

8 BIDRAG TIL:

Byarkitektonisk kortlægning,
type- og model fremstilling
af danske stationsbyers midter



*Ulrik Møller,
Centrumpladsen i
Vester Aaby, 2007*

BILAG/DELRAPPORT

// DEL 1: FORUDSÆTNINGER / PERSPEKTIVERING I TID / FREMTIDSSCENARIER

// DEL 2: MEGATRENDS / DESIGN SCENARIER / INSPIRATION

// DEL 3: STRATEGISK TÆNKNING / CENTRUM OG MIDTPUNKT

// DEL 4: MODELANVENDELSE I PRAKSIS

Denne rapport er en delrapport og bilag til rapporten:

Byarkitektonisk kortlægning, type- og modelfremstilling af danske stationsbyers midter

Projektet er støttet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens byfornyelsesmidler.

Rapportens eksempler og de kilder, der henvises til, giver ikke nødvendigvis udtryk for styrelsens holdninger.

Projektet består samlet af 3 delrapporter:

1. Hovedrapporten, der omfatter en teoretisk-metodisk gennemgang af kortlægning, type- og modelfremstilling af stationsbyernes midter.
2. Eksempelsamlingen, der omfatter en beskrivelse af modelanvendelsen på fem udvalgte stationsbyer i Danmark.
3. Bidrag/bilag, som er denne delrapport, der består af væsentlige bidrag til forståelse af stationsbyernes forudsætninger og muligheder for udvikling.

Projektet er gennemført af en bred faglig projektgruppe under ledelse af JWH Arkitekter. Projektet er støttet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Delrapportens bidrag er udarbejdet af medlemmer i projektets projektgruppe.

Rapporten kan downloades fra byfornyelsesdatabasen

INDHOLD

0. INDLEDNING - LÆSEVEJLEDNING	4
1. STATIONSBYTYPOLOGIER OG FREMTIDSSCENARIER	8
- PERSPEKTIVERING OVER TID	
Historisk perspektiv - Stationsbyer 1915, 1965 og 2015 Gudrun Gormsen	10
Fremtidsperspektiv - Stationsbyer i 2040 Jesper Bo Jensen	34
2. MEGATRENDS, DESIGN SCENARIER OG INSPIRATIONSKATALOG	48
3 Megatrends og 10 scenarier Tom Nielsen, Martin Weihe Esbensen	50
Scenarietkatalog WE Architecture	66
Perspektivkatalog WE Architecture	101
3. TÆNKNING OM STRATEGI OG OM CENTRUM OG MIDTPUNKT	114
Typer og modeller, strategier og scenarier Jens Kvorning	116
Centrum og midte Jens Kvorning	126
4. MODELANVENDELSE I PRAKSIS	138
Samarbejde med lokale aktører i processen Tenna Tychsen	140

INDLEDNING

OG
LÆSEVEJLEDNING

8 BIDRAG TIL: Byarkitektonisk kortlægning, type- og modelfremstilling af danske stationsbyers midter

Denne delrapport indeholder bidrag til projektet
‘Byarkitektonisk kortlægning, type- og modelfremstilling af stationsbyers midter’.

KERNEN I PROJEKTET

Projektet skal give dem, der arbejder med udviklingen af danske stationsbyer – såvel fagfolk som lokale aktører - et vidensgrundlag og forståelse for stationsbyernes fysik, kulturhistorie og forudsætninger for udvikling.

Kort sagt undersøger vi i projektet, hvordan stationsbyer har udviklet sig og vi opstiller modeller for, hvordan de kan udvikle sig under forskellige betingelser.

Projektet har fokus på byernes fysiske sammenhænge og på at frembringe bæredygtige designløsninger og opnåelige robuste designvisioner, som stationsbyer kan arbejde henimod.

INDHOLD I DENNE DELRAPPORT

Delrapporten samler op på projektets tænkning rundt om projektets type- og modelfremstilling. Projektet er bygget op omkring en større gruppe af fagpersoner, der præsenterer viften af kompetencer, der kan belyse et stort og komplekst problemfelt, som stationsbyernes udvikling og fornyelse indeholder. Projektgruppen er en blanding af både teoretikere og praktikere, der markerer sig omkring bykultur, byudvikling og byarkitektur indenfor planlægning, urban design, bysociologi, byliv og byhistorie.

Projektgruppens medlemmer har med hver deres faglige indgangsvinkel givet forskellige bidrag

til forståelse af stationsbyernes forudsætninger og muligheder for udvikling.

Vi har samlet delrapportens bidrag under 4 temaer:

1. *Stationsbytypologier og fremtidsscenerier – Perspektivering over tid*
2. *Megatrends, design scenarier og inspirationskatalog*
3. *Tænkning om strategi og om centrum og midtpunkt*
4. *Modelanvendelse i praksis*

INDHOLD I HOVEDRAPPORTEN

Hovedrapporten giver en nøje beskrivelse af selve modellen. Den viser en systematisk kortlægning af stationsbyernes historiske typologiske udvikling over tid og kortlægning af stationsbyens stedlige typologier. Den giver forståelse for designmæssige sammenhænge fra den store kontekst af stedlighed, natur og kulturarv til skalaen omkring velegnede bosætningsformer, bebyggelses- og boligtyper, realistisk erhvervs-, butiks- og servicebyggeri til hvilke rekreative urbane og grønne rum, der helt ned i detaljen kan gøres tilgængelige og attraktive.

Endelig beskriver hovedrapporten en systematisk frembringelse af fremtidsscenerier og mulige typologier for stationsbyer med forskellige udgangspunkter dvs. byer i udvikling eller stilstand. Modellen viser veje til at konstruere nyt, at rekonstruere eller at dekonstruere.

LÆSEVEJLEDNING

Delrapportens 4 temaer og 8 bidrag:

1. STATIONSBYTYPOLOGIER OG FREMTIDSSCENARIER - PERSPEKTIVERING OVER TID

BIDRAG 1:

I et historisk perspektiv folder kulturhistoriker Gudrun Gormsen stationsbyens kulturhistorie ud over tid og giver en karakteristik af hver af tre overordnede stationsbytypologier i 1915, 1965 og 2015. Konkret beskrives udviklingen gennem tiderne i hovedgaden i Sdr. Omme.

BIDRAG 2:

I et fremtidsperspektiv har fremtidsforsker Jesper Bo Jensen taget udgangspunkt i scenariemodellen og har kigget på en mulig og sandsynlig udvikling for stationsbyerne i 2045. En række forudsætninger giver 3 forskellige fremskrivninger af udviklingen, som kan lægges til grund for diskussioner med stationsbyerne, om hvilken fremtid man tror på. Hvert af de tre scenarier beskriver:

- *Tidsånden*
- *Boligmarked og Bosætning*
- *Huspriser og bosætning*
- *Muligheder i stationsbyerne*
- *Stationsbyernes centrum i 2040*

2. MEGATRENDS, DESIGNSCENARIER OG INSPIRATIONSKATALOG

BIDRAG 3:

I bidraget '4 Megatrends og 10 Scenarier' har arkitekt og professor i by- og landskabsplanlægning Tom Nielsen og arkitekt Martin Weihe Esbensen beskrevet fire megatrends, der i høj grad kan blive afgørende for, hvordan stationsbyernes midter, og i særdeleshed deres hovedgader, kan komme til at udvikle sig i de kommende årtier. For hver megatrend er der udfoldet en række designscenarier. De fire megatrends er beskrevet således:

1. *Velfærdsstatens forsvinden*
2. *Urbaniseringen og mobilitetsstigningen fortsætter*
3. *Bæredygtighedsparadigmet slår igennem*
4. *Reindustrialisering*

BIDRAG 4:

WE Architecture gennemgår et katalog af mulige fysiske scenarier med en bred vifte af behandlingsformer i forhold til forskellige udgangspunkter for udviklingen frem til 2040-65. Situationerne som er skitseret adderer, renoverer, trækker fra og sletter i byerne, eller naturen får lov at tage over. Scenarierne tænkes ikke udviklet i rendyrkede former. Realistisk set kommer elementerne i scenarierne til at fungere i en blanding. Der præsenteres 11 scenarier med idéforslag.

BIDRAG 5:

Til inspiration har WE Architecture i bidraget 'Perspektiver' bearbejdet perspektiver for hovedgaderne i projektets fem eksempelbyer. Perspektiverne illustrerer tre situationer: konstruktion, rekonstruktion og dekonstruktion.

3. TÆNKNING OM STRATEGI OG OM CENTRUM OG MIDTPUNKT

BIDRAG 6:

Byplanarkitekt og professor Jens Kvorning beskriver i bidraget 'Typer og modeller, strategier og scenarier' vigtigheden af at arbejde med strategier og strategisk planlægning, når man agerer under usikre og skiftende vilkår - en situation der kendetegner arbejdet med vores stationsbyer i Danmark. Strategier opfattes ofte som noget overordnet og generelt, men strategisk tænkning er aktuel og nødvendig i alle skalaer. I dette bidrag diskuteres, hvilke strategier, der kan anvendes til at realisere forskellige modeller for stationsbyerne, afhængig af hvilke vilkår og betingelser, der er gældende.

BIDRAG 7:

Løsningsstrategier for stationsbyer skal kunne fastholde en form for centrum og midtpunkt betoner Jens Kvorning i bidraget 'Centrum og midtpunkt'. Det er stationsbyens midtpunkt, forstået som den rumlige artikulering af noget fælles, der er det vigtige at fastholde og udvikle. Med udgangspunkt i internationale bysociologiske og bygeografiske betragtninger beretter Jens Kvorning om svækkelsen af

mindre byers centrum og midtpunkt som konsumsteder og mødesteder. Bidraget beskriver videre en række muligheder for f.eks. at åbne og udvikle de offentlige institutioner, pladser og aktiviteter, således at de på forskellige måder kan udvikle deres potentialer som livgivende mødesteder.

4. MODELANVENDELSE I PRAKSIS

BIDRAG 8:

Byplanarkitekt og proceskonsulent Tenna Tychsen beskriver i bidraget 'Modelanvendelse i praksis', hvordan kommuner og lokale aktører samarbejder om modellen i praksis. Modellen giver sammen med en struktureret proces kontekstforståelse og mulighed for at operationalisere stationsbyernes kulturarv. I to pilotafprøvninger har modellen vist sig velegnet i kommunens samarbejde med lokale aktører om udviklingen af deres by. Den typologiske kortlægning giver overblik over stationsbyerne som kulturarv og historie. Den giver fælles viden, men den giver også inspiration til fremtidig byudvikling. Bidraget beskriver processen i 4 trin:

1. *Kontekstafklaring*
2. *Registrering og kortlægning af typologier (stedtypologi, monument- og dynamotypologi, bygningstypologi, apteringstypologi)*
3. *Analyse og perspektivering*
4. *Scenarier og løsninger*

BIDRAG

DEL 1

STATIONSBYTYPOLOGIER OG FREMTIDSSCENARIER - PERSPEKTIVERING OVER TID

Historisk perspektiv - Stationsbyer 1915, 1965 og 2015
Typologi 1, 2 og 3
Gudrun Gormsen, Kulturhistoriker

Fremtidsperspektiv - Stationsbyer i 2040
Typologi 4
Jesper Bo Jensen, Fremforsk, Center for Fremtidforskning

STATIONSBYER 1915, 1965, 2015

Historisk perspektiv
Gudrun Gormsen, Kulturhistoriker

LIVET I STATIONSBYEN - TRE TYPOLOGIER:

// 1: STATIONSBYEN 1915

// 2: STATIONSBYEN 1965

// 3: STATIONSBYEN 2015

STATIONSBYER SET OVER TID - TYPOLOGI 1, 2 OG 3

Stationsbyerne blev grundlagt i en periode, hvor den økonomiske struktur og den sociale organisation i det danske samfund var præget af forandring. Stationsbyerne blomstrede op og foldede sig ud i fuldt flor, så længe landbruget spillede en stor rolle i samfundsøkonomien. Samtidig var stationsbyen en aktiv del af industrisamfundet, som det formede sig i første halvdel af det 20. århundrede, og hvor småindustrier gjorde sig gældende ved siden af storindustrien.

Mange stationsbyer tilpassede sig det nye bymønster, der fulgte med kommunalreformen i 1970, og deres rolle som små centerbyer i velfærdssamfundet gav dem en ny funktion. Den seneste kommunalreform, centralisering, urbanisering og globalisering har nu sat de gamle stationsbyer under pres. Ikke de bysamfund, som har ændret funktion og fungerer som forstæder til store byer; men selv de byer, der siden 1960'erne har udviklet en særlig og ofte specialiseret erhvervsprofil og oplevet vækst på baggrund heraf, må til stadighed tage bestik af fremtiden.

STATIONSBYEN 1915 - BYENS FORUDSÆTNINGER

NY INFRASTRUKTUR - NYE MULIGHEDER FOR DISTRIBUTION AF VARER

Stationsbyerne havde deres storhedstid i perioden mellem 1890 og 1920. De nye byer voksede frem i hele Danmark langs de jernbaner, der blev anlagt i 1860'erne og 70'erne, og ved det finmaskede net af sidebaner, som kom til efterfølgende. Den nye infrastruktur var en af forudsætningerne for samfundets forandring fra agrarsamfund til industrisamfund og for distributionen af de nye fabriksfremstillede varer. Stationsbyerne er industrialismens by i landdistrikterne, og landbosamfundet var langt ind i det 20. århundrede deres eksistensgrundlag.

BEFOLKNINGSTILVÆKST, NÆRINGSLOVGIVNING OG ET MODERNISERET LANDBRUG

Byerne opstod på baggrund af en stor befolkningstilvækst i det 19. århundrede og den liberalisering af næringslovgivningen, som fandt sted med virkning fra 1862, og som ophævede de gamle købstæders monopol på handel og håndværk. Endelig, men ikke mindst, fungerede de nye byer i tæt samspil med det andelsorganiserede, markedsorienterede, mekaniserede og moderniserede landbrug.

Stationsbyliv 1915

Typologi 1

STATIONSBYLIV 1915

EN NY PULS

I de små huse langs banen skal ledvogteren, hans kone eller børn passe tiden og være klar til at passe bommene, når toget passerer. Toget er blevet en del af den nye bys rytme. Stationens telegraf tikker og meddeler sig på lange papirsstrimler. Telefonen ringer. Stationsforstanderen finder uniformsjakken og kasketten og er klar til at modtage toget og sende det af sted igen med et fløjt og et vink med signalkiltet, der kaldes et spejlæg. Stationskarlen hjælper de rejsende med at få deres bagage bragt ud til de ventende vogne. De, der kun har været borte et par timer eller været på en dagstur, har haft deres heste og vogne opstaldet i gæstgiveriets rejsestald, der ligger tæt ved stationen. Andre rejsende har stillet deres cykler i rejsestalden.

GODS, VARER OG POST

Ved morgentoget har stationskarlen haft travlt med at få gods og varer til byens handlende og håndværkere læsset af toget og sat ind i stationens pakhuse. Siden har han kørt de varer, firmaer i byen og oplandet ikke selv har hentet på stationen, rundt i byen på en trækvogn. Også postsækkene, der er kommet med det tog, der fører post, har han måttet slæbe ind på posthuset. Her møder hver morgen en række landpostbude, som sørger for at bringe posten ud i alle hjørner af postdistriktet. Om aftenen tømmes postkassen, og dagens post sendes med det sidste tog.

Stationsforstanderen eller postmesteren, hvis byen har en sådan, har det overordnede ansvar for postforsendelser og -ekspedition.

FRA LANDMANDEN TIL MARKEDET

Den dag, hvor landmændene kan levere svin eller kreaturer på stationen til slagteriet, er der et leben på perronerne. Handelsmænd tager imod dyrene og sørger for at få dem ekspederet videre. De fleste sendes til slagterier i købstæderne, men nogle få større stationsbyer har selv et andelssvineslagteri, hvor stikspor fra stationen fører direkte ind til læsseramperne. Smør fra andelsmejeriet, som enten ligger ude på landet eller er nyopført inde i stationsbyen, er pakket i dritler og sendes med toget til smørgrossister rundt omkring i landet. Også korn sendes med toget. På Sjælland og Lolland har godsejere f.eks. opført pakhuse ved enkelte stationer, således at de kan eksportere deres korn direkte med banen.

KØBEVARER TIL KUNDERNE

Annoncer i de lokale aviser fortæller om hvilke varer, der kommer med banen den modsatte vej. Kufferter og piske til sadelmageren, konfektionstøj til skrædderen, sko og gummifodtøj til skomageren, kulkasser, lamper, galvaniserede spande og baljer og emaljerede kaffekander og kasseroller til blikkenslagerforretningen, ure, kikkerter, briller, barometre og termometre til urmageren.

Kul, grovvarer og isenkram, kolonialvarer, køkkenudstyr og bordservice samt trikotage og manufakturvarer til købmandshandlerne, brugsforeningen og manufakturforretningerne. Papirvarer, bøger, tapet, lædervarer og legetøj til boghandleren. Strikkegarn og broderigarn, mønstre, hattepynt og andre galanterivarer til modehandlerskens butik. Stationsbyens forretninger kan imødekomme stort set alle behov hos kunderne i såvel by som opland.

HANDEL OG HÅNDVÆRK

Stationsbyens erhvervsliv består af forretninger, som er rene handelsforetagender som købmænd og manufaktur- og trikotagehandlere, og forretninger, der har basis i et håndværk, men hvor produktionen suppleres med salg af fabriksfremstillede varer. Det gælder f.eks. skrædderen, som stadig syr kjoler og habitter på bestilling og efter mål, men som også sælger konfektionstøj, som er billigere. Og skomageren, der fremstiller håndsuede sko, men har et omfattende udvalg af færdigt fremstillede sko. Til gengæld udfører urmageren kun reparation og supplerer med salg af en lang række specialvarer, herunder guld og sølv.

STOR BYGGEAKTIVITET - VÆKST I BYGGEFAGENE

Et stort og varieret udbud af håndværkere har etableret sig i stationsbyen.

Bygningshåndværkere som tømrer og murer har været her, siden byens første tid; men stationsbyerne er i hastig vækst; der er gang i byggeriet, og antallet af bygningshåndværkere er dels forøget, dels suppleret med nye fag som snedker, maler og blikkenslager.

Blikkenslageriet er et helt nyt fag på landet og vidner om en ny tids byggeri med huse med tagrender, skifertage, spir og anden bygningspynt. I mange stationsbyer er der et savværk, og næsten hver eneste stationsby har en trælasthandel, evt. er de to virksomheder forenet i et firma med en beliggenhed tæt ved stationen. Også cementstøberer er efterspurgt i den nye tids byggeskik, hvor facader dekorerer med cementbånd og pudsede liséner, og mange tage lægges med cementsten. Så godt som hver eneste stationsby har en cementvarefabrik.

CEMENT OG TAGPAP – TÅRNE OG SPIR

Billige byggematerialer som cement og tagpap går igen i meget af det ydmyge stationsbybyggeri i årene omkring 1900 og giver anledning til, at smagsdommere i hovedstaden opfatter stationsbyarkitekturen som ”et unikum af hæslighed”. Stationsbyerne får dog også deres eget mere monumentale byggeri i stil med det moderne byggeri i købstæderne. Det er i reglen byens større handelsfirmaer som købmænd, manufakturhandlere, isenkræmmere og lign. samt hotellet, den lokale bank, sparekasse og apoteket, som opføres med rigt dekorerede facader, tårne, kviste og karnapper eller i en mere enkel, solid, klassisk stil.

Stationsbyliv 1915

Typologi 1

STATIONSBYLIV 1915

NYE VARER OG TJENESTEYDELSER TIL LANDBRUGET OG DETS HUSHOLDNINGER

Bygningshåndværkerne arbejder ikke kun i selve stationsbyen. Der bygges også nyt ved gårde og nyudstykkede husmandsbrug i byens opland. På samme vis betjener smeden i vid udstrækning kunder i landområdet. Hestene skal stadig skos; men smedjerne i stationsbyerne har udviklet sig til små maskinværksteder, en hel del tilmed til egentlige maskinfabrikker, der producerer til et marked, som dækker hele landet. En såmaskine fra maskinfabrikken i Holeby på Lolland bruges f.eks. også på Fyn. Smeden sælger og reparerer også cykler, hvis ikke byen har fået sin egen cykelsmed eller cykelfabrikant.

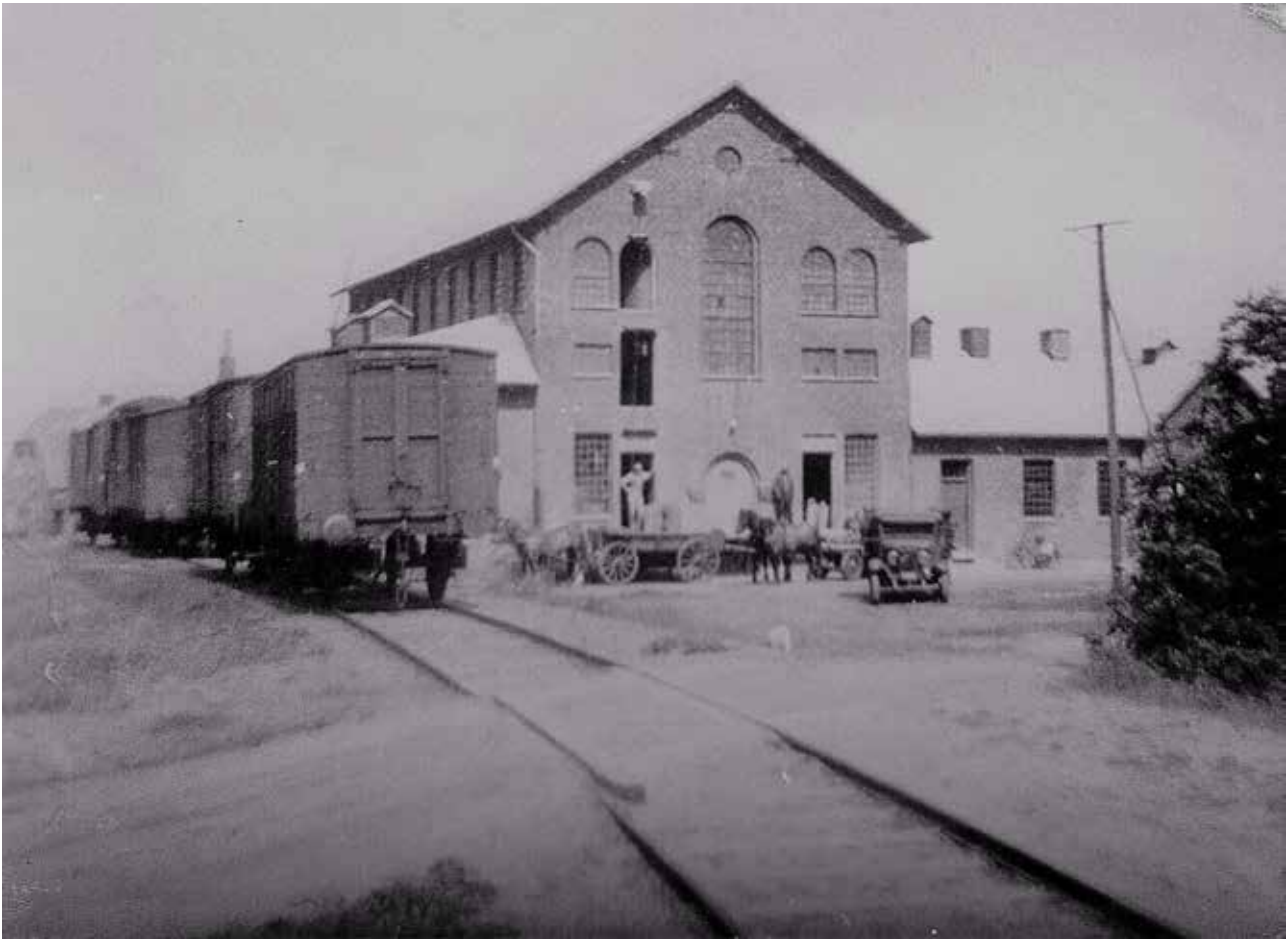
Karetmagerfaget er under omdannelse til karrosserimagerværksteder, og også snedkerfirmaer udvider deres arbejdsfelt. Mange maskinsnedkerier fremstiller møbler på bestilling. Flere har endog en butik, hvor møbelmodellerne kan bese. Ligkister er en fast lagervare på værkstedet, og op til skiftedagene den 1. maj og 1. november står karlekammerskabe og pigekammerkommoder klar til salg. Tjenestefolkene, men kun karlene, skaber også travlhed i byen om lørdagen. Da skal de til barberen for at blive barberet eller få skæg og hår trimmet og studset.

Bageren og slagteren har deres bageri og slagtehus samt butik, hvorfra varerne sælges.

Måske har byen fået en mere specialiseret viktualiehandel; måske har den kun et slagteriudsalg fra det nærmeste slagteri. Men både bager og slagter har kusk og vogn og kører dagligt landture i oplandet. Hjemmebrygning af det daglige øl er opgivet på langt de fleste gårde, og dermed er der også basis for et hvidtølsbryggeri i nogle af stationsbyerne. Mineralvandsfabrikker dukker også op i disse år.

VÆKST OG LOKALISERING AF INDUSTRI

Bryggeriet, mineralvandsfabrikken og mejeriet hører til stationsbyernes småindustri; men nogle stationsbyer får større industrivirksomheder, der ekspanderer og derved understøtter og forstærker selve stationsbyens vækst. Et eksempel er som nævnt maskinfabrikken i Holeby. Andre er kartoffelmelsfabrikken i Allingåbro, margarinefabrikken og tagpapfabrikken i Vejen, klædefabrikken i Grindsted, trikotagefabrikker i Ikast, cykelfabrikken i Ålestrup, madrasfabrikken i Gedsted, trævarefabrikken i Langå og barnevognsfabrikken i Odder. Det er alt sammen eksempler på virksomheder, der fremstiller nye produkter i et samfund, hvis forbrugsmønstre er under forandring.



Stationsbyliv 1915

Typologi 1

ET LOKALSAMFUND MED MANGE TILFLYTTERE OG UNGE FAMILIER

I 1915 er stationsbyerne lokalsamfund, der i vid udstrækning er befolket af unge mennesker, af tilflyttere og af folk, der har etableret sig i byen og sat noget i gang. En stor del af dem er unge fra lokalområdet, som er flyttet fra land til by. Stationsforstanderen, baneforstanderen, postmesteren, realskolebestyreren, første-læreren, mejeristen, købmændene, manufakturhandlerne, apotekeren og lægen kommer imidlertid ofte langvejs fra, mens mange tidligere gårdmænd er flyttet til byen fra dens umiddelbart nære opland. De har valgt at bygge villa og bo i byen som "rentiers" i stedet for at sidde på aftægt på gården.

NY KIRKE OG NYE SKOLER

Stationsbyerne kan og vil selv. De er en del af et gammelt landsogn, men ofte ligger sognekirken i nogen afstand fra station og by. Måske kan kirken heller ikke længere rumme den hastigt voksende befolkning. Derfor har mange stationsbyer fået eller er i gang med at projektere en ny kirke, som kan samle byens folk til højtider og begivenheder i familien.

De mange unge familier med mange børn betyder, at kommunerne har bygget nye skoler i mange stationsbyer. Ligeledes er der oprettet mange private realskoler i byerne, og disse skoler tiltrækker elever fra et stort opland.

Da Grindsted bliver trafikknudepunkt for fem jernbanelinjer i 1917 får realskolen og dens kostafdeling således elever fra store dele af Midtjylland. Nogle stationsbyer udvikler sig tilmed til betydelige skole- og uddannelsesbyer. Det gælder f.eks. Haslev, der ud over kommuneskole og realskole får højskole, landbrugsskole, seminarium, husholdningsskole, kontrolskole, gymnasium, udvidet højskole, teknisk skole og handelsskole i årene mellem 1891 og 1917. At handel og håndværk er basis for alle stationsbyer ses af, at næsten alle stationsbyer har undervisning på teknisk skole og handelsskole i 1915, om end den ikke altid finder sted i selvstændige skolebygninger.

EN RIGTIG BY MED GADER, FORSYNINGSNET OG OFFENTLIGT LIV

Håndværker- og Borgerforeninger eller Håndværker- og Industriforeninger spiller også en stor rolle både for stationsbyernes udvikling og for omgangslivet i byerne. Ofte er det disse foreninger, som sikrer byerne fortov, gadebelysning og senere brostensbelægning på gaderne og arbejder for oprettelse af elværker og vandværker. Disse tiltag forstærker stationsbyens bymæssige karakter.

De arbejder for afholdelse af ugentlige torvedage og for afholdelse af store markeder, og i 1915 afholdes der marked to eller flere gange om året i mange stationsbyer, ligesom landboforeninger vælger at afholde dyrskue

i stationsbyen. Sådanne aktiviteter styrker båndene mellem byen og dens opland. Det styrker handelen, og markeder og dyrskuer tiltrækker folk i stor stil også til allehånde forlystelser. Stationsbyen bliver det naturlige mødested for en hel egn.

ET VIGTIGT OG NATURLIGT CENTER FOR OPLANDET

Det voksende erhvervsliv og den stigende omsætning i stationsbyerne betyder, at de byer, der har et stort og godt opland, får deres egen bank eller i det mindste filialer af banker fra de nærmeste købstæder - og det gerne i egen bygning med en central beliggenhed. Der har været sparekasser på landet siden 1870'erne, men de kræver efterhånden også eget kontor til ekspeditionerne og en placering inde i stationsbyen.

Det lykkes mange steder, bl.a. i kraft af en særlig indsats fra borgerforeningerne, at få en læge og i enkelte tilfælde måske også en tandlæge til at etablere sig i stationsbyen. Nogle af stationsbyerne har allerede siden deres spæde start haft apotek og i slutningen af 1880'erne fået et amtssygehus, som måske tilmed udvides i det nye århundrede. I 1910 får nogle få større stationsbyer også politi samt ting- og arresthus, ligesom en sagfører fra den nærmeste købstad kan holde kontor et par timer om ugen i byen, hvis ikke han vælger at etablere fast virksomhed i en af de større stationsbyer.

Alle disse offentlige funktioner og liberale erhverv understøtter stationsbyens karakter af by og styrker dens position i oplandet og i forhold til købstæderne.

EN REPRÆSENTATIV BY MED ET RIGT FORENINGSLIV

Dertil kommer, at stationsbyen også er rammen om de mere rekreative sider af indbyggernes liv og færden. I årene omkring århundredskiftet lægger mange byer vægt på at have et smukt lystanlæg. Det styrker byens image og anseelse, men er også samlingssted for leg, musik, underholdning, Skt. Hans bål og offentlige møder. Endelig spiller stationsbyernes mange foreninger, herunder også borger- og håndværkerforeningerne, en rolle i det mere selskabelige liv for stationsbyens borgere. Her er hotellet et vigtigt sted, men også afholdshotellet, forsamlingshuset og missionshuset er faste rammer i stationsbylivet, afhængig af den enkeltes holdninger og livssyn.

Stationsbyliv 1965

Typologi 2

STATIONSBYEN 1965 GAMLE OG NYE RAMMER

AGRARSAMFUNDET I FORANDRING

Danmark var på mange måder et agrarsamfund helt frem til omkring 1960. Det landbosamfund, andelsbevægelsen havde skabt, blomstrede endnu i 1950'erne, selv om der skete en betydelig afvandring fra landet og landbruget allerede fra omkring 1930.

INDUSTRIEN RYKKER MOD VEST, VELFÆRDSSAMFUNDET BYGGES OP

I årene efter anden verdenskrig rykkede væksten i industriarbejdspladserne mod vest bort fra hovedstadsområdet, og nye arbejdspladser blev skabt. I samme periode var velfærdssamfundet under opbygning, og nye institutioner for omsorg, rekreation og kultur blev oprettet ud over hele landet.

HØJKONJUNKTUR OG ÆNDREDE FORBRUGSMØNSTRE

1960'ernes højkonjunktur betød større husstandsindkomster, og flere familier fik mulighed for at etablere sig i eget hus og med egen bil. Endelig begyndte kvinderne at komme ud på arbejdsmarkedet, og det betød efterhånden ændrede forbrugsmønstre i de enkelte husholdninger.

STATIONSBYLIV 1965

GRÆNSEN MELLEM LAND OG BY UDJÆVNES

En søndag eftermiddag i den tidlige sommer er der feststemning i stationsbyen og travlhed ved sportspladsen. Folk kommer spadserende eller cyklende, og ude fra landet kommer de kørende i bil eller på cykel. Græsset er slået og banen kridtet op. Avisen har annonceret begivenheden: årets fodboldkamp mellem by og land. Det har været en tradition gennem mange år, men det er absolut en af de sidste gange, land og by dyster mod hinanden. Beskæftigelsen i landbruget i stationsbyens nære opland er stadigt faldende, og efterhånden er der så få unge på gårdene, at det kan knibe at stille et hold. Måske er det også mest i byen, at man samles om at spille fodbold. På landet har gymnastik altid spillet en stor rolle i de sidste 100 år. Dertil kommer, at grænsen mellem land og by udjævnes mere og mere, og blot et par år senere er en af årets begivenheder i stationsbyen overhovedet ikke en fodboldkamp mellem land og by.

TUNG TRAFIK FLYTTES FRA BANEN TIL LANDEVEJEN

Omkring 1965 fungerer stationsbyen stadigvæk som serviceby for et opland, hvor landbruget spiller en stor rolle. Mælken kommer til mejeriet, men det er lastbiler, som henter det færdigpakkede smør og ostene. Det er lastbiler, som leverer grovvarerne på foderstoffene, og det er lastbiler, som kører svin og kreaturer til slagting på slagterierne også til dem, der ligger i stationsbyerne. Kun ved de stationer som f.eks.

i Brørup, hvor der er samlestalder med henblik på eksport af dyr, kan man se levende kreaturer i området omkring stationen.

En del af den tunge trafik er flyttet fra jernbanen til hovedgaden, som også er landevejen gennem byen, og landmændenes traktorer og gummivogne har erstattet lyden af hestesko og jernbeslåede træhjul mod gadens brosten. Brostensbelægninger er i øvrigt skiftet ud med et jævnt lag sort asfalt.

Ligeledes begiver smeden sig ikke af med at beslå heste og ringe hjul. Han reparerer traktorer, malkemaskiner, tærskværker, selvbindere og mejetærskere, plove med hydraulik, kartoffel- og roeoptagere og megen anden mekanik. Desuden driver han maskinhandel sammen med sin smedje. Inden for smedefaget er der endvidere sket en yderligere specialisering.

NYE SERVICEFAG

VVS er en ny betegnelse for blikkenslagerarbejdet og vidner om, at der i 1960'erne installeres mange nye oliefyr og badeværelser såvel i stuehusene på landet som i de ældre villaer i stationsbyen. Ligeledes er automekanikeren blevet en vigtig person i stationsbyen i takt med, at flere og flere får mulighed for at anskaffe sig egen bil. Benzinstanderen finder man ikke kun ved mekanikerværkstedet, men også foran næsten hver eneste større købmandsforretning langs byens hovedstrøg.

BREDT UDBUD AF DAGLIGVAREBUTIKKER OG SPECIALFORRETNINGER

Serviceudbuddet er dog stort set det samme som i 1915. Især de større stationsbyer har et bredt og varieret udbud af varer med dagligvarebutikker og specialforretninger som bog- og papirhandel, lædervare- og legetøjshandel, urmager og optiker, der evt. supplerer med salg af guld- og sølvvarer. Trikotageforretningen fører måske et lidt traditionelt sortiment, mens herre- og dame-ekviperingsforretningerne i højere grad synes at markedsføre sig som stil- og modebevidste foretagender, og modehandlersken er helt forsvundet fra gadebilledet. Det gamle Schou's sæbehus, hvor man kunne købe sæbespånar samt grøn og brun sæbe i løs vægt og diverse toiletartikler, er ændret til et Tatol, hvor det ikke gælder sæbe og soda til vask og rengøring, men mere et bredere sortiment af toilet-, hygiejne- og parfumeriartikler, lidt trikotage og måske diverse former for det, man tidligere kaldte galanterivarer.

NYE FORBRUGSVARER – NYE NORMER FOR BOLIGINDRETNING

Også butikker, som forhandler helt nye forbrugsvarer, er dukket op i gadebilledet. Det gælder radio- og TV forhandleren, som ud over salg af apparater også tilbyder reparation, og det gælder elinstallatøren, der både er håndværker og forhandler af alle former for belysning og af en ny varegruppe på markedet: de hårde hvidevarer.

Stationsbyliv 1965

Typologi 2

Husholdningerne er under forandring, og det samme er normerne for boligindretning. Ferniserede gulve erstattes af linoleums- eller vinylbelægninger og væg-til-væg-tæpper, og 1930'ernes og 40'ernes tunge, polstrede møbler udskiftes med møbler i et mere enkelt formsprog.

Stationsbyerne får møbelforretninger eller boligmonteringsfirmaer, der er indrettet med store, åbne butiksområder og store vinduer mod gaden. Her kan varerne præsenteres og tage sig ud, og her kan de bedst bese. Forretninger af denne type er arealkrævende. Derfor er de indrettet i nybygninger, der er opført til formålet og placeret i yderenderne af byens hovedstrøg. Også bilforhandlere finder i nogen grad vej til stationsbyerne, og her stilles de samme krav til plads og præsentation af modellerne.

BUTIKSFACADER MODERNISERES

Alle forretningsdrivende lægger i højere grad vægt på præsentation af deres varer. Derfor er næsten alle butiksvinduer gjort større. Butiksfacaden er måske endda sat om, eller den har fået en skalmuring, der har fjernet ældre facadekoration, og som giver plads til store ruder. Måske har facaden endog fået en baldakin over vinduerne, så man kan stå i læ og bese herlighederne.

FRA LANDHANDEL TIL SELVBETJENING

I de store købmandshandler og brugsforeningerne er store forandringer under opsejling. Grovvarerhandelen, isenkram- og manufakturafdelingen er måske allerede afviklet eller under afvikling. Bag disken sælges flere og flere varer pakket i selvstændig emballage. Mel, gryn, rosiner og andre former for kolonialvarer skal ikke vejes af i poser eller kræmmerhuse, og kunderne skal ikke længere selv komme med glas, hvori man kan tappe sennep, sirup og lign. Enkelte købmænd har tilmed fjernet de lange diske, skufferne og de faste reoler og har efter amerikansk forbillede indrettet deres butik til selvbetjening. Snart får de også behov for flere parkeringspladser ved forretningen. Dagligvarebutikkernes daglige landture er for længst afskaffet. Kun mælkeemanden kører stadig rundt og leverer mælk fra sin vogn til byens husstande.

FRA HÅNDVÆRK TIL SALG AF FABRIKSVARER

Blandt stationsbyens håndværkere spiller bødker og karetmager og karosserimager ikke længere nogen rolle. De produkter, de fremstillede, er for bødkerens vedkommende udkonkurreret af kar i moderne materialer som galvaniserede eller emaljerede kar og spande og beholdere af plastik, og for karetmagerens vedkommende af helt nye fuldstændigt industrielt fremstillede vogne og køretøjer. Også skrædderne, sypigerne og skomagerne er forsvundet fra gadebilledet. Alle former for beklædning er fabriksfremstillet.



Stationsbyliv 1965

Typologi 2

INDUSTRI OG NYE ARBEJDSPLADSER

Mange stationsbyer har fået flere arbejdspladser. Maskinværksteder har udviklet sig til små maskinfabrikker og maskinsnedkerier til små møbelfabrikker og fabrikker, der fremstiller køkkenelementer. De mange små savværker og cementstøberier, som fandtes i stationsbyerne omkring århundredskifter, er forsvundet. Til gengæld er nogle tømmerfirmaer begyndt at fremstille elementvinduer, mens andre producerer typehuse.

Enkelte byer udvikler meget store virksomheder. I Bjerringbro producerer Grundfos pumper, i Billund er der godt gang i Lego, og i Vojens fremstiller Gram køleskabe og fryserne.

DEN NYE ARBEJDSKRAFT BOSÆTTER SIG LOKALT

Stationsbyernes virksomheder tiltrækker arbejdskraft, og mange arbejdere og funktionærer bosætter sig lokalt. En del af arbejdskraften er unge mennesker, som er født og opvokset i byen, og som vælger både at arbejde, bosætte sig og stifte familie i byen. Stationsbyen kan altså selv opsuge en del af befolkningsoverskuddet i byen og dens opland.

VELFÆRD I SOGNEKOMMUNEN

I 1950'erne er der bygget alderdomshjem i alle stationsbyer, og ligeledes er der i løbet af 1950'erne for alvor kommet gang i opførelsen

af nye, store og veludstyrede centralskoler på landet. Mange af dem lægges i stationsbyerne, som også i et vist omfang kan anvise boliger til skolernes nye lærere. Endelig har mange byer bygget et egentligt kommunekontor, hvorfra kærneren sammen med sognerådet styrer den gamle sognekommunes sager.

ET DIFFERENTIERET SAMFUND, SOM KAN IMØDEKOMME DE LOKALE BEHOV

Stationsbyen er et differentieret samfund med mange forskellige funktioner og med en bred erhvervssammensætning og en bredt sammensat befolkning, og byens servicetilbud imødekommer nu i lige så høj grad byens egen befolkning, som de er rettet mod de behov, der findes i det opland, der er baggrunden for dens opståen.

STATIONEN MISTER BETYDNING

Stationen og jernbanen er heller ikke længere i samme grad omdrejningspunktet i byen. I de mange små byer, der ligger ved sidebanerne, er der blevet helt stille ved stationen. Disse jernbaner havde netop betjeningen af det størst mulige opland og dets kontakt med et større område som deres formål. Derfor snoede de sig ud og ind mellem bebyggelserne på landet.

Efterhånden blev både person- og godstransport på disse baner for langsom og dermed ikke

konkurrencedygtig. Banerne blev nedlagt. Kun rutebilen holder ved stationen. Transporten er erstattet af rutebiler og lastbiler, og i alle stationsbyer findes der et større antal vognmænd, der beskæftiger sig med fragtfart, rutebil- og lillebilkørsel.

Tyngdepunktet i trafikken er flyttet fra skinnerne til vejene. Lastbiler og personbiler tegner sammen med toget billedet af en livlig by. Når bommen går ned, alarmklokken ringer, og det røde advarselsslys blinker, understreger den kø af biler, som hurtigt dannes, indtrykket af travl aktivitet, der må holde inde en tid på grund af toget.

EN DIFFERENTIERT BEBYGGELSE – EN BY OPDELT I FORSKELLIGE KVARTERER

I stationsbyen er der i 1965 forskellige kvarterer. Der er stationsområdet med rangerarealer og pakhuse samt posthuset. Har byen en eller et par ældre industrier, ligger de i reglen nær stationen, mens efterkrigstidens industrielle virksomheder er rykket ud i byens yderområder.

Der er forretningsgaden eller -gaderne, som f.eks. kan hedde Jernbanegade eller Stationsvej og Nørregade, Søndergade, Østergade eller Vestergade. Der er Torvet med de monumentale bygninger, der huser pengeinstitutter, hoteller og større, gamle handelshuse. Der er de officielle bygninger som folkeskole og realskole, tinghus og sygehus. Der er vandværket og elværket, alderdomshjemmet og kommunekontoret.

Der er håndværkerværksteder med boliger, og der er rene boligområder, der er udstykket og bebygget over længere tid: Solide villaer fra 1920'erne og 30'erne, hvoraf mange er bygget efter lokale bygmestertraditioner, men i Foreningen til Bedre Byggeskiks formsprog, efterkrigstidens enfamilieshuse med kælder, stueetage og loft og etplans parcelhuse liggende på række i nyudstykkede boligområder. Har byen store virksomheder med et stort antal arbejdspladser, har den også i et vist omfang boligforeninger, der har sikret almennyttige lejeboliger enten som blokbebyggelse på to etager eller rækkehuse.

BEGYNDENDE UDBYGNING AF FRITIDSFACILITETER

Mens stationsbyerne omkring århundredskiftet anlagde lystanlæg, fik 1950'ernes stationsbyer sportspladser. Lidt senere kom klubhuse med omklædningsfaciliteter til, og nogle byer fik måske også tennis- og badmintonbaner.

Ligeledes flyttede gymnastikken fra forsamlingshuset til skolens gymnastiksal. På mange måde blev de nye skoler et nyt samlingssted også for aftenskolevirksomhed og visse former for møder. I selskabelig henseende holdt man dog fast i hotellet eller forsamlingshuset. Både når det gjaldt foreningernes juletræ og baller, og når det drejede sig om private familiefester.

Stationsbyliv 2015

Typologi 3

STATIONSBYEN 2015 – SMÅBY I EN NY SAMFUNDSSTRUKTUR

FRA STATIONSBY TIL KOMMUNECENTER MED NYE INSTITUTIONER

Kommunalreformen i 1970 ophævede i kommunal henseende skellet mellem land og by. Reformen medførte en stor decentralisering. Efter 1970 blev der bygget rådhus, skoler, plejehjem, børneinstitutioner og biblioteker i de nye kommuner, og det nye kommuncenter var ofte en stationsby. Udviklingen skabte mange nye arbejdspladser i kommunebyerne, og byerne tiltrak nye borgere. De nye lokalplaner, som kommunerne skulle udarbejde, udstak rammerne for fremtidens erhvervsudvikling, boligbyggeri og kultur- og fritidsliv.

STIGENDE CENTRALISERING OG URBANISERING – AFVIKLING OG FRAFLYTNING

Efter kommunalreformen i 2007, hvor antallet af kommuner svandt ind fra 275 til 98 kommuner, har mange borgere i de nye kommuner oplevet de forandringer, der fulgte i dens kølvand, som en voldsom centralisering. Ikke kun med hensyn til offentlig forvaltning og service, men også i henseende til udviklingen af lokale arbejdspladser, og i landets yderkommuner sker der en stadig fraflytning fra landet, herunder også de mindre byer, til de større byer.

STATIONSBYLIV 2015

SMÅ STATIONER ER NEDLAGT

Toget drøner forbi den gamle stationsbygning. Stationen er nedlagt, og bygningerne er solgt for mange år siden og indrettet til privatbolig. Sådan er det gået i mange af de helt små stationsbyer, hvorigennem der stadig går en jernbane, og på hovedstrækningerne, hvor farten er øget betydeligt, er der opsat store skærme, så folk kan bo i ro for toget. Enkelte byer er endog blevet delt op i to skarpt adskilte dele, fordi sporene er udvidet, og den gamle baneoverkørsel er nedlagt af sikkerhedsmæssige grunde.

MODERNISEREDE STATIONSOMRÅDER – BILLETAUTOMATER OG P-PLADSER

I de større stationsbyer er omgivelserne omkring stationen moderniseret. Det gælder rutebilernes holdeplads og parkeringspladserne til de rejsende, og på perronerne står billetautomater og fine, nye læskure. Selve stationen er lukket. Billetsalget er væk, og ventesalen er ofte også låst af. Men toget standser her. Der er togforbindelse til omverdenen, men har stationsbyen ikke ændret karakter til at være forstad til en stor by som f.eks. Århus, Ålborg, Odense, Esbjerg, Randers eller Horsens er det mest unge skoleelever, som rejser med toget. For folk, der skal på arbejde, er det lettere og hurtigere at køre selv i egen bil.

POSTHUSET OG HOTELLET ER LUKKET

Hele kvarteret omkring stationen har også ændret karakter. Posthuset ligger der, og posten samles stadig her; men posten sendes ikke med toget, og postekspeditionen er flyttet til et af byens supermarkeder. På hotellet, som har ligget ved stationen næsten lige så længe, som der har været togtrafik, er det svært at få god økonomi i omsætningen. Det er ikke længere her, foreningerne holder deres fester og sammenkomster, og familierne markerer deres højtider. Det er meget længe siden, at handelsrejsende og folk, der er på midlertidigt ophold i byen, indlogerede sig på hotellet. Flere steder har man taget konsekvensen. Værelserne er nedlagt. Måske kom man lidt for sent i gang med at modernisere hotellets faciliteter og lokaler. Måske fulgte festmenuer, borddækning osv. ikke helt med tiden, og folk søgte udenbys til bedre eller billigere tilbud. Måske har ejerne givet op og lukket hotellet. Måske er hotellet allerede forsvundet fra bybilledet. Det er revet ned.

FRA KØBMANDSHANDEL TIL SUPERMARKED

Ligeledes er den store købmandshandel ved stationen en saga blot. Ingen stationsbyer har haft traditionelle købmandsforretninger i mange, mange år. I de små byer er købmanden helt forsvundet, og hvis man er heldig er butikken blevet til et minimarked eller en LokalBrugs med et meget begrænset varesortiment. Sine steder ligner det mere en kiosk end en

butik. Ellers foregår dagligvarehandelen i supermarkeder, som skal have gode tilkørsels- og parkeringsforhold. Varerne leveres med store lastbiler om natten.

NYE HÅNDVÆRKS- OG INDUSTRI- KVARTERER ER VOKSET FREM UDEN OM DEN GAMLE BYKERNE

Har stationsbyen haft lidt småindustri strategisk placeret inde i byen nær jernbanen, er disse virksomheder også væk. Enten har virksomhederne haft behov for udvidelse og er flyttet ud til industriområderne i byens yderområder, eller også er de lukket som følge af forskydninger i efterspørgsel på de varer, de har produceret, eller som følge af centraliseringer i produktionsleddet.

I det hele taget er stationsbyen i fysisk henseende vokset uden om den gamle bykerne. Her er industri- og håndværkerkvarterer, der domineres af store kasseformede produktionshaller eller haller, der er bygget over en række stålspær. Kun i de tilbygninger, der er placeret i den ene ende af en hal eller som en samlende bygning foran et kompleks af haller, og som huser virksomhedens administration, er der vinduer og store glaspartier. En pæn del af disse virksomheder er maskinfabrikker, der fremstiller specielle produkter som f.eks. lifte, eller metalvirksomheder, der fungerer som underleverandører til store fabrikker. I Lem og Brande har vindmøllefabrikker udviklet sig til betydelige virksomheder. I Ikast præger tekstilvirksomheder bybilledet.

Stationsbyliv 2015

Typologi 3

Ellers er mange af Vestjyllands små tekstilfabrikker og systuer lukket. Det samme gælder hovedparten af de mange små træindustrier som møbelfabrikker, vinduesfabrikker og køkkenelementfabrikker, der dukkede op i stationsbyerne i 1960'erne og 70'erne. Dog indtager HTH køkkenfabrikken et stort areal i udkanten af Ølgod, der er beliggende lige ud til omfartsvejen. Mange stationsbyer har mindre grafiske virksomheder, og mange steder er bogtrykkeren også flyttet ud i industrikvarteret.

SUPERMARKEDER OG SPECIALFORRETNINGER ER FLYTTET UD TIL BYENS INDFALDSVEJE

Autoforhandleren, maskinhandleren, bygge-markedet, boligmonteringsforretningen og elinstallatøren har ligeledes flyttet deres forretninger ud til indfaldsvejene til stationsbyen. De har købt en facadegrund, så varer præsenterer sig godt, og forretningen er synlig. Beliggenhed og tilgængelighed har fået ny betydning, fordi kundekredsen kommer fra et langt større opland end tidligere. Tankstationer og autoværksteder og supermarkederne - hvad enten det er SuperBrugsen, Spar, Fakta eller Rema 1000 - hører også hjemme ved indfartsvejene til stationsbyen.

BYGNINGER ÆNDRER KARAKTER

Megen dagligvarehandel er flyttet væk fra byens hovedgade, fordi det har været vanskeligt at udvide forretningerne og få tilstrækkeligt

med parkeringsplads. Er forretningen forblevet i byen, er nabobygninger købt op og revet ned, og forretningen orienterer sig ikke længere mod hovedgaden, men mod parkeringspladsen. De store butiksruder mod gaden er muret til. Supermarkederne fører alt. Det har betydet, at grundlaget for en bagerforretning og en slagterforretning er svundet ind. Bageren og slagteren har lukket deres butik, ofte i forbindelse med et generationsskifte. Måske er et pizzeria eller en grillbar rykket ind i deres produktionslokaler.

FRISØRSALONER, PIZZERIAER OG GENBRUGSBUTIKKER RYKKER IND

Alle stationsbyer har mindst et pizzeria, en grill og en bar eller bodega. Ligeledes er antallet af damefrisørsaloner steget i alle stationsbyer, og salonen er flyttet fra et lokale i privatboligen på en villavej, til en tidligere forretning på hovedgaden. Har Røde Kors eller Kirkens Korshær kunnet lægge billet ind på en nedlagt mode- eller møbelforretning, er lykken gjort. Her er plads til udstilling, lager og kaffestue til de frivillige. Og genbrugsbutikker er der mange af i alle byer.

SPECIALFORRETNINGER LUKKER - I ANDRE ER SERVICE OG SORTIMENT GENTÆNKET

Også specialbutikker som urmager, boghandler og lædervarehandel samt modeforretninger er mange steder forsvundet fra hovedgaden.



Stationsbyliv 2015

Typologi 3

Men der er også stationsbyer, som har en eller to modeforretninger og herre-ekviperingsbutikker, som i kraft af god service og et stort og bredt vareudbud - enkelte steder f.eks. et særligt udvalg af festtøj - kan tiltrække kunder fra et meget stort opland.

BYENS GEOGRAFISKE OPLAND ER ØGET

Stationsbyen er altså på den ene side decimeret i forhold til handel og service. På den anden side rækker den ud i et langt større opland end tidligere. Det gælder også byens håndværkervirksomheder. Mange stationsbyer har stadig et bredt udbud af håndværkere; men firmaerne kan være lagt sammen med lignende firmaer i en naboby, og alle håndværkerne har ud over lokale opgaver ofte også arbejde i et stort geografisk område, ind mellem i andre landsdele. Ved sammenlægning og generationsskifte sker det, at virksomheden lukker ned og forsvinder fra byen.

BEFOLKNINGEN ER LANGT MERE MOBIL - MANGE PENDLER DAGLIGT

Endelig er stationsbyens indbyggere selv blevet langt mere mobile. I takt med at lokale arbejdspladser er forsvundet, er afstanden til arbejdet blevet længere. Mange pendler 30, 40 eller 50 km, måske mere, til store arbejdspladser. På samme vis er der en betydelig indpendling til arbejdspladserne i byen. Det er ingen selvfølge, at læreren på skolen bor i byen.

EN BOLIGMASSE MED FORSKELLIG STANDARD

I stationsbyerne støder man jævnligt på et ”Til salg” eller ”Til leje” skilt foran et hus. På hovedgaden kan det være en tidligere bankfilial fra 70’erne. Ellers er det i området omkring hovedgaden ofte ældre huse, som ikke lever op til en moderne boligstandard, eller som kræver en kærlig hånd.

I mange af byens villa- og parcelhuskvarterer hersker orden. Mange folk lægger vægt på, at der er pænt og ryddeligt, hvor de bor, og stationsbyens indbyggere bor først og fremmest i eget hus med have og carport eller garage.

FÆLLESSKAB, MEN I FÆRRE FORENINGER

Mange sætter pris på det nære samfund og sætter fællesskabet, som det f.eks. kommer til udfoldelse i byens foreningsliv, højt. Foreningernes antal er mindsket i takt med, at stationsbyen - i hvert fald for dens indbyggere - mere har antaget karakter af en boligby end af en serviceby, der fungerer i tæt samspil med sit nære opland. Landbrugsforeningen og de lokale andelsforeninger, herunder mejeriet, forsvandt allerede omkring 1970. Derefter blev de politiske vælgerforeninger og de lokale fagforeningsafdelinger lagt sammen i større enheder.

SAMARBEJDE TIL GAVN FOR LOKALSAMFUNDETS UDVIKLING

Men Borger- og håndværkerforeningerne fungerer stadigvæk og har mange steder etableret et tæt samarbejde med den nye og meget større kommune om lokalsamfundets fremtidige udvikling.

FRITIDS- OG VELFÆRDSFACILITETER OG DET FRIVILLIGE ENGAGEMENT

Endelig er der idrætsforeningen med fodbold, håndbold og gymnastik som fast repertoire og måske tennis, volleyball eller fitness som andre tilbud. Idrætsforeningerne organiserer og varetager en meget stor del af stationsbyernes fritidstilbud, og det sker gennem en stor frivillig arbejdsindsats. Ligeledes har foreningerne spillet en stor rolle i opbygningen af stationsbyernes moderne fritidsfaciliteter, som alle tager udgangspunkt i sportsanlæg og ikke mindst hallerne.

Hallen er blevet stationsbyens nye samlingssted. Flere byer har flere haller, der er bygget sammen, evt. også en svømmehal. Her kan byens indbyggere fra børn til pensionister træne og dyrke motion, her kan de spille kamp, og her kan man samle idrætsudøvere fra hele landet til store stævner. Det hele ligger samlet omgivet af grønne boldbaner og store parkeringspladser. Ud over omklædningsfaciliteter, er der cafeteria, køkken og måske et festlokale i forbindelse med hallen. Her er plads ikke kun til sport og idræt, men også til musik, teater og fest for hele byen.

Frivilligt engagement og foretagsomhed har haft stor betydning for stationsbyernes udvikling.

På stationsbyernes private realskoler kunne man i begyndelsen af det 20. århundrede tage præliminæreksamen, som gav direkte adgang til nogle uddannelser. I 1970'erne fik enkelte stationsbyer med et stort opland og med lang afstand til uddannelsesinstitutioner deres eget gymnasium. I andre fjernede man folkeskolens overbygningsklasser og samlede eleverne i nabobyen.

Engang blev sognebiblioteket drevet på foreningsbasis; men efter 1970 blev det en kommunal opgave at drive bibliotek og kulturformidling, og mange stationsbyer fik et fint, nyt bibliotek. Måske endog et lokalhistorisk arkiv til at fastholde byens historie. Disse institutioner, der danner ramme om fritidslivet i stationsbyen, hører velfærdssamfundet til og er sammen med de nye plejehjem, børnehaver og SFO'er et særligt indslag i kvartersdannelsen og bybilledet i stationsbyerne.

Eksemplet Sdr. Omme

Hovedgaden set over tid

HOVEDGADEN SDR. OMME 1915

I 1915 så man frem til, at jernbanen skulle komme til Sønder Omme to år senere. ”Omkring byen er banelegemet i orden, og i byen knejser den nu snart færdige stationsbygning med sine røde mure og sin høje rejsning på taget. Nu ventes der med spænding på, at den sidste hånd skal lægges på værket, så de pustende tog kan slippes løs og komme rullende til og fra byen og slide de rustne skinner blanke”, hedder det i 1916 i beretningen om Sønder Omme i ”Jydske Byer og deres Mænd”. Sønder Omme var en station på banen mellem Kolding over Grindsted til Troldhede.

Der var ellers ikke meget bypræg over Sønder Omme. Landevejen, som også var byens hovedgade, var en jordvej, og husene lå med god afstand imellem sig. Manufakturhandleren var den eneste, som havde bygget i to etager. De fleste af de øvrige huse var lave længehuse. Den nye lægebolig var dog også et stateligt hus. Den lange, hvidpudsede købmandsgård havde en bred kvist midt på facaden, og også skrædderen holdt til i et hus med kvist. Huset stod i blankmur og var dekoreret med hvide cementbånd, og kvisten havde foroven træudskæringer i schweizerstil.

Eggen omkring Sønder Omme var en øde hedeegne. Opdyrkning af hederne var kommet i gang, men der hvilede et landligt skær over byen. På den tid af sommeren, hvor hedetørvne skulle køres hjem for at sikre gårde og huse brændsel til vinteren, kunne man

se de stive trævogne tungt læsset med tørv slide sig hen ad gaden. Nogle trukket af sindige stude. Hver dag kom også mælkekuskene fra gårdene og de nye landbrug ude på hederne kørende med mælk til byens nye mejeri. Det var hele egnens stolthed. Bagerens brødvogn kørte ugentlige ture ud på landet med brød, og foran smedjen fyldte landbrugsredskaber som plove, harver og såmaskiner og gamle hjul godt op i bybilledet. Dertil kom de mange heste, som smeden skulle sko.

Sønder Omme gjorde dog et behageligt indtryk på mange rejsende. Når de kørte ind i byen, oplevede de, at de kom til en lille, grøn oase midt i den mørke hede. Det skyldtes de brede, grønne enge langs Omme Å og den engvandingskanal, som gik langs landevejen. Inde i byen lå det blanke vand i en frodig grøft langs vejen. Inde i byen var landevejen kantet af træer med store kroner, og ved kroen kunne man spadsere på de snoede stier i kromandens blomstrende have, som han kaldte for Tivoli.

HOVEDGADEN SDR. OMME 1965

1960'ernes Sønder Omme var en livlig by. Det lille røde tog fra Grindsted kom flere gange om dagen kørende ind på stationen. Det kom helt nede fra Kolding og skulle til Troldhede længere ude mod nordvest. Mere trafik var der dog på Hovedgaden. Den var jo en del af landevejen mellem Vejle og Varde. Sønder Omme Kro og Sønder Omme Brugsforening lå godt placeret for trafikken ved det store vejkryds i den østlige ende af Hovedgaden, hvor vejen til Grindsted gik fra. Kroen var under ombygning, og Brugsforeningen var netop moderniseret. Den havde fået to meget store butiksvinduer, og ovenover dem stod med store bogstaver Brugsen. I den vestlige ende af Hovedgaden gik landevejen til Herning fra, og her lå byens alderdomshjem.

Hovedgaden var en forretningsgade, som havde præg af by. Husene lå på række, og midt på Hovedgaden var de bygget sammen til en sammenhængende helhed. De var i to etager og indrettet med butik i stueetagen, lejlighed til butiksindehaverne på første sal og loftsrum og værelser i tagetagen. Næsten alle butikker var forsynet med store butiksvinduer, og flere forretninger havde en baldakin over vinduerne. Så kunne kunderne stå i læ for vejr og vind og studere vinduesudstillingerne, og forretningerne kunne fremhæve deres navn, evt. også vareudvalg med tekst på baldakinen. Særligt op til jul gjorde forretningerne sig umage med at lave udstillinger, som kunne tiltrække sig opmærksomhed. Det var en fast tradition i Sønder Omme, at den første søndag i december skulle alle forretningerne have deres vinduer klar med juleudsmykning.

Kl. fire om eftermiddagen mødte alle mand af huse i byen, og så gik børn og voksne tur på Hovedgaden for at se alle juleudstillingerne og for til sidst at samles på kroen, hvor der blev serveret suppe for alle.

Liv i gaden kom der også, når Sønder Omme Byorkester, som var et hornorkester, hvor mange af funktionærerne på statsfængslet i Sønder Omme, gik i optog gennem byen i forbindelse med byfester.

Sønder Omme var en by med mange unge mennesker. Alle butikkerne havde mange ekspedienter og medhjælpere, ligesom håndværkerne havde både svende og lærlinge. Mange af disse unge mennesker var på kost og logi hos deres arbejdsgiver og boede på loftsværelser i ejendommene på Hovedgaden. Det betød samvær, liv og glade dage i mange af hjemmene på Hovedgaden.

Eksemplet Sdr. Omme

Hovedgaden set over tid

HOVEDGADEN 2015

Mange butikker er lukkede. Det gælder f.eks. manufaktur- og modeforretninger, boghandleren og urmageren. Også bageren og slagteren har drejet nøglen om. Slagteren er flyttet til Grindsted og har en stor, blomstrende forretning der. Butiksvinduer står tomme, og i mange bygninger er der også tomme lejligheder. En genbrugsforretning, et pizzeria, en bodega og et solcenter er rykket ind på Hovedgaden. Borgergården, som var et af byens samlingssteder, er revet ned, og på tomten har autoforhandleren, der har forretning overfor, opstillet biler.

Der er liv i gaden; men det er ikke folk, der er søgt til byen for at handle og for at kigge på udvalget af varer i byens forretninger, der tilfører byen liv. Det er de mange biler, personbiler og store lastbiler, der kører gennem Hovedgaden. Tung og gennemkørende trafik sætter sit præg på Sønder Omme. Et af de steder, hvor man ser mennesker i aktivitet i bybilledet, er da også ved de to tankstationer, som ligger i hver sin ende af Hovedgaden, og som begge har velforsynede kiosker, der nærmest har karakter af en lille butik, og hvor man kan få alt fra kaffe og kolde drikkevarer, over slik og snacks til sandwiches og anden fast food samt aviser, blade og anden underholdning.

Derudover samler Spar supermarkedet, SuperBrugsen og tømmerhandelen kunder.

Ved det nye bageri i lavningen ved ”Sigengen” midt i byen kan man også forsyne sig med mad og drikkevarer. Man kan tilmed sidde ved små borde udendørs og nyde en kop kaffe

og en kage. Herfra er der et fint kig til Sønder Ommes gamle middelalderkirke, men det er sjældent at se mange mennesker sidde her og nyde tilværelsen. Det samme gælder den lille plads med siddepladser, der er opstået ved tømmerhandelen, efter at en bygning er revet ned, og det grønne anlæg, der er anlagt ved Sigengen. Dagplejemødre og børnefamilier kommer her dog for at fodre ænderne.

Håndværker- og Borgerforeningen, Handelsforeningen og Idrætsforeningen gør en stor indsats for at skabe aktivitet og liv i Sønder Omme. Selv om der er færre butikker, er der stadigvæk julebelysning på Hovedgaden, og i sommerhalvåret arrangeres der marked ved kroen hver lørdag. Det tiltrækker mange mennesker. Men årets største begivenhed er De glade Jyders Fest, som har været afholdt i Sønder Omme siden 1974 i Kristi Himmelfartsdagene. Jydefesten, som den kaldes, har udviklet sine egne traditioner, og er blevet en begivenhed, som samler børn, unge og ældre fra et meget stort geografisk område til motionsløb og sport, optog og tivoli, musik, dans og fest.



SØNDER OMME 3 TIDSALDRE

Med banen fik stationsbyen karakter af en rigtig by. Den gamle landevej gennem byen blev til en brolagt hovedgade, omgivet af huse på begge sider.



Sønder Omme var i 50'erne og 60'erne en by med mange unge mennesker, der arbejdede i byens butikker. Der var mange unge familier og mange børn. Festdage i byen samlede altid mange mennesker.



Tung og gennemkørende trafik sætter i dag sit præg på Sønder Ommes hovedgade.

STATIONSBYER 2040

Fremtidsperspektiv

Jesper Bo Jensen, Fremforsk, Center for Fremtidforskning

TRE SCENARIER FOR TYPOLOGI 4:

// 1: DE TO METROPOLER I 2040 OG DEN OMDANNEDE STATIONSBY

// 2: DE GLOBALE LANDSBYERS LAND ANNO 2030 OG DE BLOMSTRENDE STATIONSBYER

// 3: MINIPOLER OG TO STORE CENTRE ANNO 2030 – OPRYDNING I STATIONSBYERNE

Fremtidsscenario 1

typologi 4

DE TO METROPOLER I 2040 OG DEN OMDANNEDE STATIONSBY

TIDSÅNDEN

Efter den lange kriseperiode omkring finanskrisen, tog det lidt tid, før danskerne igen begyndte at tro på fremgang og økonomisk vækst som en naturlig del af hverdagen. Men da det endelig skete i sidste halvdel af 10'erne, skabte det baggrund for optimisme og fremgang, der var bygget på et sundt økonomisk fundament.

Tidsånden har gennem årene frem til i dag været præget af optimisme og tro på ny byvækst. Det kommer især fra de mange unge mennesker, som strømmede mod de store uddannelsesbyer i 10'erne og de mange yngre familier, der faktisk på grund af finanskrisen ikke kunne flytte ud fra de store bycentre, da de fik børn. Det har siden udviklet sig til en rigtig city-dwellers kultur, hvor det for mange mennesker simpelthen ikke er muligt at se sig selv bo andre steder i Danmark end i Københavnsområdet eller i den nye store østjyske Millionby.

Det, der engang blev kaldt den kreative klasse, er blevet til en lang række af forskellige undergrupper i dag, der hver især har deres særlige grund til ikke at kunne leve eller ånde andre steder end i byerne. Der er en sand underskov af kreative brancher, der hver især hævder at være de vigtigste i landets udvikling i fremtiden.

BOLIGMARKED OG BOSÆTNING

Bosætningen i Danmark har her i 2030 ført til en opdeling af landet i tre dele. Der er de to store metropoler: Hovedstadsområdet og Millionbyen hhv. i og omkring København med store dele af Øst- og Nordsjælland som en del af byen og den sammenvoksende by med centrum i Århus, som rækker ud på Djursland, op til Randers, ud til Silkeborg-Herning og ned til Horsens. Det er lykkedes for Herning-Ikast-Brande at koble sig på udviklingen i det østjyske.

Den anden del af landet består af de byer, der klarer sig som større byer på trods af den kraftige tilstrømning til de to metropoler. Det er Aalborg, Odense og Esbjerg, der hver især virker som mindre magneter i deres regionale område, og har tiltrukket unge og yngre fra mange af de omgivende mindre og mellemstore byer. Det er også trekantsområdet med Vejle, Fredericia og Kolding, der lige akkurat klarer at skabe vækst imellem Millionbyen og Odense.

Resten af landet, inklusiv mange mellemstore byer, er præget af tilbagegang og stagnation. Nogle områder er på vej mod decideret affolkning, hvilket sætter debatten om ulve i Danmark for mere end 25 år siden i relief. Selvfølgelig skal vi have ulve der, hvor der alligevel ikke bor nogen længere. Andre områder klarer sig med en vigende og aldrende befolkning.

Fremtidsscenario 1

Typologi 4

På 25 år forandres en by meget, men det er kun de mindre, der næsten lukker og slukker. Så selv stationsbyer med kraftig tilbagegang eksisterer og skal leve et selvstændigt liv her i 2040. Den hårdest ramte landsdel er på mange måder Sjælland uden for Københavnsområdet. Her var der fremgang og befolkningstilvækst i perioden 2000 til 2008, men den lange krise og de faldende boligpriser i Hovedstadsområdet betød, at området gik fra vækst til tilbagegang.

Selv om et geografisk område har tilbagegang som kommune, kan enkelte byer godt klare sig udmærket i udviklingen. Skagen er stadig en fantastisk turistby i Frederikshavn kommune, og Nakskov fungerer stadig som by med relativt meget handel og liv i, mens oplandet om de mindre byer på Lolland oplever stor tilbagegang. Esbjerg er også en god by i fremgang, men rundt om Esbjerg er der efterhånden meget lidt tilbage i de gamle landsbyer, der har afgivet størstedelen af den arbejdende befolkning til byen og de unge til uddannelsesbyerne på østkysten og Hovedstadsområdet.

Befolkningstilvæksten i de to metropoler er så stor, at en fortsat udvikling i samme retning i løbet af de kommende 30 år frem til 2060 vil skabe et land, hvor der i hovedstrækkene vil være bosætning i Hovedstadsområdet og i den østjyske Millionbyen samt nogle store satellitbyer.

Et Danmark bestående af to byområder og nogle beboere i områder rundt om disse byer er under udvikling. Det kaldes også blandt planlægger og forskere, der analyserer byudvikling for "en

ekstrem udgave af Sverige". Resten af landet er deltidsbefolket i turist- og fritidssæsoner. Ikke engang bosætning af seniorer i disse områder forventer man vil findes i 2060, da vilkårene for at drive offentlig service i disse områder er fraværende på grund af meget få indbyggere i den erhvervsaktive alder.

HUSPRISER OG BOSÆTNING

Huspriserne i Danmark har de seneste 25 år været igennem endnu en optur og nedtur. Situationen kom til at ligne den foregående meget, dog med den undtagelse, at huspriserne kun steg i de to metropoler og de større byer. Der kom aldrig rigtig gang i boligmarkedet i de mindre byer (stationsbyerne).

Priserne steg frem til 2022 og undervejs meget voldsomt i de to metropoler, hvor især mindre ejerlejligheder kom op i et prisleje, som så helt surrealistisk ud, når man var observatør fra en mindre by. For en to-værelses lejlighed i det indre København kunne man købe tre-fire parcelhuse i de dårligst stillede stationsbyer i landet.

Fra 2023 gik det nedad og boblen bristede også denne gang. Priserne dykkede kraftigt i København og Østjylland under indtryk af den økonomiske krise, og mange unge familier blev endnu engang "stavnsbundne" til deres ejerlejligheder. Det førte til en yderligere koncentration af befolkningen i de to metropoler, da de yngre familier gjorde en dyd ud af nødvendigheden og skabte en særlig iscenesættelse af familielivet i

små boliger i storbyen. City produktion med 3D printerne og anden egentlig produktion i de små hjem blev også en del af den nye tid.

Siden er det gået frem ad igen, men det tog også denne gang 5-6 år at komme gennem krisen. Derfor har befolkningsudviklingen og prisudviklingen haft sit helt eget forløb i de mindre byer.

Der bor en langt større andel af ældre, flygtninge og østeuropæiske immigrantarbejdere i de mindre byer i dag end for 25 år siden. De udenlandske beboere har lagt en bund under priserne, men den bund ligger lavt i forhold til tidligere og lavt i forhold til de store byer og de to metropoler.

MULIGHEDER I STATIONSBYERNE

I stationsbyerne afhænger udviklingen meget af den enkelte bys geografiske placering i forhold til de største byer i landet. Tæt på storbyer eller en større by har stationsbyerne haft mulighed for at udvikle sig til bosætningsbyer, hvor familier flytter ud for at komme væk fra de høje boligpriser inde i storbyerne og for at få mere plads og rum omkring sig samt en fredeligere hverdag. Det betyder dog ofte, at de mere klassiske funktioner i bymidten lider under nærheden til de store byer.

I større stationsbyer med en stor afstand til de store byer i Danmark – typisk over 70 km omkring Hovedstanden og 40 km omkring Århus og igen ned til 25-35 km fra de øvrige store byer

- har stationsbyerne her i 2040 stadig deres eget indre liv. De har kunnet holde på en vis del af befolkningen og tiltrukket yderligere fra oplandet og udlandet. De har ofte stadig et butiksliv, der selvfølgelig kun er baseret på egne indbyggere og eget opland, men den geografiske placering har givet disse byer gode overlevelsesmuligheder. Skole og pasningsmuligheder for børn er dog en forudsætning for tilflytningen i disse stationsbyer.

I mindre stationsbyer uden skoler lidt længere fra de store byer har udviklingen været noget mere negativ. Ofte var disse byer allerede i 2015 inde i en negativ udvikling med fraflytning af unge, manglede tilflytning af yngre familier og en stille og rolig demografisk affolkning i form af bortfald af de ældre, der jo ikke levede evigt.

Mange af disse byer er egentligt på vej til funktionel at ophøre som byer, da der bliver flere og flere huller mellem husene – især de ældre huse i centrum rives ned. Man taler efterhånden højt om behov for egentlig lukning i landsbyer og nogle af de mindste stationsbyer i de fjerneste dele af landet.

De mange flygtninge og immigranter, der er kommet til EU gennem en længere årrække fra 2015 og frem, førte til bosætning i de stationsbyer, der er større og lever deres eget liv. De storbynære stationsbyer har også fået denne type tilflytning gennem årene. Samlet har det betydet, at vi har set kraftig byvækst i metropolerne samtidig med, at resten af landet ikke er blevet affolket, da der er kommet mange nye indbyggere til landet.

Fremtidsscenario 1

Typologi 4

STATIONSBYENS CENTRUM I 2040

I de levedygtige stationsbyer i tættere afstand af de store byer er centrum i dag ofte udnyttet til beboelse for udflyttende byboer fra de store byer og deres efterkommere. En stor lejlighed med gårdrum til eller en tre etagers bolig i en omdannet højere gammel lejlighedsbebyggelse er ofte attraktivt og et godt trin på vejen frem mod parcelhuset. Det er ofte svært for udflyttende byboer at vænne sig helt til tanken om et fritliggende hus fra starten. Ofte er børnene også glade for at bo i disse byer i begyndelsen af deres voksne tilværelse, hvis de er på et lavt studiebudget og ikke har råd til en lejlighed midt i den store by.

I de bæredygtige stationsbyer er der stadig servicefunktioner i bymidten i form af lokal dagligvarehandel, mad til at tage med hjem og andre af dagligdagens funktioner. Et mødested for leverancer fra netbutikker findes nogle få steder, og der er også byer tilbage med en lille kro eller en cafe.

De små og dårligt beliggende stationsbyer har oplevet en tømning af centrum, hvor der ikke er meget tilbage. Omdannelse til parker, pladser eller lignende har fundet sted en del steder, men ofte bliver der blot ikke gjort noget. Disse byer ligner efterhånden en vaniljekrans – bebyggelse og liv udenom centrum og et stort hul i midten.

Fremtidsscenario 2

Typologi 4

DE GLOBALE LANDSBYERS LAND ANNO 2040 OG DE BLOMSTRENDE STATIONSBYER

TIDSÅNDEN

Efter mormor-maden, verdens bedste restaurant på lokale råvarer og en lang krise var det naturligt at bevæge sig mod en interesse for nærområder, naturen og de mindre fællesskaber. Vi blev som mennesker optaget af det, der foregår lige omkring os. Samtidigt kom håndværk og andre faglige dyder på mode, jagt blev en modesport og gerne med bue og pil, så dyrene fik en fair chance.

De nære fællesskaber blev også båret af de unge, der gennem deres socialisering og deres store anvendelse af sociale medier, fandt nytte og mening i fællesskaber med deres egne både i lokalområdet og over hele kloden – det lokale er globalt og det globale er lokalt var et af 2010'ernes og 2020'ernes slogans. Glokalisering blev det kaldt i et enkelt ord.

Det betød også, at vort syn på omgivelserne ændrede sig. Fra at se det åbne land som natur, begyndte vi at opleve de nære omgivelser som ressourcer, som vi jo skulle passe på, men som vi naturligvis også gerne måtte leve af og gøre nyttige. Vi erkendte også, at vejen ud af krisen var klar. Industri, landbrug og skibsfart samt dygtigt drevet handel i udlandet er det, der har gjort og vil gøre vort land rigt i mange år fremover.

Efterhånden var satiren i medierne ikke længere centreret om underklassen i samfundet, men gjorde ofte tykt grin med de kreative fra centrum af de store byer og deres morsomme liv og adfærd. Der er rigtigt meget at grine af, når de typiske kreative parodieres, og deres parafraser

om det gode liv i centrum af byer præget af megen støj, luftforurening, meget trafik, høje boligpriser og den stressende tilværelse stilles til skue i satiren. Specielt alt om bybier, øko-haver på højhustage og de kreatives bidrag til samfundsøkonomien er blevet til morskab for mange, da det ikke længere var moderne at gøre grin med de dårligst stillede i samfundet.

Også idealet om minimalboligen for 2 voksne og to børn på 65 kvadratmeter til over 6 mio. kr. så lidt underligt ud i de dele af landet, hvor plads og råderum er en selvfølge for under 2 mio. kr.

BOLIGMARKED OG BOSÆTNING

De mange familier, der i løbet af finanskrisen blev boende i de store byers centrum, er i dag i stort omfang flyttet til landsbyerne og de mindre bysamfund. Det er selvfølgelig sket rundt om de større byer, i nærheden af Hovedstadsområdet og langs med motorvejssystemerne i Østjylland og Midtjylland, men selv i de dele af landet, hvor det tidligere var svært at skaffe tilflyttere, er der kommet nye familier til. Det har været så stor en forandring, at man ligefrem taler om det demografiske paradigmeskifte, når bosætning og boligudviklingen diskuteres.

Sådan en udvikling kommer ikke af sig selv. Der var to politiske bevæggrunde til de beslutninger, der blev truffet fra 2015 og fremefter. For det første var trængselsproblemerne i Hovedstadsområdet og langs det overordnede motorvejssystem specielt på Vestfyn, i Trekantsområdet og Østjylland efterhånden ikke til at komme uden

Fremtidsscenario 2

Typologi 4

om. Det var nødvendigt med en ny retning i udviklingen. Samtidigt kunne man se områder af landet gå mod affolkning, og planlovgivningen forhindrede alternativ udvikling i områderne.

Resultatet kom efter en land-, by- og bosætningskommission havde arbejdet med problemstillingen gennem to år. Det mest spektakulære var udflytning af styrelser og enkelte ministerier til mellemstore byer på Sjælland, Fyn og i Jylland. Men den egentlige ændring kom via en reform af planloven, der havde til hensigt at skabe muligheder for bosætning og vækst i hele landet.

Dertil kom den erhvervsmæssig satsning på de erhverv, der gav den største indtjening til landet og som samtidigt var placeret i yderområderne. Endelig skabte en uddannelsesreform med krav og præmiering af uddannelsespladser udenfor de største bysamfund igen muligheden for at få en uddannelse i det lokalområde, hvor de unge boede fra barns ben.

HUSPRISER OG BOSÆTNING

Huspriserne i Danmark viser stadig forskelle mellem by og land. Det er dyrere at bo i centrum af en storby som København end i Lemvig eller i en mindre landsby. Det handler om afstand og centralitet i de store byer, men også stadigvæk lidt om beliggenhed. Men de afgrundsdybe forskelle mellem storby og udkant er forsvundet. Huse og boliger i mindre byer har igen en værdi, der afspejler boligværdien og ikke blot beliggenheden. Det er interessen for at bosætte sig disse steder, der har ændret udviklingen.

Denne udvikling er særlig synlig i stationsbyerne, hvor det omkring 2015 ofte var umuligt at få en fornuftig belåning af en ejendom. I dag er det en selvfølge, at huse og lejligheder kan sælges, da mange mennesker drømmer om at bo på landet, men samtidigt gerne vil have nogle byfunktioner tæt på deres bolig. Skoler, pasningsmuligheder, dagligvareindkøb og lokal service er stadig i høj kurs blandt børnefamilierne og seniorerne.

Forskellen på en bolig i centrum af storbyen og en bolig i stationsbyen gør det stadig til en fornuftig forretning at flytte ud, men man kan ikke længere bytte en to-værelses lejlighed til 2-3 parcelhuse, men i heldigste fald få et hus for de samme penge, som en mindre lejlighed i storbyen koster.

MULIGHEDER I STATIONSBYERNE

Denne udvikling har givet nyt liv til stationsbyerne. Der er erhvervsliv i fremgang og tilflytning til de større og de mindre stationsbyer. I mange af stationsbyerne har det været muligt at omdanne gamle bygninger i centrum til erhvervslokaler for lokale virksomheder og iværksættere.

Allerede i 2015 opdagede man, at de bedste og fleste iværksættere stadig boede i Nordjylland, Vestjylland og Sønderjylland. Den nye verden med store online-samarbejder om projekter og produktion over hele jordkloden har givet rigtig gode muligheder for anvendelse af bymidterne i stationsbyerne til arbejdsfællesskaber og fjernkontorer.

En forudsætning var meget hurtigt internet, som blev en del af en lovpakke i 2018. I dag hvor google dækker hele jordkloden med internetadgang med et garanteret minimum på 10 Gigabyte i sekundet fra balloner og satellitter, kan man godt trække på smilebåndet af datidens hastigheder. Men det gjorde en forskel dengang.

STATIONSBYEN I 2040

Stationsbyen er blevet et ideal her i 2040. Det lille lokale samfund, der fungerer for rigtig mange beboere og skaber en nærhed mellem mennesker, som mange søgte for år tilbage. De yngre familier har fundet et sted, hvor de kan dele udfordringerne med småbørn, karriere og en aktiv fritid med andre, og deles om at hente børn og lave mad med flere og derigennem få tid til mere.

Den korte afstand til arbejde de fleste dage hjælper også meget på tidsbudgettet. Mange steder har nye bebyggelser med rækkehuse og fælleshus, jord til fælles grøntsager og kødproduktion samt fællesskaber om fritidsaktiviteter skabt en ny type bofællesskaber for de yngre familier.

Andre steder trives moderniseringer og ombygninger af både de gamle huse fra 1910-40 og de gamle parcelhuse fra 1960-90 godt sammen med de nye beboere.

STATIONBYENS CENTRUM I 2040

Stationsbyer bød dog i begyndelsen på lidt for få fællesskaber, men de er efterhånden blevet skabt i centrum af stationsbyen. Nogle steder er der skabt nye muligheder for beboelse i midten af stationsbyen. Mange steder har lokale butikker vist sig igen – eller er blevet videreført.

Små butikker til lokale produkter er blevet et hit – hjemmegjort tøj, indretning og smykker. Jagtbutikker, der sælger udstyr til jagt med bue og pil, i gode jagtområder, fiskeriudstyr og udstyr til indsamling af urter, svampe og bær i skove og på overdrev trives ofte sammen med jagtbutikkerne.

Mest udpræget er dog butikker og mødesteder for lokale landbrugsprodukter – grøntsager, frugt og kød – herunder også produkter, der produceres i samdrift mellem landmænd og lokale foreninger. Dette liv i centrum har også betydet at andre butikker har kunnet overleve i større stationsbyer.

Bagere, lokale supermarkeder i fremgang, samt også anden service til de tilflyttende byboere: Renserier, cykelsmede, sunde snacks og slow-fastfood, bryggerlaug med smagebutik, lokale specialiteter til turister og lokale beboere. Særlige handelssteder for varer, man ikke længere selv har brug for – lokalt genbrug frem for genbrug, der skal igennem de store systemer. Alt dette er i fremgang og vinder markedsandele.

Fremtidsscenario 2

Typologi 4

Enkelte stationsbyer kan ikke få det til at gå helt så godt. Her er der brug for at skubbe lidt på og få gjort centrum mere lækker og imødekomende, før der for alvor bliver tale om fremgangen. Der tales om at omdanne en til to af disse steder til en slags museal illustration af stationsbyen anno 1915, men det støder oftest på stærke lokale protester mod at blive et museum.

Selv om stationsbyerne blomstrer, er der ikke altid garanti for, at centrum også blomstrer. Der er i nogle af byerne brug for en helt ny typologi på en blomstrende stationsby anno 2040.

Fremtidsscenario 3

Typologi 4

MINIPOLER OG TO STORE CENTRE ANNO 2040 – OPRYDNING I STATIONSBYERNE

I mange år, siden slutningen af 1980'erne, havde vi som mennesker i Danmark bevæget os af en mere og mere snæver vej. Først kom AIDS og begrænsede de unges udfoldelsesmuligheder. Så kom familiebølgen i 1990'erne, der gav langt flere børnefødsler, men også krav om at være en rigtig familie, opfører sig voksent og tage opdragelse alvorligt.

I 00'erne fik vi så dydens smalle sti for alvor med stop med at ryge, drik mindre og helst ikke, sørg for at bage de rigtige speltløshorn med kyllingepølser og hjemmerørt ketchup til festen i SFOen. Dydens smalle sti var blevet meget smal ved indgangen til 10'erne.

Oveni kom krisen. Så samfundet var ofte parat til givne, nødvendige løsninger på samfundets udfordringer. Der var nærmest ikke valgmuligheder, og regeringer gennemførte den nødvendige politik uafhængig af partifarve og politisk orientering. Vi skulle være uniforme og ens, men fremgangen og den økonomiske vækst kom alligevel ikke. Det var tid for en nyorientering efter 2015.

TIDSÅNDEN

Det danske samfund har altid kunnet forandre sig, når presset var uomgængeligt. Dette pres skabte en ny tidsånd. Vi fik i løbet af anden halvdel af 2010'erne øjnene op for, at forskellighed er en styrke og ikke en begrænsning. De unge begyndte selv at ville bestemme, om de som par ville have børn eller vælge karrieren eller have

begge dele – sågar det at vælge et dårligt betalt arbejde uden behov for kreativitet og personlig udvikling blev helt ok. Man kunne vælge ikke at være kompetent og kreativ, men blot udføre sit arbejde helt normalt.

På samfundsplan betød det, at al udvikling i landets forskellige egne ikke skulle pege i samme retning. Vi begynde at diskutere, hvordan de tyndtbefolkede egne af landet kunne blive en givtig modpol til de to storbyområder, der var blevet skabt i landet.

Hovedstaden og Østjylland blev ikke længere set som landets redning, men som vigtige elementer i en diversitet, der samlet gav os styrke og fremgang. Vækstkonferencen med titler som "Skab vækst gennem forskel" og "The art of differentiation" skød op, og frem for at læse cases om succesvirksomheder og derefter forsøge at kopiere dem handlede strategi i erhvervslivet om at erkende sine egne særlige egenskaber og udvikle dem – ofte i kontrast til det, andre havde gjort.

Når vi taler om succeser i byer som Horsens, Køge, Herning, Svendborg eller Århus, var optikken ikke længere at kopiere dem, men at forstå, hvordan de kom frem til at gøre noget rigtigt, og gennemføre egne processer for at opnå unikke og særlige fordele. Det var farvel til kopisterne og goddag til det særlige og lokalt funderede.

Fremtidsscenario 3

Typologi 4

BOLIGMARKED OG BOSÆTNING

Børnefamilierne, der var blevet boende i de store byer frem til 2014, begyndte allerede fra 2015 at flytte ud fra bykernerne til parcelhuskvartererne og bysamfundene rundt om de store byer. Men nogle blev i byen og dyrkede et helt andet liv end parcelhusfamilierne.

Samtidigt skete der noget i parcelhuskvartererne. Det var slut med at sammenligne samtalekøkkener og loungemøbler med hinanden og med at kopiere naboens særlige stil og smag. Den nye familiegeneration havde helt fra deres unge år dyrket forskelle frem for ligheder.

Tilbage under finanskrisen fra 2008 til 2014 ville en ung kvinde helst klæde sig i noget vintage (cool tøj fra fortiden), noget sjældent (fra net eller pop-up shops), noget billigt (H&M med flere) og så måske et enkelt brand. Den tænke måde blev nu en del af de unge familiers indretning og valg af bolig.

Det betød bosætning lidt mere spredt, end vi havde kendt det i mange år. En del søgte parcelhusene, men også her blev vintage moderne i form af et godt, ombygget og moderniseret 1960'er eller 1970'er hus. Andre søgte ud på landet til den lille drøm om en bedre og mindre stresset tilværelse. Andre blev i byen og levede som rigtige byboere – både med og uden børn.

Det betød bedre tider i forstæderne og også i omegnen af de større byer. Der var også blevet åbnet for at bygge ude på landet i en række områder rundt om de store byer. Såkaldte ex-urbs

skød op med mindre bebyggelser i det åbne land. Det var dog en betingelse, at man oprettede disse i dispensationsområderne, som var en nyskabelse i planlovgivningen.

HUSPRISER OG BOSÆTNING

Priserne på huse i Danmark er blevet mere differentierede. De er efter en lidt turbulent periode med høje stigninger og efterfølgende afkøling og fald begyndt at ligne priserne på de bedst placerede fritidshuse. Det er placeringen af huset i lokalområdet, kvaliteten af bygningen og de særlige kvaliteter ved lokationer, der bestemmer prisen. Derfor koster ejerlejligheder på Frederiksberg eller i Århus midtby ikke længere det samme per kvadratmeter, men prissættes ud fra deres særlige kvaliteter både ved boligen og ved omgivelserne. Det betyder også, at stationsbyens kvalitet som by betyder rigtig meget for ejendomspriserne i en stationsby – ikke blot afstanden til en større by.

Samlet er priserne her i 2040 noget højere end i 2015. Den gennemsnitlige pris for en ejerlejlighed og et parcelhus ligger i dag på 250% af priser omkring år 2015. Men det er ikke jævnt fordelt ud over landet og ud over bytyperne. Det er især de nye store byer med regionale funktioner – kaldet minipolerne – der har haft høj vækst samt selvfølgelig de to største bycentre i Hovedstaden og i Østjylland omkring Århus. Ser vi på stationsbyerne under et, selv om det er ret svært, har der kun været tale om moderate stigninger op til 150-160 % af priser fra 2015.

Der er dog også nogle stationsbyer med en særlig prægtig beliggenhed, hvor huse og lejligheder med udsigt og særlig gode omgivelser samt placering tæt på infrastrukturens hovedårer, har oplevet en prisudvikling, der kan måle sig med resten af landet.

MULIGHEDER I STATIONSBYERNE

Mange af stationsbyerne har en tom eller næsten tom midte i dag. Tiden frem til 2040 har gjort de historiske centre endnu mere funktionstomme end for 25 år siden. Butikkerne er stort set væk, og tilbage ligger de historiske bygninger som kirke, forsamlingshus/missionshus og stationen, der for mange år siden blev omdannet til andre funktioner.

Ude i periferien af stationsbyen er der ofte en bedre tilstand. Der bor stadig mennesker i huse, og der er kommet en gruppe nye beboere til i løbet af de seneste 25 år. Især de store flygtningestrømme fra 2015 til 2020 har sat sit præg på mange stationsbyers villakvarterer, og ombygninger med søjler og mere afrikansk, asiatisk og østeuropæisk byggestil ses mange steder. Et parcelhus fra den gyldne periode mellem 1960-1979 med søjleindgang og arabisk have i baghaven er ikke et sjældent syn.

Modsat er stort set al shopping væk fra stationsbyerne. Det er i 2040 koncentreret om de største byer (minipol-byerne) og de store bysamfund. Både stationsbyerne og de mellemstore byer har mistet udvalgsvarerhandlen. I disse dele af landet serviceres borgerne via internettet og levering i

hjemmet samt ved at tage til de store byer med passende mellemrum.

Tilbage i stationsbyerne er foreningerne og sportsklubber, skoler, børnepasning og dagligvarebutikker. De sidste kan klare sig, når der er et befolkningsunderlag på 1500-1800 mennesker. Det er lidt flere end for 25 år siden, da konkurrence på dagligvaremarkedet har presset priserne i Danmark ned på europæisk niveau, og butikkernes kundeunderlag derfor skal være noget større i dag.

De stationsbyer, der ikke længere har skoler og børnepasning, har ikke haft tilflytning af flygtninge og EU-borgere i samme omfang. Når skolen lukker, lukker det lille samfund for børnefamilier - også selv om de kommer langvejs fra.

STATIONSBYENS CENTRUM I 2040

Mange steder er centrum forsvundet. Der ligger ikke meget tilbage, og den store udfordring er, at boligpriserne i stationsbyerne er så lave, at nybyggeri meget sjældent er konkurrencedygtigt med de bestående bygninger og huse. Omdannelser af gamle bygninger til lejligheder er heller ikke aktuelt, da lejlighederne og andre lejemål vil blive for dyre. Men da stationsbyerne alligevel lever i periferien af byen og stadig er et godt sted at bo for mange mennesker, er den store udfordring, hvad vi skal gøre ved centrum.

Omdannelser til parker, almindelig oprydning og istandsættelse er to almindelige muligheder. Men en del går også med tanker om at gendanne

Fremtidsscenario 3

Typologi 4

naturen i midten, eller gøre det muligt at dyrke grøntsager og andre afgrøder i centrum af stationsbyen og derigennem skabe mødesteder for indbyggere i byen.

En central motions- og sportsplads kunne også være en mulighed, hvis man helt fjernede de bestående bygninger, hvor mange alligevel står tomme, og der ses også muligheder i at udnytte kirkegårdene, der stort set ikke har almindelige gravsteder tilbage og derfor har mange overskydende kvadratmeter, efter urnenedsættelse er blevet det almindelige - også i denne størrelse bysamfund.

Mange naturfolk ser også gerne, at midten af stationsbyerne, hvor det er muligt, omdannes til skov – en såkaldt byskov, der udgør en naturlig og historisk midte. Der hvor de danske stationsbyer ligger, var der jo engang skov, da stort set hele Danmark historisk set var skovdækket.

Enkelte stationsbyer er omdannet til museer over denne type byers midte i fortiden. Hvis det har været muligt, er det historiske centrum gendannet enten til tiden omkring 1915 eller i et enkelt tilfælde til et billede af centrum før stationen kom til byen f.eks. omkring 1860.

En stor dansk fond for det byggede miljø har givet tilskud til at genopbygge enkelte bygninger i sådanne stationsbyers centrum.

BIDRAG

DEL 2

MEGATRENDS, DESIGN SCENARIER OG INSPIRATIONSKATALOG

3 Megatrends og 10 scenarier
Tom Nielsen, Martin Weihe Esbensen

Scenarietkatalog -11 idéforslag
WE Architecture

Perspektivkatalog - Scenarier for hovedgaderne i projektets 5 eksempelbyer
WE Architecture

10 SCENARIER FOR STATIONSBYERNES FREMTID INDENFOR FIRE MEGATRENDS

Tom Nielsen, Martin Weihe Esbensen

FIRE MEGATRENDS:

// VELFÆRDSSTATENS FORSVINDEN

// URBANISERINGEN OG MOBILITETSSTIGNINGEN FORTSÆTTER

// BÆREDYGTIGHEDSPARADIGMET SLÅR IGENNEM

// REINDUSTRIALISERING

URBAN DESIGN VISIONER FOR DEN

4. STATIONSBY-TYPOLOGI 2040 – 65

Som en yderligere tematisk udvikling af Fremforsks tre overordnede scenarier for 2040 har vi for at nærme os den 4. stationsbytypologi beskrevet fire megatrends, der i særlig høj grad kan komme til at være afgørende for, hvordan stationsbyernes midter og i særdeleshed deres hovedgader kommer til at udvikle sig i de kommende årtier.

FIRE MEGATRENDS:

1. VELFÆRDSSTATENS FORSVINDEN

Vi vil efter al sandsynlighed se en stadigt mindre statslig indgriben, national koordinering og styring af planlægningen og byudviklingen. Med en fortsat økonomisk integration i europæiske og globale systemer, sker der en reskalering af de niveauer hvorpå byudviklingen styres.

Den 2. og delvist den 3. stationsbytypologi var kraftigt påvirket af den statslige planlægning og af Velfærdsstatens grundlæggende ide om lighed og ensartet udvikling på tværs af regionale forskelle og bytyper. Stationsbyerne blev således karakteriseret af at garantere et minimum af velfærdsservice. Denne udvikling blev sikret gennem statslig omfordeling af ressourcer. Men bevægelsen mod en ændret og større rolle for kommunerne i planlægningen, som allerede karakteriserer den 3. stationsbytypologi, ser ud til kun at blive større.

Den stigende globale integration fører på de fleste områder til en udfasning af den særlige skandinaviske, universelle velfærdsstat.

I den periode, der dækker den 4. typologi, vil det derfor sandsynligt gradvist gå fra et statsligt og kommunalt sikret serviceniveau til i højere grad at blive markedet og det personlige initiativ, der etablerer rammer for servicen og dermed også de bymæssige fællesskaber. De skattefinansierede investeringer og den stadig mindre offentlige service vil blive koncentreret i de større byer.

Institutionerne, som var karakteristiske drivere i den 2. typologi, og som stadig er meget vigtige for opretholdelsen af byerne i den 3. typologi, støttes ikke længere. Byens borgere må selv drive dens institutioner. Det betyder mere privathed og mindre koordinering. Forskellige nye institutioner, fællesskaber og serviceudbydere vil sandsynligvis leve videre i de fysiske rester fra typologi 1, 2 og 3, men ikke alle dele vil bevares.

Hele stationsbyen og dens fysiske udvikling vil være mindre koordineret end i særligt den 2. men også den 3. typologi, hvilket igen vil betyde decentralisering og udviklingen af lokale undercentre i byerne.

Fire megatrends

2. URBANISERINGEN OG MOBILITETSSTIGNINGEN FORTSÆTTER

Den næste antagelse er, at det vi kalder urbaniseringen fortsætter. Det er klart, at den vil gøre det på globalt plan, men alt tyder også på, at det samme lange træk mod en gennemurbaniseret befolkning i Danmark vil fortsætte og antage nye former. Teknologien synes til stadighed at resultere i større og større integration mellem steder og punkter i et globalt netværk.

I Danmark kan man tale om at hele landet må opfattes som et stort bysystem. Denne udvikling kunne allerede spores i 1960'erne, og altså under den 2. stationsbytypologi. Men den kraftige udbygning af både infrastruktur, adgang til mobilitet (familiens 2. bil) og ikke mindst udbredelsen af internetbaseret kommunikationsteknologi, har urbaniseringen og sammenbindingen af hele landet i stigende grad sat dagsordenen også under den 3. typologi.

Denne urbanisering af landet vil under den 4. typologi fortsætte som grundvilkår. Det handler både om de større byområders vækst samt om mindre byers fortsatte integration i deres netværk. Kommunikationen – også den fysiske, vej, sti og skinnebårne – vil også i fremtiden være afgørende og dens knudepunkter vil være vigtige steder i 'Byen Danmark'.

Urbaniseringen betyder stadig forandring. Netværkspunkterne bliver endnu vigtigere. Tog forbindelser styrkes eller reetableres og nye forbindelser etableres. Bil- og vejinfrastruktur udbygges. Mindre, mere decentrale flynetværk vil opstå. Indbyggerne vil i stigende grad være en mere flygtig gruppe. Der vil konstant komme nye beboere med forskellige kulturelle baggrunde.

3. BÆREDYGTIGHEDSPARADIGMET SLÅR IGENNEM

Om 25 år vil samfundene og flertallet af deres deltagere af nødvendighed eller fornuft have taget bæredygtighedstanken til sig. Som begreb og værdi er den vokset siden dens opståen engang i løbet af den 2. stationsbytypologis tid, men i løbet af den 4. typologi bliver bæredygtighed og ressourcebevidsthed at betragte som et grundvilkår, som udviklingen skal baseres på.

Den gradvise omstilling til vedvarende energi udvikler sig. Den politiske vilje til at begrænse klodens opvarmning og dermed også at begrænse forbruget af fossile brændstoffer, der blev grundlagt med COP21 aftalen i Paris, udbygges.

Et stigende fokus på fødevarer- og drikkevandsforsyning vil sandsynligvis heller ikke blive mindre i Danmark de kommende årtier eftersom spørgsmålet globalt vil blive et af de helt store. Der vil være en stærkt øget prioritering af lokal fødevarerproduktion. Selvforsyningstemaet bliver udtalt. Særligt i forhold til energi. Det betyder en del for de stationsby-nære landskaber. Lokalsamfundet vil være interesseret i at få kontrol over både energi-, vand- og fødevarerforsyning som en del af en resiliensstrategi.

4. REINDUSTRIALISERING

Den første industrialisering i det 19. århundrede var forudsætningen for stationsbyernes etablering. Den var drevet af kulbaseret teknologi og store mængder manuel arbejdskraft. Den anden industrialisering efter 2. Verdenskrig var central for stationsbyernes fortsatte vækst i det 20. århundrede. Den var baseret på olie og fungerede i samspil med en voksende serviceøkonomi og uddannelsen af industriarbejdere til mere specialiserede funktioner.

Med en fortsat erstatning af mennesker med forskellige former for maskiner i industriproduktionen (herunder automatisering og robotteknologi) bliver den mindre afhængig af lønniveau. Det betyder, at de store globale forskelle på produktionsomkostninger og adgangen til en stor og billig manuel arbejdskraft får mindre betydning.

Den afindustrialisering og det tab af produktionsarbejdspladser som skete igennem den sidste halvdel af den 2. stationsbytypologi og den første halvdel af den 3. får mindre betydning.

Omstillingen til en lokal produktion af industriprodukter og geninvesteringen i nogle af de bygningsstrukturer, som blev bygget under den 2. industrialisering giver nye muligheder for stationsbyerne, der dog stadig er i global konkurrence.

Men fordele omkring lokal produktion og distribution og den potentielle sammenkobling med lokal bæredygtig energiproduktion vil i de kommende årtier udgøre en afgørende faktor i transformationen af stationsbyerne.

Fire megatrends

10 SCENARIER FOR STATIONSBYERNES FREMTID

MEGATREND 1: VELFÆRDSSTATENS FORSVINDEN



Lokale borgere løfter i flok når de offentlige midler ikke er til stede. Flere steder er den ulønnede indsats i etableringen af projekterne en afgørende faktor for at de bliver ført ud i livet og flere kommuner udnytter det aktivt i sin planlægning



Norske Hvaler kulturvernforening hygger sig med god mad efter oprydningen i forbindelse med kampagnen Hold Norge Rent

SCENARIE 1: NYE FÆLLESSKABER I STATIONSBYERNE

I takt med at det statslige og kommunale serviceniveau falder, opstår der nye lokale fællesskaber baseret på frivillighed og innovation. De nye fællesskaber arrangerer nye tiltag indenfor service, kultur, sport og handel for både gruppen selv og resten af byen gennem finansiering fra lokale kræfter og private fonde. Dermed overtager de nye fællesskaber ikke bare driften af tidligere kommunale tilbud som børnepasning og musikskolen, men også den fysiske planlægning og den praktiske udførsel af byens offent-

lige arealer. Det sker efter, at Planloven åbnede mulighed for det i 2030.

Den fysiske udformning af byens hovedgade vil afspejle de egenskaber og diversitet som byens fællesskaber besidder. Byerne vil brande sig på sin forskellighed og det sammenhold, der opstår omkring de enkelte fællesskaber. Særligt de mindre stationsbyer, der kan danne ramme om stærke fællesskaber som størstedelen af byens beboere er en del af, opnår et kraftigt brand.

MEGATREND 1: VELFÆRDSSTATENS FORSVINDEN



Bonum og Link Arkitekturs vinderforslag til ny urban seniorbydel i den svenske by Kävlinge. Ejendomsudvikleren Bonum tilbyder bl.a. boligtilbud til husstande, hvor min. én person er fyldt 55 år og med mulighed for individuelt tilpassede ordninger



West Hall Care Home i engelske Survey er den næste generation af plejehjem med faciliteter som restaurant, private spiserum, bibliotek og frisørsalon, hvilket giver beboerne bedre komfort og en større følelse af normalitet i hverdagen

SCENARIO 2: ÆLDREVENLIGE ENKLAVER

Andelen af ældre i stationsbyernes yderområder stiger markant, og i flere og flere landkommuner er op imod halvdelen af indbyggerne over 65 år. Private serviceselskaber ser et nyt marked og overtager langsomt hele byer, som de omdanner til ældrevenlige enklaver, hvor de står for drift og plejeomsorg. Det tiltrækker flere ældre tilflyttere fra oplandet. Samtidig vil der opstå nye serviceerhverv og sociale mødesteder rettet mod de ældre side om side med butikkerne, der også vil rette deres vareudbud mod det nye kundegrundlag.

Byens hovedgade vil afspejle de krav og ønsker som de nye ældre beboere vil stille til bydesignet ift. belægninger, belysning, skiltning, transport, samt møblering og indretning af udearealer og parker og indretningen af de enkelte boliger. Bymidten og hovedgaden fredeliggøres for trafik, og der oprettes zoner, hvor kun forskellig taxakørsel og kørsel i mindre eldrevne køretøjer kan foregå. Stationen er igen et vigtigt omdrejningspunkt for meget af persontrafikken til og fra byen.

MEGATREND 1: VELFÆRDSSTATENS FORSVINDEN



Parkeringspladsen mellem Rema1000 og Fakta er det mest aktive sted i Langå. Et nyt byrum med fokus på legemuligheder og ophold er netop blevet etableret



Bytorv i Østermarie, Bornholm. Det nye torv på byens centrale parkeringsplads foran brugsen er skabt i tæt samarbejde med lokale borgere og giver byen et nyt og bedre mødested, der både understøtter det daglige liv i byen samt viser byens liv udadtil.

SCENARIO 3: SUPERMARKEDET SOM LOKAL ENTREPRENØR

Efter at supermarkeds kæder har gennemlevet store kriser bliver de genopfundet som lokale fyrtårne i stationsbyerne, hvor de ikke bare sælger varer og har services som bager, bank, posthus og apotek, men også er økonomisk og praktisk involveret i lokale producenters fødevarerproduktion og egnsspecifikke produkter til byens borgere og turister.

Supermarkederne vil lokalisere sig i grupper i forbindelse med hovedgaden og for at tiltrække kunder, skaber de nye attraktive byrum omkring butikken. På den måde vil supermarkederne stå for driften af byens nye pladser og parker, som er omdannet fra tidligere parkeringsarealer og tomme byggegrunde. Overskydende arealer og bygninger inddrages som lagre for de lokalt producerede varer.

MEGATREND 2: URBANISERINGEN OG MOBILITETSSTIGNINGEN FORTSÆTTER



Stationsbyernes nye bymidter handler ikke kun om detalhandel, men også om anderledes former for mødesteder og aktiviteter for byens nye tilflyttere. Her er det Southbank Promenade i australske Melbourne.



Også børnene og de unge skal have rekreative muligheder i stationsbyernes midter. Her er det en ny aktivitetsplads i Bording.

SCENARIO 4: STATIONSBYENS NYE TILFLYTTERE

Mange familier drømmer i 2040 stadig om at bo i eget parcelhus. Realkreditinstitutternes skærpede krav til lånerne i de større byer og de lempede økonomiske krav i landdistrikterne, får boligkøbernes øjne op for stationsbyerne, der kan tilbyde trygge rammer og socialt fællesskab. Det betyder at stationsbyens eksisterende boligmasse bliver transformeret grundet energirenoveringer og nye måder at indrette sig på. For byens hovedgade betyder det, at der stadig vil være folk i gaden, men at de ikke kun vil

være kunder i byens detailbutikker, men også vil ønske oplevelser, sport og kulturelle tilbud. Det skaber en bred vifte af livsstilsbutikker indenfor sport, kultur og mode, hvor butikkens rum og byens offentlige rum smelter sammen. På sigt vil hovedgaden blive omdannet til en promenade, hvor butikkerne indtager hovedgadens offentlige rum. Sammenhængen til stationen og den igen intensiverede brug af toget er en vigtig alternativ transportform for børnefamilierne.

MEGATREND 2: URBANISERINGEN OG MOBILITETSSTIGNINGEN FORTSÆTTER



Bo01, Malmø. Her er der opnået stor tæthed og variation i lav skala i et miljø, der kan minde om stationsbymidterne

SCENARIE 5: FORTÆTNING AF STATIONSBYENS BOLIGMASSE

De stationsbyer, som har formået at opretholde en levende hovedgade, vil opleve, at nye tilflyttere ønsker at bo tæt på byens butikker, kulturelle tilbud og offentlige transport. Byens strøg vil opleve en renaissance med en ny koncentration af boliger med tilknyttede nye funktioner som kontorer og showrooms i stueetagen mod gaden. De nye boliger bliver udført efter forskellige principper afhængig af kvaliteten af byens eksisterende bygningsmasse.

Derfor vil man både opleve transformation af og tilbygning på eksisterende boliger, infill-byggeri mellem eksisterende bygninger og større sammenhængende byggerier på funktionstømte byggegrunde. De nye boliger vil skabe fortætning af byens hovedgade, der bliver byens 'strøg', mens boligernes bagside bliver domineret af grønne og åbne rum med rekreative stisystemer, lommeparker og taghaver. Hovedgaden vil være fredeliggjort og trafikken ført uden- eller bagom.

MEGATREND 2: URBANISERINGEN OG MOBILITETSSTIGNINGEN FORTSÆTTER



Gade i Gudhjem, Bornholm. Stationsby, der baserer sig på turisme, og hvor mange boliger fungerer som midlertidige hjem eller ferieboliger



Hvor mange stationsbyer tidligere har vendt ryggen til de gamle stationer, så får de en ny rolle som kulturelle mødesteder og centre for turisme. Allingåbro Station tilbyder en række aktiviteter i stationen, på sporene og i den lokale natur

SCENARIO 6: STATIONSBYERNE SOM DEN ANDEN BOLIG

Som man tidligere har erfaret med kystbyer, der overlever som sæsonbyer, så får mange stationsbyer også status som byer med dobbelt bopæl. I stationsbyernes 2. bolig får byboerne mere plads, nærhed til natur og et frirum fra storbyens travlhed. I modsætning til kystbyerne, så bliver stationsbyernes 2. bolig benyttet hele året, hvilket skaber liv i stationsbyen i alle sæsoner. De nye beboere bruger ikke kun stationsbyen til rekreative aktiviteter, men arbejder også i stati-

onsbyen, enten hjemme fra eller i særligt indrettede kontorhoteller. Det betyder, at stationsbyen må opretholde regelmæssige og fleksible transportforbindelser til de nærmeste større byer og have gode netværksforbindelser.

Byens hovedgade vil blive holdt i gang af de nye tilflyttere og den vil bære præg af de nye typer indbygges ønsker om et mere varieret vareudbud og mere turismerelaterede produkter indenfor f.eks. lokale delikatesser og kunsthåndværk.

MEGATREND 3: BÆREDYGTIGHEDSPARADIGMET SLÅR IGENNEM



Nye økosamfund vil opstå i byens udkant. Her Norges første økolandsby Hurdal, der satser på bæredygtighed og livskvalitet med fællesskabet i fokus. Byen består af et aktivitetshus, landbrug og økologisk erhvervscenter samt 200 boliger opført i etaper



Også stationsbyernes bymidter bliver indtaget af nye former for grøn produktion, og begreber som urban farming vil sprede sig fra storbyerne og ud i provinsbyerne. Her er det Lafayette Greens i Detroit, der kombinerer den urbane park og landbrug

SCENARIE 7: ØKOBYSAMFUND I STATIONSBYERNE

Hvor økosamfund tidligere har slået sig ned i landlige omgivelser, giver den intensive landbrugsdrift og de store arealudlæg til nationalparker, det vanskeligt at finde egnede grunde. Det får interesserede til at åbne øjnene for mulighederne i stationsbyerne, hvor der er eksisterende infrastruktur og service. Mange af beboerne i økosamfundene bliver beskæftiget inden for økologisk dyre- og planteavl, både i den højteknologiske del og de mere traditionelle driftsformer, som stadig eksisterer som alternativ i bynære arealer. De marker, der ligger umiddelbart omkring byerne og mod naturarealer er ikke attraktive for den højteknologiske fødevarerproduktion og kan overtages af stationsbyens smås-

kalaproducenter. Det betyder for stationsbyerne at de må tilbyde bæredygtige løsninger inden for bolig og transport, samt acceptere eksperimenter og alternative løsninger på boligernes udformning og levemåder.

Hovedgaden bliver mødested for de forskellige økosamfund, som bor i stationsbyen og dens opland. Tidligere institutioner vil blive omdannet til friskoler og faglige og administrative centre for den grønne omstilling. I byens tidligere butikker vil der nu blive solgt lokalt fremstillede og økologiske fødevarer og produkter. Hovedgaden vil være lukket for kørende trafik og omdannet til cyklister og gående.

MEGATREND 3: BÆREDYGTIGHEDSPARADIGMET SLÅR IGENNEM



Det norske Turistvejsprojekts 18 ruter sætter fokus på Norges flotte natur gennem arkitektoniske indgreb. Her Ørne-svingen, Geiranger - Trollstigen. Foto: Jarle Wæhler



Det lille fiskerleje Klitmøller i Thy er blevet et kendt sted for surfere fra hele verden. Siden begyndelsen af 1990'erne har surfere bosat sig i byen og skabt et spændende bymiljø og bragt nyt liv i byen. Foto: Realdania.

SCENARIO 8: VILD NATUR OG ØKOTURISME

I takt med at der opstår mere vild natur og flere nationalparker bliver udpeget, vil der opstå en ny stor indtægtskilde for de byer, der er placeret i nærheden og flere byer vil blive dedikeret til driften af parkerne og til at servicere og tilbyde overnatning til de mange tilreisende. Flere af byerne opretter uddannelser målrettet naturpleje, vildmarksliv, marketing og turisme. Det betyder for stationsbyerne, at de må opfylde og tilpasse sig de gældende krav til bæredygtighed.

Hovedgaden bliver omdannet til showroom for byens omkringliggende natur og lokale vareproduktion, hvor de tilreisende kan forberede og proviantere til vandre- og cykelturene. Der vil opstå specialbutikker med vareudbud indenfor trekking, cykling, fiskeri, etc. og byens kulturinstitutioner, f.eks. biblioteket og det lokale museum, vil være vigtige mødesteder for de tilreisende, der ønsker et indblik i stedets kulturhistorie og en pause fra naturen.

MEGATREND 4: REINDUSTRIALISERING



Marstal på Ærø har siden 1996 haft et stort termisk-solfangeranlæg, der er udvidet i flere omgange. Foto: Per Folkver



Hos Brædstrup Fjernvarme produceres varmen af et 18.600 m² stort solvarmeanlæg

SCENARIO 9: GRØNNE ENERGILANDSKABER

I de rurale stationsbyers opland omlægges landbrugsproduktionen til energiintensive afgrøder som f.eks. soja, majs og pil, samtidig med at man satser på store vindmøllemarker og solcelleanlæg. Selvom de nye energilandskaber ikke kræver store antal medarbejdere, vil de rurale stationsbyer komme til at fungere som servicebyer for den grønne energiproduktion, hvilket tiltrækker veluddannede familier. Det betyder for stationsbyerne, at de må tilbyde boliger med udsigt og adgang til det grønne og opretholde

tilbud indenfor børneinstitutioner, undervisning samt kultur og oplevelser.

Hovedgaden har ikke længere en funktion som hande­lsgade, men som showroom for nye teknologier, der bliver udviklet og produceret i nær­området. Samtidig er hovedgaden det kulturelle og faglige mødested mellem medarbejderne og nye kunder i de forskellige energiproduktioner. Det kræver fleksible byrum og mødepladser, der både tilpasser sig den intime skala og de helt store events.

MEGATREND 4: REINDUSTRIALISERING



Højbygaard Papirfabrik fra 1872 i udkanten af Holeby på Lolland, huser boliger og erhverv efter en omfattende renovering



Den nedlagte fabrik Polymeren i fynske Sdr. Nørå blev i 2015 overtaget af Faaborg-Midtfyn Kommune, der i de tomme haller har skabt et idelaboratorium med fysiske og kulturelle aktiviteter samt rum til kreative virksomheder og uddannelser

SCENARIO 10: NYE ERHVERV OG INDUSTRIER I STATIONSBYERNE

Mange iværksættere og andre selvstændige, der arbejder inden for e-handel eller andre områder, hvor man ikke er afhængig af nærhed til en større by, bosætter sig i stationsbyerne og deres opland, hvor den liberaliserede planlov giver dem mulighed for at udnytte de mange funktionstømte kvadratmeter fra tidligere produktionsindustrier. Der opstår nye lokale erhvervsklynger, som i tæt samarbejde producerer højteknologiske løsninger til industri og landbrug til dansk og udenlandsk erhvervsliv.

Det gør igen byerne attraktive for videntunge medarbejdere, der ønsker attraktive og godt beliggende boliger med udsigt og adgang til grøn natur. De nye tilflyttere holder gang i byens butikker og bruger byens cafe i hovedgaden som socialt og fagligt mødested med kolleger og venner fra andre virksomheder. Posthuset eller det fælles varedistributionsknudepunkt bliver (igen) et vigtigt mødested for beboere og de ansatte i virksomhederne.

SCENARIEKATALOG TIL INSPIRATION

WE Architecture

// TYPOLOGISKE DIAGRAMMER TYPOLOGI 1, 2 OG 3

// 11 SCENARIER / IDÉFORSLAG TIL TYPOLOGI 4:

1. *Centrum som villaforstad*
2. *Villakarréen - Randbebyggelse og karré – nye fællesskaber*
3. *Centrum af kartoffelrækker - Up-to-date boformer - Gaderne vender væk fra gennemfartsvejen*
4. *Spredt tæt lav i det grønne - Naturen tager over og giver plads til andre former for bofællesskaber*
5. *Kasbahbyen med knopskydninger - Ny etnisk prægning*
6. *Erhvervsmagneter – Nye industrier og erhvervstyper i en ny symbiose*
7. *Den gamle stationsby - Tanken om fællesskab og det langsomme liv*
8. *Det grønne netværk - Opgradere veje og stier*
9. *Grøn hovedgade – Trafikken minimeres, hovedgaderne bliver grønne*
10. *Grønne aktivitetsbånd - Attraktorer forbindes - Skole med sportshal, plejecentre med sportshal*
11. *Den grønne bane - Anvende nedlagte banestræk til at forbinde og skabe attraktioner undervejs - Appellere til kontakt på tværs af byer*

1., 2. OG 3. STATIONSBYTYPOLOGI

1. STATIONSBYTYPOLOGI 1915



TYPOLOGISK DIAGRAM

Scenariekatalog

2. STATIONSBYTYPOLOGI 1965



TYPOLOGISK DIAGRAM

3. STATIONSBYTYPOLOGI 2015



TYPOLGISK DIAGRAM

4. STATIONSBYTYPOLOGI 2040-65 SCENARIER

1. CENTRUM SOM VILLAFORSTAD



Centrum af stationsbyen og den gamle hovedvej er gennem tiden gået fra at være samlingspunkt til at være skampletten for byen. Langs hovedvejen findes faldefærdige bygninger og larmen fra en ofte trafikeret gennemfartsvej er med til at splitte byen i to. Den lidt tættere typologi langs gennemfartsvejen fraflyttes og folk har svært ved at sælge grundene.

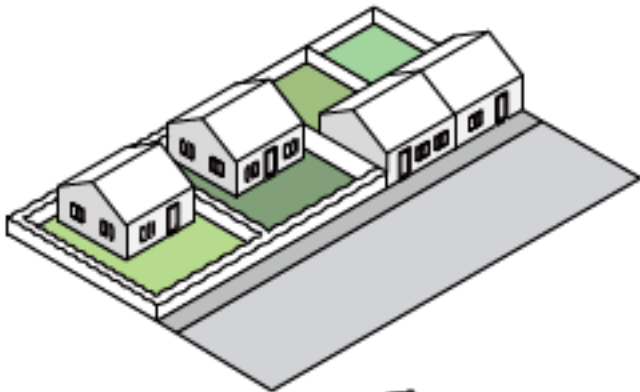
Villaforstadens "sprawl" i udkanten af stationsbyerne fejler som sådan ikke noget. Her lever de sociale fællesskaber ved sportshallen, på parkeringspladsen foran supermarkedet og på vejene og over hækkene i villaområderne.

Det attraktive ved at bo uden for de større byer er netop boformen ved villaområderne. Det vil sige fordelene ved at kunne få en grøn have, leve mindre tæt og det sociale liv over hækkene.

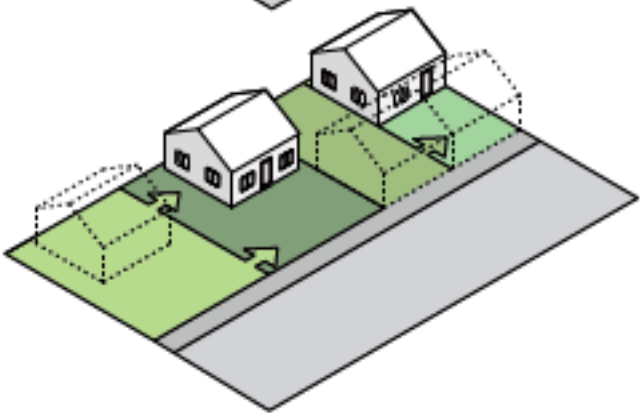
I scenariet "centrum som villa forstad" bliver stationsbyens centrum langsomt overtaget af forstadens villatypologi. Stationsbyens karakteristiske centrum rives ned og forsvinder mens forstadens periferi overtager.

De tomme bygninger langs hovedgaden bliver gradvis revet ned og matriklerne gives til nabobygningens matrikel. På denne måde bliver matriklerne omdannet til større villa parcelmatrikler. Her kan ejerne vælge at beholde deres bygning eller bygge ny villa, tilbagetrukket fra vejen, for derved at undgå støjgener fra den gennemkørende trafik.

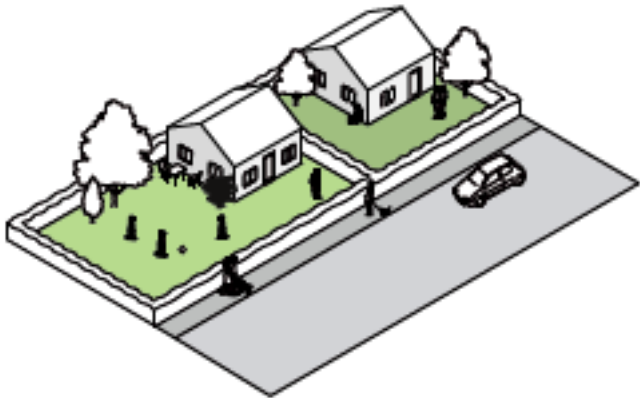
Dette scenarie vil oftest ses i de stationsbyer, der er beliggende tættere på en større by. Her vil stationsbyen virke som forstad til storbyen og karakteren af bebyggelsen og boformen vil nærme sig forstadens bytypologi.



1.
 Centrum i stationsbyen og den gamle hovedvej er gennem tiden gået fra at være samlingspunkt til at være skampletten for byen. Langs hovedvejen findes faldefærdige bygninger og larmen fra en ofte trafikeret gennemfartsvej er med til at splitte byen i to dele. Den lidt tættere typologi langs gennemfartsvejen fraflyttes og folk har svært ved at sælge grundene



2.
 I scenariet "centrum som villa forstad" bliver de tomme bygninger langs hovedgaden gradvis revet ned og matriklerne gives til nabobygningens matrikel. På denne måde bliver matriklerne omdannet til større villaparcelsmatrikler, hvor villaerne enten kan renoveres eller rives ned til fordel for at bygge en ny villa, tilbagetrukket fra den trafikerede gennemfartsvej.



3.
 Det attraktive ved at bo uden for de større byer er netop boformen ved villaområderne. I scenariet "centrum som villa forstad" bliver stationsbyens centrum langsomt overtaget af forstadens villa typologi. Stationsbyens karakteristiske centrum rives ned og forsvinder mens forstadens periferi overtager.

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

De tomme bygninger langs hovedgaden bliver gradvis revet ned og matriklerne gives til nabobygningens matrikel (dette gøres muligt gennem kommunal finansiering).

På denne måde bliver matriklerne omdannet til større villaparcelsmatrikler. Her kan ejerne vælge at beholde deres bygning eller bygge ny villa, tilbagetrukket fra vejen, for derved at undgå støj gener fra den gennemkørende trafik.

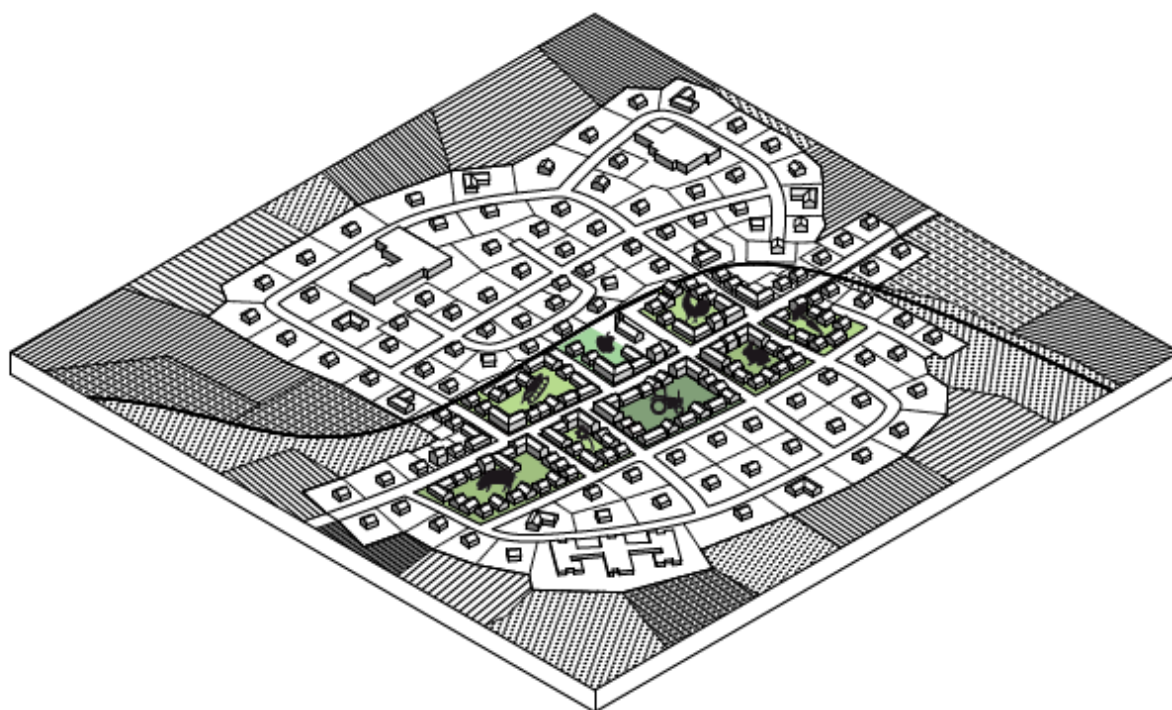
Overdragelsen af de tomme matrikler sker på

betingelse af, at den nye ejer skal være villig til at tage ansvar for grunden og at den tilpasses jf. lokalplanen hvad angår stakit, hæk langs gadelinjen m.v. Til gengæld kan den nye ejer i fremtiden udstykke grunden igen, hvis der skulle opstå en mulighed for nybyggeri og tilflytning. For at dette scenarie kan realiseres, skal de forladte huse ligge med jævn afstand. Hvis der er for mange tomme matrikler tæt på hinanden, omdannes disse til en offentlig park.

Udviklingen kan ske ad hoc i en dynamisk proces. Staten eller kommunen støtter gennem en ny støtteordning.

Scenariekatalog

2. VILLA KARRÉEN



En måde at revitalisere stationsbyens centrum og hovedgade på, er ved at kunne tilbyde en alternativ boform og boligtypologi.

Ved at skabe den rette boligtypologi har man chancen for at tiltrække ressourcestærke børnefamilier, der kan medvirke til at revitalisere byen og skabe liv i gaderne. Børnefamilierne værdsætter grønne arealer, sund livsstil, "slow living" og fællesskab. Muligheden for et sådant liv er svært og dyrt at finde i de store byer.

I dag er hovedproblemet i stationsbyerne primært deres centrum omkring hovedgaden. Her er bygningerne i dårlig stand, de grønne arealer er sparsomme, fællesskabet småt og larmen i forhaverne skæmmende.

I scenariet "villa karréen" vender stationsbyens centrum tilbage til dens oprindelige idé om randbebyggelse langs hovedgaden, som "new town"-model fra slutningen af 1800-tallet.

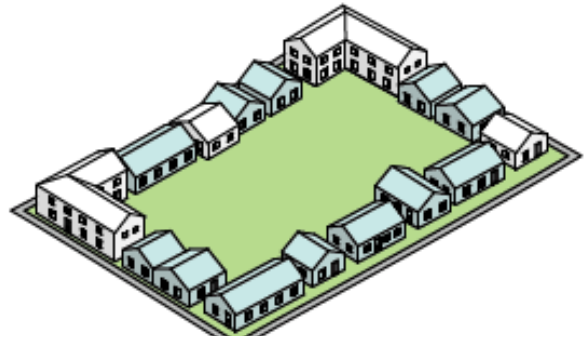
Hovedgadens bebyggelser fortættes med infill-bygninger, der omformer den spredte bebyggelse til randbebyggelse af lave villaer. Derved opstår en ny bebyggelses typologi "Villa Karréen". Fortætningen tager udgangspunkt i den allerede eksisterende bygningsmasse og ikke mindst dets historiske værdi. De eksisterende bygninger renoveres og istandsættes og de nye infill-byggerier tilpasses stationsbyens forstadsidyl.

HVAD LØSER SCENARIET?

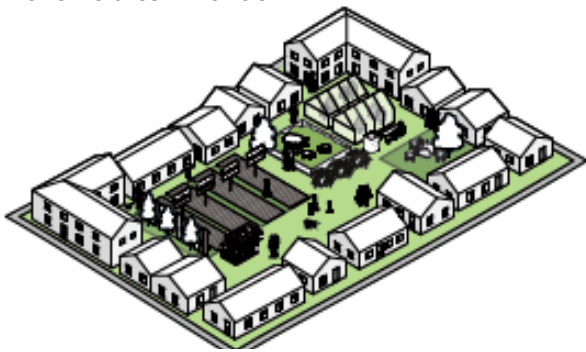
Den nye alternative boform kan tilbyde tematiserede fællesskaber med fokus på det sunde liv, egenproduktion af fødevarer, sociale fællesskaber eller andre alternative temaer. Det vil være en boform, som baserer sig på tæt naboskab og fællesområder. Bebyggelserne har fælles gårdhaver til rekreative formål og til dyrkning af grønsager og opsætning af drivhuse



1.
I dag er hovedproblemet i stationsbyerne primært deres centrum omkring hovedgaden. Her er bygningerne i dårlig stand, de grønne arealer sparsomme, fællesskabet småt og larmen i forhaverne skæmmende



2.
I scenariet "villa karréen" vender stationsbyens centrum tilbage til dens oprindelse, som "new town" bebyggelse fra slutningen af 1800 tallet. Hovedgadens bebyggelser fortættes med infillbygninger, der omformer den spredte bebyggelse til randbebyggelse af lave villaer. Derved opstår en ny bebyggelses typologi "villa karréen"



3.
Den nye alternative boform kan tilbyde tematiserede fællesskaber med fokus på det sunde liv, egenproduktion af fødevarer, sociale fællesskaber eller andre alternative temaer. Bebyggelserne har fælles gårdhaver til rekreative formål og til dyrkning af grønsager og opsætning af drivhuse. Selv dyrehold vil opstå til produktion af egne æg, social aktivering og produktion af gødning til nyttehaverne

Selv dyrehold vil opstå til produktion af egne æg og produktion af gødning til nyttehaverne.

Det er provinsen der møder storbylivet. Børnefamilierne vender tilbage til provinsen med storbyen i bagagen. Fællesskabet i gården fra karréerne i storbyen genetableres i den nye lavere og grønnere boligform - villa karréen.

Den nye boligform vil også have et revitaliserende socialt aspekt for de ældre, der allerede er bosiddende i byen. Sociale tiltag i bebyggelserne, såsom at de ældre i villakarréen hjælper med børnepasning lokalt i karréen, vil have et økonomisk aspekt, da børnepasning kommunalt er dyrt. Det vil også have et socialt aktiverende aspekt for de ældre. På den måde hæves livskvaliteten for både børnene, de ældre og børnefamilierne.

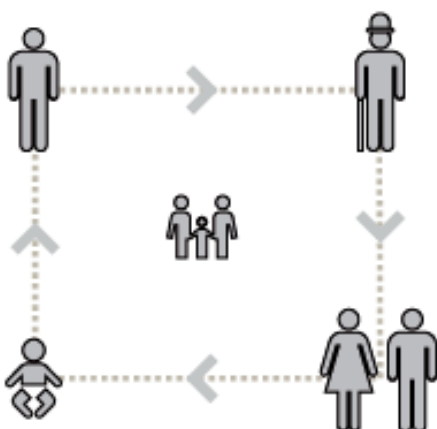
Hovedgaden bevares i dens fysiske form eller bliver endda endnu mere urban i kraft af fortætningen. Den kan også bevare en vis diversitet i programmeringen, hvis der tilføjes mindre detailhandlen til karréstrukturen.

Dette scenarie vil give hovedgaden en mere urban karakter i kraft af fortætningen.

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

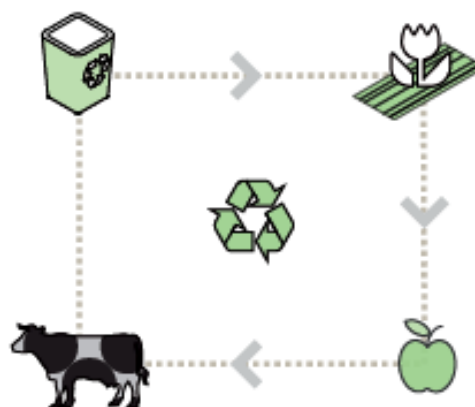
Dette scenarie vil være relevant så længe der ses en mulighed for tilvækst i byen. Scenariet vil være relevant for byer, der opgiver deres status som selvstændig by med mangeartede funktioner. Her vil karréen i høj grad bestå af boliger. Det vil også være relevant for byer der ønsker at bevare deres bystatus, hvor dele af karréen vil bestå af detailbutikker.

Scenariekatalog



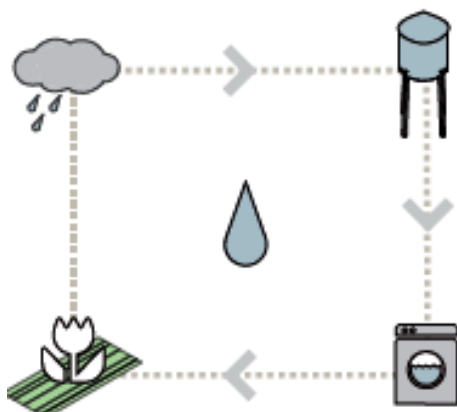
SOCIALE TILTAG

De ældre tager sig af børnepasningen, det vil påvirke både den sociale og økonomiske situation positivt. Livskvaliteten for de ældre og for børnefamilierne øges.



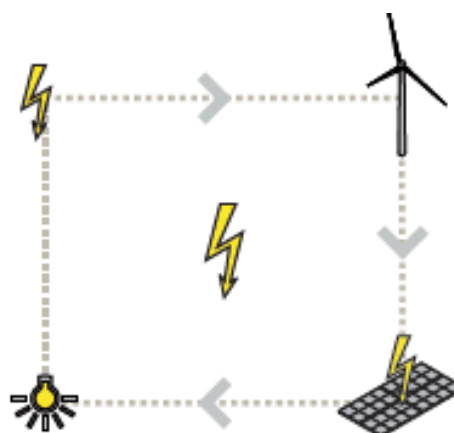
GENBRUG OG GENANVENDELSE

Villa karréen vil selv håndtere nogle af genbrugs-materialerne til genanvendelse. Komposten vil bl.a. blive genanvendt til gødning af nyttehaverne og drivhusene



VANDOPSAMLING

I gårdhaverne og på tagene er der regnvandsopsamling til afhjælpning af oversvømmelser og til genanvendelse af det grå spildevand, til vanding af nyttehaverne og genbrug i husholdet



ALTERNATIVE ENERGIRESSOURCER

Villa karréen vil selv opstille solcellepaneler og små vindmøller til produktion af elektricitet

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

Der skal gives mulighed for at udstykke parcellerne langs hovedgaden. Kommunen og staten skal facilitere skabelsen af fællesskaberne gennem fora, hvor de oplyser om områder, hvor det er muligt og billigt at opkøbe grunde og skabe forudsætningerne for at starte et bofællesskab.

Fællesskabet kan stabiliseres, hvis alle boligejere på fællesparcellen er villige til at indgå i fællesskabet, eller hvor de boligejere, der ikke ønsker at deltage ikke obstruerer skabelsen af fællesarealet. En gulerod for de nuværende boligejere kan være, at de kan sælge noget af deres parcel fra og opnå en økonomisk fordel.

Der er to situationer:

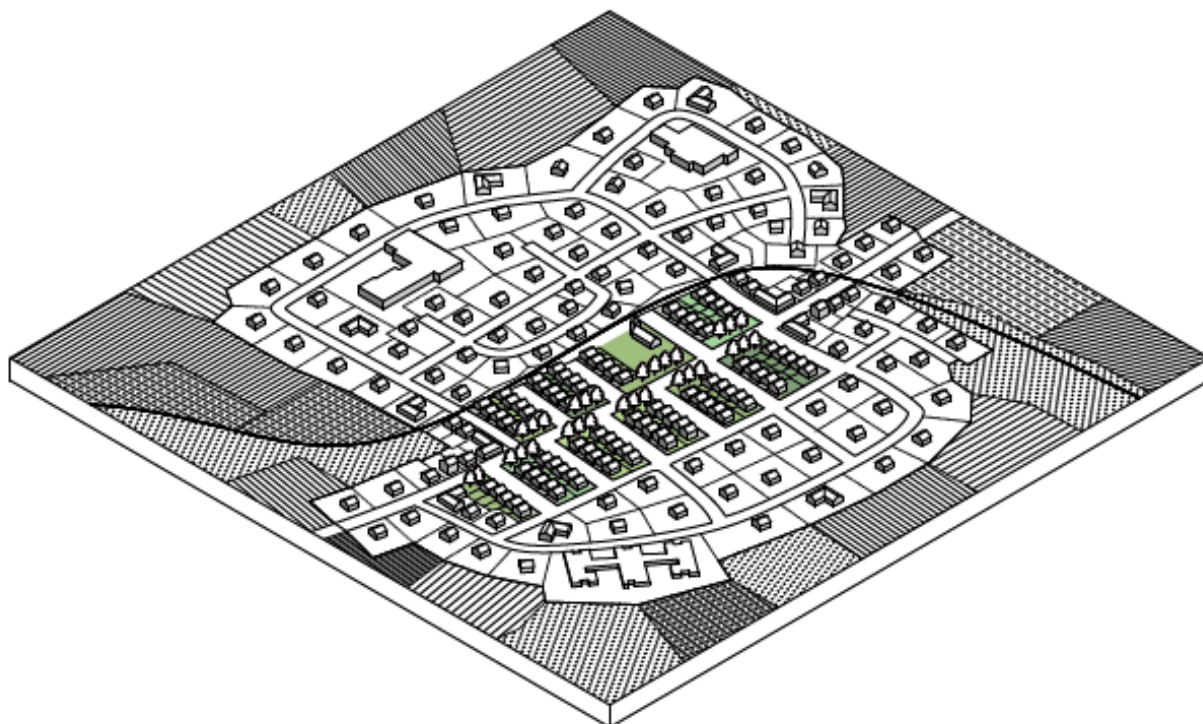
1) Hele fællesparcellen er forladt. Kommunen kan her lave en ny lokalplan og fællesskabet kan igangsættes med det samme. Nye infill boliger kan tilføjes ad hoc.

2) Der gives mulighed for udstykning af parcellerne langs hovedgaden til infill af nye boliger, så den fysiske form af villa karréen kan etableres. Massiv brugerinddragelse igangsættes for at modne ideen om fællesskabet og villa karré-typologien hos de nuværende berørte boligejere.

Fællesskabet igangsættes for de der ønsker at deltage i fællesparcellen - betinget at disse parceller kan skabe et større fællesareal som alle har adgang til. Fællesskabet kan udvikles løbende i takt med at flere indenfor fællesparcellen tilslutter sig.

Brugerinddragelsen kan også medvirke til at konkretisere forskellige tematiserede fællesskaber. Forskellige temaer og platforme for fællesskaber kan være med til at understøtte den sociale bæredygtighed hvor de ældre f.eks. kan passe børnene osv.

3. ET NYT CENTRUM AF KARTOFFELRÆKKER



Som sagt er hovedproblemet i stationsbyerne i dag primært deres centrum omkring hovedgaden med dets faldefærdige bygninger. I nogle tilfælde kan dette centrum redes med infill-bebyggelse, reovering eller tilførsel af grønne arealer og støjvolde langs gennemfartsvejen.

I scenariet "Nyt centrum med de nye kartoffelrækker" opgives centrum i dets eksisterende form. Langs hovedgaden rives samtlige bygninger ned, og erstattes af nye mere "up to date" boliger, der kan tiltrække nye beboere til byen.

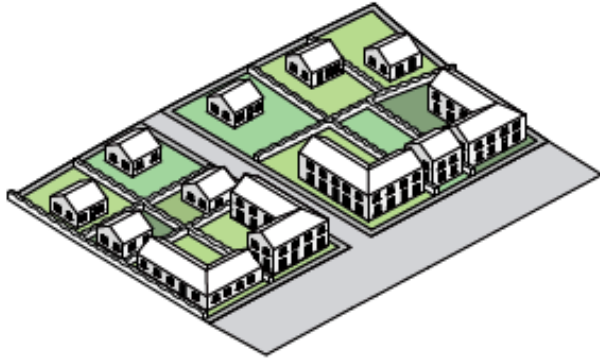
Langs hovedgaden etableres rækkehuse/rækkevillaer, der placeres langs mindre veje, der går vinkelret på hovedgaden. Med denne placering vendes husene væk fra støjen fra hovedgaden og skaber et roligere miljø for boligerne og deres udearealer. Rækkehuset

som boform kan tilbyde eget hus med egen privat grøn have. Samtidig er der i bygnings-typologien et tættere naboskab end den traditionelle villaparcels. Fællesskabet findes i gaderne, hvor børnene kan lege og beboerne kan komme hinanden ved.

Denne boform kan tiltrække børnefamilierne, der søger grønne arealer, egen villa og samtidig værdsætter det lidt tættere naboskab fra de større byer.

HVAD LØSER SCENARIET?

Dette scenarie rydder hele centrum og efterlader ingen plads til historisk nostalgi omkring stationsbyen. Denne form vil typisk opstå i stationsbyerne tæt på en storby, hvor stationsbyens karakter får status som forstad og ikke et bycenter i sig selv.



1.
I dag er hovedproblemet i stationsbyerne primært deres centrum omkring hovedgaden. Her er bygningerne i dårlig stand, de grønne arealer sparsomme, fællesskab - bet småt og larmen i forhavenne skæmmende



2.
Centrum opgives i sin eksisterende form. Langs hovedgaden rives samtlige bygninger ned, og erstattes med rækkehuse der placeres langs mindre veje der går perpendikulært på hovedgaden. Med denne placering vendes husene væk fra støjen fra hovedgaden og skaber roligere miljø for boligerne og deres udearealer

Rækkehus typologien tilbyder ingen villa og have, og et tættere naboskab langs vejene end traditionelle villa parceller

Den fysiske karakter ændres markant. Tætheden bevares eller forøges endda, og gaden forskønnes, da de gamle, faldefærdige huse erstattes med nybyggeri. Hovedgadens karakter går fra en urban karakter til en forstads karakter.

Dog bevares gadelinjen i en hvis grad gennem hæk, stakit eller mure.

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

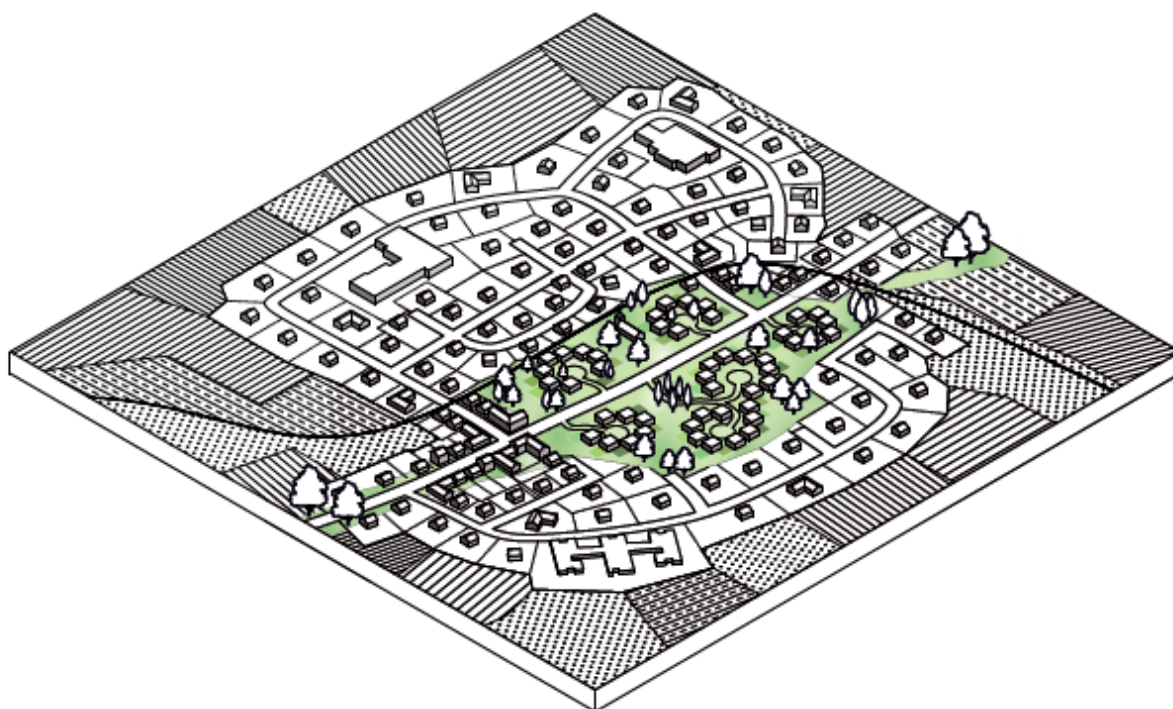
Det er relevant i byer, hvor hovedgaden ikke har nogle nævneværdige bevaringsværdige bygninger, er fraflyttet og i forfald. Flere matrikler ved siden af hinanden er forladte eller kan opkøbes.

Byen må stadig have et vækstpotentiale og kunne tiltrække nye tilflyttere.

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

Kommunen udarbejder en ny lokalplan, der gør denne boligtypologi mulig. En investor eller almen boligforening ser en fordel i at bygge i byen, og opfører et antal rækker af huse (minimum 3 sammenhængende huse).

4. SPREDT TÆT LAV I DET GRØNNE



Centrum af stationsbyen og den gamle hovedvej er gennem tiderne gået fra at være samlingspunkt til at være skampletten for byen. Langs hovedvejen findes faldefærdige bygninger og larmen fra en ofte meget trafikeret gennemfartsvej er med til at splitte byen i to.

I scenariet "spredt tæt-lav i det grønne" har naturen langsomt overtaget centrum af stationsbyen. De grønne arealer fra den omkringliggende natur er vandret ind i byens centrum, hvor den eksisterende bebyggelse langsomt er blevet revet ned i takt med fraflytning fra byen.

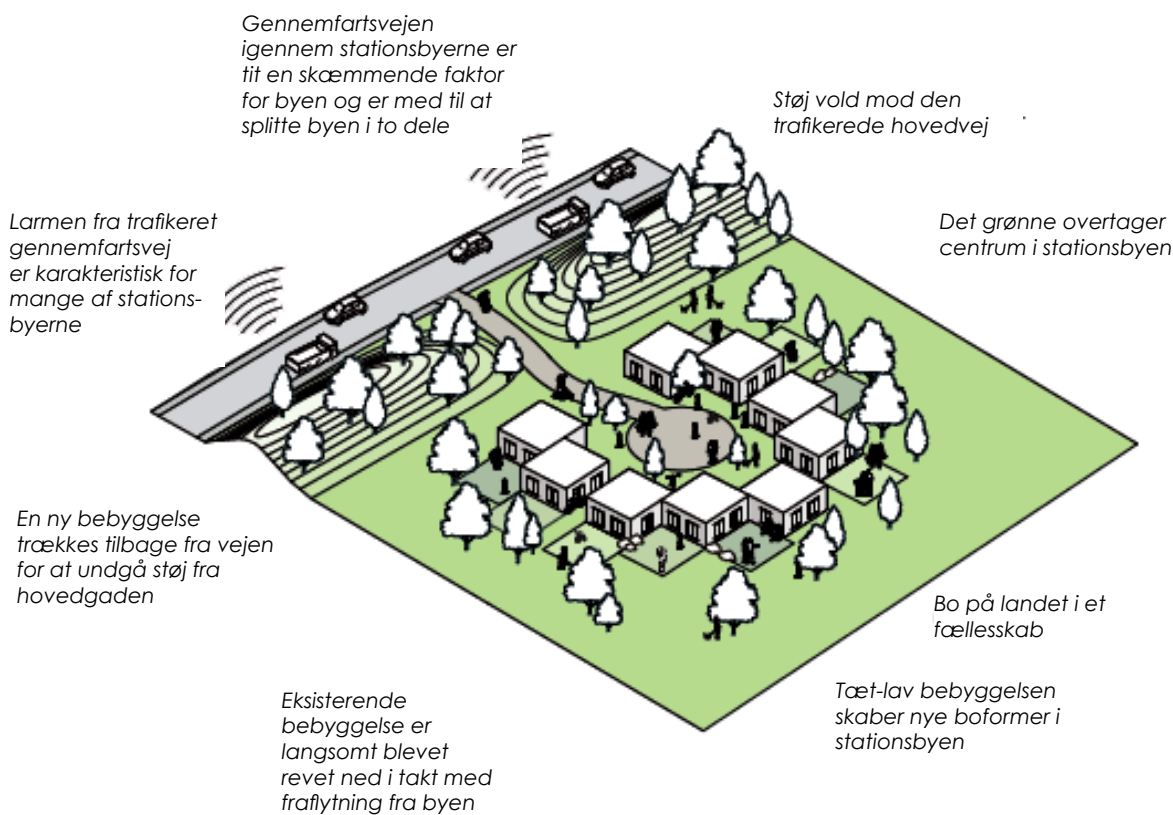
I den grønne lomme i centrum af stationsbyen er der opstået spredte enklaver af tæt-lav bebyggelse tilbagetrukket fra gennemfartsvejen og larmen. Beplantede støjvolde langs hovedvejen er med til at gøre

centrum af stationsbyen til et attraktivt grønt område, med direkte forbindelse til byens omkringliggende natur.

HVAD LØSER SCENARIET?

Denne boform og områdekvalitet kan være med til at tiltrække nye beboere til stationsbyen. Boligtypologien tilbyder egen bolig midt i den grønne natur på landet, men i et fællesskab med andre familier og beboere. Den spredte tæt-lav bebyggelse vil kunne tilbyde fælles grønne arealer, privat have og vild natur lige uden for hoveddøren.

Sociale tiltag i bebyggelserne, såsom at de ældre i boligklyngerne hjælper med børnepasning lokalt i hver klynge, vil give en økonomisk fordel, da børnepasning kommunalt er dyrt, men det vil i lige så høj grad få socialt



aktiverende betydning for de ældre. På den måde hæves livskvaliteten for både børnene, de ældre og børnefamilierne.

Hovedgaden opløses i sin oprindelige bymæssige form og bliver i stedet grøn og naturrig. Hovedgaden bevarer sin linjeflugt i kraft af beplantning og støjvolde.

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

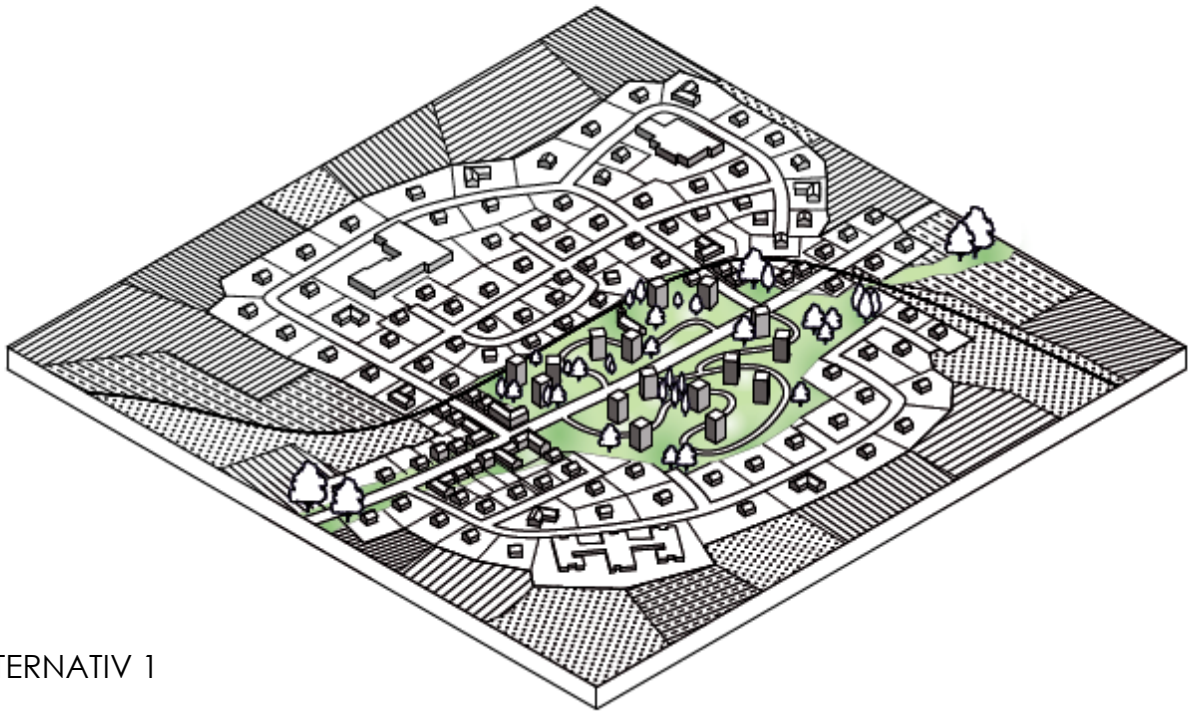
Scenariet er relevant, når byen har et vækstpotentiale eller mulige investorer, men hvor hovedgaden ikke har nogle nævneværdige bymæssige kvaliteter eller er forfaldet.

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

1) Kommunen udskrifer en ny lokalplan. Der er en del fraflytninger fra centrum, og flere bygninger langs hovedgaden står tomme og forfaldne. En eller flere developere opkøber områder af bycentrum, river de gamle bygninger ned og bygger de nye klynger, evt. i etaper. Et typisk tæt-lav udviklingsprojekt.

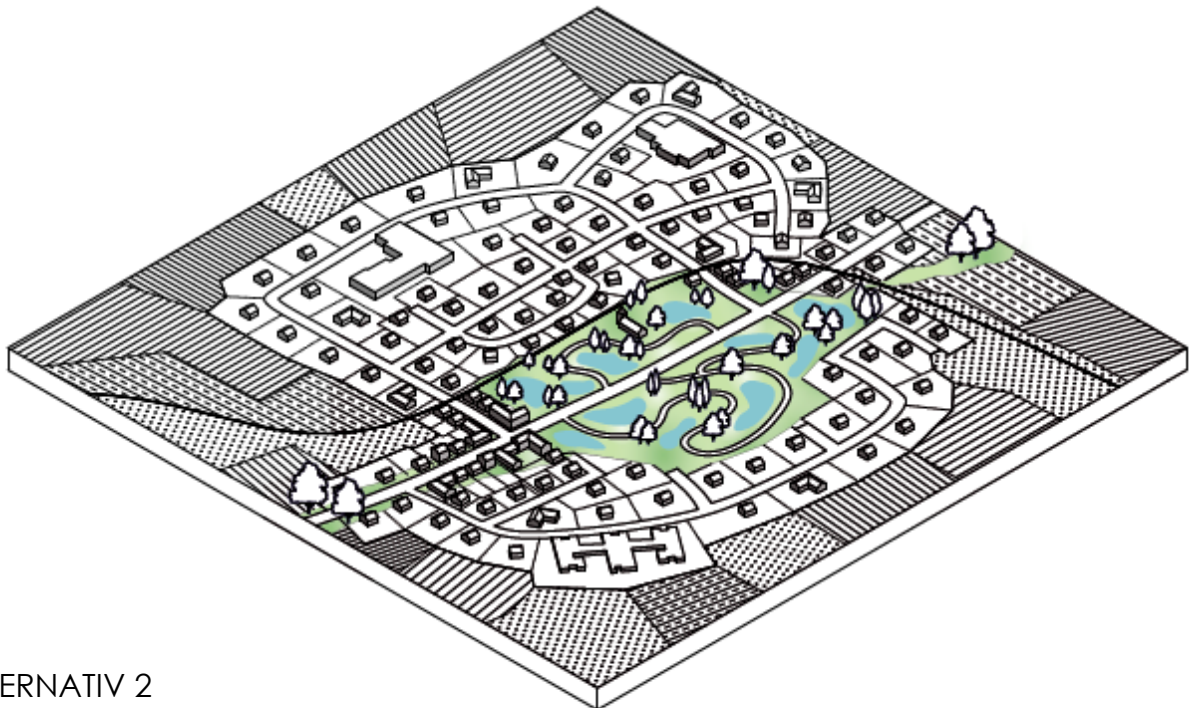
2) Det sker en flydende udvikling, hvor naturen langsomt indtager byens midte, i takt med at boligerne fraflyttes og nedrives. Til sidst er alle spor af den tidligere bymidte forsvundet, eller enkelte spor - f.eks. en mur eller en række træer står tilbage som et gammelt minde fra fortiden. En developer ser en fordel i at udvikle en ny boform i det forladte og tilgroede bycentrum og påbegynder opførelsen af klyngerne.

Scenariekatalog



ALTERNATIV 1

Punkthuse i det grønne



ALTERNATIV 2

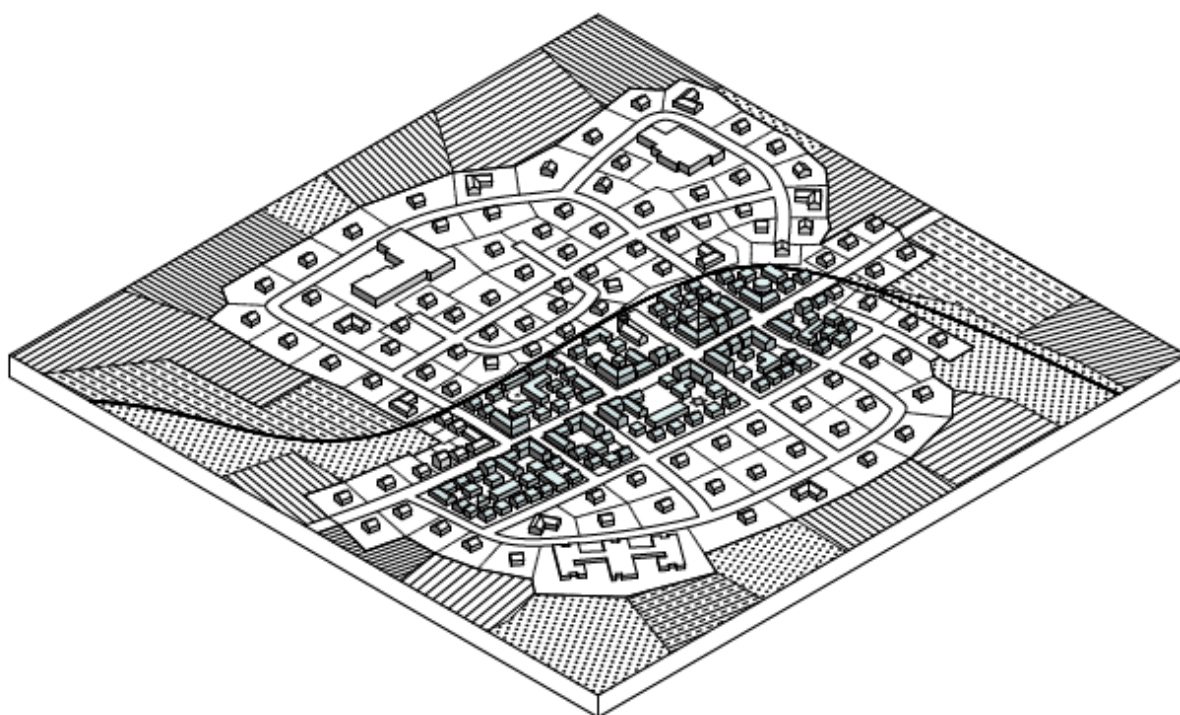
Det grønne overtager hele byrum og hovedgade



ALTERNATIV 3

Spredt tæt-lav i hovedgadens 2. række

5. KASBAH BYEN



I takt med den massive fraflytning fra udkantsområderne i Danmark og hermed også flere stationsbyer, er priserne faldet markant på matriklerne i mange af stationsbyerne.

I scenariet "Kasbah byen" har landets nye borgere, der kom til Danmark med de store flytningstrømme i 2015 -2017 bosat sig på disse billige parceller i Udkantsdanmark.

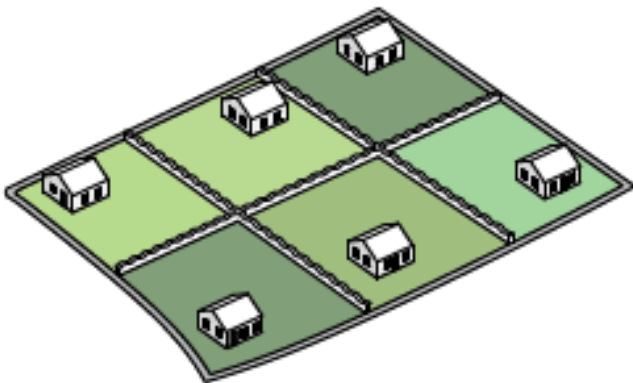
I 2015 blev en del flytningecentre placeret i tomme forladte bygninger i mange af de "døende" stationsbyer. Det er nærliggende for de nye danskere at købe en billig villa-parcel i nærheden, når ens sag er blevet godkendt og en opholdstilladelse er gået igennem.

Man vil se parcellerne knobskyde med flere mindre bygninger, i takt med familiesammenføring på parcellen og udstykning af matriklerne. Centrum af stationsbyerne, hvor de

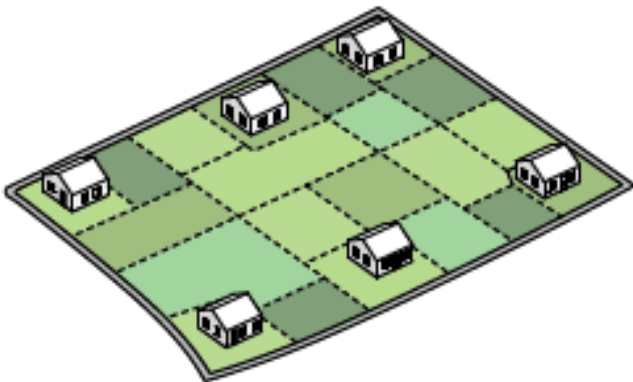
billigste parceller findes, vil langsomt omdannes og fortættes med alternative små-bebyggelser af etniske stilarter og byggeskik.

De nye beboere i stationsbyen vil tilføre stationsbyen nye boformer og bokulturer fra hele verden. Den traditionelle bystruktur vil langsomt opløses og fragmenteres.

For at få adgang til de udstykkede nye knobskydninger af boliger, vil barrierer mellem husene nedbrydes til mindre gader mellem bygningerne og stationsbyens centrum vil langsomt omdannes til en tæt kasbah bebyggelse mellem forstadvillaerne. Mindre pladser og samlingssteder vil opstå i den nye by/bygnings struktur, som et nyt bymønster, der gror oven på den gamle stationsby.



1.
I takt med den massive fraflytning fra udkantsområderne i Danmark og hermed også flere stationsbyer, er priserne faldet markant på matriklerne i mange af stationsbyerne



2.
I scenariet "Kasbah byen" har landets nye borgere der kom til Danmark med de store flygtningestrømme i 2015 -2017 bosat sig på disse billige parceller i Udkantsdanmark. Man vil se parcellerne knubskyde med flere mindre bygninger, i takt med familiesammenføring på parcellen og udstykning af matriklerne



3.
Centrum af stationsbyerne, hvor de billigste parceller findes, vil langsomt omdannes og fortættes med alternative små-bebyggelser af etniske stilarter og byggeskik.

De nye beboere i stationsbyen vil tilføre stationsbyen nye boformer og bokulturer fra hele verden. Stationsbyens centrum vil langsomt omdannes til en tæt kasbah bebyggelsen mellem forstads villaerne

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

Dette scenarie er relevant i stationsbyer med svag vækst potentiale, hvor hovedgaden ikke har nogle nævneværdige bymæssige kvaliteter. Scenariet er særligt relevant i de byer der evt. har et flygtningecenter tilknyttet.

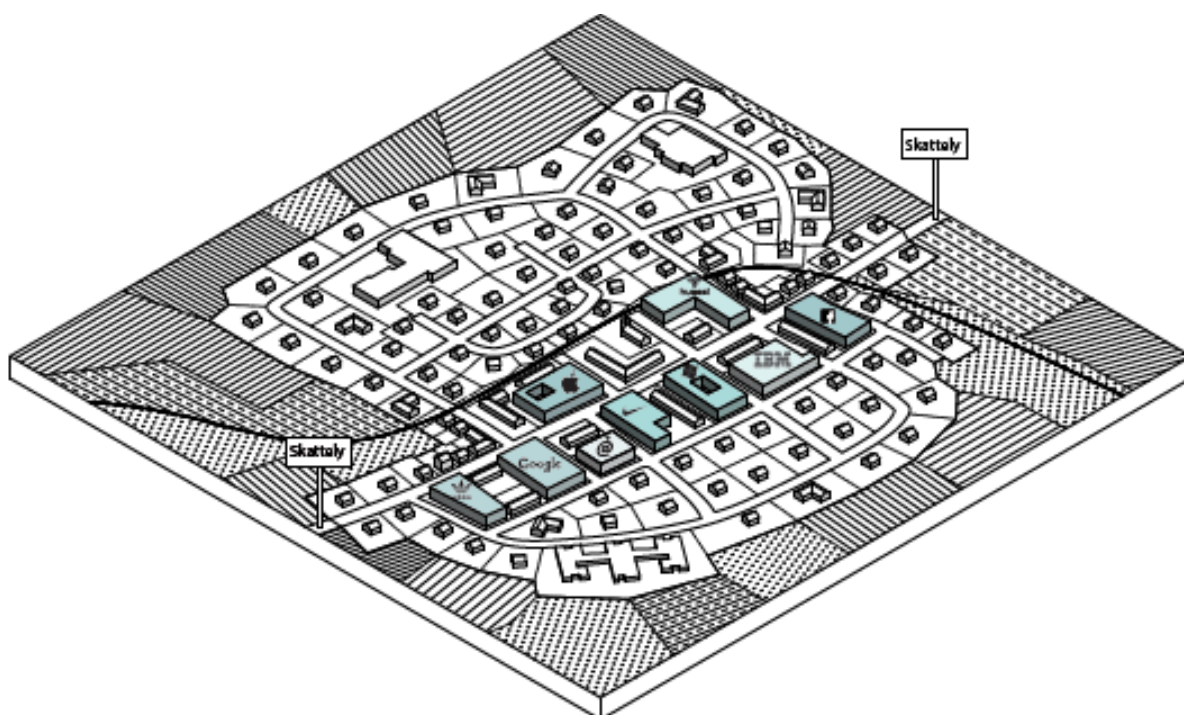
HVAD LØSER SCENARIET?

Der vil ske en markant fortætning bag hovedgaden, der fuldt udnytter 2. rækkes potentialer. Scenariet kan være med til at skabe liv og nye potentialer til hovedgaden.

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

Kommunen må tillade udstykning af parcellerne i 2. række og evt. hovedgaden.

6. STATIONSBYEN SOM ERHVERVSMAGNET



De tomme matrikler omkring hovedgaden er gradvis slået sammen og omdannet til større erhvervs parceller. De "døende" stationsbycentre rebrander sig selv ved at give skattefordele og plads til større erhvervsdomiciler for cleantech-virksomheder og andre erhverv, som man har set det i Dublin med Google eller Struer med Bang og Olufsen.

De store flygtningestrømme, der kom til Danmark i 2015-2017 blev primært placeret i udkantsbyerne i Danmark. Her var der plads og billige boliger. For at få de nye danskere hurtigere integreret, blev mindstelønnen nedsat for flytningene. Hvor der er billig arbejdskraft er der gode forhold for diverse erhverv.

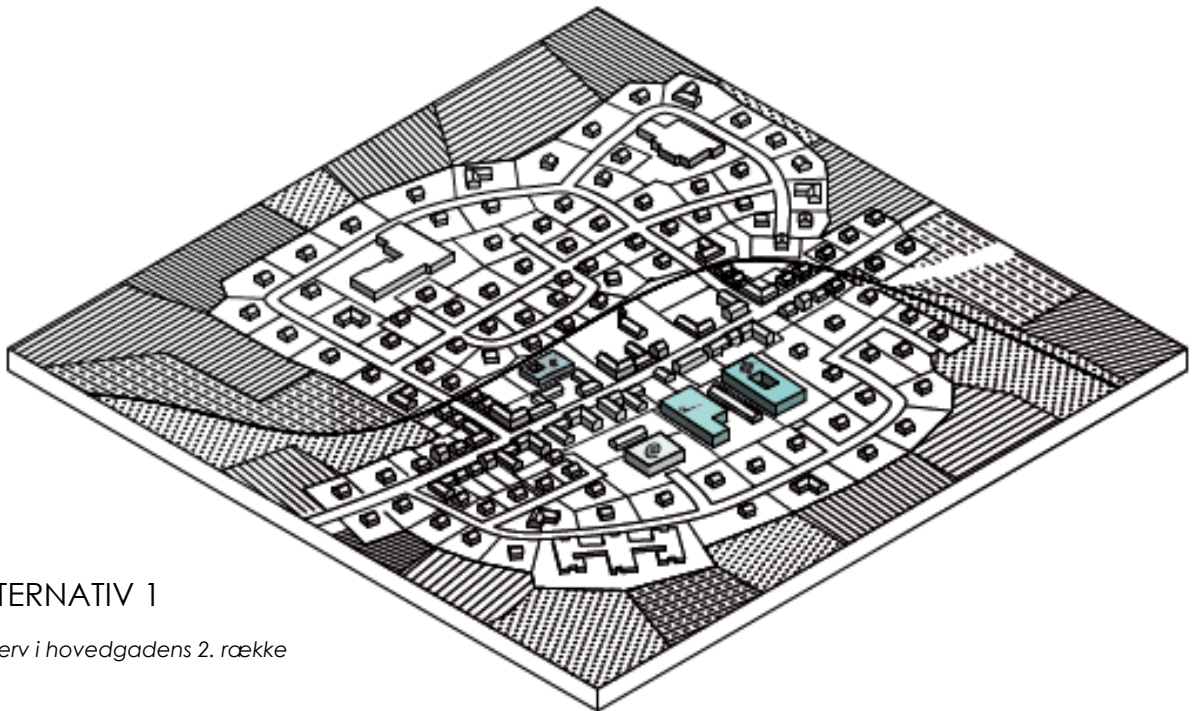
Nye industrier og erhverv ser en fordel i at flytte efter den billige arbejdskraft, og kan samtidig tiltrække medarbejdere med billige huspriser i udkantsbyerne.

De nye erhvervs magneter vil også kunne tiltrække flere borgere, der ser en fordel i at arbejde og bo i samme by.

Erhvervsenklaaver vil have fokus på en grøn profil og det sunde liv for ydermere at kunne tiltrække den bedste arbejdskraft og ressourcestærke familier til byen.

I stationsbyen som erhvervsmagnet vil forskellige erhverv kunne drage nytte af hinandens tilstedeværelse i erhvervsymbioser.

De grønne erhvervsenklaaver vil kunne drage nytte af hinanden hvad angår restprodukter fra deres produktion. Erhvervsklyngerne kan gå sammen i erhvervsymbioser og udnytte og dele hinandens ressourcer. Servervarme deles internt mellem domicilerne og sendes også videre til villaområderne omkring erhvervsklyngerne. Firmaerne kan derved tiltrække medarbejdere ved at tilbyde gratis varmeregning og billig



ALTERNATIV 1

Erhverv i hovedgadens 2. række

el-regning. Affald fra visse typer erhverv kan genbruges og genanvendes af andre erhvervstyper. Gråt spildevand vil kunne videreføres fra det ene erhverv til det andet. Røg bliver til gips, gips bliver til komposit og komposit bliver til gødning til de grønne offentlige områder, samt private haver i byen.

De grønne erhvervsenkaver vil have fokus på at skabe et sundt liv omkring sig, både for byen og for medarbejderne. Den grønne livsstil sælger og skaber en positiv profil og omtale for firmaerne. Det kan tiltrække gode medarbejdere til firmaerne trods deres placering i en udkants by.

Ved at placere sportsbaner, fitnessområder og grønne rekreative faciliteter på og omkring erhvervs-bygningerne underbygger man firmaernes og byens fokus på det gode og sunde liv, der kan tiltrække ressource stærke familier og arbejdskraft.

1) Flere mellemstore virksomheder - ingen skattelettelser, men meget billige byggegrunde.

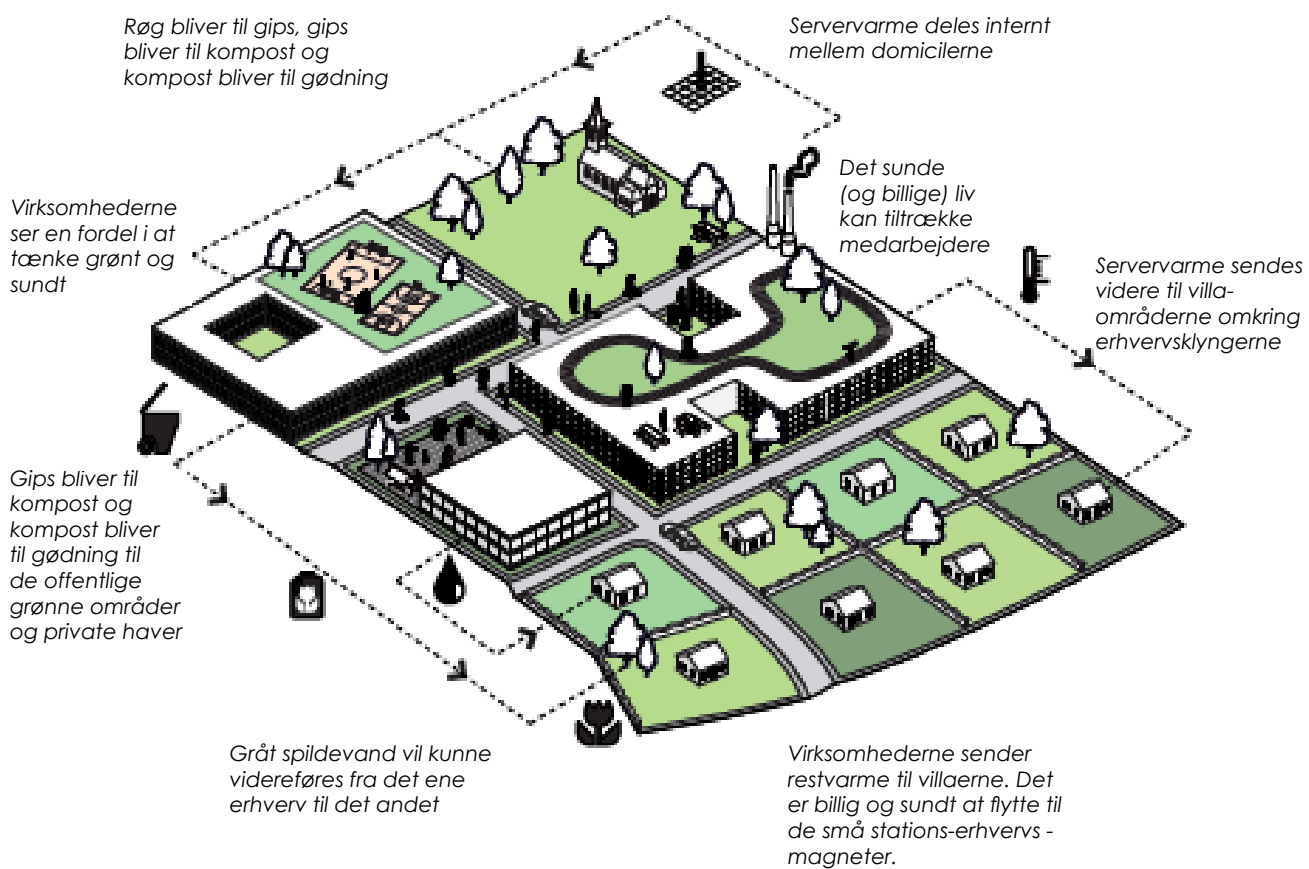
2) Nye iværksættere flytter ind i de gamle bygninger, skattefordele, gratis husleje, kreativt miljø.

HVAD LØSER SCENARIET?

1) De nye industrier og erhverv tiltrækker nye medarbejdere og tilflyttere og tilføjer byen en ny identitet. Hovedgaden bliver fortættet gennem et skift i den fysiske og programmatisk karakter.

2) Hovedgaden bevares i sin fysiske form og restaureres, når iværksætterne flytter ind. Det vil også tilføje en mere mangfoldig udvikling og et mere varieret udtryk til hovedgaden.

Scenariekatalog



HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

1) Dette scenarie vil være relevant for byer, der er koblet godt op på omverdenen infrastrukturelt. Desuden vil det være oplagt at introducere i byer med en forholdsvis død hovedgade, hvor bygningerne langs hovedgaden ikke har nogen historisk kvalitet og derfor nemmere kan nedrives for at skabe plads til erhvervsbygningerne.

2) Scenariet vil være relevant i byer der ønsker at skabe et nyt liv i byen med relativt få midler.

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

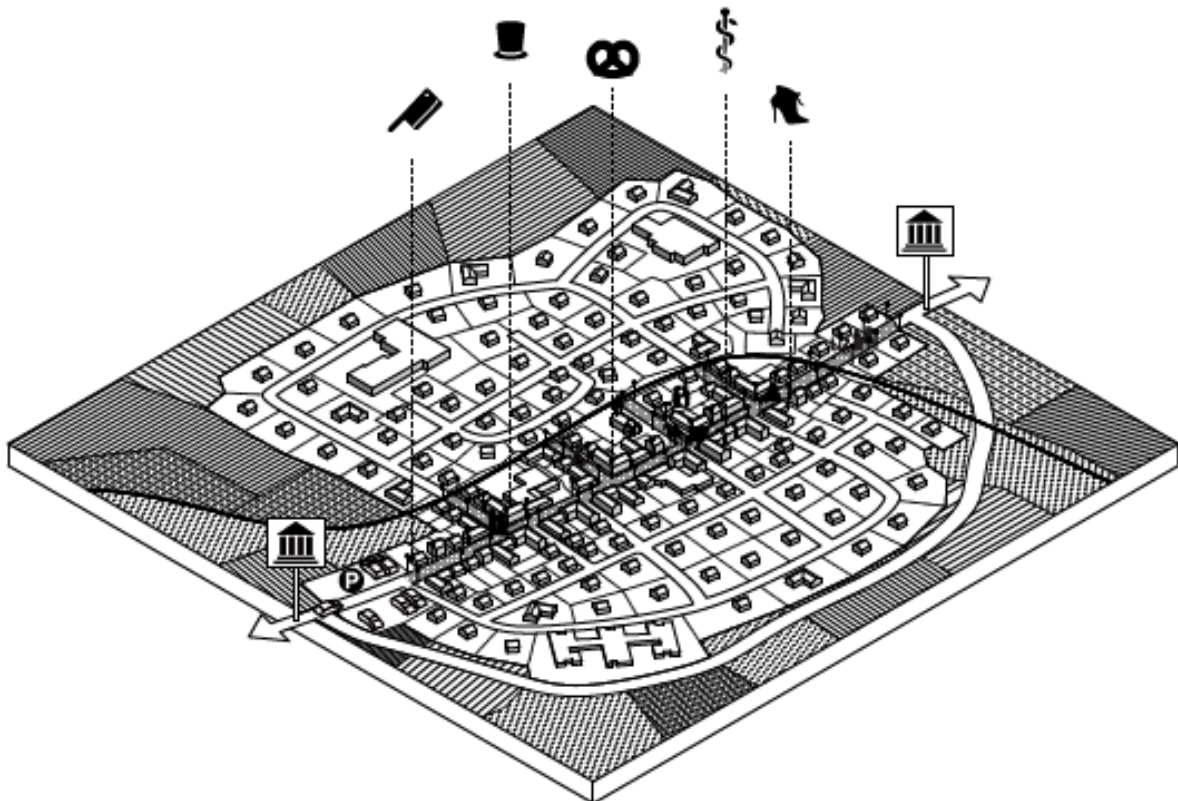
1) For at realisere dette scenarie må kommunen lave en ny lokalplan, der vil tillade opførelsen af større virksomhedsdomiciler. For at styrke livet i gaden, kan der indskrives reguleringer i lokalplanen, der sikrer liv og transparens til hovedgaden. Ligeledes skal grønne pladser og torve placeres langs hovedgaden, så

medarbejdere og byens beboere får offentlige rum, hvor de kan mødes og udveksle ideer. Der skal støttes op om det sunde, bæredygtig liv.

Kommunen kan igangsætte dette scenarie ved at kontakte ejendomsmæglere og investorer, der kan finde potentielle virksomheder. En fælles platform, hvor de involverede brugere kan mødes, kan skubbe processen fremad.

2) Kommunen skriver en ny lokalplan, der kan bane vej for de nye iværksættere. En fælles platform for involverede parter vil igen være med til at understøtte denne udvikling og fremme den danske befolknings bevidsthed om de ekstra gode muligheder for at starte eget firma i stationsbyen. Fra offentlig hånd skabes de forudsætninger, der kan facilitere en sådan udvikling. Skattelettelser og gratis husleje gøres mulig.

7. DEN GAMLE STATIONSBY - MUSEUMSBYEN



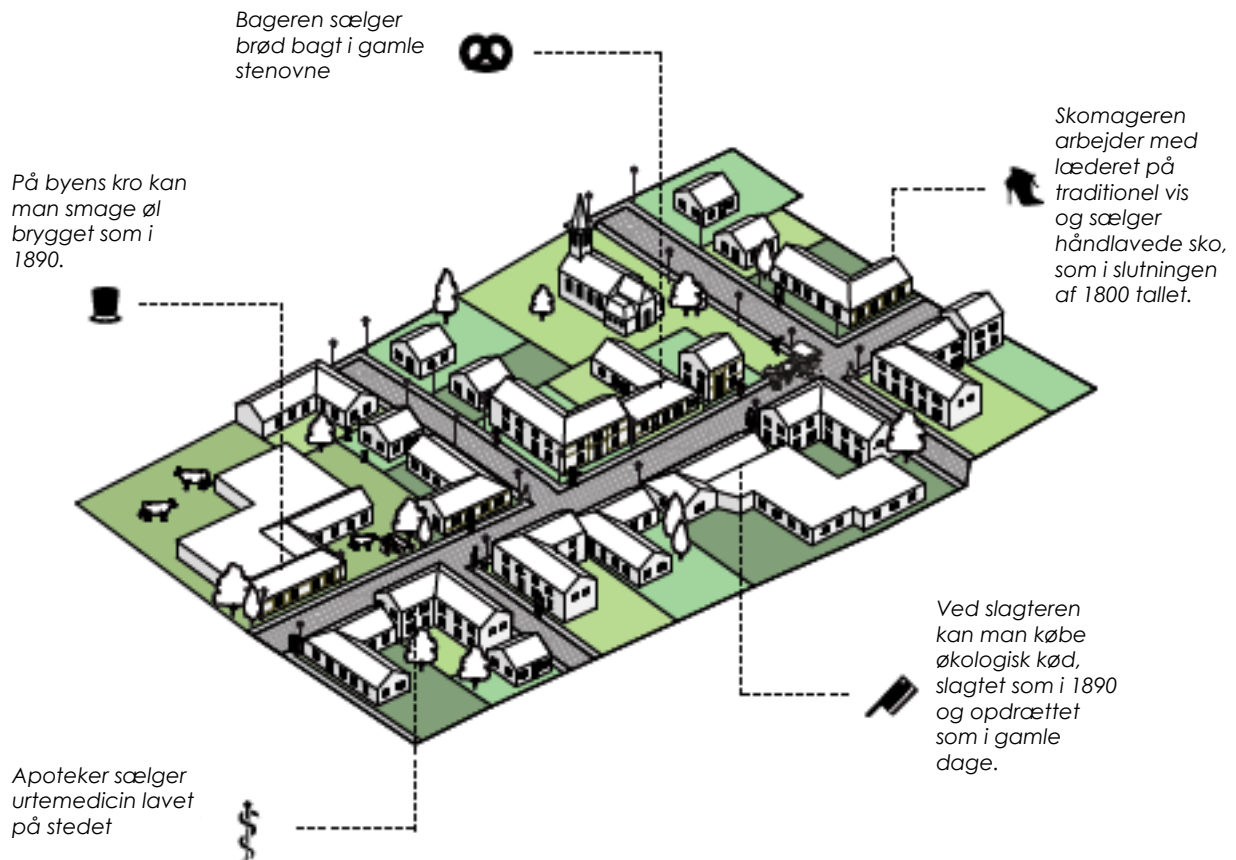
I scenariet "museums byen" føres stationsbyens centrum tilbage til den oprindelig stationsby fra første bølge af stationsbyernes indtog i slutningen af 1800-tallet til starten af 1900-tallet.

Bygningerne gennemrenoveres og føres tilbage til den oprindelig stil. Gennemfartsvejen ledes uden om byen og hovedgaden belægges med brosten for at opnå samme tempo i centrum af stationsbyen som oprindeligt. Kroen, bageren, apoteket, stationen og posthuset gendannes som i gamle dage, sammen med lygtepælene og byskiltene.

Byen bliver et beboeligt museum over stationsbyen som den tog sig ud oprindeligt. Dette vil tiltrække nye beboere og turister, der kommer på besøg i byen for at købe urtemedicin på apoteket, brød fra bageren, som i gamle dage, gå til traditionel skomager, eller smage øl på kroen brygget som i 1890.

Denne særegne booplevelse vil kunne tiltrække beboere der ønsker at bo i en by, der besidder bymæssige kvaliteter der rækker ud over den traditionelle boligform og den moderne bystruktur. Den vil tiltrække beboerne, der har en drøm om at leve "som i gamle dage", hvor livet var mere simpelt, tempoet noget andet, og man kom hinanden mere ved.

Jakringborg er et eksempel på, at dette ønske eksisterer. Mange vil flytte uden for storbyen så længe miljøet er tiltrækkende nok eller særligt nok. Jakringborg ligger som en amputeret bebyggelsesstruktur på en bar mark, men har ingen problemer med at tiltrække beboere. Byen sælger drømmen om et simpelt liv væk fra storbyens stress og jag.



HVAD LØSER SCENARIET?

Museumsbyen som frilandsmuseum inviterer folk fra hele verden til at komme ind og se en fungerende stationsby, som den så ud i første bølge. Den bevarer hovedgaden som byens attraktion og den gamle form, struktur, ornamentering og mangfoldige funktioner genindføres.

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

Trods fraflytning, døende hovedgader og udhuling af udkantsbyernes centrum besidder nogle af stationsbyerne store historiske kvaliteter, der bør bevares. Nogle af byerne fra første bølge af stationsbyernes indtog i Danmark er så klare i deres bystruktur, at der med en gennemgribende reovering og omstrukturering kan skabes et bycentrum med mange kvaliteter.

Denne omdannelse kræver selvfølgelig en stationsby med mange intakte bygninger fra første bølge af stationsbyernes indtog i Danmark.

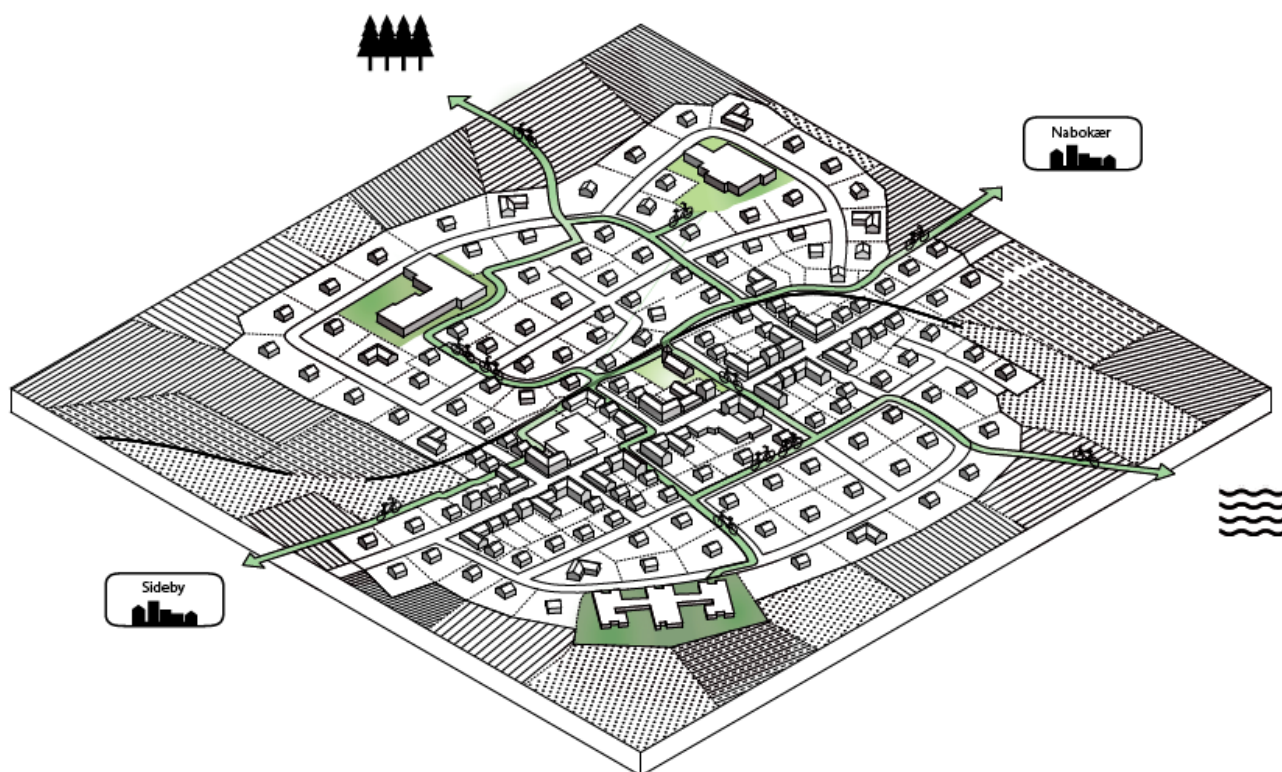
PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

Kommunen søger om fondsmidler for bevaring af kulturarv til at finansiere reoveringen af de gamle bygninger. Kommunen genskaber det tidligere handelsliv med butikker langs hovedgaden. De må tiltrække en autentisk arbejdskraft til disse butikker, således at brødet bliver bagt som i gamle dage osv. De ansatte i disse butikker garanteres en minimumsløn uafhængig af omsætningen, gennem en støtteordning, der sikrer at de forskellige håndværkstraditioner bevares.

Desuden kræver dette scenarie en stram lokalplan med mange fredninger af bygninger. Dette betyder bl.a. at grundskatten frafalder og vil derfor tiltrække nye tilflyttere. Samtidig skal denne sørge for genetablere den gamle hovedgade - også hvis dette indebærer nedrivning af bygninger af nyere dato og efterfølgende opførelse af nye bygninger i gammel stil.

En omfartsvej er også en vigtig forudsætning for dette scenarie.

8. DET GRØNNE NETVÆRK



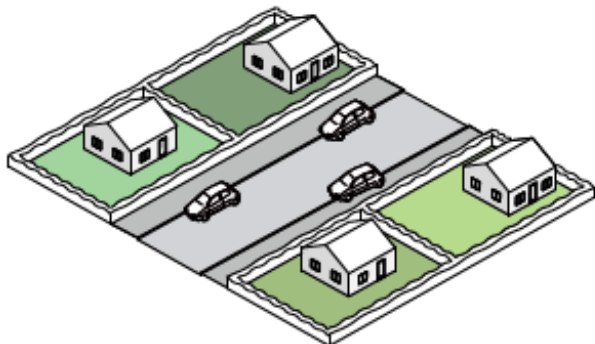
I udviklingen af stationsbyen, fra slutningen af 1800-tallet med et levende centrum, til udbygningen af parcelhusforstaden med sportshaller og supermarkeder i byens periferi, har brugen af byen langsomt ændret sig.

I dag bevæger beboerne sig sjældent igennem centrum af de gamle stationsbyer. Der er ikke længere behov eller funktioner der tiltrækker bevægelse gennem byen. Beboerne bevæger sig i bil i periferien, fra villaen til den nærliggende skole, til den lokale hal, hvor børnene går til sport, over til indkøbscenteret og tilbage til deres parcel.

I scenariet "Det grønne netværk" skabes, som titlen indikerer, et netværk af grønne forbindelser med de bløde trafikanter i fokus. Netværker skal forbinde periferiens attraktorer til hinanden over byens centrum med fokus på bløde trafikanter.

Disse nye grønne forbindelser kan gøre det trygkere og mere attraktivt at bevæge sig til fods eller på cykel rundt i forstadens parcelkvarterer, der ofte er gennemskåret af trafikerede gennemfartsveje.

Det grønne netværk af forbindelser er en opgradering af byens veje, der bliver omdannet fra bilforbindelser, til veje med brede cykelstier og brede grønne fortove. Vejen rykkes mod nord så der skabes plads til brede grønne områder i den sydlige side af vejen, med mulighed for forskelligartede ophold, og bænke og borde i solen langs den begrønnede vej.



1.
 Stationsbyens beboere bevæger sig i dag i bil i periferien, fra villaen til den nærliggende skole, til den lokale hal, hvor børnene går til sport, over til indkøbscenteret og tilbage til deres parcel.



2.
 Det grønne netværk af forbindelser er en opgradering af byens veje, der bliver omdannet fra bilforbindelser, til veje med brede cykelstier og brede grønne fortove. Vejen rykkes mod nord så der skabes plads til brede grønne områder i den sydlige side af vejen, med mulighed for forskelligartede ophold, og bænke og borde i solen langs en begrønnet vej.

HVAD LØSER SCENARIET?

Den nye struktur af forbindelser kan være med til at trække liv gennem stationsbyens centrum, skabe flere grønne åndehuller i byen og få beboerne til at stige ud af bilen og træde op på cyklen og dermed skabe et mere livligt bybillede.

Hovedgaden gøres grøn i samme stil som resten af netværket og dens kvaliteter forhøjes gennem elementer der sænker bilernes fart, såsom bump, fodgængerfelter og grønne lommer.

HVORNÅR ER DET RELEVANT?

Dette scenarie er relevant i byer med dårlige forhold for de bløde trafikanter og byer, der ønsker at tilgodese disse.

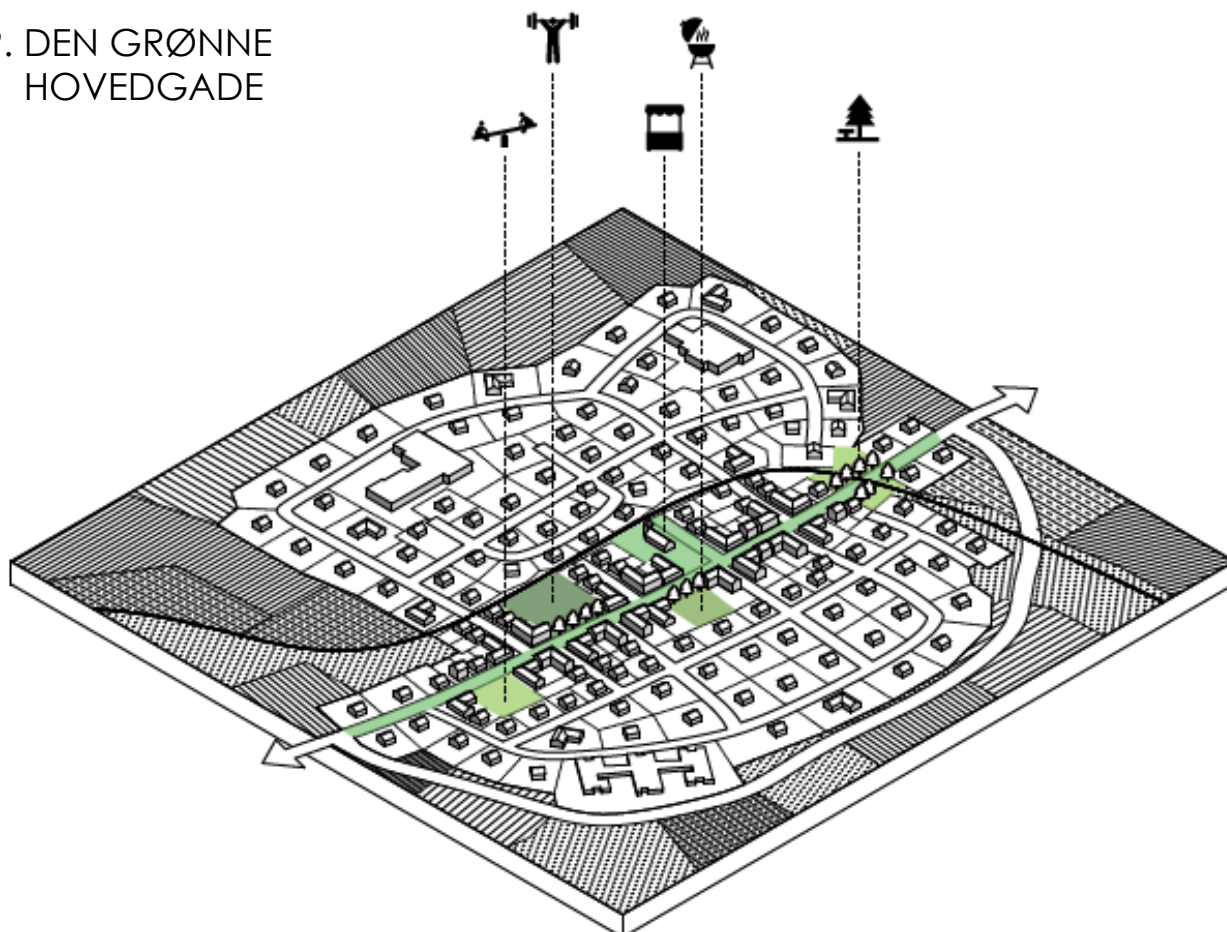
PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

Første step vil være at opgradere og begrønne hovedgaden. De andre forbindelser kan dernæst blive udbygget og skal så vidt muligt kobles op på hovedgaden, men også så direkte som muligt til hinanden. På denne måde vil periferien altid være koblet op på hovedgaden, og hovedgaden vil igen blive udgangspunkt for et liv af bløde trafikanter.

Det kræver en stor investering fra kommunens side i regulering af byens vejprofil.

Scenariekatalog

9. DEN GRØNNE HOVEDGADE



Som tidligere beskrevet er centrum af stationsbyen og den gamle hovedvej gået fra at være samlingspunkt til at være skampletten for byen. Langs hovedvejen findes faldefærdige bygninger og larmen fra en ofte trafikeret gennemfartsvej er med til at splitte byen i to.

En måde at adressere dette problem er at føre den gennemkørende trafik uden om stationsbyens centrum. Så hovedgaden kan få et mere roligt og attraktivt bymiljø.

I scenariet "den grønne hovedgade" lukkes hovedgaden fuldstændig for trafik. Den gennemkørende trafik føres uden om byen. Hovedgaden bliver til en grøn parkstrækning gennem byen. Her overtager grøn natur og de rekreative arealer.

De tomme bygninger langs hovedgaden bliver gradvis revet ned og matriklerne indlemmes

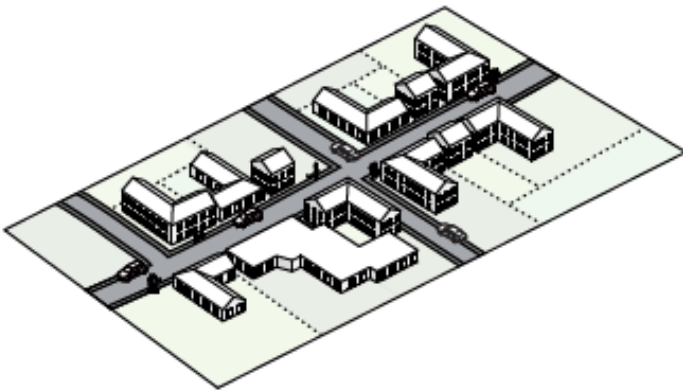
i den grønne parkstrækning i hovedgaden. På denne måde bliver matriklerne omdannet til grønne rekreative lommer i den grønne hovedgade.

Lommerne kan bruges til barbecue-arealer til fællesspisning i byen, til legeplads for børnene i byen og den tilstødende forstad. Eller til fitness og sportsredskaber for byens beboere.

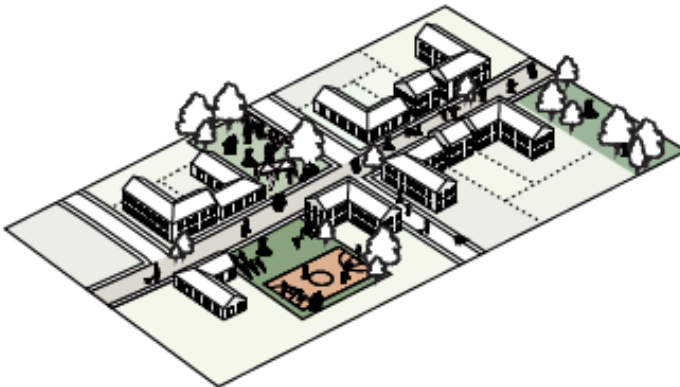
HVAD LØSER SCENARIET?

På denne måde fjernes skampletten fra byen centrum, ved at revitalisere hovedgaden til en positiv fortælling om stationsbyens kvaliteter og potentialer.

Hovedgaden bliver igen et samlende punkt for byen, hvor byens beboere mødes på tværs af



1.
 Centrum af stationsbyen og den gamle hovedvej er gennem tiderne gået fra at være samlingspunkt til at være skampletten for byen. Langs hovedvejen findes faldefærdige bygninger, og larmen fra en ofte trafikeret gennemfartsvej er med til at splitte byen i to dele



2.
 Den gennemkørende trafik føres uden om byen. Hovedgaden bliver til en grøn parkstrækning gennem byen. Her overtager grøn natur og de rekreative arealer. De tomme bygninger langs hovedgaden bliver gradvis revet ned og matriklerne indlemmes i den grønne parkstrækning i hovedgaden. På denne måde bliver matriklerne omdannet til grønne rekreative lommer i den grønne hovedgade

alder og interesser. Parkstrækningen bliver så at sige byens fælles have.

En by med fokus på grønne rekreative arealer kan være med til at tiltrække børnefamilier, der gerne vil opgive storbylivet for grønne arealer lige uden for deres hoveddør.

Stationsbyen kan derved tilbyde egen villa med privat have, men med et tæt naboskab lige uden for døren i form af en grøn parkstrækning, der binder kvarteret og byen sammen. Her er man langt væk fra biler og det hurtige liv i storbyen.

Hovedgadens karakter og fysiske form ændres total. Den gamle hovedgades bebyggelse vil stå som fragmenter mellem de nyetablerede parkrum.

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

Dette scenarie kan enten medvirke til at revitaliserer og forskønne en døende stations by eller medvirke til at omdanne en døende stationsby til et attraktivt forstadsområde til en af Danmarks storbyer.

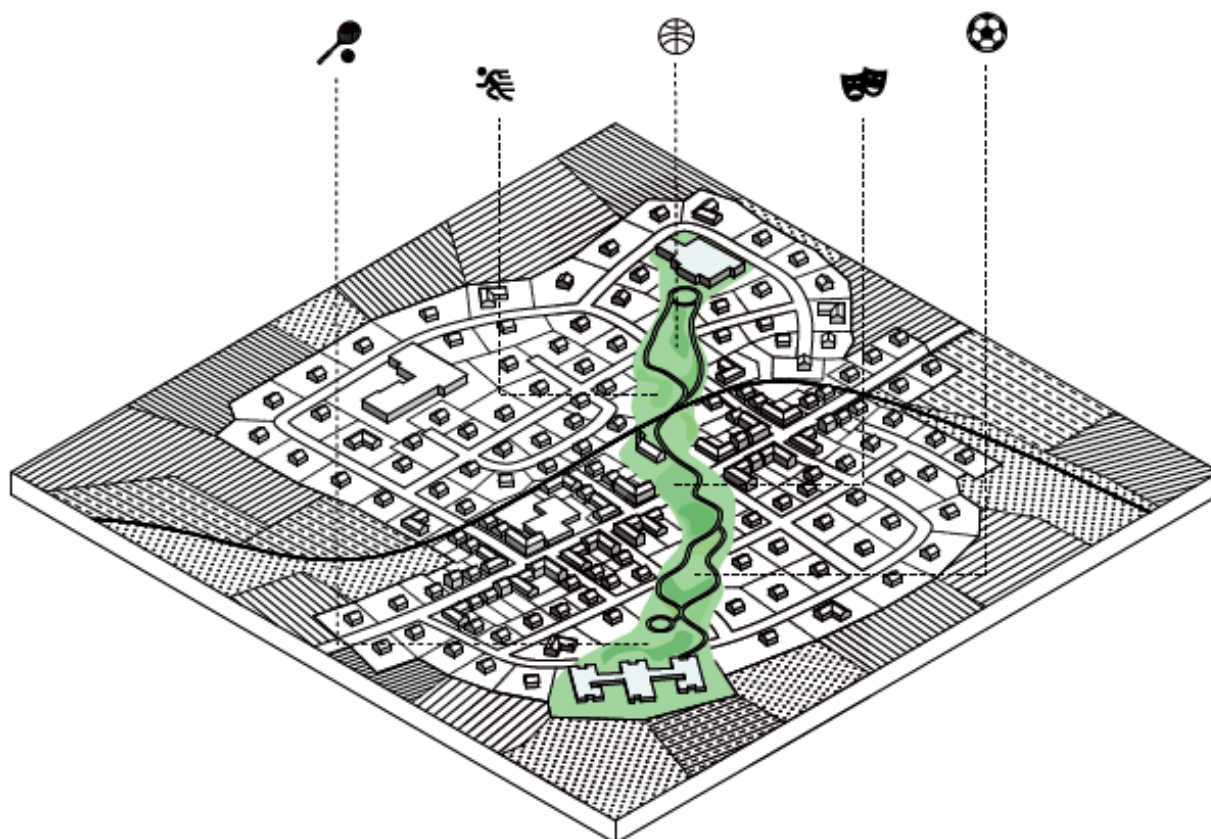
PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

1) Første skridt vil være at anlægge en omfartsvej, der kan lukke for trafikken gennem hovedgaden. Det er mest relevant i byer hvor en stræk trafikeret hovedgade medvirker til at ødelægge bylivet.

2) En mildere version vil være at lave en stille gade/sivegade med lave hastigheder for bilister.

Scenariekatalog

10. DET GRØNNE AKTIVITETS BÅND



I scenariet "det grønne aktivitets bånd" forbindes forstadsringens attraktorer på tværs af stationsbyen i et bredt, grønt, rekreativt, aktivitets bånd. Båndet vil rumme sportsbaner, fitnessredskaber, løbebaner, basket, amfiscene, og rolige aktiviteter som grillplads, siddenicher og hængekøje park mellem træerne.

HVAD LØSER SCENARIET?

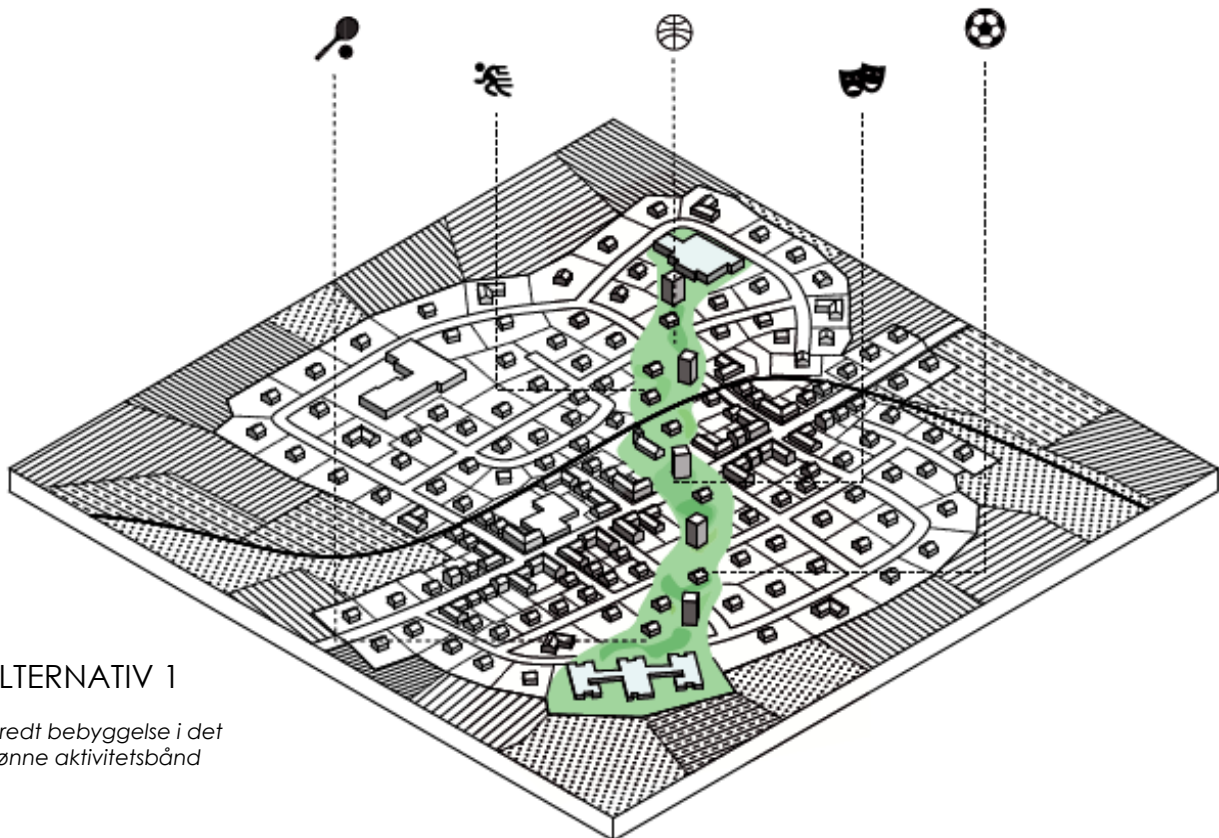
Aktivitetsbåndet vil binde byen sammen fra forstadsringen i parcel området til centrum af byen og den tomme hovedgade.

Parkstrækningen vil være samlingspunkt for byens beboere, her mødes borgerne på tværs af alder gennem forskellige aktiviteter. Parkstrækningen vil samtidig være en hurtig smutvej fra den ene attraktor i byen til den anden. Fra sportshallen til den lokale brugs. Fra ældre centeret til shopping centeret.

Hovedgaden vil få en direkte forbindelse til byens nyere dynamoer og vil også begrønnes, der hvor det grønne bånd krydser hovedgaden. Desuden vil der også ske en "spill over"-effekt fra bylivet i det grønne bånd.

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

Dette scenarie er kun relevant for byer der har dynamoer i periferien af byen, og hvor disse kan forbindes på tværs af hovedgaden. Det kræver også at der er tomme og forfaldne huse, der kan rives ned for at give plads til det grønne bånd.



ALTERNATIV 1

Spredt bebyggelse i det grønne aktivitetsbånd

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

Kommunen kan udarbejde en plan for det grønne stræk - bl.a. ved at opkøbe tomme matrikler. Det grønne stræk kan til en vis grad tilpasse sig byens tomme matrikler, så længe disse har en hensigtsmæssig lokation.

Nogle dele af det grønne bånd vil i starten være smalle stiforbindelser, der langsomt vil udbygges til et bredere aktivitetsbånd i takt med fraflytning og opkøb af matrikler. Dermed går det fra at være en grøn forbindelse til langsomt at udvikles til en grøn parkstrækning med aktiviteter og en mere mangfoldig udvikling.

Scenariekatalog



1.
I scenariet "det grønne aktivitetsbånd" forbinder forstadsringens attraktorer på tværs af stationsbyen i et bredt, grønt, rekreativt, aktivitetsbånd.



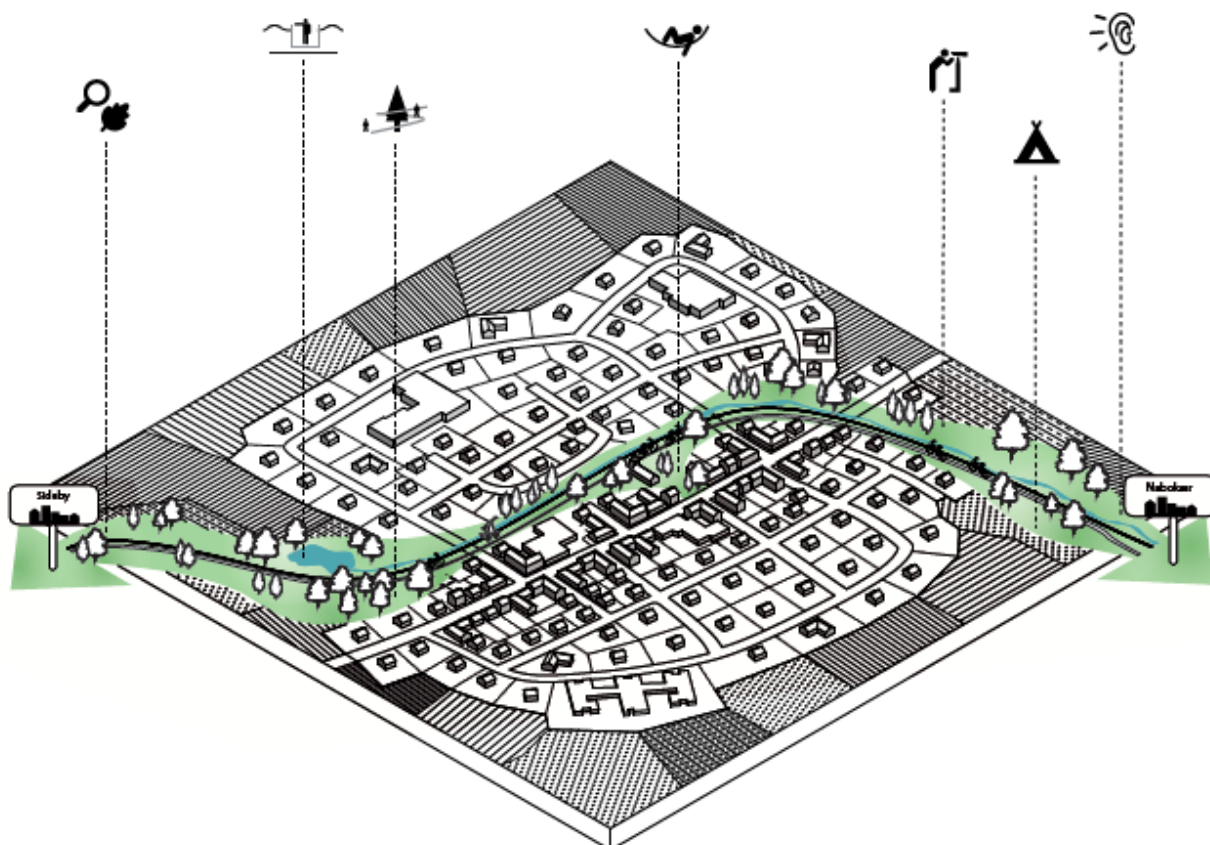
2.
Aktivitetesbåndet vil binde byen sammen fra forstadsringen i parcel området til centrum af byen og den tomme hovedgade. Parkstrækningen vil være samlingspunkt for byen beboere, her mødes borgerne på tværs af alder gennem forskellige aktiviteter.



3.
Båndet vil rumme sportsbaner, fitness redskaber, løbebaner, basketbaner, amfiscene, og mere rolige aktiviteter som grillplads, siddepladser og hængekøje park mellem træerne.

Scenariekatalog

11. DEN GRØNNE JERNBANE



Som vi kan læse om i Gudrun Gormsens bidrag er jernbanen i stationsbyens grundlæggelsesfase byens knudepunkt, der skaber liv og vækst til byen. Byens struktur er ofte bygget op omkring jernbanen, hovedgaden og stationen, hvor livet i byen udspiller sig. Varer, besøgende og nye fortællinger kommer langvejs fra med toget og byens liv udspringer her.

I stationsbyens 2. fase, velfærdsbysfasen mister jernbanen langsomt sin betydning til fordel for lastbiltransport og personbiler. Forstadsringen udbygges med villaparceller og i 3. fase af stationsbyens udvikling, tilpasningsfasen mister centrum langsomt sin betydning og identitet.

Scenariet "Den grønne jernbane" søger at genvinde betydningen af jernbanen for stationsbyen. Ikke gennem en togbane, men ved at skabe et grønt naturtræk langs den gamle, nedlagt jernbane. Et grønt rekreativt stræk, der lader naturen hærske og jernbanen gro til.

Strækningens fokus er den vilde natur, der kan blive iscenesat på forskellig vis, gennem redskaber der lader beboerne gå mellem trækrønerne, bevæge sig ned i vandet gennem gangstier, eller lytte gennem store trakter til vinden og vandet.

Disse redskaber vil være med til at understrege og iscenesætte naturoplevelsen. Og give en anderledes oplevelse på gåturen i det grønne.

Den grønne jernbanestrækning vil samtidig fungere som cykelforbindelse mellem villaparcellerne omkring byen og som supercykelsti mellem de nærliggende byer.

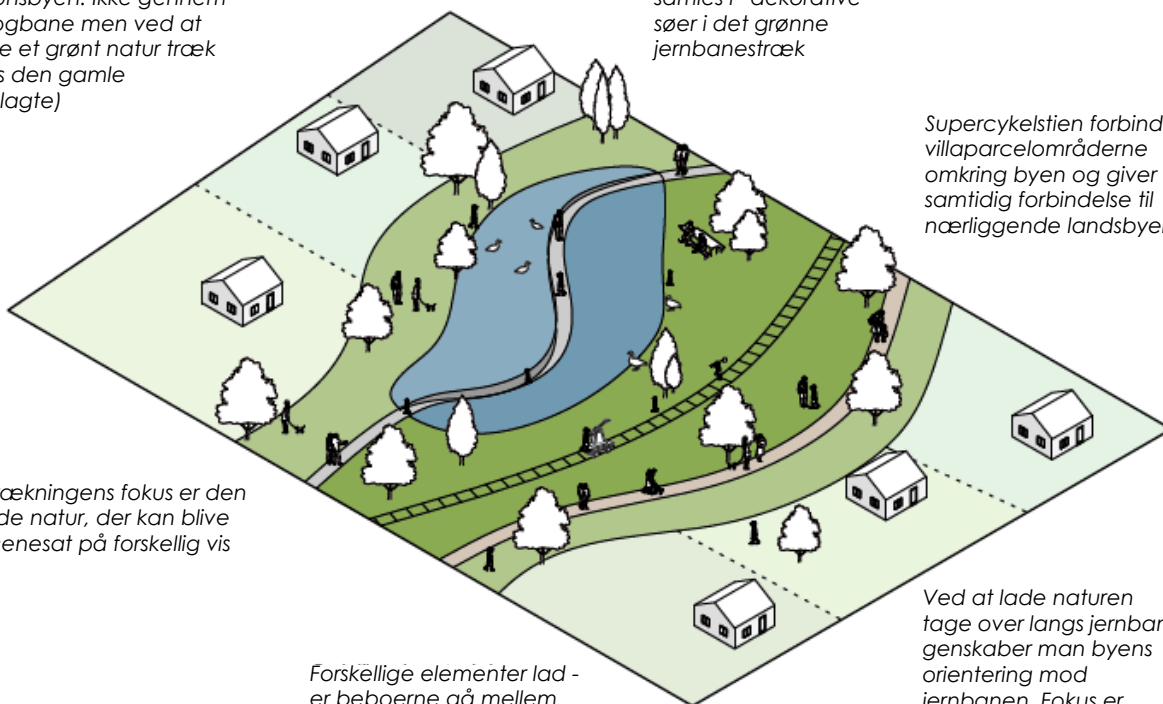
Jernbanen er ofte placeret i en lavning i landskabet. I sådanne tilfælde kan den grønne jernbanestrækning bruges til opsamling af regnvand og afhjælpning af regnvand fra villaområderne ved monsunregn.

Scenariet søger at genvinde betydningen af jernbanen for stationsbyen. Ikke gennem en togbane men ved at skabe et grønt natur træk langs den gamle (nedlagte)

Opsamling af regnvand fra parcelhusområderne samles i "dekorative" søer i det grønne jernbanestræk

Supercykelstien forbinder villaparceldområderne omkring byen og giver samtidig forbindelse til nærliggende landsbyer

Strækningens fokus er den vilde natur, der kan blive iscenesat på forskellig vis



Forskellige elementer lader beboerne gå mellem trækrønerne, bevæge sig ned i vandet gennem gangstier, eller lytte gennem store tragter til vinden og vandet

Ved at lade naturen tage over langs jernbanen, genskaber man byens orientering mod jernbanen. Fokus er nu på det grønne og sunde liv langs jernbanen og oplevelsen af de naturskønne arealer, der ofte omgiver stationsbyerne

HVAD LØSER SCENARIET?

Ved at lade naturen overtage langs jernbanen, genskaber man byens orientering mod jernbanen. Fokus er nu på det grønne og sunde liv langs jernbanen og oplevelsen af de naturskønne arealer, der tit og ofte omgiver stationsbyerne.

Den grønne forbindelse er flere steder koblet op til hovedgaden, hvor jernbanen krydser hovedgaden, men også i andre punkter, hvor der kan skabes et grønt link mellem de to. Det grønne stræk kan på denne måde tiltrække mere liv til hovedgaden og endda også invitere naturinteresserede, hundeluffere og cyklister fra nabobyerne ind forbi hovedgaden. Da det grønne stræk og hovedgaden er forbundet i flere punkter, forstærker de hinanden da folk kan gå i et loop og ikke frem og tilbage.

HVORNÅR ER SCENARIET RELEVANT?

Dette scenarie er kun relevant i stationsbyer hvor jernbanen er nedlagt.

PROCES - FASEDELING OG FIRST MOVE

Kommunen kan indlemme fraflyttede matrikler eller frie grønne arealer i strækningen. Forladte matrikler mellem den grønne strækning og hovedgaden inddrages og skaber forbindelse mellem disse to.

Det kræver at man laver en strategi og plan for iscenesættelse af naturen og en form for turistinformation, der kan oplyse om disse attraktioner. 1. skridt kan være enten at lade naturen gro til uorganiseret over en længere årrække eller kommunen kan udbydere strækningen til en konkurrence. Der må også tages kontakt til nabobyer/netværksbyer.

PERSPEKTIVER - KATALOG

WE Architecture

SCENARIER FOR HOVEDGADERNE I PROJEKTETS FEM EKSEMPELBYER

Eksempler på 3 mulige scenarier

// KONSTRUKTION

// REKONSTRUKTION

// DEKONSTRUKTION

Perspektiver - katalog

BRÆDSTRUP I DAG



BRÆDSTRUP - DEKONSTRUKTION



Perspektiver - katalog

EJBY I DAG



EJBY - REKONSTRUKTION / DEKONSTRUKTION



Perspektiver - katalog

GØRLEV I DAG



GØRLEV - KONSTRUKTION



Perspektiver - katalog

ALLINGÅBRO I DAG



ALLINGÅBRO - REKONSTRUKTION



Perspektiver - katalog

SDR. OMME I DAG



SDR. OMME - KONSTRUKTION



SDR. OMME - REKONSTRUKTION



SDR. OMME - DEKONSTRUKTION



BIDRAG

DEL 3

TÆNKNING OM STRATEGI OG OM CENTRUM OG MIDTPUNKT

Typen og modeller, strategier og scenarier
Jens Kvorning

Centrum og midtpunkt
Jens Kvorning

TYPER OG MODELLER, STRATEGIER OG SCENARIER

Jens Kvorning

// INDLEDNING
// FORANDRINGSPROCESSER
// BÆRENDE KVALITETER
// STRATEGISKE MULIGHEDER
// SCENARIER

STRATEGISK TÆNKNING

Det er i hovedrapporten beskrevet, hvorledes stationsbyen har udviklet sig, og der er opstillet modeller for, hvordan den kan udvikles under forskellige betingelser. I dette bidrag diskuteres nødvendigheden af en strategisk tænkning og hvilke strategier, der kan anvendes til at realisere de forskellige modeller, afhængig af hvilke vilkår, der er gældende.

Strategier og strategisk tænkning er nødvendig, når man skal agere i en usikker situation, hvor de vilkår, man skal handle indenfor, ikke kan forudsiges eller kan ændre sig med kort varsel. Strategier og strategisk planlægning opfattes ofte som noget overordnet og generelt, men strategisk tænkning er aktuel og nødvendig i alle skalaer, hvis man skal kunne agere under usikre og skiftende vilkår.

INDLEDNING

Strategisk tænkning og handling kan defineres som evnen til at kunne identificere og gøre det vigtigste – det der i den givne situation fastholder og udvikler flest af de kvaliteter og mål, der sigtes efter.

Strategisk tænkning kan også defineres som evnen til at opbygge et beredskab af forståelser og handlingsmuligheder, som gør det muligt at få mest muligt ud af en usikker situation: Det gælder om i svage perioder at sikre, at de vigtigste kvaliteter kan opretholdes.

Det gælder om at kunne gribe og udnytte positive muligheder, når de måtte opstå. Og det gælder om at kunne omfortolke og se nye muligheder i allerede eksisterende anlæg og processer.

Stationsbyernes vilkår vil typisk være underlagt en stor grad af usikkerhed, hvilket kalder på strategisk tænkning og handling som en nødvendig forudsætning for at kunne udvikle byen og undgå unødvendigt forfald.

Strategisk tænkning

FORANDRINGSPROCESSER OG DYNAMIK

At kunne forstå og beskrive den dynamik, som byen er underlagt, er en afgørende forudsætning for at kunne udvikle virksomme strategier. Hvis der ikke er udviklet en aktuel og dynamisk beskrivelse af de forandringsprocesser, som påvirker byen, så er det ikke muligt at identificere de handlingsmuligheder, der måtte opstå. Kortlægningen af forandringsprocesser må skelne mellem overgribende tendenser, som det ikke er muligt at påvirke fra den enkelte by eller kommune, og mere lokale og regionale forandringsprocesser, som under gunstige vilkår vil kunne påvirkes af lokale politikker.

BÆRENDE KVALITETER, VISION OG MÅL

Det er vigtigt at identificere og opnå enighed om hvilke kvaliteter, der er de bærende for den pågældende bytype og for den konkrete by. Det gælder både arkitektoniske, sociale, landskabelige og beliggenhedsmæssige kvaliteter. Hvis der ikke er enighed og opbakning omkring de bærende kvaliteter, bliver strategierne usikre, og det sker også, hvis de bærende kvaliteter ikke er bundet til stedet eller er urealistiske set i forhold til den aktuelle by og dens potentiale og position.

STRATEGISKE MULIGHEDER

Med afsæt i kortlægningen af forandringsprocesser er det vigtigt at udpege de vigtige strategiske muligheder i den enkelte by, kategorisere dem og vurdere deres effekt. Det må afklares, hvad byen eller kommunen kan påvirke, og hvilken effekt disse handlinger kan have på forskellige typer af private og offentlige aktører. Hvilke handlinger har den største effekt? Er der små projekter, som i sammenhæng kan gøde jorden for større forandringer? Er der små projekter, som kan fastholde troen på fremtiden i perioder, hvor det ikke er muligt at igangsætte større forandringer?

SCENARIER

Scenarier er en vigtig teknik til at opbygge et strategiske beredskab og træne den strategiske tænkning. Gennem scenarier beskrives en vifte af forskellige udviklings- og handlingsmuligheder, og gennem tilvejebringelsen af scenarierne trænes og kommunikeres den strategiske tænkning og evnen til at skifte spor, når det er nødvendigt, og gribe muligheder når de måtte opstå.

FORANDRINGSPROCESSER

Det umiddelbart mest sandsynlige udviklings-scenarie for hovedparten af stationsbyerne er en vis befolkningsreduktion, en forøgelse af andelen af ældre, faldende indkomst og dermed faldende ejendomspriser, forringet offentlig og privat service, svækket vedligeholdelse, forringede lånemuligheder og tendentielt fravær af ny-investeringer.

Men nogle stationsbyer vil i kraft af deres regionale position eller p.g.a. succesfulde lokale virksomheder kunne opnå befolkningsforøgelse og potentiel vækst i ejendomsinvesteringer. Andre byer kan i kraft af lokale ildsjæle og det engagement og den sociale mobilisering som skabes, kunne tiltrække nye beboere og fastholde eller udvikle nye kvaliteter som bosætningsby, uden at det nødvendigvis er forbundet med en større befolkningstilgang. Men selv om det skulle vise sig muligt at opnå en befolkningsforøgelse, er det ikke sikkert, at det er muligt at tiltrække bygningsinvesteringer i et sådant omfang, at forfaldet i de ældre og mest centrale dele af byen kan imødegås. Der kan meget vel optræde ny-investeringer i nogle dele af byen og forstærket forfald i andre dele - eksempelvis langs hovedgaden.

Derfor er det vigtigt at kortlægge dynamikken i forandringsprocesserne, og afdække hvordan de påvirker og forstærker hinanden. Dette må ske konkret for den enkelte stationsby, men der opstilles neden for et generaliseret og forsimplet eksempel. Det er forsimplet i den forstand, at beskrivelsen er lineær, og der redegøres

derfor ikke for de mere komplekse interaktionsmønstre mellem de forskellige trin og begivenheder, som i praksis vil optræde i et sådant forløb.

- *Antallet af ældre øges*
- *Indkomsten falder*
- *Vedligeholdelsesstandarder falder*
- *Forbruget falder*
- *Faldende forbrug og koncentrationstendenser i detailhandelen betyder butikslukninger*
- *Flere ældre og koncentrationstendenser i den offentlige service betyder lukning af børneinstitutioner og skoler*
- *Byens attraktivitet som bosætningssted for børnefamilier svækkes*
- *Manglende tilflytning betyder svækket ejendomsmarked*
- *Svækket ejendomsmarked betyder dårligere finansieringsmuligheder og dårligere vedligeholdelse*
- *Manglende tilflytning betyder yderligere undergravning af serviceforsyningen*
- *Attraktiviteten som bosætningsby falder yderligere*

Og dermed er der gang i en selvforstærkende, nedadgående spiral. I ovenstående eksempel er udgangspunktet den øgede andel af ældre, som er en generel tendens, men en tendens som optræder med særlig voldsom effekt i mindre og svage byer.

Udgangspunktet kunne også have været den generelle centralisering af serviceforsyningen, som forstærker effekten af de demografiske forandringer.

Strategisk tænkning

BÆRENDE KVALITETER

I projektets hovedrapport er Stationsbyens bærende, fysiske kvaliteter beskrevet, og der skal derfor kun gives et resumé, der peger på den måde, det er nødvendigt at kategorisere og forstå disse kvaliteter, når der skal udvikles realiseringsstrategier.

Hvis stationsbyen skal opretholde sin attraktivitet som bosætnings by, er det vigtigt at tænke både i den arkitektoniske og den sociale og funktionelle attraktivitet, og hvordan disse forhold opfattes af forskellige grupper.

Stationsbyen er arkitektonisk og med hensyn til sin visuelle identitet normalt defineret ved hovedgaden som det bærende. Hovedgaden er samtidig den del af byen, der er udsat for den kraftigste erodering gennem de forandringsprocesser, der påvirker byen - butiksdød, manglende vedligeholdelse og manglende nyinvesteringer.

Også den generelle vedligeholdelsestilstand af både private huse og offentlige anlæg udenfor hovedgaden opfattes af både den besøgende og af indbyggerne som et tydeligt signal om, i hvilken udstrækning beboerne er glade for deres by. Forsømte forhaver, forladte bygninger, dårligt vedligeholdte offentlige arealer sender et markant signal om manglende opbakning af byen og fravær af kollektiv organisering og engagement.

Socialt er stationsbyen karakteriseret ved de mødesteder og institutioner, som det sociale og kulturelle liv organiserer og fortætter sig omkring og ved de foreninger og andre organiseringer, der udspringer herfra. Det er typisk skolen, børnehaven, forsamlings- eller kulturhuset, sportshallen og sports-pladsen, måske ældrecentret, men også butikkerne i midten, som er udgangspunktet og fortætningspunktet for de sociale organiseringer og de lokale kulturelle aktiviteter – og i dag supermarkederne selv om de ofte ligger perifert, spredt.

Samtidig med at det er vigtigt at identificere de bærende kvaliteter i den aktuelle by, er det også vigtigt at erkende at dagliglivet, for mange af dem der bor i byen, udspiller sig i en større regional sammenhæng, og at det i særlig grad gælder de grupper, man gerne vil have til at flytte til byen. Mange arbejder et andet sted, og mange opsøger kulturelle og underholdningsmæssige tilbud i andre dele af regionen. Det kræver en sikker forståelse af, hvad det er, stationsbyen kan og skal levere for at støtte dagliglivet.

STRATEGISKE MULIGHEDER

Formålet med kortlægningen af forandringsprocesserne og den negative dynamik, de ofte er forbundet med, er at kunne udpege handlinger, som kan bremse eller vende denne nedadgående bevægelse, dvs. udpege de strategiske muligheder, der er til rådighed.

Disse muligheder vil variere fra by til by og må derfor kortlægges konkret og lokalt. Nedenfor gives eksempler på hvad, der kan udgøre strategiske muligheder, hvilke potentialer de principielt rummer, og hvilke effekter de kan have i en bestemt kontekst. Det er vigtigt at identificere mange slags strategiske muligheder – både muligheder med stor effekt og nogle med mere begrænsede effekter – for at kunne reagere på og under forskellige vilkår.

Der vil typisk være perioder og situationer, hvor der er få ressourcer til rådighed, og det derfor ikke er muligt at gennemføre større forbedringer. I sådanne perioder er det vigtigt at kunne gennemføre små initiativer og forbedringer, som viser både de lokale og omverdenen, at der alligevel er handlekraft og engagement tilstede i byen. Men det er også vigtigt at have identificeret og diskuteret initiativer og projekter med større effekt, således at der kan handles hurtigt, når muligheden måtte opstå.

Nedenfor diskuteres de typiske strategiske muligheder knyttet til den private service, den offentlige service, byens fremtoning og umiddelbare attraktivitet, og de muligheder som knytter sig til beliggenheden og relationen til det omgivende landskab.

Strategisk tænkning

DEN PRIVATE SERVICE

Instituttet for Centerplanlægning har opstillet forskellige scenarier for butiksforsyningen i de danske byer frem til 2030. De mest negative af disse scenarier peger på, at kun de mellemstore og større byer på dette tidspunkt vil have en dækkende udvalgsvarerhandel. De mindre byer vil kun have dagligvareforsyning, og en del af de små byer, som i dag har dagligvareforsyning, vil sandsynligvis helt miste deres butikker.

Hvis butiksforsyningen svækkes kraftigt eller i værste fald helt forsvinder, mister byen sin attraktivitet både for nye børnefamilier og for ældre mennesker fra landdistrikterne, som søger efter seniorboliger, hvor de kan være i nærheden af den nødvendige service.

Det er derfor vigtigt at forsøge at udvikle strategier, som kan sikre, at der kan opretholdes den bedst mulige private service. Det handler både om, at overveje hvordan de forskellige typer af privat service kan støtte hinanden og hvilken synergi, der kan være mellem privat og offentlig service.

Den private service er underlagt de markeds-mæssige betingelser, som gælder for den pågældende sektor og i det pågældende område, og de er både nationalt og regionalt bestemt. Det er muligt i en vis udstrækning at støtte en lokal butiksforsyning med postekspedition, visse

offentlige funktioner, udlevering af forsendelser, bestilt over nettet mm. og dermed skubbe lidt til den tærskelværdi, der gælder for det nødvendige opland til en butik. Og det er muligt gennem byens generelle attraktivitet at sikre sig nogle kunder, som ellers ville køre til en anden by. Det strategiske blik for effekten af samlokalisering mellem butikker og offentlige funktioner er derfor vigtigt. Og blikket for, hvordan bymiljøet i bred forstand støtter butikkerne, er ligeledes vigtigt.

Det handler selvfølgelig også her om den lokale opbakning – både til at sikre disse overlappende funktioner og til at støtte butikken gennem de daglige indkøb.

De lokale supermarketers nyerhvervede rolle som stationsbyernes offentlige dynamoer og fælles fora burde forpligte til en byarkitektonisk opfølgning for både bygningsanlæg og udearealers vedkommende, der påtager sig denne rolle.

DEN OFFENTLIGE SERVICE

Den offentlige service er gennem de sidste 25 år blevet centraliseret i lige så høj grad som den private service. Skoler og børneinstitutioner er blevet sammenlagt for at forbedre økonomien og for at sikre et bredt undervisningsudbud.

Den offentlige service i form af skoler og børneinstitutioner er helt afgørende for, om børnefamilier vil slå sig ned i en given by, men også andre fritidstilbud spiller en vigtig rolle.

Børneinstitutionen kan normalt fastholdes med en begrænset størrelse og er derfor mindre kritisk end skolen. Men børneinstitutionen kan også bringes til at spille en større rolle end bare børneinstitution ved at udnytte nogle af dens lokaler til møde- og festlokaler og dens legeplads som et lokalt mødested.

Hvis der stadig er en skole, er det vigtigt at udvikle modeller for, hvordan den kan fastholdes, og hvordan den kan styrkes - både som skole og som mødested for andre sociale og kulturelle aktiviteter. Det er ligeledes vigtigt at bearbejde dens udearealer, så den fremstår som et vigtigt og inviterende sted i byen. Den pressede kommunale økonomi har fået mange kommuner til at nedlægge skoler i de mindre byer, hvilket også rammer nogle af stationsbyerne og undergraver deres muligheder for at tiltrække børnefamilier.

Der er eksempler på oprettelse af privatskoler som alternativ til nedlæggelse af de offentlige skoler, men det kan næppe blive en generelt anvendelig model. Der er også eksempler på succesfuld organisering af andre typer af offentlige aktiviteter i fælleshuse og omkring sportshaller, kultur- og aktivitetscentre, som har skabt attraktive udfoldelsesmuligheder for børn og voksne og fremkaldt et så aktivt lokalt sammenhold, at det har kunnet kompensere for den evt. manglende skole.

Her bliver det altså spørgsmålet om, i hvilken udstrækning det lykkes at kombinere de aktiviteter, der normalt finder sted i sportshallen, i forsamlingshuset, i musikskolen, i diverse foreninger og om at give aktiviteter nogle attraktive rammer og gøre dem til et synligt samlingspunkt i byen, gerne i bymidten for at fastholde dennes funktion og betydning.

Andre steder er det et spørgsmål om at udnytte skolen som et både aktivitetsmæssigt og visuelt tyngdepunkt i byen.

Det strategiske handler om at kunne se og udnytte mulighederne og at kunne opnå disse synergier step by step, så der hele tiden tilbydes aktiviteter med reel betydning for dagliglivet i byen, og der signaleres engagement og handlekraft.

Strategisk tænkning

OPRETHOLDE ATTRAKTIVITET OG UNDGÅ FORFALD

Stationsbyen handler ikke kun om det funktionelle og det økonomiske. At flytte til en given by er også et spørgsmål om dens attraktivitet i bredere og mere miljømæssig forstand. Udenfor de store byregioner er der mange bosætningsmuligheder at vælge imellem. En by præget af forfaldne huse og dårligt vedligeholdte offentlige rum bliver valgt fra til fordel for en by, som har undgået denne type af forfald og fremstår velpasset og dermed signalerer lokalt engagement og initiativ.

Det er denne form for attraktivitet, som dette studium især handler om - hvordan opretholdes og fornyes de bærende rumlige og æstetiske kvaliteter, herunder kulturarven i stationsbyens midte og dermed i hele stationsbyen, således at den fortsat kan optræde som en attraktiv bosætningsmulighed.

På det konkrete og lokale plan handler det om at udnytte de fysisk-byarkitektoniske og kulturarvskvaliteter, der findes i den specifikke by.

I Stationsbyen er det oftest hovedgaden med dens tidstypiske bebyggelse, der bærer byens identitet. Men det er samtidig hovedgaden, som er den mest udsatte, når det gælder tomme butikker, manglende vedligeholdelse og usælgelige huse, hvilket er blotlagt i de typer og modeller som kortlægningen opstiller i projektet.

At identificere de strategiske muligheder handler om at klassificere de forskellige forbedringer i forhold til den økonomi, der er knyttet til dem og hvilke aktører, der skal inddrages og aktiveres, og hvordan det kan ske.

ADGANG TIL LANDSKABET

En af de væsentligste årsager til at bosætte sig i en mindre by er nærheden til naturen og de åbne landskaber. Men meget ofte bliver landbruget drevet på en sådan måde, at der reelt ikke er nogen adgang til landskaberne udenfor de små byer.

Samtidig er de lokale veje så smalle, og der køres så hurtigt, at det er usikkert og decideret farligt for både børn og voksne at cykle på dem. Der optræder mange steder det paradoks, at en udflytning til små byer på landet gør adgangen til åbne arealer vanskeligere, end den er i nogle større byer. Det er kun ved at køre i bil til den nærmeste skov eller strand, at adgangen til naturen kan realiseres.

Ofte er der muligheder for at etablere stier langs vandløb eller gennem lavtliggende arealer, som kan sikre adgang til naturen og dermed indfri en af de vægtige grunde til at flytte til en mindre by.

SCENARIER

Scenarieteknikken handler om at gennemtænke en række forskellige udnyttelser af disse strategiske muligheder gennem at kombinere dem på forskellige måder afhængig af den tilgængelige økonomi. Hvordan man gennem nogle offentlige initiativer kan gøre det mere attraktivt for en privat aktør at gennemføre en investering, hvordan man kan støtte den lokale mobilisering, osv.

At opstille forskellige scenarier er vigtigt både som en læreproces – at øve sig i at tænke i handlinger, der rummer en stor grad af fleksibilitet – og som et beredskab, der er nødvendigt for at kunne reagere hurtigt på opståede muligheder eller korrigere, når noget udvikler sig anderledes end ønsket.

F.eks. kan stationsbyerne blive hjemsteder for fremtidige alternative bosætnings-, arbejds-, produktions- og samlivsformer som fremstillet i Tom Nielsens og Niels Martin Andersens, WE architectures og Fremforsks visioner til projektet.

F.eks. som mere fællesskabs- eller nabo-skabsbetonede bosættninger for ældre og unge med tilknyttede pleje og aktivitets-faciliteter, for børnefamilier med service- og pasningsfaciliteter evt. koblet sammen med nye lokale, bæredygtige arbejds- og produktionsmåder.

Lokal, original landbrugs- og gartneridyrkning, kombinationserhverv af håndværk og højteknologi, naturlige, stedlige rekreative aktiviteter, etc. Sådanne alternative etableringer i stationsbyen kan tænkes sammen med dens midte, hvor ejendomspriserne er lave, og der stadigvæk er plads i både 1. og 2. række (gadebebyggelse og bagområder) til alment eller privat infillbyggeri i få enheder eller nybyggere i få eller flere enheder.

SVÆKKELSEN AF CENTRUM OG MIDTPUNKT I STATIONSBYERNE

Jens Kvorning

// BYLIV

// UDFORDRINGER FOR DE MINDRE BYER

// LØSNINGSSTRATEGIER FOR DE MINDRE BYER

CENTRUM OG MIDTPUNKT

Centrum og midtpunkt er i dagligsproget overlappende begreber, men brugen af disse begreber peger på, at centrum og midtpunkt/bymidte har en række forskellige betydninger, som igen knytter sig til forskellige dimensioner og forståelser af de bylandskaber, vi lever i. Det kan handle om det geometriske eller det trafikale centrum i en i byen. Det kan henvise til midtpunktet for byens eller bydelens sociale liv, eller det kan betegne et magtcentrum, der hvor rådhuset eller politistationen ligger. Som oftest er det et sammenfald af alle disse dimensioner indenfor en tydelig fysisk ramme af bygningsmæssig tæthed, urban rumlighed og byarkitektonisk intensitet.

Midtpunkt og centrum kan således godt være flere forskellige steder, det politiske centrum ét sted og midtpunktet for det sociale eller det kommercielle liv et andet sted, eller mange forskellige steder i den samme by.

Et centrum kan have forskellig skala og optræde med forskellig tyngde – som ét altdominerende centrum eller som en mere moderat fortætning i forhold til omgivelserne.

Centrum kan også være et primært visuelt centrum, noget der henter sin betydning alene ved at skille sig visuelt ud fra omgivelserne eller indtage en særlig synlig plads i sammenhængen uden nødvendigvis at have en betydningsbærende funktion.

Men lige meget hvad slags centrum eller midtpunkt vi står overfor, så er det noget, vi orienterer os efter og noget, der er med til at definere byens identitet.

Beskæftiger vi os med de mindre byer, vil det der opfattes som centrum og midtpunkt ofte være der, hvor butikkerne ligger – hovedgaden sammen med stationen, skolen og i nyere tid evt. supermarkedet eller sportshallen.

Diskussionen om centrum og midtpunkt har fået en ny aktualitet, fordi øget nethandel, stigende mobilitet og centralisering i butikshandelen har betydet en reduktion i antallet af butikker, som rammer de mindre byer særligt hårdt.

Hvad enten vi interesserer os for Stationsbyen, den lille købstad, den store landsby eller forstadsområderne omkring de større byer, så betyder reduktionen i antallet af butikker, at disse bytyper svækkes eller helt mister det, der

Centrum og midtpunkt

har udgjort deres midtpunkter og været med til at definere deres identitet.

Stationsbyen er den blandt de trængte bytyper, som rummer det største sammenfald mellem det betydningsbærende, funktionelle centrum og det visuelle centrum.

Hovedgaden i stationsbyen er karakteriserende for denne bytype i kraft af sin position og sin særlige, urbane bebyggelse, og som stedet hvor butikker og andre fælles funktioner er lokaliserede. Derfor rammes stationsbyen også særlig hårdt og særlig synligt, når butikkerne forsvinder, fordi hovedgaden med sine tomme butikker fremstår som den uomgængelig og påtrængende henvisning til byens krise.

STATIONSBYEN OG FORSTADEN

Set i perspektiv af de senere års bestræbelser på at skabe urban differentiering i de ensartede, entropiske forstæder gennem bylivs- og byarkitektoniske intensivering og fortætninger er det tankevækkende, at stationsbyerne med deres midter, der allerede rummer denne eftertragtede fysiske differentiering, i dag oftere betragtes og behandles som et problem end som et potentiale.

Den tautologiske overskrift – centrum og midtpunkt – forsøger at fastholde det, der er hovedpointen i dette bidrag, nemlig at det er midtpunktet, forstået som den rumlige artikulering af noget fælles, der er det vigtige at fastholde og udvikle, og det vi bør fokusere på i denne debat.

BYLIV

Når fokus er på de mindre byer, og formålet er at udvikle strategier, som kan imødegå den krise, som reduktionen i butiksantallet og andre fællesfunktioner skaber, så bliver det vigtigt at præcisere og uddybe, hvad det lokale, sociale liv i byen består af, og hvad det organiseres omkring.

Bylivs-begrebet har i de senere år næsten fået status af besværgelse. Der skal være et aktivt og mangfoldigt byliv, uanset hvor stor eller lille byen er – det kan læses i både konkurrenceprogrammer og diverse plandokumenter – og det underforstås, at det også er muligt at skabe et sådant aktivt byliv. Men hvad er det, der tales om, når bylivsbegrebet anvendes?

Den tyske sociolog Ferdinand Tönnies skelnede mellem *Gemeinschaft* og *Gesellschaft*. *Gemeinschaft* er det tætte fællesskab, man har i den lille by, *Gesellschaft* er det løsere og mere anonyme fællesskab, der optræder i den større by. Det er *Gesellschaft* bylivsbegrebet normalt forbindes med, og derfor bliver det umiddelbart set en forvrængning at tale om byliv, når det gælder den lille by.

På den anden side kan det hævdes, at dagliglivet for de fleste udspænder sig mellem mange lokaliteter i den by-region, man bor og arbejder i. Det er få, der tilbringer hele dagen i byen – måske de mindre børn, og måske nogle pensionister, men for de fleste andre gælder det, at de nok bor i den lille by, men at de i løbet af dagen eller ugen indgår i mange forskellige sammenhænge og miljøer forskellige steder i regionen. Med den betragtning bliver det liv der knytter sig til bosætningen i den lille by af samme karakter som eksempelvis livet i et forstadsområde.

Den amerikanske sociolog Sharon Zukin karakteriserer byliv og bykultur på denne måde: Public culture is produced by the many social encounters that make up daily life in the streets, shops and parks – the spaces in which we experience public life in cities. Hun underbygger dermed den traditionelle forståelse af bylivet og dets betydning som en dannende og socialiserende aktivitet. Argumentet er, at det er i mødet med mange forskellige mennesker i byen, at vi bliver skabt og udviklet som sociale individer, der formår at omgås og lære af hinanden. Og spørgsmålet er så, om det ikke også dækker det byliv, der udspiller sig mellem forskellige dele af en større byregion?

Centrum og midtpunkt

Maarten Hajer og Arnold Reijndorp forsøger i bogen 'In search of new public domain' at udvide forståelsen af det offentlige rum. De søger efter alle de steder, hvor der optræder et møde og foregår en social udveksling. Ved at benytte denne tilgang får de inddraget mange delvist privatiserede rum som eksempelvis butikscenret og parkeringspladsen som vigtige byrum for social udveksling.

Hajer og Reijndorp anfægter med denne tilgang den skelnen mellem 'places' og 'non-places' som antropologen Marc Augé argumenterede for, i det han kalder en introduktion til supermoderitetens antropologi.

I Augé's verden er butiks-centret og parkeringspladsen non-places, fordi der ikke er nogen, der har indtaget dem, og fordi de ikke har nogen historisk dybde.

Den engelske bygeograf Nigel Thrift åbner i nogle af sine bøger og artikler for en anden debat om byrum og byliv ved at interessere sig for det, der kaldes konsumregimer eller konsum-kulturer, altså forskellige epokers måde at organisere konsumet på, eller måske rettere den måde forskellige former for konsum definerer forskellige epoker.

Thrift karakteriserer bl.a. det postindustrielle konsum-regime på følgende måde: Det er præget af en øget æstetisk refleksivitet – det betyder bl.a. øget æstetisk stillingtagen til de miljøer man færdes i (hvilket sandsynligvis stiller den lille by i en kritisk situation).

Det er præget af øget social interaktion via elektroniske medier – hvilket bl.a. indebærer en udvidet offentlighedssfære og hurtigere spredning af oplevelser og nye trends (hvilket nok også placerer den lille by i en udsat position). Der er en øget opmærksomhed om individualitet og selvrealisering – hvilket bl.a. udtrykker sig i orientering mod eksempelvis autencitet, økologi, etnicitet (igen noget den lille by har svært ved at leve op til)

Der optræder en øget kommerciel markedsføring rettet mod individualitet – i form af stigende differentiering af produkter og salgsmiljøer (igen problemer for den lille by).

Personligheden bliver en reflekteret konstruktion – hvor der eksempelvis tales om tøjet som sjælens embleme og vigtigheden af at skille sig ud og dermed en søgen efter anderledeshed (og det gør man i større byer og centre).

I forhold til denne karakteristik bliver det succesfulde bycentrum altså det, der evner at give plads for at forbinde disse tendenser på en række forskellige måder, således at forskellige livsstile kan finde sig til rette i det pågældende bycentrum. Det kræver i henhold til Thrift's analyse en omhyggelig kombination af bygningstyper, design, vareudbud og den generelle atmosfære, der opbygges og opleves i bycentret

Thrift når med dette afsæt frem til at karakterisere bylivet på en anden måde end de teoretikere, som er nævnt ovenfor. Han ser de mennesker, der er samlet i byens centrum som, det han kalder en 'kommunikativ forsamling', der er i stand til at udvikle en egenidentitet i kraft af den interaktion, der sker mellem dem selv og omgivelserne. Denne egen-identitet udvikles ved at fortolke hinanden – man skal have blik for andre og for andres reaktion på ens egen fremfærd - således at man opnår tilbagemeldinger på andres fortolkning af en selv.

Thrift pointerer videre, at det vigtige for det succesfulde bycenter er, at det er i stand til at opbygge en særlig atmosfære, som en række forskellige grupper kan føle tilhørsforhold til. Og med afsæt i den konstatering konkluderer han, at det kun er byen, der kan levere sådanne miljøer og atmosfærer – det kan, det han kalder, det 'stedløse hyperspace' aldrig levere.

Thrifts konklusion om byens overlegenhed i forhold til det stedløse 'hyperspace' er jo umiddelbart opmuntrende for vores bestræbelse om at udvikle strategier, som kan støtte byernes centre. Men spørgsmålet er så, om det ikke kun er de største byer, der kan levere de miljøer og atmosfærer, som lever op til det moderne konsum, sådan som Thrift analyserer det.

Det kunne med andre ord se ud, som om vi har fået underbygget, at der er særlige og næsten uovervindelige problemer forbundet med at fastholde og udvikle de mindre byers bymidter som konsumsteder og mødesteder. Og det kunne også se ud, som om vi igen nærmer os Tönnies' gemeinschafts forståelse af den mindre by.

Centrum og midtpunkt

UDFORDRINGERNE FOR DE MINDRE BYER

Hvis vi accepterer Thrifts indkredsning af, hvad det succesfulde bycenter skal kunne levere, står de mindre byer altså med nogle svære udfordringer, alene i kraft af at de er små, og derfor ikke kan mønstre, det han kalder, en kommunikativ ansamling af mennesker.

Udover de udfordringer, der er nævnt ovenfor, så er der også andre vanskeligheder, der knytter sig til størrelsen. De tendenser og udfordringer, der generelt er knyttet til globaliseringen og den postindustrielle epoke og til de nationale demografiske og økonomiske ændringer, rammer nemlig særligt hårdt i de mindre byer.

Virningen af de demografiske ændringer med et stigende antal ældre bliver markant skærpet, hvis de kombineres med fravandring. Det gælder, både når vi ser på den kommunale økonomi, på underlag for butikker og for skoler og anden kommunal service. Det kan igangsætte en nedadgående spiral, hvor huse bliver dårligere og dårlige vedligeholdte og butikker dør, uden at der er økonomi til at bygge butiksejendomme om og skoler lukker. Dermed bliver disse byer step by step mindre attraktive for yngre tilflyttere men også u-attraktive som bosætnings-byer for ældre.

Den anden markante demografiske tendens nemlig de små husstandsstørrelser, hvor den 1-personeres husstand nu er den dominerende, er også en særlig udfordring for de mindre byer, fordi det almindeligvis er mere komfortabelt for en enlig at bosætte sig i en større by.

Mange tilflytteres udsagn om livet i de små byer herunder stationsbyerne eksponerer modsætningen mellem forventningen om deltagelse i et *gemeinschaft* og den oplevede *gesellschaftsrealitet* à la storby og forstad, skabt af globalisering og regionalisering.

Det sender spørgsmålet om udviklingen af stationsbyen tilbage til det fysisk-byarkitektoniske - de stedlige, naturlige, monumentale, bebyggelses- og bygningsmæssige forhold samt byens aptering.

LØSNINGSSTRATEGIER FOR DE MIN- DRE BYER

Hvis vi anerkender, at butikssantallet vil blive reduceret, og butikkerne og handelsaktiviteterne dermed ikke længere alene kan definere byens fællesskab og identitet, hvad er det så, vi kan række ud efter for at fastholde en form for centrum og midtpunkt?

Jeg mener, at en vigtig mulighed ligger i at åbne og udvikle de offentlige institutioner, pladser og aktiviteter, således at de på forskellige måder kan udvikle deres potentiale som mødepunkter og så forsøge at opnå den maksimale synergi mellem disse mødepunkter og byens butikker.

Det betyder, at vi hver gang, der skal igangsættes en offentlig investering, må spørge: Har denne investering og dette anlæg et socialt eller kulturelt potentiale, som rækker ud over primærfunktionen? Kan vi åbne institutionerne for andre grupper end den primære gruppe? Kan vi placere den og kæde den sammen med andre funktioner, så der opnås en større betydning for byens dagligliv?

Kan f.eks. de i dag aktive dynamoer som supermarkeder, sportscentre, erhvervsgrupperinger, etc. kobles på offentlige og private funktioner?

SKOLEN

Skolen er et vigtigt organiseringspunkt for dagliglivet. Det er et helt afgørende punkt for børnene, men det er også et eget vigtigt punkt for forældrene: De afleverer og henter måske børnene. De påvirkes, af om børnene er glade og stolte over deres skole. Der holdes mange møder på skolen – både knyttet til skolens liv og til foreningslivet og lokale events. Skolen har ofte det særlige potentiale, at den både kan bidrage til at tilvejebringe en særlig atmosfære i gaden eller på vejen – den kan danne et lille torv eller blot en visuel markering og fortætning. Men skolen vil i de fleste tilfælde også have en kobling til friarealer og sportsbaner, som både er vigtige i skolens liv, men som også kan gøres til vigtige mødepunkter for byens eller kvarterets liv udenfor skoletid.

Hvis disse potentialer realiseres, så kan skolen indtræde som et vigtigt sted i byen, et mødepunkt og kondenseringspunkt for det sociale liv og et visuelt og arkitektonisk orienteringspunkt. Og hvis det så igen kan kombineres med eller støtte og henvise til byens butikker, har vi fået formuleret en første, relevant strategisk indsats.

Centrum og midtpunkt

På samme måde som grundskolen kan opnå den funktion som et vigtigt samlingspunkt for byen, kan de mellemlange uddannelser måske i endnu højere grad udvikles som samlingspunkter, fordi der her med ældre elever kan arbejdes med en tættere integration over hele dagen med byens øvrige liv og funktioner.

BIBLIOTEKET

Bibliotekerne udvikles og ændres kraftigt i disse år, og det fører også til at mange byer enten bygger om eller bygger nye biblioteksbygninger. Der er allerede en række eksempler på sådanne 'new-generation' biblioteker, som spiller en meget stor rolle som mødepunkter og organiserings- og fortætningspunkter for det lokale sociale og kulturelle liv. Bibliotekerne rummer i dag typisk udover bogsamlingen en attraktiv læsesal med aviser og en lang række magasiner, som henvender sig til mange forskellige grupper. Det rummer arbejdsstationer med computere og adgang til en stor vifte af informationer og databaser. Det rummer møderum og rum med fx bordtennis eller andre spil. Det rummer legerum. Og det giver ofte underlag for en lille café.

Med denne palet af forskellige funktioner og aktiviteter tiltrækker biblioteket også mange forskellige aldersgrupper og sociale grupper og skaber dermed et af de mødesteder, som opfylder den klassiske definition til bylivet som et sted for møde og udveksling. I mange tilfælde har disse nye biblioteker vist sig at kunne tiltrække, engagere og integrere etniske grupper på en meget overbevisende måde.

Som konkrete eksempler kan nævnes biblioteket i Herning, der med en placering på den ene af hovedgaderne i høj grad har formået at aktivere gaden, støtte butikker og bidrage afgørende til bylivet i bycentret. Et andet eksempel er det nye bibliotek i NV-kvarteret i København, hvor en bred palette af funktioner inde i biblioteket kombineret med en byhave har givet det nye bibliotek status af det mest betydende samlingspunkt for kvarteret.

SPORTSBANER OG SPORTSHALLEN

Næsten alle mindre byer har sportsbaner og en eller flere sportshaller. De er ofte specialiserede og aflukkede steder, hvor man kun kommer – og kun kan komme – hvis man er medlem af en af de klubber der bruger banerne eller halen. Samtidig er disse anlæg ofte samlingspunkter for en stor del af byen yngre indbyggere og har derfor et stort potentiale udover den primære funktion.

Hallerne kan kombineres med flere funktioner. Det kan være yderligere sports- og idrætsfunktioner, men det kan også være lægehus, fysioterapi, spafunktioner mm. Dermed bliver halpakket et sted for langt flere af byens borgere, og et sted som med stor sandsynlighed også kan trække en café, som yderligere kan udvides til at rumme spiseklubber, selskabslokaler mm.

Nogle af de udvidelsesprojekter og nybygningsprojekter, som Lokale- og Anlægsfonden har støttet i de senere år, er gode eksempler på sådanne funktionelle sammenkoblinger. Sportsbanerne har tilsvarende potentialer.

De er på bestemte tidspunkter samlingspunkt for mange af byens beboere og har dermed en vigtig betydning i byens dagligdag og daglige rytme. Hvis de kan udnyttes til flere aktiviteter, hvis de kan parres med nye funktioner og institutioner, hvis de kan sammenknyttes bedre med byens forskellige kvarterer – så kan deres betydning som samlingspunkt og identitetspunkt styrkes kraftigt.

FORSAMLINGSHUSET OG KULTURHUSET

De fleste små byer har eller har haft et forsamlingshus, som udgjorde rammen om byens foreningsliv og sammenkomster. Mange af forsamlingshusene er lukket, og deres funktioner er i et vist omfang overtaget af skolen eller sportshallen jf. det, der er nævnt ovenfor.

Men forsamlingshuset eller det lokale kulturhus kan stadig stå som et vigtigt billede, der kan samle lokale kræfter om en fælles vision for byens fremtid.

Et eksempel kan være det, der bliver kaldt en 'kulturgård' i Horbelev på Falster. Byen havde mistet sin skole, men byens borgere gik sammen og købte skolen, for at bruge den som det de indtil videre kalder Landsbycentret, der rummer mødelokaler og tilbyder plads til mindre firmaer. Beboergrupper bad også Arkitektfirmaet Polyform om, at få udarbejdet en plan for hvordan de tidligere skolebygninger kunne bruges på en ny måde, som samlingspunkt og ramme om en række kulturelle, uddannelsesmæssige og rekreative funktioner, som byens selv kunne drive.

I dette projekt er de tre gamle skole-bygninger kædet sammen af en ny fælles-bygning, som udadtil skal danne et torv, der signalerer nyt centrum i byen. Fællesbygningen skal modtage og fordele til de tre bygninger, men skal også rumme en scene og mulighed for forskellige arrangementer med en tilknyttet café. I de eksisterende bygninger er der foreløbigt gjort plads for fitness, musikskole, kreativt værksted og teaterfunktioner, men de kan bruges til mange andre funktioner, som kan samle byen og give plads for nye firmaer.

BOLIGKVARTERES LIV

Mange af de mindre byer må indse, at de fremover primært vil blive bosætningsbyer for personer, der arbejder andre steder, men som foretrækker at bo i en mindre by. Dermed bliver det vigtigt at gøre byen så attraktiv som muligt som boligby, og det skal i mange tilfælde opnås samtidig med, at butiksforsyningen bliver reduceret. I den situation er det vigtigt at satse på at udvikle, skabe gode rammer for og eksponere det liv, der knytter sig til boligerne.

Det drejer sig om børnehaven - hvordan gør man den til det vigtige lokale centrum? Det drejer sig om at eksponere legepladsen, klatreskoven, rideklubben eller hvad, der nu er basis for og kan skabes samling omkring i den pågældende by. Med meget små midler kan en dygtig landskabsarkitekt gøre disse steder til stærke identitetsbærende steder, der vil fremstå som vigtige punkter i byen og øge dens attraktivitet.

Centrum og midtpunkt

I den sammenhæng rummer stations-bymidterne specielle udfordringer p.g.a. deres behov for radikal fornyelse og transformation men også potentielle muligheder med deres tæthed og kulturarv.

BOLIG- OG BEBYGGELSESTYPERNE

Næsten alle de små byer vil i en årrække en overrepræsentation af ældre mennesker. Nogle vil gerne flytte fra parcelhuset til noget, der er nemmere at vedligeholde. Og nogle vil gerne flytte til en mindre by, hvis der er velegnede moderne boliger og gode sikre bebyggelser, og hvis der er sikkerhed for, at dagligvareforsyningen kan opretholdes.

Måske er der også nogle fra den voksende gruppe af yngre mennesker, der har valgt at leve alene, der kunne tænke sig at bo i en lille by, hvis der er velegnede boliger, og hvis der er andre attraktioner.

Derfor er spørgsmålet om hvordan, der kan udvikles bolig- og bebyggelsestyper, der er velegnede for andre end kernefamilien, ofte et strategisk vigtigt spørgsmål i de mindre byer. Kan der findes måder at ombygge nogle af byhusene langs hovedgaden, så de bliver attraktive for både ældre og unge og samtidig gør hovedgaden mere attraktiv? Kan der ske ombygninger, nybyggeri og fortætninger i 2. række-områderne for at skabe koncentration omkring hovedgade og midte som alternativ til parcelhuskvarteret.

ADGANGEN TIL LANDSKABET

De mindre byers største attraktion er ofte deres nære relation til de åbne landskaber. Det betyder selvfølgelig også, at byerne er stillet forskelligt alt efter kvaliteten af det landskab, de er omgivet af. Men adgangen til dette landskab, der er den bærende kvalitet, er ofte enten vanskelig eller umulig. Man kan bo ud til åbne marker eller tæt ved å, en strand eller en skov uden at kunne komme ud til disse kvaliteter.

Derfor er der et stort potentiale i at sikre adgang og sammenkæde disse kvaliteter. Skoven er det mest brugte rekreative landskab overhovedet i Danmark. Cykling, løb og almindelig 'gåen tur' er de mest udbredte fritidsaktiviteter. De små byer, der kan øge mulighederne for og kvaliteten af disse aktiviteter, vil derfor også øge deres attraktivitet og forstærke den form for socialt og rekreativt liv, der udfolder sig på disse steder og ruter.

DE ALTERNATIVE MILJØER

Hvis vi stadig holder fast i, at udgangs-punktet for vores søgen er svækkelsen af den traditionelle midte og hovedgade i de mindre byer, så søger vi efter funktioner og aktiviteter, der kan supplere og støtte det liv, der er knyttet til den traditionelle hovedgades (1. rækkes) handels-, erhvervs- og institutions-funktioner.

Hvis vi er i de lidt større byer – det der tidligere ville hedde stationsbyer og små købstæder – så vil der ofte være lager- eller værkstedsbygninger som ligger tæt ved eller bag hovedgaden. Disse bygninger og de rum og passager, de danner, kan være afsæt for at skabe nogle alternative miljøer, hvor billig husleje, alternative funktioner, små begynder-boliger og en sammensat arkitektur kan skabe fysiske og sociale enklaver, der kan berige og styrke hovedgaden, tiltrække nye beboergrupper og gøre byen mere attraktiv som besøgsby.

Tilsvarende kan havneområder, hvor der endnu ligger gamle pakhuse og små industribygninger, udvikles til meget attraktive miljøer, der på sigt også kan give større økonomisk effekt for byen end nybyggede velhaverboliger på havnen.

De ofte ledige overskudsområder (2. række) mellem hovedgadens historiske bebyggelse og de nyere parcelhuskvarterer rummer muligheder for at skabe hovedgadestøttende tiltag fra tættere bolig-, erhvervs- og institutionsbyggeri til rekreative faciliteter eller urbant land- og havebrug.

BIDRAG

DEL 4

MODELANVENDELSE I PRAKSIS

Samarbejde med lokale aktører i processen
Tenna Tychsen, Komlab

SAMARBEJDE MED LOKALE AKTØRER I PROCESSEN

Tenna Tychsen, Komlab

// BAGGRUND - PILOTAFPRØVNING
// STYRKELSE AF MODELLEN
// LOKALT SAMARBEJDE OM MODELLEN
// PROCESDESIGN I 4 FASER

MODELANVENDELSE I PRAKSIS

Praksis har vist, at den byarkitektoniske kortlægning, type- og modelfremstilling sammen med en struktureret proces giver en god kontekstforståelse. Den giver samtidig mulighed for at operationalisere stationsbyernes kulturarv i samarbejde med byernes lokalsamfund.

BAGGRUND – PILOTAFPRØVNING

FÆLLES VIDEN OG INSPIRATION

Stationsbyerne oplever en tid med mange udfordringer, men byernes lokalsamfund ses også i stigende grad som aktive medspillere, når byerne skal sikres en positiv udvikling. I bidraget "2040 Urban design vision" beskriver Tom Nielsen og Martin Veje Esbensen 4 megatrends, herunder om velfærdsstatens forsvinden. Nye toner i velfærdsstaten præger allerede det lokale ansvar og engagement. Vi ser flere steder tegn på byer, der tager bestik af, hvad fremtiden måtte bringe og som tager ejerskab til både nye anlæg, funktioner og drift.

Dette projekt arbejder med en antagelse om, at byer med større indsigt i deres kulturarv, identitet og forudsætninger for udvikling, bliver bedre rustede til at tage vare på deres fremtid. Den typologiske kortlægning giver overblik over stationsbyerne som kulturarv og historie. Den giver fælles viden, men den giver også inspiration til fremtidig byudvikling. Modellen kan medvirke til at forsvare, forstærke og formidle stationsbyens identitet.

FÆLLES NYT BLIK PÅ STATIONSBYEN

Før gennemgangen af projektets fire eksempelbyer i dette projekt blev den typologiske kortlægning og analyse gennemført som pilotmodel i stationsbyerne Sdr. Omme og Hejnsvig i Billund Kommune. Her samarbejdede kommune, borgere og museum om at gøre kulturarven levende i fremtidig byudvikling. Alle faser fra typologisk kortlægning, analyse til idé-udvikling blev gennemført i et tæt samarbejde mellem fagpersoner og lokale aktører.

Både fagpersoner og borgerne fik i samarbejdet et fælles nyt blik på deres stationsbyer. Et bredere vidensgrundlag gav bedre mulighed for at fokusere og prioritere indsatser for fremtiden. Byerne er blevet bevidste om markante og betydningsfulde træk i landskab og bymiljø og anvender den typologiske kortlægning til at bygge bro mellem fortiden og fremtiden. Sdr. Omme vil genfinde 'byens moder' Omme å og udvikle dens potentialer på en moderne måde, der skaber ny aktivitet og liv. Hejnsvig vil udvikle en attraktiv boligby i landskabet.

Modelanvendelse i praksis



I Hejnsvig og Sdr. Omme i Billund Kommune har kommune og borgere gennemført modellen og sammen skabt ny fælles forståelse og fundament for udvikling

NY IDENTITET MED RØDDER I KULTURARVEN

Begge byer arbejder med at give deres byer nye identiteter med rødder i hver deres kulturarv. Desuden har den nye fælles bevidsthed givet byernes lokale aktører energi og blod på tanden til at arbejde målrettet med byens udvikling.

De ved, hvad de vil have fokus på, når de arbejder med forskønnelse af deres byer, bosætning, turisme m.m. Begge byer har efter pilotafprøveningen sat mål for deres udvikling i henholdsvis en plan for områdefornyelse og en udviklingsplan.

Borgerne i Sdr. Omme og Hejnsvig har fortalt, at arbejdet med modellen:

- *Giver værktøjer til at se nye muligheder*
- *Er en modningsproces, hvor kommune og borgere sammen skaber ny fælles forståelse og fundament for udvikling*
- *Giver anledning til dialog, hvor der opstår anerkendelse af både faglig ekspertviden og lokal viden.*
- *Motiverer mange til at være med, fordi byerne opdager deres kvaliteter og sammenhænge.*

STYRKELSE AF MODELLEN

Pilotafrøvningsprovenierne viste, at kortlægningen af typologier fungerer godt som et analyseredskab, der på en systematisk og anskuelig måde fremstiller valgmuligheder i en demokratisk planlægningsproces, ligesom den er åben for input fra processens medvirkende.

I arbejdet med dette projekt og de fire udvalgte eksempelbyer har det været hensigten at kvalificere kortlægningen og analysen med fokus på præcisering af typologierne og udvikling af scenariemodeller, fordi der i dialogen mellem eksperter og byens aktører er behov for en mere præcis karakteristik og afgrænsning af stationsbyernes historiske typologier, som udgangspunkt for analyse, og fordi der er behov for inspiration til fremtidig fysisk scenarietænkning.

Forestillinger om typologier for fremtidens stationsby bliver let diffuse at tale om, og det har vist sig i pilotafrøvningsprovenierne og i eksempelprojekterne, at det er vanskeligt at forestille sig fysiske konsekvenser af en ønsket udvikling – eller vanskeligt at skabe sig forestillinger om radikale løsninger på sine udfordringer. Eksempler som man lader sig inspirere af bliver ofte løsrevne og tilfældige baseret på indtryk fra en anden kontekst i en anden by.

Med resultaterne af dette projekt giver modellen nu mulighed for at arbejde systematisk med begrundede fremtidsscenarier og typologier for stationsbyer. Projektet beskriver overordnede scenarier, der tager udgangspunkt i forskellige samfundsmæssige udviklingsmuligheder og megatrends og forskellige designmodeller, der tager udgangspunkt i forskellige grundvilkår og forudsætninger. Vi har inddraget scenarierne for samfundsmæssig udvikling og megatrends i frembringelsen af projektets fremtidige fysiske scenarier og typologier.

I de følgende afsnit beskriver vi forslag til anvendelsen af modellen ud fra både praktiske erfaringer i pilotafrøvningsprovenierne og ud fra reaktioner på modelanvendelsen i analysen af projektets fire eksempelbyer.

Modelanvendelse i praksis

LOKALT SAMARBEJDE OM MODELLEN

Lokalt samarbejde er en forudsætning for at modelanvendelsen skaber resultater, som stationsbyer tager ejerskab til.

Erfaringer viser at gode medskabende processer i mindre byer påvirker både fællesskabet og sammenhængskraften positivt, men skal fagpersoner og lokale parter samarbejde ligeværdigt om udvikling er det vigtigt at anvende modeller, der kan håndteres i processen og som bringer fælles viden og værdier i spil.

Som Peter Gundelach, sociolog KU formulerede det i et konkurrenceskrift 2013 – ”Kan vi tegne et nyt land”:

”Faglige eksperter tages ikke længere for givet af befolkningen. Arkitekter skal kunne drømme og fantasere sammen med folk på en måde, hvor professionalisme og brugerkrav mødes. Visions- og idéværksted er således ikke en overset disciplin, men mødet med og tilgangen til borgerne er helt afgørende for udfaldet at samarbejdet”

Pilotafprøvningen har vist, at det er muligt at tilrettelægge en medskabende proces med forståelse for, hvornår og hvordan faglige og lokale input bringes i spil med en oplevelse af, at nye veje til udvikling kan tegnes i fællesskab.

Lokalt samarbejde i pilotafprøvningen byggede på 4 ben:

- *Indsamle faglig og lokal viden til bedre forståelse og bedre beslutninger*
- *Perspektivering – koble til faglig indsigt (fysisk og kulturhistorisk)*
- *Refleksion – koble til lokal indsigt*
- *Involvering – anerkende og mobilisere lokale ressourcer*

Uden lokalt engagement og samarbejde i stationsbyerne bliver det vanskeligt at trække en udvikling. Når udfordringer står for døren, som affolkning, funktionstømning, livløse hovedgader og nedslidte bycentre, så kalder stat og kommune i større og større grad på samarbejde med borgere og lokale aktører. Det sker i en ny forståelse af, hvordan myndighed og lokalsamfund samarbejder om at løse komplekse udfordringer i velfærdsstaten – såkaldte ”wicked problems”.

Lokale organiseringer er i mange byer aktive og klar til at tage ansvar, men mangler støtte og vejledning til strategisk og visionær tænkning, om fremtiden, om byens særlige identitet og om byens rolle og potentialer i en regional sammenhæng og udvikling m.m.

PROCESDESIGN I 4 FASER

Et procesdesign kan bygges op over en skabelon i fire faser:

FASE 1. KONTEKSTAFKLARING

Skabe fælles forståelse for metode og forløb
Afklare og forstå byens forudsætninger og udgangspunkter for udvikling

FASE 2. REGISTRERING OG KORTLÆGNING AF TYPOLOGIER

Kortlægge kulturarvværdier og potentialer - faglig sammen med lokal viden

Kortlægning af:

1. Stedtypologi
2. Monument- og dynamotypologi
3. Bygningstypologi
4. Apteringsstypologi

FASE 3. ANALYSE / PERSPEKTIVERING

Fysisk og kulturhistorisk analyse og prioritering af indsatser
Byens sammenhænge fysisk og kulturhistorisk
Forslag til indsatser

FASE 4. SCENARIO OG LØSNINGER

Fremtidige typologier, ideer og prioriteringer

Modelanvendelse i praksis



Processen tilrettelægges i samarbejde med lokale aktører og koordineres med igangværende aktiviteter

FASE 1: KONTEKSTAFKLARING

Modellen kan skaleres og tilpasses forskellige opgaver og omfang. Den kan anvendes som forberedelse til enkeltstående workshops og fremtidsværksteder, når der er brug for inspiration til dialog om byens identitet og muligheder. Modellen kan indbygges i mere omfattende udviklingsprocesser, hvor kommunale og lokale aktører samarbejder om strategi, udviklingsplaner, områdefornyelsesaktiviteter eller lignende.

Uanset omfang må forløbet planlægges og iscenesættes i samarbejde med de parter udviklingen berører. Det er en god ide at tage fat i en lokal organisering f.eks. lokalråd, borgerforeninger, lokale erhverv. En lokal organisering kan tage ejerskab til model og proces og agere som ambassadører i formidlingen af modellens brug og output til det brede lokalsamfund.

Man må være opmærksom på, hvad lokale aktører har fokus på, når modellen anvendes i samarbejdet med lokalsamfundet. For lokalsamfundet handler udviklingsindsatser som regel om at få skabt liv i byen - at få genskabt eller udviklet nye funktioner og om at udvikle det lokale engagement. Model, struktur og arkitektonisk fagsprog er noget fagpersonerne holder styr på og oversætter og gør håndgribelig til noget borgere forstår.

Fagpersoner må være optaget af at skabe motiverende og inspirerende rammer for dialog om det, vi ser, og den viden vi når frem til om byens kulturarv og byens lag. Målet er at operationalisere den nye viden i nye handlinger og projekter. Fotoeksempler og forståelige skitser sammen med et konkret og nærværende sprogbrug i formidlingen er nødvendigt.

Modellen skal overfor lokale interessenter ikke præsenteres som en arkitekturanalyse, men et værktøj til at opnå udvikling, engagement og liv. Der sættes klare rammer for, hvordan og hvornår lokale aktører bredt inddrages og hvordan input fra arbejds møder, workshops mv. indarbejdes i indsatser i byerne.

En procesleder må pendle mellem struktur og stor fleksibilitet i håndtering af mange interesser og beslutninger. Processen skal skabe overblik for alle parter og sikre faglig perspektivering og refleksioner med lokale aktører. Endelig skal den frembringe visualisering og præsentation af ideer, der kan skabes fælles forestillinger omkring.



Byvandring er et godt redskab til det første uformelle møde mellem fagfolk og lokale aktører

FASE 2. REGISTRERING OG KORTLÆGNING AF TYPOLOGIER

Byens identitet vil altid være under forandring. En konkret kortlægning af stedstypologi, monumentaltypologi, bebyggelsestypologi og apteringstypologi er en god hjælp til alle deltagere i processen, til at få overblik over den byarkitektoniske status. Kortlægningen skaber forståelse for de bymæssige sammenhænge og forskellige lag af kulturhistorie.

I denne fase skabes et fælles nyt blik for byen og begyndende forståelse for stedet, byens fysiske identitet og kulturarv. De grundlæggende forudsætninger for, hvordan byen er opstået, måden den ser ud og dens fysiske identitet kan kortlægges sammen med lokale aktører. I fællesskab udpeges bærende værdier. Både faglig og lokal viden samles ind.

Byvandring er et godt redskab til det første uformelle møde mellem fagfolk og lokale aktører. F.eks. gør arkitektens nye øjne på byen indtryk. Byvandringen giver mulighed for en uformel og fordomsfri diskussion af, hvad arkitekten ser. En efterfølgende mere formel struktureret gennemgang af fagpersonernes typologiske registrering, giver forståelse for byens fysiske udvikling over tid. Lokale aktører får mulighed for at skabe sig et overblik og for at tilføje lokal

viden til registreringen og den typologiske kortlægning. De overordnede stationsbytypologier 1, 2 og 3 (1915, 1965 og 2015) hjælper til at give forståelse for fysisk udvikling over tid.

En kulturhistoriske kortlægning hører med. I pilotafprøvningserne var det af stor gavn at samarbejde med kommunens museum. Museer kan supplere med en stor fond af generel og lokal viden. Museet er i stand til at udlede regelmæssighed og variation og pege på det, der f.eks. er karakteristisk eller helt specielt og enestående i en given virkelighed eller i en historiske situation.

Hverdagslivet, som kan synes uden de store begivenheder, kan pludselig få en meget større betydning, når det ses i et bredere historisk perspektiv. Det anonyme hverdagsliv i lokalsamfundene gøres til noget særligt. Det åbner for en forståelse af en lokalitet (f.eks. en stationsby), et givent samfund eller et givent fænomen.

Vi kommer nærmere:

- *Hvorfor der ser ud, som der gør på det sted, hvor vi bor;*
- *Hvorfor vi gør bestemte ting, netop som vi gør og*
- *Hvad betyder det?*

Modelanvendelse i praksis



Både fysiske og livgivende komponenter kortlægges. Samtaler om hvor byens liv udspillede sig før og nu giver vigtig historisk viden om byens dynamoer

FASE 3 ANALYSE OG PERSPEKTIVERING

Fysisk og kulturhistorisk perspektivering er vigtig forud for prioritering af indsatser for byens udvikling.

Efter den første fælles indledende øjenåbner går fagpersoner i gang med at analysere og perspektivere byens sammenhænge og udviklingspotentialer. Der sættes perspektiv på det fagpersonerne og lokale aktører selv ser.

Den kulturhistoriske perspektivering tager samlet set udgangspunkt i den fysiske analyse af de fire stedtypologier og den kulturhistoriske analyse, som er den erindring og de fortællinger, som lokalsamfundene byder ind med.

Analysen trækker særlige temaer, særlige fysiske forhold eller specielle byarkitektoniske elementer frem som potentialer for byudviklingen og giver bud på mulig transformation. Byens sammenhænge bliver belyst.

Igen er det vigtigt at få det kulturhistoriske perspektiv med, set som noget aktivt. I det kulturhistoriske perspektiv inddrager vi ting, oplevelser og erfaringer, som det enkelte menneske har gjort sig. Man kan samle erindringerne til fortællinger, og gennem fortællingerne kan man i lokalsamfund skabe en større helhed og en fælles bevidsthed.

Med fokus på både fysiske og det historiske perspektiv får vi understreget, hvad der er fysiske og livgivende komponenter i byen. Ud af perspektiveringen opstår en slags huskeseddel, hvor komponenterne kan prioriteres af kommune og lokale aktører.

Værktøjer i denne fase kan være mangfoldige fra interview, rundbordsmøder, granskning af historiske arkiver sammen med lokale, strukturerede workshops og arbejds møder, inddragelse af børn og unge m.m. Forslag til indsatser bliver forfinet i dialogen og afslutningsvis prioriteret til et håndterbart antal indsatser, som byen kan tage ejerskab til og arbejde videre med i en ønsket konkretiseringsgrad.



Eksempel på rekonstruerende scenarie for hovedgaden i Sdr. Omme t.v. 2015, t.h. 2020 - se delrapportens PERSPEKTIVKATALOG - Bidrag 5

FASE 4. SCENARIER OG LØSNINGSFORSLAG

Denne fase har til formål at frembringe løsningsforslag. Der gennemføres dialog om forslag til transformationer og udformninger med baggrund i byens eksisterende typologiske udgangspunkter og identitet samt ønskede temaer for indsatser. Baggrunden for scenarieudspillet er byens naturlige og kulturhistoriske stedlighed sammen med de typologiske elementer, der i processen er kommet fokus på.

Modellen giver mulighed for at bringe 3 fremskrivningsscenerier i spil:

1. *Konstruerende scenarie - Sandsynligheden for at konstruere nyt*
2. *Rekonstruerende scenarie - Sandsynligheden for at rekonstruere*
3. *Dekonstruerende scenarie - Sandsynligheden for at dekonstruere*

Vi kan pege på idéer til transformation, hvad enten vi tror på, at stationsbyen har potentiale for udvikling, må tilpasse sig eller må afvikle f.eks. bygninger og funktioner. Det kan være, at byen ikke har mulighed for at erstatte bygninger, der rives ned eller at byens dynamoer for liv – skole, hal, kro må ændres til nye funktioner. Med udgangspunkt i hver af fremskrivningerne kan aktørerne inspireres til at forholde sig til

scenariets betydning for hver af de fire stedstypologier f.eks.: Hvad vil det dekonstruerende scenarie betyde for byens monument- og dynamotypologi? Når byens skole nedlægges og det, der tidligere var rammen om byens lokale liv, ser tomt og nedslidt ud. Hvordan kan vi så genfinde ressourcer i den tiloversblevne bygning? Hvordan får skolen en ny betydning, der passer til livet i stationsbyen i dag? Hvordan genopfindes funktionen?

I et konstruerende scenarie, hvor stationsbyen har gode forudsætninger for udbygning, hvordan taler man da om udvikling af bebyggelsestypologien? Hvilke nye boligformer kan f.eks. være med til at trække familier til byen, der sikrer overlevelse af byens skole og serviceudbud?

For hver af de 3 fremskrivninger forholder man sig sammen med lokale aktører til byens typologiske udgangspunkter og udvikling. Det fornødne visuelle materiale til inspiration i dialog- og beslutningsprocesser præsenteres.

Både i pilotafprøvningen og i projektets eksempelprojekter er den kreerende kortlægningsplandiagrammer og illustrationer udarbejdet og benyttet som overordnede visions- og scenarieudspil og ikke faktiske/konkrete planforslag. Der ligger dog intet til hindring for at modellen anvendes i konkretisering på bygnings- og detailniveau.

Modelanvendelse i praksis

SAMMENHÆNG MELLEM MODEL OG AKTØRINDDRAGELSE

