



Niels Boje Groth og Christian Fertner, *Stationsbyer i dag*, Realdania, 2013, ISBN 978-87-995617-8-0, 241 sider, illustreret, kan downloades gratis via [http://www.realdania.dk/flantropiske-programmer/samlet-projektliste/stationsbyer-i-dag/nyheder/stationsbyernes-forvandling\\_060513](http://www.realdania.dk/flantropiske-programmer/samlet-projektliste/stationsbyer-i-dag/nyheder/stationsbyernes-forvandling_060513).

Ved en fejl blev Mette Thøgersens anmeldelse af *Stationsbyer i dag* ikke trykt i *Jernbanehistorie 2013*, men i stedet en kort omtale af bogen. Nedenfor bringes den rigtige anmeldelse.

I 2013 udkom *Stationsbyer i dag*, som er redigeret af Niels Boje Groth og Christian Fertner og udgivet af Realdania. Bogen er udarbejdet for Realdania af Center for Strategisk Byforskning ved Københavns Universitet med henblik på "at kvalificere Realdanias indsats i relation til stationsbyernes transformation", idet netop stationsbyerne er udpeget som et af fondens særlige indsatsområder. Formålet med projek-

tet er med andre ord at opnå ny viden for dermed at kunne arbejde med byerne i et strategisk perspektiv.

*Stationsbyer i dag* er en antologi bestående af en række artikler, der belyser forskellige aspekter af stationsbyens rolle i dag. Bogen er inddelt i tre hovedkapitler:

- n "Danske stationsbyer", der giver et overblik over status i byerne i dag på landsplan.
- n "Seks eksempelbyer", hvor vi træder et niveau ned og hører om forskellige casebyer: Holeby, Hurup, Skævinge, Langå, Kolind og Ørbæk. I de seks små byfortællinger kommer vi ganske tæt på byerne, hvilket giver de mange tal og grafer i bogens kvantitative del et godt supplement.
- n "Sammenfatning og perspektiver" opsummerer resultaterne og diskuterer på den baggrund stationsbyernes udfordringer og potentialer i dag.

Bogen tager udgangspunkt i tre gennemgående spørgsmål: Hvordan er de danske stationsbyers situation i dag, hvilke udfordringer står stationsbyerne over for i dag, samt hvilke potentialer og fremtidige visioner kan opstilles for stationsbyernes udvikling? Som sådan har bogen mest af alt karakter af en statusrapport.

Den landsdækkende undersøgelse af stationsbyerne omfatter de omkring 250 større byer, som har mellem 1000 og 5000 indbyggere. Bogen lægger sig

definitionsmæssigt og i den historiske beskrivelse tæt op ad Stationsbyprojektet fra 1980'erne – herunder især Niels Peter Stillings bog om *De nye byer* fra 1987 – skønt netop disse forhold siden er blevet nuanceret i flere sammenhænge. Stationsbyernes opkomst var knyttet til en meget afgrænset historisk periode, hvorfor mange af deres oprindelige funktioner i dag er gået tabt. 102 af de 250 byer fik forlænget deres "funktionstid", da der omkring 1970 blev brug for nye centre i de nye storkommuner, men med kommunalreformen i 2007 var også den periode endegyldigt slut for byerne (med undtagelse af to). Industrieflytning/-lukning, lukning af butikker og fraflytning til fordel for bosætning i større byer gør det øjensynligt, at de små byer har brug for forandring, hvis de fortsat skal klare sig i kampen om attraktive borgere og erhvervsliv. Mange af dem har med andre ord brug for at finde en ny plads i det samlede bysystem.

*Stationsbyer i dag* kommer med flere spændende bud på byernes status i dag. Først og fremmest er det udgangspunktet, at byerne har meget forskellige potentialer – og de inddeles i følgende hovedkategorier:

- n Forstad og beliggenhed tæt på større by
- n Oplandsby
- n Beliggenhed i udkantsområde
- n Byløs erhvervs-koncentration (dvs. erhvervsklynge uden egentlig bydannelse).

Bogens seks cases er valgt, således at der er to byer i hver af de tre førstnævnte kategorier. Særligt interessant er betydningen af stationsbyernes placering i den nationale geografi. Stationsbyernes potentiale forbedres således i dag, jo tættere de ligger på en større by, mens de i deres "velmagtsdage" var helt afhængige af det modsatte, nemlig en placering i behørig afstand fra andre større byer og i særdeleshed uden for købstædernes læbælter for handel og håndværk på henholdsvis 1 og 1½ mil. I dag er dette forhold altså helt byttet rundt.

Ser vi på jernbanen, så vurderer forfatterne ikke, at den har den helt store betydning for stationsbyernes udvikling i dag. Her må dog føjes til, at den kollektive trafik må have stor betydning for de byer, der i dag fungerer som forstæder. Enkelte steder er stationerne da også genåbnet med stor succes, f.eks. i Hedensted, og flere stationsåbninger er på vej. Forfatterne vurderer, at stationsbyernes tilknytning til den digitale infrastruktur er meget mere væsentlig – men måske behøver det ikke at være et enten eller.

Hvad angår stationsbykernen, så er den ifølge bogen under omdannelse fra central koncentration til punkuel koncentration. Her må dog indvendes, at langt fra alle byer havde en sådan central koncentration tidligere – flere havde også her to eller flere centre helt afhængig af deres oprindelsesform. I forlængelse heraf konkluderer bogen, at han-

delslivet ændrer karakter. Stationsbyerne bliver typisk der, hvor discountbutikkerne slår sig ned, mens de traditionelle enkeltmandsforretninger – typisk beliggende i byernes hovedgader – er på vej ud. Det resulterer i nye centre ved de nye butikker, men giver omvendt nogle udfordringer for byernes gamle hovedgader. Og netop hvad angår udfordringerne, er der inspiration at hente uden for Danmarks grænser – ikke mindst fra Tyskland, hvor der er investeret massivt i at sikre en fortsat positiv byudvikling også i de små byer. Det burde også åbne de danske politikeres øjne for, at der må prioriteres og postes penge i byudviklingen, hvis den skal blive en succes.

Der er masser af spændende analyser i bogen, som kommer meget vidt omkring. Derfor undrer det også nærværende anmelder, at der ikke indgår en mere traditionel faghistorisk analyse i bogen, som jo netop omhandler en historisk bytype, der skal finde en ny funktion – og/eller måske genopdage den gamle. Et par artikler med den vinkel ville have givet bogen den nødvendige historiske dybde og kunne måske samtidig bringe det kulturarvsperspektiv ind, der ligeledes er fraværende, men som faktisk også er en meget vigtig parameter i forhold til stationsbyernes fremtidige udvikling. Det overrasker i særlig grad, fordi det netop er Realdania, der står bag publikationen – og projektet i øvrigt tillægger netop de fysiske strukturer en central betydning.

Måske er det et udtryk for, at stationsbyerne ikke traditionelt er blevet anset for at rumme de store bevaringsværdier, men ikke desto mindre er de på mange måder et centralt stykke kulturarv for den periode, da Danmark blev industrialiseret og det moderne Danmark bygget op. En periode, som nu er historie. Vi må håbe, at Realdanias satsning følges op af andre spændende stationsbystudier, som også inkluderer kulturarven – og som måske også kunne omfatte nogle af de mindre stationsbyer.

Men dette "men" ændrer ikke ved, at bogen i høj grad har en berettigelse. Med den sættes stationsbyerne til debat. Det samme gør deres fremtid, som politikerne med den nye bog tvinges til at tage stilling til. Og det er på høje tid. Så tak til Realdania og forfatterne bag projektet om stationsbyer i 2013 og tiden, der kommer.

*Mette Ladegaard Thøgersen*