

ÖRIB II

Bymodeller i Øresundsregionen 2025

Arbejdsrapport

december 2007

ÖRIB II
Bymodeller i
Øresundsregionen 2025
Arbejdsrapport

december 2007

Dokument nr.
Revision nr.
Udgivelsesdato

Udarbejdet LRLU
Kontrolleret
Godkendt

Indholdsfortegnelse

1	Formål og definitioner	2
1.1	Baggrund for undersøgelsen	2
1.2	Formål	2
1.3	Definitioner	2
1.4	Afgrænsning og udvalgte byer	4
2	Statistisk beskrivelse af byerne i bystrukturen	9
2.1	Befolkningsudvikling og sammensætning	9
2.2	Arbejdsmarked og pendling	13
2.3	Boligmarked	15
2.4	Tilgængelighed	14
2.5	Service	17
3	Analyser af bypar	19
3.1	Lund - Roskilde	19
3.2	Ystad - Kalundborg	28
3.3	Hässleholm - Ringsted (Hillerød)	35
3.4	Kristianstad - Nykøbing	42
3.5	Øvrige bypar	50
4	Bymodeller - bykvaliteter frem mod 2025	6
4.1	Overordnede konklusioner Fel! Bokmärket är inte definierat.	
4.2	Supplerende vurderinger Fel! Bokmärket är inte definierat.	
5	Metode	55
5.1	Hvad har vi gjort	55
5.2	Forslag til metodeudvikling og fremtidige studier	56

1 Formål og definitioner

1.1 Baggrund for undersøgelsen

1.2 Formål

Formålet med undersøgelsen er at beskrive hvilke roller en række byer spiller i Øresundsregionen, og hvilke faktorer der har betydning for hvilken rolle byerne spiller. På denne baggrund forsøger undersøgelsen at pege på hvilke faktorer der kan få betydning for de fremtidige byroller i regionen. Konkret skal undersøgelsen beskrive nogle generelle antagelser om byroller, som kan bruges til at beskrive hvordan byrollerne vil udvikle sig frem mod 2025.

Undersøgelsen bliver samtidig et katalog over hvordan man i forskellige situationer i regionen arbejder med for eksempel bymidter, detailhandel, rekreative kvaliteter og det grønne, trafik og infrastruktur, erhvervsliv, bosætning etc.

1.3 Definitioner

Det har været en vigtig del af undersøgelsen at definere de centrale begreber, som undersøgelsen kredser om.

1.3.1 Byroller

Begrebet "byroller" er ikke et begreb der anvendes i svensk planlægningstradition, og heller ikke i den danske tradition har begrebet nogen entydig definition. I de danske undersøgelser og planer hvor begrebet bruges er det først og fremmest en beskrivelse af om byen er erhvervsby, turistby eller bosætningsby. Men begrebet må nødvendigvis også forholde sig til byens rolle i bymønstret, det vil sige om byen er en regionscenter, kommuncenter eller lokalcenter, med dertil hørende krav til en bestemt forsyning med offentlig og privat service i form af skole, institutioner, detailhandel etc.

Denne klassiske danske fortolkning af begrebet stammer fra et planlægningssystem, som i høj grad var styret oppefra og ned. Realiteterne i dag er imidlertid, at byerne i langt højere grad selv ønsker at sætte en dagsorden. Det aktive element - at man spiller en rolle, som man udfylder på bedste vis - fylder mere. Undersøgelsen lægger derfor stor vægt på hvordan

man i de enkelte byer opfatter sin egen rolle, ikke mindst i forhold til den regionale konkurrence om bosætning, erhverv og turisme, og hvilke aktive skridt man tager for at tage højde for situationen.

Byrollen defineres i det efterfølgende som *byens funktion i den regionale bystruktur*. På den ene side indgår en kombination af byens størrelse, beliggenhed, erhvervsliv og bosætning samt de konkrete funktioner i byen (handel, infrastruktur, kultur, administration). På den anden side inddrages byens egen vurdering af sin situation, og de strategier der bruges for at udvikle eller bevare positionen i det regionale netværk.

De centrale elementer der indgår i en beskrivelse af byrollerne er derfor:

Beliggenhed: Afstand til regionscentret, kollektive og private trafikforbindelser. Fortæller om byen indgår som en naturlig eller central del af udviklingen i regionscentret, eller om der snarere er tale om en by med en selvstændig profil i kanten af regionen.

Størrelse: Fortæller om byen har en kritisk masse som selvstændig enhed, eller snarere må ses som en "forstad" til regionscentret eller andre større byer i oplandet

Funktion: Har byen en funktion som erhvervsby, kulturby, boligby, turistby? Fortæller om byens placering i regionens arbejdsdeling.

Strategi: hvad gør byen for at udvikle eller fastholde sin rolle i regionen? Strategien fortæller om byens evne og muligheder for at udvikle sin rolle. Har byen eksempelvis mulighed for at satse på en selvstændig profil også som erhvervsby, eller ser den sig mere som en integreret del af regionen?

1.3.2 Bæredygtighed

Bæredygtighed indgår som en central del af opdraget. Det har derfor været en væsentlig del af projektet at diskutere hvilke betragtninger der skal lægges til grund for vurderinger af byernes og byudviklingens bæredygtighed.

I en undersøgelse som denne, der fokuserer på byernes fysiske strukturer, og de strategier der ligger bag udviklingen af de fysiske strukturer, er der visse elementer i bæredygtighedsbegrebet der er mere væsentlige end andre.

Ofte kommer energiforbrug, og herunder ikke mindst transportsektorens energiforbrug, til at fylde meget i diskussionen om byernes bæredygtighed.

Men bæredygtighed handler også om social, kulturel og økonomisk bæredygtighed. Derfor har vi lagt følgende kriterier til grund:

Vi har derfor valgt den bymæssige variation som det væsentligste parameter for bæredygtige bystrukturer. Hertil kommer en velfungerende infrastruktur og en

begrænsning af arealforbruget. Disse tre kriterier medvirker til at sikre bæredygtighed i forhold til sociale, kulturelle og naturlige ressourcer

1.4 Afgrænsning og udvalgte byer

Byerne der indgår i undersøgelsen blev udpeget fra starten. De er udpeget, så den samlede gruppe beskriver en række forskellige situationer i forhold til geografi, størrelse og historisk baggrund.

Byerne er søgt parret, så sammenlignelige byer på den svenske og danske side undersøges sammen. Det giver mulighed for dels at vurdere forskellene mellem den svenske og den danske situation, og dels at lægge op til fælles samarbejder om fælles udfordringer.

Følgende bypar indgår i undersøgelsen:

Möllevången - Nørrebro

Indgår som eksempler på byområder beliggende i regionscentret.

Helsingør-Helsingborg

Indgår som eksempler på havnebyer/grænsebyer, med roller som både selvstændige bysamfund og bosætningsbyer for regionscentret.

Lomma - Vallensbæk

Indgår som eksempler på regulære forstæder til regionscentret.

Lund - Roskilde

Indgår som eksempler på større byer tæt på regionscentret. Begge byer er universitets- og domkirkebyer med en lang historie bag sig.

Hässleholm - Hillerød - Ringsted

Indgår som mindre byer beliggende længere fra regionscentret. Byerne har betydning som infrastrukturelle knudepunkter

Kristianstad - Nykøbing Falster

Indgår som eksempel på mindre byer beliggende langt fra regionscentret, i den absolutte periferi af pendlingsoplandet

Ystad - Kalundborg

Indgår som byer beliggende langt fra regionscentret, men med betydning som havnebyer for såvel gods som persontransport.

Landskrona - Holbæk

Indgår som eksempler på mellemstore byer med en hvis afstand fra regionscentret.

På baggrund af de indledende spørgeskemabesvarelser samt overvejelser om byernes placering i by- og transportstruktur blev fire bypar udvalgt til en nærmere undersøgelse, som omfattede interviews og besigtigelser. De fire

bypar er: Lund - Roskilde, Ystad - Kalundborg, Kristanstad - Nykøbing F. samt
Hässleholm - Ringsted.

2 Byroller og bykvaliteter

Pilotstudiet viser grundlæggende, at udviklingen i de større byer omkring henholdsvis Malmö og København er sammenlignelig. Ud fra den indsamlede statistik kan man konstatere at de byer som indgår i undersøgelsen har en positiv befolkningsudvikling, og at væksten i Øresundsregionen ikke kun er koncentreret i regioncentret med nærmeste opland. Et interessant træk er at pendlingen over kommunegrænserne generelt er stigende, mens der ikke synes at være en tilsvarende vækst i pendlingen ind til regionscentret. Det tyder på, at arbejdsmarkedet som helhed breder ud over hele regionen. Det er dog også sandsynligt, at brancher koncentrerer sig i klynger, og en branchespecifik pendlingsanalyse kan vise, at det især er højtuddannede der pendler til centret, mens industriarbejdspladser flytter ud i den øvrige del af regionen.

Hele regionen oplever stigende befolkningstal, og i takt med at arbejdsmarkedet, som beskrevet ovenfor, breder ud i regionen, sker der tilsyneladende en stigende udflytning af boliger.

2.1 Udfordringer og strategier

Hvordan reagerer byerne på denne situation, og hvordan ser de på deres rolle i en region præget af vækst og omstruktureringer?

Størstedelen af byerne har formulerede strategier om udviklingen af deres identitet og rolle, men flere byer arbejder ikke bevidst med de muligheder og udfordringer, som Øresundsregionen frembyder. I stedet baseres strategierne på mere snævre regionale udviklingstræk - særligt de danske byer fokuserer på udviklingen i Hovedstadsregionen, og er ikke så bevidste om Øresundsregionen som helhed. Enkelte byer forholder sig også til andre udviklinger, som for eksempel konsekvenserne af en Fehmernbro.

Byerne vil generelt gerne tilbyde en bred vifte af byfunktioner, herunder arbejdspladser, kulturliv, detailhandel og offentlig service. Når det handler om byernes identitet tiltrækningskraft er fokus i de fleste byer på bymidten, med handel, byliv og kulturelle aktiviteter øverst på dagsordenen. Desuden tæller forhold som uddannelsesmuligheder og erhvervsprofiler højt i flere af byernes selvforståelse og udviklingspotentiale.

Byer, der ligger tæt ved henholdsvis Malmö og København, oplever tilknytningen til storbyen direkte i form af stor efterspørgsel og arealpres. Disse

byer har klart fokus på byomdannelse og fortætning som princip - men mulighederne forekommer flere steder begrænsede.

Flere af de svenske byer arbejder med væsentlig større tætheder end de tilsvarende danske. Højere tæthed giver større muligheder for aktiviteter og intenst byliv, såfremt funktionerne er blandede. Men høje tætheder kan også give problemer med parkering, friarealer, skyggeforhold osv. En generel dansk-svensk erfaringsudveksling på dette område kunne være ønskelig.

Når det gælder byens forhold til natur og landskab, er det som hovedregel de danske byer, der fokuserer mest på de muligheder landskabet giver for at gøre byen mere attraktiv og tiltrække aktiviteter. Måske er der på grund af knaphed på landskabsressourcer en større bevidsthed om dette i de danske byer. Det gælder for eksempel udnyttelse af en gunstig placering i forhold til vandet, og det gælder en bevidst politik omkring byens afgrænsning mod landskabet. Landskabskvaliteter findes i både de større og mindre byer. Ser man på de interne rekreative kvaliteter er der generelt et højt niveau. Men der er også flere eksempler på, at grønne områder ikke udnyttes optimalt, og dermed udgør et potentiale i byerne.

2.2 Den bæredygtige udfordring

De færreste af byerne har formuleret overordnede strategier om bæredygtighed, som slår igennem i den daglige planlægning. De mest almindelige betragtninger om bæredygtighed handler om at sikre en rimelig offentlig trafikbetjening samt at sikre naturværdier, mens forestillinger om social bæredygtighed, eller om hvad en bæredygtig by som helhed egentlig er ikke slår igennem i undersøgelsen.

I et regionalt perspektiv er der en række store udfordringer omkring en bæredygtig udvikling, som kan sammenfattes i begrebet *bæredygtig regionsvækst*. Med den stærkt stigende pendling mellem kommunerne rundt om regionscentret og et arbejdsmarked der breder ud i regionen, stiger behovet for effektive og miljørigtige transportsystemer. De høje boligpriser i regionscentret skubber bosætning ud af de centrale byer, og skaber et marked for bosætningssattelitter på afstand af København/Malmö/Lund, hvilket i sig selv skaber en øget arbejdspendling. I disse byer er der ofte ikke samme incitament til at bygge tæt og begrænse arealforbruget når man konkurrerer på at være et godt sted at bo. Her inddrages for eksempel ofte kystnære arealer, som ofte samtidig har stor rekreativ værdi. Det er også netop de områder, som kan trues af stigende vandstand som følge af de globale klimaforandringer. I et langsigtet regionalt perspektiv forstærkes konflikten mellem byvækst og behovet for at sikre jordbrugsarealer, natur og rekreative værdier. Der er derfor et behov for overordnede strategier for en velfungerende infrastruktur samt en begrænsning af arealforbruget og en overordnet byvækststrategi på regionalt niveau.

Det højere prisniveau på boliger i regionens centrale del udgør også en drivkraft for et socioøkonomisk skævt bosætningsmønster på regionalt niveau. I en region med spredt bosætning og et spredt arbejdsmarked kræves gode

kollektive transportmidler for at ressourcetsvage og billøse indbyggere får mulighed for at arbejde udenfor kommunegrænsen.

Samtidig er det en udfordring at begrænse den del af transportbehovet som ikke vedrører arbejdsmarkedet. Her ser vi den bymæssige variation som et væsentligt parameter for bæredygtige bystrukturer. Særligt for byerne langt fra regionscentret er det vigtigt ikke blot at være bosætningsbyer. Det er derfor en central udfordring at finde løsninger for hvordan de større byer i regionen kan opretholde et sådant komplet serviceniveau. Adgang til arbejdspladser, boliger, uddannelse, institutioner og skoler, kulturtilbud, et attraktivt bymiljø og gode naturområder er forudsætninger for en socialt bæredygtig udvikling.

3 Statistisk beskrivelse af byerne i bystrukturen

I det følgende afsnit beskrives byerne ud fra de statistiske data, som indgår i undersøgelsen. Det giver et overordnet billede af byernes udvikling, som er med til at beskrive ændringerne i bystrukturen. En statistisk analyse af alle byer i regionen ville selvfølgelig give et mere detaljeret og dækkende billede.

3.1 Befolkningsudvikling og sammensætning

Blandt de danske byer har samtlige haft en positiv befolkningsudvikling i perioden 1995-2005, som det ses i fig. 3. Væksten ligger mellem 1-11,5%. Stærkest vækst finder man i byer der ligger i oplandet til hovedstaden, mens byerne tættest på og byerne længst fra København har haft en mere moderat vækst. Ringsted, Roskilde, Hillerød og Holbæk har således haft den stærkeste vækst, mens Vallensbæk, Stege og Nykøbing har en væsentlig mindre vækst. Vallensbæk er den eneste af byerne, som i starten af perioden oplever et decideret fald i befolkningstallet.

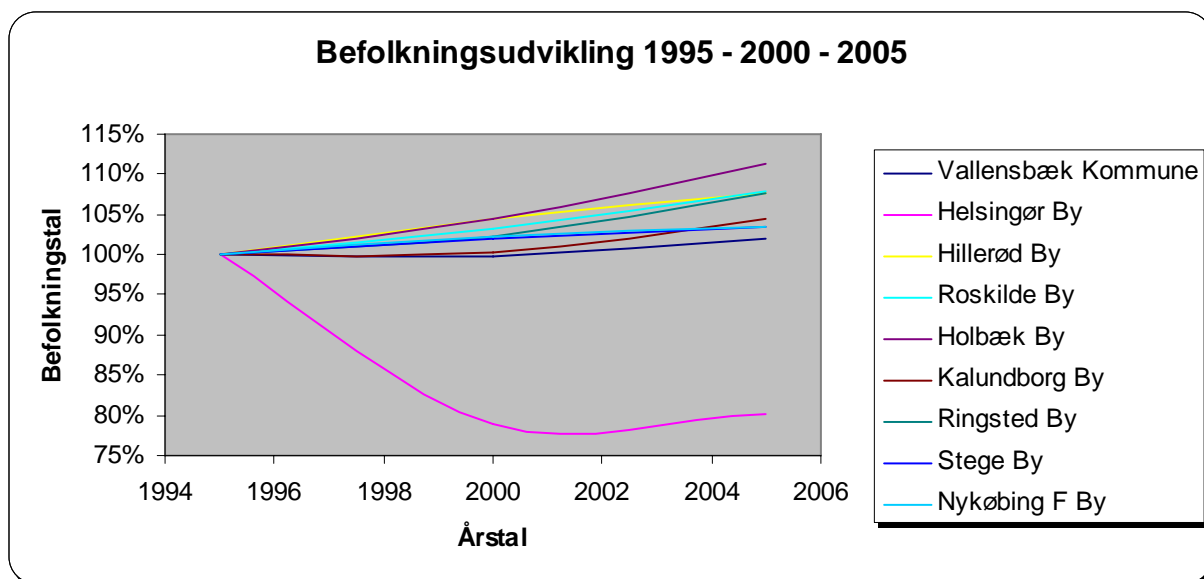


Fig.1 Befolkningsudviklingen i de danske byer, baseret på 1995, 2000 og 2005. Bemærk at kurven for Helsingør indikerer et databrud mellem 1995 og 2005. Formodentlig har Helsingør haft en positiv udvikling på linie med byer som Hillerød og Ringsted..

Blandt de svenske byer er der en tendens til, at byerne i den vestlige del af skåne har haft en jævn vækst i hele perioden, mens byerne i den østlige del i den første halvdel af perioden oplevede tilbagegang, efterfulgt af vækst i den anden halvdel af perioden. Dog har også Landskrona oplevet tilbagegang i den første del af perioden, mens omvendt Kristianstad har haft en jævn vækst i hele perioden.

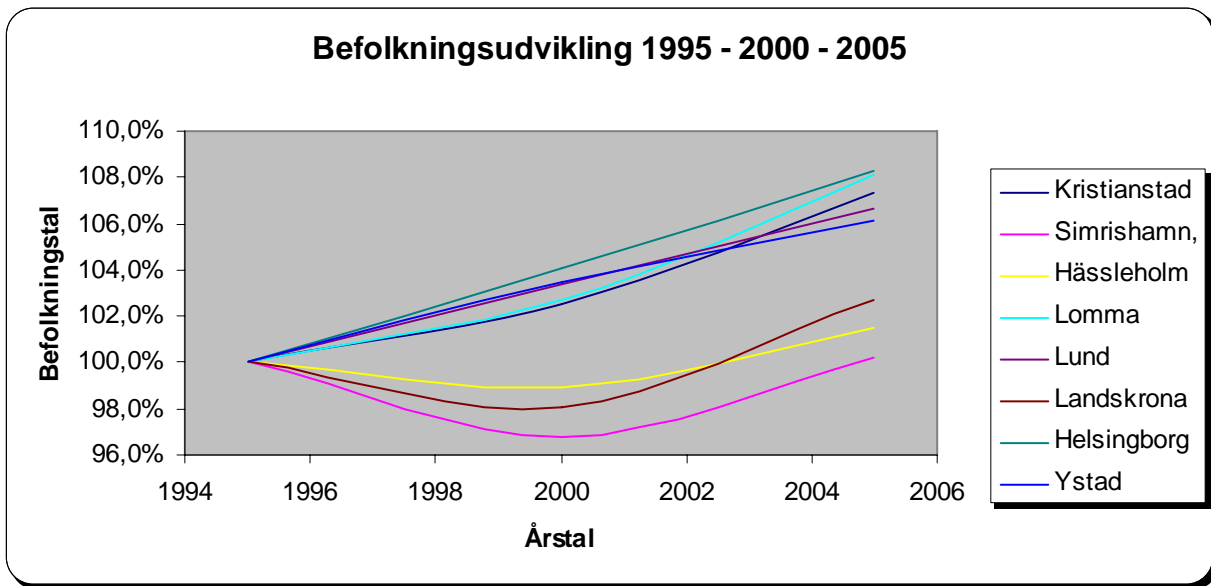


Fig.2 Befolkningsudviklingen i de svenske byer, baseret på 1995, 2000 og 2005.

Ser man på udviklingen i andelen af 15-64-årige, herefter kaldet forsørgerandelen, er der i alle de danske byer en faldende tendens, stærkest i Vallensbæk. Der bliver altså i alle byer færre i den arbejdsdygtige alder, og især i forstadsbyen Vallensbæk. Det hører og med, at Vallensbæk starter med en væsentligt højere forsørgerandel, og også i 2006 har den højeste andel af alle de danske byer.

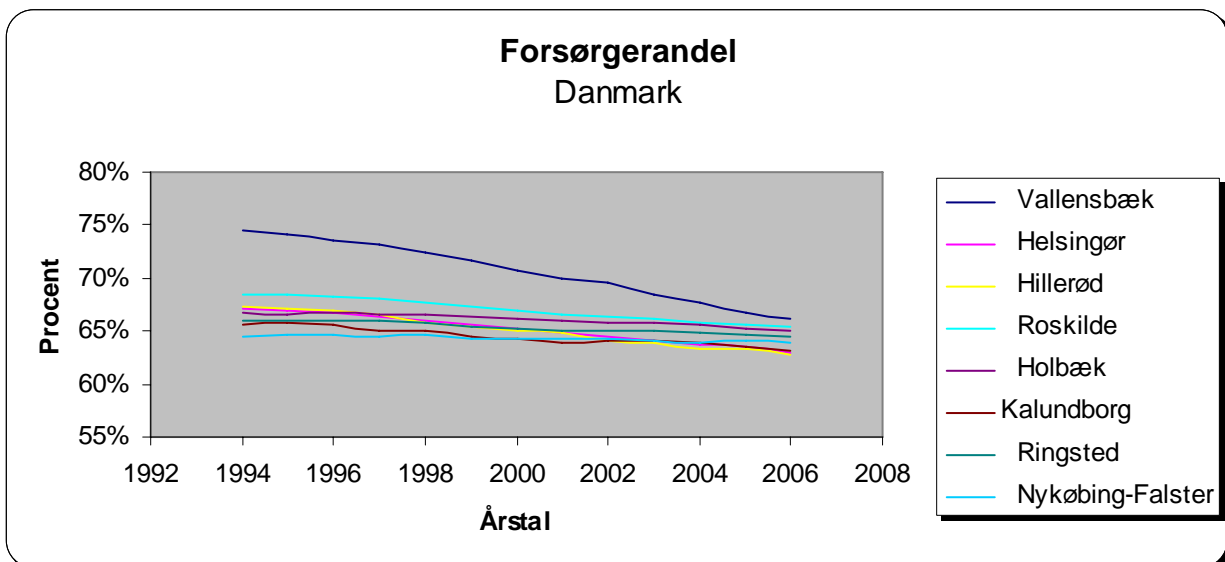


Fig.3 Andelen af 15-64 årige i de danske byer

For svenske byer er tallene for forsørgerandel baseret på befolkningstallene for hele kommunen, da det ikke indenfor undersøgelsens rammer har været muligt at fremskaffe detaljerede befolkningstal for alle byerne. Tallene må derfor tages med et vist forbehold, da særligt de store kommuner i den østlige del af Skåne har en stor andel af befolkningen, der bor uden for hovedbyen.

Mest markant er det, at der for alle kommunerne, bortset fra Lomma, ses en vækst i forsørgerandelen (i Danmark ville man til sammenligning forvente, at forsørgerandelen for hele kommunen skulle være lavere end for hovedbyen, og med et kraftigere fald).

Lomma udviser som den eneste kommune et fald i forsørgerandelen. Dette svarer til situationen i Vallensbæk, idet begge byer har en stigende andel ældre.

Lund Kommune har en væsentligt højere forsørgerandel end de øvrige byer. Det skyldes især en høj andel af studerende.

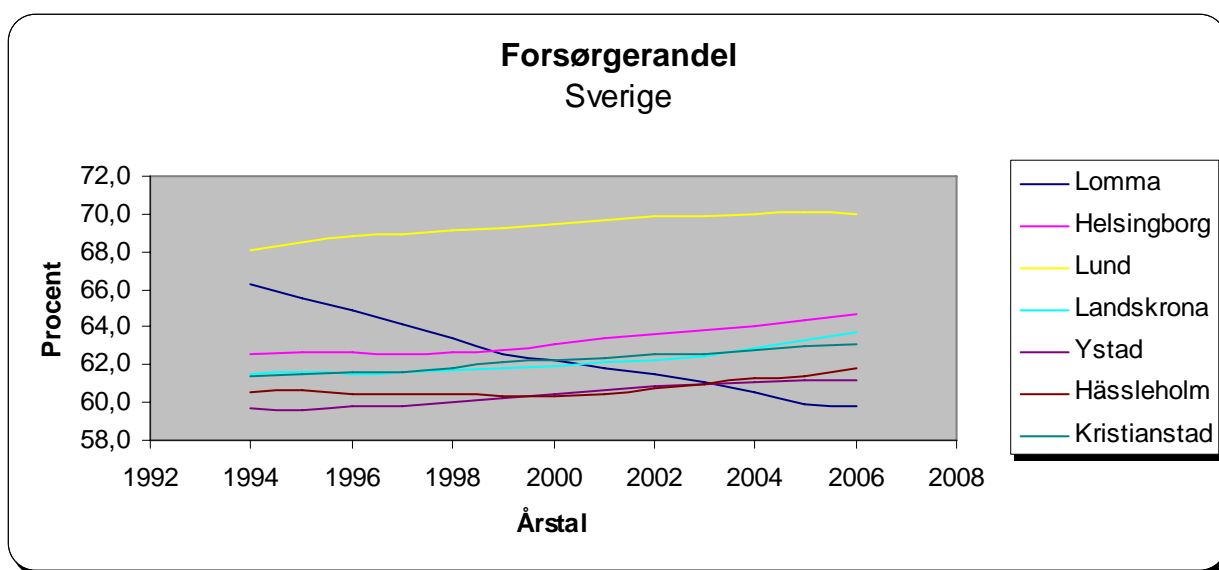


Fig.4 Andelen af 15-64 årige i de svenske kommuner

For at sætte disse tal i perspektiv har vi også set på andelen af 0-15 årige, herefter kaldet ungeandelen. For alle de danske byer er denne andel stigende. Dog kan man se en tendens til et fald på Møn (ungeandelen for Stege by er ikke beregnet).

I de svenske kommuner er der omvendt generelt en faldende ungeandel. Man kan dog forvente, at ungeandelen for byerne vil se anderledes ud, da landbefolkningen må formodes at være ældre.

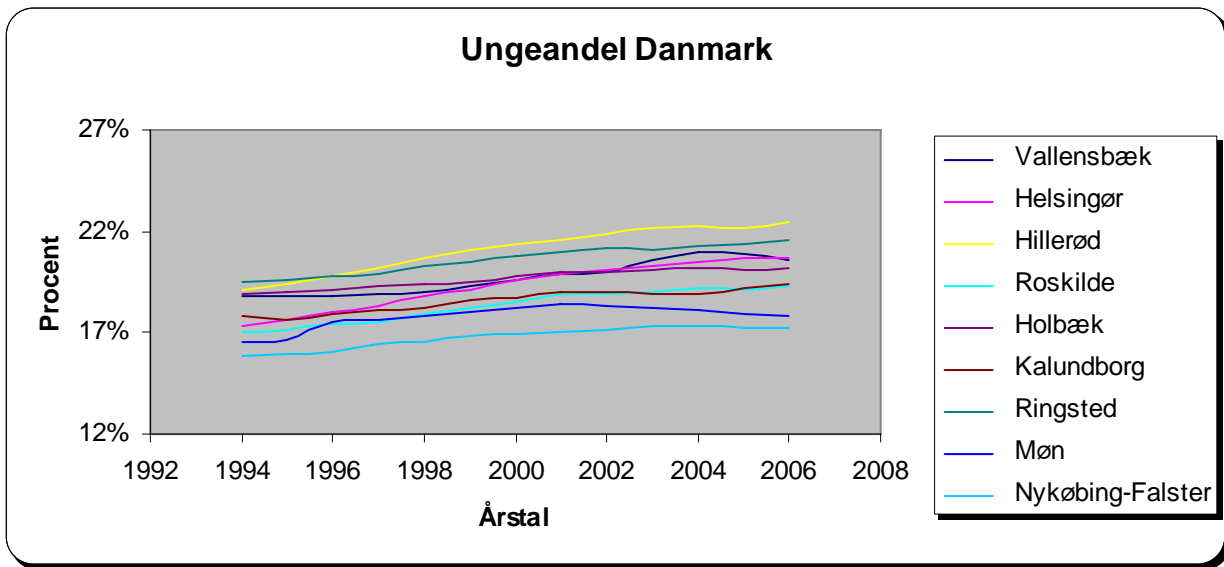


Fig.5 Andelen af 0-15- årige i de danske byer

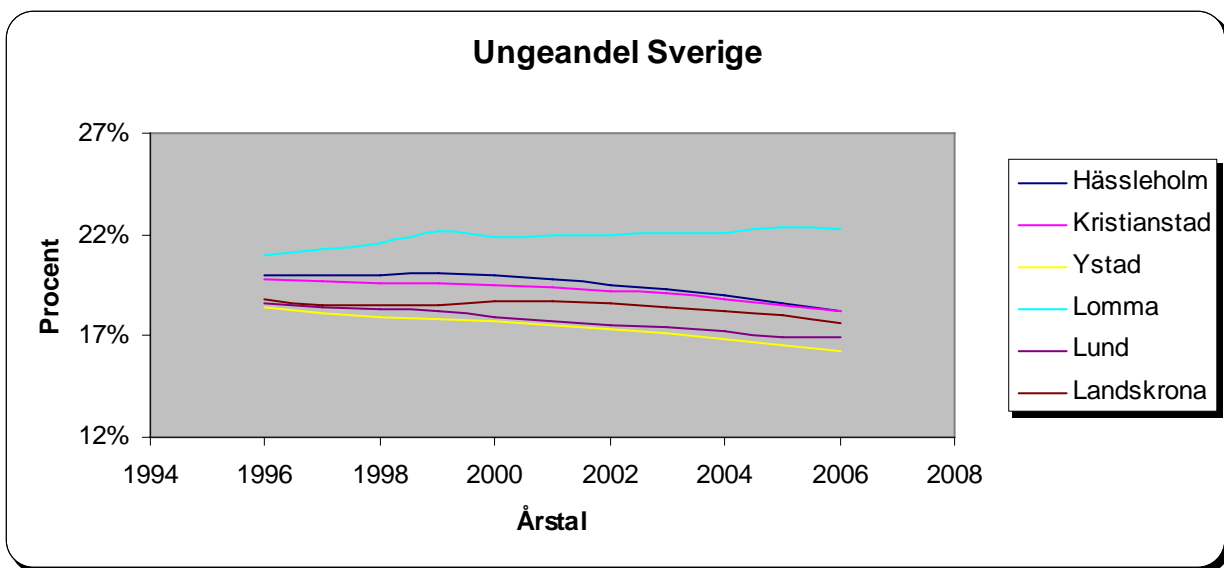


Fig.6 Andelen af 0-15 årige i de svenske kommuner

Det samlede billede af befolkningsudviklingen i byerne med udgangen af 2006 er for det første, at alle byer har en positiv befolkningsudvikling. Samtidig ser det ud til, at især byer der ligger i en ring omkring København oplever en stærk vækst.

Generelt ser det ud til, at mens forsørgerandelen i de danske byer er faldende er det omvendte tilfældet i de svenske byer. Dog oplever typiske forstadsbyer som Vallensbæk og Lomma begge fald i forsørgerandelen.

3.2 Arbejdsmarked og pendling

Pendlingen er opgjort separat for de danske og de svenske kommuner. Pendlingen fra de danske kommuner til Sverige kendes ikke, men er under alle omstændigheder under 0,2%, mens pendlingen fra de svenske kommuner til Danmark kun for et par kommuner, Landskrona og Ystad, er oppe på 4%. I øvrigt er pendlingen fra de danske kommuner til udlandet i næsten alle byer faldet i perioden 1995 til 2005.

Ser man nærmere på tallene for de danske kommuner er to tendenser markante. For det første er pendlingen ud af kommunen næsten alle steder steget, og mange steder med 5-10%. Dette er i øvrigt uafhængigt af, om antallet af arbejdspladser i kommunen samtidig er steget. For det andet er det bemærkelsesværdigt, at denne stigning i udpendlingen ikke modsvares af en stigning i pendlingen til de centrale byområder - pendlingen til Købehavn og Frederiksberg er uændret, mens pendlingen til Københavns amt samlet blot er steget med 2%. Pendlingen til de øvrige kommuner på Sjælland tegner sig for den største stigning. Dette tyder på, at arbejdsmarkedet ikke entydigt koncentrerer sig i København og omegn, men i højere grad er bredt ud til flere af de store byer. En mere omfattende analyse af pendlingsmønstret vil kunne uddybe dette billede.

Pendling 1995-2005	Kommunen		Kbh+Frb.		Kbh.Amt		Rest Sjælland		Udlandet	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
Helsingør	60%	55%	13%	13%	9%	12%	17%	20%	0,40%	0,20%
Vallensbæk	14%	15%	31%	28%	49%	49%	6%	8%	0,20%	0,10%
Roskilde	54%	50%	15%	16%	19%	20%	12%	15%	0,20%	0,10%
Hillerød	49%	48%	14%	13%	15%	16%	22%	24%	0,20%	0,20%
Ringsted	63%	51%	7%	9%	8%	12%	22%	28%	0,20%	0,10%
NykøbingF	75%	69%	2%	3%	1%	2%	21%	26%	0,50%	0,10%
Kalundborg	82%	78%	2%	2%	2%	3%	13%	16%	0,50%	0,20%
Stege	77%	67%	3%	4%	4%	6%	15%	23%	0,60%	0,20%
Holbæk	61%	56%	8%	8%	10%	11%	21%	25%	0,40%	0,20%
Gennemsnit	59%	54%	11%	11%	13%	15%	17%	21%	0,36%	0,16%

Tabel 1: Udpendlingsmønstret i de danske kommuner (før kommunesammenlægning)

For de svenske kommuner er billedet i store træk det samme. Udpendlingen er alle steder steget, samlet med 7%. Udpendlingen til Malmø er stabil, mens pendlingen til Lund er steget med 1%. Igen er pendlingen til det øvrige Sverige (formentlig hovedsagelig Skåne) steget mest.

Det samlede billede af udpendlingen er, at den samlede pendling er stigende, og ikke i så høj grad tager form af pendling ind til centrene i København og Malmø som man kunne have forventet. En nærmere analyse vil formentlig vise et antal regionale arbejdssteder med en stigende indpendling. Samtidig betyder et stærkt erhvervsliv med flere arbejdspladser ikke, at udpendlingen bliver mindre. Dette stiller selvsagt øgede krav til regionens infrastruktur.

Afslutningsvis må det konstateres, at mens pendlingen over Øresund stadig er begrænset, har den dog nået et omfang hvor dele af det danske arbejdsmarked i en vis grad er afhængig af arbejdskraft bosiddende i Sverige.

Pendling 1995-2005	Kommunen		Malmø		Lund		Rest Sverige		Danmark	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
Kristianstad	87%	80%	1%	2%	1%	1%	8%	16%		0%
Simrishamn	80%	73%	2%	3%	1%	2%	15%	21%		0%
Hässleholm	77%	74%	1%	2%	1%	1%	17%	22%		0%
Landskrona	75%	63%	4%	7%	3%	5%	16%	24%		4%
Helsingborg	83%	76%	3%	4%	3%	2%	11%	17%		2%
Ystad	76%	66%	7%	10%	2%	4%	13%	21%		4%
Lomma	28%	24%	34%	23%	23%	24%	12%	18%		1%
Lund	69%	64%	15%	16%	0%	0%	13%	19%		1%
Gennemsnit	72%	65%	8%	8%	4%	5%	13%	20%		2%

Tabel 2: Pendlingsmønsteret i de svenske kommuner.

3.3 Tilgængelighed

For at vurdere tilgængeligheden har vi set på rejsetiderne fra de udvalgte byer til København H for de danske byer, og til Malmø C for de svenske byer. Vi har undersøgt rejsetider for såvel privat bil som hurtigste kollektive forbindelse i og udenfor myldretid. For den kollektive trafik har vi desuden set på antal daglige afgange, og frekvensen henholdsvis i og uden for myldretiden.

Undersøgelsen viser markante forskelle mellem den danske og svenske side. For eksempel er forskellen mellem den tid det tager at køre i bil henholdsvis offentlig transport flere byer på den danske side over 30 minutter, i et enkelt tilfælde hele 68 minutter. I myldretiden indsnævres intervallet dog noget, og mange steder vinder den offentlige transport i myldretiden. Når man vel at mærke har Københavns centrum som rejsemål.

På den svenske side er den største tidsforskel mellem privat og offentlig transport derimod 22 minutter - i den offentlige transports favør, og det gælder også generelt, at tidsforskellen er mindre på den svenske side, og at den offentlige transport flere steder er det hurtigste alternativ.

Danmark		Bil			Kollektiv trafik					Bil/Kollektiv trafik	
Fra	Til	Afstand	Normal	Myldretid	Normal	Myldretid	Frekvens	Frekvens M	Afg/døgn	Forskel	Forskel_M
Holbæk	København H	66	42	62	60	57	30 min	20 min	56	18	-5
Kalundborg	København H	104	70	90	100	90	60 min	30 min	20	30	0
Ringsted	København H	65	40	64	40	39	12 min	10 min	92	0	-25
Helsingør	København H	47	32	41	64	60	20 min	10 min	60	32	19
Stege	København H	119	72	97	140	137	60 min	20 min	22	68	40
Nykøbing F	København H	128	75	100	116	96	60 min	20 min	22	41	-4
Roskilde	København H	35	24	35	22	25	7 min	6 min	164	-2	-10
Vallensbæk	København H	16	13	17	41	41	20 min	20 min	54	28	24

Nørrebro	København H	4	4	9	18	17	3 min	2 min	380	14	8
Hillerød	København H	40	28	38	50	50	10 min	10 min	108	22	12
Sverige		Bil			Kollektiv trafik					Bil/Kollektiv trafik	
Fra	Til	Afstand	Normal	Myldretid	Normal	Myldretid	Frekvens	Frekvens M	Afg/døgn	Forskel	Forskel_M
Landskrona	Malmö C	40	24	29	30	30	15 min	15 min	72	6	1
Ystad	Malmö C	59	43	48	47	47	60 min	30 min	20	4	-1
Hässleholm	Malmö C	88	66	71	44	50	20 min	20 min	54	-22	-21
Helsingborg	Malmö C	63	39	44	44	42	15 min	15 min	72	5	-2
Simrishamn	Malmö C	94	76	81	92	92	60 min	45 min	19	16	11
Kristianstad	Malmö C	95	71	76	69	69	20 min	20 min	54	-2	-7
Lund	Malmö C	18	12	17	13	13	10 min	7,5 min	112	1	-4
Lomma	Malmö C	12	9	14	23	23	15 min	15 min	72	14	9
Möllevången	Malmö C	3	2	7	8	7	12 min	5 min	104	6	0

Tabel 3: Afstande og rejsetider med privat og offentlig transport

3.4 Boligmarked

Nedenstående diagram viser en oversigt over kvadratmeterprisen i de danske og svenske byer i forhold til prisen i København på den danske side, og i forhold til Malmø på den svenske side. Boligpriserne bestemmes af en lang række forhold, hvoraf en del er afhængige af lovgivning. Derfor er det ikke rimeligt at foretage en direkte sammenligning af boligpriserne (selv om det er særdeles relevant for den enkelte som overvejer at købe bolig i regionen).

Diagrammet viser det ikke overraskende forhold, at boligpriserne aftager med afstanden til København/Malmø. Især for de svenske byer er der en tendens til, at byer ved vandet har højere relative priser. Undtagelsen er Landskrona, som har lavere priser end eksempelvis Simrishamn, på trods af Landskronas langt mere centrale beliggenhed. På den danske side bemærker man, at priserne i Ringsted er højere end i Holbæk, på trods af at afstand og transporttid til København er sammenlignelig, og Holbæk har en mere attraktiv beliggenhed ved Isefjorden. Begge byerne har også oplevet en ret stor udbygning af nye boligområder i de senere år.

I undersøgelsen er der primært fokuseret på de relative priser på de to sider af Øresund. Direkte sammenligninger på tværs af sundet vanskeliggøres af forskellige løn- og skatteforhold mm., som har indflydelse på prisdannelsen. Man kan dog få en fornemmelse for de konkrete priser gennem diagrammet i fig. 8, som viser en opgørelse over prisen på et standardhus i en række byer i regionen, opgjort af Øresundskonsortiet.

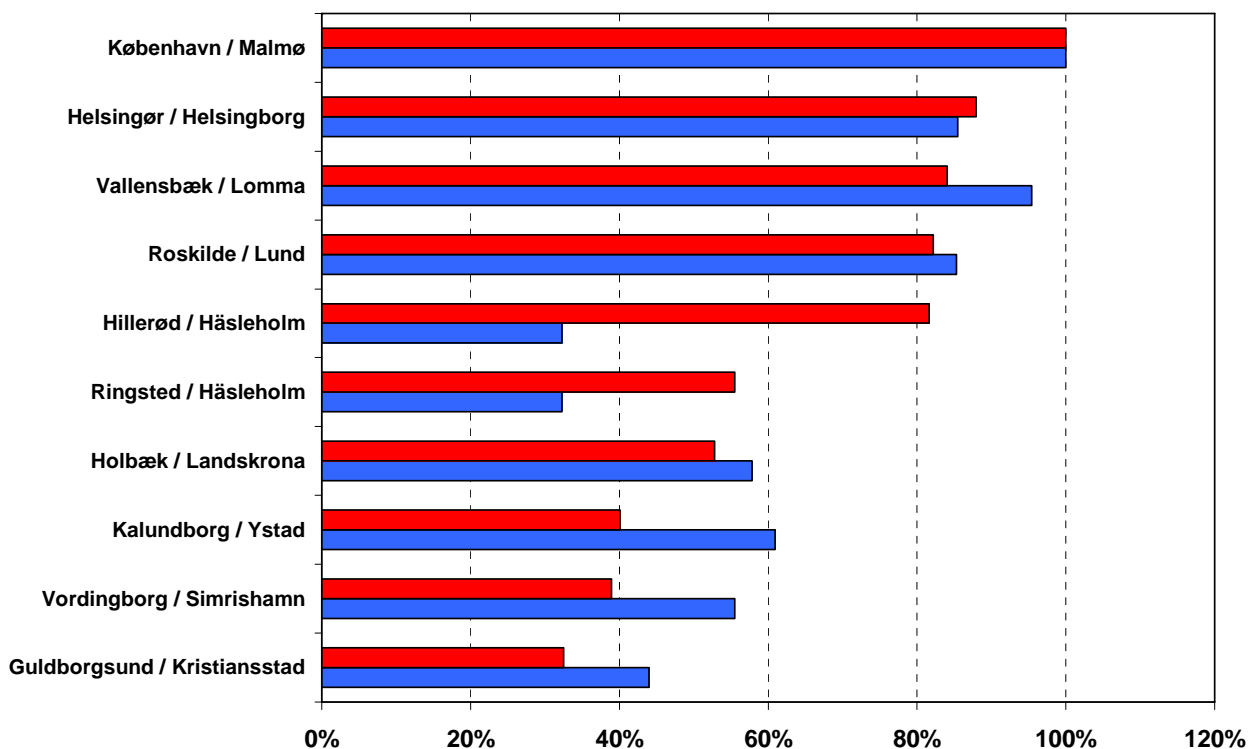


Fig.7 Boligprisen pr kvadratmeter relativt til prisen i København/Malmø. OBS: Priserne for Stege kendes ikke. Derfor er Vordingborg valgt som indikator. Priseniveauet i Stege må dog forventes at ligge lidt lavere end Vordingborg.

Prisen på et enfamiliehus på 135 kvadratmeter solgt i 4. kvartal 2006

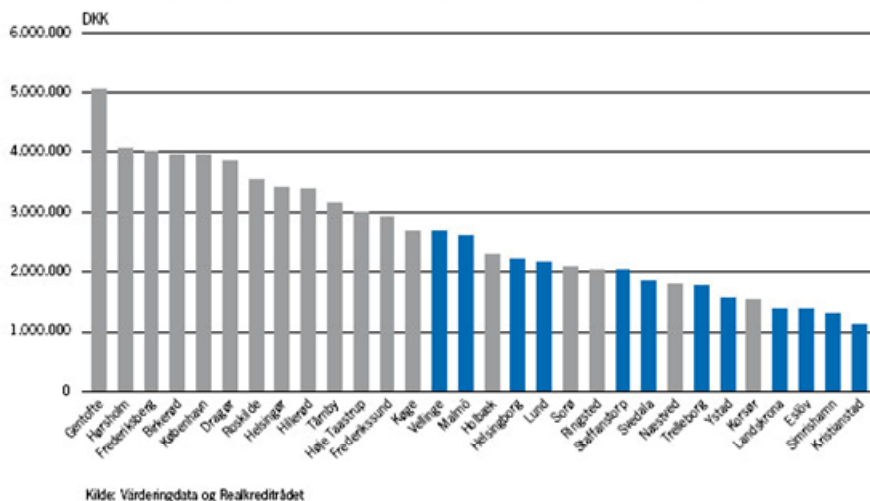


Fig. 8 De faktiske boligpriser for et enfamiliehus på 135 m² i en række danske og svenske byer, opgjort af Øresundskonsortiet.

3.5 Service

I spørgeskemaundersøgelsen indgik en liste på 22 servicefunktioner i byerne. Listen omfatter sundhed, uddannelse, retsvæsen, handelsliv, kulturliv, idræt og fritidsliv.

De undersøgte byer har mellem 3-18 af de servicefunktioner, der indgår i undersøgelsen. Der er således ingen byer, der har alle funktionerne. Der er tilsyneladende ikke forskel på serviceniveauet i de danske og svenske byer. Det har heller ikke været muligt at konstatere en klar sammenhæng mellem afstanden til regionscentret eller byernes størrelse og serviceniveauet.

Undtaget herfra er byparret Lomma/Vallensbæk, som har henholdsvis 6 og 3 af de undersøgte funktioner. Dette må forklares ved at der er tale om mindre byer med egentlig forstadsfunktion. De to byer ligger tættest ved regionscentret, og er samtidig de mindste byer i undersøgelsen. En undersøgelse af andre mindre byer i regionen som Höör, Hörby, Haslev, m.fl. vil formentlig vise et mere differentieret billede.

	Lomma	Vallensbæk	Kalundborg	Nykøbing F.	Ystad	Hässleholm	Ringsted	Holbæk	Landskrona	Hillerød	Kristianstad	Roskilde	Lund	Helsingør	Helsingør
Universitet/høgskole	Grøn	Blå		Blå	Grøn	Grøn	Blå	Blå		Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Gymnasium	Blå	Blå		Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn		Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Andre videregående uddannelser	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn			Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Blå
Sygehus	Blå	Blå	Gul	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn		Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
lokal, regional eller national domstol	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
anden statslig eller regional myndighed	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn		Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Blå
Gågade/handelsstrøg	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn		Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
overdækket indkøbscenter i bymidten	Blå	Gul	Blå	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Blå
Overdækket indkøbscenter udenfor bymidten	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Blå	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Område med store udvalgsvarebutikker	Blå	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Gul	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Grøn
anden detailhandel med betydning for byen	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Blå	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Blå
Fodboldstadion som opfylder kravene til Superligaen/Allsvenskan	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Blå	Blå	Grøn	Blå	Blå	Blå
Andet betydende idrætsstadion med national eller international betydning	Blå	Blå	Blå	Blå	Grøn	Blå	Blå	Blå	Grøn	Blå	Grøn	Blå	Blå	Grøn	Blå
Golfbane	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Lystbådehavn/småbåtshamn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Blå	Grøn
Svømmehal	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Vandland	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå
Forlystelsespark/nøjespark	Blå	Blå	Blå	Grøn	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Blå	Gul
Musikhus	Blå	Blå	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Blå	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Museum	Grøn	Blå	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Teater	Blå	Blå	Blå	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Blå	Grøn
Andet kulturhus	Blå	Blå	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Blå	Grøn	Blå	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Antal funktioner	6	3	11	13	17	15	12	18	12	15	11	18	17	17	15

Tabel 4: Fordelingen af servicefunktioner i byerne i spørgeskemaundersøgelsen. Möllevången og Nørrebro er udeladt af dette skema, da bydelene indgår i storbyområder, som rummer hovedparten af funktionerne indenfor få kilometers afstand.

Signatur: **Blå**: Funktionen findes ikke i byen. **Grøn**: Funktionen findes i byen. **Gul**: Funktionen findes, men kan ikke ventes opretholdt.

4 Analyser af bypar

I dette kapitel beskrives de enkelte bypar, deres udfordringer og de strategier de forfølger på grundlag af det indsamlede materiale. De indledende beskrivelser danner grundlaget for de efterfølgende, mere kvalitative vurderinger.

4.1 Lund - Roskilde

4.1.1 Byroller

	Lund	Roskilde
Beliggenhed	Ligger centralt i regionen og med funktion som infrastrukturelt knudepunkt og regionalt center.	Ligger centralt i regionen og med funktion som infrastrukturelt knudepunkt og regionalt center.
Størrelse	76.188 indbyggere Stor by med bred befolkningssammensætning og høj ungeandel	45.807 indbyggere Stor by med bred befolkningssammensætning.
Funktion	Erhvervs- og uddannelsesby med nettoindpendling.	Uddannelses- og bosætning. Også en del erhverv og nettoindpendling
Strategi	Satser stærkt på at udvikle sammenhængen mellem erhvervsliv og universitet. Også fokus på bymidtens kvaliteter. Sikrer arealer til bosætning.	Satser på kreative og vidensbaserede erhverv. Udvikling af bymidten og den historiske by. Fokus på den grønne struktur.

4.1.2 Beskrivelse af byerne

Beliggenhed og tilgængelighed

Både Lund og Roskilde ligger i den centrale del af Øresundsregionen, tæt på København/Malmø. Lund ligger godt placeret i motorvejsnettet, på motorvej E6 og E22 mod henholdsvis Göteborg/Stockholm og Kristianstad/Karlskrona, og udgør samtidig et knudepunkt hvor jernbaneforbindelserne fra Malmø fordeler sig mod Helsingborg og Hässleholm/Kristianstad. Roskilde ligger også godt i den overordnede infrastruktur, og byen er ligesom Lund knudepunkt for jernbanetrafikken.

Lund ligger så tæt på Malmø, at byerne ofte omtales under ét som Lund/Malmø. Afstanden på 18 km og en transporttid på mellem 12 og 17 minutter er da også så lille, så de to byer må betragtes som ét fælles arbejdsmarked. Roskilde ligger lidt længere fra København, men må stadig med transporttider til København på under en halv time ses som en integreret del af arbejdsmarkedet omkring hovedstaden.

Begge byer har en god offentlig trafikbetjening, med afgang til Malmø/København hvert 10 minut eller oftere i dagtimerne.

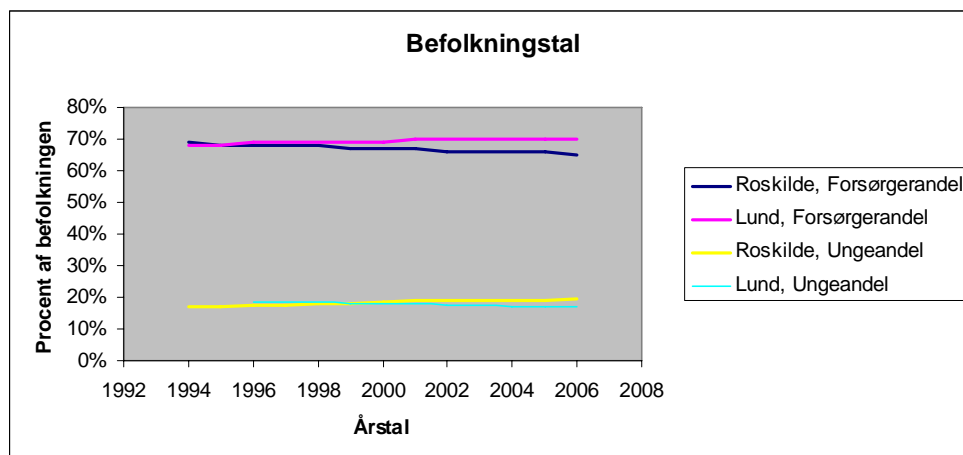
Roskilde har akutte problemer med kødannelser i myldretiden, både for den offentlige og den private trafik. Der arbejdes da også med at udvide motorvejen med et ekstra spor. Også på banesiden er der planer om et ekstra spor. I Lund kan Södra Stambanan gennem byen udvikle sig til en flaskehals, men der er ikke konkrete planer om en udvidelse.

			BIL		Kollektiv trafik					Bil/Kollektiv trafik	
Fra	Til	Afstand	Normal	Myldretid	Normal	Myldretid	Frekvens	Frekvens M	Afg/ døgn	Forskel	Forskel_M
Roskilde	Kbh. H	35 km	24 min	35 min	22 min	25 min	7 min	6 min	164	-2 min	-10 min
Lund	Malmö C	18 km	12 min	17 min	13 min	13 min	10 min	7,5 min	112	1 min	-4 min

Størrelse og befolkning samt service

Begge byer oplever et stigende befolkningstal, først og fremmest drevet af tilflytning i nyt boligbyggeri. Lund har en høj andel af 20-29-årige, fordi mange af de studerende på universitetet bor i byen. Universitetet i Roskilde slår ikke på samme måde igennem i befolkningssammensætningen. Dels fordi det er mindre, men også fordi en mindre andel af de studerende bor i byen. Dette kan til dels henføres til placeringen af universitetet langt udenfor bymidten.

Forskellen i befolkningssammensætningen bliver tydelig, når man kigger på forsørgerandelen, dvs andelen af 16-64-årige. I Roskilde er forsørgerandelen faldet med 3 % siden 1996, mens andelen i Lund er svagt stigende. Den stigende forsørgerandel i Lund skal ses i sammenhæng med den store andel studerende i byen.



Udviklingen i andel af 15-64-årige og 0-15-årige. OBS: Tallene for Sverige er baseret på data for hele kommuner.

Begge byer har en høj andel af indbyggere med høj uddannelse, mest markant i Lund.

Begge byer har et højt serviceniveau. Af de 23 servicefunktioner der indgår i spørgeskemaundersøgelsen har Roskilde 18, mens Lund har 17. Mest bemærkelsesværdigt er det, at Roskilde angiveligt mangler et område med særligt pladskrævende udvalgsvarerbutikker, og at der ikke i en gammel kulturby som Lund findes et egentligt teater.

Bosætning og byudvikling

Begge byer har en bredt sammensat boligmasse med både etageboliger, tæt-lav boliger og fritliggende enfamiliehuse. Lund er generelt tættere bebygget, og særligt fremstår bymidten markant tættere med et ret stort areal med karrébebyggelse i 4-5 etager. Men der ser også ud til at være en større andel etageboliger udenfor bymidten i Lund end i Roskilde.

Byudviklingen i Roskilde sker både som omdannelse og som nybyggeri på bar mark. Målt på antallet af boliger er nybyggeriet på bar mark formentlig den vigtigste faktor i byudviklingen. Omvendt i Lund, hvor omdannelse har fyldt mere end nybyggeri på bar mark i de sidste ti år. I øvrigt er byomdannelsen i Lund i stort omfang omdannelse af erhvervsområder til boliger, mens der i Roskilde i højere grad har været tale om omdannelse til detailhandel.

Ser man på boligpriserne har begge byerne oplevet en stigning over en tiårs periode. Prisudviklingen i Danmark har betydet, at det er blevet billigere at købe bolig i Roskilde i forhold til København, hvor priserne er steget endnu mere. Roskilde er dog stadig en af de byer der ligger tættest på prisniveauet i København. I Lund er boligpriserne tilsvarende lidt lavere end i Malmø, men også Lund hører til blandt de dyreste byer på den svenske side.

I Lund forventer man at kunne imødekomme behovet for nye boliger i den nærmeste fremtid, primært ved en koncentreret udbygning i Lund mod øst og

nordøst, i eksisterende byer udefter det højtklassede kollektive trafiknet og ved byomdannelse. Byen er omgivet af god landbrugsjord, som vanskeligt kan inddrages til byudvikling, ligesom der er områder med råstofindvinding. Byudviklingen sker primært mod øst samt i et større område ved Stångby nord for byen.

Tilsvarende er Roskilde omgivet af råstofindvindingsområder, som begrænser byudviklingen mod syd. Byudviklingen sker primært i Trekroner, som fortsat udbygges.

Arbejdsmarked og erhvervsliv

	Landbrug	Industri	Service
Roskilde 1995	1%	16%	83%
Lund 1995	1%	21%	78%
Roskilde 2000	1%	16%	83%
Lund 2000	1%	24%	75%
Roskilde 2005	1%	14%	85%
Lund 2005	1%	20%	79%

I begge byer dominerer serviceerhverv, herunder offentlig service og undervisning, mens industriproduktionen er for nedadgående. Det er dog værd at bemærke, at industrien udgør en væsentligt større andel i Lund. For begge byer gælder, at man har overskud af arbejdspladser, og at der sker en fortsat vækst i antallet af virksomheder og arbejdspladser.

Universitetet sætter sit tydelige præg også på erhvervsliv og arbejdsmarked i Lund, symboliseret ved erhvervsområdet IDEON. Store dele af virksomhederne, herunder også en del af produktionsvirksomhederne, er videnstunge virksomheder, som enten direkte samarbejder med universitetet, eller aftager kandidaterne herfra. En videreudvikling af forskerparken IDEON er den nye "science village" Brunnhög, som samtidig er planlagt ud fra bæredygtighedsprincipper.

I Roskilde har man også i en del videnstunge virksomheder i tilknytning til universitetet, men de fylder ikke så meget i det samlede billede som tilfældet er i Lund. Roskilde Kommune har indgået en formel aftale med universitetet, som blandt andet skal styrke samarbejdet mellem universitet og erhvervsliv. Samtidig har man i særlig grad fokus på oplevelsesøkonomi. Omdannelsen af det tidligere UNICON-område skal resultere i en kreativ bydel med uddannelse og arbejdspladser med relationer til musik og oplevelser.

Pendling 1995-2005	Kommunen		Kbh+Frb./Malmø		Kbh.Amt/Lund		Øvrige region		Udlandet	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
Roskilde	54%	50%	15%	16%	19%	20%	12%	15%	0,20%	0,10%
Lund	69%	64%	15%	16%	0%	0%	13%	19%		1%

Ser man på pendlingsmønstret er det mest interessante, at mens pendlingen fra Roskilde til Københavnsområdet ganske vist er svagt stigende, så stiger

pendlingen til de øvrige kommuner på Sjælland mere. Arbejdskraften bliver mere mobil, men dette er ikke udtryk for at arbejdspladserne entydigt samles i København.

Image og bymidte kvaliteter

Lund er først og fremmest kendt for kombinationen viden og historie. Universitetet med sin lange historie og 35.000 studerende er en hjørnesteen i byens image. En anden hjørnesteen er den tætte, historiske bymidte med den centralt placerede domkirke. Kombinationen af viden og historie med et attraktivt bymiljø skaber rum for kreative møder og idéer. Byen er dertil også kendt for sit attraktive handelsliv. Saluhallen (markedshallen) er en af de få fungerende i Sverige. Denne type markedshaller er i øvrigt stort set ukendte i Danmark.

Roskilde har en tilsvarende profil, idét universitetet og domkirken hører til byens kendte attraktioner. Vikingskibsmuseet med det arbejdende værksted fjører yderligere lag til den historiske baggrund. Byen er også kendt for handelslivet i bymidten, og det nye shoppingcenter Ros Torv trækker også nye mennesker til byen.

Bymidterne i de to byer er meget forskellige. Bymidten i Lund er præget af, at byen og især bymidten er tæt bebygget, hvilket giver en høj grad af bymæssighed. Samtidig er handelslivet ikke koncentreret i en enkelt gågade, men er spredt i et net af gader omkring bymidten. En enkel men gennemført model for belægninger på gader og fortove medvirker til at skabe sammenhæng i bybilledet. Samtidig er der en varieret detailhandel med mange specialforretninger. Domkirken og de ældste dele af universitetet ligger tæt på bymidten, og vidner om byens lange historie. Samlet er bymidten i Lund særdeles attraktiv, med en høj grad af bymæssighed og "storbyfornemmelse".



Bymidten i Lund er tæt bebygget, og fremstår meget homogen.

Bymidten i Roskilde er helt anderledes. Hovedparten af handelslivet er koncentreret i en enkelt, lang strøggade, som til gengæld har et meget aktivt handels- og folkeliv. Der er kun enkelte forretninger udenfor strøggaden. Med åbningen af Ros Torv på den samme gade strækkes bymidten til det yderste. Afstanden til gågaden er ret stor, og området mellem bymidten og Ros Torv opleves endnu ikke særlig attraktivt. Den historiske by ligger på kanten af bymidten og vidner om den lange historie. Området omkring domkirken kunne dog aktiveres mere i forhold til bymidten.



Jernbanen er en barriere, men Røde Port er samtidig et identitetsskabende element.

Roskilde gennemskæres af jernbanen, og den udgør en barriere for såvel gående som kørende i byen. Til gengæld virker Røde Port som et stærkt identitetsskabende element, som kan tilføre en udvidelse af bymidten karakter.

Rekreative kvaliteter

Lund ligger omgivet af relativt fladt landbrugsland uden de store kendetegn. Sydvest for byen løber Høje å, som udgør et rekreativt potentiale, der endnu ikke er udnyttet i særlig høj grad. Øst for byen ligger Kungsmarkens Naturreservat, og i tilknytning hertil en golfbane. Samlet tilbyder det omkringliggende landskab kun få og koncentrerede rekreative kvaliteter.

Internt i byen ligger der enkelte parker - Byparken, Botaniska trädgården og S:t Hans backar, men byen fremstår mere som en tæt bebygget by med enkelte grønne åndehuller. Dog har universitetsområdet generelt en mere åben karakter.

Roskilde ligger omkring bunden af Roskilde Fjord, som udgør det primære rekreative træk i og omkring byen. Fjorden er fint udnyttet, dels gennem lystbådehavn og Vikingskibsmuseet, som tilsammen danner en lille fjordvendt bydel, og dels ved at byens parker strækker sig ned til fjorden og skaber en grøn forbindelse helt ind til bymidten ved Domkirken.



Roskilde Fjord og Vikingeskibsmuseet.

Samtidig er der en klar planlægning for en grøn ring omkring byen, som skal sikre adgang til det åbne landskab fra hele byen. Grusgravene som danner en barriere for byudviklingen mod syd, udgør samtidig et potentiale til at skabe nogle spændende rekreative landskaber, som det allerede er sket i projektet Hedeland.

Samlet vurdering af byerne

Samlet fremstår begge byer som attraktive byer at bo i. Men trods de oplagte ligheder i den lange historie som domkirkebyer, beliggenheden i forhold til regionscentret og tilstedeværelsen af universiteter i byerne er der også store forskelle.

Lund er den tættest bebyggede af de to byer, med en udpræget bymæssighed og næsten "storbystemning" i bymidten. Roskilde fremstår med sin lavere og mere spredte bebyggelse mere "provinsiel", uden at dette skal opfattes negativt. Snarere er der tale om, at byen opleves som grøn og luftig ig forhold til Lunds mere urbane, tætte stil.

Dette understreges af, at Roskilde ligger i et meget attraktivt landskab, særligt omkring Roskilde Fjord, og byen har forstået at udnytte landskabet til at skabe høj tilgængelighed til de landskabelige kvaliteter. Dette element fremstår mindre markant i Lund, hvor de naturlige kvaliteter der ligger tæt på byen mere bringes i spil i forhold til de nærmeste lokalområder.

Infrastrukturen i byerne opleves også ret forskelligt. I Roskilde er der klare trafikale problemer omkring myldretiderne, og jernbanen gennem byen udgør en intern barriere. I Lund har man satset massivt på at få en velfungerende kollektiv trafik, og denne satsning virker til at være succesfuld. Konsekvensen er dog, at det ikke er så enkelt at færdes i bymidten i bil.

4.1.3 Udfordringer, potentialer, strategier og samarbejder

Udnyttelse af universitetet

Begge byer er bevidste om de muligheder det giver at have et stort universitet i byen. Byerne arbejder aktivt med at udfolde dette potentiale, men der anvendes til en vis grad forskellige strategier. I Lund er strategien at udvikle de videns-tunge erhverv i erhvervsparken IDEON og videre ud i Brunnshögsområdet nordvest for IDEON.. Oplevelsen er, at virksomhederne i høj grad trækkes til af universitetet, kombineret med beliggenheden i Øresundsregionens centrale del.

Også i Roskilde arbejdes der med erhvervsområder i tilknytning til universitetet og den forskning der sker her. Roskilde Universitetscenter er i modsætning til universitetet i Lund først og fremmest baseret på humaniora og andre "bløde" områder. Det har betydning for typen af virksomheder der etableres. Roskilde Kommune og Roskilde Universitetscenter har indgået en formel samarbejdsaftale.

Byerne kan med fordel søge inspiration hos hinanden i arbejdet med at understøtte samarbejdet mellem kommune, universitet og erhvervsliv.

Udnyttelse af landskabskvaliteter

Roskilde har nogle oplagte landskabskvaliteter, og en stærk strategi for at bevare og udnytte dem. Planlægningen af den grønne ring omkring byen viser er et eksempel på, at man udnytter og udbygger en oplagt styrkeposition, vil formodentlig medvirke til at gøre byen til en attraktiv bosætningsby med øget vægt på fortætning i perioden frem mod 2025.

Lund har mindre markante landskabskvaliteter i nærområdet, I kommunens Grönstruktur- og naturvårdsprogram lægges blandt andet op til en etablering af stier ud i det åbne land, og en mere aktiv kobling til den overordnede planlægning. Særligt området omkring Høje å burde kunne udnyttes til at give byen en landskabelig profil, samtidig med at man kunne udvikle grønne strøg inde i byen.

Udvikling af bymidten

Bymidterne i de to byer er meget forskellige. I Lund er bymidten et netværk af gader med tæt og høj bebyggelse, mens bymidten i Roskilde i hovedsagen består af ét langstrakt gadestrøg. Begge byer lægger vægt på, at bymidten med dens by- og handelsliv er vigtige for byerne, men man mærker i stigende grad konkurrencen fra København/Malmø.

I Roskilde har man valgt at møde denne udfordring ved etableringen af et stort indkøbscenter, Ros Torv, tæt på bymidten. Udfordringen er at sikre den bymæssige sammenhæng mellem bymidten og Ros Torv, hvis det samlede resultat skal fremstå attraktivt. Der er også planer for at brede bymidten mere ud, så den ikke kun består af en enkelt, langstrakt gade. Herved kan man også inddrage større dele af den historiske bebyggelse i bymidten.

I Lund er der i de sidste år sket en kraftig udbygning af detailhandel udenfor bymidten. Der er en fortsat efterspørgsel på en udbygget detailhandel i NOVA Lund og Mobiliaområdet, men også idéer om en etablering af detailhandel straks øst for E22 i Hasslandaområdet. Man har i de samme år kunnet se en svagere udvikling af detailhandelen i centrale Lund end i kommunen i øvrigt. Den strategi for bymidtens udvikling som i præsenteres *Värna och Vinna staden* (fördjupning av översiktsplan/kommuneplantillæg) har tilsyneladende ikke kunnet ændre disse forhold. Der arbejdes nu med en samlet udviklingsstrategi for centrum.

Trafik og trafikale problemer

Særligt for Roskilde udgør den trafikale situation en stor udfordring, både når det gælder forbindelsen til København, men også i forhold til den interne struktur, hvor jernbanen skærer byen og bymidten over i to, og motorvejen løber tæt omkring byen og udgør en barriere for byudviklingen. Der arbejdes med en forlægning af motorvejen omkring byen, og en udvidelse med et ekstra spor. Samtidig arbejdes med en udvidelse af banen mellem København og Ringsted. Begge disse projekter er imidlertid statslige, og Roskilde by har derfor begrænset indflydelse på resultatet.

I Lund er trafiksituationen mere gunstig. Man har stort fokus på en god offentlig trafikbetjening, hvilket blandt andet har resulteret i et letbanetracé gennem byen, der indtil letbanen kan etableres, anvendes til bustransport. Denne fremadrettede tilgang til investeringer i offentlig infrastruktur kunne med fordel kopieres andre steder i regionen.

Fokus på erhvervsudvikling

Begge byer satser kraftigt på erhvervsudvikling - i Lund primært med fokus på vidensvirksomheder med udgangspunkt i universitetet og IDEON, i Roskilde dels vidensvirksomheder, dels kreative/musiske virksomheder. Begge byer har i øvrigt overskud af arbejdspladser.

Barrierer for byudvikling → fokus på byomdannelse

Begge byer oplever, at arealressourcerne til byudvikling er begrænsede. I Lund er man omgivet af god landbrugsjord, fredede landskaber og råstofgrave. En tilsvarende situation findes i Roskilde. I Roskilde betyder satsningen på en stærk grøn struktur også en vis - selvvalgt - begrænsning af arealressourcerne. I Roskilde er der dog fortsat arealer i Trekrøner

Disse barrierer medfører omvendt, at byerne har fokus på mulighederne for byomdannelse. Størst erfaring har man i Lund, hvor hovedparten af nybyggeriet i de senere år har haft form af byomdannelse. Byomdannelse og fortætning er derfor oplagt et område, hvor Roskilde kan lære af erfaringer man har gjort sig i Lund.

4.2 Ystad - Kalundborg

4.2.1 Byroller

	Ystad	Kalundborg
Beliggenhed	Ligger mindre centralt i regionen og med funktion som havneby og lokalt center.	Ligger perifert i regionen og med funktion som havneby og lokalt center.
Størrelse	17.286 indbyggere Mindre by. Høj andel af ældre.	16.250 indbyggere Mindre by med bred befolkningssammensætning.
Funktion	Havneby, industri og bosætning (opland til Malmø/Skåne)	Havneby, industri og bosætning (udflytning fra København)
Strategi	Satser på bosætning og udvikling af havnen	Satser på bosætning, udvikling af havnen samt fastholdelse af de store industrivirksomheder

4.2.2 Beskrivelse af byerne

Beliggenhed og tilgængelighed

Ystad og Kalundborg er begge havnebyer, som ligger på en vis afstand af København/Malmø. Kalundborg ligger dog væsentligt længere fra regionscentrene end Ystad, der i højere grad har mulighed for at agere som opland til Malmø/Lund.

Byerne ligger ikke i det overordnede, højklassede vejnet. Særligt for Kalundborg er der behov for at udbygge vejforbindelsen mod København, mens forbindelsen fra Ystad mod Malmø ikke har de samme trængselsproblemer. Det ville dog være en fordel for byen, hvis rejsetiden kunne nedbringes fra de nuværende tre kvarter.

Begge byerne har togforbindelser til regionscentret, og begge byer har timedrift. For Kalundborg gælder det imidlertid, at rejsetiden med tog uden for myldretiden er 30 min længere end med bil. Der er derfor et klart behov for en opgradering af baneforbindelsen.

Begge byer har klare ønsker om forbedrede forbindelser mod Regionscentret.

Byerne har begge aktive erhvervshavne. I Kalundborg er der primært tale om godstrafik, mens der i Ystad også er persontrafik på færgerne til Polen. Som

havnebyer har byerne derfor også en funktion som infratrukturelle knudepunkter.

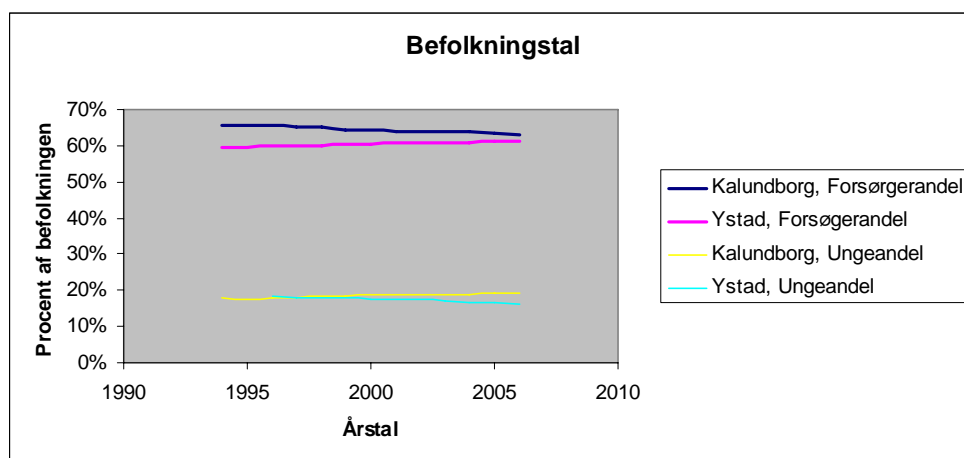
Danmark		Bil			Kollektiv trafik					Bil/Kollektiv trafik	
Fra	Til	Afstand	Normal	Myldretid	Normal	Myldretid	Frekvens	Frekvens M	Afg/døgn	Forskel	Forskel_M
Kalundborg	København H	104	70	90	100	90	60 min	30 min	20	30	0
Ystad	Malmö C	59	43	48	47	47	60 min	30 min	20	4	-1

Størrelse og befolkning samt service

Begge byer oplever et stigende befolkningstal. Byerne er sammenlignelige i størrelse, og har haft en vækst på ca 1000 indbyggere eller godt 6% fra 1995-2005. Kalundborg har i perioden set et mindre fald i andelen af 15-64-årige, mens andelen af 0-15-årige er stigende. I Ystad tegner der sig det modsatte billede. Denne forskel kan måske forklares ved en forskel i hvilke grupper der flytter til byen. I Ystad forventer man, at nye boliger tiltrækker en stor andel af "præseniorer", dvs folk i aldersgruppen +50, mens tilflytningen i Kalundborg sandsynligvis i højere grad udgøres af børnefamilier. Dette er dog ikke dokumenteret i undersøgelsen.

Begge byerne har de væsentligste servicefunktioner. Af de 22 funktioner der indgår i undersøgelsen har Ystad 16, mens Kalundborg har 11. De funktioner der mangler er hovedsageligt indenfor sport og forlystelser samt detailhandel, hvor ingen af byerne har overdækkede indkøbscentre. Kalundborg savner herudover kulturelle funktioner som musikhus og teater. I Kalundborg opgives sygehusfunktionen endvidere som truet.

Ingen af byerne har egentlige videregående uddannelser, men i Ystad er der dog mulighed for at tage visse højskoleuddannelser i samarbejde med Lunds Universitet og Högskolan i Malmö.



Udviklingen i andel af 15-64-årige og 0-15-årige. OBS: Tallene for Sverige er baseret på data for hele kommuner.

Bosætning og byudvikling

Begge byer har en bredt sammensat boligmasse. Ystad har nok en større andel af etageboliger end Kalundborg.

Byudviklingen i de to byer er i begge tilfælde en kombination af byomdannelse og nybyggeri på bar mark, men med en overvægt af sidstnævnte i begge byer. De nye byområder anlægges i begge byer med stort fokus på at udnytte de landskabelige kvaliteter. I Kalundborg primært i det kuperede terræn nord for byen, i Ystad især mod nord og nordøst, hvor der er gode muligheder for byområder med havudsigt. Generelt lægges der i begge byer stor vægt på at nye byområder skal være landskabeligt attraktive med veludviklede grønne strukturer.

I Kalundborg er der sket en omdannelse og fortætning af de centrale byområder, mens man i Ystad har inddraget den tidligere kaserne til blandede byformål. Omdannelsen af kasernen er et fint eksempel på hvordan man kan bruge historiske strukturer til at skabe nye kvaliteter, også i forbindelse med en udbygning og fortætning af tilstødende områder.

Begge byer satser fortsat på byudvikling på bar mark, men der er også planer om yderligere byomdannelse, dels af centralt beliggende erhvervsområder, dels ved at inddrage bynære havneområder til blandede byformål.



Kaserneområdet i Ystad omdannes og fortættes med respekt for den historiske struktur og byggestil. Resultatet er et nyt byområde med en stærk egenart.

Ser man på boligpriserne ser man, at begge byer er væsentligt billigere at bo i end de centrale dele af regionen. Boliger i Kalundborg koster således kun 40% af prisen i København, mens boliger i Ystad koster 60% af prisen i Malmø.

Arbejdsmarked og erhvervsliv

	Landbrug	Industri	Service
Kalundborg 1995	3%	39%	58%
Kalundborg 2000	2%	38%	60%
Kalundborg 2005	2%	42%	56%
Ystad 1995	6%	27%	68%
Ystad 2000	5%	26%	69%
Ystad 2005	4%	22%	75%

Kalundborg er den af byerne i undersøgelsen, der har den største andel af industri, og den eneste hvor denne sektor er vokset siden 1995. Den industrielle sektor domineres af to virksomheder - Novo og Statoil, som udgør grundlaget for en lang række underleverandører. Der er ledige erhvervsarealer udlagt, som sikrer fortsatte vækstmuligheder. Særligt Novo er et eksempel på en højteknologisk virksomhed som har behov for en veluddannet arbejdsstyrke til produktudvikling, salg og administration, og samtidig en lavere uddannet arbejdsstyrke til produktionen.

Ystad har en mindre andel af industri og en tilsvarende større servicesektor. Der er dog tegn på, at en række tunge industrier konsoliderer sig i byen, herunder ikke mindst industrier med tilknytning til jernbanen.

Pendling 1995-2005	Kommunen		Kbh+Frb./Malmø		Kbh.Amt/Lund		Øvrige region		Udlandet	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
Kalundborg	82%	78%	2%	2%	2%	3%	13%	16%	0,50%	0,20%
Ystad	76%	66%	7%	10%	2%	4%	13%	21%		4%

Hovedparten af arbejdsstyrken i begge kommuner arbejder indenfor kommunen. Udpendingen sker hovedsageligt til de omkringliggende kommuner, men for Ystad ser man også en øget udpending til Malmø/Lund, og hele 4% af arbejdsstyrken arbejder i Danmark.

Image og bymidte-kvaliteter

Industrien sætter sit præg på Kalundborg, der i høj grad er kendt netop for den store industri med NOVO og Statoil i spidsen. Men heldigvis har byen også en række andre kvaliteter at byde på, især den naturskønne beliggenhed ved Kalundborg Fjord, de dramatiske istidslandskaber, og den velbevarede middelalderbydel. Den specielle femtårnede kirke fungerer i høj grad som vartegn for byen, selv om Statoils raffinaderi på den modsatte side af havnen i nogen grad gør kirken rangen stridig. Der arbejdes målrettet på at brande Kalundborg som en god bosætningsby. Redskaberne er blandt andet en opgradering af bymidten, samt udbygning af landskabeligt attraktive boligområder med en god rekreativ profil.



Industri og havneaktiviteter sætter sit præg på Kalundborg, på godt og ondt.

Ystad er især kendt for nærheden til hav og badestrand, som havneby med færger til Bornholm og Polen, og som historisk Korsvirkesstad (købstad) med en velbevaret historisk bymidte. Bymidten indgår også som en væsentlig del af kommunens bestræbelser på at brande byen som en attraktiv bosætningsby - et mere adstadigt og fredeligt alternativ til storstadslivet i Malmø/Lund.

Bymidten i Kalundborg består af flere dele. Den historiske middelalderby med kirken udgør en selvstændig bydel med stor charme, men uden egentligt byliv. Handelslivet er derimod koncentreret dels i en enkelt strøggade, som netop nu omdannes med ny belægning, dels i en zone med en blanding af større supermarkeder og mindre butikker, som i højere grad er baseret på biltrafik med store parkeringsarealer. Dette område, der ligger med nogenlunde nærhed til strøggaden, fremstår lidt rodet med meget blandet bebyggelse og åbne p-arealer, blandet med mindre, tættere bebyggede områder. Området kunne med fordel gives et mere stramt bymæssigt fokus.

Bymidten i Ystad ligger i selve den historiske bymidte. Handelslivet er samlet i to-tre strøggader, som med et ret varieret udbud af butikker giver et hyggeligt bymiljø uden de store overraskelser.

I begge byer gælder, at byernes beliggenhed ved vandet ikke træder igennem i sleve bymidten. Vandet og havnen ses ikke fra bymidten. Men i begge byer er der potentiale til at udvide bymidterne i retning af havnen, og derved inddrage nye kvaliteter.

Rekreative kvaliteter

Ystad primære landskabelige kvalitet er nærheden til vandet, og ikke mindst badestrandene øst og vest for byen. Det omkringliggende landskab skrånede jævnt ned mod vandet, og er hovedsageligt landbrugsland uden markante naturmæssige kvaliteter. Landskabet giver imidlertid gode muligheder for at nye byområder kan få udsigt til havet.

Internt i byen er der overalt en veludbygget grøn struktur, herunder et veludbygget stisystem, og dette fortsættes også i de nye byområder. Adgangen til havnen og kysten hæmmes af jernbanen og vejen, der som i så mange havnebyer afskærer byen fra vandet. En byomdannelse af de indre havnearealer vil være en oplagt mulighed for at gribe fat i dette problem.

Kalundborgs kvaliteter er dels den smukke Kalundborg Fjord, mens det omkringliggende landskab er et varieret istidslandskab, som giver mulighed for at indrette nye byområder med fine landskabelige kvaliteter.

Internt i byen er der da også flere steder fine landskabelige træk, og den pågående byudvikling ser ud til at styrke adgangen til landskabet og de rekreative kvaliteter.

Byen strækker sig ud langs fjorden, hvilket generelt giver en god adgang til vandet. Fra de centrale bydele kan adgangen til vandet dog styrkes gennem byomdannelse, og eventuelt en flytning af Samsøfærgen og stationen.

Samlet vurdering af byerne

Begge byer fremstår som attraktive bosætningsbyer, men ned et lidt mindre varieret udbud af service og kultur end i de større byer tættere på regionscentret. Kvaliteterne er til gengæld nærheden til vandet, og især i Kalundborg til det omkringliggende landskab.

Samtidig har begge byer stærke historiske kvaliteter. I Kalundborg fremtræder den historiske bydel i nogen grad som en isoleret bydel, der kan have karakter af friluftsmuseum. Men også i de øvrige centrale bydele er der fine bygningsmæssige kvaliteter, som med fordel kunne styrkes og medvirke til at give et mere nuanceret indtryk af byens historiske kvaliteter.

Tilsvarende er der i Ystad en række markante bygninger, som ligger mellem byen og havnen. Disse kunne med fordel indgå i de byplanmæssige overvejelser i forbindelse med en havneomdannelse.

Begge byer står over for nogle udfordringer med at få infrastrukturen til at fungere optimalt, særligt i forhold til godstrafik til havnene, og i forhold til at skabe kontakt til vandet fra de centrale bydele.

4.2.3 Udfordringer, potentialer, strategier og samarbejder

Udbygning af havnedriften, og omdannelse af de indre havnearealer

Begge byer satser på at bevare og udbygge havnene. Dette er en på en gang

indlysende, men også risikabel strategi, når man tager den stærke konkurrence mellem havnebyer i regionen i betragtning. Derfor er det vigtigt også at have andre satsningsområder.

Byerne kan med fordel lære af hinandens erfaringer, særligt i forhold til mulighederne for at have en aktiv erhvervshavn, samtidig med at havnearealer omdannes til blandede byformål.

Bosætning og landskabskvaliteter

Begge byer ser for sig en udvikling som bosætnings-satellitter i forhold til København/Malmø-Lund. Disse strategier følges gennem udbygning af attraktive boligområder med kvaliteter, der adskiller sig fra byområder i de centrale dele af regionen.

Satsningen understøttes ved udlæg af attraktive nye boligområder, som udnytter de landskabelige kvaliteter. Muligheden for havudsigt skal udnyttes! Samtidig er omdannelse af bynære erhvervsområder også på dagsordenen.

Attraktive historiske bymidter

Begge byer ser en attraktiv bymidte som et vigtigt aktiv når bosættere skal tiltrækkes. Der satses på det hyggelige historiske miljø. Spørgsmålet er om omsætningen kan holdes oppe for de specialbutikker der er nødvendige for en varieret bymidte. Særligt i Kalundborg kan udbygningen af detailhandelen udenfor den egentlige bymidte udgøre en trussel på længere sigt.

Særligt for Kalundborg er der en tendens til, at området fra bymidten ned mod havnen fremstår ustruktureret og meget blandet. Byomdannelse i området kan med fordel tage udgangspunkt i eksisterende bebyggelse, men skal også sikre den overordnede bymæssige sammenhæng.

Industri

Begge byer har forbavsende stærke industrimiljøer. I Ystad er der en del tung industri, blandt andet inden for jernbaneområdet. I Kalundborg er det NOVO og følgevirkninger, samt Statoil. Det er væsentligt for byernes fortsatte udvikling at fastholde og udbygge disse industrier.

Trafikale udfordringer

Begge byer har udmærket intern trafikstruktur. Udfordringen er at styrke forbindelsen til centret for bil- og togtrafik. Dog har begge byer den klassiske udfordring med at forbinde by og havn - stærkest i Ystad.

I begge byer er der planer for at imødegå de infrastrukturelle udfordringer. I Ystad gennem en mindre omlægning af ringvejen, som kan medvirke til at fredeliggøre trafikken langs havnen, kombineret med at havneaktiviteterne på de bynære havnearealer udflyttes.

I Kalundborg er der planer om at flytte havnen ud af byen til en ny placering på Røsnæs, og samtidig udbygge ringvejen, så man helt undgår den tunge trafik gennem byen.

4.3 Hässleholm - Ringsted (Hillerød)

4.3.1 Byroller

	Hässleholm	Hillerød	Ringsted
Beliggenhed	Ligger perifert i regionen og med funktion som infrastrukturelt knudepunkt og lokalt center.	Ligger oplandet til regionscentret. Lokalt center	Ligger mindre centralt i regionen. Infrastrukturelt knudepunkt og lokalt center.
Størrelse	17.730 indbyggere. Mindre by	28.941 indbyggere Mellemstor by med bred befolkningssammensætning	19.234 indbyggere. Mellemstor by med bred befolkningssammensætning.
Funktion	Infrastrukturelt knudepunkt. Industriby	Bosætning, opland til København	Infrastrukturelt knudepunkt. Bosætningsby
Strategi	Vides ikke!	Fokus på bosætning og bymidte/fortætning, erhvervsudvikling og uddannelse.	Fokus på bosætning samt udvikling af detailhandel.

4.3.2 Beskrivelse af byerne

Beskrivelserne af de tre byer går tættest på byerne Hässleholm og Ringsted, hvor der har været gennemført besigtigelser, og planlagt interviews. I skrivende stund er der dog kun gennemført interview med Ringsted. Beskrivelsen af Hillerød baseres på besvarelsen af spørgeskema samt statistik.

Beliggenhed og tilgængelighed

Såvel Hässleholm som Ringsted ligger som væsentlige knudepunkter i det regionale og nationale jernbanenet. Hillerød indgår som knudepunkt mellem S-togsnettet i København og det lokale jernbanenet i Nordsjælland.

Hässleholm ligger i udkanten af regionen, med relativt dårlig vejforbindelse til Malmø/Lund. Til gengæld er baneforbindelsen god, med ganske mange afgang og en rejsetid omkring tre kvarter. Rejsetiden til Malmø med tog er på alle tidspunkter kortere end i bil.

Ringsted ligger forholdsmæssigt tættere på regionscentret, med en afstand på 65 km til København C. Byen har gode vejforbindelser med en beliggenhed lige ved det overordnede motorvejsnet. Dog er der store trængselsproblemer i myldretiden, hvor transporttiden med tog er væsentligt kortere end med bil. Togbetjeningen er da også rigtig god, med afgange hvert 10 min.

Hillerød ligger så tæt på København, at den mås ses som en del af det nære opland til regionscentret. Byen har motorvejsforbindelse til København, hvilket giver god tilgængelighed i bil. I myldretiden er der lidt trængselsproblemer, men ikke så alvorlige som det ses mange andre steder. Til sammenligning er togbetjeningen med S-tog altid langsommere end bilen, også i myldretiden.

Fra	Til	Bil			Kollektiv trafik					Bil/Kollektiv trafik	
		Afstand	Normal	Myldretid	Normal	Myldretid	Frekvens	Frekvens M	Afg/ døgn	Forskel	Forskel_M
Ringsted	København H	65	40	64	40	39	12 min	10 min	92	0	-25
Hillerød	København H	40	28	38	50	50	10 min	10 min	108	22	12
Hässleholm	Malmö C	88	66	71	44	50	20 min	20 min	54	-22	-21

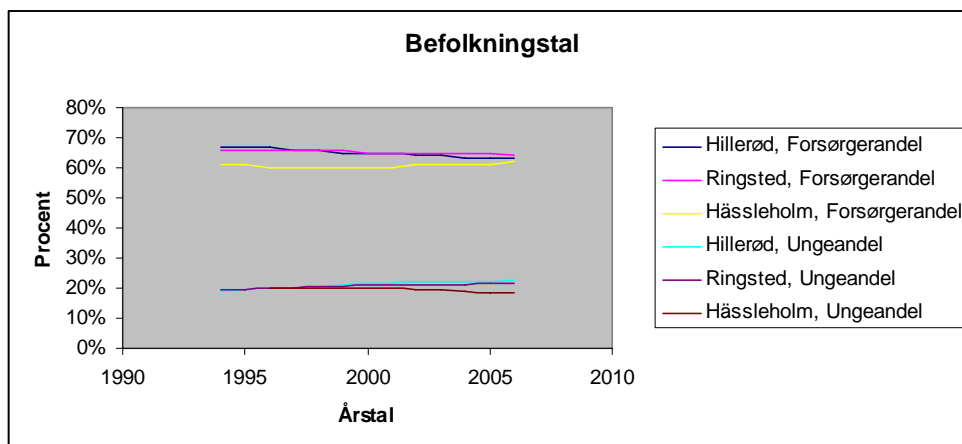
Tabel x: Rejsetider fra Ringsted, Hillerød og Hässleholm til København H/Malmø C

Størrelse og befolkning samt service

Både Hillerød og Ringsted har haft en pæn stigning i befolkningstallet i perioden 1995-2005, med en vækst på omkring 2000 indbyggere i begge byer. I Hässleholm har der indtil omkring 2000 været et fald i befolkningstallet, men det er nu vendt til en lille stigning, så det samlede resultat for perioden er en vækst i befolkningstallet på små 300 indbyggere.

I Ringsted og Hillerød har befolkningssammensætningen parallelt med stigningen i indbyggertal udviklet sig med en faldende forsørgeandel og en stigende andel børn og unge. I Hässleholm har befolkningsøgningen i den sidste del af perioden derimod medført en stigning i forsørgerandelen, og et fald i andelen af børn og unge under 15.

I Ringsted er der en høj andel ufaglærte, og tilsvarende en lav andel med videregående uddannelser. Hillerød og Hässleholm har en mere gennemsnitlig fordeling af uddannelser.



Udviklingen i andel af 15-64-årige og 0-15-årige. OBS: Tallene for Sverige er baseret på data for hele kommuner.

Alle tre byer har et godt serviceniveau, uden at ligge helt i top. Häsleholm og Hillerød har 15 af de 22 funktioner i spørgeskemaundersøgelsen, mens Ringsted har 12. Ringsted er underforsynet med uddannelsesinstitutioner, men der er planer om at etablere et gymnasium i byerne. I Häsleholm er der et mindre område med store udvalgswarebutikker, men området er under udvikling.

Bosætning og byudvikling

Alle byerne rummer en bredt sammensat boligmasse, men med en overvægt af åben-lav bebyggelse. Byudviklingen sker hovedsageligt på bar mark i alle tre byer, men der sker også fortætning i alle byerne.

Häsleholm har en forholdsvis stor andel af etageboliger i og omkring bymidten, men bebyggelsen ligger spredt, så kun den helt centrale bydel opleves som tæt by. Byudviklingen sker som nævnt hovedsageligt i udkanten af byen, men der er også et par større omdannelsesprojekter. Mest markant er kaserneområdet, som har potentiale til at danne rammerne om et nyt byområde med helt særlige kvaliteter. Ved besigtigelsen fremstod endvidere en række erhvervsområder ud mod kaserneområdet som modne til byomdannelse.

I Ringsted sker der ligeledes en omfattende byudvikling på bar mark, og også her omdannes kasernearealer til boligområde. Et af de væsentligste byudviklingsområder er området mellem byen og motorvejen. Dette område er midtbynært, og udvikles med blandede funktioner, så det med tiden kan komme til at fremstå som en udvidelse af bymidten.

Häsleholm er den af de svenske byer, som har de laveste boligpriser set i forhold til Malmö. Boligerne i Häsleholm koster således kun en tredjedel af prisen i Malmö. Priserne i Ringsted er noget højere, godt 50% af prisen i København, mens priserne i Hillerød er over 80% af priserne i København.

Arbejdsmarked og erhvervsliv

Hillerød er domineret af serviceerhverv, herunder ikke mindst offentlig service. Til sammenligning har både Häsleholm og Ringsted en forholdsvis høj andel

af industri. I Ringsted er der en svag tendens til et fald i andelen af industriarbejdspladser, mens det modsatte gør sig gældende i Hässleholm. Hillerød er den eneste af byerne som oplever en decideret vækst i antallet af arbejdspladser, mens de to andre byer oplever en status quo.

	Landbrug	Industri	Service
Hillerød 1995	1%	13%	86%
Ringsted 1995	5%	34%	61%
Hässleholm 1995	4%	29%	65%
Hillerød 2000	1%	14%	85%
Ringsted 2000	4%	33%	63%
Hässleholm 2000	4%	30%	65%
Hillerød 2005	1%	15%	84%
Ringsted 2005	4%	32%	64%
Hässleholm 2005	3%	30%	65%

Tabel: Udviklingen i arbejdspladser fordelt på hovedområder

I Ringsted tegner slagteriet sig for en betydelig del af arbejdspladserne. Det er derfor vigtigt for byen at bevare denne virksomhed. Herudover er der en stor andel af virksomheder indenfor transport og logistik, og det er da også et område man satser på at udvikle.

I Hillerød er Novo den dominerende virksomhed, og medicoindustrien generelt betydelig. I Hässleholm er der et bredt sammensat erhvervsliv, men med en overvægt af mindre industrivirksomheder.

Pendling 1995-2005	Kommunen		Kbh+Frh./Malmø		Kbh.Amt/Lund		Øvrige region		Udlandet	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
Hillerød	49%	48%	14%	13%	15%	16%	22%	24%	0,20%	0,20%
Ringsted	63%	51%	7%	9%	8%	12%	22%	28%	0,20%	0,10%
Hässleholm	77%	74%	1%	2%	1%	1%	17%	22%		0%

Tabel: Udpendingen fra Hässleholm, Hillerød og Ringsted

Hillerød er en typisk forstadskommune med en høj udpending, hvoraf en stor del går til det storkøbenhavnske område. I perioden fra 1995 til 2005 har pendlingsmønsteret ikke ændret sig markant.

I Ringsted er udpendingen derimod steget fra 37 % til 49 % i løbet af perioden. Halvdelen af øgningen dækker over udpending til det storkøbenhavnske område, mens den anden halvdel er udpending til de øvrige sjællandske kommuner. Ringsted nærmer sig dermed en position som en egentlig oplandsby til København, men indgår samtidig i et mere differentieret sjællandsk arbejdsmarked.

Udpendingen fra Hässleholm er også steget, men ikke så markant, og hovedparten af arbejdsstyrken arbejder fortsat i kommunen. Udpendingen går hovedsageligt til de omkring liggende kommuner, og kun 3 % pendlede i 2005 til Malmø/Lund. Hässleholm må på den baggrund siges ikke at indgå i arbejdsmarkedet omkring Malmø/Lund.

Image og bymidte kvaliteter

Hässleholm er først og fremmest kendt som et infrastrukturelt knudepunkt. For mange er det først og fremmest en by man passerer igennem på turen gennem Sverige. Dette afspejler sig i byens fokus på at fremstå attraktiv set fra toget.

Ringsted har til dels samme image, men er dog også kendt for den historiske bymidte med Skt. Bendts Kirke som markant element i bymidten.

Hillerød er først og fremmest kendt for Frederiksborg Slot, og som forstad til København. Hillerød er også kendt som handelsby, men primært i lokalområdet og de nærmeste byer.

Bymidten i Hässleholm ligger i den historiske struktur som blev planlagt ved jernbanens etablering. Det er et retvinklet gridsystem, som giver bymidten en klar og letopfattelig form. En akse gennem gridstrukturen forbinder stationen med kirken, og udgør det centrale rumlige element i bymidten. Bymidten er bebygget i 3-5 etager. Bebyggelsen fremstår ret blandet, når man ser bort fra de allermest centrale gader. Ikke desto mindre er der mange fine bygninger, og den klare struktur udgør et godt grundlag for en videre udvikling.



Det centrale strøg fra stationen til kirken udgør grundstammen i bymidten.

Bymidten bærer præg af, at det er vanskeligt at fastholde detailhandelen. Der er flere tomme butikslokaler, og andre butikker er ved at lukke.

Den centrale del af byen opleves lidt isoleret fra resten af byen. Dette er til dels positivt, for så vidt som bymidten er omgivet af gode rekreative områder.

I Ringsted er bymidten koncentreret i et par delvist fredeliggjorte strøggader. Samlet er bymidten ret langstrakt, og kun i den ene ende er der en mindre

forgrening i handlegadenettet. Centralt i byen ligger Torvet, der har form af en udvidelse af handlegaden Nørregade. Til den ene side åbner torvet sig op mod Skt. Bendts Kirke og Klosterhaven, som udgør et fint rekreativt område i bymidten. Pladsen fremstår dog ret åben og ufokuseret som konsekvens af, at den kun er bebygget mod øst.



Torvet i Ringsted er stort og åbent, og medvirker ikke til at samle bymidten.

Nord for bymidten ligger det nye indkøbscenter, Ringstedet. Centeret ligger ikke langt fra bymidten, og situationen kan på mange måde sammenlignes med Roskilde. Det vil være væsentligt at beslutte sig for, om bymidten skal udvikles i retning mod Ringstedet, eller man skal udvikle det som to selvstændige enheder.

Stationen ligger lidt syd for bymidten, og indgår ikke som et aktivt element.

Rekreative kvaliteter

Som nævnt er bymidten i Hässleholm omgivet af fine rekreative områder. Det generelle indtryk er, at der er en veludviklet rekreativ struktur i byen, og også gode muligheder for at komme ud i den omkringliggende natur.

I Ringsted ligger Klosterhaven som et centralt parkområde. Den rekreative struktur i boligområderne er god, om end ikke så veludbygget som i Hässleholm. Ved nybyggeri ses det rekreative element som væsentligt. I forhold til de bynære områder arbejdes der med planer om at plante bynær skov, ligesom der arbejdes for at forbedre tilgængeligheden til Ringsted Å.

I Hillerød har man formuleret en Grøn Vision, og arbejder aktivt med landskabsplaner i de bynære områder.

Samlet vurdering af byerne

Hässleholm fremstår som en by med store potentialer, men også en by med en

række især imagemæssige udfordringer. Byen har gode boligområder med en fin rekreativ struktur, og den har gode offentlige forbindelser til regionscentret. Samtidig har bymidten gode rumlige kvaliteter, som burde kunne bære et aktivt byliv, og der er gode muligheder for fortætning af noget af de ældre, bynære erhvervsområder.

Udfordringerne er dels at få ændret byens image som en lidt trist gennemfartsby, dels at vende den negative udvikling for detailhandelen, som medvirker til at gøre bymidten, og dermed byen, mindre attraktiv. Det nye kulturhus kan være medvirkende til at løfte bymidten, men der er sandsynligvis behov for også at sikre, at den detailhandel der findes, koncentrerer sig i bymidten.

Byen gennemskæres af adskillige jernbaner. Dette medvirker i høj grad til at skære byen over i flere dele. Men det er også en væsentlig del af byens identitet.

Ringsted fremstår som en by i fremdrift. Boligområderne er gode, og bymidten er overordnet set attraktiv. Byen arbejder bevidst med at styrke de historiske kvaliteter, og her er der helt sikkert meget at hente. Ligesom Hässleholm gennemskæres byen af jernbanen, men det opleves mindre problematisk, hovedsageligt fordi der syd for banen ligger et stort erhvervsområde. Til gengæld ligger stationen langt fra bymidten.

Bortset fra bymidten og et område med karrébebyggelse mellem bymidten og jernbanen fremstår byen hovedsageligt som åben-lav bebyggelse. Det ville styrke byen og den bymæssige variation, hvis der kan findes områder i nærheden af bymidten som kan fortættes.

4.3.3 Udfordringer, potentialer, strategier og samarbejder

I dette afsnit fokuseres på Ringsted, som har indgået i besigtigelser og interviews, og Hässleholm, som har indgået i besigtigelser.

Styrkelse af bymidten

Begge byer har en udfordring i at styrke bymidten. Begge byer har en placering og størrelse, som gør detailhandelen i bymidten sårbar i forhold til konkurrence fra nabobyerne. Alligevel har udfordringerne forskellig karakter.

I Ringsted er bymidstens detailhandel velfungerende, og der er ikke umiddelbart tegn på problemer med at fasthold omsætningen. Byen satser på at fastholde og styrke sin position som handelsby, dels ved åbningen af Ringstedet umiddelbart udenfor bymidten, dels ved åbningen af et nyt "Factory Outletcenter" med 60 butikker, som åbner i 2008. Faren ved denne strategi er selvfølgelig at man flytter handel fra bymidten til de nye centre. Satsningen er, at man i stedet ved at udvide bredden i tilbuddene trækker nye kunder til byen. For at denne strategi skal lykkes er det vigtigt, at folk der kommer til de nye centre får nem adgang til bymidten. Det stiller krav om tilgængelighed, nem orientering og gode parkeringsforhold. Samtidig giver bymidstens særlige form en udfordring i

forhold til at skabe sammenhængende byrum, særligt hvis bymidten udvides til også at omfatte Ringstedet.

Udfordringen i Hässleholm handler i højere grad om at sikre detailhandelen i bymidten. Byens overordnede fysiske struktur danner gode fysiske rammer, men det er væsentligt at få koncentreret detailhandelen i bymidten. I översiktsplanen er der foretaget en udpegning af bymidten, som er et skridt i retning af at fokusere kræfterne på bymidten.

Fortætning og byomdannelse

Særligt i Hässleholm er der til at være potentiale for at fortætte og omdanne noget af de bymidtenære erhvervsområder, herunder områder udlagt til detailhandel udenfor bymidten, som kan omdannes til mere blandede byområder. Der er en udvikling i gang på det tidligere kaserneområde. Her kan man med fordel inddrage erfaringer fra andre omdannelser af kaserneområder, for eksempel i Ringsted eller Ystad.

I Ringsted er der planlagt omdannelse af et par centrale erhvervsområder. Umiddelbart er der ikke det store potentiale for omdannelse udover disse, men til gengæld kunne man godt forestille sig en strategi for en generel fortætning af byområderne omkring bymidten.

Trafikale udfordringer

I Ringsted opleves motorvejen som en barriere for udvikling af sammenhængen mellem selve Ringsted og forstaden Benløse. Men også trafikken i og omkring bymidten kan løses bedre. Til gengæld er jernbanen gennem byen ikke en væsentlig barriere.

Omvendt udgør banerne gennem Hässleholm en væsentlig udfordring for at skabe sammenhængende byrum, ikke mindst i forhold til rekreative forbindelser.

4.4 Kristianstad - Nykøbing

4.4.1 Byroller

	Kristianstad	Nykøbing F.
Beliggenhed	Ligger perifert i regionen, men med funktion som infrastrukturelt knudepunkt og lokalt center.	Ligger perifert i regionen, med funktion som lokalt infrastrukturelt knudepunkt og lokalt center.
Størrelse	33.083 indbyggere Mellemstor by med bred befolkningssammensætning	16.590 indbyggere Mindre by med bred befolkningssammensætning.

Funktion	Bosætnings- og administrationsby. Lidt uddannelse og erhverv.	Bosætning og erhvervsby. Kulturelt center. Stadig lidt havneaktivitet.
Strategi	Satser på styrkelse af detailhandel i og udenfor bymidten som motor for byvækst	Satser stærkt på udvikling af det lokale kulturliv, udflytning af virksomheder fra København, forbedret infrastruktur samt uddannelse.

4.4.2 Beskrivelse af byerne

Beliggenhed og tilgængelighed

Begge byer ligger i udkanten af regionen langt fra centret. Begge byer ligger ved det overordnede vejnet, men ikke direkte ved motorvejsnettet.

Nykøbing ligger længst væk, men en god motorvejsforbindelse gør, at rejsetiden til København ikke er meget længere end rejsetiden fra Kristianstad til Malmö. Til gengæld er rejsetiderne med tog væsentligt længere fra Nykøbing, og kun i myldretiden, hvor rejsetiden med bil er et kvarter længere, kan toget konkurrere med bilen. Kristianstad har væsentligt bedre togforbindelser, og med tre afgang i timen hele dagen også væsentligt flere forbindelser end Nykøbing.

Kristianstad har en funktion som knudepunkt på jernbanenettet. Det er også værd at bemærke, at Øresundstogene betjener byen. Nykøbing har derimod ikke nogen nævneværdig funktion som knudepunkt.

Myldretidstrafikken er som nævnt et problem i forhold til Nykøbing, mens den stort set ikke betyder noget i forhold til Kristianstad.

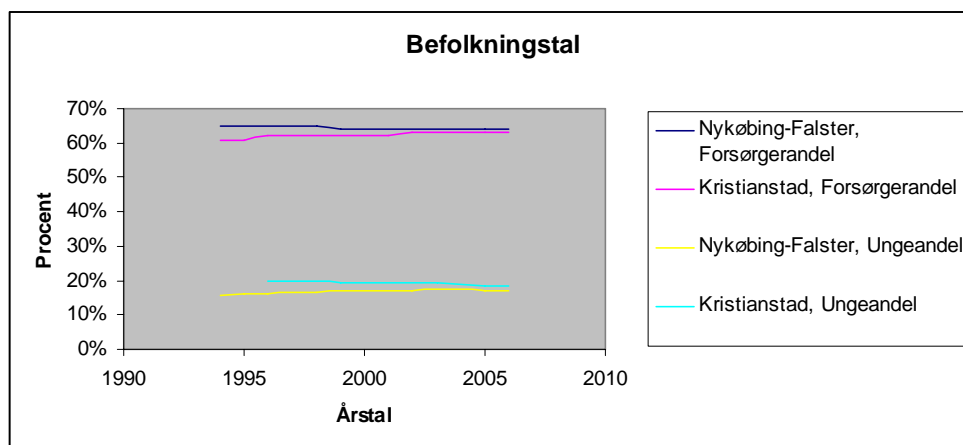
Danmark		Bil			Kollektiv trafik					Bil/Kollektiv trafik	
Fra	Til	Afstand	Normal	Myldretid	Normal	Myldretid	Frekvens	Frekvens M	Afg/døgn	Forskel	Forskel_M
Nykøbing F	København H	128	75	100	116	96	60 min	20 min	22	41	-4
Kristianstad	Malmö C	95	71	76	69	69	20 min	20 min	54	-2	-7

Størrelse og befolkning samt service

Kristianstad er med en befolkning på godt 33000 indbyggere dobbelt så stor som Nykøbing, der har omkring 16.500 indbyggere. Kristianstad har i perioden 1995-2005 haft en befolkningsvækst på næsten 10 %, mens Nykøbings indbyggertal har ligget nogenlunde stabilt i perioden.

Begge byer har en bred befolkningssammensætning. Der er ungdomsuddannelser i begge byerne, og i Kristianstad også Højskole, hvilket

bidrager til at tiltrække unge til byerne. I Kristianstad er der desuden en betydelig andel af indvandrere.



Udviklingen i andel af 15-64-årige og 0-15-årige. OBS: Tallene for Sverige er baseret på data for hele kommuner.

Begge byer har en nogenlunde stabil aldersfordeling, men med en tendens til et fald i andelen af 15-64årige i Nykøbing, mens det modsatte gør sig gældende i Kristianstad.

Byerne har et rimeligt serviceniveau, men ligger ikke i toppen, set i forhold til de andre byer i undersøgelsen. Af de 22 servicefunktioner, der indgår i spørgeskemaet har Nykøbing de 14, mens Kristianstad blot har 11. Det er især kultur- og fritidsfaciliteter der mangler i Kristianstad.

Bosætning og byudvikling

Begge byer har en bredt sammensat boligmasse, og begge byer udmærker sig ved en ret stor tæthed i bymidten, og en tilsyneladende høj andel af etageboliger i og omkring de centrale bydele. I Både Kristianstad og Nykøbing har brokvarterer, som især i Nykøbing udmærker sig ved en høj tæthed og stærk identitet i bebyggelsen.

I Nykøbing har man taget hul på omdannelsen af bynære erhvervs- og havneområder. Det mest markante resultat er området "Slotsbryggen", som med sin gravede kanal og sammenhængende byggestil har en klar identitet og finde bokvaliteter. I Kristianstad er man derimod endnu ikke for alvor kommet i gang med egentlig byomdannelse, selv om der er sket en del byfortætning. Undtagelsen er det tidligere kaserneområde, som er omdannet til et attraktivt, campuslignende uddannelsesområde. Byens brokvarter, som fremstår meget blandet og nedslidt er også udpeget til omdannelse. I begge byer finder der også en del nybyggeri sted på bar mark udenfor byen.



Byomdannelsen på "slotsbryggen" har skabt et attraktivt balndet byområde

Begge byerne er væsentligt billigere at bosætte sig i end de centrale dele af regionen. I Nykøbing er boligpriserne således blot en tredjedel af priserne i København, mens de i Kristianstad er godt 40 % af niveauet i Malmö.

Arbejdsmarked og erhvervsliv

	Landbrug	Industri	Service
Nykøbing 1995	2%	21%	77%
Kristianstad 1995	5%	24%	70%
Nykøbing 2000	2%	19%	79%
Kristianstad 2000	4%	25%	71%
Nykøbing 2005	2%	18%	81%
Kristianstad 2005	4%	23%	73%

Serviceerhvervene, herunder nok især den offentlige administration og service dominerer i begge byerne erhvervslivet, mens industri begge steder er mindre betydende. Ikke desto mindre er Daniscos sukkerfabrik en af de vigtigste arbejdspladser i Nykøbing, og med nedlæggelsen af de fleste andre sukkeranlæg i Danmark skulle fabrikkens fremtid i Nykøbing indtil videre være sikret. Tilsvarende er der i Kristianstad en koncentration af fødevarerproducenter, ofte med et lokalt tilsnit, som er med til at give byen identitet. Industrierhvervene betyder således en del for begge byers image, mens offentlig service, uddannelse og sundhed i begge byer er det der giver flest arbejdspladser.

Begge byer fungerer som den centrale handelsby for et geografisk stort opland, og handelen er især i Kristianstad et betydende erhverv, som der satses på at bevare og udbygge.

I Nykøbing er en af følgerne af den danske kommunalreform, at udlæg af erhvervsområder fra de seks kommuner der samles i den nye Guldborgsund

Kommune nu koncentrerer sig dels i Nykøbing, med fokus på service, dels ved motorvejen lidt udenfor byen, med fokus på transport.

Pendling 1995-2005	Kommunen		Kbh+Frb./Malmø		Kbh.Amt/Lund		Øvrige region		Udlandet	
	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005	1995	2005
NykøbingF	75%	69%	2%	3%	1%	2%	21%	26%	0,50%	0,10%
Kristianstad	87%	80%	1%	2%	1%	1%	8%	16%		0%

Udpendlingen er især for Kristianstad begrænset, men i begge byer stigende. Pendlingen sker kun i ret begrænset omfang til de helt centrale dele af regionen, og pendlingen hertil er kun svagt stigende, hvorimod pendlingen til andre kommuner i regionen stiger pænt - i Kristianstad er udpendlingen til andre kommuner fordoblet fra 8 % til 16 %.

Image og bymidte kvaliteter

Kristianstad var tidligere kendt som garnisonsby, men er i dag især kendt som handelsby og som centrum for levnedsmiddelproduktion. Byens historiske kerne, præget af den planlagte militærby's rette vinkler, er også et aktiv, som byen er kendt for. Byen ligger omgivet af store beskyttede naturarealer, som man arbejder på at udnytte, blandt andet ved at etablere et naturcenter og stier i området.

Nykøbing er også kendt som historisk handelsby. Derudover har byen et stærkt kulturliv, der markeres fysisk gennem det gamle vandtårn, der nu anvendes som udstillingsbygning.



Bymidten i Kristianstad er tæt og med overraskende tætte bykvaliteter.

Bymidten i Kristianstad er særdeles attraktiv. Med sin klare og letopfattede struktur og gode, velproportionerede pladser har bymidten en stærk urban karakter, som understøttes af et levende og ret varieret handelsliv. I nær

tilknytning til bymidten findes grønne områder og vand, som kunne inddrages mere i bymiljøet. Jernbanen fungerer dog delvis som en barriere for en stærk sammenhæng.

Også Nykøbing har en ret attraktiv bymidte. Der er et par fine pladsdannelser, og flere handeleggader med forskellig karakter, som forleder den besøgende til at tro, at der er tale om en noget større by end tilfældet er. Havnen ligger tæt på bymidten, men det fornemme man ikke. En omdannelse af dele af kan medvirke til at bringe bylivet tættere på vandet. Denne udvikling er i øvrigt så småt i gang, dels ved Slotsbryggen, men egentlig mere markant ved enkelte butikker og restauranter længere mod syd.



Trods sin beskedne størrelse byder Nykøbing på et aktivt handelsliv i bymidten.

Rekreative kvaliteter

Kristianstad ligger som nævnt midt i et beskyttet naturområde med store vådområder, søer og vandløb. Selve byen ligger lavt, og beskyttes af diger. Der er således rige muligheder for at udnytte landskabet som et aktiv for bylivet, og der arbejdes aktivt for at udnytte disse muligheder.



Der er store rekreative og landskabelige kvaliteter tæt på bymidten i Kristianstad.

Internt i byen er der flere gode rekreative områder, og de nyere boligområder fremstår med en god rekreativ struktur.

I Nykøbing er Guldborgsund gennem byen den væsentligste rekreative kvalitet, mens det omkringliggende landskab er mindre interessant. Byens møde med sundet er i dag havnen, og der er ikke god forbindelse mellem de centrale bydele og vandet. I boligområderne er der en god rekreativ struktur.



Guldborgsund udgør en rekreativ ressource, som med en omdannelse af havnearealerne kunne bringes endnu tættere på byen

Samlet vurdering af byerne

Samlet fremstår begge byer som meget attraktive boligbyer. Byerne har varierede boligområder, og en god variation i bymæssighed. Samtidig har begge byer et stort potentiale for at udnytte de rekreative kvaliteter i omgivelserne, som kan gøres tilgængelige ved ret enkle indgreb.

4.4.3 Udfordringer, potentialer, strategier og samarbejder

Byomdannelse

Begge byerne har potentiale for at byomdanne byområder tæt på bymidten. I Nykøbing er havnedriften begrænset, og arealerne vil ved en omdannelse kunne tilføre byen og bymidten store by- og boligkvaliteter. Erfaringerne fra Slotsbryggen kan bruges, men man bør være meget bevidst om hvilke bykvaliteter man ønsker at skabe i de mere centrale dele af havneområdet. En gammel torvehal på havnen kunne eventuelt genåbnes og indgå som et centralt element.

Tilsvarende vil det bynære brokvarter i Kristianstad kunne fortættes og omdannes til blandet byområde. Området ligger lige ud til et stort naturområde, og samtidig ganske tæt på bymidten.

Fastholdelse af handel

I Kristianstad oplever man, at handelslivet oplever stigende konkurrence fra Malmø/Lund og Helsingborg. Som modtræk planlægger man en markant udvidelse af butiksarealet i bymidten, og udlæg af to nye, store detailhandelsområder udenfor byen. Herved håber man at nå op på et volumen, som kan konkurrere med de store byer vestpå. Spørgsmålet er, om oplandet kan udvides tilstrækkeligt, her er ikke mindst tilgængeligheden en væsentlig faktor.

Det hele byliv i udkanten af Øresundsregionen

Nykøbing har et stærkt kulturliv, særligt indenfor teaterlivet. Dette er et væsentligt element i byens bestræbelser på at kunne tilbyde hele pakken af byfunktioner. Det kan ikke overraske, at der satses markant på dette område. Også i Kristianstad er man opmærksomme på, at det er vigtigt med en bred vifte af tilbud, hvis byen fortsat skal være attraktiv som bosætningsby. Kulturlivet i Kristianstad er dog ikke så stærkt som i Nykøbing, og det vil være væsentligt at opbygge dette område.

4.5 Øvrige bypar

4.5.1 Lomma - Vallensbæk

	Lomma	Vallensbæk
Beliggenhed	Ligger centralt i regionen.	Ligger centralt i regionen..
Størrelse	8820 indbyggere Mindre by med bred befolkningssammensætning, mange højtuddannede.	12.230 indbyggere Mindre by med bred befolkningssammensætning.
Funktion	Primært bosætningsby, forstad til Malmø	Primært bosætning, forstad til København
Strategi	Satser på styrkelse af lokal identitet gennem havn og bymidte.	Satser stærkt på udvikling og fornyelse af boligområder, samt bymidten.

Lomma og Vallensbæk er typiske forstæder, der primært præges af og satser på bosætning. Lomma har dog en mere selvstændig profil med et stærkere fokus på bymiljø og havneområdets bykvaliteter. Lomma har også, i modsætning til Vallensbæk, et større landområde omkring byen.

Begge byer ligger helt tæt på regionscentret, og med gode vejforbindelser. I Lomma er der også gode offentlige trafikforbindelser til Malmø, mens Vallensbæk har ret dårlige offentlige forbindelser til København - det tager tæt på tre kvarter at tilbagelægge de 16 km fra Vallensbæk til København H med offentlige transportmidler.

Befolkningsvæksten i Lomma har været ret kraftig i perioden 1995-2005, mens væksten i Vallensbæk har været ganske lille. Dog er der planer om 1300 nye boliger i Vallensbæk, og det vil formodentlig medføre en kraftigere tilvækst i den kommende periode.

Byerne har et ret lavt serviceniveau, idét Lomma har 6 og Vallensbæk 4 af de 22 funktioner, der indgik i spørgeskemaundersøgelsen. De funktioner der faktisk findes er primært de rekreative funktioner - golfbane, lystbådehavn og svømmehal.

Udpendlingen fra Lomma er høj og stigende, især til Lund og det øvrige Skåne, men ikke i særlig grad til Malmø. Også udpendlingen fra Vallensbæk er høj, men der har ikke været nogen særlig ændring i udpendlingen i perioden 1995-2005.

Der arbejdes med at styrke kvaliteten af bymidten i begge byer. I Lomma stræber man mod at etablere en bymidte med egentlige strøgmiljøer.

Nye boliger er i begge byer hovedsagelig et resultat af byomdannelse, men i Lomma sker der også en vis byudvikling på bar mark

Erhvervslivet er præget af Serviceerhverv. I Lomma ligger dog også Sveriges Landbrugsuniversitet, og en del små højteknologiske virksomheder.

I Lomma arbejdes der målrettet med de rekreative kvaliteter. I Vallensbæk er den rekreative struktur stort set udbygget.

4.5.2 Helsingborg - Helsingør

	Helsingborg	Helsingør
Beliggenhed	Ligger i oplandet til regionscentret. Infrastrukturelt knudepunkt, havneby. regionalt center	Ligger i oplandet til regionscentret. Lokalt infrastrukturelt knudepunkt, havneby. Lokalt center
Størrelse	91.457 indbyggere Stor by med bred befolkningssammensætning	35.075 indbyggere Større by med bred befolkningssammensætning.
Funktion	Bosætning, handel samt til en vis grad erhverv. Havneby.	Bosætning og handel. Havneby. Nettoudpendling.
Strategi	Omdannelse af havnearealer for bedre infrastruktur og attraktive, bynære boliger.	Satser stærkt på udvikling af bymidten og byfunktioner på havnearealer.

Helsingborg og Helsingør er byer med et historisk tilhørsforhold med deres placering på hver side af indsejlingen til Øresund. Helsingør udgør afslutningen på den stort set sammenhængende bebyggelse langs Øresund fra København, og indgår på den måde som en naturlig del af oplandet til København. Helsingborg er væsentligt større end Helsingør, og med sine godt 90.000 indbyggere den største af byerne der indgår i undersøgelsen. Helsingborg udfylder gennem sin størrelse og den historiske position som forbindelsessted til Danmark en rolle som modpol til Malmö/Lund. Helsingborg er nok lillebror, men ikke i samme grad som i forholdet København-Helsingør.

Helsingør har gode vejforbindelser til København, men der er som så mange andre steder omkring hovedstaden trængselsproblemer i myldretiden, selv om de ikke er så markante som problemerne på Holbækmotorvejen og Sydmotorvejen. Byen har også baneforbindelse med hyppige afgange, men transporttider på over en time har svært ved at konkurrere med biltrafikkens rejsetider på mellem ½ time og tre kvarter. Også Helsingborg er koblet godt op på den regionale infrastruktur. Myldretidsproblemerne på den svenske side er ikke så store som på Sjælland. Samtidig er rejsetiderne med offentlig transport ikke længere end med bil.

Helsingborg har i perioden 1995-2005 oplevet en pæn befolkningsvækst, mens væksten i Helsingør har været mere moderat.

Begge byer har et højt serviceniveau med henholdsvis 16 og 18 af de 22 funktioner der indgik i spørgeskemaundersøgelsen.

Helsingør har en høj udpendling - 45 % af befolkningen arbejder udenfor kommunen. Udpendingen er steget i perioden 1995-2005, og som så mange andre steder er stigningen ikke entydigt en stigning i pendling til København.

Også i Helsingborg er udpendlingen stigende, men den er væsentligt mindre end i Helsingør. Væksten i udpendling går ikke til Malmø og Lund, men til de øvrige skånske kommuner.

Begge byer arbejder bevidst med at styrke bymidtequaliteterne, og især inddragelse af de bynære havneområder. Byomdannelsen af Norra hamn i Helsingborg er et af de mest vellykkede havneprojekter i Skandinavien. Der er planer om også at omdanne Södra hamn, hvor projektet vil give mulighed for at mindske jernbanens barrierevirkning i forhold til adgangen til kysten. I Helsingør er man netop gået i gang med en omdannelse af det gamle værft til især kulturformål, og der er udarbejdet planer for en fornyelse af bymidten.

Erhvervslivet i Helsingør er domineret af serviceerhverv, og ikke mindst detailhandelen er af stor betydning. Der er dog også en vis andel af højteknologiske virksomheder og medico-industri. I Helsingborg er der en større andel af industri, og især IKEA samt transport, fødevare- og medicoindustri er af betydning. Også i Helsingborg er detailhandelen betydende. Byen har en velfungerende bymidte, og dertil et storcenter udenfor bymidten med regional betydning.

De rekreative kvaliteter omfatter i Helsingborg især kysten, som med omdannelsen af Norra hamn er blevet et væsentligt aktiv i byen, samt det parklignende område nord for byen med slottet Sofiero. Også i Helsingør er nærheden til vandet det væsentligste rekreative element, men der er også nærhed og god adgang til skovene omkring byen. Begge byer inddrager aktivt de rekreative kvaliteter i planlægningen.

4.5.3 Landskrona - Holbæk

	Landskrona	Holbæk
Beliggenhed	Ligger i oplandet til regionscentret. Lokalt center.	Ligger mindre centralt. Lokalt infrastrukturknudepunkt. Lokalt center
Størrelse	28.670 indbyggere Mellemstor by med bred befolkningssammensætning. Lille overvægt af indvandrere	25.622 indbyggere Mellemstor by med bred befolkningssammensætning.
Funktion	Bosætning og industri/erhverv	Primært bosætning samt handel, i mindre grad erhverv.
Strategi	Satser på udvikling af bymidten og at ændre byens image, bl.a. ved udvikling af attraktive boligområder.	Satser især på udvikling af attraktive boligområder med god rekreativ struktur. Fokus på sundhed.

Holbæk og Landskrona har lidt forskellig beliggenhed i forhold til regionscentret, men har alligevel på mange måder samme rolle. Landskrona er med sin placering midt mellem Malmö og Helsingborg ret centralt placeret i den skånske del af Øresundsregionen, og er godt koblet op på den regionale infrastruktur. Alligevel var udpendlingen fra kommunen i 1995 ikke meget større end i Hässleholm, som ligger i udkanten af regionen, og i perioden 1995-2000 oplevede byen et lille fald i befolkningstallet. Frem mod 2005 er det dog vendt, så der samlet har været en lille vækst siden 1995.

Holbæk ligger lidt længere fra regionscentret, og har noget længere transporttider til regionscentret, særligt i myldretiden hvor biltrafikken oplever trængselsproblemer. Byen har gode vej- og togforbindelser, men rejsetiden med tog på omkring en time kunne nok reduceres.

Holbæk satser i høj grad på at fungere som bosætningsby i forhold til hovedstadsregionen, og har oplevet en ret stærk befolkningsvækst på over 10 % i perioden 1995-2005.

Landskrona er i høj grad stadigvæk en industriby, med en ret stabil andel af industri på omkring 35 %. Til gengæld er detailhandelen ret svag, og konkurrencen fra Helsingborg og Malmö/Lund er stærk. Der arbejdes dog for at styrke detailhandelen, blandt andet gennem en ny midtbyplanlægning.

I Holbæk er serviceerhvervene dominerende med mere end 80 % og stigende, og i modsætning til Landskrona står detailhandelen stærkt i byen. Byens detailhandel har et stort opland, sikkert ikke mindst på grund af "Megacentret", som er et område med store detailhandelsbutikker i udkanten af byen.

Som tidligere nævnt var udpendlingen fra Landskrona tidligere begrænset, men den er stærkt stigende. Det er interessant, at denne stigning dækker over et fald

i udpendlingen til Malmö og Lund, mens udpendlingen til andre kommuner i Skåne er stigende. I 2005 var der desuden 4 % der pendlede til Danmark.

Også udpendlingen fra Holbæk er stigende, og næsten 45 % af befolkningen arbejder uden for kommunen. Også her er stigningen primært sket til de omkringliggende kommuner, og kun i meget ringe grad til København og storkøbenhavn.

Begge byer er bevidste om vigtigheden af et godt bymiljø. Begge byer har eller er i gang med at lave planer for bymidten. I begge byer har man omdannet havnearealer til blandede byformål eller rene boligområder. I Landskrona har havnen dog fortsat stor erhvervsmæssig betydning, mens havneaktiviteterne i Holbæk stort set kun er fritidsformål. Ny bosætning er i begge byer en kombination af udbygning på bar mark og byomdannelse.

Begge byer har en attraktiv beliggenhed ved vandet, og det inddrages aktivt i planlægningen. I Holbæk indgår det rekreative element i en ny sundhedspolitik, som er under udarbejdelse.

5 Metode

5.1 Hvad har vi gjort

Undersøgelsen er baseret på fem forskellige datakilder: Planmateriale fra kommunerne, statistik, spørgeskemaundersøgelse, interviews og besigtigelser. Tilsammen giver disse kilder et bredt billede af byerne, som omfatter både den faktiske udvikling, planer og strategier samt udsagn om hvordan byerne selv opfatter deres egen situation.

Den potentielle samlede datamængde er meget stor, og vi har derfor valgt at begrænse os ganske meget. Følgende indgår i undersøgelsen.

Planmateriale

For planmateriale har vi hovedsageligt kigget på strategiske planer. Konkrete fysiske planer har kun indgået i det omfang det har været nødvendigt for at udpege de overordnede satsningsområder for byomdannelse, bolig- og erhvervsudbygning, grøn struktur og detailhandelsplanlægning.

Statistik

Med hensyn til det statistiske materiale har vi valgt alene at se på en række helt overordnede indikatorer. Det er fortsat en ærlig udfordring at skaffe ensartede statistiske data på byniveau. De områder, hvor der findes data i Danmark er ikke de samme som i Sverige. Samtidig er de fælles databaser, såsom Ørestat og Eurostat endnu ikke detaljeret på byniveau. Det kræver således en særlig indsats at fremskaffe detaljerede data på byniveau.

Folketal er således de eneste data som er på byniveau. Alle øvrige data (uddannelse, pendling, erhverv, etc) er baseret på data for kommunerne. Resultatet må derfor alene ses som en indikator. For erhvervsdata og pendlingstal er tallene formodentlig stort set repræsentative for byerne. For uddannelsesniveaut må man forvente, at uddannelsesniveaut er højere i byerne i end i kommunerne som helhed. Det medfører, at sammenligneligheden her er mindre, når man sammenligner byer, som ligger i kommuner med en lille (eller slet ingen) landbefolkning med byer i kommuner med en stor landbefolkning.

Vi har valgt ikke at medtage statistik for byparret Nørrebro/Möllevången i den generelle præsentation af datagrundlaget. Der findes en del data for disse to bydele, men det har ikke været muligt indenfor opgavens rammer at sikre et ensartet datamateriale for de to byer.

Spørgeskemaundersøgelsen

Spørgeskemaet giver et bredt billede af udviklingen i de undersøgte byer. Dog er der store forskelle i detaljeringsgraden i besvarelsen. Enkelte byer har stort set kun svaret ja/nej, mens hovedparten af byerne giver mere fyldige svar.

Besigtigelser

Fire bypar er besøgt. Besigtigelsesens formål er at kunne sætte billeder på strategier og udviklinger, og give en grov kvalitativ vurdering af bymiljøet i bymidterne, den overordnede infrastruktur samt forholdet til rekreative kvaliteter og det åbne land.

Interviews

Der er planlagt ét interview i hver af de otte byer, som er udvalgt til nærmere beskrivelse, hvoraf syv er gennemført, mens det ikke er lykkedes at få en aftale i stand i Hässleholm. Af hensyn til planlægningen er den interviewede i de fleste tilfælde ÖRIBs kontaktperson, oftest en planlægger eller udviklingsmedarbejder i kommunerne. Interviewene har omfattet spørgsmål om hvordan man ser byens rolle i forhold til Øresundsregionen, hvilke udfordringer byen står overfor, og hvilke strategier der tages i brug for at møde udfordringerne. Interviewmetoden har været åben, fordi vi har ønsket at finde ud af hvad der presser sig på i de enkelte byer.

5.2 Forslag til metodeudvikling og fremtidige studier

5.2.1 Metodeudvikling

I denne undersøgelse har fokus været på at undersøge byernes roller og strategier i forhold til den fysiske struktur. Undersøgelsens metodiske elementer er beskrevet ovenfor. I forhold til metodeudvikling er det vigtigt at holde sig for øje, hvad formålet med undersøgelsen er. Man kan altid lave mere detaljerede analyser, men det er ikke nødvendigvis hvad der er behov for.

Man kan dog konkludere et vist behov for metodeudvikling på erfaringerne fra nærværende undersøgelse.

I forhold til de statistiske analyser, som udgør grundlaget for at vurdere kvaliteten af det fysiske miljø, og realismen i de strategiske udfordringer, stiller undersøgelsens tværnationale felt en række udfordringer. Det har vist sig overraskende vanskeligt at fremskaffe et ensartet datagrundlag, på trods af materialets overordnede niveau. En del af denne udfordring vil kunne afhjælpes ved en omhyggelig indledende screening af hvilket materiale der er tilgængeligt. Herefter kan man enten udvælge det materiale der er tilgængeligt, eller om nødvendigt fokusere på hvordan nyt materiale kan fremskaffes.

Det vil være en klar anbefaling at udbygge det nuværende Ørestat med mere detaljerede data om byer, erhvervsliv og befolkning.

Dataindsamlingen har givet et rimeligt billede af byerne. Dog kunne det være relevant at udvide grundlaget, så datagrundlaget omfattede alle (større) byer i

regionen. Det vil give et bedre billede af, om de tendenser der kan ses er generelle, eller alene vedrører de udvalgte byer.

Spørgeskemaundersøgelsen giver et godt og bredt billede af byerne. Der er dog en vis kvalitativ forskel på besvarelsene. Nogle svarer kortfattet "ja" og "nej", mens andre svarer mere udførligt. Sidstnævnte giver selvsagt et bredere billede, som også antyder de strategiske overvejelser. Spørgeskemaundersøgelser bør tilrettelægges, så der opfordres til mere udførlige besvarelser.

Samtidig kunne skemaet udvides med et afsnit om de strategiske overvejelser. Endelig bør listen over servicefunktioner bearbejdes. Listen er i sin nuværende form baseret på en forventning om hvilke funktioner der bør forekomme for at man kan tale om et tilfredsstillende serviceniveau. En revideret liste kunne baseres på nærmere studier af hvilke funktioner der har betydning for byrollerne, som for eksempel uddannelsesinstitutioner, sundhedsfaciliteter med mere.

Vi har i undersøgelsen interviewet en person, ofte en planlægger, i hver by. Det vil give et væsentligt bredere og mere nuanceret billede hvis der gennemføres 2-3 interviews. Det vil også give bedre lejlighed til at udrede misforståelser, ligesom der vil være forskellige opfattelser af de centrale udfordringer.

Undersøgelsen har været udført under et vist tidspres. Det har medført, at undersøgelsens elementer i høj grad er gennemført sideløbende. Ideelt ville det være at foretrække, hvis statistikstudier og spørgeskemaundersøgelse kunne gennemføres inden interviews og besigtigelser.

5.2.2 Fremtidige studier

Nærværende studie må ses som et pilotstudie, som afdækker en række emner, som kunne undersøges nærmere. De væsentligste videre studier kunne være følgende:

1. Inddragelse af en række af de mindre byer som ligger "på mellemhånd" i regionen. I Skåne kunne det være byer som Höör og Hörby, mens det på Sjælland kunne være byer som Haslev, Sorø eller Skævinge.
2. Studier der kan afdække hvordan kraftig byvækst påvirker kvaliteten af byerne, herunder den rekreative struktur og den bymæssige variation i byerne.
3. Studier med fokus på bæredygtighed: Arealforbrug, bymæssig variation, offentlig infrastruktur, sociale forhold osv. Dette element har ikke været muligt at belyse tilstrækkeligt i nærværende undersøgelse.
4. Indsamling af eksempler på løsninger af de centrale udfordringer for byerne: Gode eksempler på fortætning og byomdannelse, eksempler på boligområder med god infrastruktur og rekreativ struktur, eksempler på gennemtænkt planlægning af bynære naturområder. En eksempelsamling kan bidrage til at kvalificere og inspirere byudviklingen.

5. Et studie af pendlingsmønsteret fordelt på brancher og/eller uddannelsesniveau og indkomst. Studiet bør omfatte alle byer, og se på såvel ud- som indpendling. Studiet kunne også omfatte et ligestillingsperspektiv. Vi ved for eksempel, at mænd ofte pendler langt i bil, mens kvinder arbejder nær hjemmet og ofte bruger kollektive transportmidler. Den generelle tendens til øget pendling over længere stræk kan i det perspektiv have uheldige virkninger.
6. En grundigere analyse af boligsituationen, Studiet kunne omfatte fordelingen af boligtyper, størrelser og priser på forskellige boligtyper, samt om der er overskud eller underskud af bestemte boligtyper.