagte udvidelse af institutioner mener vi, at man vil komme langt ud over, hvad området kan bære" tilføjer Bjarne Carstensen, der ligefrem beskylder Århus Amt for ghetto-dannelse.

"Nu er Århus Amt i gang med at gennemføre en ghetto-dannelse af institutioner på et mindre område i byen omfattende institution for

**DØGNPLACERING**

## Undervisning og ophold

De unge, der nu skal undervises i det tidligere jordemodercenter på Odder Sygehus, er anbragt på døgninstitutionen Ny Skovvang i Gylling.

Institutionens målgruppe er unge, der er karakteriseret ved udadreagerende adfærd, og som enten er involveret i kriminalitet eller i risiko for at blive det. Ny Skovvang beskæftiger de unge med undervisning, job, praktik eller lignende fra kl. 8.00 til 15.00 på hverdage og vil gerne lægge undervisningen i lokaler uden for institutionen.

Det tidligere Jordemodercenter skal også indrettes med døgnplacering af en eller to unge fra Langenæs' projektafdeling. Unge som

har brug for kortere ophold og skønnes uegnede til almindelige døgninstitutioner. Det kan være unge, der løslades efter afbøring hos politiet, men kan også være unge piger, som har brug for ro efter traumatiserende oplevelser.

På et naboorientingsmøde 5. april oplyste korchef Søren Johnsen, amtets børn- og ungeafdeling, at der er tale om unge med betydelige vanskeligheder, men at der ikke er tale om den mest belastede gruppe. På et spørgsmål fra en deltager i orienteringsmødet oplyste Søren Johnsen også, at der blandt brugerne af døgnplaceringen vil være unge med dom for alvorlig kriminalitet.

kriminelle unge, institution for unge med DAMP, institution for voksne handicappede og institution for unge psykisk handicappede", skriver Bjarne Carstensen. En argumentation, der alt-

så ikke trængte igennem hos politikerne i amtets udvalg for børn, kultur og uddannelse.



# Storenor vil fortsat være lille

Beboerne frygter at deres landsby bliver forvandlet til et parcelhuskvarter.

AF BJARNE JENSEN  
BILBILDTITTEL: 04

**STORENOR:** Beboere i landsbyerne Storenor og Lillenor har i stort tal skrevet under på en protest mod et forslag til en ny udbygning i Storenor.

Selv om det kan dreje sig om to huse, frygter beboerne, at det fremover kan blive svært at sige nej til nye udbygninger. Dermed kan der blive åbnet for en forvandling af det gamle landsbyområde til et moderne parcelhuskvarter.

Storenor er en af de sidste egentlige landsbyer i Århus Kommune. Mange andre steder er de gamle småbyer forlængt blevet udviklet til parcelhusområder med tæt bebyggelse, små grunde og høje hække.

I Storenor er der stadig luft mellem de gamle huse, og fra de høje beliggende områder kan man sige mod syd ud over Norsmande Fjord.

**Landsbyerne skal bevares**  
I Århus Kommunes lokalplan for området står, at landsbymiljøet skal bevares. Det samme gælder i overig for Lillenor og Årstrup, der ligger lidt andre steder, men som også er omfattet af lokalplanen.

De tre landsbyer beskrives som "småbyer", hvor der er et tæt sammenhæng mellem husene og gaderne, og hvor der er en klar struktur i bebyggelsen. Det betyder, at der er en tydelig struktur i bebyggelsen, og at der er en tydelig struktur i bebyggelsen.

**Parcelhuse adfærd**  
Efter beboernes mening blev landsbymiljøet allerede sat under pres, da Århus Byråd i 2004 gav tilladelse til at nedrive en af de gamle gårde, som efter bliver fremskrevet som en af Storenors store kvaliteter.

Byrådet gav i stedet tilladelse til, at der blev bygget huse til beboelse. Byrådet lagde vægt på, at de nye huse skulle fremstå, så de lignede en forlængt gård. I dag ligger tre huse spredt på grunden. Yderligere tre er planlagt, men ikke bygget endnu.

Efter Henrik Skytte Johannsens mening har beboerne ikke nogen ligthed med en forlængt gård. "For mig at se, er der tale om tre parcelhuse, siger Henrik Skytte Johannsen.

Ud over den fælles protest har han også skrevet sin egen indsigelse. Det samme har Dorthe Gisselmann. Hun mindes, hvordan en kommunal embedsmænd i 1992 stod



Mette Skytte Johansen, Henrik Skytte Johannsen og Dorthe Gisselmann (til højre) er modstandere af, at der bliver udstykket to nye byggegrunde fra ejendommen i baggrunden.

## Nogle beboere er positive

AF BJARNE JENSEN  
BILBILDTITTEL: 04

**STORENOR:** Protesten mod det nye byggeprojekt er ikke enstemmig. Enkelte beboere i Storenor bakker planerne op.

- Vi er positive over for projektet og finder, at de nye boliger vil være med til at gøre landsbyen i byen og gøre byen mere attraktiv, ikke least for fremtidige, men også for de nuværende beboere, skriver to af dem i en kommentar.

De kommenterer samtidig, at Storenor vil ændre karakter fra at være gamle færdige gårde til forlængende enfamiliehuse.

De to beboere advare dog mod et element i den nye plan. Den lægger op til, at støvhuset i den ejendom, hvor de to nye grunde skal udstykes fra, bliver renoveret og lægt til erhverv.

At tillade erhverv vil ikke være i nogen af de omkringboendes interesse, skriver de to beboere.

# Beboere er bestyrkede over byggeplaner

**LOKALPLAN:** Protest mod at boligforening endnu en gang får dispensation

AF Ole Jessen  
BILBILDTITTEL: 04

**LYSTRUP:** Beboerne på en vej i Lystrup er bestyrkede. De tre dørlyst nok, deres egne og deres, når de læser og hører om planerne om at bygge tre boligblokke på den anden side af vejen end de huse, der er i forvejen. Beboerne er glet sammen om at protestere mod byggeriet.

Det er forslag til lokalplan nr. 707, som endnu ikke er vedtaget, der har sat stemmen i kog i parcelhuskvarteret på Bygemarken i Lystrup. Forslaget giver Boligforening Århus Omegn mulighed for at bygge en ekstra etage oven på tre boligblokke langs Sønder-skovvej lige på den anden side af vejen fra husene på Bygemarken. Boligblokkene, der samlet hedder Elstedvej 2, er i dag tre etager høje.

Efteråret Kjøhl og Elsie Bjerg Pedersen er med til at organisere protesterne. De fortæller, at der har været holdt to møder for beboere på vejen, og at alle 24 husestande, på nær en enkelt, har været repræsenteret på møderne. Stemningen er således, at alle på vejen vil skrive under på en protest mod byggeplanerne.

- Vi er bestyrkede over planerne. Du vil flytende ind i vores hus for 32 år siden, var der udsigt over markerne, og vi kunne se søndergangen. Så den blev de gamle boligblokke bygget, og nu vil de bygge dem endnu højere. Det er for galt, siger Elsie Bjerg Pedersen.

Kjøhl Bjerg Pedersen henviser til en gammel disposition fra 1964, hvor det er den



Elsie og Kjøhl Bjerg Pedersen og Mette Petersen (i midten) er bestyrkede over planerne om at bygge en ekstra etage oven på boligblokkene på den anden side af vejen.

drivende Elsted Kommune. I planen udlægges området, hvor boligblokkene ligger, til boligbyggeri i tre etager med en bebyggelsesprocent på 40. Han henviser også til kommunestyrets beslutning fra 1975, hvor det fremgik, at der højst må bygges i to etager i en højde af 8,5 meter.

- Vi er bestyrkede over planerne. Du vil flytende ind i vores hus for 32 år siden, var der udsigt over markerne, og vi kunne se søndergangen. Så den blev de gamle boligblokke bygget, og nu vil de bygge dem endnu højere. Det er for galt, siger Elsie Bjerg Pedersen.

Kjøhl Bjerg Pedersen henviser til en gammel disposition fra 1964, hvor det er den

helt utroligt, siger Elsie Bjerg Pedersen.

Hendes mand fortæller, at boligblokkene i den ene ende nu er 10,7 meter høje, mens de på grund af det skræbende terræn er 12 meter høje i den anden ende. Med en ekstra etage ovenpå vil blokkene blive 15,5 meter høje mod 17 meter høje elevatorårne.

- Hvorfor overtræde alle bestemmelser for at lave 15 etageboliger. Bygningerne ender jo med at blive næsten dobbelt så høje som de tilføjede 8,5 meter, siger Kjøhl Bjerg Pedersen.

**Bliver forskrækkede**  
Elsie Bjerg Pedersen har været lidt for at sætte under-skrifter ind mod byggepla-

nerne. Hun har talt med mange, som ikke var klar over, hvor høje boligblokkene bliver, hvis lokalplanen vedtages.

Efteråret Kjøhl Bjerg Pedersen har læst referater, men de fortæller, at der ikke er så stor enighed om at lade de høje beboere i Elstedvej 2. Flere beboere i blokkene har nemlig skrevet under på protesten mod byggeriet.

- Det mærkelige er jo, at i hele parcelhusområdet på denne side af Sønder-skovvej med 473 parceler kan man ikke en gang få lov til at sætte en kvist på sit hus eller indrette tagetagen. Men nu vil de tillade, at boligblokkene bliver endnu højere. Det er helt uforståeligt, siger Kjøhl Bjerg Pedersen.

# Beboer efterlyser materiale i lokalplan

AF Ole Jessen

**LYSTRUP:** En af beboerne på Bygemarken i Lystrup, Mette Petersen, har sendt sig over midjeholdet i forslag til lokalplan nr. 707, der handler om bygning af en ekstra etage på boligblokkene Elstedvej 2. Hun synes nemlig, der mangler noget.

- Jeg kan ikke forstå, at der ikke er nogle skyggediagrammer, for sådan nogle er så vigtige, siger Mette Petersen.

Skyggediagrammer viser, hvordan en ekstra etage påvirker skyggerne fra boligblokkene for beboerne i nabolaget, eller med andre ord, i hvor stort omfang beboerne kan se solen, hvis byggeriet bliver til noget.

- Jeg ringede til kommunen og spurgte om skyggediagrammer, men jeg fik at vide, at de ikke fandtes, siger Mette Petersen.

Hun fortæller, at hun hos kommunen blev henviset til at ringe til DAI Gruppen i Viby, som er rådgiver for boligfore-

## FORSLAG TIL LOKALPLAN NR. 707

- Forslag til lokalplan nr. 707 omhandler renovering af facader og ny tagetage på byggeriet Elstedvej 2.
- Det drejer sig om tre boligblokke i tre etager tilhørende Boligforening Århus Omegn på Sønder-skovvej i Lystrup.
- Lokalplanområdet omfatter også to andre boligblokke med etageboliger langs søndervej.
- Boligforeningen vil nedbringe 10 nye boliger som ældrevenlige seniorboliger i en ny tagetage oven på boligblokkene.
- Byggeriet omfatter også opførelsen af uafhængige elevator- og trappehus medlere og end sider af boligblokkene.
- I forslaget tillades byggeri i op til 15,5 meters højde.
- Lokalplanforslaget er ikke i overensstemmelse med kommunestyrets beslutning om ændring af kommunalplanen, således at byggeri i fire etager tillades i området, og således at den tilladte bebyggelsesprocent bliver fra 40 til 70.
- Med en ekstra etage på boligblokkene vil bebyggelsesprocenten blive fra 54 til 68.
- Lokalplanforslaget er til offentlig høring indtil 27. oktober. Det kan ses på Århus Kommunes hjemmeside: [http://aarhuskommune.dk/portal/boergerinddragning\\_02\\_arkitektur/lokalplaner](http://aarhuskommune.dk/portal/boergerinddragning_02_arkitektur/lokalplaner)



Hjælp forslag til lokalplan nr. 707 får Boligforening Århus Omegn lov til at bygge en ekstra etage på de tre boligblokke, som udgør Elstedvej 2. Forslaget er endnu ikke vedtaget, det er i offentlig høring indtil 27. oktober.

planafdeling har arkitekt Magnus Vasegaard udført de lokale planer. Han siger, at han ikke var klar over, at der var lavet skyggediagrammer.

Men nu har han skaffet dem fra DAI Gruppen og sendt dem til Mette Petersen.

- Der er ikke noget lovkrav om, at der skal være skyggediagrammer i et lokalplanforslag, og i dette tilfælde har vi skønnet, at det ikke er nødvendigt, siger Magnus Vasegaard.

Mette Petersen har boet på Bygemarken i 26 år, hun er rydret over byggeplanerne. - Det er helt fantastisk vær-

igt med sådan et boligbyggeri i Lystrup. Det bliver akt for dominerende, og det får betydning for alle i Lystrup, siger hun.

Hun mener, at en ekstra etage på boligblokkene vil ødelægge området omkring Lystrup Kirke. Hun henviser til, at kirken er blevet præmieret af kommunen som et smukt byggeri, der har fin sammenhæng med landskabet.

- Og nu vil kommunen ideo-lagge det, de selv har præmieret. Det er da helt skørt, siger Mette Petersen.



# Strid om højhuse i Hornslet

Kommunens plan om at opføre fire etagehuse i udkanten af byen møder kraftig kritik fra områdets beboere.

AF MARIA FAARVANG  
MAFA@STIFTEN.DK

**HORNSLET:** På bakketoppen på Eskerodvej skal de fire tre-etagers huse, som har bragt sindene i kog blandt beboerne i området.

De er vrede over, at husene bliver placeret på det højeste sted i landskabet, og at de dermed kommer til at rage et godt stykke op i vejret i det ellers relativt flade terren. Samtidig føler de sig snydt over, at husene bliver omtalt som såkaldte 'landskabsvillaer' i lokalplanen, mens de i deres øjne hellere burde kategoriseres som boligblokke.

- De bliver kaldt for landskabsvillaer, og så placeres der ni boliger i hver villa. I mine øjne er landskabsvilla ikke et ord, der ellers eksisterer. Det er i stedet et forsøg på at skjule, at det egentlig er boligblokke. De kommer til at ligge alt for højt og markant i landskabet, og der bliver ikke nogen glidende overgang mellem byen og landet, siger Morten Henriksen, pensionist og bosiddende på Eskerodvej.

## Klage til kommunen

Sammen med adskillige andre borgere er han i gang med at udfærdige en klage til kommunen, og klagen har et helt klart mål.

- Vi håber, at kommunen venter



En af de borgere, der også er involveret i klagesagen, er Christian Christensen. Han har udfærdiget denne skitse, der skal illustrere, hvordan området kan komme til at se ud.

med at føre den del af lokalplanen ud i livet, der hedder delområde seks. Den hører slet ikke naturligt med til

at resten af det område, som skal bebygges i denne omgang. Området ligger som en tange ud i det åbne landskab, og det kommer til at se mærkeligt ud, at det netop er der, højhusene skal opføres, siger Morten Henriksen.

Han understreger dog, at de som beboere ikke er modstandere af hele lokalplanen, og at de ser positivt på, at kommunen vil udvide byen til den side.

- Vi er ikke en flok brokkehoveder, der er imod, at byen udvides og udvikler sig. Vi synes tværtimod, at resten af lokalplanen er meget fornuftig, men kaden hopper af med højhusene, påpeger han.

Ove Bomholt er også nabo til det kommende etage-byggeri, og noget

af hans jord skal inddrages, idet Eskerodvej skal udvides for at imødekomme den øgede trafik. Det er han meget utilfreds med.

- Jeg er meget ked af, at de tager min jord, og jeg føler på mange måder, at jeg bliver bestjålet, siger den pensionerede landmand.

## Politisk forståelse

Det konservative byrådsmedlem Steen Fris kommer selv fra Hornslet og sidder med i udvalget for plan, udvikling og kultur. Han kan godt sætte sig ind i, at beboerne i området er frustrerede over lokalplanen.

- Lokalplanen illustrerer ikke helt det forslag, som vandt arkitekt-konkurrencen, og derfor kan jeg godt forstå, at de er overraskede over, at

der skal opføres etagehuse. Ordet 'landskabsvilla' er lidt af en fortællelse i forhold til det, der sker. I mine øjne er der tale om en mellemting mellem en boligblok og landskabsvilla, forklarer han.

Han tilføjer, at nogen altid vil føle sig ramt, når en ny lokalplan skal føres ud i livet, og at byrådet selvfølgelig vil lytte til indsigelserne fra borgerne.

- Som del af et enigt byråd har jeg selv stemt for forslaget, og jeg løber ikke fra min beslutning. Beboerne bor i et skant område, og derfor kan jeg godt forstå deres reaktion, siger Steen Fris og påpeger, at han ikke selv er så bange for højhusene, selv om de kommer til at få en meget synlig placering i landskabet.

## Sagen er i høring

Lokalplanen var emne på et borgermøde torsdag 25. januar, hvor arkitekten fremlagde idéerne for borgerne, og flere af beboerne i området fik lejlighed til at komme med indsigelser.

Forslaget til Lokalplan 52 er udsendt i høring, og synspunkter kan frem til og med 14. februar fremsendes til:

Syddjurs Kommune, Hovedgaden 77, 8410 Rønde

Når høringsfristen er udløbet, bliver indsigelserne behandlet både administrativt og politisk, indtil da er intet endeligt afgjort.

Yderligere oplysninger kan fås ved:

Syddjurs Kommune, Lundbergvej 2, 8400 Ebeltoft, telefon 87535000.

Planen kan også ses på: [www.syddjurs.dk](http://www.syddjurs.dk) under 'lokalplaner'.

**HORNSE-ERIS-EN-14-FEBRUAR**

# Modstandere af moske har kig på byrådet

**VEDTAGELSE:** Plan om opstilling til byrådsvalg hvis folkeafstemning om moskeen nægtes

Af Ole Jessen

lokal@stiften.dk

**ÅRHUS:** Hvis politikerne i byrådet ikke vil holde folkeafstemning i Århus om tilladelse til at opføre en stormoske, vil foreningen Århus Mod Moskeen arbejde på at stille op til byrådsvalget. Det blev besluttet på foreningens første ordinære generalforsamling i aften.

Omkring 50 af foreningens cirka 250 medlemmer deltog i generalforsamlingen, hvor en eventuel opstilling til byrådet uventet blev foreslået og vedtaget. Der skal nu laves et principprogram, som kan munde ud i en opstilling

- Vi arbejder på at få en folkeafstemning blandt alle århusianere om en stormoske. Men hvis politikerne ikke vil være med til det, vil vi som sidste udvej overveje at skabe

en politisk platform, så vi kan stille op til byrådet, siger foreningens genvalgte formand Tomas Kierstein, der bor i Ørum på Djursland.

Han fortæller, at anstødsstenen er en stormoske med kuppel og minareter. Han ser sådan en bygning som tegn på sammenblanding mellem religion og politisk ideologi.

- Folk må tro på, hvad de vil, og de forskellige muslimske grupper i Århus må gerne have deres bedehuse rundt om i byen, det er helt i orden. Men en stormoske med kuppel og minareter bryder vi os ikke om, det er en provokation i Århus, siger Tomas Kierstein.

På generalforsamlingen diskuterede man foreningens pjecer, som er blevet meldt til politiet for racisme.

- Vi mener ikke, pjecen overtræden nogen lov, men vi må jo vente og se, hvordan sagen udvikler sig, siger Tomas Kierstein.

Han fortæller, at foreningen har indsamlet 1000 underskrifter i protest mod en stormoske og for kravet om en folkeafstemning.



# Nej tak til bane for bilræs i Århus

**TRÆF:** 200 unge fartglade bilister fra Jylland og Fyn til ulovlig dækafbrænding i Århus - bøder til ti

Af Maja Nielsen  
reportage@stiftstiden.reportage.dk

ÅRHUS. Århus Kommune skal ikke lægge veje til bilræs med dækafbrænding. Det vil give for mange gener i et område som Århus med en tæt befolkning, mener rådmænd Poul B. Skou (K).

Rådmænd, der har ansvaret for kommunens veje, lægger ikke skjul på sin kolige indstilling over for en idé om egen vej eller bane til unge bilentusiaster. Cirka 200 dækfræsere var langfredag samlet til træf i Århus. De ønsker sig en bane, hvor de lovligt kan dyrke deres interesse for hurtige biler, ræs og de såkaldte burn-outs. Ved burn-outs speedes hjulene op på stedet, hvorved dækkene næsten brændes af.

For et par uger siden var der træf i Aalborg. Succesen var begrænset på grund af vejret. Langt flere mødte op til træffet på Bilkas parkeringsplads i Tilst langfredag. Dæk-

fræsere fra hele Jylland var over internettet inviteret til det ulovlige stævne. Det endte med, at ti blev sigtet og fik bøder for overtrædelse af færdselsloven.

En af de mange arrangører, Århus Træf Team, mener, problemet med ulovlig og ofte hasarderet kørsel, larm og støj kan løses, hvis deltagerne får egen bane et eller andet sted i Jylland.

Hertil siger rådmænd Poul B. Skou:

- Jeg skal ikke gøre mig til dommer over folks hobby. Men jeg er principielt modstander af, at vi reserverer plads til støjende fritidsaktiviteter her i kommunen, fordi koncentrationen af borgerne her er meget større end i mange andre kommuner, siger rådmænd Poul B. Skou.

Hvis der kommer en ansøgning, vil det være fritids- og kulturforvaltningen, der først skal tage stilling, inden det kommer videre i systemet.

Politinspektør Bent Pre-



Det ødelægger ikke blot bilernes dækkene, men også vejenes belægning, når unge bilister mødes til dækfræs.

nogle er det et ekstra kick, at politiet dukker op, mener politinspektøren.

## I kortage

Politiet i Århus fik langfredag et tip fra kollegerne i Aalborg om, at et træf var under opsejling i Århus. Klokkeren 21.30 mødte politiets patruljer cirka 200 biler. De kom til Bilkas p-plads fra adskillige byer i Jylland og på Fyn.

Klokkeren 22.50 kørte en del af deltagerne i moderat tempo i kortage til Østhavnsvej, hvor der tidligere har været dækafbrændings-træf.

På det tidspunkt var der 50-60 biler tilbage. Alle blev tjekket. Ti af bilisterne står til bøder, for eksempel for at køre bil uden førerbevis, oplyser vagthavende ved Århus Politi.

Det er første gang i år, der har været dækfræs i Århus. Sidste år var der flere i Lisbjerg på Samuel Moses Vej i Skejby samt forsøg ved Prismet på Viborgvej i Århus.

ben Nielsen fra Århus Politi mener ikke, at ulovlighederne stopper, hvis dækafbrænderne går sammen i en forening

og får en bane.

- De kan måske holde deres egne medlemmer inde på en lovlig bane. Der vil nu nok

være en del andre, som synes der er mere spænding i at bruge vejene. Det ulovlige element hører til showet. For

FOTO: HENNING BAGGER



»Vi har rigeligt med supermarkeder,« mener Ralf Andersen, der står i spidsen for kampen mod Rema 1000. Foto: Morten Flarup

# I kamp mod Rema 1000

150 villaejere vil forhindre byggeri af nyt supermarked ved Fredensvang Runddel.

Af HENRIK GRØNVALD  
aarhusred@stiftstiden.dk

»Ikke alene er det meget uheldigt for området. Det er også helt unødvendigt. Der er i forvejen masser af indkøbsmuligheder.«

Ralf Andersen, Uraniavej 6, er stærkt imod Rema 1000's planer om at opføre et lavprisvarerhus på Rosenvangs Alle ved Fredensvang Runddel. Og det samme er ifølge ham 150 andre villaejere i området.

Rema 1000 har ifølge Ralf Andersen afgivet købstilbud til ejerne af to villaer på Rosenvangsalle for at rive husene ned og opføre et supermarked med tilhørende parkeringsplads.

Der er også gennemført en markedsanalyse blandt beboerne, som er blevet ringet op med spørgsmål omkring

deres indkøbsvaner, om de ville handle i en eventuelt kommende Rema 1000 ved runddelen. Desuden har et arkitektfirma lavet en situationsplan med varehusets placering, som beboerne har fået udleveret.

## ORIENTERINGSMØDE

»Vi fokuserer meget på det trafikikkerhedsmæssige og miljøet. Trafikintensiteten er i forvejen meget høj i rundkørslen, hvor trafikken næsten går i stå om morgenen og aftenen. Det er også en skolevej, som bliver endnu mere usikker med trafik til og fra et supermarked,« siger Ralf Andersen, der er talsmand for en arbejdsgruppe, som er gået i dialog med Rema 1000 om projektet.

På den baggrund har Re-

»Ikke alene er det meget uheldigt for området. Det er også helt unødvendigt. Der er i forvejen masser af indkøbsmuligheder.«

Ralf Andersen

ma 1000 inviteret til et orienteringsmøde torsdag den 9. marts. Arbejdsgruppen håber, at mange beboere vil møde frem og give udtryk for deres modstand.

Rema 1000 vil blandt andet blive præsenteret for argumenter om, at deres typiske byggestil med lange facader uden vinduer vil skæmme et kvarter med typiske villabyggerier fra 1929 frem til 1970'erne. Dernæst frygter beboerne, at der – ud

over den øgede trafikmængde – vil blive støjgener fra blandt andet kølekompresorer, aflevering af varer og renovation.

»Dertil kommer, at vi slet ikke mener, at der er et behov for et nyt supermarked. Der er i forvejen fem supermarkeder inden for en radius af 300 meter og yderligere et Rema 1000 på vej på Oddervej ved Skåde-centret. Og Lidl er på vej med et lavprisvarerhus på Christian den X's Vej, ligesom der findes Føtex i Holme og Viby Centret. Vi har rigeligt allerede,« siger Ralf Andersen.

Leder af kommuneplanafdelingen, afdelingsarkitekt Niels-Peter Mohr Nielsen, oplyser, at Århus Kommune endnu ikke behandler en sag om et Rema 1000 varehus ved Fredensvang Runddel.



# Den 1. april døde landsbyidyllen

**BEBOERGRUPPE:** Hvinende dæk og brølende motorer fra Auning Kart Parks gokarts forstyrrer freden

AF Hans Henrik Pedersen

DRAMMELSTRUP. Lars Boesen og Ejner Loch flagede på halv, da Auning Kart Park åbnede. Nogen blev forargede, andre bekymrede. Og enkelte forstod, at her var et par slagne krigeres sidste stille protest mod overmagten. Slaget var tabt for Beboergruppen mod placeringen af Auning Kart Park.

- Freden døde 1. april, hvor Auning Kart Park åbnede, forklarer Lars Boesen, der bor på Drammelstrupvej et par gedigne stenkast fra gokart-banen Auning Kart Park. Ejner Loch fra Trekronervej nikker stille.

Avisen har sat beboergruppen stævne for en spadseretur omkring baneanlægget, hvor enkelte gokarts hviner rundt i svingene og bryder den monotone brummen fra motorerne og den kendte trafikstøj fra Randers-Grenaa landevejen, A16.

Vinden kommer fra skiftende retninger, nærmest fra nord, så støjen bæres væk fra kritikernes boliger, nordost for banen, men sådan er vindretningen sjældent, forklarer Lars Boesen, der som brevdæmmand er vant til at være opmærksom på vindforholdene.

## Som vi frygtede

Hverken Lars Boesen, Ejner Loch, Lene Jensen, Karl Elgaard, Arne Sørensen eller Marie Sørensen har i dag skiftet holdning til Auning Kart Park.

- Spektaklet er akkurat så forfærdeligt, som vi frygtede. Ikke mindst er de hvinende dæk, som supplerer støjen fra de brølende motorer, generende, siger Ejner Loch.

Gruppen tvivler på, at denne dækstøj overholder de støjgrænser, som Auning Kart Park er underlagt.

Nu som for synes beboergruppen, at politikerne i Sønderhald Byråd har været alt for forhippede på at imødekomme Auning Kart Parks ønsker - og at myndighederne har givet Auning Kart Park alt for lang snor i forhold til åbningstider og andre begrænsninger i virksomhedens udfoldelser.

- Og de strækker tilladelsen til de yderste. Langfredag kørte de til klokken 19.50, selv



Arne Sørensen, Lars Boesen, Karl Elgaard, Marie Sørensen, Lene Jensen og Ejner Loch mener ikke, at baneanlægget falder pænt ind i landskabet - og støjen fra de hvinende dæk forstyrrer landsbyidyllen.

FOTO: LARS RASBORG



Freden døde 1. april, da Auning Kart Park blev indviet (billedet), mener naboerne i beboergruppen.

ARKIVFOTO: JENS MUNK

om de kun må køre til 18 på helligdage og i weekenden, fortæller Karl Elgaard.

## Synlig fra landevejen

Forst da Lene Jensen ringede, beklagede man og stoppede, fortsætter Lars Boesen.

Det er den slags fejltrin, der er med til at styrke naboernes skepsis, når det gælder Auning Kart Parks erklærede ønske om et godt naboskab.

Beboergruppen har i hele processen gennem byråd og amtsråd sat sig grundigt ind i

reglerne omkring Auning Kart Parks miljøgodkendelse og lægger på afstand mærke til, hvad der foregår, og om det sker i overensstemmelse med lovgivningen og miljøgodkendelsen - f.eks. om banens gokarts startes i værkstedet eller ude på banen, om der køres hensynsfuldt til og fra banen på motorcykel, og om banens køretider respekteres.

Det er heller ikke undgået beboergruppens opmærksomhed, at baneanlægget er svært synligt fra Randers-Grenaa-landevejen, selv om embedsmænd og politikere i Sønderhald Kommune lod sig overbevise om, at banen ville falde ind i landskabet.

I lokalplanen hedder det bl.a., at der ikke må skiltes, flages eller reklameres, så det er synligt uden for anlægget.

- Mon ikke nogle af trafikanterne kigger på reklamer

og flag i stedet for at holde øjnene på vejen, spørger Ejner Loch, som mener, at anlægget giver øget risiko for ulykker på A16. Højtplacerede lamper på banens lysmaster medvirker heller ikke til, at banen falder naturligt ind i landskabet.

## Drammelstrup splittet

- Måske det bliver lidt bedre, når beplantningen vokser højere op, men den skal godt nok vokse højt for at banen bliver skjult, bemærker Lars Boesen med den tørre humor, som gruppen har udviklet gennem det lange forløb, hvor det var svært at holde modet oppe. Kampen virkede ulige, og politikerne valgte efter beboergruppens opfattelse at vende det døve øre til alle indvendinger.

Beboergruppen har stadig en klage over afgørelsen lig-

gende hos Miljøstyrelsen og har vællagt klagen en notat, hvor myndighederne gøres opmærksom på den "oversete" støjfaktor, som udgøres af de hvinende gokart-dæk. I notatet påpeger beboergruppen desuden, at Auning Kart Parks åbningstid er voldsom i forhold til andre motorsportsbaners.

Auning Kart Park har skabt forandring i det lille lokalsamfund, og også det indbyrdes naboskab mellem beboerne har fået nogle på frakken. Ikke alle deler beboergruppens synspunkt om, at Auning Kart Park er fejlplaceret.

Det er ikke længere det samme at komme i Fausing Forsamlingshus, som ellers var det naturlige samlingssted for beboerne i Drammelstrup, beklager repræsentanterne for beboergruppen.

# Frygt for larm fra badende børn

AF Jørgen Krogh  
samfund@stiften.dk

AJSTRUP: Da Lisbeth Lock-Hansen og Per Dalskov for fire år siden købte deres sommerhus ved Ajstrup Strand drømte de ikke om, at de kunne blive en af de nærmeste naboer til et badeland på campingpladsen ved siden af. Da de fik kendskab til planerne, gik de derfor i aktion og fik sammen med nogle af de nærmeste naboer etableret en underskriftindsamling mod projektet.

- Da vi købte sommerhuset, kiggede vi i den gældende lokalplan for campingpladsen.

Og her var der ikke udlagt et byggefelt i nærheden af vores hus. Derfor er vi blevet noget nervøse, da ejeren søgte dispensation for at få lov til at lægge et badeland tæt på os. Hvis han havde planlagt det i byggefeltet fra lokalplanen, så kunne vi ikke sige noget til det, for det kendte vi jo i forvejen, siger Per Dalskov.

Han frygter, at byrådet giver en dispensation.

- Hvis det så viser sig, at støjgrænserne alligevel ikke kan overholdes, så vil politikerne nok ikke forlange, at badelandet rives ned igen. Det er jo en stor investering, siger han.

- Men det kan ikke undgås, at de badende børn vil skriges og huje.

## Som Friheden

Også formanden for Ajstrup Strand og Norsminde Grundejerforening, Lars Isaksen, har indvendinger mod planerne.

- Det berører jo ganske mange af vores medlemmer. Og der er ikke mange, der tror på, at campingpladsen kan overholde støjgrænserne. Hvis vi skal sættes sagen lidt på spidsen, kan vi sammenligne den med Tivoli Friheden. Vi risikerer at få en mini-udgave af den konflikt med

naboerne, siger han.

Samme synspunkt har byrådsmedlem Margrethe Bogner (S), som fik sagen sendt tilbage til teknisk udvalg, fordi hun ville have en undersøgelse af om det er realistisk at overholde støjkravene.

- Vi risikerer jo at få en sag som ved Friheden, hvor naboerne er konstant utilfredse. Tivoliet har en højere støjgrænse end campingpladsen, og det har endda svært ved at overholde den grænse. Og støjkravene i Ajstrup er meget skrappe. Derfor skylder vi ikke kun sommerhusbeboerne, men også camping-

pladsejeren at tingene er i orden, for han bruger så mange penge på det, siger hun.

Hun mener, at det er fint med nye tiltag på turistområdet, men hun mener, at der skal et støjværn op for at overholde kravene. Og at støjskærme vil skæmme området.

- Jeg stemte i sin tid imod, at kommunen skulle sælge campingpladsen, men jeg har bestemt ikke noget imod, at den bliver en succes. Og hvis ejeren vil bekoste en støjundersøgelse, og den siger, at det er realistisk at overholde kravene, så stemmer jeg gerne for.



# Unge afvises i byens natteliv

## DISKRIMINATION: Somaliere søger til Silkeborg for at gå i byen

AF Jørgen Krogh og Morten Svith  
samfun@stiftiden.dk

Unge indvandrere afvises i stor stil på de århusianske restaurationer. Socialforvaltningen har samlet eksempler, der viser, at de unge især møder kontante afvisninger fra fire beværtninger i byen, men også andre steder kan der være problemer. Socialrådmænd Flemming Knudsen (S) fortæller, at undskyldningerne for at afvise de unge indvandrere kan være "forkert tøj", "forkerte sko" eller lignende. Men det hjælper sjældent at gå hjem og skifte.

Især somaliere oplever diskriminationen, og rådmænd er meget kontant i sin konklusion, efter at hans medarbejdere har holdt møde med somaliske unge om problemet.

- Man kan som somalisk ung ikke komme ind på diskotekerne i Århus.

Indvandrerne er derfor begyndt at søge til andre byer, hvor det ikke er så svært at komme ind på restauranterne. Somaliere tager til Silkeborg for at gå i byen, mens de arabiske unge søger til Rønde.

- Vi er blevet kontaktede af Silkeborg Polit i omkring

dette. De ser det som et problem, da det er svært for Silkeborg at rumme så mange somaliere, oplyser rådmænd. Han ønsker ikke at oplyse, hvilke restaurationer i Århus der afviser de unge indvandrere.

På aftenens byrådsmøde havde Venstre rejst en forespørgsel om problemet, og der var stor enighed om, at der skal gøres noget ved det. Borgmester Louise Gade (V) lovede, at hun personligt vil tage problemet op i Bevillingsnævnet, og også Lokalnævnet, hvor politiet og kommunen jævnligt mødes, blev også nævnt som et sted, hvor tingene skal diskuteres.

- Vi har en nul-tolerance overfor ballademagere i nattelivet, men den vender også den anden vej, og vi vil heller ikke tolerere diskrimination. Det kunne være en idé, at politiet gik lidt oftere ud i nattelivet - måske uden uniform - for at tage temperaturen på netop dette problem. Og jeg vil også love, at vi vil diskutere sagen med restauratørerne, sagde borgmesteren.

Der er paradoksalt nok ikke indløbet nogen anmeldelser om diskrimination til politiet det seneste år. Det skyldes ifølge socialforvaltningen, at det er svært at bevise, at man har været udsat for diskrimination, og flere politikere har hørt, at politiet ofte ikke tager den slags sager alvorligt.

Byrådet blev enige om, at der skal laves en kampagne, der gør opmærksom på problemet

# Risskov rasede mod banebro

## UENIGHED: Temperamentsfuld debat på borgermøde om Grenåvej/Grenåbanen

AF Peter Poulsen  
samfun@stiftiden.dk

RESSKOV: Turben Hagensen bor i et hus, der skal rives ned, hvis et af de tre forslag til en viadukt mellem Grenåvej og Grenåbanen udføres. Det sagde han ret udførelse på et debatmøde om netop de tre forslag i aften. Så kaldte han dem meget drastiske og tilbøjede, at især det ene var grovkønt, nemlig en høj barriere af en lænseløsning inde midt i et boligområde.

Men Turben Hagensen var ikke typisk for stemningen. Kun for et øjeblik af sit liv. I den store sal på Risskov Antropologimuseum lyttede 200 borgere plus lidt politikere og teknikere egentlig ikke meget. Men de kunne høre, der var røgende klapsalver, højlydt afbrydelse ("I har jo har' lukket") og faldt temperamenter på. Der deler virkelig stensene, når der nu laves en vevs-undersøgelse af en niveaufri skæring til erstatning for landets mest trafikerede og udsigtsløse jernbanestationskæring. 35.000 biler krydser en bane, hvor der fra næste måned kommer tog med op til 100 km/h hvert kvart.

I hvert fald siden 1976 har myndighederne rullet den niveaufri skæring. Men nu har ansborgmester og trafikminister besluttet, at det skal være. Derfor raskede... undskyld afstemmede.

**Svineheldigt**  
- Vi har været svineheldige, at det sted ikke har kostet menneskeliv endnu, sagde Ole Høgholm, formand for Vejly-Risskov Grundejerforening.

Men han tegnede faktisk heller ikke billedet. For grundejerforeningen lagde en skriftlig udtalelse frem, der anbefaler en vejten over en senket bane. Altså ja til en niveaufri skæring, men med vejen overet.

Nestormand Palle Knudsen, der har 30 års erfaring som vejbygger, gav endda en overbevisende teknisk gennemgang af, hvordan broen skal udføres som to bygningsværker med skillets New Jersey-autoværn for at minimere højden.

Andre - og de talte højest - vil have helt af med banen. Løstans op ad Randsvej, fra hvilken vil Skjerve Nøglegade. Ny lane som en ønskesed uden om Risskov fra Lystrup til Mundslevvej.

Den slags gør de kraftigste klapsalver, selv om Bent Mikkelsen, næstformand (S) for trafikudvalget, tog de gamle understrøgede, at det ikke var malet egnet. Igen emne.

**Menneskeliv på spil**  
Claus Møller, formand for en anden grundejerforening, Vejly-Feld, ville uddybe problemet et par år, mens "dygtige og visionære lokalpolitikere" får lavet en løstans. Han i beskyldte endda lokale folketingsmedlemmer for at "søle sig forpøjet til at bruge midlerne, fordi de nu er af-sat".

Så gik den vilde jagt. Folketingsmedlem Henrik Vestergaard (V) måtte naturligvis på banen og gik meget hårdt til Claus Møller for dennes skithende signaler igennem årene.

- Jeg er stolt af, at vi endelig kan diskutere sikkerheden efter de mange uheld, og jeg vil ikke tage ansvar for, at mennesker bliver slået ihjel i den jernbanestationskæring.

- Og lad os nu være ærlige, tilføjede Henrik Vestergaard. Tag op ad Randsvej! Det taler i ja kun om, fordi i vil have banen væk fra Risskov.

Allerede ved døren blev alle godt velkomne af en arbejdsgruppe, der fører kampagne under slagordet "Højbane gennem Risskov - nej tak". De uddelte streamere og klistermærker.

Gruppens talermand, Anna Søgaard Nielsen, vil i virkeligheden høre af med næstformanden i dens nye skillets med højere fart. Men kampagnen skyder på ét af de tre

forslag, nemlig det der er mest uoplyst for naboerne, og har angiveligt samlet 2000 underskrifter.

**TRE FORSLAG**  
# Århus Amt fremlægger tre forslag, men der kan komme flere fra borgerne.  
# I Risskov har man nu vejen på en 1200 meter lang og nu 19-4,80 meter bred skæring.  
# 25 biler, næsten 10 og 6,60 meter over banen på en 900 meter lang strækning.  
# 31 Baneværet er meter over 800 meter og vejen har 4,5 meter over en 400 meter lang skæring.  
# Adgangsleder Anders August Poulsen kalder alle forslagene meget uheldige.  
# Prisen er i alle tre tilfælde ca. 45 mio. kr.  
# Høgholm i udtalelsen 28. december skrev til Århus Amt, Møller og Høgholm, Lystrup Afb. 8270 Højbjerg.

Her er forslagene var så yre, at Martin Mark Hansen, Trafikstyrelsen, på stedet kaldte dem urealistiske.

Laurits Larsen høstede et stort bifald for at ville bygge ny bane gennem Egå-dalen - altså uden om Risskov. Steffen Bruhn, grundejerforeningen Krøgholmvej, foreslog en regulær tunnel helt fra krydet og under alle de veje, der skærer banen.

Så har vi begyndelsen til den metro, der vil koste milliarder om nogle år, sagde han.

Palle Thomsen sammenlignede med tunnelen til "mange milliarder alene i overskridelse" i hovedstadsområdet. Og også Claus Anker Pedersen, indbygger af Harley Davidson-foreningen, en lige ved overkæringen, gik ind for at få banen gravet ned.

Leif Madsen, tidligere direktør for Århus Sporveje, har i sin tid deltaget i debat om af borgermøder. Som systemets mand, Nu er han privat Risskov-borger og formand for den søvende institution.



"Vi har været svineheldige, at det sted ikke har kostet menneskeliv endnu." Ole Høgholm, formand for Vejly-Risskov Grundejerforening

ikke just imødekomme. Mange var taget til debatmøde for at forsvare banen helt væk - i hvert fald væk fra Risskov. Andre gik ind i debatten for at få banen helt under Grenåvej for at undgå en adretpende højbane.

Forargled, der har 200 lodger og et plejehjem i skudlinjen for luf-projekterne. Klap hænder, råder han. En bro er det ikke nødvendigvis for motorvejen aflaster

Grenåvej med 20 procent, og ate-togstop løser sikkerhedsproblemet. Altså argumenter for en mid-løsning. Men Madsen blev kraftigt imodtaget af Ole Høgholm fra Vejly-Risskov Grundejerforening. Et boom-ang på Grenåvej er - udly med ate-togstop - uholdbart i længden. Det giver bilkøer og overbelast-

**Juledekoration skabte alarm**

ÅRHUS: Det er ikke hver dag, at en brandmand kan slukke en brand ved at puste flammen ud, i aften omring klækken 20 hastede Århus Brandvæsen til Frederikshøj Kapitecenter AuS, Banegårdsgade 16. Indenfor i julestuen havde en forlovedesparrede sat en lækker juledekoration i den aflåste forretning.

Brandvæsenet forsøgte at få fat i ejeren - men uden held. Derfor var det nødvendigt at slå en rute ind i boligstrøket. Men først brandkæben blev hævret, som ejeren løbende rindte

for. Men nok om, hvad de gjorde. En mulig fælles konklusion i aften. Klart nej til banen ovenst. Så klart, at også ansvarsledelse i paneler og buskabet med hjem. Formanden Bent Mikkelsen var det Kaj Møllrup Christensen (S), Henrik Qvist (EL) og Rasmus Schrødt Nielsen.

Så skæmsede som muligt. Banen skal under vejen, og vi skal grave den så langt ned, som det er teknisk og økonomisk muligt i en løsning, som alle kan leve med, sagde de som med én mund. Henrik Qvist tilføjede: - Men I skal ikke sige, at vi skal søve på det. Vi har allerede søvet i godt 40 år.



# Klageregn over mobilmaster

Masterne er **uønskede i villakvarterer** omkring Århus.  
Beboere i Højbjerg kalder tegning misvisende.

AF IVAR RØNSHOLDT  
IVR@STIFTEN.DK

**ÅRHUS:** Ingen beboere i villa-kvartererne omkring Århus er interesseret i at blive nabo til en høj mobil-sendemast. Det vælter ind med klager, og kommunen har store problemer med at finde acceptable steder, hvor disse master kan rejses.

Fire teleselskaber har fået licens til at rejse en masse såkaldte UTMS-sendemaster, som skal gøre det muligt for folk at sende billeder via mobiltelefonen.

- Vi giver med det samme afslag på en del ansøgninger ud fra æstetiske grunde. Og i de sager, vi sender ud til nabo-høring, kommer der næsten altid indsigelser fra beboerne, siger bygningsinspektør Aage Mikkelsen, Århus Kommune, der har "ydre Århus" som sit område.

Han forudser, at der vil komme endnu flere klagesager i fremtiden. Der skal nemlig sættes rigtig mange master op for at dække et område. De skal stå i en afstand af max 400 meter fra hinanden.

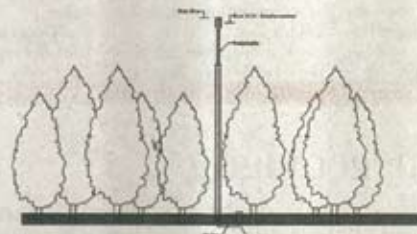
- Inde i Århus Midtby er det knapt så stort et problem, for her kan antennerne placeres oven på høje bygninger. Værre er det i ringen af villakvarterer omkring Århus. Her forstår jeg egentlig godt, at beboerne er kedede af at få sådan en mast i kvarteret. Det er virkelig et problem for os at finde egnede positioner til masterne, siger bygningsinspektør Aage Mikkelsen.

## Misvisende tegning

En aktuel sag er fra Kragelunds Allé i Højbjerg. Her vil teleselskabet Sonofon gerne rejse en 30 meter høj sendemast. Kommunen har anvist en plads ved det grønne område mellem Kragelunds Allé og Elverdalsvej, hvor bl.a. Marselisborg Hockeyklub holder til. Det er midt i et vil-



Finn Jacobsen er en af beboerne på Kragelunds Allé i Højbjerg, der protesterer mod en ny 30 meter høj mobilmast. Den bliver halvanden gang så høj som træet i baggrunden. FOTO: AXEL SCHOTT



Tegningen fra Sonofon er stærkt misvisende, mener beboerne i Højbjerg. Mobilmasten kommer til at røge meget højere op over trætoppene ved villavejen Kragelunds Allé.

lakvarter. En række beboere har gjort indsigelse, og der er samlet underskrifter i kvarteret mod den høje mast.

En af klagerne er speciallæge Finn Jacobsen, Kragelunds Allé 12. Han mener, at materialet, som kommunen

har sendt til høring, er misvisende.

- Masten skal stå inden for en række gamle træer. På den tegning, vi har fået tilsendt, rager masten kun en smule op over trætoppene. Men den bliver langt højere end vist på

tegningen. Det højeste træ er omkring 20 meter, og masten bliver således halvanden gang træernes højde. Mastens højde svarer til et ni etagers højhus. Det fremgår overhovedet ikke af tegningen, siger Finn Jacobsen.

Han forstår ikke helt, hvorfor masten med vold og magt skal rejses midt i villakvarteret Kragelund.

En placering ved eksempelvis amtsgården i Lyseng Allé ville ikke genere så mange, mener han.

## Kan ende i byrådet

Bygningsinspektør Aage Mikkelsen bekræfter, at der er kommet mange indsigelser mod masten i Højbjerg.

- Indsigelserne sender vi videre til firmaet KM Telecom, der er rådgiver for Sonofon. Så må vi høre, hvad de har at sige til klagerne, inden vi tager stilling. Muligvis giver vi afslag rent administrativt. Hvis vi ikke giver afslag til ansøgeren, skal sagen omkring byrådet til endelig afgørelse. Det skal sager med mange indsigelser altid, siger bygningsinspektøren.

- Beboerne hævder, at tegningerne ikke passer med de virkelige forhold. Altså at masten bliver meget højere end vist?

- Det er jeg ikke lige i stand til at bedømme på stående fod. Vi har valgt at pege på denne placering, fordi der netop er et bælte af høje træer. Så har vi vurderet, at masten ikke vil skæmme omgivelserne så meget.

- Så er det vel også vigtigt, om masten er meget højere end træerne?

- Ja, bestemt. Tegningen er kommet fra operatoren Sonofons rådgiver. Som følge af indsigelserne fra beboerne vil vi naturligvis bede firmaet om nærmere dokumentation for højden i forhold til omgivelserne. Og så ser vi på det. Sagen er ikke afgjort endnu, fastslår bygningsinspektør Aage Mikkelsen.



# De vil gerne bo på landet

Børnefamilier flytter til Nørager, hvor to ud af tre jordbrugsparceller er solgt.

da også glæde sig over at de tre jordbrugsparceller på ca. 5000, 7000 og 8000 kvadratmeter nu er så godt som afhændet til børnefamilier, der kan være med til at skabe endnu mere liv og tro på fremtiden for Nørager, der på alle måder er noget helt specielt sammenlignet med andre tilsvarende landsbysamfund.

**Godt sammenhold trækker**

Claus Laursen og Sanne Nikolajsen, der bor i Randers, har købt den ene af de tre jordbrugsparceller.

- Det meste af jorden skal nok ligge lidt brak og så kan man have lidt dyr, hvis det er det, vi vil. Vi har en hund,

der kan løbe rundt og være lukket inde på det her stykke. Og så kommer vi til at ligge i udkanten af byen med god udsigt. Det er lidt landligt, selv om det er lige inden for bygrænsen.

Claus Laursen lægger stor vægt på, at det er en beliggenhed ude i naturen, tæt på vandet og i en by med en utroligt god sammenhold.

- Og tæt på familien, supplerer, Sanne Nikolajsen og henviser til, at Claus Laursens søster har boet i byen i 20 år.

- Så vi er jo kommet her til fester gennem flere år, så vi kender rigtig godt til byen, understreger Claus Laursen, mens han samtidig ser til to-

årige Emil, der hygger sig med et par nabo-hunde, der allerede ser ud til at have fundet sig godt til rette.

Lars og Randi Nielsen har også købt en grund.

- Jeg driver en virksomhed i Nørager og er her nok i forvejen i flere timer, end jeg er derhjemme, hyder det fra Lars Nielsen, som i seks år har drevet virksomheden L-Tek i Nørager.

Familien - mor og far og fem børn - bor i øjeblikket i Allingåbro.

Randi Nielsen fortæller, at familien i flere år har ønsket at få sig en ejendom lidt ude på landet med lidt ekstra god plads: - Da vi fik det her tilbud, så slog vi hurtigt til. Det lugter lidt af

land, men er stadig tæt på byen.

Umiddelbart skulle der ikke blive problemer med integrationen af de yngste i familien, da de i forvejen dyrker sport i Nørager Boldklub.

- Jeg har aldrig tænkt på, at jeg skulle bo i sådan et lille samfund. Vores børn har haft skolekammerater, der kom herudefra. Og det var godt nok langt ude. Men det er der ikke længere, for i dag kører vi jo i forvejen til alting med vores børn.

Som sin kommende nabo har Randi Nielsen også planer om at få dyr - et får eller måske to, der kan gå og græsse på det lille stykke eng i bunden af parcellen.

et, besøgte de frer - idover repræsenta fra byggefirmaer ikke politikere og er end- de 11 udstilling Alle måtte pænt ta engangs-plasticpose r at beskytte de nylag

tensen (V) savede en bjælke over for at markere åbningen af udstillingen.

- Da vi for lidt mere end en måned siden holdt rejsegilde, havde jeg svært ved at forestille mig, at det skulle blive til en byggestilling til skærtors-

Du den officielle åbningv overstilet, besøgte de frer modte - idover repræsenta ter fra byggefirmaer: en række politikere og er bedsmænd - de 11 udstilling huse. Alle måtte pænt ta små engangs-plasticpose

- Det ser ud til at bliver perfekt til en boligudstilling, sagde han.

- Det ser nemlig ikke ud til, at folk skal i haven. Så kan de lige så godt hente inspiration i en boligudstilling.

Flere tusind gæster om da-

haven. Han har altid inter seret sig for træer og havd forvejen eksperimenter med at blande æblesort Derfor var projektet meg spændende for ham, og no som han var meget spændt om folk var interesserede i

- Det var en succes, hvis d var fem, der ville købe et tr Men der var halvtreds, smil han. Køberne har alle fået certifikat på deres træ.

- Dem har vi lavet, så vi k følge udviklingen, forklar

**UDVIKLING:** Århusia har fået øjnene op fo og Horsens - tidlige sorte får i det østjys

ner, at skifte adresse fra Århus og sætte kursen mod Randers. Det er 50 procent flere end året for og langt flere end de foregående ti år.

Den udvikling tilskrives til dels de høje huspriser i Århus, men ligeså vigtigt er det, at

Stor forskel på u

# Sol over den store genvej

**FOLKEFEST:** Tusinder løb, gik, så og hørte om Århus-området nye, store vej

Al Peter Poulsen samfund@stiften.dk

# Den 1. april døde landsbyidyllen

**BEBOERGRUPPE:** Hvinende dæk og brølende motorer fra Auning Kart Parks gokarts forstyrrer freden

# 10.000 tyrkere til kamp med Randers FC

**FLYTTEDAG:** Randers FC spiller mod tyrkiske Fenerbahce i Århus

kede, at den sag kunne kommunen nu også have klaret.

Hviskende tilføjede Brøchner til avisen: - Og så var den nok blevet firesporet...

**Støjvolden**

Amtsborgmesteren beskrev humoristisk, hvordan bi og buspassagerer i fler morgen efter morgen kunnet "nyde Hassel: lyksaligheder" dog uden tigt at komme fremad i tr

Kø-problemet bliver med ét slag nu, og Flen Jensen forudså aflastni

Århus Havn.

Blandt de mange honorat- orens var rigtig mange fra vejbranchen, bil-folk, politichefer, tidligere amtsborgmester Ib Frederiksen, tidligere udvalgsformand Knud Erik Særkjær og tidligere rådmand Olaf P. Christensen.

Sidstnævnte som altid med

nekonkurrence.

- En overvældende delta- gelse, der virkelig satte os på arbejde. Heldigvis var der dog ikke 722 forskellige idéer, konstaterede han.

Efter at have vundet for- samlingens leende medlemven ved at nævne nogle af de mere snidsfindige forslag, gik han

Hvis udviklingen fort- sætter, som den har været de seneste 10 år, så vil Røn- den inden for en overskuelig årrække overhale de andre små kommuner, Midtjurs og Nørre Djurs i størrelse.

Rønne Kommune havde i 1993 6056 indbyggere, og det

# 50 minutter til lufthavnen

**MOTORVEJ:** Billund rykker tættere på Århus - og endnu tættere på Arla i Viby

# Byggeudstilling blev klar til tiden

**ÅBNING:** Der ventes op imod 20.000 gæster i Hadsten i løbet af påskedagene

gen er mange. Derfor h byggeudstillingen allieret med idrætsforeningen Ha sten SK, der står for det pra tiske med at hjælpe gæster om området med bl.a. parkeri køb af drikkevarer og lidt

Men allen åbner en m gør det rel motorvejen alkanse 57, lyser Vejdrift Amt. Pro Nielsen opl glø, som det Den nye m nyåbne Øbolen. Så en time i i den om Ve

Bussen ge To-tre år se det sidste st omfartsvej i du fremme v kørsel i Bill

# Rønne toppe med befolkningsvækst

**ÅRHUS AMT:** Stor forskel på udviklingen på Djursland

**Al Mogens Lyng**

DJURSLAND: Der er endog meget stor forskel på befolkningsudviklingen i de fem kommuner på det østlige Djursland.

Rønne og Ebeltoft har haft meget stort udvikling de seneste 10 år, mens Grenaa, Midtjurs og Nørre Djurs stort set set ikke har haft nogen tilvækst.

gengæld den, der har haft den største vækst, blandt andet i Århus.

Hvis udvikling sætter, som den har seneste 10 år, så i inden for en o årrække overhale små kommuner, Mi Nørre Djurs i større Rønne Kommun

Der var 13.338 indbyggere i 1993, men 14.877 i 2003, en vokset med bare byggere i perioden,

# Ny vej e

Genvejen kvalt i succes

# Minister: Århus en del af ny østjysk by



9 788790 979256