



Bykvaliteter i Sydsjælland

SvAJ as | KOMMUNESAMARBEJDET SJÆLLAND SYD | SEPTEMBER 2006

Indhold

| | |
|----------------------------|----|
| INTRODUKTION | 4 |
| FORMÅL, BEGREBER OG METODE | 5 |
| FUNKTIONER | 9 |
| TILGÆNGELIGHED | 10 |
| OVERORDNEDE RESULTATER | 12 |
| BYKVALITET OG BYROLLER | 16 |
| BYKATALOG: | |
| Bårse | 22 |
| Dalby | 24 |
| Fakse | 26 |
| Fakse Ladeplads | 29 |
| Fensmark | 32 |
| Glumsø | 35 |
| Haslev | 37 |
| Herlufmagle | 40 |
| Holme-Olstrup | 42 |
| Kalvehave | 44 |
| Karrebæksminde | 46 |
| Lundby | 49 |
| Mern | 51 |
| Mogenstrup | 53 |
| Nyråd | 55 |
| Næstved | 57 |
| Præstø | 61 |
| Rønnede | 64 |
| Stege | 66 |
| Stensved | 69 |
| Vordingborg | 71 |
| Ørslev | 74 |

Introduktion

Denne analyse af bykvaliteten i Sydsjælland er udarbejdet som led i dialogprojektet »Fremtidens Sydsjælland« - et samarbejde mellem kommunesamarbejdet Sjælland Syd, Storstrøms Amt og Landsplanafdelingen. Projektets formål er at give bud på hvordan udviklingen i Sydsjælland skal forme sig, og mulighederne for at styrke regionen gennem samarbejde.

Analysen er foretaget i foråret 2005, og omfatter de 11 kommuner der på det tidspunkt var med i Sjælland Syd. Kort tid efter arbejdets afslutning trådte Fuglebjerg Kommune ind i samarbejdet, som således udvidedes til 12 kommuner. Fuglebjerg Kommune er derfor ikke med i denne analyse.

Den 1. januar 2007 bliver de 12 kommuner til tre – Næstved, Vordingborg og Faxe Kommuner. Blandt de nye kommuners første opgaver bliver udarbejdelsen af planstrategi og kommuneplan. Rapporten har i denne forbindelse stor relevans når der skal udarbejdes strategi for byudvikling, nyt bymønster, bosætningsstrategier mv.

I de følgende afsnit præsenteres undersøgelsens formål og metode nærmere. Herefter redegøres for de overordnede resultater af undersøgelsen, og for de sydsjællandske byers styrker og svagheder. De indledende afsnit rundes af med et bud på et kommende bymønster ud fra de identificerede styrkepositioner.

I rapportens anden del, bykataloget, gennemgås de enkelte byer hver for sig. Byernes landskab, infrastruktur, bymidter, bolig- og erhvervsområder, samt det overordnede indtryk beskrives. Endelig beskrives byernes regionale rolle, og der gives nogle bud på hvilke udfordringer byerne står overfor, og hvilke potentialer de har.

Formål, begreber og metode



Formål og sammenhæng med dialogprojektet

Analysen af bykvaliteten i Sydsjælland indgår som en del af dialogprojektet »Fremtidens Sydsjælland«.

Størstedelen af de kommende års udvikling kommer til at foregå i byerne, og især i de større, trafikalt velbeliggende byer.

Byernes kvalitet er en afgørende konkurrenceparameter, når borgere skal tiltrækkes og fastholdes. Men også når virksomheder skal vælge lokalisering spiller bykvalitet, serviceniveau og infrastruktur en vigtig rolle.

Frem for, at alle byer satser på de samme kvaliteter og de samme målgrupper, må byerne finde sammen i et netværk eller bymønstre, hvor rollerne fordeles baseret på de enkelte byers styrker og kvaliteter.

Når sydsjælland skal finde sammen i fælles strategier og indsatsområder er det derfor ikke den enkelte by det kommer an på, men det samlede bymønster og det samlede udbud af styrkepositioner og kvaliteter.

Bykvalitetsanalysen skal medvirke til at give et samlet billede af de kvaliteter der findes i de sydsjællandske byer, hvilke styrker og svagheder de enkelte byer har, og hvilke potentialer der kan udnyttes i den fremtidige udvikling af regionen.

Bykvalitetsbegrebet

Bykvalitet er et det samlede indtryk af en bys beliggenhed og tilgængelighed, dens gader, pladser og veje, dens bygninger og bebyggelser, belægnings og byinventar, dens indretning med centerområder, boligområder og erhvervsområder, dens trafikforhold og grønne områder, dens serviceniveau, institutioner, forretninger mv. Men også af det liv der leves i byen, af de håb og drømme byen giver anledning til.

Bykvaliteten siger noget om byens forudsætning for at udfylde en rolle i samspillet med andre byer, og om dens potentialer som bosætningssted for forskellige befolkningsgrupper.

Bykvalitet stiller spørgsmålet: Hvad er den gode by?

Spørgsmålet har ingen entydige svar. Derfor kan bykvalitetsanalysen heller ikke bruges til at liste byerne efter hvor »gode« de er. Bykvalitetsanalysen giver i stedet billeder af byernes styrker og svagheder vurderet på en række områder.

Temaer

Følgende temaer er vurderet i undersøgelsen:

- By og landskab. Kvaliteter i det omkringliggende landskab, byens tilpasning til landskabet, afgrænsning, indfaldsveje etc.
- Bymiljø. Kvalitet af bymidter/forretningsområder, boligområder, evt. erhvervsområder. Arkitektonisk kvalitet, interessante bymiljøer, byrum mm.

- Trafik. Det vurderes hvordan trafikale forhold har indflydelse på bymiljøet. Det kan være dårlig tilgængelighed, stærkt trafikerede veje, manglende parkering eller lignende.
- Tilgængelighed. Tilgængelighed til Næstved, Vordingborg og Haslev samt København for hhv. offentlig transport og i bil.
- Funktioner. Det undersøges hvilke funktioner og serviceydelser der findes i de forskellige byer.
- Erhverv. Byens indretning med erhvervsområder og eventuelle styrker inden for særlige erhverv.

For hvert tema er byens styrkeposition vurderet ud fra en simpel tredelt skala: Er temaet en styrkeposition for byen, er det et område hvor byen indtager en gennemsnitlig position, eller er det et område hvor byen står svagt.

På den måde fås et billede af byernes styrker og svagheder. Der er naturligvis tale om generaliseringer, da hvert af de syv temaer dækker over en række underområder, hvor billedet kan se anderledes ud. Men opdelingen giver et overordnet billede, som er velegnet til at udpege strategiske indsatspunkter.

Undersøgelsens elementer

I undersøgelsen vurderes byerne i de elleve kommuner altså i forhold til det fysiske bymiljø, byernes serviceudbud og byfunktioner, samt tilgængelighed. Undersøgelsen er baseret på besigtigelser, dataindsamling og spørgeskemaer.

Besigtigelserne udføres som vandringer gennem byerne efter forud planlagte ruter. Ruterne planlægges, så en stor del af byen besigtiges, og så besigtigelsen kan forventes at afdække byens variation i boligudbud og bytyper.

I praksis er der naturligvis plads til at følge interessante spor, når det uventede viser sig under besigtigelsen.

Under besigtigelserne vurderes den arkitektoniske kvalitet, vedligeholdelse og sammenhæng i byen. Også stiforbindelser, mængden og kvaliteten af grønne områder og træer, og kvaliteten af inventar og belægninger vurderes under besigtigelsen. Besigtigelsens resultater noteres på skemaer der sikrer, at resultatet bliver et ensartet, sammenligneligt materiale.

Spørgeskemaundersøgelsen bruges til at samle den viden om de enkelte byer, som de kommunale planlæggere sidder

inde med. Spørgeskemaet omfatter spørgsmål om byernes identitet og image, om befolkningens sammensætning og kendetegn, om byudvikling og bebyggelse, om erhvervsforhold samt om en række servicefunktioner.

Resultatet af spørgeskemaet er et portræt af den enkelte by, der dels bruges til at perspektivere besigtigelserne, dels til at vurdere byens liv og serviceudbud.

Tilgængelighedsanalysen er gennemført ved søgning på www.rejseplanen.dk og www.krak.dk. Der er således ikke taget højde for f.eks. myldretidstrafik.

I undersøgelsen indgår rejsetiderne mellem hovedbyerne samt rejsetiden til København C henholdsvis med offentlig transport og i bil.



Undersøgte byer

Som udgangspunkt er spørgeskemaerne blevet besvaret for alle byer med et minimum af service, defineret som alle byer med en skole og dagligvareforsyning.

Ud af denne bruttomængde er udvalgt 22 byer til besigtigelse. Udvælgelsen er foretaget ud fra følgende kriterier:

- Størrelse - byernes placering på listen over de største byer i Sydsjælland
- Om byen er en af de to største byer i kommunen
- Servicefunktioner - byens placering på en liste over byer med flest servicefunktioner, baseret på de besvarede spørgeskemaer.
- Byens placering i forhold til infrastrukturen.

Disse kriterier er valgt ud fra en betragtning om hvilke byer der er vigtige for regionens udvikling. Det vil være de store byer, de let tilgængelige byer og byer med et højt serviceniveau.

Nedenstående skema viser kriterierne, og hvilke byer der er udvalgt til besigtigelse.

| | 22 største byer | To største i hver kommune | 22 byer med flest funktioner | Placering i infra-struktur | Byer ud-valgt til besigtigelse |
|-----------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| Næstved | • | • | • | • | • |
| Haslev | • | • | • | • | • |
| Vordingborg | • | • | • | • | • |
| Fensmark | • | • | • | • | • |
| Stege | • | • | • | • | • |
| Fakse | • | • | • | • | • |
| Præstø | • | • | • | • | • |
| Fakse Ladeplads | • | • | • | • | • |
| Rønnede | • | • | • | • | • |
| Nyråd | • | • | | • | • |
| Dalby | • | • | • | • | • |
| Neder Vindinge | • | | | | |
| Karise | • | | | | |
| Ørlev | • | | • | • | • |
| Glumsø | • | • | • | • | • |
| Karrebæksminde | • | • | • | • | • |
| Mogenstrup | • | • | • | • | • |
| Stensved | • | • | | • | • |
| Gelsted | • | • | | | |
| Holme Olstrup | • | • | • | • | • |
| Herlufmagle | • | | • | • | • |
| Køng | • | | | | |
| Tappernøje | | | | • | |
| Bårse | | • | | • | • |
| Lundby | | | • | • | • |
| Mern | | • | • | • | • |
| Kalvehave | | • | • | • | • |

Kriterier for valg af byer til besigtigelse

Der er stor forskel på størrelsen af de besigtigede byer. De mindste byer kan let overskues på et par timer, mens de største ikke kan overskues på en hel dag.

Besigtigelserne har til formål at overdække byernes overordnede karaktertræk. Der er derfor ikke samme detaljeringsgrad i besigtigelsen af de store byer som i de små. I de store byer - Næstved, Haslev og Vordingborg er der fokuseret på bymidten samt på byens overordnede rumlige og infrastrukturelle træk, med stikprøver i en række forskelligartede boligområder. I de mindre byer har besigtigelsen været mere grundig, idét karakteren af de enkelte områder i byen er afgørende i en lille by med kun 2-3 forskellige boligområder.

| | Næstved | Vordingborg | Haslev | Stege | Fakse | Præstø | Glumsø | Fensmark | Fakse Ladeplads | Rønnede | Mogenstrup | Dalby | Lundby | Holme-Ølstrup | Karrebaeksminde | Mern | Toksværd | Brøderup-Tappernøje | Herlufmagle | Terslev | Kalvehave-Viemose | Ørslev | Bårse | Nyråd | Hyllinge | Stensved | Tybjerglille Bakker | Skelby | Skuderiøse | Kastrup/Neder-Vindinge |
|---|---------|-------------|--------|-------|-------|--------|--------|----------|-----------------|---------|------------|-------|--------|---------------|-----------------|------|----------|---------------------|-------------|---------|-------------------|--------|-------|-------|----------|----------|---------------------|--------|------------|------------------------|
| Børneinstitution | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Folkeskole | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Friskole | ● | ● | ● | | | | | | | | | ● | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | |
| Efterskole | ● | ● | ● | | | | | | ● | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gymnasium | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Videregående uddannelser | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Folkehøjskole | | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Læge | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | | | | ● | ● | | ● | | | | | | | | | | |
| Tandlæge | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | |
| Sygehus | ● | ○ | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ældrecenter | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● | | | | | | | |
| Pengeinstitut | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ○ | | ● | ● | | ○ | ● | | ● | | | | | | ● | | | |
| Advokat | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Politikontor | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | | | | | ● | | | | ● | | | | | | | | | | | |
| Supermarked | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Varehus | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Discountbutik | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | | ● | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | |
| Netcafe | ● | ● | ● | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tøjbutik | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | ○ | ● | ● | ● | | | | | | | | ● | ● | | | | | |
| Anden udvalgswarebutik | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● | | ● | | ● | | | | ● |
| Idrætshal | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Idrætsplads | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Golfbane | ● | ● | | | | | | | | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lystbådehavn | ● | ● | | ● | | ● | | | ● | | | | | | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | |
| Hotel | ● | ● | ● | ● | | ● | | | | | | ● | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kro | ● | | | | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | | | | ● | | | | | ● | | | | ● | | | | | | |
| Spisested | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | | ● | ● | | | | | | ● | | | | | | | ● | | |
| café | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | ● | ● | | |
| spillested | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vandrehjem | ● | ● | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ● | |
| Campingplads | | ● | | ○ | | ● | | | ● | | | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | |
| Svømmehal | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Forlystelsespark | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kirke | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Frimenighed | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Andre trossamfund | ● | ● | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | | | | |
| Bibliotek med mulighed for at komme på internet | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ○ | | | | | | | ● | | | | ● | | | | | | |
| Bibliotek uden internet | | | | | | | | | | | | | | | ● | ● | ● | | | | | ● | | | | ● | | | | |
| Forsamlingshus | | ● | | | | ● | ● | | | ● | | ● | ● | ● | | | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● |
| Kulturhus | ● | ● | | ● | | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | | | | | |
| Musikskole | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● | | ● | | ● | ● | | ● | | | | | | |
| Biograf | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Museum | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Teater | ● | ● | | ○ | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

● Funktionen findes i byen ○ Funktionen findes, men er truet

Funktioner



I spørgeskemaundersøgelsen blev der blandt andet spurgt hvilke af en række nærmere angivne servicefunktioner der findes i eller i umiddelbar nærhed (2 kilometer) af de undersøgte byer. Der blev desuden spurgt om funktionerne var truede eller under afvikling (defineret som sandsynligheden for, at funktionen eksisterer om 5 år).

Resultatet af funktionsanalysen kan ses i skemaet på modstående side. Byerne er her sorteret efter antallet af funktioner, så Næstved med flest funktioner står længst til venstre, mens Kastrup/Neder Vindinge med færrest står længst til højre i skemaet.

Enkelte steder er der angivet funktioner udover dem der var angivet i spørgeskemaet. Det drejer sig primært om yderligere idræts- og kulturfaciliteter som skydebane, ridebane, teaterforeninger, spillesteder, diskoteker mv. Disse funktioner er ikke medtaget i skemaet, da det kunne give et forkert billede - funktionerne kan også findes i byer, som ikke har valgt at angive dem.

Der indgår 45 funktioner i undersøgelsen. Næstved og Vordingborg har flest - næsten alle - af de angivne funktioner, mens Haslev og Stege er lige efter med 32-37 af funktionerne.

Herfra er der et spring til Fakse med 26 af 45 funktioner, hvorefter antallet falder jævnt ned til Skulderløse og Kastrup/Neder Vindinge, der blot har 6 af 45 funktioner.

Samtlige byer har Skole og børneinstitution samt idrætsplads, mens næsten alle byerne har supermarked, kirke og idrætshal.

10 byer har 10 eller færre af de 45 funktioner. Det drejer sig om Terslev, Ørslev, Bårse, Nyråd, Hyllinge, Stensved, Tybjerg-lille, Skelby, Skulderløse og Kastrup/Neder Vindinge. Af disse byer mangler én et supermarked, mens tre byer har en anden udvalgswarebutik udover supermarked. Kun én af disse byer har et bibliotek.

Det er især bemærkelsesværdigt at kommuncetret Stensved befinder sig i denne gruppe med kun 8 af 45 funktioner.

Lundby med 15 af 45 funktioner og Toksværd med 12 skiller sig ud ved at have mange funktioner set i forhold til byens størrelse. Især for Lundby gælder det, at byen drager fordel af at ligge så tilpas langt fra både Næstved og Vordingborg, at det er muligt at opretholde et passende opland for funktionerne, samtidig med at byen som stationsby på hovedlinien har en fordelagtig placering i regionens infrastruktur.

Kun få steder angives funktioner som truede. Det gælder blandt andet hospitalerne i Vordingborg og Stege. En lukning vil være en alvorlig forringelse af den sundhedsmæssige infrastruktur, medmindre der følges op med effektive alternativer, for eksempel i form af lægeambulancer udstationeret i lokalområderne.

Stege er den eneste by, hvor mere end én funktion angives som truet. tre funktioner er truede, og det kan tyde på at den geografiske placering i regionens udkant begynder at tære på oplandet.

Tilgængelighed

Trafikforbindelser fra sydsjælland til København

Sydsjællands overordnede trafikforbindelser til København er motorvejsstrækningerne Korsør-København og Nykøbing Falster-København. Motorvejene løber sammen ved Køge og fortsætter som Køge Bugt motorvejen til København.

På baneområdet er sydsjælland tilsluttet København ved hovedbanestrækningen til Nykøbing Falster med forgreninger.

Der er ikke direkte busforbindelser fra det sydsjællandske område til København.

Der er mellem 63-119 km til København (hovedbanegården) fra de udvalgte byer i de 11 sydsjællandske kommuner.

6 byer (Vordingborg, Lundby, Næstved, Glumsø, Holmeolstrup og Haslev) er tilsluttet jernbanen. Derudover ligger Fakse Ladeplads og Fakse med adgang til lokalbanen »Østbanen«, der kører til Køge.

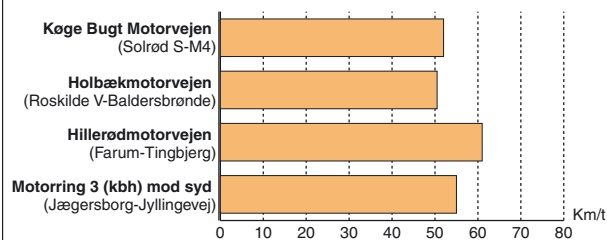
Fra Næstved tager det omkring 1 time at køre i bil til København uden for myldretiden. Fra de øvrige sydsjællandske byer

Trafikbelastning på motorveje

Trafikudviklingen på motorvejene omkring København har de senere år været i konstant vækst. I 2004 er væksten i biltrafikken på motorvejene steget med 2-4% ift. trafikken i 2003. Den øgede trafik fører til endnu større problemer med trafikafviklingen på motorvejene i morgenmyldretiden. Som det fremgår i diagrammet herunder er gennemsnitshastigheden på især Køge Bugt Motorvej og Holbækmotorvejen meget lav i myldretiden. Der er vedtaget en udvidelse af Motorring 3 (Kbh.) og Køge Bugt Motorvejen fra 2008.

Gennemsnitshastighed på motorveje

1. halvår 2004, hverdag (kl. 7-8) mod byen



Kilde: Regionalt Trafikoverblik, HUR, november 2004

| Kommuner | Byer | Folketal 1/1 2004 | Afstand til Kbh i bil. (km) ^A | Tidsforbrug til kbh i bil (t.min) ^B | Togstation i by | Tidsforbrug til kbh i tog ^D | Tidsforbrug til kbh med bus+tog ^D | Bus til stationsby |
|-------------|-----------------|-------------------|--|--|-------------------|--|--|--------------------|
| Haslev | Haslev | 10.614 | 64 | 0.44 | Ja | 0.58 | 1.20 | Ringsted (41) |
| Fakse | Fakse | 3.826 | 75 | 0.51 | (Ja) ^C | | 1.41 | Næstved (76) |
| | Fakse Ladeplads | 2.792 | 82 | 0.57 | (Ja) ^C | | 1.51 | Næstved (76) |
| Fladså | Mogenstrup | 1.414 | 84 | 0.54 | nej | | 1.29 | Næstved (79) |
| Holmegård | Fensmark | 4.169 | 82 | 0.57 | nej | | 1.33 | Næstved (75) |
| | Holme Olstrup | 1.148 | 76 | 0.51 | Ja | 1.13 | | |
| Langebæk | Stensved | 1.402 | 100 | 1.01 | nej | | 1.44 | Vordingborg (62) |
| | Mern | 974 | 97 | 1.03 | nej | | 1.45 | Vordingborg (63) |
| | Kalvehave | 696 | 107 | 1.08 | nej | | 1.56 | Vordingborg (62) |
| Møn | Stege | 4.046 | 119 | 1.19 | nej | | 2.17 | Vordingborg (62) |
| Næstved | Næstved | 40.533 | 84 | 1.00 | Ja | 0.55 | | |
| | Karrebæksminde | 1.546 | 93 | 1.10 | nej | | 1.24 | Næstved (80) |
| | Hyllinge | 492 | 93 | 1.11 | nej | | 2.02 | Ringsted (834+80) |
| Præstø | Præstø | 3.606 | 91 | 0.59 | nej | | 1.44 | Næstved (79) |
| | Bårse | 533 | 83 | 0.52 | nej | | 1.39 | Næstved (79) |
| Rønnede | Rønnede | 2.277 | 69 | 0.45 | nej | | 1.23 | Køge (256) |
| | Dalby | 1.965 | 63 | 0.42 | nej | | 1.15 | Køge (256) |
| Suså | Glumsø | 1.728 | 76 | 0.54 | Ja | 0.55 | | |
| | Herlufmagle | 1.081 | 79 | 0.57 | nej | | 1.13 | Næstved (73) |
| Vordingborg | Vordingborg | 8.880 | 98 | 1.03 | Ja | 1.12 | | |
| | Nyråd | 2.213 | 99 | 1.01 | nej | | 1.30 | Vordingborg (L2) |
| | Ørslev | 1.836 | 92 | 0.58 | nej | | 1,37 | Vordingborg (63) |
| | Lundby | 954 | 89 | 0.57 | Ja | 1.05 | | |

Bemærkninger/noter:

A Oplysninger fra Krak. Afstand fra centrum i byer til København (Hovedbanegården, Bernstoffsgade 14, 1577 København V).

B Tidsforbrug uden kødannelse på Køge motorvejen

C Togstation til lokalbanen "Østbanen".

D Oplysninger fra rejseplanen. Opgjort som den hurtigste afgang fra centrum af byer til København (Hovedbanen) med ankomst på hverdag omkr. kl. 8.

tager det mellem 45 min (Haslev) og 80 min. (Stege) at køre i bil til København. Køretiden i bil er opgjort uden forsinkelser som følge af trængsel på Køge Bugt Motorvejen, der i dag giver anledning til forsinkelser i myldretiden. Forsinkelsen i myldretiden kan skønsmæssigt opgøres til omkring 30-45 minutter.

Overordnet set er togforbindelserne konkurrencedygtige med transporttiden i bil i byer, der ligger med stationer på hovedbanenettet. Det vil sige Næstved, Glumsø, Lundby, Vordingborg. Mens toget kun er lidt langsommere end turen i bil fra Haslev og Holme Olstrup. I myldretiden er forsinkelsen for togforbindelsen væsentligt mindre end i bil, som oftest under fem minutter.

Kollektive trafikforbindelsesmuligheder fra de øvrige sydsjællandske byer til København er en kombination af bus og tog. Generelt er de kollektive forbindelser en del langsommere (15-60 min. langsommere) end turen i bil til København. Særligt byerne i den østlige del (fx Stege, Præstø, Fakse, Fakse Ladeplads) er dårligt stillet mht. transporttiden med kollektive trafikforbindelser til København.

For Fakse og Fakse Ladeplads vil transporttiden med kollektiv trafik sandsynligvis kunne mindskes, hvis der opnås bedre koordinering mellem lokalbanen »Østbanen« og DSB.

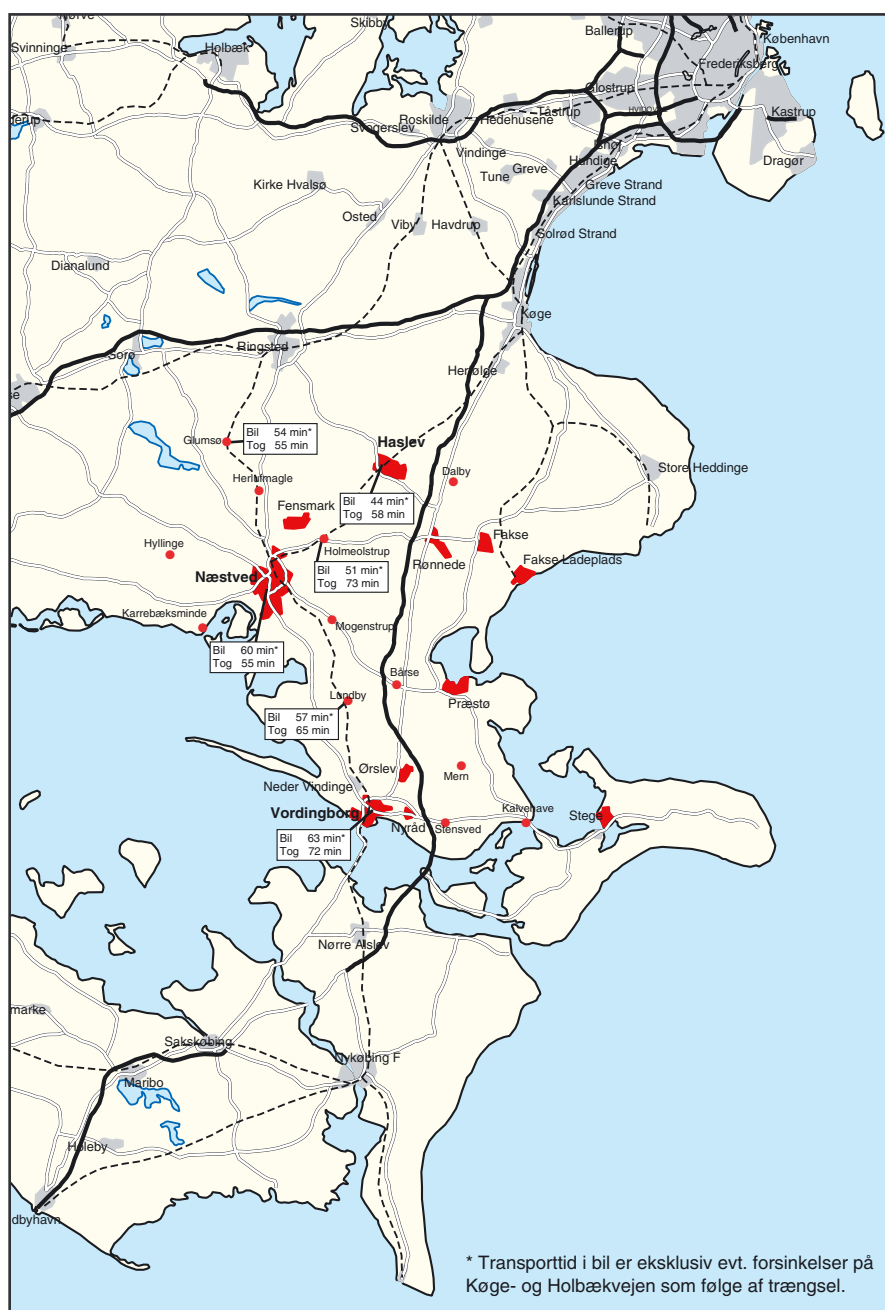
Trafikforbindelser internt i Sydsjælland

Alle de udvalgte sydsjællandske byer har i bil adgang til de 3 primære byer i regionen (Næstved, Vordingborg og Haslev) indenfor en transporttid på 45 minutter.

Blandt stationsbyerne på hovedbanen er forbindelserne med tog hurtigere eller nogenlunde det samme som transporttiden med bil.

Fra de fleste sydsjællandske byer er der busforbindelser (uden skift af bus) til Næstved. Transporttiden med bus er generelt langsommere end med bil og tog. Enkelte byer har kun kollektiv trafikforbindelse til Næstved ved kombinationsrejser med bus til Vordingborg og tog til Næstved.

Overordnet set er Stege, Hyllinge, Fakse og Fakse Ladeplads dårligt stillet, når det gælder kollektive trafikforbindelser til de 3 hovedbyer i regionen. Fakse og Fakse Ladeplads har dog til gengæld relativt gode forbindelser til Køge via lokalbanen »Østbanen«.



Overordnede resultater



Sø og boligområde i Nyråd

I dette afsnit gennemgås resultaterne fra besigtigelserne indenfor kategorierne landskab, arkitektur og kulturmiljø, infrastruktur, boligområder og erhverv.

Landskab

Det sydsjællandske landskab er generelt præget af et jævnt kuperet terræn med flere søer og skovarealer. En del byer ligger langs kysten, og har funktion som havnebyer med lystbåde- og/eller erhvervshavne.

Blandt havnebyerne skal Stege, Næstved og Karrebæksminde fremhæves, fordi havnene her er kanalhavne, hvor man næsten får fornemmelsen af en flod der løber gennem byen. Især i Karrebæksminde får man meget ud af denne havnekanal, hvor der er skabt et attraktivt miljø omkring kanalen. Det samme kan gøres i Stege, men der er (endnu) ikke sket særlig meget udviklingsarbejde på havnen.

I Glumsø og Nyråd er der bynære søer, som begge steder er udnyttet til at skabe attraktive parker og stiforløb. I Nyråd har man desuden udnyttet muligheden for at skabe nye boligområder med udsigt over søen, hvad der er med til at give byen en ekstra kvalitet

I en del byer løber der vandløb af varierende størrelser

gennem byen, men der er stor forskel på hvordan man udnytter denne kvalitet. I Mogenstrup har man således lavet park og stier i forbindelse med åen. Det samme gælder i Dalby, men her er anlægget ikke så attraktivt, og tilgængeligheden er heller ikke i top.

I en række byer er vandløbet derimod udelukkende en kvalitet i de private boliger, som har det i baghaven. Endelig er der nogle enkelte byer, som for eksempel Mern, hvor vandløbet hegnes ind gennem byen, og derfor bidrager meget lidt til bymiljøet.

På samme måde er der stor forskel på hvordan byerne udnytter terrænforholdene. Eksempelvis får Rønnede fuldt udbytte af sin beliggenhed på en lokal højderyg ved at lade en række boligområder »flyde« ned ad bakkerne, hvorved



Vandløb i Holme Olstrup

mange boliger sikres gode udsigtsforhold. Som kronen på værket er der sikret åbne friarealer både på toppen af bakken, hvor der er udsigt, og langs bunden hvorfra der er adgang til det åbne landskab.

I en række byer udnyttes dalstrøg til at skabe grønne kiler og åbne arealer i byerne. Det gælder blandt andet Vordingborg og Næstved.

Samlet set er der en god udnyttelse af de landskabelige forhold i de sydsjællandske byer. Men mange byer savner en entydig afgrænsning mod landskabet. Her gælder det, at de typiske boligbyer med store parcelhusområder generelt er mere entydigt afgrænsede end de mere sammensatte byer og landsbyerne.

Kulturmiljø

I forhold til udnyttelsen og bevaringen af de potentialer der ligger i byhistorien og kulturmiljøet tegner der sig nogle ret entydige grupperinger. Således har købstæderne samt de allermindste landsbyer generelt det bedst bevarede kulturmiljø, i form af bevarelse af byernes oprindelige struktur og bebyggelse.

Mellem disse to grupper ligger en række byer, der kan betegnes som »boligbyer«, og som for hovedpartens vedkommende er landsbyer der er udbygget med store nye boligområder, primært som parcelhuse. Disse byer, som for eksempel Fensmark, Mogenstrup eller Dalby, er karakteriseret ved, at den oprindelige landsbybebyggelse mere eller mindre er opslugt af de ny bebyggelser, og primært findes som mere eller mindre spredt ældre bebyggelse. Samtidig er den oprindelige vejstruktur i disse byer så effektivt indarbejdet i den nye struktur, at det kan være vanskeligt at genfinde de gamle vejforløb.

Det kan dog lade sig gøre at forene en oprindelig struktur med massive nybyggerier, uden at den oprindelige struktur kvæles helt. Eksempler på dette finder man i Ørslev og til dels i Nyråd.

Eksempler på velbevarede købstadsmiljøer findes især i Stege og Præstø, hvor der er gjort en stor indsats for at indpasse nybyggeri, og for at udforme belægninger af de centrale gade- og pladsrum i harmoni med den historiske bebyggelse.

Men også i Glumsø, Fakse og Haslev finder man fine eksempler på velbevarede bymiljøer. I Haslev er især valget af et kraftigt ultramarinfarvet gadeudstyr ganske vidst ret



Velbevaret bymiljø i Præstø

visuelt støjende, men til gengæld er disponeringen af gaderummet i den centrale hande!sgade forbilledlig. Det er et rigtig godt eksempel på et historisk byrum fra tiden lige før forrige århundredeskifte.

I Næstved er den gamle bykerne også ret velbevaret, men ikke alt nybyggeri falder lige godt ind i helheden. Et særligt karakteristika er den måde den gamle bykerne mange steder er skilt fra nyere dele af byen ved åbne arealer, enten i form af parker, parkerings- eller banearealer. Denne effekt kunne med fordel underbygges yderligere, men sløres desværre af en del nybyggeri i den åbne zone.

Vordingborg har samme type problemer med dårligt indpasset nybyggeri som i Næstved. Samtidig er den oprindelige struktur i bymidten delvist udvisket, selv om en del spor af fortiden, med gåsetårnet og ruinen af Vordingborg Slot som de mest markante, står tilbage.

Her kunne man med fordel bruge byens rum til at fortælle byhistorien.

I en række af de mindre og mellemstore byer er bymidten erstattet af en nyere dagligvarebutik eller et butikscenter. Denne løsning er sjældent velfungerende, og disse byer, som for eksempel Fensmark og Rønnede, savner man midtbyfor-nemmelse og offentlige mødesteder i bymidten.



Nybyggeri svækker fornemmelsen af Næstveds oprindelige bykerne som en »Ø« i byen.

Infrastruktur

Generelt synes der ikke at være store problemer med trafikstrukturen i byerne. De største problemer finder man i »gennemfartsbyer«, hvor en større trafikåre gennemskærer byen. Det sker dog kun i få byer, og mest markant i Holme Olstrup, hvor hovedvejen gennem byen udgør et reelt problem. Derudover har de større byer problemer med myldretidstrafikken. Særligt i Næstved, hvor den indre ringforbindelse kunne forbindes bedre med den ydre ring, og hvor kapaciteten nogle steder ikke er stor nok.



Den centrale hande!sgade i Haslev

De fleste byer har fornuftige stisystemer, men enkelte skiller sig positivt ud. I Glumsø er der således anlagt en regulær »ringsti«, som forbinder næsten alle byens boligområder med skolen.

I Rønnede er der også stiforbindelse gennem det meste af byen, men her er forbindelsen meget sammensat af flere små stumper. Sammen med en sine steder ujævn belægning og smalle udlæg gør det stien mindre attraktiv for børn der vil cykle i skole - og mange børn cykler derfor i stedet på hovedgaden.

Generelt er især de nye boligområder velforsynede med både stiforbindelser og grønne områder, mens det i de ældre boligområder er mere sparsomt. Det er samtidig en klar tendens, at forsyningen med stier og grønne områder er bedst, hvor store områder er planlagt (men ikke nødvendigvis udbygget) på én gang. I mange af de mindre byer er boligudbygningen typisk sket i mindre bidder, og uden en overordnet planlægning. Her det ikke altid lykkedes at bevare eller skabe grønne arealer i boligområderne.

I en del af de lidt mindre byer er placeringen af skolen et problem, fordi den ofte ligger enten i den ene ende af byen (Mern, Nyråd, Rønnede m.fl.), eller måske helt udenfor byen (Kalvehave). Dog er der i disse tilfælde altid sørget for gode stiforbindelser til skolen.

En række steder har man i stedet fået placeret skolen centralt, og understøttet denne placering ved at placere nybyggeri i forbindelse med skolen (Dalby, Fensmark).

Boligområder

De største byer - Næstved, Haslev, Vordingborg og Fakse - er karakteriseret ved at have et bredt boligudbud med mange forskellige boligtyper og forskelligartede boligområder. De mindre byer kan inddeles i »Landsbyerne«, som typisk har den oprindelige bebyggelse, et mindre parcelhusområde og måske en lille smule tæt-lav bebyggelse (som for eksempel Bårse eller Lundby), og »boligbyerne«, som især har et stort antal parcelhuse, men også kan tilbyde et mindre antal tæt-lav boliger af forskellig karakter. »Boligbyerne« har således i

princippet samme boligtyper som landsbyerne, men balancen er tippet så der findes langt flest parcelhuse, typisk i ret store, homogene områder med ensartet bebyggelse. Den samlede variation i disse byer er således mindre end i de større byer - og forekommer mindre end i landsbyerne.

Mange af disse parcelhusområder er dog gode boligområder, med velfungerende infrastruktur og gode udsigtsforhold.

Etageboliger findes primært i de store byer, og især i Næstved og Vordingborg.



Typisk boligområde i Rønnede

Erhverv

I de fleste af byerne er der primært lokalt baserede serviceerhverv og håndværkere, som typisk findes spredt i byen. Enkelte byer præges af én enkelt stor virksomhed, som for eksempel Dalby eller Holme Olstrup. En del byer har dog også flere større erhvervsvirksomheder, og disse er som regel samlet i erhvervsområder.

Byer der skiller sig ud med velbeliggende og velplanlagte erhvervsområder er Næstved, Fensmark og Rønnede.

Fakse præges af flere større virksomheder, men placeringen af for eksempel Haribo midt i et boligområde fremstår ikke optimal.

Bykvalitet og byroller

| | Befolkning 2004 | Bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | Infrastruktur | Midtbymiljø | Boligområder | Erhverv | Landskab |
|-----------------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Haslev | 10614 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Fakse | 3826 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Fakse Ladeplads | 2792 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Mogenstrup | 1414 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Fensmark | 4169 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Holme Olstrup | 1148 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Kalvehave | 696 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Mern | 974 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Stensved | 1402 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Stege | 4046 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Karrebæksminde | 1546 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Næstved | 40533 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Bårse | 533 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Præstø | 3606 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Dalby | 1965 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Rønnede | 2277 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Glumsø | 1728 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Herlufmagle | 1081 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Lundby | 954 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Nyråd | 2213 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Vordingborg | 8880 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Ørslev | 1836 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |

Oversigt over byernes styrker og svage sider. ● - styrkeposition. ● - gennemsnitlig position. ● - svag position.

Kriterier: Befolkningsvækst 1994-2004: ● - vækst over 10% ● - vækst mellem 1-10%. ● - vækst op til 1%.

Transporttid til København C med forventet ankomst omkring kl. 8.00. ● - under 45 min. ● - 45-60 min ● - over 60 min.

Variation i boligtyper vurderet ud fra spørgeskemaer og besigtigelser. Gælder både boligformer (ungdomsboliger, ældreboliger, andelsboliger etc.) samt bebyggelsestyper (etageboliger, tæt-lav, parcelhuse etc.). ● - Stor variation. ● - nogen variation. ● - lille variation.

Funktioner, målt på antal funktioner ud af 45. ● - over 20. ● - 10-20. ● - 0-10.

Infrastruktur, vurderet ud fra intern tilgængelighed til bydele og servicefunktioner, herunder stiforbindelser

Midtbymiljø: Kvaliteten af bymiljøet i bymidten, herunder kulturmiljø, arkitektur, byrum etc.

Boligområder: Indretning og generel fremtræden

Erhverv: Indretning og fremtræden, beliggenhed og tilgængelighed

Landskab: Attraktiviteten af landskabet, og byens udnyttelse og tilpasning til landskabet.

I dette afsnit opsummeres byernes kvaliteter i et samlet bud på en rollefordeling mellem byerne i Sydsjælland. Der er især fokus på byernes rolle i forhold til bosætning, mens byernes roller som erhvervsbyer kun behandles på et overordnet plan.

Undersøgelsens vurdering af byernes kvaliteter som erhvervsbyer baserer sig således udelukkende på erhvervsområdernes placering i byernes infrastruktur, samt på erhvervsområdernes indretning og æstetiske fremtræden.

Skemaet på side 14 opsummerer byernes styrker og svagheder på en række områder, sammenholdt med indbyggertal og befolkningsudvikling.

Skemaet kan læses lodret eller vandret. Den lodrette læsning giver et samlet billede af regionens styrker og svagheder, mens den vandrette læsning viser de enkelte byers styrker og svagheder.

Regionale styrker og svagheder

Den mest iøjnefaldende svaghed er transporttiden til København, især hvad angår den offentlige transport. Kun tre byer har en transporttid kortere end en time, og ingen en tid under tre kvarter. For den private trafik ser det en anelse bedre ud, idét to byer (Dalby og Haslev) har en transporttid under en halv time. Denne tid er dog uden myldretisforsinkelsen. Lægges den til bliver tiden for alle byer over en time, og for hovedparten af byerne endda over halvanden time.

For de øvrige områder er billedet mere blandet. Et område hvor regionen generelt står lidt svagt er variation i boligtyper, hvor otte byer ganske vist har en høj variation, mens andre otte har meget lille variation.

Et andet svagt område er byernes bymidter. Her er otte byer svage, mens kun syv byer har bymidter af høj kvalitet. De syv byer er primært købstæderne og de større byer, samt Karrebæksminde og Lundby, mens Vordingborg har stort potentiale og ligger i den øvre del af mellemgruppen.

Der kan følgelig gøres en stor indsats for at hæve kvaliteten af bymidterne. Dette er væsentligt, da bymidten er en vigtig del af byernes ansigt udadtil.

Det er især de udprægede boligbyer, som er karakteriseret ved store område med parcelhuse og en ringe variation i boligtyper, der også har problemer med bymidternes kvalitet. I mange af disse byer er det besluttet vanskeligt at udpege bymidten, der som oftest udgøres af et mindre butikscenter eller en enkelt dagligvarebutik omgivet af parkeringsareal. Typiske eksempler på denne situation er Rønnede og Fensmark.

I de mindre byer, som for eksempel Bårse eller Mern,

sætter indbyggertallet en naturlig grænse for livet i bymidten. Her er det detaljerne, der tæller. Det kan faktisk lykkes at skabe et midtbymiljø også i de mindre byer. Et godt eksempel er Lundby, men også Herlufmagle har en vis fornemmelse af landsbymidte.

Styrkeområderne er især landskabet, indretningen af boligområderne samt byernes forsyning med servicefunktioner - både i absolutte tal og målt i forhold til befolkningstallet.

Landskabet er en styrkeposition, idet kun tre byer vurderes at have en besluttet svag position på dette område. Styrkepositionerne på dette område er besluttet både ud fra landskabets variation (man kunne tale om det landskabelige potentiale), og på byernes evne til at udnytte og inddrage landskabet.

Generelt gælder det, at kystbyerne kunne få langt mere ud af landskabet. Kun Karrebæksminde og Kalvehave får det optimale ud af beliggenheden ved vandet.

I de øvrige kystbyer udgør erhvervshavnene naturligvis en barriere. De kan dog ligesåvel ses som et potentiale for byomdannelse, som det sker på havnen i Vordingborg. Men også i forhold til boligområderne kunne kysten udnyttes bedre, blandt andet ved at sikre adgangen til kysten for andre end beboerne i første klitrække, ved planlægning for bedst mulig udsigt samt ved indretningen af strandarealerne.

Et andet område hvor der kan sættes ind mange steder er i forhold til udnyttelsen af vandløb og åer gennem byen. Her ser man mange steder, at vandløb enten rørlægges eller føres gennem byen i meget smalle korridorer.

I forhold til erhvervslivet er der en håndfuld byer, der har gode forhold i de traditionelle erhvervsområder. Næstved, Vordingborg, Fensmark, Rønnede og Ørslev har alle velbeliggende erhvervsområder, mens Fensmark er den eneste by, hvor der er gjort noget særligt for området udseende og indretning.

Blandt de øvrige byer er erhvervsområderne mindre velplacerede, for eksempel tæt på boligområder og med dårlige tilkørselsforhold. I de mindre byer er der kun ganske få erhverv i form af håndværks- og servicevirksomheder baseret på lokal efterspørgsel. En by som Mogenstrup har stort set ingen erhvervsvirksomheder.

Erhvervsområdet i Holme Olstrup er velplaceret, og virksomhederne her er et klart aktiv for byen. Men udformningen af området er med til at trække det samlede indtryk af byen ned. Her ville det være en klar styrkelse med en indsats for at højne den arkitektoniske standard.

Når det gælder kreative erhverv og videnserhverv er det

imidlertid ikke nok at tilbyde velplacerede erhvervsområder. For at tiltrække medarbejdere til disse erhverv skal man kunne tilbyde særlige bokvaliteter og også gerne efteruddannelsesmuligheder. Samtidig vil det ofte være en fordel med klyngedannelser indenfor disse erhvervstyper.

Disse ønsker vil primært kunne opfyldes i Næstved og til dels Vordingborg, mens en del af byerne kan fungere som bosætningssted for den højtuddannede arbejdskraft. Det gælder især de byer der kan tilbyde noget særligt, i form af landskab, kultur eller bymiljø.

Stærke og svage byer

En vandret læsning af skemaet side 14 giver et billede af hvilke byer, der generelt står stærkt, og hvilke der står svagt.

Stensved og Ørslev er de eneste byer, der ikke vurderes at stå stærkt på noget enkelt område. Mern og Fakse Ladeplads har kun styrkeposition indenfor et enkelt område. Her skal der mindes om, at en position i mellemgruppen ikke er udtryk for en svag position, men netop for en gennemsnitlig position.

Stensved og Ørslev er begge kendetegnet ved at være middelstore byer, der ligger forholdsvist langt fra København, som har gennemsnitlige boligområder, og som kunne udnytte de landskabelige forudsætninger bedre.

Mern er et eksempel på en landsby, som har haft svært ved at opretholde et forretningsliv og serviceniveau.

De stærkeste byer er købstæderne samt Glumsø og Fakse. Det er karakteristisk for disse byer, at de har et varieret boligudbud og en levende og attraktiv bymidte.

Fensmark ligger i en gruppe lige efter disse byer. Byen har mange servicefunktioner og står samtidig stærkt på erhvervssiden, men mangler en egentlig bymidte og et mere varieret boligudbud.

For de øvrige byer gælder det, at hverken variationen i boligudbuddet eller bymidten er en styrkeposition. En del af disse byer udmærker sig istedet ved at have gode, men ret ensartede boligområder, og ofte en god indragelse af landskabet. Det gælder byer som Mogenstrup, Rønnede, Kalvehave og Nyråd.

Potentialer og udfordringer

Alle byerne har potentialer til at forbedre bykvaliteten, og en række byer står samtidig over for konkrete udfordringer for at fastholde de nuværende kvaliteter.

I kataloget gennemgås de enkelte byers styrker, svagheder, udfordringer og potentialer. Her skal de potentialer

og udfordringer, som er væsentlige for regionen som helhed drages frem.

Som beskrevet tidligere er tilgængeligheden til København en af regionens største fælles svagheder. Udfordringerne her kan deles i to dele, nemlig en ekstern del, som drejer sig om at arbejde for forbedringer af fremkommeligheden på især Køge-bugt motorvejen, og en intern del, som handler om at øge fremkommeligheden internt i området. De to væsentligste indsatser på dette område handler om at forbedre tilgængeligheden mellem den østlige og vestlige del af området. Dels i forhold til den offentlige trafik, hvor Fakse har bedre tilgængelighed til Køge end til resten af Sydsjælland, og dels for vejtrafikken, hvor den overordnede trafik omkring Næstved kunne fungere bedre. En færdiggørelse af ringvejen nord om byen ville forbedre tilgængeligheden fra hele Sydsjælland til E45 mod vest.

Endelig vil forbedringer i form af bedre koordinering mellem tog og busser styrke den offentlige transport i de mange byer, der ikke er stationsbyer.

Boligområderne er generelt gode i Sydsjælland, men i mange af de mindre og mellemstore byer er der lav variation i boligudbuddet. Mens det kan være godt med enkelte byer, der fokuserer på bestemte boligtyper, for eksempel parcelhuse, vil det i mange byer være en styrke med et mere varieret boligudbud. Her skal man afveje målgrupperne, så man ikke havner i en situation hvor alle konkurrerer om de samme tilflyttere. Det vil være muligt at udpege en række byer, som man satser på i forhold til at tiltrække eksempelvis veluddannede, børnefamilier, »det grå guld« osv.

Byer, der fungerer godt som næsten monofunktionelle parcelhusbyer er Mogenstrup og Nyråd, mens byer der ville nyde godt af en indsats for større variation kunne være Stensved, Rønnede og Dalby.

Områdets byer er generelt velforsynede med servicefunktioner, også set i forhold til sammenlignelige områder som Nordvestsjælland eller Fyn.

Især fremstår Næstved og Vordingborg som byer med et højt serviceniveau, også set i forhold til deres størrelse. Denne kvalitet kan udnyttes målrettet i forbindelse med markedsføring af byerne og regionen.

I de mindre byer gælder det naturligvis om at opretholde et rimeligt serviceniveau. Et samspil mellem bymiljø og serviceniveau kan være en måde at løfte kvaliteten og attraktiviteten af disse byer.

Mens Købstæderne generelt har gode bymidter, og især Stege og Præstø har fine belægnings, inventar og god arkitekturpolitik, så halter en række af de øvrige byer efter på dette område.

Nogle af byerne, som Vordingborg, Fensmark og Stensved, rummer et potentiale for forbedringer af bymidterne, både rumligt- arkitektonisk og i forhold til infrastrukturen.

I andre af de mellemstore byer står man næsten på bar bund. Det gælder for eksempel i Rønnede, Mogenstrup og Holme Olstrup. Her skal der gøres en særlig indsats for at skabe et moderne midtbymiljø. Det kan være en mulighed at etablere egentlige butikscentre, men i så fald skal man være omhyggelig med at få centrene til at indgå i en god sammenhæng med det omkringliggende bymiljø.

I forhold til erhvervsområder er der som nævnt en håndfuld byer, der skiller sig ud, mens resten ikke rummer særlige potentialer - enten fordi beliggenheden i forhold til den overordnede infrastruktur ikke er tilstrækkelig god, eller fordi det er vanskeligt at indpasse erhvervsområder i bymiljøet.

Det kan derfor diskuteres, om man skal satse entydigt på en god håndfuld byer i forhold til traditionelle erhverv. Det kunne eksempelvis være Næstved, Vordingborg, Haslev, Fensmark, Rønnede, Holme Olstrup og Fakse.

I forhold til kreative erhverv og videnserhverv skal der i høj grad tænkes i helheder, og også her vil regionen stå sig ved at fokusere på udvalgte byer. Det skal være byer, der kan tilbyde et højt serviceniveau, attraktive bosætningsmuligheder og gerne muligheder for videre- og efteruddannelse. Næstved og Vordingborg er derfor de mest oplagte muligheder. Men man kunne også arbejde med en indsats i Stege eller Præstø, primært baseret på det attraktive bymiljø.

I enkelte byer udgør tidligere erhvervsområder et spændende omdannelsespotentiale, der kan medvirke til en øget variation i bymiljø og boligudbud.

Det gælder dele af havneområderne i Stege, Vordingborg og Næstved. I de øvrige byer er der kun byomdannelsespotentiale i mindre omfang. På længere sigt kan områder i Haslev, Fakse, Fakse Ladeplads, Stege og Præstø dog komme på tale.



Byomdannelsen er i gang på havnen i Vordingborg

Sydsjælland har klare landskabelige kvaliteter, især omkring kysterne og Susåen. Udfordringen er at blive bedre til at inddrage landskabet i planlægningen, så man sikrer stiforbindelser til landskabet, udsigt og landskabeligt varierede byer.

Særlige potentialer finder man i Fakse, hvor kalkbruddet som et kunstigt landskab udgør en unik ressource.

I Fakse Ladeplads rummer havet og kysten et potentiale, som endnu ikke er udnyttet fuldt ud.

Et forslag til bymønstre og byroller

I dette afsnit opsummeres vurderingerne fra de foregående afsnit i et samlet forslag til byroller.

Næstved er langt den største by, og har et stort og varieret udbud af servicefunktioner, erhvervsliv og boliger. Samtidig har byen et attraktivt bymiljø og landskab.

Både bymiljø og landskab kan styrkes yderligere, men fremtræder klart som styrker for byen.

Næstved må derfor indtage en hovedrolle i regionen. Det er byen, hvor man skal satse entydigt på udvikling af videns-erhverv, kreative erhverv, uddannelse og kulturliv.

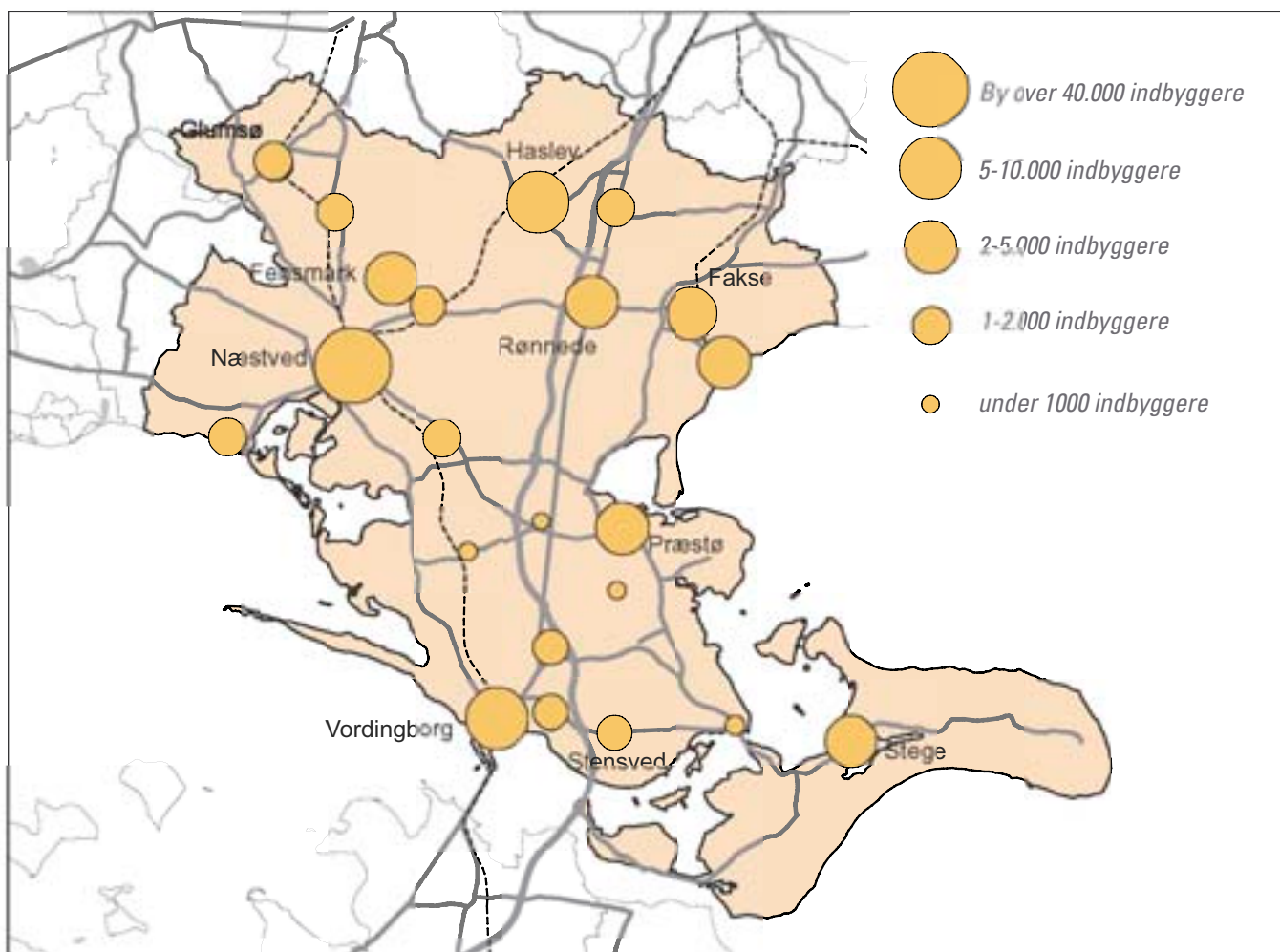
Haslev og Vordingborg har også tyngde som de eneste uddannelsesbyer udover Næstved. Begge byer rummer et potentiale for at udvikle bymidterne. I Haslev kan der desuden gøres en ekstra indsats for et mere varieret boligudbud. Det vil være med til at bringe byen på niveau med Vordingborg.

Disse to byer indtager de ledende roller i laget lige under Næstved. Der skal sættes på uddannelse, kulturliv, videns-erhverv, varierede boligområder og godt bymidtemiljø.

Fakse, Præstø, Stege, Fensmark, Rønnede og Glumsø bør indtage en rolle primært som bosætningsbyer og regionale handelsbyer med varierede boliger og gode bymidter. I Fakse, Fensmark og Rønnede eventuelt suppleret med en satsning på erhverv.

I Rønnede og Fensmark skal der dog gøres en ekstra indsats for at etablere mere attraktive bymidter.

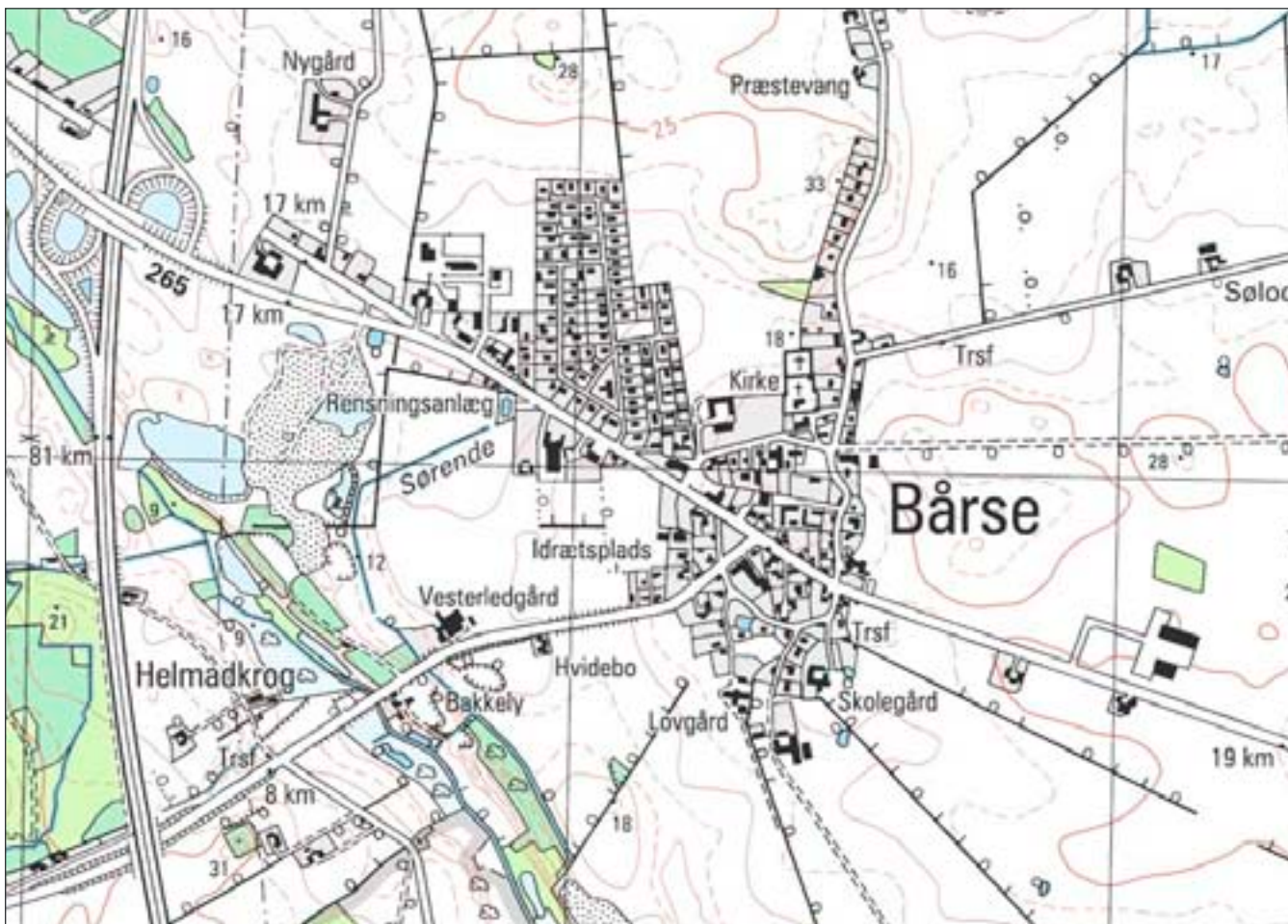
De øvrige byer må ses som rene boligbyer. Der kan være erhverv, men primært på lokal basis. Serviceniveauet i de mindste byer kan styrkes, eventuelt i samspil med en styrkelse af bymiljøet.



Forslag til bymønstre på Sydsjælland

BYKATALOG

Bårse



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Bårse | 533 | -3,8% | 52 | 1.39 | ● | 10 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Bårse ligger i et svagt kuperet terræn, som altovervejende anvendes til landbrug. Sydvest for byen løber et vandløb i en dalsænkning. Dette område rummer fine rekreative kvaliteter, men er ikke p.t. tilgængeligt via stisystemer.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen ligger tæt ved motorvejen, og har derfor god tilgængelighed til hovedstadsområdet. Placeringen på hovedvejsnettet midt mellem Næstved, Vordingborg og Præstø giver også god tilgængelighed til de vigtige byer i Sydsjælland.

Samtidig er hovedvejen gennem byen ikke så stærkt trafikeret, at det giver alvorlige problemer med støj og trafikikkerhed.

Byens interne struktur er præget af den oprindelige landsbys vejstruktur. Byens begrænsede størrelse gør, at behovet for stier er begrænset, især da lokalvejene ikke er særligt trafikerede.

Skolen, som dækker 0. - 3. klasse, ligger centralt, også for de nyere boligområder mod vest. Det samme gælder idrætspladsen syd for landevejen. Dog savner man en fodgængerovergang i forbindelse med idrætspladsen.

Bymidten

Man kan ikke tale om en egentlig bymidte i en så lille by, men det centrale område omkring dagligvarebutikken og forsamlingshuset er umiddelbart velfungerende. Her ligger blandt andet et veldisponeret lille parkområde, samt de vigtigste offentlige servicefunktioner.

Boligområder

Boligområderne udgøres af den oprindelige landsbybebyggelse samt et nyere parcelhusområde mod vest.

Landsbyen har bevaret sin charme, og der er grønne områder omkring gadekær både nord og syd for landevejen. Ældrecentret i den sydlige del bidrager med en større skala og en tættere bebyggelse, men falder godt ind i landsbymiljøet.

Området mod vest er et gennemsnitligt parcelhusområde. Der er de nødvendige fællesarealer i området, som dog kunne bindes bedre sammen med den oprindelige bydel.

Erhverv

Vest for byen ligger et mindre erhvervsområde, og derudover findes enkelte erhvervsvirksomheder spredt i byen. Der er primært tale om lokalt baserede erhverv. Lidt øst for byen ligger en foderstofforretning, som fremtræder som et markant vartegn i landskabet.

Sammenfattende karakteristik

Bårse fremtræder som en homogen og charmerende landsby, der primært baseres på pendling, men som samtidig rummer lokale erhvervsvirksomheder. Det er med til at give byen liv. Byens rumlige kvaliteter er velbevarede, og det gælder til dels også de bygningsmæssige.

Regional rolle

Bårse har primært en rolle som bosætningsby, både lokalt, men i mindre grad også i forhold til hovedstadsområdet. Byen er velplaceret også for erhvervslivet, men en udvidelse af erhvervsområderne vil let kunne ødelægge byens gode bosætningskvaliteter.

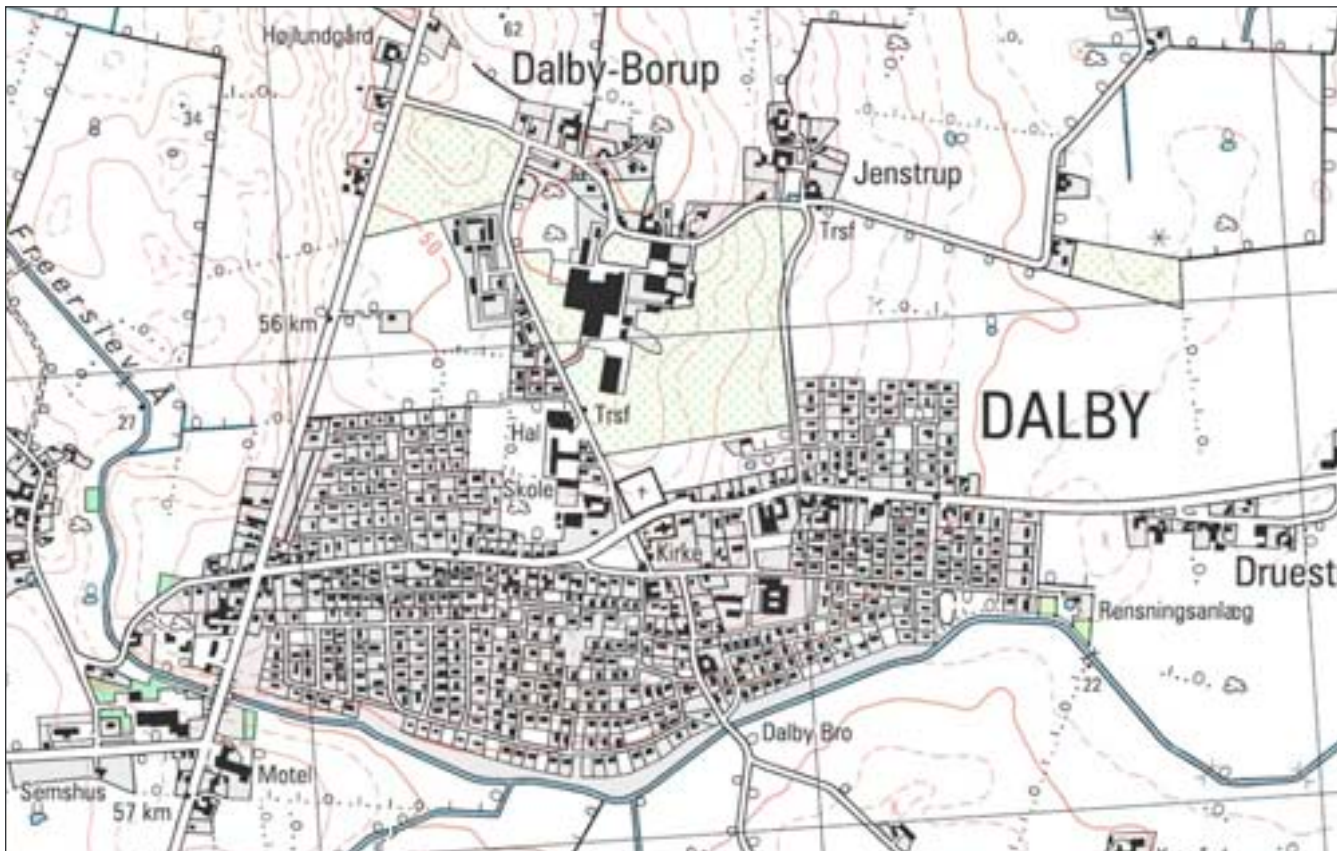
Udfordringer og potentialer

Bårse rummer som nævnt en række gode bosætningskvaliteter, herunder et godt grundlæggende serviceniveau. Det nyere boligområde mod vest kan udvides, men der bør tages hensyn til at bevare de rumlige og udsigtsmæssige kvaliteter i den gamle by.

De landskabelige kvaliteter kan styrkes ved en forbedret adgang til åen mod sydvest.



Dalby



| | Befolkning 2004 | bef.vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Dalby | 1965 | 18% | 42 | 1.15 | ● | 14 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Dalby ligger på en sydvendt skråning i Frøerslev ådal. Åen løber umiddelbart syd for byen. Nord for byen hæver terrænet sig yderligere. Landskabet rummer således en række kvaliteter, herunder udsigt og adgang til åen. Det er dog ikke entydigt lykkedes at udnytte udsigtskvaliteterne i boligområderne. Samtidig fremtræder det grønne fællesareal ned mod åen ikke så attraktivt, og bærer ikke præg af at blive brugt af andre end de nærmestboende. Der er da også kun enkelte stiftforbindelser der giver adgang til området.

Infrastruktur og tilgængelighed

Dalby er den af de undersøgte byer, der ligger tættest på hovedstadsområdet, og samtidig tæt på motorvejen. Byen ligger midt mellem Fakse og Haslev, men adgangen til disse byer sker ad mindre veje. Der er hovedvejsforbindelse til Rønede.

Byens interne struktur er enkel, baseret på en enkelt

hovedgade, med boligområder mod syd og nord. Skole og idrætsplads ligger centralt i byen, og der er gode stiftforbindelser fra boligområderne.

Bymidten

Bymidten udgøres af et fritliggende center med en dagligvarebutik. Tæt herved ligger enkelte andre butikker og bibliotek. Løsningen er ikke optimal, især fordi centerbebyggelsen rumligt og arkitektonisk hænger dårligt sammen med den øvrige bebyggelse i bymidten, som er præget af den oprindelige landsbystruktur med bebyggelse ud til gaden og ret høj tæthed.

Der er ikke arbejdet med belægnings og inventar.

Lige vest for butikscentret ligger kirken, og i forbindelse hermed et stort grønt område. Området ligger overfor skolen, og fremtræder som det centrale sted i byen. Her kunne der arbejdes med indretning og inventar, der opfordrer til en større brug af det centrale fællesareal.

Boligområder

Boligområderne er alle af nyere dato, fra begyndelsen af 60'erne og frem, og består primært af parcelhuse, men i området nord for skolen ligger en del tæt-lav boliger.

Der er gode stisystemer, og der er også nogle grønne områder, men kvaliteten af dem er meget varieret. Adgangen fra boligområderne til landskabet, især ned mod åen, kunne være endnu bedre.

Erhverv

Erhverv er koncentreret omkring hovedvejen vest for byen. Her ligger også cafeteria og kro. Nord for byen ligger en afdeling af De Danske Spritfabrikker. Anlægget skjules i det store og hele af plantageplantning, og der er kun adgang til fabrikken fra nord. Anlægget har således ikke større betydning for bykvaliteten, men bidrager med arbejdspladser. Virksomheden lukkes, og overgår derfor til andre erhverv. En del af plantagen kan eventuelt byudvikles, hvis de kommende ejere giver mulighed for det.

Området omkring hovedvejen rummer en vis arkitektonisk kvalitet, og er med til at give byen lidt karakter.

Sammenfattende karakteristik

Dalby er en homogen, men også lidt kedelig boligby. Erhvervene ved hovedvejen og passagen over åen, er de eneste elementer, der giver byen lidt karakter. Boligområderne rummer dog gode bokvaliteter, og har potentiale til at blive bedre.

Regional rolle

Dalbys rolle er primært som bosætningsby, i høj grad henvendt til hovedstadsområdet. Erhvervsområdet ved hovedvejen er godt placeret, men en udvidelse vil gå ud over natur- og landskabskvaliteterne.

Udfordringer og potentialer

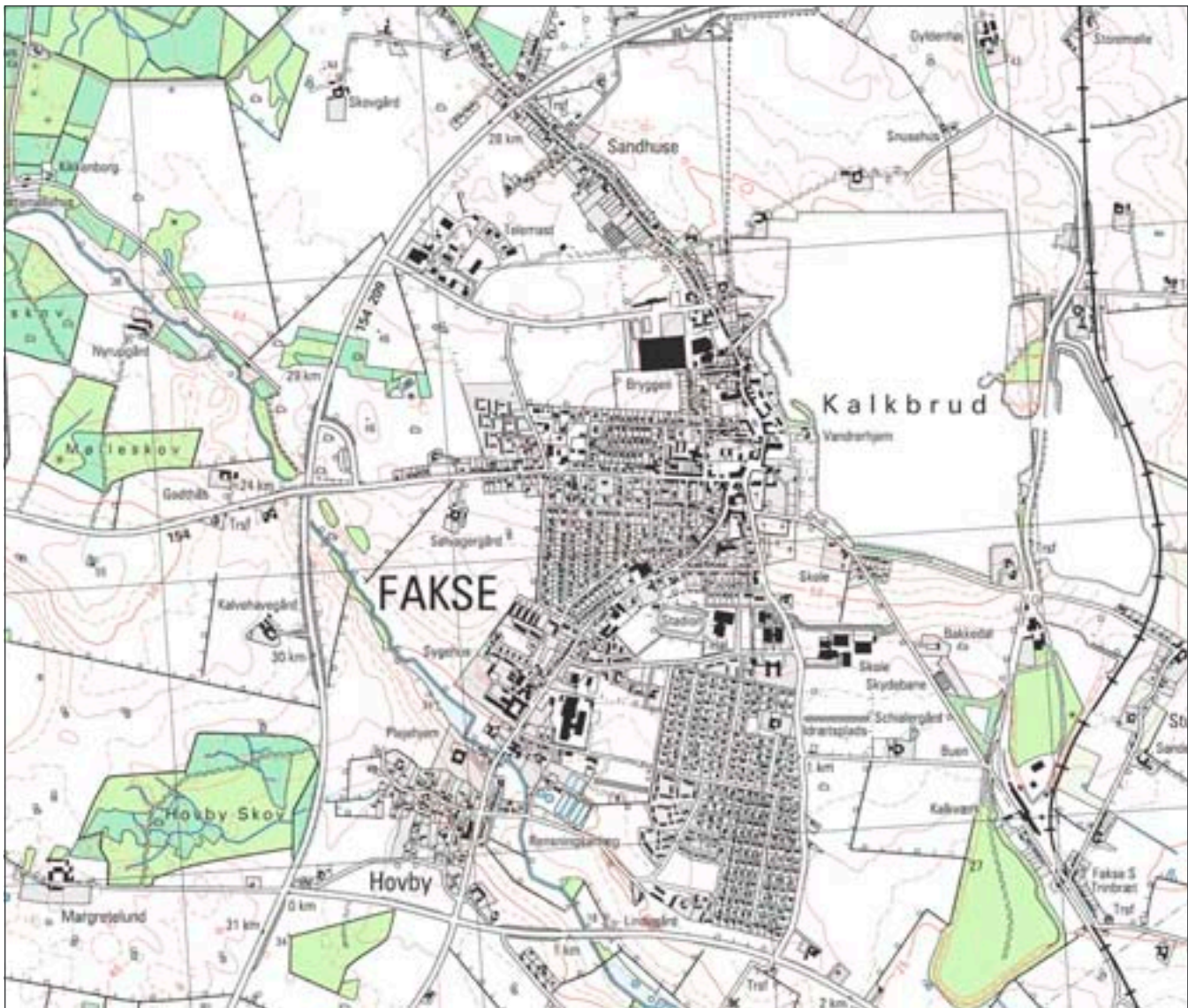
De primære udfordringer i Dalby er at få mere ud af landskabet, og at skabe bedre sammenhæng i bymidten.

Landskabet kan især udnyttes gennem bedre stiforbindelser, og en bevidst formgivning af det grønne fællesareal ned mod Freerslev Å. Ved fremtidig planlægning skal udsigtskvaliteterne tænkes ind fra starten.

I Bymidten bør der arbejdes med belægninger og inventar, samt en bevidst planlægning af rammerne for fremtidig udvikling, så man sikrer bedre rumlige og arkitektoniske kvaliteter.



Fakse



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Fakse | 3826 | 3,5% | 51 | 1.41 | ● | 26 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Fakse ligger højt i et ret kuperet terræn. Rundt om byen ligger en del mindre skovområder, og Fakse Å løber gennem den sydlige del af byen.

Øst for byen udgør kalkbruddet et særegent landskab, som er med til at give byen sit særpræg.

Der er således en del landskabskvaliteter, men de er ikke inddraget i byens plan i synderlig grad. Det gælder især i forhold til udsigtskvaliteter, mens adgangen til landskabet mange steder er god. En grøn kile der strækker sig fra syd ind i byen til stadion bidrager i høj grad til fornemmelsen af at

landskabet er tilgængeligt.

Dog synes området omkring Fakse Å ikke at være aktivret som rekreativt område.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen er station på Lokalbansen til Køge, men stationen ligger langt udenfor byen. Kombineret med ventetider ved togskift i Køge giver det en transporttid til København der er langt større end forventeligt.

Byen ligger forholdsvis tæt på motorvejstilkørslen ved Rønnede.



Forbindelsen til det øvrige Sydsjælland med privat transport er således forholdsvis god, særlig til Rønnede og Næstved.

Omfartsvejen på tre sider af byen sikrer, at der stort set ikke er gennemkørende trafik. Den interne vejstruktur er vel-dimensioneret, undtagen gennem selve bymidten.

De centrale offentlige funktioner som skole, bibliotek og sportsanlæg er samlet i et område syd for bymidten, med god tilgængelighed for alle trafikformer, og separate stiforbindelser til fodgængere og cyklister. Området indeholder samtidig byens vigtigste rekreative arealer.

Bymidten

Bymidten er koncentreret om en stor torvedannelse med en central vandkunst. Bebyggelsen er tæt og op til tre etager, med mange velbevarede ældre huse. Det er med til at give bymidten en særlig atmosfære som i de gamle købstæder.

Nye byggerier er søgt indpasset i konteksten, og det er i det store og hele lykkedes, uden at de nye huse dog rummer særlige arkitektoniske kvaliteter.

Enkelte af de gamle bygninger og bygningsdele er opbygget i lokale kalksten, hvad der bidrager til at give bymidten karakter.

Både på det centrale torv og i de tilstødende byrum mod syd er der arbejdet bevidst og rimelig vellykket med belægninger og byinventar, hvilket medvirker til at skabe helhed i byoplevelsen.

Der er et ret aktivt handels- og byliv.



Boligområder

Fakse har ret varierede boligområder, med parcelhuse fra flere perioder, samt forskellige tæt-lav og etageboliger.

De ældre parcelhusområder umiddelbart vest for bymidten er gennemsnitlige boligområder, med få grønne fællesarealer og rudimentære stisystemer.

I de nyere områder mod syd er der derimod gode stiforbindelser. Heller ikke her er der dog grønne fællesarealer. Til gengæld er der god adgang til den grønne kile og friområderne omkring stadion.

Der er enkelte etageboliger i gennemsnitlig kvalitet.

De ældste boligområder finder man syd og nord for byen i Hovby og Sandhuse. Hovby er en særskilt landsby, med karakteristisk landsbystruktur og -bebyggelse. Sandhuse er en villabebyggelse langs en enkelt vej, med huse fra første halvdel af 1900-tallet. De to områder er i høj grad medvirkende til at sikre et varieret bybillede og boligudbud.

Generelt virker det som om man kunne udnytte landskabets udsigtskvaliteter bedre i forbindelse med nye boligområder.

Erhverv

Fakse præges især af tre store virksomheder: Faxe bryggeriet, Haribo og kalkbruddet, som alle er med til at præge bybilledet på godt og ondt.

Faxe og Haribo ligger begge inde i byen umiddelbart ved siden af større boligområder. Det giver problemer i form af lugtgener, støj og trafik. Der er dog adgang til Faxe bryggeriet direkte fra ringevejen, så virksomheden genererer ikke unødigt trafik gennem selv byen.

I forbindelse med Faxe ligger flere mindre virksomheder, og et erhvervsområde længere mod vest ligger helt udenfor byen.

Kalkbruddet udgør dels en naturlig barriere for byvæksten, men det unikke landskab bør samtidig ses som et bymæssigt potentiale.

Sammenfattende karakteristik

Fakse fremstår som en attraktiv by med varierede boligområder, som dog ikke har den allerhøjeste kvalitet.

Bymidten er attraktiv, hvis et levende handelsliv kan opretholdes. De store virksomheder kan virke generende, men er samtidig byens vigtigste vartegn og karakterskabende elementer.

Byen har et godt serviceniveau, og de vigtigste offentlige servicefunktioner er samlet i et velplanlagt område, og for de



flestes vedkommende ovenikøbet også opført i god arkitektur. Faksehallen er den eneste af de store offentlige bygninger, der ikke holder et højt arkitektonisk niveau.

Regional rolle

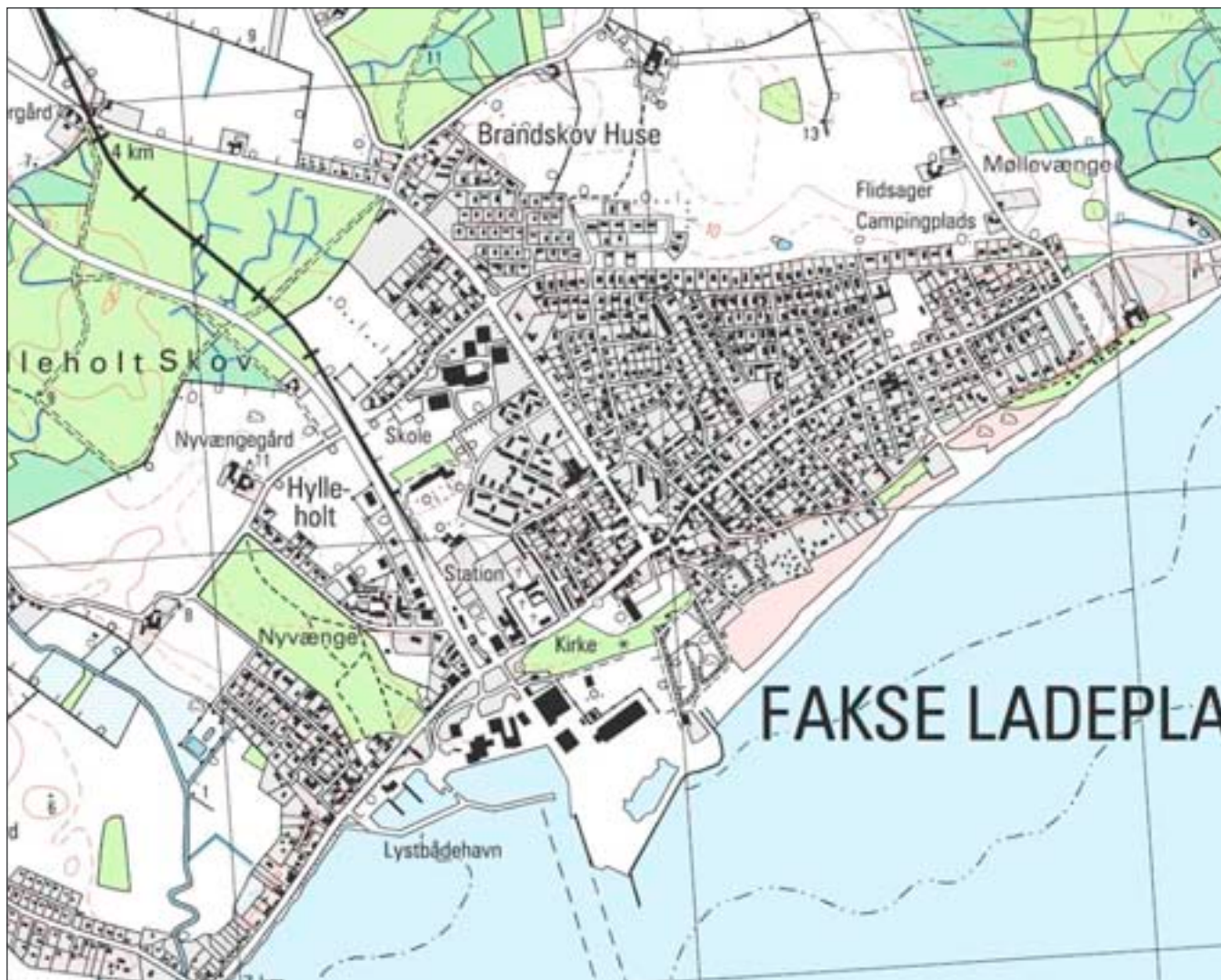
Byens store erhvervsvirksomheder giver byen en naturlig rolle som erhvervsby. Dertil har byen gode bosætningskvaliteter, som kan styrkes yderligere med en bedre koordinering af den offentlige trafik.

Udfordringer og potentialer

Den primære udfordring i Fakse er at få naboskabet mellem de store industrivirksomheder og boligområderne til at fungere. Samtidig kan der gøres en indsats for at gøre bymidten endnu mere attraktiv.

Byen har et stort potentiale i at udnytte nærheden til kalkbruddets unikke landskaber. Her er der mulighed for at skabe helt unikke byområder.

Fakse Ladeplads



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-----------------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Fakse Ladeplads | 2792 | 6,9% | 57 | 1.51 | ● | 19 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Fakse Ladeplads ligger ud til Fakse Bugt i et terræn, der falder svagt ned mod vandet. Nord og vest for byen ligger store skovarealer tæt på byen, og i den sydlige bydel ligger Nyvænge som egentlig bynær skov. Også omkring kirken ligger et lille område med bynær skov.

Undtaget den aller sydligste del ligger bebyggelsen tilbage trukket fra vandet, så der de fleste steder er ret langt til strandkanten. Dette opvejes delvist af forholdsvis gode stiforbindelser.

Infrastruktur og tilgængelighed

Fakse Ladeplads er stationsby på lokalbanen fra Køge. Vente-tider ved togskift gør imidlertid, at transporttiden til København med offentlig transport alligevel er næsten to timer.

Samtidig er tilgængeligheden til det overordnede vejnet ikke helt optimal. Man kan dog komme til København på under en time udenfor myldretid.

Adgangen til byen sker primært ad to veje fra nordvest. Det gør, at den tunge trafik effektivt ledes udenom de centrale by- og boligområder. Orienteringen i byen er enkel, baseret



på en hovedgade langs havnen samt de to indfaldsveje.

Skolen ligger centralt, og der er fornuftige stiforbindelser fra de primære boligområder mod øst, men også fra de sydøstlige områder, hvortil der er stiforbindelse via en tunnel under jernbanen ved sportspladsen.

Adgangsforholdene til Idrætspladsen kan dog forbedres.

Bymidten

Bymidten er spredt, og præget af mange tomme butiklokaler. De to store dagligvarebutikker ligger begge i fritliggende bebyggelser omgivet af parkering, og bidrager ikke til en rumlig samling af bymidten. De to tyngdepunkter ved Superbrugsen og SuperBest hænger ikke sammen, og der er ikke arbejdet med sammenhængende belægning og inventar i bymidten.

De mange tomme butiklokaler er samtidig dårligt vedligeholdte, og efterlader et noget blakket indtryk af bymidten.

Boligområder

Boligområderne består primært af parcelhusområder, med enkelte indslag af tæt-lav og etageboliger.

Parcelhusområderne er ret varierede, idet der er områder fra stort set alle perioder. De ældste områder ligger ned mod kysten, og fremstår generelt som de mest attraktive. Her er der også en del aktivitet omkring tilbygning eller restaurering af husene.





Erhverv

Erhvervsvirksomheder er primært samlet i området langs banen, samt på havnen, der fremstår som den primære erhvervsaktivitet.

Adgangsforholdene er gode, takket være opbygningen af vejnettet.

Havnen udgør med sine massive siloer en barriere mellem den centrale bydel og vandet. Selv om den rummer en vis rå æstetik vurderes byggeriet her ikke at have en positiv indflydelse på bymiljøet.

Sammenfattende karakteristik

Fakse Ladeplads rummer i en del områder gode kvaliteter, men der er stor forskel på boligområdernes attraktivitet. Bymidten virker nedslidt og er rumligt usammenhængende, og nærheden til vandet udnyttes ikke optimalt.

Den grundlæggende infrastruktur er derimod på plads, og byen har gode faciliteter omkring skole og idrætsplads.

Regional rolle

Med en forbedring af især den offentlige trafik kan Fakse Ladeplads få en god position som attraktiv bosætningsby tæt på hovedstadsområdet.

Forbindelserne til det øvrige Sydsjælland, bortset fra Fakse, er dog ikke gode, og byen vender sig i større grad mod hovedstadsområdet end mod Sydsjælland.

Erhvervslivet i byen er primært baseret på havnen, da tilgængeligheden til det overordnede vejnet er bedre mange andre steder i regionen.

Når havnen ikke længere er rentabel bør det overvejes at satse entydigt på bosætning.

Udfordringer og potentialer

Fakse Ladeplads rummer store potentialer, baseret på områdets naturkvaliteter og placeringen tæt på hovedstaden.

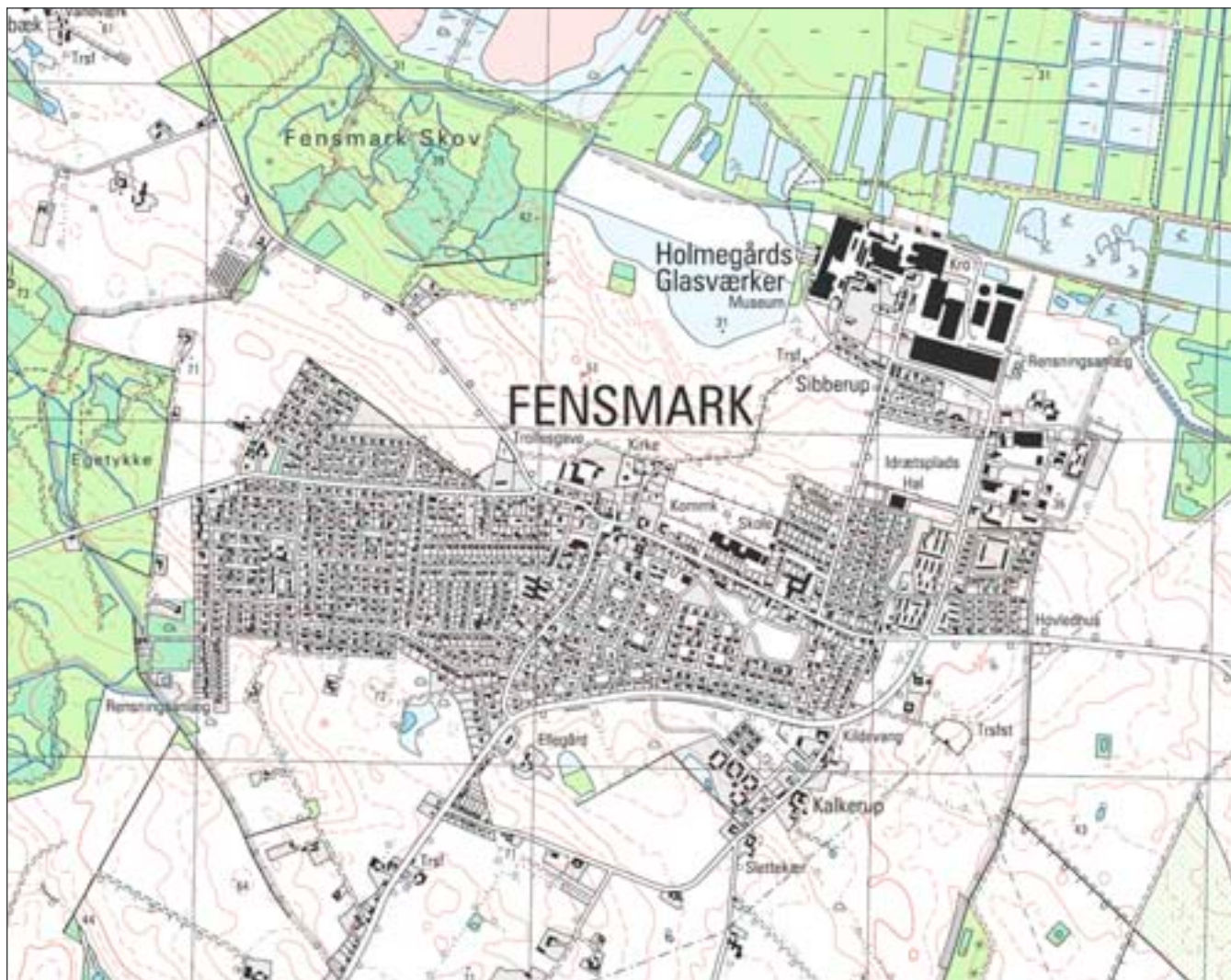
For at udnytte potentialet skal der dog arbejdes med at forbedre de trafikale forbindelser både i forhold til offentlig og privat transport.

Samtidig skal der fokuseres på udviklingen i bymidten. Her vil det være på sin plads med en midtbyplan, der forholder sig til bymidtens rumlige struktur, og til udviklingen i detailhandlen.

På sigt rummer havneområdet et potentiale for byomdannelse. En fornyelse af lystbådehavnen kan gennemføres allerede i dag, mens en omdannelse af erhvervshavnen til et attraktivt boligområde er en mulighed, når havnen ikke længere kan drives som erhvervshavn.



Fensmark



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|----------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Fensmark | 4169 | 12% | 57 | 1.33 | ● | 21 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Fensmark ligger i bakkerne syd for Holmegårdsmosen. Det meste af byen ligger i let kuperet terræn, mens de nordlige dele af byen ligger på skråningen ned mod mosen, og til dels i det flade terræn. Fra skolen og de nordlige boligområder er der god udsigt mod mosen og Holmegårds Glasværker. Mod syd hæmmes adgangen til landskabet i nogen grad af omfartsvejen.

Infrastruktur og tilgængelighed

Fensmark ligger tæt på Næstved, og med under en times transporttid til København. Transporttiden med offentlig

transport er dog væsentlig længere, over halvanden time.

Infrastrukturen i byen er bygget op omkring de oprindelige vejstrukturer. Der er udbygget med store parcelhusområder, og alt i alt er resultatet, at orienteringen er mindre god i byen. Der er kun lidt gennemkørende trafik i selve byen, og der er flere steder udført effektive fartdæmpende anlæg, primært som en kombination af bump og kørebaneindsnævninger.

Skolen ligger centralt i byen, og det samme gælder ældrecentret. Idrætshal og -plads ligger derimod i den nordlige del af byen. Placeringen er mindre central, især for cyklister og fodgængere men tilgængeligheden i bil er god, også når man kommer udenbys fra.



Bymidten

Der er kun en antydning af egentlig bymidte i Fensmark. Den er koncentreret omkring det gamle gadekær, og rummer enkelte serviceforretninger som bank og ejendomsmægler. Et nyere byggeri, der rummer SuperBrugsen, er omgivet af parkeringspladser. Kommunekontoret er også placeret i området, og er med til at styrke fornemmelsen af bymidte.

Der er ikke foretaget nogle særlige tiltag i form af belægninger eller inventar, der signalerer byens midtpunkt.

Der er næsten større bymæssighed i byrummet øst for bymidten omkring skolen. Her er der bare ingen butikker.

Derimod er der grønne indslag i bymidten omkring gadekæret og kirken.

Boligområder

Boligområderne består altovervejende af parcelhusområder, men der er også tæt-lav boliger. Dertil kommer et mindre antal boliger, der har karakter af landsbybebyggelse. De er primært placeret langs den øst-vestgående hovedgade.

Boligområderne i de centrale og østlige bydele har gode stiforbindelser, og et stort grønt parkområde udgør en vigtig rekreativ ressource. De vestlige boligområder har derimod kun rudimentære stiforbindelser, og enkelte mindre grønne arealer.



Nord for byen i retning af mosen og glasværket opføres nye boligområder. Her er det vigtigt at sikre gode stiforbindelser til skolen og bymidten.

Syd for byen, på sydsiden af omfartsvejen, er et andet nyt byområde under udvikling. Også her er det en særlig udfordring at sikre tilgængeligheden til bymidtens servicefunktioner.

Erhverv

Den mest markante virksomhed i byen er Holmegaards Glasværk, som også sætter præg på byen med sin markante profil, der kan ses fra store dele af byen. Glasværket er da også en særlig attraktion, og udgør næsten sin egen lille bydel med tilhørende arbejderboliger.

I tilknytning til glasværket ligger et erhvervsområde, som udmærker sig ved en bevidst udformning af vejprofil, beplantning og inventar.

Området er samtidig let tilgængeligt uden at påføre boligområder større gener.

Sammenfattende karakteristik

Fensmark fremstår først og fremmest som en boligby, med gennemsnitlige boligområder primært i form af parcelhuse.

Byens væsentligste karkerskabende element er Holmegaards Glasværk. Men der er også rester af landsbymiljøet omkring kirken og gadekæret, som kan styrkes.

Regional rolle

Fensmark har en betydelig rolle som bosætningsby, særlig henvendt til arbejdspladser i Næstved og hovedstadsområdet.

Men byen har også en position som erhvervsby, baseret på glasværket og de tilknyttede virksomheder.

Udfordringer og potentialer

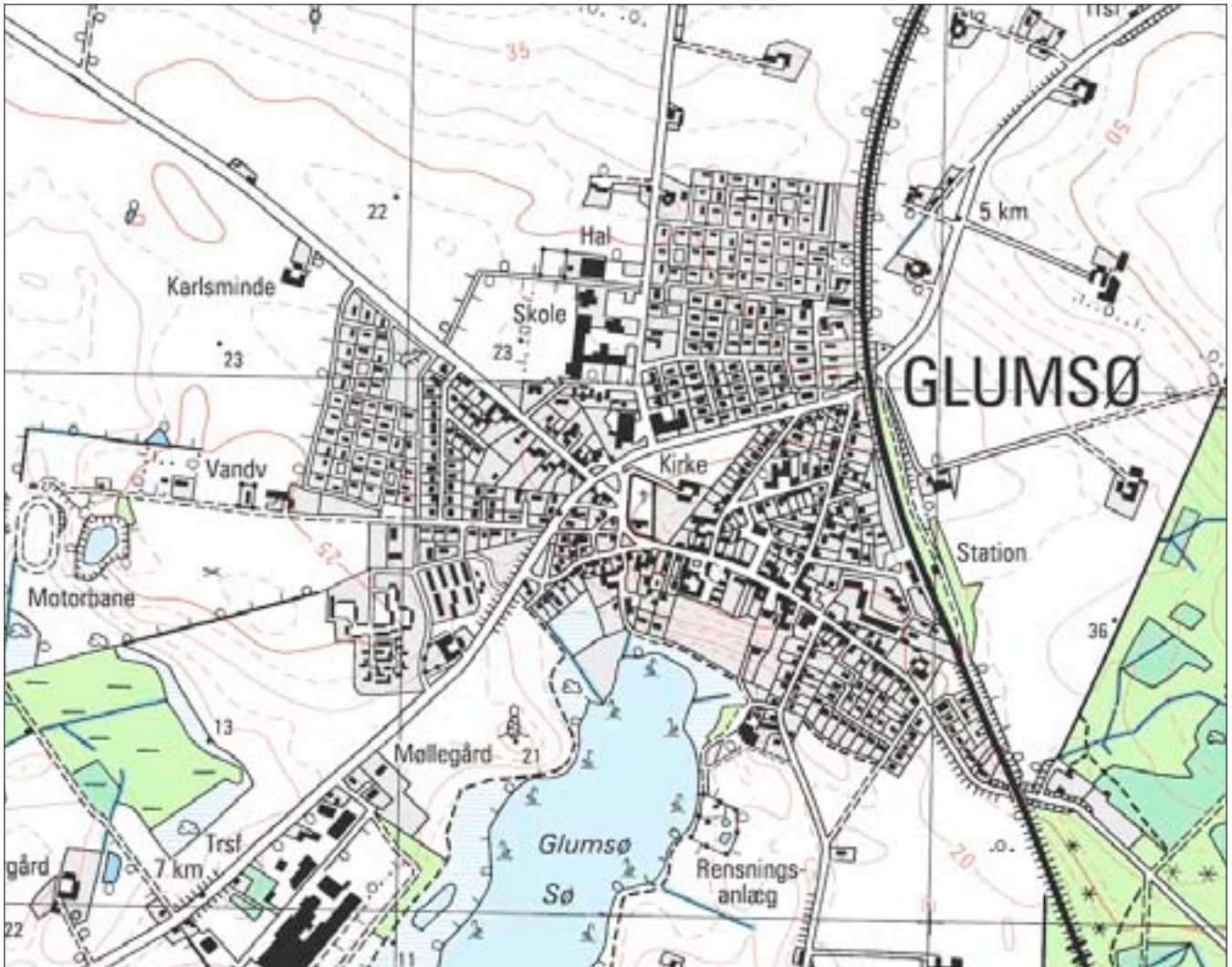
Fensmark har i kraft af beliggenheden et stort potentiale som bosætningsby. Udfordringen er at udvikle de kvaliteter byen har som boligby. Byen kunne godt bære en større variation i boligområderne. For eksempel i form af etageboliger.

Et andet område hvor byen kan styrkes er midtbyen. En samlet plan for bymidten og detailhandelen kan være med til at give byen mere karakter.

Endelig kan infrastrukturen for bløde trafikanter forbedres, idét stisystemet i byen kun er delvist udbygget.



Glumsø



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Køb | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|--------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Glumsø | 1728 | 7,9 | 54 | 55 | ● | 22 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Glumsø ligger på en sydvestvendt skråning ned mod Glumsø Sø. Søen når næsten ind til bymidten, og udgør en stor attraktion i bymiljøet.

Infrastruktur og tilgængelighed

Glumsø er station på hovedbanen til København, og tilgængeligheden til både hovedstadsområdet og Næstved er god.

En landevej gennem byen fordeler trafikken til de forskellige bydele. Særligt ind omkring bymidten er der dog en del trafik, som kan give anledning til problemer. Stationen ligger ret afsides i infrastrukturen.

Skolen ligger mellem to store boligområder i den nordlige del af byen. Der er opbygget et effektivt stisystem, som sikrer god tilgængelighed fra de fleste boligområder.

Bymidten

Bymidten i Glumsø er koncentreret i en enkelt hovedgade. Der er særlige belægnings og belysning, som markerer bymidten og dæmper trafikken. Samlet set fremstår området attraktivt, især set i forhold til byens størrelse. Bymiljøet med den tætte bebyggelse giver mindelser om købstadsmiljø.

Et ekstra aktiv er Søen og parken, som ligger umiddelbart bag husrækken mod syd. En tydeliggørelse af denne forbindelse vil yderligere styrke byen og bymidten.

Boligområder

Boligområderne består af bebyggelsen i den gamle del af byen omkring bymidten og stationen, nyere parcelhusområder samt en næsten ligeså stor andel af nyere tæt-lav boliger, der overvejende ligger samlet i en særlig bydel. Området omkring den gamle bydel rummer mange fine bygninger.

Der finder en kraftig byudvikling sted i området vest for skolen. Blandt andet er der etableret en ny dagligvarebutik. Her skal man være opmærksom på, at bymidten ikke får unødigt konkurrence.

Alle boligområder er bundet sammen af et velplanlagt stiforløb, der ligger som en ringforbindelse rundt om næsten hele byen, og i de nyeste områder i den vestlige del af byen er der gode og rigelige grønne områder.

Erhverv

Der findes en del erhverv spredt i byen, primært små og mellemstore håndværksvirksomheder. Der er etableret erhvervsområder, men de samler ikke virksomhederne. Dette virker dog ikke umiddelbart problematisk. Virksomhederne i byen er ikke store, og primært placeret langs hovedfærdselsårenerne.

Sammenfattende karakteristik

Glumsø er en attraktiv by med gode natur- og landskabskvaliteter, en god infrastruktur og en velfungerende bymidte.

Regional rolle

Glumsøs primære rolle i regionen er som bosætningsby. De fine landskabs- og bykvaliteter, sammenholdt med den gode offentlige transport giver byen potentiale som bosætningsby for såvel velhavende pensionister som akademikere med job i hovedstadsområdet.

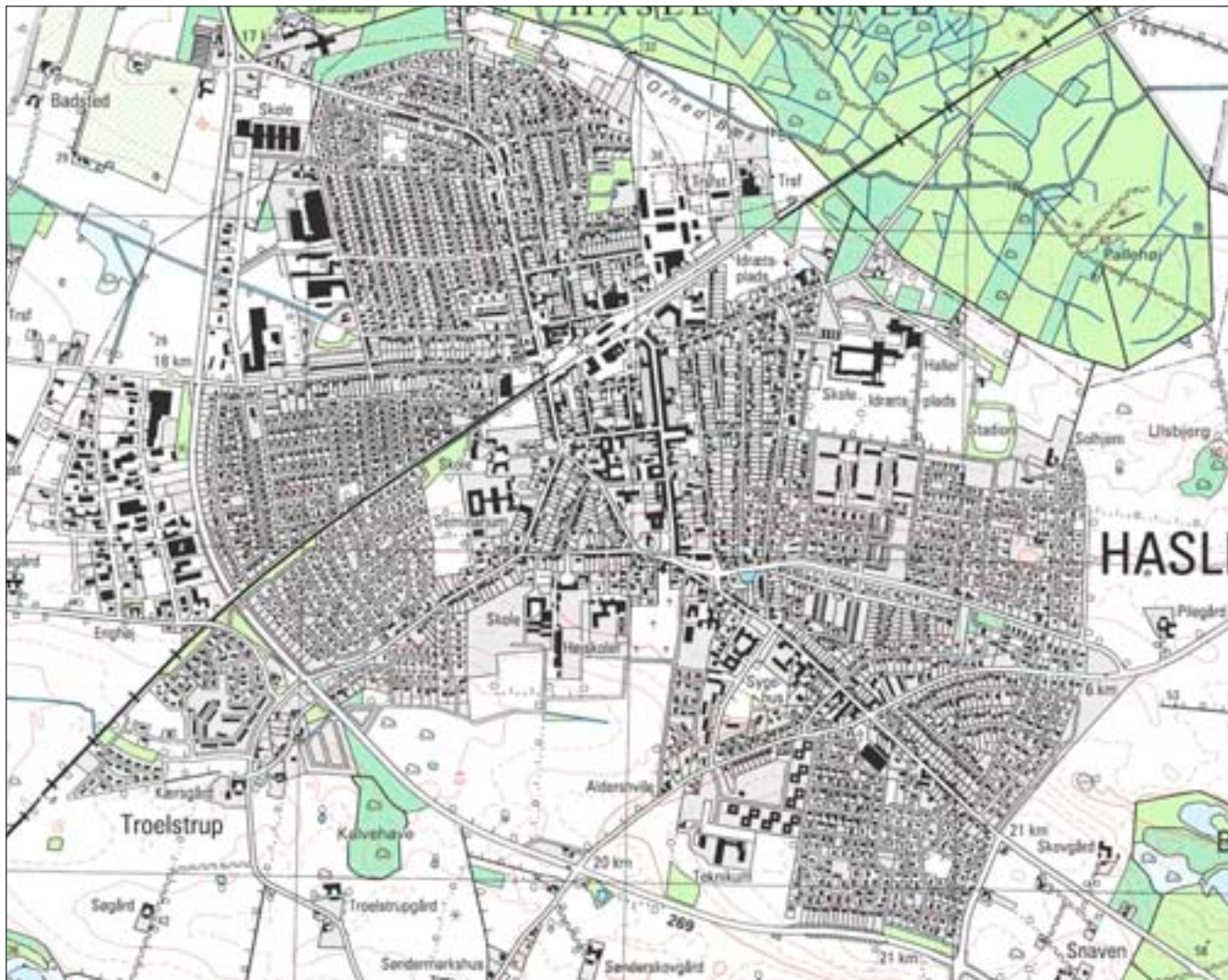
Udfordringer og potentialer

Der er gjort et stort arbejde med at forskønne bymidten. Denne indsats bør fastholdes, og det er især vigtigt at fastholde eller enddog styrke detailhandelen i byen. Næste fase kunne være at indrage området omkring stationen, der ligger afsides og ikke fremtræder som en integreret del af bymidten.

Ved byudvikling skal man sikre, at det gode stisystem fastholdes og udvikles. Byens særlige karakter bør understøttes ved at satse på varierede boligområder af høj arkitektonisk kvalitet.



Haslev



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | bolligområder | erhverv | landskab |
|--------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|---------------|---------|----------|
| Haslev | 10614 | 5,7% | 44 | 58 | ● | 32 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Haslev ligger i et altovervejende fladt landskab. Umiddelbart nord for byen ligger et større skovområde, Haslev Orned.

Syd for byen trænger en grøn kile næsten ind til bymidten, hvor den ender i kirkegården. Langs den grønne kile er der anlagt et stiforløb, som giver god tilgængelighed til landskabet i denne del af byen.

Infrastruktur og tilgængelighed

Haslev ligger i den nordligste del af Sydsjælland, og er blandt de byer der har kortest til hovedstadsområdet. Beliggen-

heden er god, tæt ved motorvejen, og byen er har også en station på hovedbanen. På mange måder kan Haslev ses som »porten til Sydsjælland«.

En ringforbindelse syd og vest om byen leder det meste af den gennemkørende trafik udenom byen. Hovedtrafikårerne gennem byen er da heller ikke dimensioneret til meget trafik, og orienteringen er ikke alle steder lige enkel. Dog er det let at finde frem til bymidten og stationen.

Byen har flere skoler. Folkeskolerne og idrætsanlægget ligger ved bygrænsen, men er tilgængelige via gode stisystemer. Øvrige uddannelsesinstitutioner, herunder gymnasium, ligger tæt på bymidten, typisk gemt væk på mindre veje.



Bymidten

Selve bymidten, koncentreret i hovedgaden Jernbanegade, er renoveret i starten af 90'erne, men med et arkitektonisk udtryk der mere giver mindelser om 80'erne. Projektet er dog gennemført i alle detaljer, og det er med til at give bymidten høj kvalitet. Den tilhørende torvedannelse forekommer rumligt vellykket, men bruges ikke meget, og der er derfor igangsat en planlægning for en fornyelse af området.

Bymidten ligger i umiddelbar forbindelse til stationsområdet mod syd, som også er velfungerende, men ikke indrettet med samme omhu for belægnings og inventar. I den nordlige ende af bymidten rundes forløbet af med en pladsdannelse, og kirken, der ligger som et point de vue for enden af gaderummet.

Der er et vist handelsliv, uden at det dog virker meget levende. Der er dog ikke påfaldende tomme butikker, der tyder på egentlige problemer i bymidten.

Boligområder

Boligområderne er hovedsagligt parcelhusområder fra flere forskellige perioder. Dertil kommer en smule tæt-lav boliger og enkelte etageboliger.

Parcelhusområderne er gennemsnitlige, og kun i de nyere områder er der egentlige stisystemer. Der er nogle steder lavet forskellige former for fredeliggørelse af villaveje ved at lukke gennemgående veje for kørende trafik. Herved er der fra de fleste boligområder skabt nogenlunde fredelige skoleveje.

Der er udlagt grønne fællesarealer i de fleste områder, men kun i de nyeste områder er det sket i større omfang.



Erhverv

Bortset fra enkelte håndværksvirksomheder er de fleste erhverv samlet i et større erhvervsområde syd/vest for omfartsvejen.

Beliggenheden af området er god, da det er tæt ved motorvejen, og trafikken til området ledes helt udenom byen.

Sammenfattende karakteristik

Samlet fremstår Haslev som en charmerende by, hvor tonen slås an af området ved kirken og de gamle uddannelsesinstitutioner - seminariet, gymnasiet, højskolerne mv.

Boligområderne er gennemsnitlige, og mangler måske lidt i forhold til grøn struktur og stisystemer. Til gengæld er der adgang til et rimeligt højt serviceniveau i byen.

Haslev Orned og den grønne kile syd for byen er vigtige rekreative elementer. Men de træder ikke tydeligt frem i bybilledet, og byen fremstår ikke som en grøn by.

Regional rolle

Haslev har mange kvaliteter, der giver den en fremtrædende rolle i regionen. Placeringen som »porten til sydsjælland«, uddannelsesinstitutionerne, de velbeliggende erhvervsområder og det trods alt varierede bymiljø.

Sammen med Næstved og Vordingborg kan Haslev få en af de ledende roller i den fremtidige udvikling af regionen.

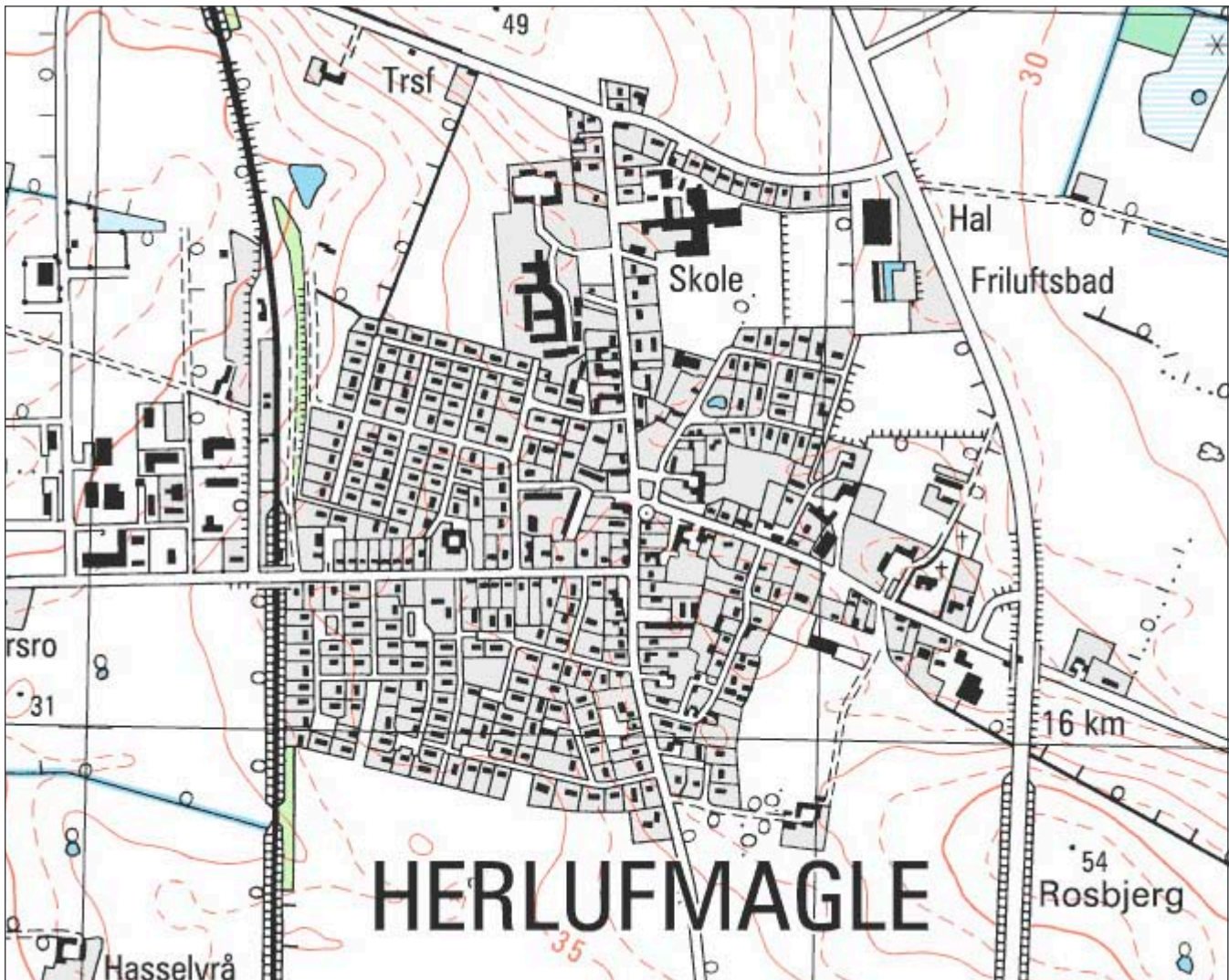
Udfordringer og potentialer

For at udnytte sine potentialer fuldt ud er der en række indsatser der kan gøres.

Bymidten er velindrettet, men bør revitaliseres med nye butikker og øget handel. Planlagte initiativer omkring detailhandelsanalyse og fortætning af bymidten bør følges. Endelig bør renoveringen af byrummet udvides til at omfatte området omkring stationen.

Tilsvarende bør der arbejdes for en større variation i boligområderne. Mulighederne for at udvikle centrale bydele med etageboliger bør undersøges. En større variation i boligområderne vil understøtte byens kvaliteter også som uddannelsesby, ved at gøre det mere attraktivt for akademikere at bosætte sig her.

Herlufmagle



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-------------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Herlufmagle | 1081 | 0,5% | 57 | 1.13 | ● | 11 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Herlufmagle ligger i et ret kuperet terræn. Nord og sydøst for byen ligger lokale bakketoppe på op til 20 meter over niveauet i byen. Terrænet mærkes særlig i den nordlige del af byen, hvor der er en flot udsigt mod vest.

Jernbanen der passerer umiddelbart vest for byen udgør en barriere for adgangen til landskabet og yderligere byudvikling.

Infrastruktur og tilgængelighed

Herlufmagle ligger tæt på Næstved, og med en transporttid til København på lige under en time i bil. Byen ligger ved hoved-

banen, men der er ingen station. Blev der etableret et trinbræt i byen ville transporttiden til København med offentlig transport være væsentligt lavere end i bil.

Den interne struktur er enkel, da byen er opstået og centreret om et vejkryds. De giver en enkel orientering og fordeling af trafikken.

Skole og idrætsanlæg ligger i den nordlige del af byen. Der er mulighed for at komme til skolen via stier og småveje fra det meste af byen. Sportsanlægget ligger tæt ved skolen, og også her er der stiforbindelse.

Bymidten

Bymidten ligger hvor vejene mødes i det centrale kryds. Her ligger enkelte butikker, og bebyggelsen er en anelse tættere.

En lille bypark ved krydset er med til at give bymidten lidt karakter. Men parken skæmmes af en gul og lyseblå grillbar. En renovering af grillbaren kunne være med til at give bymidten et løft.

Boligområder

Boligområderne er primært parcelhusområder, men i den nordvestlige del ligger også nogle tæt-lav boliger. I den centrale del af byen er den oprindelige landsbybebyggelse delvist bevaret, og er med til at give byen charme og karakter.

Parcelhusområderne fremtræder velplanlagte, med gode stisystemer og de fleste steder god adgang til grønne fællesarealer.

Der foregår kun en begrænset byudvikling i den nordvestlige del af byen.

Erhverv

Der findes lidt erhverv spredt i byen, primært mindre håndværksvirksomheder. Vest for jernbanen ligger et mindre erhvervsområde. Området er velplaceret i forhold til byen, men henvender sig på grund af placeringen i den overordnede infrastruktur primært til lokalt baserede erhverv.

Sammenfattende karakteristik

Herlufmagle har bevaret en del af sit landsbypræg. Overordnet er bebyggelsen harmonisk, men grillbaren og idrætshalen falder dårligt ind i byen. Byen virker velplanlagt, og der er god adgang til landskabet.

Regional rolle

Herlufmagles rolle er primært som bosætningsby.

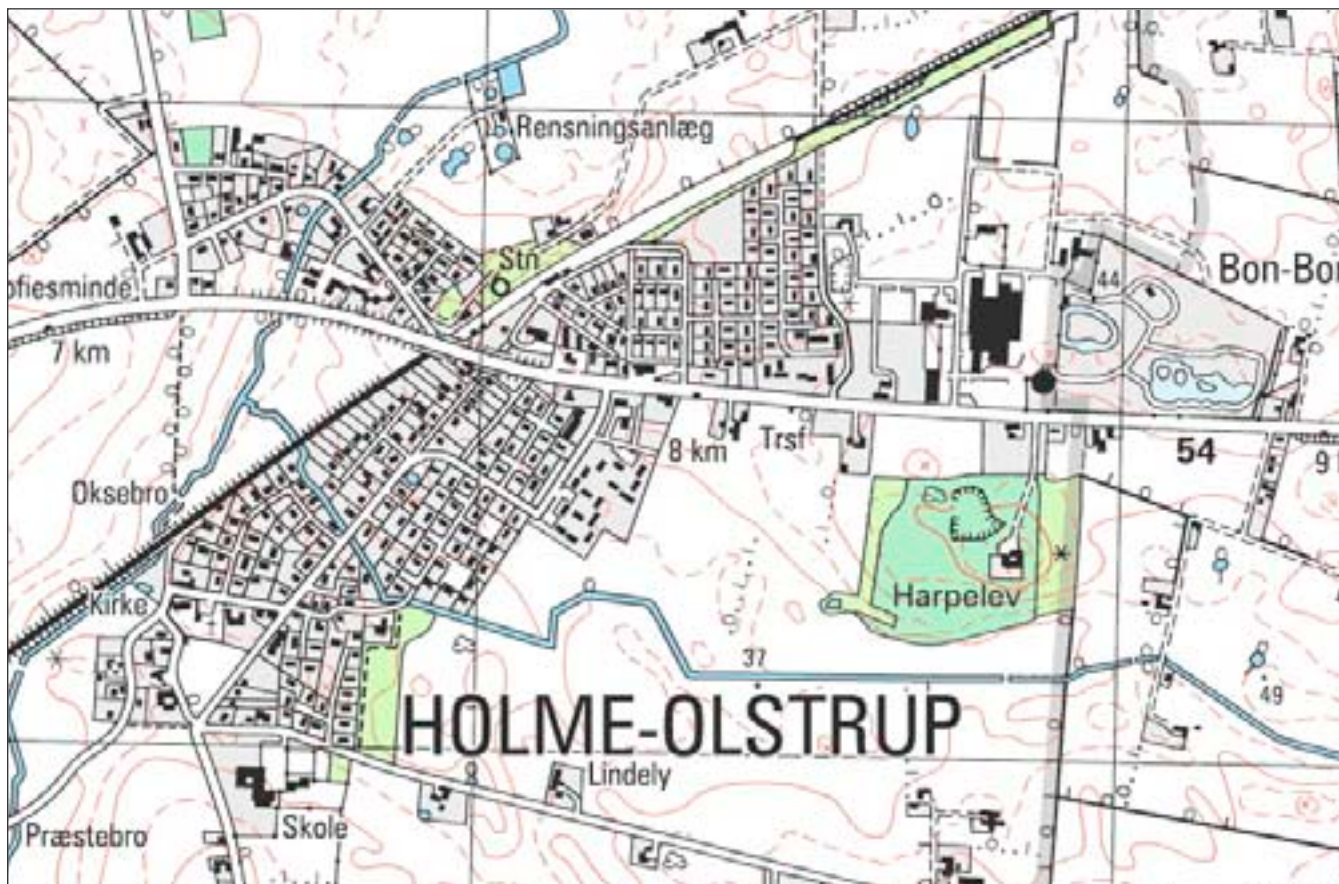
Udfordringer og potentialer

Den primære udfordring handler om at bevare landsbykarakteren. Fremtidig byudvikling bør således tage hensyn til adgangen og udsigten til landskabet, og til variation i arkitekturen.

Byens position ville styrkes væsentligt, hvis det kunne lykkes at etablere en station eller trinbræt.



Holme-Olstrup



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|---------------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Holme Olstrup | 1148 | 7,1% | 51 | 1.13 | ● | 13 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Holme Olstrup ligger i ret kuperet terræn omkring et par mindre vandløb. De primære boligområder ligger således på begge sider af et øst-vestgående vandløb. Vandløbet er dog kun i begrænset omfang udnyttet til fælles rekreative formål.

Jernbanen gennem byen danner en grænse mod landskabet nordvest for hovedparten af byen. I den østlige del af byen ligger et mindre område med bynær skov.

Infrastruktur og tilgængelighed

Holme Olstrup har en ret god placering i den overordnede infrastruktur. Der er en station på sidebanen, og byen ligger midt mellem Næstved og motorvejen.

Den interne struktur er bygget op omkring hovedvejen, som sætter sit stærke præg på byen.

Skolen ligger i den sydligste ende af byen. Der er ikke en overordnet stiforbindelse, men der er etableret en tunnel under hovedvejen, som sikrer tilgængeligheden også for de nordlige bydele.

Bymidten

Der er ingen egentlig bymidte i byen, men de få butikker er samlet langs hovedvejen, mens de offentlige servicefunktioner ligger ved skolen i den sydlige del.

Den stærke trafik langs hovedvejen sætter et stærkt præg på bymidten. Den stærkeste koncentration finder man ved »Julemandens Butik«, som også omfatter en café. Der er dog heller ikke her tale om egentlig byfornemmelse.

Der er ikke arbejdet med belægning, belysning eller inventar som middel til at markere bymidten.

Boligområder

Boligområderne i byen er altovervejende parcelhuse, men i de nye byudviklingsområder i den sydøstlige del af byen findes også et par fine eksempler på tæt-lav bebyggelse.

Boligområderne nord for hovedvejen fremtræder lidt isolerede, og man savner stiforbindelser der binder områderne sammen, og for eksempel giver adgang til BonBon-land. Der er gode fællesarealer langs jernbanen i de nordlige bydele.

Også syd for hovedvejen er der kun få stiforbindelser. Til gengæld er områderne mere varierede, og mod syd og øst er der en god forbindelse til landskabet. I den sydligste del af byen finder man rester af den oprindelige landsby. Her er bevaret de stemningsfulde, krogede gadeforløb og bebyggelser. Generelt fremtræder de sydlige boligområder meget attraktive.

Erhverv

Byen domineres af BonBon-land, men der er flere andre virksomheder i den nordøstlige del af byen. Byen har således en stærk erhvervsposition, men der er ikke gjort meget for at virksomhederne skal fremtræde flot, ligesom adgangen til BonBon-land fremtræder som et industriområde. Erhvervsområdet er derfor med til at trække indtrykket af byen ned.

Sammenfattende karakteristik

Samlet fremstår Holme-Olstrup som en delt by, med gode boligområder mod syd, mens den nordlige bydel skæmmes af den stærkt trafikerede hovedvej og de dominerende virksomheder i erhvervsområdet.

Regional rolle

Byen bør fastholde sin erhvervsposition, men har med gode kvaliteter i boligområderne mod syd også potentiale som bosætningsby.

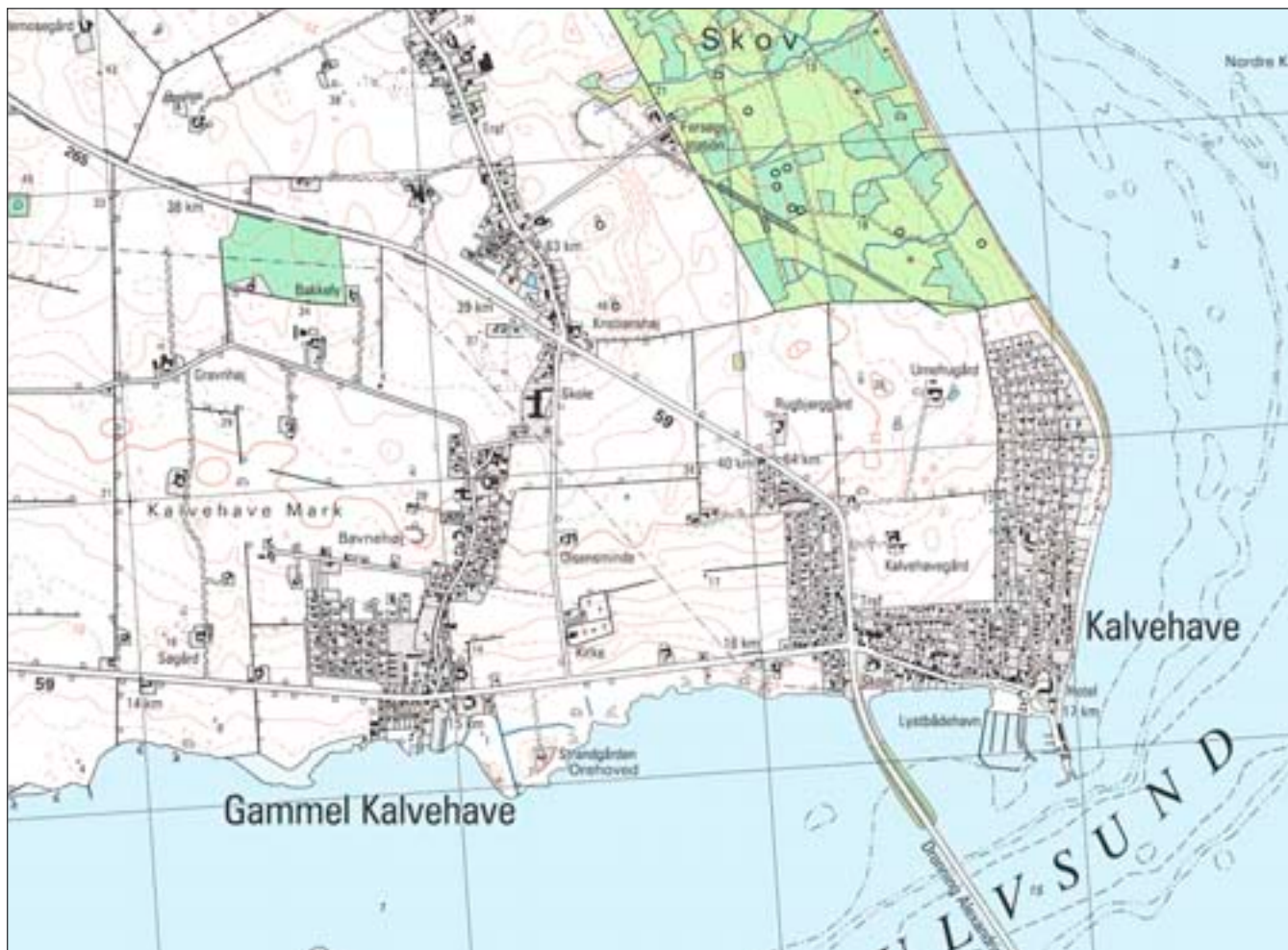
Udfordringer og potentialer

For at udvikle potentialet som bosætningsby er de væsentligste indsatser en forskønnelse af erhvervsområderne ud mod hovedvejen samt en fredeliggørelse af trafikken på hovedvejen, eventuelt ved at arbejde med belægnings og indretning af gaderummet, midterrabatter mv. Dette vil samtidig kunne understøtte dannelsen af en mere attraktiv bymidte.

Ved planlægningen af boligområder skal man især være opmærksom på muligheder for at skabe et sammenhængende stisystem.



Kalvehave



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-----------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Kalvehave | 696 | 3,3% | 1.08 | 1.56 | ● | 11 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Kalvehave har en attraktiv beliggenhed på en sydøstvendt pynt, med udsigt over Ulvsund, Møn og Stege Bugt. Nord/vest for byen stiger landskabet jævnt, og nord for byen ligger Viemose Skov.

Langs den østvendte kyst løber en strandpromenade, som sikrer god adgang til vandet. Her finder man også en offentlig badestrand.

Vest for byen ligger Gammel Kalvehave og Viemose.

Infrastruktur og tilgængelighed

Kalvehave ligger ret afsides, men med god adgang til den overordnede infrastruktur. Transporttiden til København er

over en time, og med offentlig transport over halvdelen time, som må anses som smertegrænsen for de fleste pendlere.

Den interne infrastruktur er bygget op om et enkelt gennemgående vejstræk. Det giver en god tilgængelighed til de fleste boligområder.

Skolen ligger i Gammel Kalvehave, og man savner en sti-forbindelse hertil. I stedet er man henvist til at følge Hovedvejen som kan være stærkt trafikeret.

Bymidten

Der er ikke en egentlig bymidte, men det centrale byområde ligger omkring lystbådehavnen, hvor der også findes en brugs og en kro.

Selv om der altså ikke er en egentlig bymidte er stemningen

alligevel charmerende, især på grund af det maritime indslag fra havnen og vandet.

Boligområder

Boligområderne er næsten udelukkende parcelhusområder fra forskellige perioder. Fra de fleste boliger er der udsigt over vandet, og især området langs den vestvendte kyst har god adgang til vandet. Flere af disse områder fremtræder som attraktive boligområder.

Langs hovedgaden ligger den ældste bebyggelse. Også den har form af villabebyggelse.

Gammel Kalvehave og Viemose rummer primært ældre boligbebyggelse, i form af tidlige villaer og landsbyhuse. Især Gammel Kalvehave kan fremvise en del af det landsbymiljø, som kun i begrænset grad findes i selve Kalvehave. Desværre er sammenhængen mellem den ældre del af GI. Kalvehave og de nyere parcelhusområder ikke ret god.

Erhverv

Der er stort set ingen erhverv i byen, bortset fra enkelte mindre håndværksvirksomheder.

Sammenfattende karakteristik

Kalvehaves største aktiv er vandet, havnen og Dronning Alexandrines bro til Møn. Særlig omkring havnen er der et charmerende miljø, mens boligområderne generelt er mere almindelige. Dog er der de fleste steder udsigt over vandet.

Regional rolle

Kalvehaves rolle er som bosætningsby, og nok især henvendt til pendlere inden for regionen. Folk med arbejde i den sydlige del af hovedstadsregionen vil dog også finde byen attraktiv.

Udfordringer og potentialer

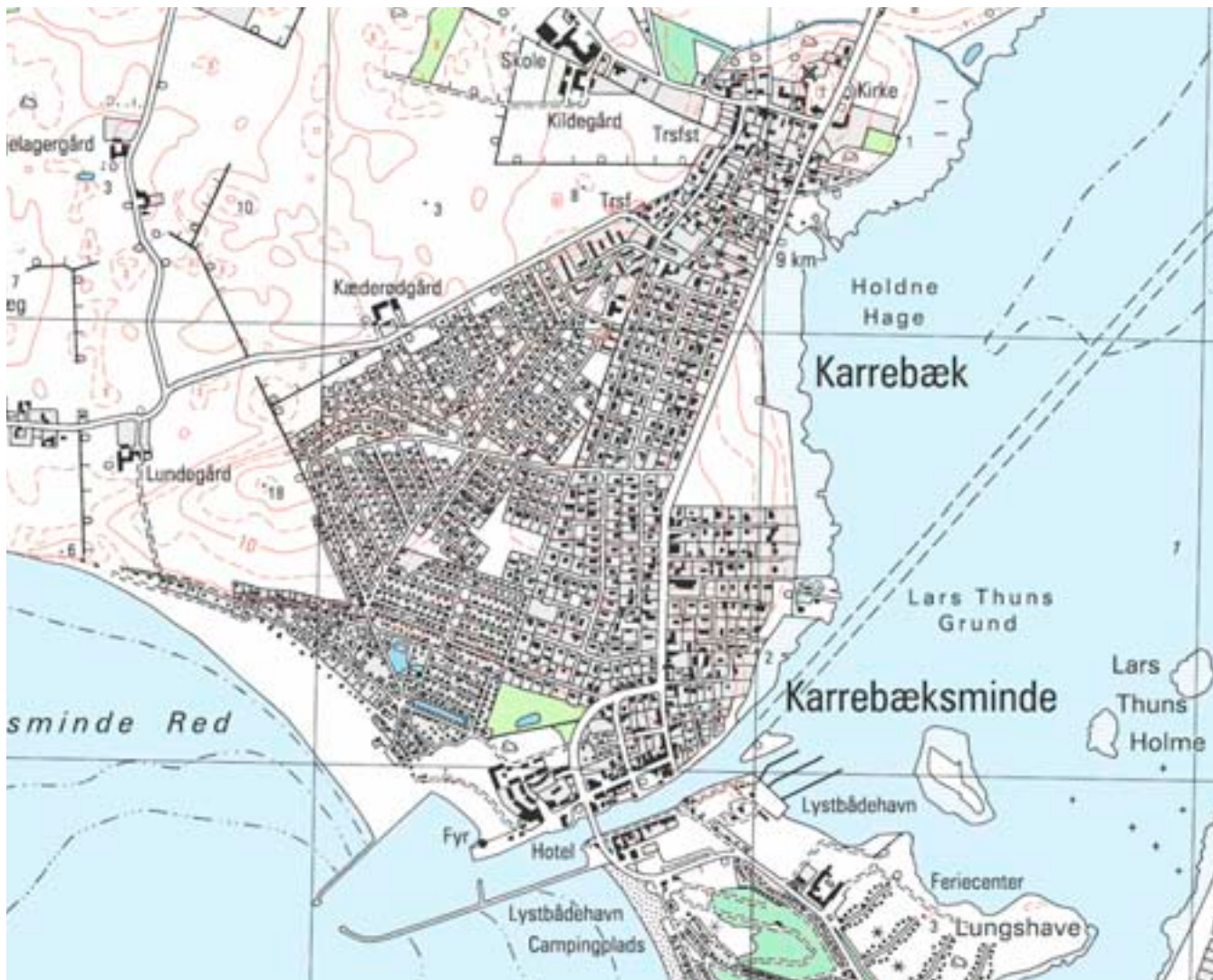
Som nævnt er vandet og havnen de store aktiver, og en samlet plan for havneområdet kunne medvirke til at gøre området endnu mere attraktivt.

Ved planlægning af nye boligområder bør man fortsat sikre udsigt fra boligerne, men også i højere grad stiforbindelser både til vandet og til det bagvedliggende landskab. Generelt bør der arbejdes med en forskønnelse og fornyelse af boligområderne.

Endelig bør det prioriteres at skabe en trafikikker stiforbindelse til skolen.



Karrebæksminde



| | Befolkning 2004 | bef.vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|----------------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Karrebæksminde | 1546 | 11% | 1.10 | 1.24 | ● | 13 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Karrebæksminde ligger ved indsejlingen til Karrebæk Fjord, med fjorden mod øst og Karrebæksminde Bugt og Smålandshavet mod syd. I den sydlige del af byen stiger terrænet jævnt op til et lokalt højdepunkt på 18 meter. På den sydvendte skråning er der udsigt over Storstrømmen, mens der på den nord-vestvendte skråning er udsigt over et let kuperet landskab.

På sydsiden er der god tilgængelighed til stranden, mens adgangen mod øst ind mod Karrebæk Fjord er mere begrænset.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen ligger ret afsides, men med rimelig god tilgængelighed til Næstved. Vejen til byen ender i praksis her, kun en mindre vej fortsætter til sommerhusområderne på Enø.

Byen består egentlig af to sammenvoksede byer - Karrebæk i nord, og havnebyen Karrebæksminde i syd.

Skolen ligger i den nordlige del af byen, det oprindelige Karrebæk. Fra de sydlige boligområder er der langt til skolen, men der er mulighed for at færdes på stisystemer det meste af vejen.



Bymidten

Bymidten er koncentreret omkring indsejlingen til fjorden. Langs selve indsejlingen finder man et aktivt fisker- og havnemiljø, og kanalen giver en ganske særlig karakter til området. Her ligger en del forretninger, især røgerier og restauranter.

Umiddelbart vest herfor ligger den nye del af bymidten med dagligvarebutik.

Fiskerbyen ved havnen er charmerende og velbevaret. Allébeplantningen understreger bymiljøet, uden at det virker overgjort.

Boligområder

Bortset fra den oprindelige havnebybebyggelse, og rester af landsbybebyggelse i den nordlige bydel, er boligområderne primært parcelhusområder. I området vest for Storstrømmens feriecenter er der en del nyere tæt-lav byggeri, alle af høj kvalitet.

Langs landevejen til Næstved ligger traditionelle parcelhuskvarterer. Her er den nødvendige infrastruktur i form af stisystemer, men kun begrænsede udlæg af grønne fællesarealer. Der er udsigt fra en del boliger, men også mange uden, da landskabet her er forholdsvist fladt.

Hele den vestlige del af byen består af et større område med sommerhuse, hvoraf en del anvendes som helårsbeboelse.

Området er rigt på grønne friarealer, og bebyggelsen er ret varieret. Samtidig er der her udsigt fra de fleste boliger.

Byudviklingen foregår primært i den nordlige del mellem byen og skolen.

Erhverv

Erhvervslivet i byen er udover mindre håndværks- og servicevirksomheder primært baseret på turistindustrien. Der er således flere hoteller og restauranter i byen. I havneområdet er de mange restauranter med til at give stemning, men der er også en risiko for tivolisering, hvis kvaliteten ikke holdes høj.

Sammenfattende karakteristik

Karrebæksminde er en charmerende fiskerby i området omkring havnen. Kanalen og den markante vippebro er stærke karakterdannende elementer.

De almindelige parcelhusområder skiller sig i hovedparten ikke ud, når man ser bort fra de boliger, der ligger helt ned til fjorden. Disse har selvfølgelig høj attraktionsværdi.

Det store sommerhusområde vest for byen udgør et anderledes boligområde, som især vil være attraktivt for pensionister, men på sigt også for børnefamilier.

Smålandshavets Feriecenter sætter sit præg på byen set fra søsiden. Arkitekturen er tung, og harmonerer trods et vist

maritimt islæt ikke helt med den øvrige bebyggelse. De nye tæt-lav og etage bebyggelser syd og vest for centeret er på mange måder mere vellykkede.

Regional rolle

Karrebæksmindes rolle er som turist- og bosætningsby. De oplagte landskabs- og bymæssige kvaliteter gør byen til en attraktiv bosætningsby for folk med arbejde i Næstved. Byen bidrager således med sine særlige kvaliteter og karakter til variationen i bosætningsmulighederne omkring Næstved.

Udfordringer og potentialer

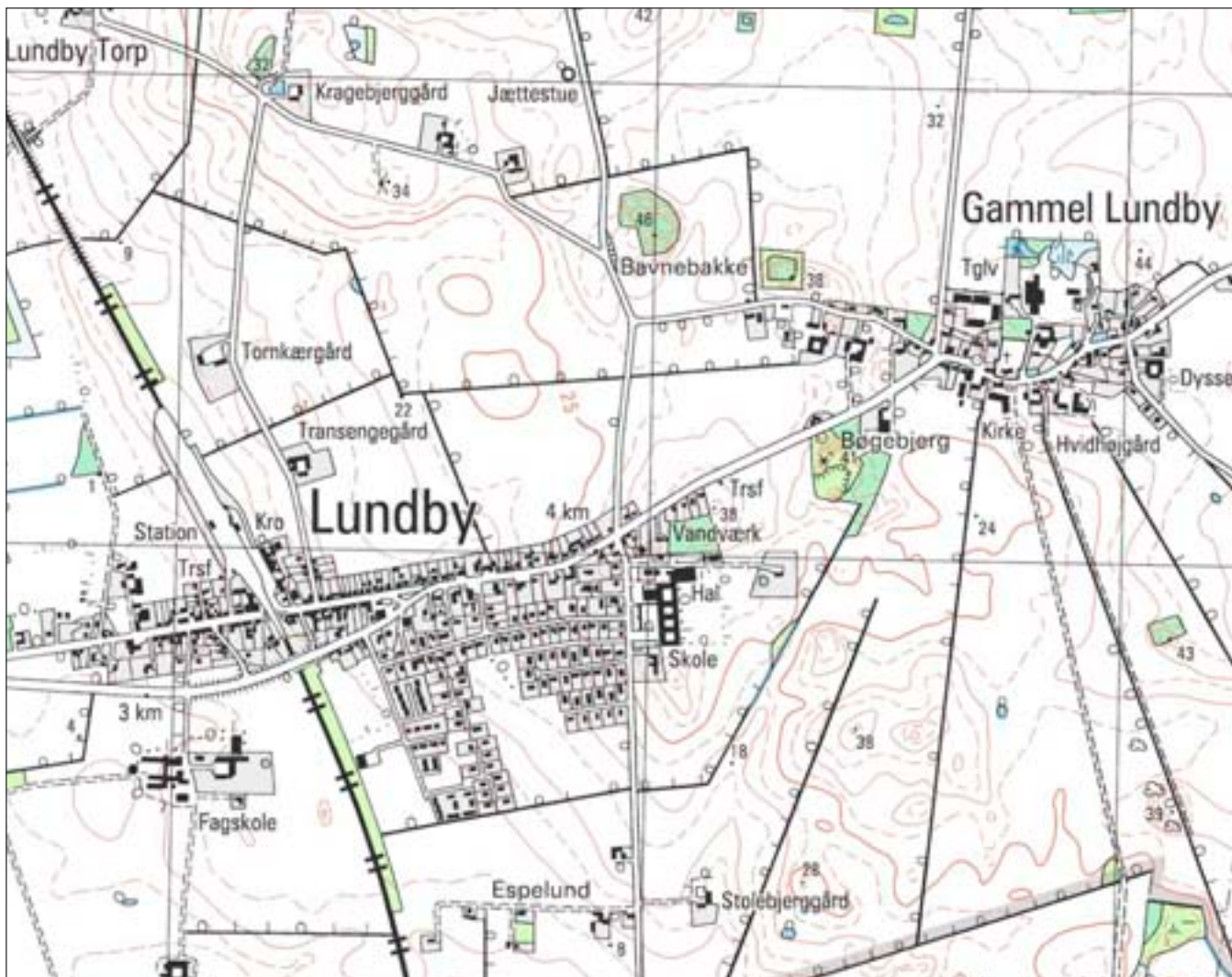
Byens styrker relaterer sig til havnen, vandet og fiskerbyens oprindelige bebyggelse. Byudviklingen bør derfor orienteres mod at understrege og styrke disse kvaliteter.

Det kan dog være farligt at forsøge at kopiere det eksisterende i en slags arkitektonisk pastiche, der ofte vil fremstå utroværdig, som flere af turistbebyggelserne omkring havnen vidner om. I stedet skal man forsøge at lave nutidige fortolkninger. De nye tæt-lav bebyggelser omkring havnen er gode eksempler på dette. Her er stemningen og tætheden fra fiskerbyen genskabt i et nutidigt formsprog.

Bymidten, koncentreret omkring dagligvarebutikken, kan godt tåle en opstramning. Igen skal man arbejde for at understrege den oprindelige bebyggelses kvaliteter.



Lundby



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|--------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Lundby | 954 | 8,4 | 57 | 1.05 | ● | 15 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Lundby ligger i et let kuperet terræn. Sydøst for byen ligger et lokalt højdepunkt på 28 meter. Der er ikke andre markante naturværdier i området. Fra de nye boligområder i den sydøstlige del af byen er der fin adgang til det åbne land.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen er station på hovedbanen, og der er ikke langt til motorvejen. Sammenholdt med placeringen midt mellem Næstved og Vordingborg giver det byen en god position i den overordnede infrastruktur.

Landevejen gennem byen er ført udenom stationsbyen,

men passerer stadig gennem villabyen mod øst. Lidt øst for byen ligger Gammel Lundby, som er en typisk kroget vejby.

Den oprindelige vejføring gennem stationsbyen udgør hovedgaden i byen, men er lukket for kørende trafik ved jernbanen.

Skolen ligger i den østlige ende af byen, men er tilgængelig via stier og fodgængerovergange over den til tider ret trafikerede landevej.

Bymidten

Bymidten er koncentreret omkring mødet mellem omfartsvejen og den oprindelige vejføring gennem stationsbyen. Her ligger flere butikker og servicefunktioner som banker etc.

Der er anlagt et lille torv, som er med til at give en fornemle af rum, selv om det ikke er egnet til bymæssige aktiviteter i form af fælles arrangementer.

Ved stationen ligger et par servicefunktioner, og strøget mellem butiksområdet og stationen har også et vist bymidtepræg, især på grund af det brede vejprofil, og de mange fine bygninger.

Boligområder

Boligområderne består af stationsbybebyggelsen i stationsbyen, der stammer fra begyndelsen af 1900-tallet. Her er som nævnt mange fine bygninger, hvoraf flere især i den østlige del af byen er meget velholdte. Området har fine byrum, og trafikken er ret fredelig, da der ingen gennemkørende trafik er. Adgangen til skolen sker via fodgængerovergang ved bymidten.

Villabyen, som ligger syd for omfartsvejen i den østlige ende af byen, består primært af parcelhuse. Området har fin adgang til det åbne land mod syd, og der er stiforbindelser og gode grønne fællesarealer.

Erhverv

Der er enkelte mindre håndværks- og servicevirksomheder i stationsbyen, men ingen egentlige erhvervsområder.

Sammenfattende karakteristik

Samlet fremtræder Lundby med sine to meget forskellige byområder, sit høje serviceniveau og sin velfungerende og i forhold til byens størrelse meget levende bymidte som en særdeles attraktiv boligby. Byen drager yderligere fordel af den gode placering centralt i regionen, men tilpas langt fra større byer til at handelsliv og service kan opretholdes.

Regional rolle

Byen har en stærk rolle som bosætningsby, særligt henvendt til beboere med arbejde i for eksempel Næstved og Vordingborg, men også den sydlige del af hovedstadsområdet.

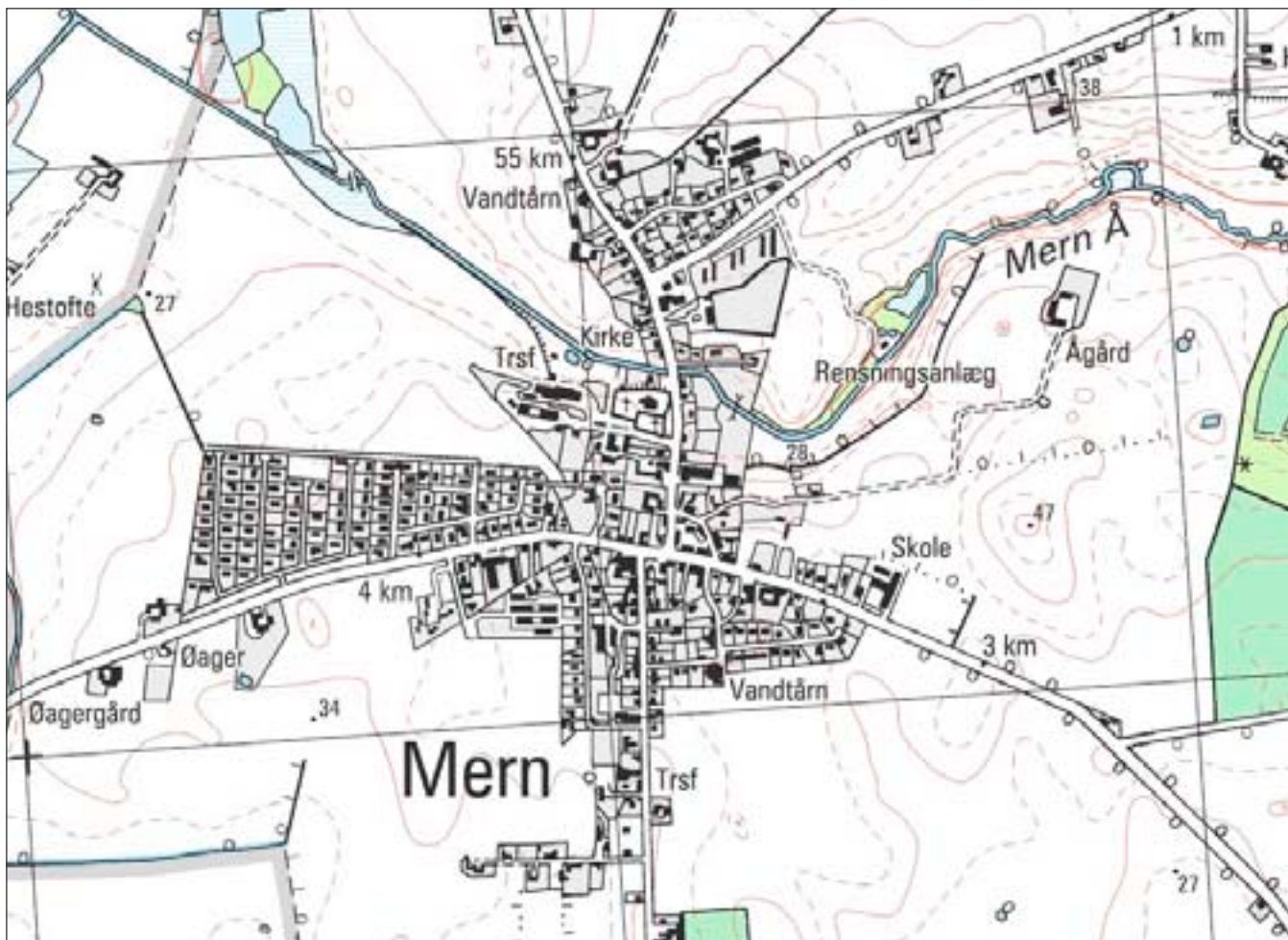
Udfordringer og potentialer

Byudvikling skal ske i overensstemmelse med den unikke og meget klare struktur og karakter. Byudvikling bør derfor ske gradvis og meget velovervejet.

Et sammenhængende stisystem kunne styrke den vestlige bydel, foreksempel ved at føre en sti langs banen under viadukten.



Mern



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Mern | 974 | 7,5% | 1.03 | 1.45 | ● | 12 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Landskabet omkring Mern er overvejende let kuperet. I den nordlige del af byen løber Mern Å gennem en svag dalsænkning i øst-vestgående retning. Byens korsformede struktur gør, at der de fleste steder er god adgang til landskabet, men kun i den vestlige bydel samt i forbindelse med anlægget ved åen i nordøst er der arbejdet med at skabe forbindelse i form af stier. Udover nævnte, fine anlæg er åen ikke inddraget som et aktiv i bybilledet - den passerer nærmest ubemærket gennem byen.

Infrastruktur og tilgængelighed

Mern ligger ret afsides, men dog tæt på motorvejen. De nærmeste større byer er Vordingborg og Præstø, hvortil der er

gode offentlige forbindelser. Afstanden til København er stor med en transporttid over en time, og med offentlig transport over en time og tre kvarter.

Den interne struktur er både enkel og effektiv, da byen ligger ved en korsvej, og bebyggelsen følger de fire veje i en korsformet struktur.

Skolen ligger i den østlige udkant af byen. Der er stiforbindelse hertil fra det sydøstlige boligområde, men ikke direkte forbindelse fra øvrige områder. Idrætspladsen ligger derimod mod syd. Heller ikke hertil er der sammenhængende stiforbindelser.

Bymidten

Bymidten er samlet omkring den centrale korsvej. Her ligger flere butikker, men området fremtræder ikke som en samlet

helhed. Der er ikke arbejdet med belægninger eller inventar, og der er ikke foretaget trafikdæmpende foranstaltninger, på trods af at der kan være problemer med hastigheden.

Boligområder

Boligområderne er dels et fornuftigt indrettet parcelhusområde mod vest, en enkelt tæt-lav bebyggelse mod syd, samt den mere oprindelige landsbybebyggelse og ældre villaer i de øvrige bydele. Der er de fleste steder grønne fællesarealer, og muligheder for at komme ud i det åbne land, selv om der kun enkelte steder er etableret egentlige stier.

Bebyggelserne er varierede, og især den ældre bebyggelse fremtræder attraktiv, og er i hovedsagen velbevaret uden skæmmende ombygninger og vedligeholdelse.

Erhverv

Erhvervene er primært mindre håndværks- og servicevirksomheder, hvoraf de fleste ligger spredt langs de fire hovedfærdselsårer. Den gamle saftfabrik bag kirken er en karakteristisk bygning, der kunne rumme et potentiale for fremtidige erhverv. Her løber også det tidligere jernbanetracé.

Sammenfattende karakteristik

Mern fremtræder som en lidt nedslidt gennemfartsby. På trods af at mange huse er arkitektonisk velbevarede er det ikke ensbetydende med at de er i god stand. Byen har dog også åbenlyse kvaliteter, især omkring kirken og den nordlige bydel generelt.

Regional rolle

Merns rolle er primært som lokal bosætningsby.

Udfordringer og potentialer

En række tiltag kan være med til at højne kvaliteten i byen.

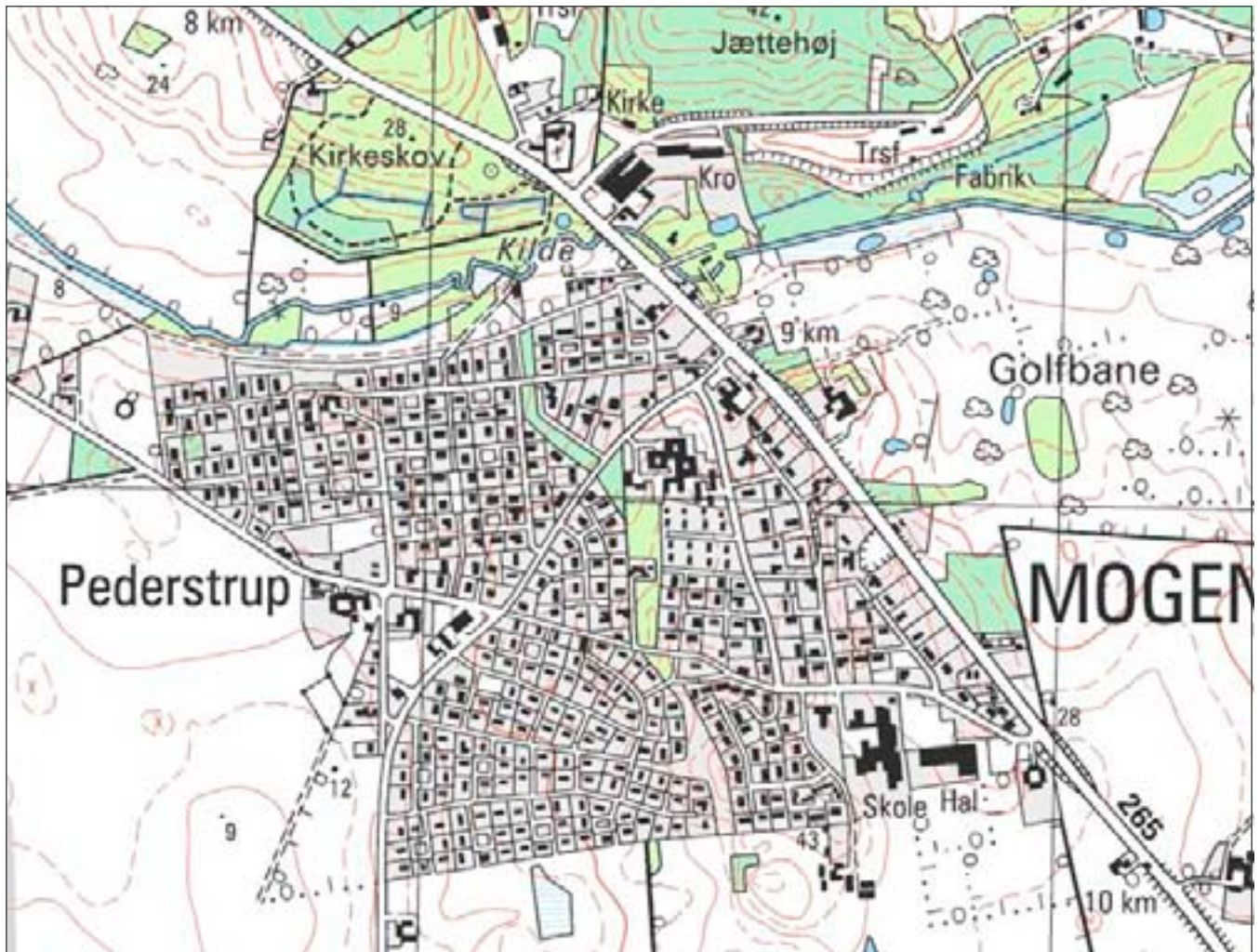
Bymidten kan markeres gennem belægninger, belysning og inventar. Tilsvarende kan byens karakter understreges ved for eksempel at bruge markante armaturer i hele byen. Det vil være med til at samle det lidt fragmenterede indtryk.

På sammen måde bør byudvikling anvendes til at samle byen strukturelt og arkitektonisk. Dog bør man søge at opretholde den karakteristiske korsform.

Liliedalsvej med de karakteristiske villaer udgør et attraktivt boligområde, og kunne med fordel indgå i byforskønnelsen. Endelig vil et sammenhængende stisystem være et plus for byen.



Mogenstrup



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|------------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Mogenstrup | 1414 | 4,7% | 54 | 1.21 | ● | 15 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Mogenstrup ligger i ret kuperet terræn ved Fladså Ådal. Mod nord afgrænses byen af åen, og mod øst af hovedvejen mellem Næstved og Præstø.

Øst for hovedvejen ligger en landskabeligt flot beliggende golfbane. Den skovklædte ådal er et andet af de vigtige rekreative områder i byen. I tilknytning hertil ligger Kirkeskov, og den ligeledes skovklædte Jættehøj øst for landevejen.

Kirke og Kro ligger i bunden af ådalen, lidt udenfor byen, mens selve byen ligger på den nordvestvendte skråning ned mod åen.

Fra alle områder af byen, undtaget områderne ud til hovedvejen, er der god adgang til det åbne land og de rekreative områder.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen er let tilgængelig i bil fra Næstved og motorvejen, og transporttiden til København er lige under en time. Den offentlige transporttid nærmer sig derimod smertegrænsen på halvanden time.

Det meste gennemgående trafik ledes effektivt udenom byen ad hovedvejen. Den interne struktur kan virke ulogisk med sit zig-zag forløb.

Skole og idrætsanlæg ligger i det sydøstlige hjørne af byen, og er ikke helt forbundet med det ellers gode stisystem i byen.

Andre offentlige servicefunktioner ligger lidt spredt i byen, og handelscentret ligger et helt tredje sted, og er svært at lokalisere for den mindre stedkendte.

Bymidten

Bymidten er som nævnt svær at identificere, og består af enkelte fritstående bygninger i et åbent rum med parkeringspladser. Området rummer ingen særlige rumlige, arkitektoniske eller identitetsskabende elementer.

Boligområder

Boligområderne består primært af parcelhusområder, men der er også enkelte tæt-lav byggerier. Alle boligområder er af nyere dato, og fremstår ret homogene og ensartede hver for sig. Samlet set er der dog en ret stor variation mellem de enkelte områder.

Generelt gælder, at der er en god overordnet grøn struktur, men også mindre fællesarealer i de enkelte områder.

Der er også særdeles gode stiforbindelser, som giver adgang til alle dele af byen, og til rekreative arealer og det åbne land.

Der er enkelte spor af ældre landsbybebyggelse, men ikke nok til at give landsystemning eller en anden karakter til bestemte områder.

Erhverv

Der er ingen erhverv af betydning.

Sammenfattende karakteristik

Mogenstrup fremstår som en attraktiv boligby med særdeles velindrettede og varierede boligområder, og meget gode rekreative og landskabelige kvaliteter. Særligt kontakten til området ved åen bør fremhæves.

Byen mangler en egentlig bymidte.

Regional rolle

En ren bosætningsby, først og fremmest henvendt til regionen, men også til en vis grad til hovedstadsområdet.

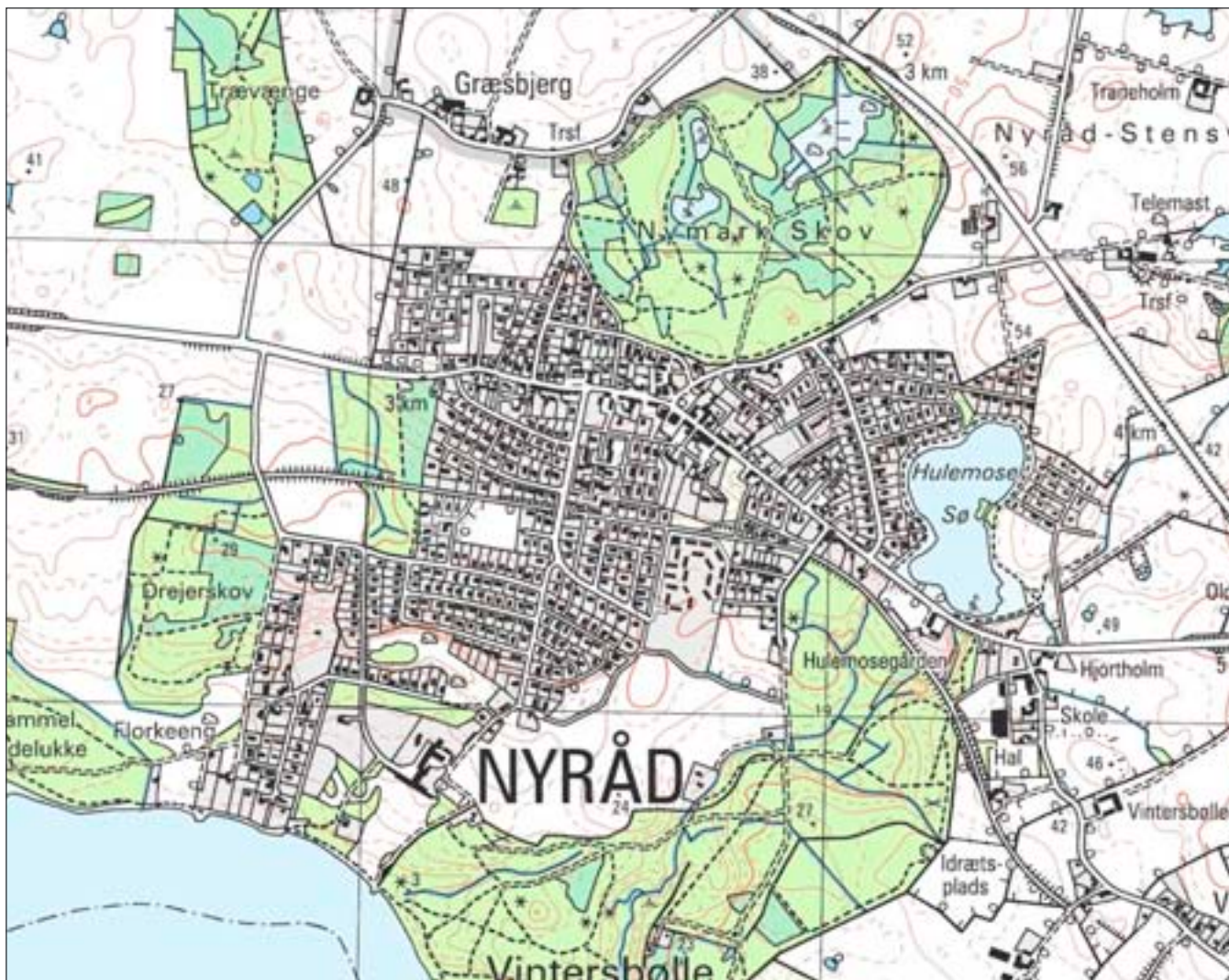
Udfordringer og potentialer

Byen har stærke landskabelige værdier, som fortsat skal udnyttes ved fremtidig byudvikling. Det er vigtigt at fastholde de gode stisystemer og principperne omkring den grønne struktur.

En særlig indsats omkring bymidten kunne højne bykvaliteten yderligere.



Nyråd



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Nyråd | 2213 | 4,1% | 1.01 | 1.30 | ● | 9 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Beliggende på den sydvendte skråning ned mod Storstrøm.

Byen er omgivet af skovarealer mod nord, vest og syd, mens Hulemose Sø er et vigtigt rekreativt element i den østlige del af byen. Fra de fleste byområder er der god tilgængelighed til landskabet og de rekreative områder.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen ligger tæt på Vordingborg, mens afstanden til København er lang med transporttider over en time. Nærheden til motorvejen er med til at holde transporttiden i privatbil nede.

Internt er byen organiseret om en hovedgade, hvorfra

fordelingsveje giver adgang til boligområderne. Strukturen er nogenlunde enkel og umiddelbart velfungerende.

Skole og idrætsanlæg ligger et lille stykke øst for byen, men med god stiforbindelse langs den nedlagte banestrækning, der løber gennem hele byen.

Bymidten

Bymidten består i hovedsagen i en fortætning af bebyggelsen langs hovedgaden, hvor husene sammenbygges, og etageantallet kommer op på 2- 2½. Der er kun enkelte butikker samt en kro, og der er enkelte tomme butikslokaler.

Der er ikke arbejdet særligt med indretning af bymidten med belægning og inventar.

Generelt fremstår bymidten derfor træt og lidt forsømt. Der er tydeligvis stærk konkurrence fra Vordingborg, hvor mange indbyggere arbejder.

Boligområder

Boligområderne er varierede, og består i hovedsagen af parcelhusområder, men der er også nogen tæt-lav boliger og enkelte etageboliger.

Ser man bort fra den gennemgående banesti er stisystemerne begrænset til de mest nødvendige stikforbindelser. Det er dog også nok til at sikre, at der de fleste steder er gode muligheder for at bevæge sig rundt i byen udenom de overordnede veje.

De mest karakterfulde boligområder er områderne langs hovedgaden, omkring den tidligere station samt de nye boligområder omkring Hulemose Sø. Ved søen er der etableret et rekreativt område, og boligerne her er særdeles attraktive.

I den sydlige del af byen har flere områder også gode udsigtsforhold.

Erhverv

Bortset fra enkelte håndværksvirksomheder er der ingen erhverv af betydning i byen.

Sammenfattende karakteristik

Nyråd er med sine store natur- og landskabskvaliteter en god boligby, men boligområderne mangler måske lige den sidste finish og kvalitet i bebyggelsen for at være rigtig gode.

Bymidten trænger til et løft.

De karakterdannende elementer er især naturen, særligt Hulemose Sø, men også den karakteristiske institutionsbebyggelse ved Hulemosegården.

Regional rolle

Byens rolle er primært som regional og lokal bosætningsby. Byen er med sine naturkvaliteter attraktiv også for højtlojende, akademikere mv.

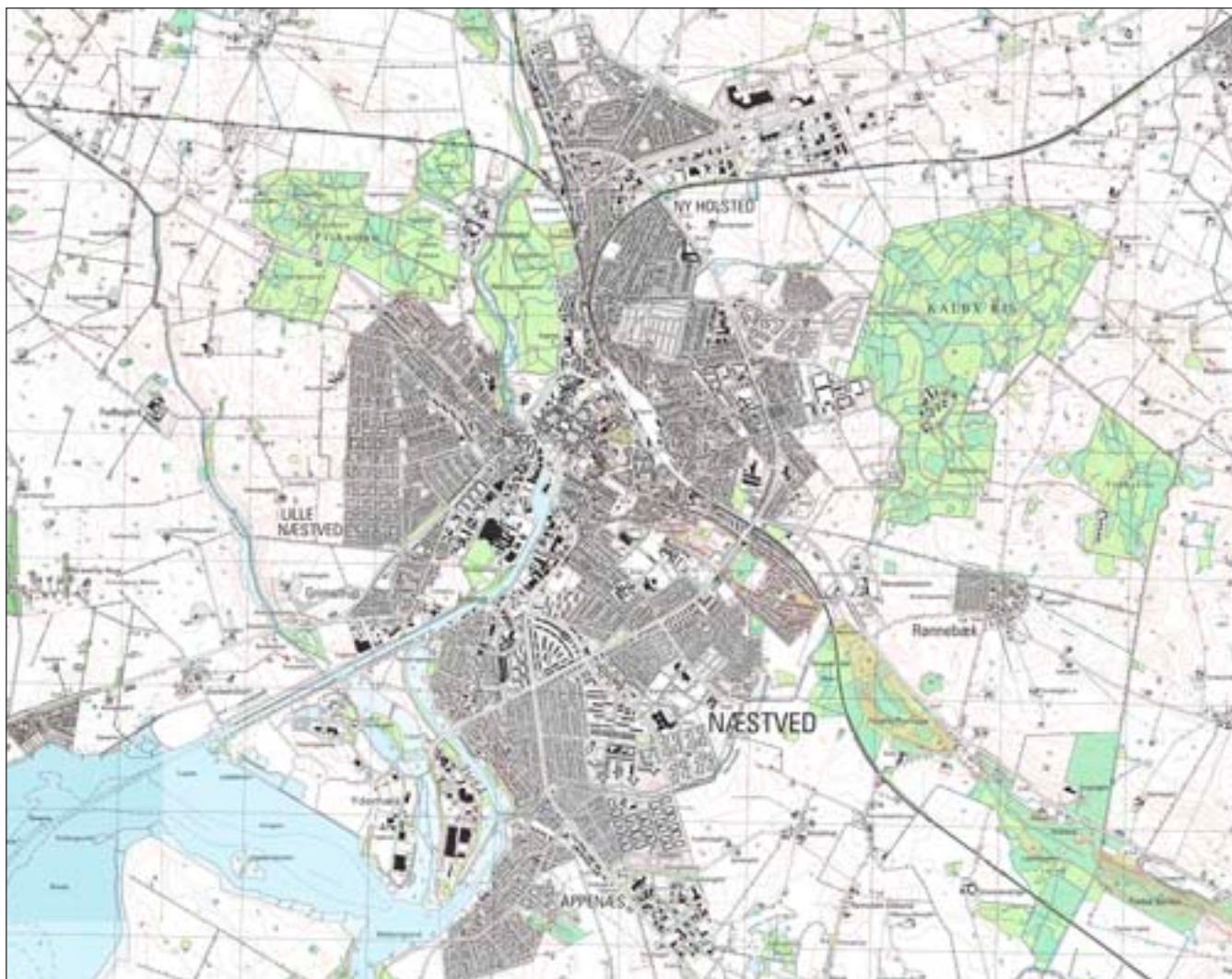
Udfordringer og potentialer

For til fulde at udnytte sit potentiale vil det være godt om bymidten kunne løftes. Dels ved en renovering af gaderummet, men især ved en særlig indsats for at bevare og udvikle handelslivet.

En udbygning af stisystemet vil øge tilgængeligheden til landskab og rekreative områder.



Næstved



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|---------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Næstved | 40533 | 5,8% | 1.00 | 55 | ● | 39 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Næstved ligger i kuperet terræn i bunden af Næstved Fjord. Byens størrelse gør, at der ikke kan gives en entydig beskrivelse af terrænet, men i det meste af byen er det let kuperet, mens der en del steder forekommer mere dramatiske terrænforhold. Det gælder især omkring bymidten, der ligger hævet som en ø i byen.

Fra nord skærer en grøn kile, Herlufsholmkilen, sig ind i byen helt ind til centrum. Herlufsholmkilen udgør det primære rekreative område i byen.

I den sydlige del af byen er fjorden og Susåens udløb også et vigtigt rekreativt område.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen er station på hovedbanen, og er samtidig målet for en række af de regionale hovedveje. Tilgængeligheden til København er omkring en time, og lidt bedre med offentlig transport end i bil.

Trafikken ind til byen fordeles via en ydre ringvej, som løber næsten hele vejen rundt om byen. Dog mangler den nordlige og østlige del af ringen. Derved forringes effekten en del, særligt fordi den østlige del af ringen løber gennem bebyggede områder, som altså må bære en del ekstra trafik på grund af den manglende nordlige del.

Fra den ydre ring fortsætter hovedvejene de fleste steder ind mod bymidten, som er omkranset af en centerring.



Det gælder også fra øst, men her forekommer kapaciteten ikke tilstrækkelig, hvilket giver anledning til nogle problemer. Bortset fra disse problemer er den overordnede infrastruktur generelt velfungerende.

Der er flere skoler i byen, og generelt er tilgængeligheden god, også for bløde trafikanter.

Bymidten

Bymidten, som udgøres af den oprindelige middelalderby ligger på en forhøjning som en ø i byen. Effekten understreges af, at bymidten på tre sider er omgivet af åbne områder, nemlig havnen, den inderste del af Herlufsholmkilen samt baneterrænet.

En del nyere bebyggelse er dog med til at udviske denne effekt, særligt ud mod Herlufsholmkilen og sygehuset.

Selve bymidten består af middelalderbyens labyrintiske gadenet, hvoraf en del er anvendt til gågade.

Indretningen med belægninger og inventar er svingende, og man savner en overordnet plan.

Bebyggelsen er ret varieret, men store områder af middelalderbyen er velbevaret og med til at give bymidten karakter. Især de to kirker er vigtige karakterskabende elementer i bymidten.

Den tidligere Kvikly er et eksempel på en moderne bygning, der på godt og ondt sætter sit præg på bymidten. Huset står i øjeblikket tomt, og det er afgørende hvilke funktioner der fremover placeres her, og hvordan facaden udformes.



En del af bymidten rummer en park, som ligger på det højeste punkt i byen. Herfra er der en forrygende udsigt over det meste af byen.

I bymidten findes endvidere en lang række kulturinstitutioner, som Grønnegades Kaserne, bibliotek, museer mv.

Boligområder

Boligområderne er ret varierede, og der er udover store parcelhusområder også store områder med etageboliger og tæt-lav boliger. Boligområderne repræsenterer flere forskellige perioder, med deraf følgende varieret indretning og fremtræden. Det generelle indtryk er dog at der er mange meget velindrettede boligområder, og de fleste steder er der således fornuftige stiftforbindelser.

Der er også generelt mange grønne områder i byen, og naturkvaliteter er udnyttet til at skabe rekreative områder langs vandløb og lignende.

Erhverv

Der er flere erhvervsområder i byen, primært omkring havnen samt i den nord- og sydøstlige del af byen.

Områderne på inderhavnen er gamle erhvervsområder, og på sigt rummer området et betydeligt byomdannelsespotentiale. Den karakteristiske havne- og industriarkitektur vil kunne danne baggrund for nogle spændende og helt unikke byområder.

Ved den nordvestlige indfaldsvej ligger et større område med megaforretninger som Bilka, Bauhaus og så videre. Området har god tilgængelighed, og en stor koncentration af forretninger. Samtidig er det lykkedes at disponere bebyggelse og facader, så der opstår et spændende, landskabeligt storskalabyrum.



Sammenfattende karakteristik

Næstved er en by med rigtig mange kvaliteter. I bymidten er der et levende byliv med stort udvalg af forretninger og kultur, altsammen samlet i en labyrintisk middelalderby.

Boligområderne og landskabet er også varieret, så der er boliger for de fleste i byen.

Endelig er der flere velbeliggende erhvervsområder, som henvender sig både til lokalt baseret erhverv, og nationale og internationale virksomheder.

Området ved inderhavnen rummer et stort byomdannelsespotentialer.

Der er generelt mange eksempler på god arkitektur i byen. Fodgængerbroen over baneterrænet kan tjene som eksempel på dette, men der kan findes mange flere.

Regional rolle

Næstved er den ubestridte hovedby i Sydsjælland. Byen er så langt den største, men rummer også de største bymæssige potentialer. Blandt andet fordi byen er stor nok til at understøtte et pulserende byliv, som kan tiltrække kreativ kapital.

Som bosætningsby bør byen derfor også fokusere på at skabe et lokalt behov. Der skal være et match mellem arbejdspladser og boligudbud.

Et vigtigt punkt hvor Næstved spiller en hovedrolle er som uddannelsesby, og som hovedsæde for kreative erhverv.

Udfordringer og potentialer

Næstved har mange kvaliteter, men der er også flere muligheder for forbedringer.

Infrastrukturen kan forbedres primært ved en færdiggørelse af den ydre ring. Det må dog ikke gå ud over naturen i Herlufsholmkilen, og skal derfor ske efter omhyggelig planlægning.

Den østlige indfaldsvej til byen bør også opgraderes.

Omkring bymidten vil det være flot, hvis man kan understøtte fornemmelsen af at bymidten ligger som en isoleret ø i byen. Man bør derfor nøje overveje nybyggeri omkring bymidten.

En samlet plan for indretningen af bymidten vil også være med til at højne kvaliteten. En revidering af trafikken i midtbyen kan indgå i planen.

Byen har et meget varieret boligudbud, og mange boligområder af høj kvalitet. Skal man pege på en overordnet indsats kunne det være at styrke de grønne forbindelser særligt i den østlige del af byen.



Præstø



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|--------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Præstø | 3606 | 4,7% | 59 | 1.44 | • | 25 | • | • | • | • | • |

Landskab

Præstø ligger i et let skrånende terræn ned mod Præstø Fjord. Den ældste del af byen ligger på en slags halvø mellem Tubæk Å og Præstø Fjord. Vest for byen er terrænet mere kuperet. Øst for den nordlige del af byen ligger et lille skovområde.

Der er generelt god adgang til kysten, som kun enkelte steder er »privatiseret«. Langs Tubæk Å er der også anlagt fælles rekreative arealer, og mod vest giver stier adgang til strandengen.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen har gode forbindelser til motorvejen, og transporttiden ligger lige under en time. For offentlig transport er transporttiden dog langt større, næsten en time og tre kvarter.

Den interne struktur er ikke ganske klar, men gennemkørende trafik ledes udenom byen ad en omfartsvej, og der er et net af overordnede veje internt i byen.

Skole og idrætsanlæg ligger nogenlunde centralt, og med gode stiforbindelser til boligområderne



Bymidten

Bymidten ligger i den oprindelige købstadsbebyggelse på halvøen mellem Tubæk Å og Præstø Fjord. Bebyggelsen er velbevaret, især i området bag hande­lsgaden, og det vigtigste handelsstrøg er udført med en vellykket og gennemført belægning og indretning.

I den østlige ende af bymidten er der anlagt et område med busterminal og et stort torv, Svend Gønges Torv, langs en gammel pakhusbebyggelse. En del nyere bebyggelse søger med vekslende held at ramme den originale købstadsstemning. Generelt forekommer området dog vellykket.

Langs kysten ligger en rekreativ sti. På nordsiden af halvøen ligger havnen, der primært anvendes til lystbåde. På havnen er der et autentisk maritimt miljø omkring de gamle pakhuse.

Samlet fremstår bymidten særdeles attraktiv.

Boligområder

Boligområderne er ret varierede, og udover parcelhuse og tæt-lav bebyggelse er der også en mindre andel af etageboliger. Generelt er der god forsyning med grønne fællesarealer, og i de fleste områder er der fornuftige stiforbindelser.



På sydsiden af Tubæk Å ligger et område med ældre vil­laer, som både arkitektonisk og beliggenhedsmæssigt er sær­deles attraktivt. Det er også her byens bibliotek ligger.

Derudover er boligområderne langs kysten naturligvis at­traktive, og der er de fleste steder skabt gode adgangsforhold og en stiforbindelse langs stranden. Der er også en række store fællesarealer ud mod kysten.

Områderne mod syd er de nyeste, men på mange måder også de mindst attraktive, da de ikke har den direkte adgang til kysten, og der ikke i baglandet er særlige naturværdier. Der

er da heller ikke særlig god adgang til det åbne landskab. De nye områder ligger derimod godt i forhold til skole og idrætsfaciliteter.

Erhverv

Der findes enkelte håndværksvirksomheder i byen, men de fleste virksomheder er samlet i et erhvervsområde ved den sydvestlige indkørsel til byen.

Erhvervsområdet ligger således ved den primære indfaldsvej, og fungerer derfor som byens ansigt udadtil. Derfor er det ærgerligt, at der ikke er gjort noget for at sikre områdets fremtræden. Indkørslen til byen kommer til at fremstå rodet og ucharmerende.

Beliggenheden sikrer dog at resten af byen ikke generes af trafikken til virksomhederne.

Sammenfattende karakteristik

Præstø er en charmerende købstad, med altovervejende velfungerende boligområder. Bymidten er byens vigtigste kendetegn, sammen med udsigten over Præstø Fjord.

Byens skole er et karakterskabende element i de nyere bydele, med den karakteristiske aula ud mod den sydlige ringforbindelse.

Der er overalt gode grønne områder, og især er adgangen til kysten udnyttet optimalt, ligesom Tubæk Å udnyttes som en vigtig rekreativ ressource.

Regional rolle

Byen har en rolle som regional handelsby og som bosætningsby.

Det attraktive bymiljø tiltrækker alle typer bosættere, og byen kan derfor få en vigtig rolle i bestræbelserne på at tiltrække den kreative klasse og de højtuddannede børnefamilier til regionen.

Udfordringer og potentialer

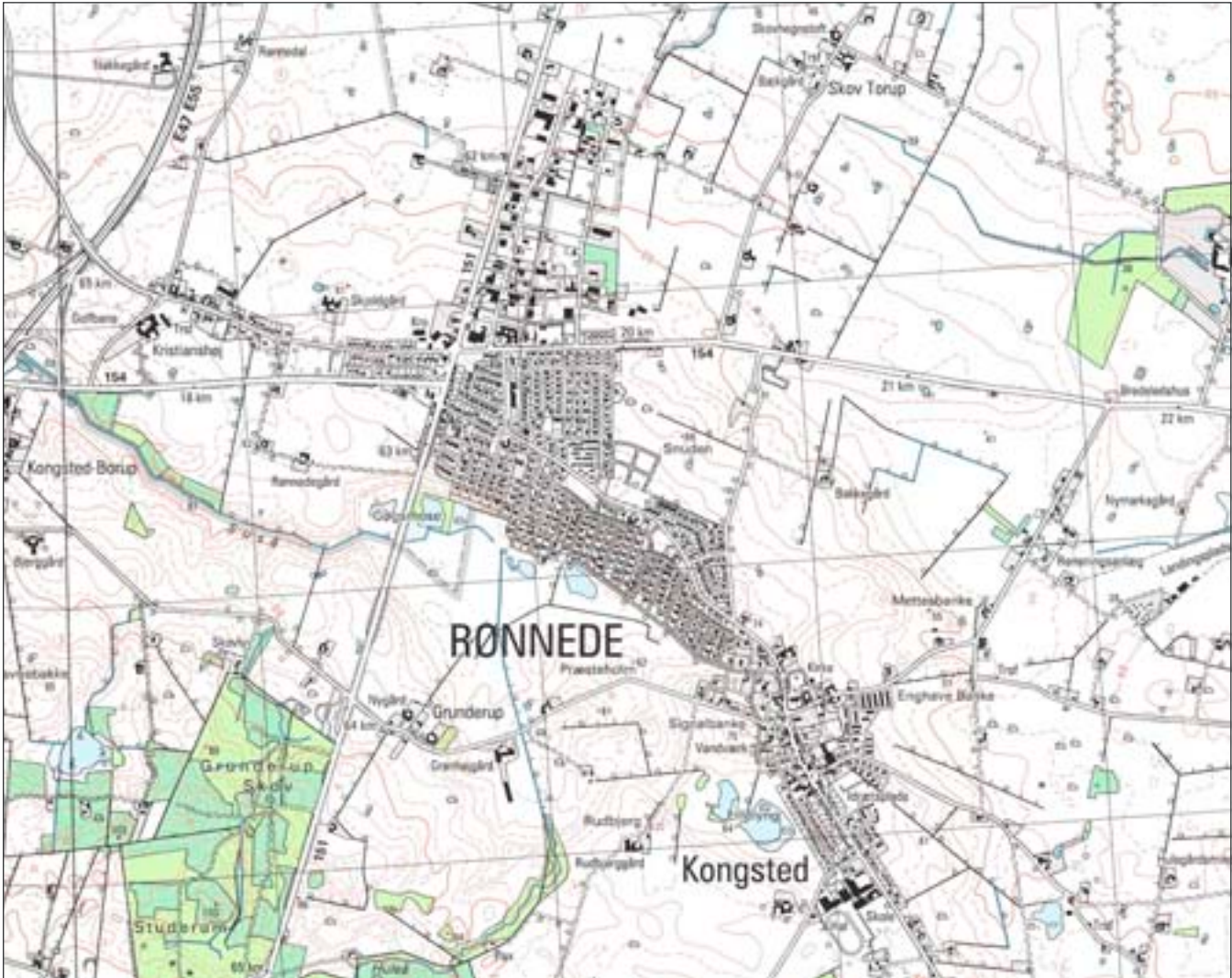
Præstø er på de fleste områder velfungerende og velplanlagt.

Ved ny byudvikling skal man sikre at der skabes gode forbindelser til landskabet. Samtidig bør man satse på at udvikle boligområder af høj kvalitet.

Indtrykket af byen kan højnes ved at gøre en indsats i erhvervsområdet. For eksempel ved at indføre en facadepolitik, og ved at arbejde med vejrummets indretning.



Rønnede



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|---------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Rønnede | 2277 | 10% | 45 | 1.23 | ● | 18 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Rønnede ligger i et ret kuperet terræn. Selve bebyggelsen ligger på en ås der løber fra nordvest mod sydøst, og de fleste boligområder ligger på den sydvestvendte skråning. Udsigtsforholdene er de fleste steder fine, og der er gode muligheder for at komme ud i landskabet, særligt mod sydvest.

I bunden af dalen mod sydvest ligger et par mindre åer og vandløb.

Infrastruktur og tilgængelighed

Rønnede ligger godt i den overordnede infrastruktur, tæt på motorvejen og med en transporttid til København på omkring tre kvarter.

Byen ligger ved et kryds mellem to motorveje, men selve byen strækker sig som en lang, båndby-lignende bydannelse mod sydøst fra krydset. En enkelt hovedgade løber gennem hele byen. Vejen kan til tider være ret trafikeret.

Skolen ligger i den sydligste ende af byen. Der er en sammenhængende stiforbindelse til skolen gennem hele byen, men den er sammensat af flere stumper, og fremtræder ikke som et egentligt alternativ for cyklende skolebørn.

Bymidten

Trods sin størrelse har Rønnede ikke en egentlig bymidte. Ved krydset mellem de to hovedveje ligger et par butikker, kro og pizzarestaurant.

I den nordlige del af selve byen ligger et butikscenter. Centret har form af en langstrak bygning med en ensidig facade, og fremtræder trist og nedslidt.

Boligområder

Boligområderne, som altovervejende består af parcelhuse, med mindre indslag af tæt-lav, er velplanlagte med gode grønne friarealer og stisystemer. Fra de fleste boligområder er der gode udsigtsforhold, og der er gode forbindelser til det åbne land. I den sydlige del af byen, som udgøres af den oprindelige landsby Kongsted, finder man en lidt anden bebyggelsestype med rester af landsbymiljø.

Der foregår byudvikling på østsiden af den nordlige del af byen. Placeringen af dette byområde forekommer ikke optimal, på grund af den store afstand til skolen.

Erhverv

Erhverv er samlet i et velbeliggende område på nordsiden af byen. Området er med til at sikre, at man oplever passagen på hovedvejen som en by. Samtidig er placeringen fri for gener for boligområderne. En kommende lokalplan skal blandt andet sikre en forskønnelse af området, blandt andet med grønne kiler.

Sammenfattende karakteristik

Byen fremstår som en attraktiv bolig- og erhvervsby. Dog savner man en bymidte, og de butikker der er i byen bidrager ikke til et godt bymiljø.

Regional rolle

Byen har en dobbelt rolle som erhvervs- og boligby.

Udfordringer og potentialer

Først og fremmest bør man satse på at skabe en bymidte i byen. Kommunen arbejder i øjeblikket med planer om at skabe en egentlig midtbystrækning mellem de to store kryds midt i byen.

Byens boligområder er især attraktive på grund af udsigten og landskabet. Det skal der tages højde for ved byudvikling, hvis man ønsker at skabe attraktive boligområder.

Stiforbindelsen til skolen fremtræder som nævnt fragmenteret, og mange elever vælger i stedet at cykle på hovedgaden, som er uden cykelsti. Der bør derfor udarbejdes en plan for omdannelser, der kan få stiforløbet til at fremstå som en sammenhængende sti.



Stege



| | Befolkning 2004 | bef.vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Stege | 4046 | 2,8% | 1.19 | 2.17 | ● | 35 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Stege ligger på begge sider af den smalle indsejling fra Stege Bugt til Stege Nor. Byen er således omgivet af vand på næsten alle sider. Landskabet i byen er stort set fladt. Vest for byen stiger terrænet jævnt.

Der er således store naturkvaliteter, og der især nord for kanalen god adgang til kysten både ud mod bugten og ind mod noret.

Infrastruktur og tilgængelighed

Stege er den mest afsides liggende by der indgår i analysen, transporttiden til København er selv i bil på grænsen til det

acceptable. Det er ikke realistisk at pendle til København med offentlig transport.

Men også afstanden til det øvrige Sydsjælland er ret stor. Internt er byen bygget op med en hovedgade, der forbinder den nordlige og sydlige bydel. Gennem midtbyen er hovedgaden også byens handelsstrøg.

Skole og idrætsanlæg ligger i den nordlige del af byen, og tilgængeligheden kunne være bedre, især fra den sydlige bydel. Der er ikke sammenhængende stiforbindelser til skolen.

Bymidten

Bymidten er det middelalderlige bycenter, og præges af en generelt velbevaret bebyggelse. Der er gennemført en



renovering af byrummene med nye belægninger og inventar, og resultatet er en særdeles attraktiv bymidte.

Bymidten karakteriseres desuden ved, at flere baggårde er indrettet til butikker, hvad der er med til at give oplevelsen af en spændende bymidte med hemmelige kroge og overraskelser.

De tilstødende byområder består af mindre, sammenbyggede byhuse. Her er en charmerende stemning, og området vurderes at være et attraktivt boligområde.

Mod sydvest grænser bymidten op til havnen. En inddragelse af havneområdet i bymidten er et potentiale, der så småt er ved at blive udnyttet.

Mod vest afgrænses bymidten af den gamle byport, og mod nord og vest omkranses bymidten af de gamle voldanlæg, der er meget velbevarede, og udgør et vigtigt rekreativt område.

Boligområder

Boligområderne udgøres altovervejende af parcelhusområder fra forskellige perioder.

I Lendemarke i den sydlige bydel finder man således et stort, ældre villaområde, mens der i den nordlige bydel mest er tale om lidt nyere områder.

Generelt er der kun de mest nødvendige stiforbindelser, og man savner således et sammenhængende, overordnet stisystem der giver adgang til blandt andet skole og idrætsanlæg.

Forsyningen med grønne områder er også flere steder lidt mangelfuld.

Erhverv

Der er to primære erhvervsområder i byen. Det ene ligger i den nordlige udkant af byen, hvilket betyder at stort set al trafik hertil skal passere gennem bymidten.

Vest for kanalen ligger et andet område, som domineres af det tidligere sukkerrafinaderi. Beliggenheden af dette område er bedre, fordi det ikke genererer trafik gennem bymidten. Sukkerfabrikkens siloer er sammen med kirken byens væsentligste vartegn.





Sammenfattende karakteristik

Samlet fremstår Stege som en meget attraktiv by, især baseret på det attraktive købstadsmiljø i bymidten, havnemiljøet og de store naturkvaliteter.

Boligområderne er gennemsnitlige, men drager naturligvis flere steder nytte af nærheden til vandet. Især savner man et sammenhængende stisystem.

Regional rolle

Steges rolle er primært som regional bosætnings- og erhvervsby. Bosætning fra hovedstadsområdet hæmmes af afstanden, men byens attraktioner tiltrækker alligevel bosættelse fra hovedstaden.

Udfordringer og potentialer

Den igangværende omdannelse af havnearealerne til attraktive (midt)byarealer skal fortsættes, og helst i samme høje kvalitetsniveau som resten af bymidten.

Indsatsen i boligområderne bør primært gå på at etablere mere sammenhængende stisystemer.

Vandet kan inddrages mere i bybilledet, særligt i Lendemarke.

Området omkring den gamle sukkerfabrik rummer et byomdannelsespotentialer på sigt.



Stensved



| | Befolkning 2004 | bef. vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|----------|-----------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Stensved | 1402 | 9,6% | 1.01 | 1.44 | ● | 8 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Stensved ligger i et ret kuperet terræn, der overvejende skræner mod syd. Byen ligger nord for kysten mod Storstrømmen.

Sydvest og nordøst for byen findes mindre skovområder.

Nordvest for byen er der god adgang til landskabet fra boligområderne.

Infrastruktur og tilgængelighed

Stensved ligger tæt ved motorvejen, og også ret tæt ved Vordingborg. Transporttiden til København er lige omkring en time, men for offentlig transport næsten det dobbelte.

Byen gennemløbes af en hovedvej, men hovedparten af byen ligger nord for vejen. Især bymidten er ret præget af den megen trafik.

Skole og idrætsanlæg ligger i den vestlige del af byen. Stisystemer giver god adgang til skolen fra alle boligområder.

Bymidten

Bymidten består af enkelte butikker, hvoraf den vigtigste er dagligvarebutikken, der ligger i et lille centerbyggeri, omgivet af parkering. Vest herfor ligger et par butikker og et lille torv foran ældrecentret.

Bebyggelsen langs hovedvejen minder om stationsbybebyggelse, og der er flere fine huse imellem. Alligevel opleves bymidten fragmenteret, især på grund af den stærke trafik.

Boligområder

Boligområderne består udover bebyggelsen langs hovedvejen altovervejende af et stort parcelhusområde nord for vejen.

Området er velplanlagt med gode stiforbindelser og flere grønne områder, og mange steder er der udsigt over Storstrømmen. Der er også mulighed for at komme ud i det åbne land mod vest.

Vest for skolen ligger et mindre område med rækkehuse.

Syd for byen ligger et større byudviklingsområde. Boligerne bliver attraktive med gode udsigtsforhold, men adgangen til skolen på den anden side af landevejen er problematisk.

Erhverv

Bortset fra enkelte håndværksvirksomheder spredt i byen er der ingen betydelige erhverv.

Sammenfattende karakteristik

Boligområderne i byen er attraktive, men ikke særlig varierede. Bymidten er mindre attraktiv, især på grund af trafikken, men den er også lidt fragmenteret.

Trafikken sætter i det hele taget sit præg på byen, og hovedvejen er nok det primære karakterdannende element.

Regional rolle

Byens rolle er som bosætningsby, især baseret på det regionale arbejdsmarked.

Udfordringer og potentialer

Trafikken gennem byen på hovedvejen udgør den største udfordring. En regulering af trafikken og vejprofilet vil kunne være med til at forbedre bymiljøet i bymidten, og gøre den fine bebyggelse langs vejen mere attraktiv.

Ved byudvikling skal man fastholde de gode stisystemer og adgangen til landskabet.



Vordingborg



| | Befolkning 2004 | bef.vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|-------------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Vordingborg | 8880 | 1,6% | 1.03 | 1.12 | ● | 37 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Vordingborg ligger i et kuperet og meget varieret landskab, der overvejende skråner mod syd mod Storstrømmen.

Syd for byen ligger Masnedø. Flere større eller mindre skovområder ligger omkring byen.

Halvøen Oringe i den sydlige del af byen rummer også store landskabelige kvaliteter. Der er generelt god adgang til kysten, mens adgangen til det bagvedliggende landskab er mere sporadisk.

Sydvest for bymidten ligger en dalsænkning, der er anvendt til et centralt grønt byrum. Området udgør en stor attraktion for de tilstødende byområder.

Infrastruktur og tilgængelighed

Adgangen til motorvejen er nogenlunde god, og tilgængeligheden til Næstved er meget god. Transporttiden til København er lige over en time, og den offentlige transport er næsten lige så hurtig som bilen, fordi byen er station på hovedbanen.

En omfartsvej nord og vest om byen fordeler hovedparten af den gennemkørende trafik. Nogle sammenfletninger i forbindelse med denne ringvej er problematiske. En mindre del af den gennemkørende trafik går gennem selve byen.

Skole og gymnasium ligger forholdsvist centralt og med god tilgængelighed for alle trafikformer. Der er de fleste steder gode stiforbindelser der giver adgang til skolerne.

Idrætsanlægget ligger i den vestlige del af byen ved omfartsvejen. Også hertil er tilgængeligheden god.



Bymidten

Bymidten strækker sig fra stationen i vest til ruinen af Vordingborg Slot og Gåsetårnet i øst. Gadeforløbet er på en del af strækningen anlagt som gågade, mens andre dele har status af sivegade. Nord for dette handelsstrøg ligger en række dagligvarebutikker omkring en stor p-plads, der ligger i tilknytning til rester af de gamle voldanlæg.

Bebyggelsen i handelsstrøget er ret forskelligartet, og ikke helt harmonisk. Bygningshøjderne er således meget forskellige. Enkelte af de oprindelige købstadshuse er bevaret, men de kan ligge op ad nyere huse uden synlige arkitektoniske sammenhænge.

Der er arbejdet en del med belægnings og inventar, men resultatet forekommer ikke entydigt vellykket. Organiseringen med både gågade og sivegade er ikke helt forløst.

Det bagvedliggende område med dagligvare- og andre butikker minder mere om butiksområder i mindre byer eller i forstæder. Kvaliteterne i voldanlægget er kun delvist indarbejdet.

På den modsatte side af gågaden er store arealer indrettet til parkering. Gågaden kommer på den måde til at fremstå som en indkøbskulisse, snarere end som en integreret del af byen.

Bymidten har dog et stort potentiale, som kan udnyttes ved en aktiv indsats for facader og belægnings.

Boligområder

Vordingborg har varierede boligområder med en høj andel af tæt- lav boliger, samt nogle etageboliger. Mange boligområder er af høj kvalitet, især flere tæt-lav områder.

Der er generelt gode stiforbindelser, mens forsyningen med grønne områder kunne være bedre.

Den store variation og de landskabelige kvaliteter gør, at byen er særdeles attraktiv for alle typer af bosættere.

Erhverv

Byen rummer flere erhvervsområder med meget forskellige kvaliteter.

Kaserneområdet udgør med sine karakteristiske bebyggelser et attraktivt byområde.

På havnen er et større område under omdannelse, og her vil der opstå et meget attraktivt byområde.

Det psykiatriske hospital på Oringe er også et særdeles attraktivt byområde, hvis rekreative kvaliteter henvender sig til hele byen.

Generelt er områderne rimeligt velbeliggende.



Sammenfattende karakteristik

Vordingborg har først og fremmest store landskabelige kvaliteter, der er let tilgængelige, og blandt andet udnyttes ved den fine lystbådehavn tæt på bymidten.

Der er også stærke historiske værdier, først og fremmest i form af Gåsetårnet og de øvrige rester af Vordingborg Slot, men også resterne af voldanlæg og en del bevaret bebyggelse.

De mange uddannelsesinstitutioner er også et plus for byen, og gymnasiet er dertil også arkitektonisk spændende.

Bymidten rummer et stort potentiale, som ikke helt er forløst. Den giver et lidt rodet indtryk.

Endelig er der rigtig gode og varierede boligområder.

Regional rolle

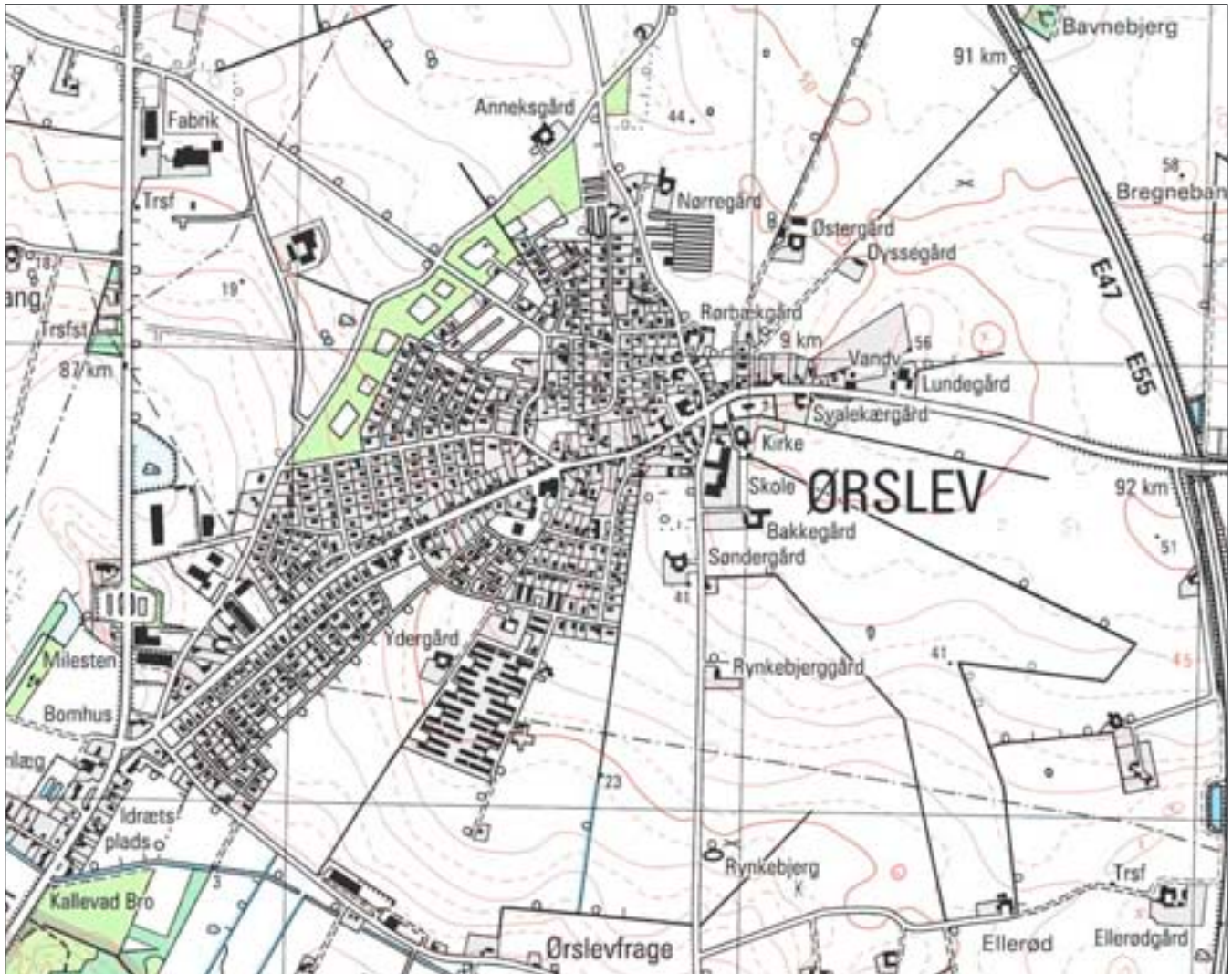
Byen spiller en hovedrolle i den regionale udvikling. Her er flere uddannelsesinstitutioner, gode erhvervsområder og et attraktiv og varieret udbud af boliger. Sammen med Næstved er det den af byerne i regionen der står stærkest i konkurrencen om at tiltrække »den kreative klasse«.

Udfordringer og potentialer

Den primære udfordring er at give bymidten et løft. En mere gennearbejdet plan for belægnings og inventar er et af elementerne. Samtidig bør der laves en plan for renovering af områderne på begge sider af gågaden. Her er i dag mest parkering, og handelen nord for området er med til at fjerne livet fra gågaden og resten af det primære handelsstrøg, uden selv at bidrage til et attraktivt bymiljø.

I boligområderne skal man fortsat være opmærksom på gode stier og grønne områder. Adgangen til landskabet mod nord bør forbedres.

Ørslev



| | Befolkning 2004 | bef.vækst 1994-2004 | Transport til København - Bil | Offentlig transport til Kbh | Variation i boligtyper | Funktioner | infrastruktur | midtbymiljø | boligområder | erhverv | landskab |
|--------|-----------------|---------------------|-------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------|---------------|-------------|--------------|---------|----------|
| Ørslev | 1836 | -2,6% | 58 | 1.37 | ● | 10 | ● | ● | ● | ● | ● |

Landskab

Ørslev ligger i et jævnt skrånende terræn, der vender mod sydvest. Lidt syd for byen findes et større skovområde og et vandløb. Nordvest herfor ligger Ørslev Mose

Nordvest for byen ligger et større rekreativt område. Mod syd er der fra enkelte områder adgang til landskabet.

Infrastruktur og tilgængelighed

Byen ligger tæt ved motorvejen og Vordingborg. Transporttiden til København er under en time, men for offentlig transport over halvanden time.

En hovedgade løber gennem hele byen, og der er en del gennemgående trafik.

Skolen ligger i den østlige del af byen umiddelbart syd for den oprindelige landsbybebyggelse, og man savner en stiforbindelse fra de store boligområder mod nord og vest.

Bymidten

Bymidten ligger ved korsvejen, der er midtpunkt i den oprindelige landsby. Her er kun enkelte butikker, og der er ikke foretaget nogen bearbejdning af byrummet.

Boligområder

Boligområderne består af parcelhusområder, et markant område med tæt-lav samt den oprindelige landsbybebyggelse i den nordøstlige del af byen.

Der er rimeligt gode stiforbindelser, men man savner forbindelsen det sidste stykke til skolen. Der er få grønne fællesarealer, og adgangen til det omkringliggende landskab kunne være bedre.

Landsbybebyggelsen i den nordøstlige del har i det store og hele bevaret sin charme, men er halvt sammenvokset med et parcelhusområde mod vest, som i nogen grad udviser identiteten.

Det tæt-lave almennyttige boligområde rækker ud af byen som en kile ud i landskabet. Området er arkitektonisk markant, men trænger til renovering.

Erhverv

Der findes en del virksomheder, primært håndværksvirksomheder, spredt i byen. De er i høj grad med til at give byen karakter. Derudover ligger et erhvervsområde vest for byen. Beliggenheden af området er god, tæt på motorvejen, og tilkørslen går ikke gennem selve byen.

Sammenfattende karakteristik

Ørslev fremstår som en gennemsnitlig by, boligområderne stikker ikke ud fra gennemsnittet, bymidten er ret uinspirerende, og bymiljøet generelt på det jævne. Det oprindelige landsbymiljø der trods alt fortsat findes og den almennyttige bebyggelse mod syd er elementer, der er med til at løfte indtrykket af byen.

Regional rolle

Byens rolle er primært som regional bosætnings- og til dels erhvervsby. Byen henvender sig ikke umiddelbart til den kreative klasse.

Udfordringer og potentialer

Der kan gøres en indsats for at løfte bymiljøet i bymidten og langs hovedgaden. En plan for især belægninger og belysning er et skridt på vejen.

Det omkringliggende landskab rummer mange attraktioner. En særlig indsats bør gøres for at gøre landskabet mere tilgængeligt.

Endelig bør stiforbindelse fra boligområderne til skolen anlægges.



