

Den gamle landevej og de nye muligheder

- en undersøgelse af hovedvejes betydning og potentialer for det byggede miljø efter motorvejsnetværkets sejr

Paper til Trafikdage, Aalborg Universitet, 24. - 25. august 2009

Professor Ole B. Jensen, Aalborg Universitet

1. Introduktion og forskningsspørgsmål

Den samfundsskabte mobilitet er i stigende målt på en række indikatorer. Denne antages dels at hænge positivt sammen med den økonomiske vækst (Infrastrukturkommissionen 2008) såvel som det er knyttet til en række miljømæssige problemstillinger der strækker sig fra Co2 og partikelforurening til støj og uheld (Urry 2007). Der er fokus på betydningen af denne øgende mobilitet for byudviklingen som en økonomisk indikator (Trip 2007). Det er også belyst at mobilitet og infrastrukturudvikling knytter sig til magtudøvelse og politiske interesser (Graham & Marvin 2001, Jensen & Richardson 2004). Hvad der er mindre belyst er de sociale, kulturelle og arkitektoniske spørgsmål om hvad denne mobilitet betyder for bysamfunds sammenhængskraft og deres kulturelle udtryk ud fra en antagelse af mobiliteten som kultur skabende fænomen (Jensen 2009a). Når dette har været tilfældet er det primært foregået i en tradition hvor fokus har været på den æstetiske og landskabelige opfattelse af infrastrukturen (Appleyard et al 1964). Nyere international forskning er dog ved at dreje fokus over på en forståelse af de ordinære transportrum og infrastrukturer som vigtige steder og lokaliteter for hverdagslivets udfoldelse i den nutidige netværksby. Særligt relevant er her de internationale studier der er opsamlet i antologien *"Mobility: A room with a view"* (Houben & Calabrese 2003). Dansk forskning i dette perspektiv er dog stadig i sin vorden. Forskningsprojektet *"Byen, Vejen, Landskabet"* (Hovgesen, Nielsen & Egebjerg 2005) dokumenterede eksempelvis en positiv sammenhæng mellem byudvikling, vækst og motorveje i Danmark og Landsplanredegørelsen 2006 viser at den regionale udvikling koncentrerer sig i Hovedstadsregionen samt den "Østjyske Båndby" (Miljøministeriet 2006). Ligeledes er et nyere forskningsprojekt om vejnettet og det urban-rurale landskab også fokuseret på den Østjyske båndby (Clemmensen 2008). Der er således fokus på "vindernes historie". Som udbygning af dette perspektiv er der dog behov for at undersøge hvordan tilstanden er i de områder der blev "købt af" det "Store H" og motorvejsstrukturen. På denne baggrund, samt i forlængelse af nyere Belgiske forskningsresultater fra en kortlægning af potentialerne i en sekundær landevejsinfrastruktur efter den er blevet nedgraderet som følge af en ny motorvej (Artgineering 2007), skal hovedvejens betydning og potentialer efter motorvejsnetværkets sejr i Danmark diskuteres.

I sin bog *"Den usynlige verden"* viser sociologen Henrik Dahl (2008) hvordan der eksisterer en "agtverdighedens geografi". Det vil sige et sæt normer og koder for hvilke der eksisterer steder og lokaliteter der er attråværdige såvel som der er steder der anses for uinteressante eller direkte problematiske. Det er ikke en ny indsigt, at det ordinære og hverdagsagtige måske fortjener en større opmærksomhed (Venturi et. Al. 1977). Men det tjener til Dahls fortjeneste at han løfter denne diskussion ud af arkitektur professionens rækker og ind i en mere offentlig debat. Dahl viser at der bl.a. findes et ringeagtet "transportdanmark" hvor anonyme infrastrukturer anses for at være uinteressante. Det liv vi lever i disse, med andre ord den hverdagsagtige mobilitet, bliver på samme måde opfattet som uinteressant og spild af tid. Dahl påpeger at vi mangler begreber til bearbejdning af denne type almindelige erfaringer i almindelige upåagtede fysiske omgivelser. Her identificerer Dahl i forlængelse af Landsplanredegørelse 2006 de to store vækstområder af transportdanmark til at være Hovedstadsregionen og det der kaldes "hundredekilometerbyen" (den "østjyske båndby"). Således skitserer Dahl et værdigt projekt med at få begrebsliggjort livet som det leves i "transportdanmark". Men samtidig er det en stor begrænsning, at det kun er det transportdanmark der udtrykkes ved det Store H og dermed motorvejen. Dahl vil give os nye begreber til bearbejdning af hvad der foregår i motorvejsdanmark – et "usynligt" land der dog er et officielt planlagt og sanktioneret land. Dette paper ønsker at uddybe denne søgen efter en forståelse og begrebsliggørelse af de infrastrukturlandskaber

der end ikke er værdiget ringeagtelsens stempel som ”ikke steder” (Augé 1995). Hvor Dahl søger at give mæglet til vinderne træder dette paper endnu et skridt tilbage (i bogstavelig forstand) og kaster et undersøgende blik på den gamle landevejs muligheder og problemer i denne kontekst. Ikke som et romantiseret landskab a la ”Margueritruuten” men som reel livsramme og habitat for mennesker med både muligheder og problemer¹.

Forskningsspørgsmål, tilgang og metoder

Dette paper er en kortfattet indledning til et undersøgelsesfelt og et tema der må udfoldes dybere hvis det skal kunne besvare de mange relevante spørgsmål omkring temaet ”den gamle landevej”. Således er dette en første indkredsning af en problemstilling og dermed snarere et pilotstudie end en egentlig undersøgelse. Målet er dog, gennem et studie af den gamle hovedvejsstrækning mellem Aarhus og Aalborg at tematisere følgende overordnede forskningsspørgsmål:

Hvilke livsformer og kulturer forsvandt med nedgraderingen af hovedvejen til sekundær infrastruktur, hvilke nye er opblomstret og hvilke kan man forvente at se i fremtiden?

Det er ikke muligt at svare på dette spørgsmål på baggrund af disse indledende studier, men dette er som sagt åbningen af en forskningsdagsorden med videre perspektiver for fremtiden. Paperet rummer en transportplanlægningsmæssig, en arkitektonisk og byplanmæssig, en regional udviklingsmæssig samt en sociologisk og kulturgeografisk dimension der er koblet i et tværdisciplinært undersøgelsesdesign. De empiriske analyser har benyttet sig af en bred vifte af både kvantitative og kvalitative metoder. Feltstudiet foregik gennem punktnedslag langs den gamle A10 landevej. Teoretisk skal paperet forstås i sammenhæng med den nyeste forskning inden for det der er kaldt ”mobilitets paradigmet” (Urry 2007) og som netop er tværdisciplinært. Paperet ser ikke på forhånd udviklingen som entydigt positiv eller negativ, men søger at kvalificere diskussionen gennem en forståelse for den *ambivalens* som nutidens mobilitetsmønstre ofte afstedkommer (Beckmann 2001). For at kunne komme frem til mere kvalificerede analyser må problemstillingen derfor anskues med et ”dobbeltblik” af hhv. potentiale- og problemlinjer. Kun ved at åbne forståelsen for de muligheder og begrænsninger som den infrastrukturflede byudviklings sekundære vejsystemer rummer, kan man sige at vi begriber de regionale effekter af årtiers byplan og infrastrukturpolitik. En plantækning som har afstedkommet en koncentration man begynder at forstå og dokumentere effekten af men også en udkantsudviklingen hvis nuancerede kvaliteter vi endnu ved meget lidt om. Et informationsbehov er med andre ord konstateret, og paperet sigter mod at begynde at afdække dette både for byplanlæggeres vedkommende såvel som for kommunale beslutningstagere og byforskere vedkommende.

Som nævnt er dette papers problemstilling delvist udsprunget af de Belgiske erfaringer med en lignende problemstilling for deres nationale N4 hovedfærdselsåre. Dette betyder ikke, at studiet her søger at eftervise de for det Belgiske studies gældende forhold. Snarere har det givet anledning til inspiration af en mere personlig karakter. Efter læsning af N4 rapporten fik nærværende forfatter mindelser til barndommens bilture fra hjembyen Århus til bedsteforældrene i Aalborg. Turen foregik netop af den gamle landevej A10 med krydsning af Gudenåen i Randers, passagen ned og op igen ved Hobro samt turen gennem Rolds Skov for nu at nævne nogle centrale erindringsmarkører. Alt dette er ændret med fremkomsten af motorvejen i den forstand, at det nu ikke længere er den foretrukne rute. Således biografisk stemt opstod spørgsmålet; hvordan er det egentligt gået med livet i de mindre bysamfund, som ligger langs den gamle landevej efter motorvejens sejr? At det er en personbiografisk tilgang har medført det let arbitrære valg af strækning, da man ligeså vel kan finde eksempler på hvad her skal betegnes ”parallelvejssituationen” på Sjælland og Fyn (et forhold vi vender tilbage til i konklusionen). Som nævnt er dette paper ikke i stand til fyldestgørende at beskrive og analysere problemstilling langs hele den 110 km lange strækning fra Aalborg til Århus – her indimellem kaldet ”*the strip*” med henvisning til den amerikanske tradition indenfor byteorien og dens forståelse for byudvikling som noget der ikke behøver at hænge sammen med en koncentrisk bymorfologi (Appleyard et al 1964, Venturi et. Al. 1977). Af afgrænsningsmæssige grunde valgtes derfor at slå ned på to lokaliteter langs den gamle landevej. Valget af disse to har været afgjort af to primære forhold.

For det første, at det skulle tilstræbes at nå udenfor de to helt store bycentres gravitationsfelter (Aalborg og Århus). Dernæst er der lagt vægt på, at slå ned på steder der ikke var meget store forstadslignende bosætningssteder således det kunne studeres hvilke lokale effekter motorvejen kunne siges at have.

Udover at der har været lavet en del afsøgning af plandokumenter og kortmateriale til forståelse af lokaliteterne, har den væsentligste metode været feltarbejdet. Hermed menes, at bevæge sig langs den gamle landevej og dokumentere situationen via video og fotos. Dernæst også besøg på de to nedslagspunkter og i den forbindelse at interviewe lokale beboere og eksperter (der er foretaget 9 personlige interviews og et telefoninterview). Alle interviews er optaget elektronisk, gennemlyttet og centrale dele udskrevet. Dette arbejde har i første omgang været foretaget af en studentermedhjælp, og siden fulgt op af forfatterens egne observationer og samtaler med folk på lokaliteterne. Til brug for interviewene udarbejdes en løst struktureret spørgeguide (se et eksempel her på i bilag C) der som alt overskyggende tema havde at få de interviewedes egen opfattelse af historien om ”før og efter motorvejen”. Da interviewpersonerne fortrinsvist har været ”almindelige borgere”, og færre ”eksperter” kan dette studie ikke siges at have gennemlyst eksempelvis de reelle regionaløkonomiske konsekvenser af parallelvejssituationen på A10. Det der har været i fokus har været folks umiddelbare og oplevede erfaring med skiftet i infrastrukturens hierarki. Som metodisk konsekvens af dette hverdagsliv perspektiv på interviewene er det de lokale aktørers konkrete ”historier” eller ”fortællinger” der er sat centralt (Jensen 2007). I forbindelse med feltarbejdet er der opbygget et dataarkiv af officielle dokumenter, kort og luftfotos såvel som egne optagelser af video og fotos samt lydfiler med interviews udgør dokumentationsmaterialet.

Paperet er struktureret i fem hovedafsnit. Efter afsnit 1 der rummer introduktionen til problemstillingen, samt metoder og fremgangsmåder følger et kort afsnit 2 om historiske forhold omkring landsplanlægning, byudvikling og samfundsmobilitet. I afsnit 3 dykkes der ned i et nedslag langs den gamle landevej, nærmere bestemt landsbyen Rold der ligger mellem Aalborg og Hobro. I afsnit 4 flyttes blikket længere mod syd når vi ser på landsbyen Råsted som det andet af de to nedslagspunkter langs den gamle landevej. Paperet afsluttes i afsnit 5 med nogle konkluderende bemærkninger samt en række perspektiverende kommentarer.

2. Historik - om landsplanlægning, byudvikling og samfundsmobilitet

Samfundsudviklingen, og hermed også byudviklingen, er som nævnt intimt sammenkædet med de infrastrukturer der kendetegner de respektive perioder og disses politiske styringsambitioner (Jensen 2009b). Det vil føre for vidt her at skulle redegøre for denne udvikling. I stedet må vi henvise til andre historiske analyser af sammenhængen mellem byudviklingen, landsplanlægning og infrastrukturen (se f.eks. Gaardmand 1993, Jensen 1999 og Kaufmann 1966). I en nutidig sammenhæng viser Johannesen & Eskildsen i en analyse af årsager til befolkningsfremgang i 68 danske landsbyer beliggende i yderområder, at det ikke er muligt at finde en enkelt faktor til forklaring af disse landsbyers fremgang befolkningsmæssigt (Johannesen & Eskildsen 2008:50). Undervejs til denne konklusion undersøges forhold omkring ruralitet (her set som afstand til nærmeste by), infrastruktur, natur, lokale initiativer, arbejdsmarked, offentlige og private investeringer og offentlig service. I forhold til dette papers problemstilling konkluderede man følgende:

”Den kvantificerede del af undersøgelsen omkring infrastrukturelle forhold koncentrerede sig om vejnettet og fandt, at motorvej måske ikke spiller en så central rolle for befolkningsudviklingen i yderområdernes landsbyer. Både nærheden til hovedlandeveje og Margueritruen var kendetegnende for de fleste af de 68 landsbyer. Respondenterne peger på det vigtige i hurtigt og ikke mindst nemt at kunne komme til de nærmeste store byer med bil. Der er dog et vist fokus på, at den offentlige infrastruktur er vigtig for dem, der bor i landsbyerne” (Johannesen & Eskildsen 2008:36)

Hvad der skaber vækst (i befolkning, arbejdspladser eller andet) er således en kompleks sag, og ikke helt entydigt identificeret i dets relation til infrastruktur. Her vil vi dog dykke ned i den konkrete "parallelvejssituation" omkring den gamle landevej og den nye motorvej på strækningen mellem Århus og Aalborg velvidende at vi ikke kommer til at belyse den regionaløkonomiske effekt af dette forhold.

I følge Steffen Elmer Jørgensens historiske værk *"Fra chaussé til motorvej"* finder vi en række vigtige tidspunkter for anlæggene. For landevejenes vedkommende langs A10 er det; 1819-1847 (Århus – Randers), 1837-1844 (Randers – Hobro) og 1852-1855 (Hobro – Aalborg) der er kardinalpunkterne (Jørgensen 2001:503). For motorvejenes vedkommende er de væsentlige indvigelses tidspunkter; Aalborg – Nørresundby (1969), vest om Randers (1971), Bonderup-Limfjorden (1971), Gug-Sønderbro (1972), Mariendals Mølle og Sønderbro-indføringen i Aalborg (1978), Årestrup – Aalborg Syd (1992), Hobro Syd – Årestrup (1992), Randers – Hobro (1993), Århus S – Randers S (1994) (Jørgensen 2001:504-506). Jørgensen siger det selv således:

"... det motorvejsnet, der påbegyndtes i 1941, blev en del af landets samlede hovedlandevejsnet. Nok opbyggede man nu for anden gang [første gang i perioden 1764-1861, obj] et højklasset, landsdækkende vejnet fra grunden og stor set uden overlapning med det gamle hovedlandevejsnet fra 1700- og 1800-tallet, men motorvejene var udtryk for en udbygning af landets eksisterende hovedlandevejsnet. Hvor motorvejene aflastede gamle hovedlandevejsstrækninger som A1, A2 og A10 og overtog de meste af deres trafik, blev disse gamle hovedlandeveje nedklassificeret til amtsveje, og motorvejene overtog vejnumrene" (Jørgensen 2001:365)

Den nationale infrastruktur har igennem nogle hundrede år været domineret af det hovedlandevejssystem der netop er beskrevet. Uagtet at jernbanen for en tid så ud til at skulle definere byudviklingen, må man i dag erkende at det er den velkendte motorvejsstruktur som tegner udviklingskorridorene. Siden 1950'ernes debat om "Stjernebyen" versus det "Store H" har infrastrukturudviklingen kædet sig på en debat om centralisering versus decentralisering samt om sammenhængen mellem infrastruktur og byudviklingsdynamik. Her kan vi ikke gå dybere ind i denne historie, men viser den kendte modstilling af disse to udviklingskoncepter som de blev fremstillet i slutningen af 1950'erne (figur 1, se i øvrigt Jensen 1999, Gaardmand 1993, Humlum 1966 og Kaufmann 1959 for yderligere uddybning af denne historie).



Figur 1: Stjerneby eller det Store H? (Gaardmand 1993:79)

1970'ernes trafikpolitiske debat farvedes af den generelle økonomiske krise, og udover diskussionen af om motorveje overhovedet fortsat havde deres berettigelse og om de i givet fald blot burde laves som fleksible motortrafikveje med potentiale for senere udbygning eller blot som mindre brede og dermed arealkrævende anlæg, luftedes også tanken om at ændre det "Store H" til det "lille h". Hermed mentes, at afstå fra at føre motorvejen højere nordpå end til Århus (Jørgensen 2001:391). Helt frem til forliget om Storebæltsforbindelsen i 1986 stod det "lille h" således ved magt, hvorefter det besluttedes

at føre motorvejen videre fra Århus til Aalborg (og hvor det som bekendt også lykkedes den såkaldte jyske "trafik mafia" at knytte støtten til Storebæltsforbindelsen sammen med krav om de to nordjyske motorveje):

"Strækningen nord for Århus måtte naturligvis afvente en ophævelse af princippet om trinvis udbygning og det "lille h", før nye anlægslove kunne vedtages. I 1994 kunne Hobro Syd-Aalborg Syd åbnes, i 1993 Randers-Hobro ... I 1994 sluttede man hele det "store H" af med Århus Syd-Randers Syd" (Jørgensen 2001:406)

Mobiliteten er, som alle andre samfundsmæssige fænomener, aldrig blot enten en velsignelse eller en byrde. Som nævnt rummer mobiliteten en "*ambivalens*" i form af en række problematiske forhold såvel som den er en integreret del af hverdagslivet og dermed den kultur som vi dagligt er producenter af (Jensen 2009a). Ofte ses ambivalensen ikke samlet i et analytisk blik, men derimod opsplittende folk og grupper i hvad man kan kalde de "hastighedsbegeistrede" og de "hastighedsbekymrede" (Jensen 2009b). En bekymring kan man for eksempel finde her hos Buchardt & Shønberg:

"Bilismen og de gode veje har haft mange konsekvenser. En af dem er, at det lokale særpræg er forsvundet. Den specielle bondekultur er trængt tilbage af den mere byprægede enhedskultur. Land og by blev mere ens. Avisen kom frem samme dag. Om dagen kunne byfolket tage på udflugt på landet, mens landbefolkningen om aftenen kunne gå i byen og biografen. Det var heller ikke mere muligt at beholde en lavere levestandard på landet. Og byplanlæggerne kunne undlade at tage de store hensyn til transportforholdene, da de fleste indbyggere rådede over biler" (Buchardt & Schønberg 2006:357)

Bekymringen retter sig netop mod den hverdagskultur som i dette citat antages at konvergere og blive ensrettet i de forskellige miljøer. Ligeledes findes der bekymring at spore hos Madsen, der ser bilismen som det største problem for en "fornuftig planlægning":

"Engang var manglen på gode boliger et hovedemne for fagfolk og politikere. Siden blev byplanlægning en nødvendighed for at styre væksten. I dag er antallet af biler et overflodsproblem, som truer enhver form for fornuftig planlægning og liv i byerne" (Madsen 2009:240)

Problemet er jo, at definere denne "fornuftige" planlægning i direkte forlængelse af infrastrukturens konsekvenser. Uomtvisteligt er det dog, at mobiliteten generelt og privatbilismen i særdeleshed har skabt en række utilsigtede konsekvenser som vanskeliggør mange af de visioner byplanlægningen historisk har haft. Omvendt; den nutidige by er en mobilitetsarena hvis funktionsmåde ikke lader sig opretholde uden ganske væsentlige cirkulationssystemer (Jensen 2009b). Endvidere har "bekymringen" desværre ofte haft en tendens til at se mobiliteten som instrumentel slet og ret. Med andre ord, at det kun handler om at flytte ting, objekter, varer eller mennesker på hurtigst eller mest effektiv facon. En sådan forståelse skygger imidlertid for det forhold, at mobilitet i sig selv er kultur (Jensen 2009c). Eller sagt med andre ord, måden vi bevæger os på skaber det blik vi har på verden og hverandre. "Mobilitetens ambivalens" skal med for at nuancere billedet. Infrastruktur er ikke per definition "grim" og mobilitet ikke blot er instrumentel bevægelse mellem punkter, men også et kulturelt udtryk der former vores opfattelser af os selv og andre (Jensen 2009a, 2009c, Kolb 2008).

Ud af denne historik, samt de forskellige politiske og teoretiske optikker på infrastruktur og mobilitet skal vi nu søge at snævre blikket ind til den strækning vi har valgt at se på. Strækningen Aalborg – Århus (A10) er i denne optik "the strip" som kæder byudvikling og interurban mobilitet sammen.



Figur 2: A10 "the strip" - Landevejen og Motorvejen (Grafik: Anne Sofie Hartelius)

Ser man på den kommunale statistik over befolkningsudviklingen langs A10 kan man notere sig, at Rold har haft en relativ stabil befolkningsfremgang i perioden 1976 til 1996. Herefter ses en fald og muligvis en stabilisering. For Råstedes vedkommende er der ligeledes tale om en stigning i befolkningstal, om end med en mindre vækstrate for perioden 1976 til 1996. Igen ser man et fald fra 1996 til 2006, men for Råstedes vedkommende ser det ud til at vendes til en mere markant positiv befolkningstilvækst herefter.

	1976	1986	1996	2006	2008
Aalborg Kommune					
Aalborg	94994	113650	118500	100617	100873
Dall Villaby	1304	1289	1128	1108	1102
Dall	ingen tal				
Svenstrup	3451	4591	4609	4630	6431
Ellidshøj	454	549	572	551	513
Rebild Kommune					
Støvring	3752	4870	5612	6322	6641
Mariagerfjord Kommune					
Rold	210	260	268	246	248
Hobro	8785	9427	10408	11001	11387
Handest	326	263	313	256	253
Vebbestrup	311	323	255	317	355
Randers Kommune					
Råsted	246	245	261	241	254
Randers	55521	55563	55916	55909	59565

Ølst	ingen tal				
Århus Kommune					
Ødum	288	274	243	278	319
Lisbjerg	292	311	599	751	776
Trige	1169	2011	2308	2568	2642
Spørring	613	598	655	737	799
Århus	189416	195152	213826	228674	237551

Figur 3: Befolkningsstatistik i kommuner langs A10 (Kilde: www.statistikbanken.dk)

3. Nedslagspunkt 1: Rold

Som mange andre udkantsområder har Rold også haft en borgerdeltagelses dialog omkring fremtidens muligheder for det lille samfund. Et af disse møder på Rold Kro tilbage i juni 2005 afstedkom et såkaldt "Idekatalog for Rold og Omegn" (2005). Heri findes bl.a. dele af de problemstillinger beskrevet som dette paper også søger at indfange. Således finder man i kataloget som svar på spørgsmålet "Hvad ser man i Rold?" to borgerudsagn der påpeger, at forholdet til infrastrukturen har stor betydning: "*Store veje med megen færdsel gennem Rold*" og "*Byen du kører igennem for at komme til ... Arden, Hobro, Ålborg, Haverslev (motorvej)*". Proceskonsulenten konkluderer ligeledes på forhold omkring infrastrukturens betydning når det siges at: "*Mange mennesker passerer gennem Rold, der ligger på krydset af to hovedfærdselsårer – nemlig den gamle Ålborg landevej og hovedvejen til motorvejen i Haverslev*". Ikke overraskende er Rold som transitsted således allerede identificeret på dette tidspunkt. Endvidere er det med en klar adresse til den relationelle geografi som hhv. den gamle landevej og den nye motorvej konfigurerer. En optik vi her vil forstå som en "forbindelsernes geografi" og som betyder, at steder og lokaliteter altid skal forstås i de forbindelsesforhold de står i til andre steder (både når der er aktive strømme, såvel som når disse "tørre ud" af forskellige grunde).



Figur 4: Rold fotocollage



Figur 5: Rundkørslen i Rold og lokaliseringen af virksomhederne (Grafik: Jacob Bjerre Mikkelsen)

På en fælles hjemmeside lavet af landdistrikterne og den gamle Mariager fjord kommune fra 2007 kan læste om Rold at:

”Rold er en by med mange spændende facetter. Den lægger navn til én af Danmarks største skove, Rold Skov og til Røverne fra Rold. Samtidig har Rold en spændende historie med Cirkus Miehe, som i flere år hørte til i byen, og som er udgangspunkt for etablering af Cirkusmuseum samt en populær skoletjeneste. Selv om Rold ikke har skole, børnehave eller dagligvarebutik, har byen populære specialbutikker som tøjbutikken Skott, Stofstedet, antikviteter og genbrugsbutikker. Skott er meget anerkendt og trækker kunder helt fra Aalborg og Aarhus. Stofbutikken er ligeledes den eneste af dens slags i en større radius. Rold Gl. Kro et aktiv for byen og fungerer som samlingssted ved større arrangementer. Sidst er der etableret Jodle Birge Museum ved kroen, hvilket er endnu et særpræg” (<http://www.mariagerfjord.org/Forside/Nord---/Landsbyerne/Rold.aspx>)



Figur 6: Det gamle andelsmejeri i Rold

Byen gennemskæres af to store veje, den øst-vest gående vej mod Haverslev og den nord-syd gående gamle landevej. Krydset imellem de to er byens centrum, markeret med en rundkørsel hvor skulpturer af røverne fra Rold, et af byens historiske elementer, er opstillet. Bebyggelsen fortættes langs de to store veje og funktionerne koncentrerer sig omkring og bruger, ved hjælp af skiltning og igennem deres adgangsforhold, den gamle landevej. Særligt omkring rundkørslen, hvor der er adgang til begge veje (den øst-vest gående med motorvejen nu mest trafikeret) fortættes funktionerne. Byens huse er

en- to etager og bebyggelsen er åben og lav i det nordvestlige hjørne, tættere omkring de store veje og en typisk 1970'ers parcelhusbebyggelse i det nordøstlige hjørne. Udover kvarteret fra 1970'erne synes bebyggelsen at stamme fra først i 1900-tallet med ældre landsbygårde i mellem. Byen har sine egne eftertragtede steder i butikken "Skott", der skaber stor aktivitet, selv en onsdag formiddag og særligt ved udsalgstid. Kroen er et andet eftertragtet sted i byen, og den fungerer samtidig som samlingssted for byens borgere.



Figur 7: Rold Gammel Kro

Det første interview der skal præsenteres er med antikvar Pia Kjær Andersen. Pia Kjær Andersen er 25 år og har boet 12 år i Rold. Hun har gået i skole i Randers og står nu i antikvarbutik sammen med familiemedlemmer. Ifølge Pia Kjær Andersen kommer butikkens kunder alle vegne fra, og det strækker sig fra folk der lige kører forbi til folk der bor på kroen. Hun hæfter sig ved hvad man kunne kalde "landevejens rekreative kvaliteter" og præciserer at:

"Der er faktisk rigtig mange der kommer og siger, "jamen altså de gider altså ikke køre på motorvejen, fordi det er bare lige ud af landevejen, det er bare død sygt. Jamen vi tager jo lige den gamle vej i dag for lige at se ikk?" Det er der faktisk mange der siger; "Motorvejen er stressende. Nogen kommer fra Århus, nogen fra København, mange skal i skoven og til Rebild"

Pia Kjær Andersen finder en række kvaliteter ved Rold; Der er fredeligt, man kan få lov til at passe sig selv, "vi holder os mest for os selv" som hun siger. Hun vurderer, at man skal have kørekort for at bo her. Dermed er vi også ved ulemperne; Der er ikke ordentlige busforbindelser, og man kan ikke længere komme med bus til Støvring men kun til Hobro eller Terndrup. Ydermere er fødevarerforretninger ikke økonomisk rentable i Rold. Selv bruger hun ikke Arden, men tager til Hobro eller Støvring. Hun bruger heller ikke arrangementerne i Rold, og peger på at der set fra børns synspunkt er en dårlig legeplads og boldbane.



Figur 8: Den tidligere købmand nu antikvitetsbutikken i Rold

Der er en ny grillhytte i Rold, men Pia Kjær Andersen vurderer at der ikke er mange som anvender denne. Byen har et Cirkusmuseum der fungerer som turistinformation (oprindeligt bygget af Cirkus

Miehe i 1912), men de har sjældent åbent, hvorfor der kommer en del i butikken og spørger til hvad der foregår i byen og hvilke aktiviteter der er. Hun deltager ikke i byens aktiviteter da ”det er druk det hele”. Dog vurderer hun, at hun vil blive boende her i fremtiden, da hun har forretningen. Men hun bliver nødt til at anskaffe sig et kørekort når hendes far bliver for gammel at køre bil da busforbindelserne er meget dårlige. I familien tager man altid landevejen, selv til Århus. Hun fortæller, at det er mere hyggeligt. Man får set noget mere, og det virker mere stille og roligt når man ikke skal skynde sig. Afslutningsvist blev Pia Kjær Andersen spurgt om hendes vurdering af Rolds status og fremtidig, hvortil hun svarede:

”(Rold) den er ved at uddø, fordi nu lukkede vores slagter jo. Der har været tankstation deroppe i den ende, den er væk. Hvad har vi tilbage, vi har garnbutikken tilbage, vi har Skott tilbage, vi har os tilbage.”

Pia Kjær Andersen tror dog ikke det er pga. motorvejen, men fordi folk handler der hvor de arbejder og dermed ikke her i byen. Måske flytter folk væk pga. skolen i Arden, som måske lukker. Ellers skal man meget længere væk, f.eks. Hobro.



Figur 9: Den tidligere Brugs, nu dametøjsbutikken Skott i Rold

I Rold interviewedes også Arne Nielsen. Arne Nielsen er 72 år og har boet hele sit liv i Rold. Han er uddannet murrer, men nu pensionist. Han er også medlem af landdistriktsrådet og formand for Rold Bylaug. Arne Nielsen vurderer at byen har tabt meget ved at motorvejen er kommet og at det er skidt for de erhvervsdrivende. Dog er det godt at der kommer nye, unge mennesker til og byen har stadig en god sammenhængskraft. Han vurderer at byen også før motorvejen var uden det store erhverv. Der har været nogle butikker, men ingen erhvervsgrunde. Før i tiden var der dog både købmand, Brugs og flere slikbutikker. Siden skolens nedlæggelse i 1963 er byen efter Arne Nielsens vurdering gået rask tilbage. Den sidste dagligvarebutik lukkede for 10 år siden, og den sidste fødevarerbutik, en slagter, lukkede for et år siden. Ifølge Arne Nielsen nød slagteren godt af landevejen, og var kendt i et stort område for sin kvalitet. Dametøjsbutikken Skott tiltrækker folk fra Aalborg og længere væk. Motorvejens indflydelse er ikke overraskende stor når det kommer til transit trafikken i Rold. Før motorvejen var trafikken for høj, og slet ikke som i dag. Trafikstrømmen har også ændret sig til den øst-vestgående vej med lastbiler til motorvejen der nu meget mere trafikeret end landevejen. Han mener dog ikke denne udvikling er egentligt generende. Der var dog nogle ulykker som følge af at ”folk var ligeglade med at de kørte igennem en by”. Generelt ser han en stor kulturel forandring hvor antallet af eksempelvis idrætshold er decimeret i dag. Til gengæld er der et aktivt bylaug, som han selv er medlem af. Rold bylaug er stiftet i 1937 og står for en række aktiviteter så som fastelavnsfest, julemarked og Skt. Hans. Lauget har taget initiativ til et grillhus og snart kommer der også en ”Tarzanbane”. Udover dette har Rold et menighedsråd, vandreforening og en vandværksforening. Landdistriktsrådet er kontakten til kommunen. Når Arne Nielsen tænker tilbage på hvordan Rold var før motorvejen, var det en helt anden by. I slutningen af 1960’erne var der mange landmænd i området der solgte deres ejendom, og der var en vis forventning om de ville slå sig ned i Rold, men skete ikke fordi butikkerne begyndte at lukke. Han vurderer at de hellere ville bo i Arden. Det er ikke overraskende, at Rold var en anden for 40-50 år siden, det var resten af verden også. Det kan med andre ord være svært at identificere motorvejen som kausal mekanisme bag den aktuelle byudvikling. Omvendt har den

utvivlsomt betydet meget for transitmobiliteten men også for den regionale pendling. Faktisk ser Arne Nielsen nu den øgede mobilitet som et potentiale muliggjort af motorvejen:

”I dag er der faktisk rigtig mange unge mennesker der flytter hertil. Så snart der er et hus til salg er det unge mennesker der køber det”.

De nye husejere arbejder enten i Hobro eller Aalborg, og er med til at dreje udviklingen i Rold hen imod et sted der defineres primært ved bosætning. Dette er jo muliggjort via den øgede tilgængelighed, som på den ene side skaber problemer for mindre samfunds lokale erhvervsfunktioner, men som på den anden side skaber nye muligheder for de små bysamfund. Af de folk der i dag kommer til Rold, er der også en væsentlig andel som kommer for at gå ture i Rold Skov. På spørgsmålet om ulemperne ved at bo i Rold svarer Arne Nielsen som Pia Kjær Andersen fra før; der mangler busforbindelser, der var for høj hastighed gennem byen – men så kom rundkørslen. Til den positive side fremhæves at der i dag kommer færre lastbiler hvilket må siges at være en direkte konsekvens af motorvejen. Han bruger også selv mest motorvejen frem for landevejen (dog afhængigt af hvor langt han skal). Hvordan vurderer han netto scenariet, altså fordele vejet op mod ulemper? Har man tabt eller vundet noget ved motorvejens mellemkomst i Rold:

”Man kan ikke sige man har vundet noget, man må helt klart sige man har tabt noget på den ... Tabt noget liv, også derfor det gik ud over de sidste butikker, blandt andet lukkede ”centeret” [dagligvare og tankstation, obj]

Dog er han ikke ren pessimist når det kommer til fremtiden. Han forventer således, at vil komme flere tilflyttere. Situationen er den, at byen har stået stille i 18 år med byggeri, men nu bygges der igen og husene sælges rimeligt hurtigt vurderer han.

Enhver der studerer byudvikling ved at der er nøgleaktører med særlig indsigt i en given lokalitet. Disse kan være planlæggere, politikere eller andre forvaltningsaktører. Men en faggruppe der aldrig bør undervurderes når det kommer til stedsspecifik viden er ejendomsmæglere. Som formidlere på ejendomsmarkedet er denne professionsgruppe en nøgle til viden der ofte ikke registreres i den kommunale forvaltnings plandokumenter. I forlængelse heraf valgtes at interviewe Erik Østergaard. Erik Østergaard er 60 år og har boet i Arden i 44 år. Han er ejendomsmægler (fra 1986 i Terndrup og Hobro) og uddannet bankmand fra lokalområdet. I Erik Østergaards optik er sagen anderledes klar og han siger at ”*motorvejen er absolut positiv for området*”. Han påpeger, at boligkøberne tit er unge mennesker med to biler der arbejder i de større byer. Efter Erik Østergaards mening bør Rold markedsføres på skoven, det gode sociale liv og de billige huspriser. Erhvervslivet har haft op- og nedture der ikke nødvendigvis har relation til motorvejen efter hans vurdering. Den eneste virksomhedslukning han ser direkte forbundet med motorvejens indtog er benzintankens. De øvrige virksomhedslukninger ser han som udtryk for generelle forandringsprocesser i økonomien som man er vidne til i de fleste andre små bysamfund. Ejendomsmarkedet har forandret sig fra en lokal dynamik hvor ”alle kendte alle” til en situation der startede i 1980’erne med købere fra geografisk set spredte områder. I dag sælger han mange ejendomme til folk fra Aalborg, særligt da priserne var høje i Aalborg. Lige nu (forår 2009) er der en ”*lidt mere død periode*”. Ifølge Erik Østergaard er hele striben syd for Rold skov lavprisområde, og appellerer til unge mennesker med to biler. Som ejendomsmægler ser han den primære lokaliseringsskvalitet i Rold Skov (hvilket er grunden til han selv bor i Arden). Brandingmæssigt har man dog efter hans mening været for dårligt til at markedsføre sig med henvisning til historien om røverne fra Rold. Man kan umiddelbart synes det var en mindre attraktiv historie at profilere sig på, men sagen er den at når der er tilstrækkeligt tidsmæssigt spænd bliver selv de mest skrækindjagende historier ved branding og markedsføringens mellemkomst transformeret til ”autentisk historie” som led i en ”selektiv fortælling” om stedet (Jensen 2007). Her mener Erik Østergaard at Rold har været for dårligt til at markedsføre sig og at man har været meget bedre til det i Skørping, der trækker skatteydere til. Hans vurdering er dog, at Rold har masser af historie man kunne markedsføre. Men skoven har mere potentiale, og derfor burde kommunen ifølge ham også have heddet Rold Kommune da ”*alle ved hvor Rold er*”. Som ejendomsmægler er hans hverdag præget af

en stor del lokal transport. Afhængigt af destinationen bruges landevej og motorvej forskelligt. Når han skal til Aalborg tages landevejen, når han skal til Århus er det via motorvejen. Jernbanelokaliseringen er også et plus set fra hans side. Motorvejen kan byde på negative konsekvenser for ejendomsmarkedet hvis boligerne ligger tæt herpå, med støjgener til følge. Generelt mener Erik Østergaard som sagt, at motorvejen er positiv for området – samtidig med at han nuancerer og forklarer at den i hvert fald ikke har skadet området! Det er ikke blevet sværere at sælge huse i Rold vurderer han, og på den led har motorvejen ingen betydning. Dog kan nærhed til motorvejen bruges i markedsføringssammenhæng. Han vurderer at Rolds fremtidige rolle er som ”boligby” hvor folk der enten er stedkendte eller pga. de lave priser føler sig tiltrukket af en ”hyggelig by”. I fremtiden forventer han, at Rold vil have den status den har nu med lav eller ingen befolkningstilvækst, intet nybyg, og hvor kulturtilbuddet bliver det der er i Arden. Der er ikke huskøbere der decideret beder om et hus i Rold. Det handler om at det er billigere her.



Figur 10: Jordle Birge Museum i Rold

Jørgen Rasmussen er 69 år gammel og har beboet i Rold siden 1969. Jørgen Rasmussen er uddannet elektriker, tidligere formand for brugsforeningen, tidligere oldermænd i bylauget og formand for cirkusforeningen. Han siger om motorvejens indvirkning: *”Inden motorvejen kom, der var Rold jo lidt af en speciel by, fordi den havde mange forretninger.”* Han opremser en række af virksomheder som købmand, brugsforening, storbilforretning (hvorfra alle taxaer fra Aalborg blev serviceret), slagter og den Metax tankstation i Danmark der havde størst omsætning. I dag er det dels cirkusforeningen samt tøjbutikken Skott der trækker folk til Rold. Som Erik Østergaard fra før påpeger han, at kommunen kunne være bedre til at markedsføre byen og han ser mere positivt på lokaliseringen der efter hans mening er *”lige midt i alting”*. Til gengæld er han ikke i tvivl om, at motorvejen har haft en negativ indvirkning. I hans fortælling begyndte forretningerne at lukke da motorvejen åbnede og det:

”skete fra den ene dag til den anden ... et chok for byen ... fra at det var næsten umuligt at komme over vejen, så blev det sådan, vi kunne ikke se en bil”

Omvendt var der store trafikproblemer lige inden motorvejen åbnede med alt for megen transit til byens størrelse. Om netto balancen siger han, at man har vundet i den forstand at der er mindre støj og trafik nu end før. Man har dog ingen handlende, men her åbner Jørgen Rasmussen for muligheden for at det kan være mangfoldige andre faktorer der kan have været årsag for som han siger der var *”ingen handlende, men det havde der måske ikke været alligevel”*. Men samtidig er han ikke i tvivl om, at motorveje får nogle byer til at dø når al trafikken bliver ledt uden om. Der er ikke længere den strøghandel, der kan give liv til byen. Fremtiden for Rold ser ud som for flere af de andre interviewpersoner: *”[Rold] bliver nok en by hvor folk kommer for at sove, enkelte små virksomheder måske”*. Som andre mener han, at man burde markedsføre Rold som ”porten til Rold skov”.

Den sidste person interviewet fra Rold er Dorthe Jørgensen. Dorthe Jørgensen er 43 år og indehaver af tøjbutikken Skott. Hun er bosiddende i Hadsund. Skott er som nævnt en dametøjsbutik. Men den har en nichemålgruppe i og med at den specifikt henvender sig til den ældre generation. Hun mener derfor heller ikke det er et problem at have butik i Rold, for så længe man har noget specielt at byde på, vil folk gerne køre efter det. Faktisk mener hun at Rold er blevet et *”skønnere sted”* efter motorvejen for

nu er det til ”komme over vejen”. Men samtidig beretter hun, at hendes tidligere chef netop frygtede at motorvejen skulle påvirke butikkens omsætning negativt. Men det skete ikke. Dorthe Jørgensen fremhæver rundkørslen i byen som en vigtig hastighedsdæmpende foranstaltning der blev etableret nogenlunde samtidig med motorvejen. Hun ser en fordel i at ligge i Rold frem for op ad motorvejen da det er let at guide kunderne fra motorvejen til butikken. Hun har derfor heller ikke overvejet alternative lokaliseringer af butikken. Her i Rold ser hun en god placering for fremtiden, og det uden p-afgift! De af hendes kunder der kommer fra Aalborg tager som oftest landevejen. Det tager 25 minutter, er kortere end hvis man tager motorvejen fra Aalborg og så er der væsentligt mindre trafik.

Opsummerende må man sige at, der er muligvis støtte til antagelsen om ”nye muligheder” efter motorvejen når man ser på det forhold, at både den tidligere Brugs og købmanden nu er omdannede til velfungerende erhverv. For Brugsens vedkommende er det nu dametøjsbutikken Skott der bruger bygningerne, og denne butik synes at være en ganske velbesøgt og godt fungerende virksomhed der også har fordele af motorvejen gennem lettere tilgængelighed for kunder. For den gamle købmands vedkommende er det nu antikvitetshandlen der udfolder sig i bygningen. Begge virksomheder er i det mindste med til at opbløde det generelle indtryk af sammenhængen mellem motorvejen og erhvervslivets deroute i de små landsbysamfund.

4. Nedslagspunkt 2: Råsted

Det andet nedslagspunkt der er valgt til denne undersøgelse er landsbyen Råsted der ligger relativt tæt på Randers (cirka 8 km nord for Randers). Man kan sige, at der med valget af Råsted er medtaget en lokalitet der ikke bryder helt med det princip der indledningsvist blev præsenteret, og som sigtede mod at undgå de store byers gravitationsfelter. Dog er Randers væsentligt mindre end de to store poler Århus og Aalborg. Dels har det været ønskeligt også at inddrage en landsby der ligger i den sydlige del af ”the strip”.



Figur 11: Råsted fotocollage

I Randers kommuneplan beskrives Råsted således:

”Råsted ligger i områdets nord-vestlige del for foden af en bakke. Landsbyen er næsten vokset sammen med Terp, som ligger i Purhus kommune. Kun Kousted Å, der markerer kommunegrænsen, skiller de to landsbyer fra hinanden. Landsbyens afgrænsning mod det åbne land består flere steder af rækker af store træer, men det opfattes ikke som en sammenhængende beplantning, der markerer overgangen fra by til land. Råsted er opstået omkring krydset Hobrovej - Tinghøjvej - Houmarksvej og opleves som en typisk landevejsby med husene liggende forholdsvis tæt langs den brede Hobrovej, mens bebyggelsen, der ligger bagved, er lavere og mere spredt. Den gamle del af byen

ligger øst for Hobrovej. Her ligger kirken, forsamlingshuset og den gamle skolebygning blandt små landsbyhuse. Vest for Hobrovej ligger nyere boligkvarterer og mindre erhvervsvirksomheder blandet mellem hinanden. Råsted Mejeri er - skønt nedlagt - stadig et dominerende element i byen. Bygningskomplekset ligger ved den sydlige indgang til Råsted ud til Hobrovej og rummer stor aktivitet i form af ismejeri, pizzabageri, bryggeri, flisebutik og antikvitets- og genbrugsbutik. Midtvejsområdet, der ligger en lille kilometer syd for Råsted by, er domineret af et campingcenter i stor vækst og en nærbutik med dagligvarer. *Hobrovejs status er ændret efter åbningen af Motorvej E 45, idet især den tunge trafik nu ledes udenom byen. Trafikbilledet i byen opleves nu som mere roligt og der vil være mulighed for tiltag, der kan forskønne vejens forløb gennem Råsted. Byvækst:* Råsted opleves som en levende landsby med gode bomuligheder og muligheder for at drive mindre erhverv. Efterspørgsel efter byggegrunde i Råsted har kunnet klares indenfor de eksisterende rammer. Derfor er der ikke for nuværende reserveret større arealer til nye boligbebyggelser, men som det fremgår af kortet over landsbyen, findes der enkelte ledige grunde og udstykningsmuligheder inden for landsbyens grænser. Ved Koldkildevej i landsbyens østlige ende ligger et areal på ca. 6600 m², hvor der kan ske udstykning til parcelhuse eller tæt, lav bebyggelse” (Randers Kommune 2006:398, kursiv obj)

Det første interview der skal inddrages til beskrivelse af Råsted er et telefoninterview med ejendomsmægler, Henrik Lang, EDC i Randers. Han forklarer at, i forhold til boliger har Råsted en klar fordel i at der ikke længere er så stor en trafikgennemstrømning i byen. Det er dermed en fordel for de private boligejere, men ikke for erhvervslivet. Dette har dog ikke de store konsekvenser i en by som Råsted, hvor der heller ikke før motorvejens opførelse har været meget erhverv. Generelt har motorvejens opførelse ikke ændret meget på byen, da den primært fungerer som boligby for Randers. Synet på byen som boligområde for Randers bakkes op af arkitekt Peter Nielsen fra miljø og teknik afdelingen ved Randers kommune. Jo mindre trafik en boligby som denne har, jo bedre i forhold til boligejerne. Derfor ses det af ejendomsmægleren som positivt at motorvejen er kommet til. Desuden er Råsted kendt i området således at befolkningen i Randers og omegn ved hvor den ligger. I byen var der en stor benzintank og café. Campingforretningen har ikke problemer med få kunder. Den får dem fra motorvejen og er aktiv i markedsføringen af sin virksomhed.



Figur 12: Den gamle landevej gennem Råsted

Svend Lauridsen er en 30-årig ejendomsmægler i Randers, der ligeledes er blevet interviewet om Råsted. Ifølge ham har landevejen huset en del erhverv hvis ejere og beboere er bortflyttet efterhånden som de har lukket deres virksomheder. Der har, ifølge Svend Lauridsen, været meget erhverv i Råsted og der ligger mange ejendomme i byen der har været købmændsbutikker m.m. Han mener at lukningerne kom som følge af motorvejen hvor trafikken blev ledt uden om Råsted og eksistensgrundlaget dermed forsvandt. På grund af den korte afstand til Randers er det begrænset med nye kultur- og fritidstilbud, da man læner sig meget op ad Randers. Der er et vist nysalg til unge mennesker der køber herude fordi det er billigere end i Randers, og der er også nogle tilflyttere fra Århus. Der er typisk tale om 20-40-årige der flytter fra lejligheder i Århus og Randers by. I den sammenhæng vurderes motorvejen til at være et plus. Råsted selv er dog ikke det store vækstområde, og der findes ikke meget nybyggeri. Området har udviklet sig til primært at være pendler bosætning og

forstad til Randers. På den baggrund vurderer han, at motorvejen har gjort det nemmere at sælge derude, og at nærheden til motorvej tæller for køberne. Så motorvejen har påvirket ejendomsmarkedet positivt (dog er priserne faldet 15-20 % siden 2007 som følge af den generelle lavkonjunktur og her følger priserne udviklingen i Randers). Set i det lys vurderer han at byen har vundet ved motorvejen. Beboerne i Råsted bruger primært Randers by til indkøb m.m. og der er rimeligt gode busforbindelser. Svend Lauridsen forventer dog ikke en stor fremtidig befolkningstilvækst i Råsted.



Figur 13: Uno X tanken i Råsted

Henri Amsler er stadsarkitekt i Randers Kommune, og som sådan tæt på den byplanmæssige analyse og strategiudvikling med betydning for Råsted. Han forklarer, at den overordnede strategi for Randers er at være bosted for Århus, især for udbygningerne af sygehuset i Århus nord. Desuden ses Randers syd som et hængsel, der forbinder Djursland med resten af den ”østjyske båndby”. Kommunen er opdelt i seks lokalcentre, der hver især er byer med et godt vækstgrundlag. Det er her kommunen satser, for det gælder ifølge Henri Amsler om at samle de ressourcer man har. Byer som Råsted skal beholde deres nuværende status som bosteder. Det har ikke indgået i kommunens udviklingsplan at der skulle udstykkes nyt i Råsted. Man har snarere villet bevare den som den er, med enkelte huludfyldninger og uden større udbygninger. Henri Amsler beretter, at før motorvejen var Råsted præget af små erhverv og et mejeri. Flere af disse blev dog nedlagt allerede i 1970’erne og 1980’erne. Den trafikale situation var kendetegnet ved meget og generende transittrafik. Han vurderer, at der muligvis var lidt mere kulturliv, foreningsliv og erhverv før motorvejen, men mener ikke det er motorvejens effekt som sådan. Det er snarere en udvikling man ser i mange af kommunens andre landsbyer og mindre bysamfund. Dog mener han at den mindre trafikmængde har haft konsekvenser for købmanden i byen. Råsted mindede meget om de andre mindre byer i kommunen bortset fra dets mejeri (beliggende ud til landevejen), som var medvirkende til at give byen karakter. Byen i dag har ikke den store sammenhæng med Randers og fungerer mest som et typisk bosætningssted for pendlere eller folk der kan lide at bo på landet.



Figur 14: Bus skur i Råsted

Amsler vurderer fremtiden for Råsted til at blive mere præget af status quo end vækst og udvikling. Råsted skal i den sammenhæng finde sin plads i bymønsteret for Randers kommune:

”Der vil jo komme en eller anden diskussion om man egentlig skal udvikle sådan nogle byer ... Man koncentrerer væksten der, hvor man egentlig har nogle ting at gå videre

med ... jeg kan ikke se der er nogen grund til at lave en større udbygning, du spreder jo bare ressourcerne på en eller anden måde.”

Man vil se en yderligere koncentration af byfunktioner, både i forhold til miljøet men også i forhold til offentlig transport som busforbindelser. Sammenlægninger af landbrug kommer også til at få konsekvenser i form af tomme bygninger der står og forfalder. Eller der opstår et marked for udlejning til resourcesvage grupper. Amsler påpeger her det fænomen der nu er blevet kaldt ”Låsby Svendsen syndromet” efter den entreprenørielle Svendsen som har tjent mange penge på opkøb og udlejning af stort set kondemnabile boliger i landområderne gennem de seneste 10 års tid. Dette ser stadsarkitekten dels som en social belastning for kommunen (igen er der opstået et farvestrålende nomenklatur for denne praksis i form af ”bistands nomader” til beskrivelse af de bistandsmodtagere der flytter rundt i sådan en takt at de aldrig helt kommer ind under kommunens sociale tiltag og bevågenhed). Dels er det svært for kommunen at få fredet de gamle gårdbygninger (udpeget som kulturmiljøer), hvis man ikke har en konkret anvendelse. Man arbejder dog på det, eksempelvis i Veststrup hvor en firelænget gård er omdannet til almene boliger. På denne måde kan bygningerne bevares med nye funktioner, og det giver mere liv i byerne. Som stadsarkitekt ser Amsler det dog som sin opgave at sørge for at der nok må bygges lidt nyt, men ikke så meget miljøet ødelægges. Det noget af det som kan få byerne til at overleve.



Figur 15: Forretningsskilt med begrænsede åbningstider i Råsted

Niels Kaas, 64 år er uddannet gartner, har haft gartneri i byen i 42 år og boet i Råsted siden han var 3 år. Han kender byens udvikling om nogen og fortæller, at før motorvejen der blev ført vest om Randers allerede i 1971 var der købmand, bager, træskomand, 3 benzinstationer. Kaas mener at særligt købmanden, bageren og benzinstationen levede af motorvejen, og han ser det som en fordel for butikkerne at motorvejen er kommet til. Det er blevet nemmere at komme til stedet. Kaas fortæller, at der var så kraftig trafik op til 1992-94 at de ældre ikke turde gå ud, og at man ikke kunne have vinduerne åbne om natten pga. larmen. Det kulturelle netværk i byen er tyndet ud. Således er Borgerforening nedlagt pga. for få engagerede og den er lagt sammen med forsamlingshuset. Før i tiden var der mange arrangementer, i dag er det kun Skt. Hans fest, julestue og fællesspisning der kan trække folk af huse. Kaas giver nu ikke så meget motorvejen som fjernsynet skylden for denne udvikling. Samtidig har han bemærket, at de nye, unge mennesker der flytter til Råsted ikke er så meget med i foreningslivet. Men han er optimist for flere af de nye er ved at komme med nu. Tilflyttere er godt for byen mener Niels Kaas der siger at *”for 10-15 år siden boede der en enke i hvert andet hus”*. Personligt tager Kaas altid selv motorvejen til Århus, da han finder det tager for lang tid på landevejen gennem Randers.



Figur 16: Vendeplads og ”til salg” skilt ved den tidligere Råsted Nærkøb

Den sidste person der er interviewet i Råsted er Anders V. Hansen, som er 68 år, oplært i campingbutik, tidligere indehaver og nu pensionist. Ifølge Anders Hansen kunne man ikke mærke i butikken, at motorvejen kom. Man havde et godt kundegrundlag inden. Han mener motorvejens tilstedeværelse er gået mest ud over benzintank og cafe. Der er ikke så meget foreningsliv i byen, og som Niels Kaas mener Anders Hansen også at fjernsynet måske er en af årsagerne. I hvert fald kender han ikke ”de nye”, og mener at de fleste af tilflytterne arbejder i Randers. I dagtimerne er byen derfor meget stille. Så stille at når man går en tur i byen, møder man ingen mennesker. På den måde ligner byen de fleste andre ”sovebyer”, siger Anders Hansen. Før motorvejen var trafikken i følgen Anders Hansen en plage. Og i det store netto regnskab mener han at den er positiv for byen for bager og købmand havde nok lukket alligevel, som han siger.



Figur 17: Råsted Pizzeria & Grill

Opsummerende må man konkludere, at Råsted på mange måder er anderledes end Rold. Selvsagt har hvert landsbysamfund sin identitet, sine karakteristiske træk og sin lokale stedskvalitet. Men udover dette er den relationelle geografi anderledes. Man er tættere på Randers, og mærker derfor dennes gravitationseffekt i stærkere grad end for eksempel Rold, der har længere til et center af betydning. Men i lighed med Rold, har man også i Råsted oplevet forandringen af landsbyens materielle livsgrundlag og det deraf følgende demografiske skift fra produktionssted til rekreations- og bosted. Der er ikke i samme grad som for Rolds vedkommende tegn på, at ”mulighederne” kommer til udtryk gennem nye typer erhverv, livsformer eller kultur.

5. Konkluderende og perspektiverende diskussion

Ofte er der store forventninger til veje og infrastrukturers betydning for regional og bymæssig udvikling. Ikke sjældent også for store forventninger. Men generelt set er disse diskussioner som oftest knyttet an til økonomiske overvejelser. Der diskuteres selvfølgelig også social sammenhæng og kulturel overlevelse i lyset af store infrastrukturplaner. Men sjældent tages der fat på hvad der egentlig sker i mindre bysamfund når det der har været ”livsnerven” med ét politisk og administrativt hug ændres til at være en sekundær forbindelse. Hvilke typer af forandringer afstedkommer disse beslutninger om ændret tilgængelighed for de områder der før var mere centralt placeret i denne ”forbindelsernes geografi”? Selvsagt er der mange der opfatter nedgradering og fjernelse af tilgængelighedspotentialer som per definition problematiske og som noget der ”truer lokalsamfundene” som vi hører det. Men tager man mobilitetens ambivalenser alvorligt er det ikke så enkelt endda. Visse områder vil trods en næsten evig opgradering af vore mest højklassede motorvejsinfrastrukturer nærmest uafvendeligt befinde sig i trængselsproblemer (som tilfældet er for Storkøbenhavnens vedkommende). Ligeledes bør man i det mindste undersøge, om ændringen af de infrastrukturelle relationer nu også rent faktisk medfører lokalsamfundsød og social udtørring? Kunne det tænkes, at man i disse samfund gik nye veje, fandt på andre ting at tage sig til, så sin lokalitet med nye – og ikke nødvendigvis negative – øjne? Vi kan ikke på det foreliggende grundlag konkludere alt for skrāsikkert og entydigt på disse spørgsmål for A10’s vedkommende. Men vi kan åbne en forskningsdagsorden og påpege nogle informationsbehov som yderligere bør undersøges.

Som nævnt i indledningen, er dette paper ikke i stand til entydigt at svare på det overordnede forskningsspørgsmål der lød således:

Hvilke livsformer og kulturer forsvandt med nedgraderingen af hovedvejen til sekundær infrastruktur, hvilke nye er opblomstret og hvilke kan man forvente at se i fremtiden?

Arbejdet så langt har imidlertid været med til at identificere nuancer ved dette tema, og klargøre hvilke videre skridt der bør tages for at gøre dette overordnede spørgsmål kvalificeret i forhold til dybere undersøgelse.

Fra de to nedslag har man kunnet konkludere lidt forskelligt. Der er muligvis støtte til antagelsen om ”nye muligheder” efter motorvejen når man i Rold ser på det forhold, at både den tidligere Brugs og købmanden nu er omdannede til velfungerende erhverv. For Brugsens vedkommende er det nu dametøjsbutikken Skott der bruger bygningerne, og denne butik synes at være en ganske velbesøgt og godt fungerende virksomhed der også har fordele af motorvejen gennem lettere tilgængelighed for kunder. For den gamle købmands vedkommende er det nu antikvitetshandlen der udfolder sig i bygningen. Begge virksomheder er i det mindste med til at opbløde det generelle indtryk af sammenhængen mellem motorvejen og erhvervslivets deroute i de små landsbysamfund. Råsted er anderledes på mange måder end Rold. Man er tættere på Randers, og mærker derfor dennes gravitationseffekt i stærkere grad end for eksempel Rold, der har længere til et center af betydning. Men i lighed med Rold, har man også i Råsted oplevet forandringen af landsbyens materielle livsgrundlag og det deraf følgende demografiske skift fra produktionssted til rekreations- og bosted. Der er ikke i samme grad som for Rolds vedkommende tegn på, at ”mulighederne” kommer til udtryk gennem nye typer erhverv, livsformer eller kultur. Det teoretiske udgangspunkt omkring infrastrukturens ”ambivalente” potentialer og problemer synes dermed ikke helt at kunne understøttes af de to nedslag. Her er det dog væsentligt at påpege, at dette arbejde på ingen måde er omfattende nok til at man endeligt kan be- eller afkræfte forestillingen om at en nedgradering af infrastruktur kan have positive effekter i form af alternative kulturer og livsformer. Dertil kræves langt grundigere undersøgelser.

Det er synligt, at det primært er omkring bosætning at Rold og Råsted har en fremtid. På den måde ligner de to landsbyer mange andre, der har måttet sande at de store byer samt motorvejenes erhvervslokalisering ”trækker” aktiviteter til sig. Det har ikke på det foranliggende grundlag været muligt at spore tegn på egentlige alternative kulturudtryk, nye livsformer eller andre progressive modtræk til motorvejens nedgradering af den gamle landevej. Men dette betyder ikke, at der ikke kan være sådanne aktiviteter. Som nævnt er denne undersøgelse ganske overordnet og indledende i forhold til hvad der må skulle til for helt at kunne verificere eller falsificere en sådan tese om muligheder frem for begrænsninger. Men den relationelle geografi af bydannelser i et netværk koblet på en øget personlig mobilitet synes ikke at pege mod at de to landsbyer vi her har set på kan sætte sig udover bycentrenes gravitation. Bosætning bliver hermed den nærmeste farbare strategi for kommunerne og landsbyerne. Selv hvis det lykkes at finde eksempler på, at ”dobbeltvejsituationen” med nedgradering af landeveje og opkomsten af motorveje skulle rumme eksempler på nye måder at producere på, samt nye måder at leve livet på i landområderne vil det være en kompliceret affære at påpege enkelte faktorer. Som arbejdshypotese vil det dog stadig være interessant at studere om man kan se tegn på at de infrastrukturer og de fysiske områder der enten ”frigøres” efter nedgraderingen eller som opstår som nye zoner for aktivitet, recreation og lignende faktisk rummer muligheder og ikke kun begrænsninger. Som nævnt tyder de Belgiske studier langs N4 på at dette til en vis grad er tilfældet. Om det kan vise sig også at gælde i Danmark må yderligere studier klarlægge.

Hvis man skal bevæge sig ind på de mere perspektiverende dimensioner der åbner sig i forlængelse af dette korte studie, er der grund til at dele disse op i hhv. nogle empiriske og teoretiske perspektiver. Empirisk set kalder denne undersøgelse på mere dybde i de valgte nedslag, men også på flere dybdegående cases fra ”A10 strippen”. Det vil også være relevant at undersøge parallelvejsituationer andre steder (fx på Fyn og Sjælland), og denne dimension kunne i sig selv bære et større

forskningsprojekt hvis mål må være at afklare; *hvordan den for tiden praktiserende mobilitetspolitik og tilhørende infrastrukturplanlægning sætter afsmitning på det faktiske liv og de livsmuligheder mennesker har i bysamfund berørt heraf?* I direkte forlængelse heraf, ville en udvidelse af et "parallelvejsstudie" kunne medvirke til at belyse nogle af de spørgsmål der er opstået omkring funktionen, betydningen og fordele/ulemper ved den stadigt pågående forstadsdannelse; *hvilken rolle spiller forstaden i denne sammenhæng med nedgradering af infrastruktur, skabes nye forstæder gennem infrastrukturens ændrede relationshierarki?* En forstadsdimension af et sådan projekt ligger lige for.

På den teoretiske dimension, kalder et perspektiverende arbejde på yderligere begrebsmæssig raffinering af de forståelsesrammer vi anvender når vi skal begribe konsekvenserne af årtiers infrastrukturinvesteringer og mobilitetspolitikker. Et begreb som "*mobilitetens- og infrastrukturens ambivalenser*" skal udfoldes væsentligt mere præcist, og knyttes an til den nyeste tværdisciplinære mobilitetsforskning som pågår internationalt såvel som nationalt. Teoretisk er der endvidere behov for yderligere udvikling af forståelsesrammen omkring infrastrukturens betydning for byudviklingen. Der er skrevet meget og meget herom, men som altid må en mobilitetsteoretisk forståelsesramme være på omgangshøjde med den faktiske samfundsudvikling for at kunne lykkes. Her er der behov for at man, uagtet der studeres samfund i meget små dimensioner og med rurale karakteristika, forstår betydningen af andre overlejrede netværk så som GPS, mobilnetværk og ikke mindst Internettet. Selv små lokale bysamfund som Rold og Råsted indskrives i "netværksbyens" logik. Vi ser dette afspejlet i nye pendlingsmønstre, boformvalg, erhvervslokaliseringer og ikke mindst i nye forbrugsmønstre der kun kan lade sig gøre via koordination, stimulering og støtte fra de digitale medier og deres netværk. Ved siden af "mobilitetens ambivalens" er det andet centrale teoretiske begreb der bør yderligere kvalificeres således ideen om "forbindelsernes geografi".

Tilbage står således en række udfordringer for, at teste antagelsen om den gamle landevej og de nye muligheder.

Forfatterens note

Tak til studentermedhjælp Jacob Bjerre Mikkelsen for gennemførelse af interviews, fotos, grafik, registreringer samt arkivarbejde. Også tak til forskningsassistent Anne Sofie Hartelius for dokument og arkivarbejde, samt grafik.

Bilag A: Liste over forskningsinterviews

Rold

Pia Kjær Andersen, antikvar, onsdag den 20. Maj 2009, Rold

Arne Nielsen, pensionist, tidligere murer, medlem af landdistriksrådet, formand for Rold Bylaug, onsdag den 20. Maj 2009, Rold

Erik Østergaard, ejendomsmægler, uddannet bankmand, onsdag den 20. Maj 2009, Terndrup

Jørgen Rasmussen, elektriker, tidligere formand for brugsforeningen, tidligere oldermænd i bylauget, formand for cirkusforeningen, onsdag den 20. Maj 2009, Rold

Dorthe Jørgensen, butiksindehaver af Skott (dametøjsbutik), onsdag den 20. Maj 2009, Rold

Råsted

Henrik Lang, ejendomsmægler, EDC Randers, tirsdag 26. Maj 2009

Svend Lauridsen, ejendomsmægler, tirsdag den 26. Maj 2009, Randers

Henri Amsler, stadsarkitekt, tirsdag den 26. Maj 2009, Randers

Niels Kaas, gartner, tirsdag den 26. Maj 2009, Råsted

Anders V. Hansen, pensionist og tidligere indehaver af campingbutikken, tirsdag den 26. Maj 2009, Råsted

Bilag B: Liste over figurer, fotos og grafik

- Figur 1: Stjerneby eller det Store H?
- Figur 2: A10 "the strip" - Landevejen og Motorvejen
- Figur 3: Befolkningsstatistik i kommuner langs A10
- Figur 4: Rold fotocollage
- Figur 5: Rundkørslen i Rold og lokaliseringen af virksomhederne
- Figur 6: Det gamle andelsmejeri i Rold
- Figur 7: Rold Gammel Kro
- Figur 8: Den tidligere købmand nu antikvitetsbutikken i Rold
- Figur 9: Den tidligere Brugs, nu dametøjsbutikken Skott i Rold
- Figur 10: Jodle Birge Museum i Rold
- Figur 11: Råsted fotocollage
- Figur 12: Den gamle landevej gennem Råsted
- Figur 13: Uno X tanken i Råsted
- Figur 14: Bus skur i Råsted
- Figur 15: Forretningsskilt med begrænsede åbningstider i Råsted
- Figur 16: Vendeplads og "til salg" skilt ved den tidligere Råsted Nærkøb
- Figur 17: Råsted Pizzeria & Grill

Bilag C: Eksempel på spørgeguide

Den Gamle Landevej



"Hvilke livsformer og kulturer forsvandt med nedgraderingen af hovedvejen til sekundær infrastruktur, hvilke nye er opblomstret og hvilke kan man forvente at se i fremtiden?"

Tid og sted:

Alder og køn:

Arbejde og uddannelse:

Før motorvejen (1992):

Hvordan var erhvervslivet dengang?

Hvordan var trafikken?

Fordele/ulempes?

Hvilke kulturaktiviteter, foreningsliv, fritidsaktiviteter var der dengang?

Når du tænker på Rold dengang, hvad tænker du så?

Efter motorvejen:

Er der kommet nye erhverv, kulturtilbud eller foreninger i byen?

Hvordan gik Inger Taylors workshop (2005) omkring udviklingen af Rold? Gav den konkrete resultater?

Er der initiativer i lokalmiljøet? Hvordan ser borgerne Rold i dag?

Bruger du landevejen eller motorvejen, hvis du skal til Århus eller Aalborg?

Kan det ses på byen at motorvejen er kommet (f.eks. som følge af skole, butikker, virksomheder lukker)?

Har byen tabt eller vundet noget ved den nye motorvej?

Hvad er byens sammenhæng med resten af lokalområdet? Hvad er byens rolle (boligby, rekreativ)? Hvor arbejder folk (i byen og udenfor)?

Når du tænker på Rold nu, hvad tænker du så (gode og dårlige ting, hvad er I kendt for)?

Fremtiden:

Hvordan ser du fremtiden for byen (kultur, befolkningstilvækst, foreningsliv)?

Ser du nogle nye roller og sammenhænge for byen i fremtiden?

Litteratur

- Appleyard, D., K. Lynch & J. R. Meyer (1964) *The View From the Road*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Artgineering (2007) *N4 Towards a Living Infrastructure!*, Brussels: A16
- Augé, M. (1995) *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*, London: Verso
- Beckmann, J. (2001) *Risky Mobility. The filtering of automobility's unintended consequences*, Copenhagen: Department of Sociology, PhD Thesis
- Buchardt, J. & M. Schønberg (2006) *Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1886-2006*, Danmarks Vej- & Bromuseum, Odense: Syddansk Universitetsforlag
- Clemmensen, T. J. (2008) *Vejnettet og det urban-rurale landskab*, Aarhus: Arkitektskolen Aarhus, PhD Afhandling
- Dahl, H. (2008) *Den usynlige verden*, København: Gyldendal
- Graham, S. & S. Marvin (2001) *Splintering Urbanism. Networked Infrastructure, technological mobilities and the urban question*, London: Routledge
- Gårdmand, A. (1993) *Dansk Byplanlægning 1938-1992*, København: Arkitektens Forlag
- Hovgesen, H. H., J. B. Nielsen & U. Egebjerg (2005) *Byen, Vejen, Landskabet – motorveje til fremtiden*, Aalborg: Aalborg Universitet, KVL & Vejdirektoratet
- Houben, F. & L. M. Calabrese (eds.) (2003) *Mobility: A room with a view*, Rotterdam: NAI Publishers
- Infrastrukturkommissionen (2008) *Infrastrukturkommissionens betænkning*, København, Januar 2008
- Humlum, J. (1966) *Landsplanlægnings problemer. Med skitse til en landsplanlægning i Danmark*, København: Munksgaards Forlag
- Jensen, O. B. (1999) *At ville noget med rummet - diskurs & rationalitet i Danmarks og den Europæiske Unions planlægning af byernes rumlige udvikling*. PhD-afhandling, Institut for Samfundsudvikling & Planlægning, Aalborg Universitet 1999
- Jensen, O. B. (2007) Culture Stories: Understanding Cultural Urban Branding, *Planning Theory*, vol. 6(3), pp. 211-23
- Jensen, O. B. (2009a) Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice, *Mobilities*, vol. 4, no. 1, March 2009, pp. 139-158
- Jensen, O. B. (2009b) *Langsom by – progressivt byudviklingskoncept eller rendyrket nostalgi?*, in J. Møller, J. Nørregaard & H. J. Kristensen (red.) *Bykvalitet og Livskvalitet i mellemstore Danske kommuner*, Miljøministeriet/Realdania/Plan09 (in press)
- Jensen, O. B. (2009c) Mobilities as Culture, foreword in P. Vannini (ed.) *The Cultures of Alternative Mobilities: Routes Less Traveled*, Alershot: Ashgate (in press)
- Jensen, O. B. and T. Richardson (2004) *Making European Space. Mobility, Power and Territorial Identity*, London: Routledge
- Johannesen, P. H. & K. Eskildsen (2008) *68 landsbyer i yderområder med befolkningstilvækst i perioden 1997-2007*, København: Miljøministeriet, By- & Landskabsstyrelsen
- Jørgensen, S. E. (2001) *Fra chaussé til motorvej – det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, Dansk Vejhistorisk Selskab, Odense: Odense Universitetsforlag
- Kaufmann, E. (1959) En landsplan-hypotese, *BYPLAN* nr. 63, 11. årgang 1959, pp. 124-128
- Kolb, D. (2008) *Sprawling Places*, Athens: University of Georgia Press
- Madsen, H. H. (2009) *Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830-1938*, København: Bogværket
- Miljøministeriet (2006) *Landsplanredegørelsen 2006 - Det Nye Danmarkskort – Planlægning under nye vilkår*, København: Miljøministeriet
- Randers Kommune (2006) *Kommuneplan 2005, Bydel 21 – Råsted*, oktober 2006, Randers Kommune (uddrag pp. 396-407)
- Trip, J. J. (2007) *What makes a city? Planning for Quality of Place. The case of high-speed train station area development*, Delft: TU Delft (PhD dissertation)
- Venturi, R., D. S. Brown & S. Izenour (1977) *Learning from Las Vegas: The forgotten symbolism of Architectural Form*, Cambridge Mass.: MIT Press
- Urry, J. (2007) *Mobilities*, Oxford: Polity

Web kilder

<http://www.mariagerfjord.org/Forside/Nord---/Landsbyerne/Rold.aspx>

www.vejdirektoratet.dk

www.statistikbanken.dk

www.mariagerfjord.org

ⁱ Her skal dog nævnes, at Margueritruen tilsyneladende er mere end blot et turismetiltag og et branding gimmick. Johannesen & Eskildsen finder således, at den nævnes af mange beboere i yderområdernes landsbyer med befolkningstilvækst som en positiv lokaliseringsfaktor. Det antages at det primært er rutens evne til at tiltrække turister og dermed generere potentiale for økonomisk indtjening i form af gårdslag mm. der er dens egentlige attraktion for beboerne (Johannesen & Eskildsen 2008:35)