31 BYER

screening af bymidter

DECEMBER 2018

Region Syddanmark

byanalyser.dk

Baggrund

Store som små er byerne med til at danne rammen om syddanskernes liv. Både for dem, der bor i byerne, og for dem der bruger byerne til arbejde, uddannelse og indkøb eller måske blot som mødested for en kop kaffe med vennerne.

I en serie rapporter under overskriften "Syddanske byer - byer i bevægelse" beskriver og analyserer Region Syddanmark de største syddanske byer: Hvad er status i byerne, hvordan har udviklingen været og hvad er fremtidsudsigterne?

Nærværende rapport "31 byer - screening af bymidter" har til formål at vurdere og belyse de enkelte bymidters identitet, deres attraktivitet og deres byliv i bred forstand.

I forbindelse med screening og registrering er alle byerne besøgt henover forår og sommer 2018.

Registreringen har dannet grundlag for en beskrivelse af de enkelte byers karakteristika, styrker, svagheder og potentialer inden for temaerne: Stedsidentitet, Monumenter og bylivsdynamoer samt bebyggelsens og byrummets attraktivitet

Screening og beskrivelse af bymidterne er foretaget af arkitekterne Jan W. Hansen, JWH arkitekter og Tenna Tychsen, Komlab. De er forfattere til sammenfatningen fra side 11 og beskrivelserne af de enkelte byer (side 22 til 61).

Jan W. Hansen

Jan W. Hansen, Arkitekt maa og indehaver af JWH Arkitekter. Jan W. har gennem en lang årrække undervist og udviklet som professor på Aarhus Arkitektskole og sideløbende drevet JWH arkitekter, der gennemfører planlægning, byfornyelse og urban design af by- og bebyggelsestyper i alle skalaer, ofte i en kulturarvskontekst.

Tenna Tychsen

Tenna Tychsen, Arkitekt maa og grundlægger af konsulenthuset Komlab. Tenna arbejder som byplanlægger og certificeret proceskonsulent, og har gennem mere end 25 år beskæftiget sig med samarbejdet mellem borgere, politikere og embedsværk i udvikling af land og by, gennem ansættelser i ministerier, kommuner og i konsulentbranchen.

Komlab og JWH Arkitekter samarbejder om at udvikle metoder og værktøjer til kortlægning og operationalisering af byudvikling.

byanalyser.dk

-- / Registrering og beskrivelse:
Jan W. Hansen, JWH Arkitekter
Tenna Tychsen, Komlab

Sommer 2018

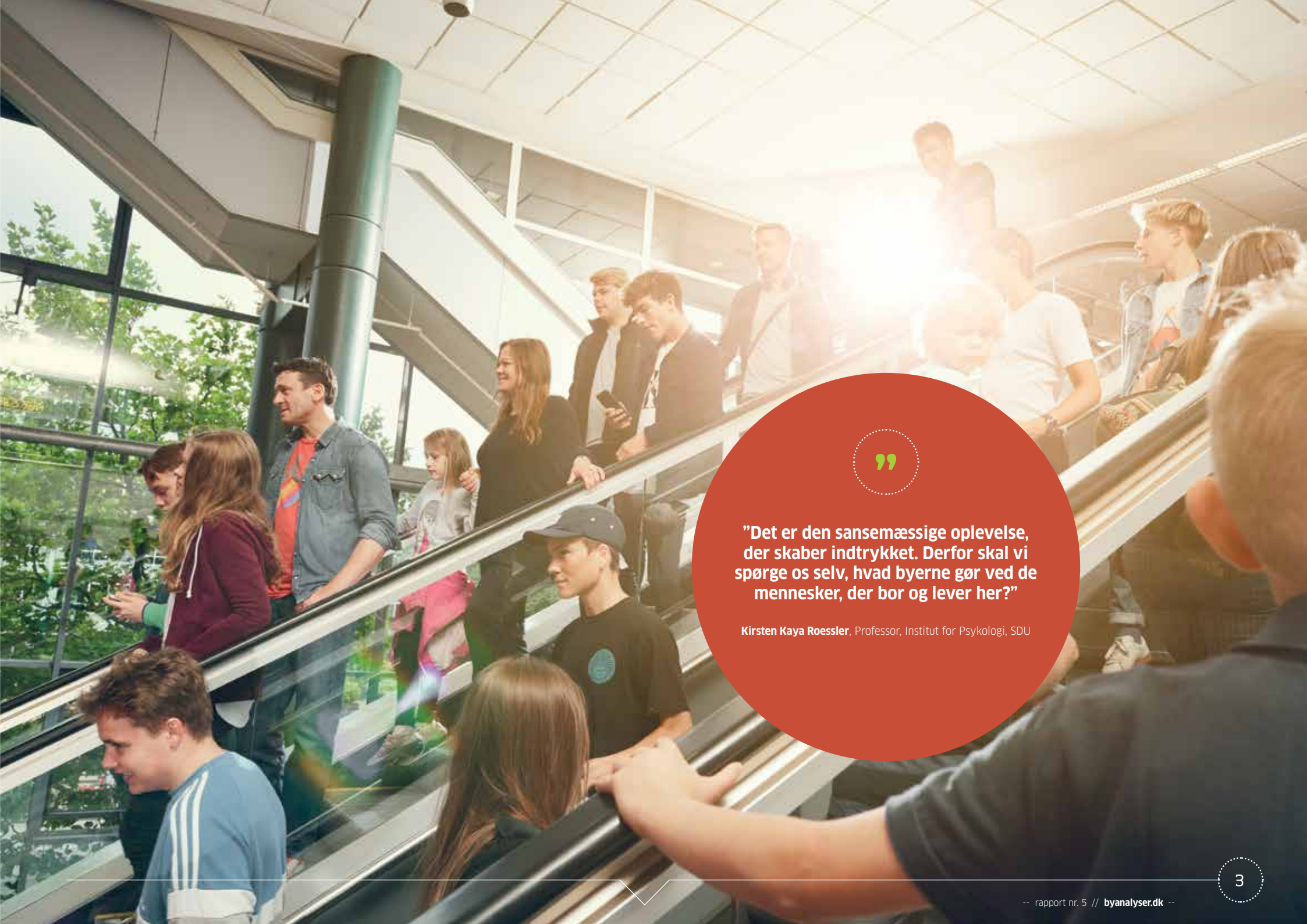
-- / Redaktion & udgivelse:
Region Syddanmark
Strategi & Analyse
Damhaven 12, 7100 Vejle

-- / Design & produktion:
Mediegruppen as

-- / Foto:
Hyldager Fotografi
Colourbox

-- / Oplag:
250 stk.

-- / Udgivelse:
December 2018



”Det er den sansemæssige oplevelse, der skaber indtrykket. Derfor skal vi spørge os selv, hvad byerne gør ved de mennesker, der bor og lever her?”

Kirsten Kaya Roessler, Professor, Institut for Psykologi, SDU

Indhold

DET GENERELLE INDTRYK 5

SCREENING AF BYMIDTER 10

DE 31 BYER 10

SAMMENFATNING:
Bystørrelse – betydning for typologi 12
Det typologiske fælles og forskellige 13
Monumenter og dynamoer 14
Bebyggelses- og byrum 16

DET TYPOLOGISK SÆRLIGE 18

POTENTIALER OG TILTAG 20

BYBESKRIVELSER:
Odense 22
Esbjerg 24
Kolding 25
Vejle 26
Fredericia 28
Svendborg 29
Sønderborg 30
Aabenraa / Rødekro 32
Aabenraa / Rødekro 33
Haderslev 34
Nyborg 36
Middelfart 37
Varde 38
Vejen 40
Grindsted 41
Ribe 42
Tønder 44
Vojens 45
Bramming 46
Faaborg 48
Billund 49
Assens 50
Kerteminde 52
Ringe 53
Nordborg 54
Munkebo 55
Børkop 56
Otterup 58
Rudkøbing 59
Bogense 60
Marstal 61

APPENDIKS 62

Det generelle indtryk

De syddanske bymidter fremstår med få undtagelser dynamiske, attraktive og værd at gå på opdagelse i. Deres bystrukturer, bebyggelsesmønstre og byrum er variererede og oplevelsesrige, og de repræsenterer forskellige identiteter og karakterer, miljøer og atmosfærer.

Det samme gælder arkitekturen. Historiske gadefacader, enkeltbygværker og monumenter fremtræder langt de fleste steder velholdt og fungerer godt sammen med den byfornyende, nutidige infill.

Bymidterne er ikke præget af fragmentering, men enkelte huller i randbebyggelsen kan forekomme - især i de mindre byer. De største udfordringer for bymidternes sammenhængende typologi og karakter er de såkaldte SLOAP-områder (space left over after planning). Områder, der opstår efter planindgreb og parkeringsudhulninger, ofte sammen med en kontekstufølsom skalaforøgelse af byrum og bebyggelse.

Bymidten som butiks- og erhvervsdynamo er de fleste steder intakt, dog med visse vanskeligheder i de mindre byer og i yderkanten af midten af de større byer, hvor tomme butikker og dårlig boligkvalitet forekommer. Nye caféer, isbutikker, gallerier og souvenirbutikker, beboerhuse, kulturhuse, turistinformationer erstatter mange steder butikker og småerhverv. De fastholder i nogen grad midtens urbanitet og skaber liv i gader og på torve, men kan ikke helt - og ikke hele året - aktivere midten.

Der bliver investeret meget i bymidternes fysiske udvikling. Både i de mindre og i de større byer. Der er tale om mangfoldige aktiviteter og tiltag, fra forskønnelse af bymiljø, tilføjelse af boliger, erhverv eller kulturinstitutioner til radikale rekonstruktioner af 60-ernes gadegennembrud og parkeringsrydninger.

De fleste steder sker indsatsen med stor omtanke for stedligheden. Belægning, beplantning og møblering sker dog nogle steder med en iver og ambition, der kan virke overvældende.

De største købstadsbyer er alle uden undtagelse i færd med at generobre adgangen til deres havne med skabelsen af blandet erhverv, boliger og rekreative områder. De fleste steder er der stadig udfordringer i de endnu udefinerede overgangszoner mellem by og havn, hvor gennemfartsvej og/eller bane danner barrierer mellem havn og by.

Fra industribyer til ...?

De syddanske byer er vokset ud af en historisk kontekst, som omdrejningspunkter for handel og industri. I dag er stålfabrikker, spinderier og skibsværfter væk, og byerne svækket som dynamoer for det traditionelle næringsliv. Fremtiden kan ligge i fritidssektoren, men den postindustrielle by har flere spørgsmål at besvare.

De ligger spredt ud over det ganske land. Store som små. Opstået og rundet af en stolt dansk tradition for handel, landbrug og industri. Men i dag er flere danske byer udfordret på bylivet og dermed den grundlæggende eksistensberettigelse. Landbruget bestyres som megabrug, detailhandlen flytter i storcentre eller overgår til e-handel og industriarbejdspladserne er enten sløjfet, outsourcet eller flyttet ud af bymidterne. Funktionerne, der grundlagde byerne, er forsvundet. Gaderne er flere steder tomme og alle veje synes at føre til det samme spørgsmål: er der en fremtid for de danske byer – og i så fald hvilken?

Ingen kender fremtidens byer

Byernes udfordring er både fysisk og mental. Ifølge Jesper Pagh, forsker og underviser i byplanlægning på Arkitektskolen i København, tidl. dir. i Arkitektforeningen, er byernes funktioner som industricentre, markeds- og handelspladser så historisk indlejrede, at den er fundamental for byernes måde at fungere på. Og netop byernes historiske identitet gør det sværere i dag eksempelvis at forestille sig et torv uden butiksliv. Han mener, at byerne, måske for første gang i flere årtusinder, træder vande.

– I mere end 5000 år har byerne udviklet sig på en dynamisk måde, hvor gradvist er blevet større og hvor der løbende er kommet nye teknologier til. I slutningen af 1700-tallet kom industrialiseringen og den industrielle by. Eksempelvis Odense med skibsværft i udkanten af byen, og Vejle som en stor industriby med spinderi og jernindustri. I 60'erne og 70'erne flytter industrien ud, og så er der en lang periode op gennem 80'erne hvor byerne er ved at gå på røven og hvor folk flytter ud af dem. Så starter den nye urbanisering – i dansk sammenhæng i midten af 90'erne. I dag står vi med post-industrielle byer, og ingen ved, hvad de skal eller hvor de skal hen. Nu bruger vi begrebet den post-industrielle by, som altså meget sigende er defineret ved det, der ligger i fortiden og ikke ved det, byerne skal nu eller fremadrettet, siger Jesper Pagh.

Han mener, at tvivlen om fremtiden afspejles direkte som en vildrede i de kommunale planer og strategier, der skal sætte retning for byernes udvikling.

– Det bedste eksempel på det er provinsbyernes efterligning af en strategi, der var udtænkt til at virke ét sted. For år tilbage skulle alle have et koncertsted, fordi Bob Dylan havde spillet i Horsens. Byerne famler, når de kopierer de ting, der måske kun fungerer under helt særlige omstændigheder, siger han.

Gehl: Pil skiltet ned. Der kommer ikke nogen ny urmager.

Mens der er mangel på svar og redskaber til, hvordan fremtidens byer genopretter bylivet, er udfordringen omvendt til at tage at føle på. Butiksdøden svinger leen i de syddanske byer, der de senere år har oplevet har en væsentlig nedgang i antallet af detailhandelsbutikker. Syddanmark er i dag den region i Danmark med flest tomme butikslokaler (8,2 %).

> **"Vi må ikke glemme, at mennesket i de offentlige rum ikke kun er forbruger, men også borger"**
>
> **Jesper Pagh**, forsker og underviser i byplanlægning på Arkitektskolen i København, tidl. direktør i Arkitektforeningen

Arkitekt, forfatter og foredragsholder, Jan Gehl ser dog ingen tegn på kommunal parathed i forhold til at sadle om og planlægge med udviklingen i stedet for imod den.

– Jeg er helt sikker på, at man rigtigt mange steder rundt om i Danmark har den fornemmelse, at det bare lige er en overgangsperiode og at butiksdøden er en storm, der skal rides af. Sådan lidt ud fra tanken, at 'når urmageren rejser, så sætter vi bare lige et skilt op med til leje i butikken'. Der mener jeg, at kommunerne ser forkert, for der kommer ikke nogen ny urmager. Tværtimod står vi efter min bedste overbevisning over for et meget voldsomt paradigmeskifte, hvor vi skal tænke helt anderledes, hvis vi vil rede vores byer, siger Jan Gehl.

Han peger på, at politikere og kommuner skal finde helt andre redskaber frem, og gøre mere for at skabe bedre vilkår for de nye servicesektorer, der kan give byerne liv i fremtiden:

– Jeg var for nylig på besøg i en mellemstor nordjysk by, og vi gik med byrådet fra den ene øde butik til den anden. Vi stoppede et sted, hvor nogle af byens restauratører havde sat stole ud til turisterne, og man fortalte opløftet, at kommunen jo også fik indtægter af at sælge gadeplads til restauranterne. Så sagde jeg: 'det er jo en helt forkert politik. I skulle da hellere betale dem for at sætte de der stole ud, for det er dem, der holder liv i jeres gade'. Det er den gamle tankegang, der stadig hersker om, at hvis du sætter stole ud så skal du betale for at benytte kommunens jord. Nu mener jeg, at man må vende den om og sige, at vil man fastholde byens liv, så må man også tage nye metoder i brug,« siger Jan Gehl.

Er byen også for borgeren?

Hvis livet i fremtidens bymidter skal bevares, skal de gamle byrums anvendelighed først og fremmest gentænkes. Måske skal man vove at se med nye øjne på de mennesker, der bor i byerne, mener Jesper Pagh. Han foreslår, at nøglen til byernes overlevelse kan gå gennem en nytænkning af borgerbegrebet:

– Vi må ikke glemme, at mennesket i de offentlige

rum ikke kun er forbruger, men også borger, siger han og peger på byens grundlæggende rolle som demokratiskabende rum som et vigtigt referencepunkt for fremtidig byudvikling:

–Byerne er historisk set et sted, hvor der har været en koncentration af alle mulige forskellige muligheder for at handle, socialisere, opleve den anden på gaden. Byen er det sted, hvor man opdager, at man ikke selv bliver homoseksuel af at se to mænd, der holder i hånden. Det, at kunne rumme forskelligheden er en vigtig og velbeskrevet byrolle, som mange mener er grundlaget for hele den menneskelige civilisation, siger han.

Fritidsbyen skaber forbrugerreservater

Byerne kan dog selv have lagt benspænd ud i forhold til at omdefinere og tilbageerobre byen som samlende dynamo for diversitet og urban dannelse. For mens flere mindre danske byer kæmper en sej kamp for at skabe den attraktivitet, der kan fastholde bylivet, står de største danske byer med helt andre problemer. Her truer en stigende privatisering af offentlige rum byernes muligheder for at indtage rollen som arenaer for dannelse og borgerinddragelse, mener Jesper Pagh:

– Der er kommet flere eksempler på, at liberaliseringen af byplanlægningen, hvor en privat investor ejer og administrerer et center, fører til ringere markedsvilkår og til et mere ensrettet udbud. For når du er i et indkøbscenter, så er du ikke i det offentlige rum. Det er offentligt tilgængeligt, men det er et privatejet rum, du træder ind i. Og centrene favoriserer nogle bestemte typer forretninger, først og fremmest kædeforretningerne, siger han og forklarer problematikken:

– Det bliver et angreb på de lokale handlende og på diversiteten og originaliteten, fordi isenkræmmeren bliver til Imerco. Hvis det var byen, der var ejer, ville der være ens vilkår og dermed også plads til den lokale handlende, siger Jesper Pagh. Han og peger på Torvehallerne i København som et eksempel på, hvordan imitationen af markedspladsen dækker over et renset miljø, der hverken udfordrer eller provokerer:

– Væk er bekymringen for, hvad der gemmer sig bag tørklædet eller det store skæg – for tørklædet har kostet en formue hos LaLa Berlin, og skægget er lige blevet studset i Vognmagergade. Men væk er samtidig den urbane dannelse. For en vigtig del af grundlaget for den løbende forhandling af de fælles normer, som er med til at gøre vores geografiske fællesskab til et samfund, forsvinder, når storbyen bliver til en fritidsby, siger han.

Fra købesteder til mødesteder

Ifølge Jan Gehl er 'mødested' byernes kodeord for fornyelse. Derfor skal byerne omdannes med fokus på at bringe mennesker sammen:

– Byerne skal i de her år gå fra at være købe-stæder til at være mødesteder, for det er min absolutte overbevisning, at vi i de danske byer til stadighed har brug for offentlige mødesteder og rum, hvor vi kan mødes spontant i dagligdagen, hvor vi kan samles til valgmøder, dronningens fødselsdag og til byfester, og hvor vi kan grine og græde sammen. Nu hvor byerne ikke længere er centrum for næringslivet, skal man finde ud af, at være centrum for fritidslivet, og det betyder, at hele byens identitet afhænger af om den kan fungere som mødested for byens indbyggere, siger Jan Gehl. Han opfordrer politikerne til at træffe beslutninger, der sikrer en ny balance i byerne, og muliggør et indryk af aktiviteter og oplevelser fra yderkanten og til de indre bydele.

– Løsningen ligger i byernes måde at indrette sig på fremadrettet. Det kræver radikale politiske beslutninger. Prøv at gå ind i en hvilken som helst provinsby og billedet vil være nogenlunde det samme: hovedgaden ligger og bliver mere og mere tom, men ude omkring i en vis afstand fra centrum og hvor huslejen er billig, der finder man alle fritidstilbudene. Musikskolen, sportsfaciliteter, søspejdere, taekwondofolk og tubaspillere. Det er typisk de aktiviteter og institutioner, der ikke har råd til at betale husleje på hovedgaden, men som samtidigt er de ting, der kunne være med til at holde liv i bymiljøet, siger han.

Jesper Pagh

Forsker og underviser i byplanlægning på Arkitektskolen i København, tidl. dir. i Arkitektforeningen:

"Byen er det sted, hvor man opdager, at man ikke selv bliver homoseksuel af at se to mænd, der holder i hånden. Det, at kunne rumme forskelligheden er en vigtig og velbeskrevet by-rolle, som mange mener er grundlaget for hele den menneskelige civilisation. Derfor må vi ikke glemme, at mennesket i de offentlige rum ikke kun er en forbruger, men først og fremmest borger"

Olafur Eliasson

Kunstner og skaber af Fjordenhus i Vejle

"I denne forbrugsorienterede og globaliserede tidsalder, som vi lever i, er spørgsmål om identitet og om byen blevet kompliceret. Rum er ofte organiserede til at kontrollere os og gøre os til passive forbrugere. Jeg tror, at kunst i de offentlige rum kan motivere mennesker til at blive aktive medskabere af deres omgivelser – til at forme deres egen oplevelse og skabe en større og mere inkluderende forståelse af "vi"

Kirsten Kaya Roessler

Professor, Institut for Psykologi, SDU, underviser i faget 'Arkitekturpsykologi'.

"Jeg tror vi har en ikke-komme-i-berøring-kultur i Danmark. Altså en kultur, hvor man ikke møder hinanden, hvor man ikke kommer i kontakt med hinanden, og hvor arkitekturen heller ikke fordrer kontakten. Derfor mener jeg, at kunsten må være at genopfriske den gamle markedsplads, hvor man sidder på bænke og spiller petanque. For I dag mener jeg simpelthen, at vi ser for få mennesker i byerne"

Jan Gehl

Arkitekt, forsker, forfatter og foredragsholder

"Byerne skal i de her år gå fra at være købe-stæder til at være mødesteder, for det er min absolutte overbevisning, at vi i de danske byer til stadighed har brug for offentlige mødesteder og rum, hvor vi kan mødes spontant i dagligdagen, hvor vi kan samles til valgmøder, dronningens fødselsdag og til byfester, og hvor vi kan grine og græde sammen. Nu hvor byerne ikke længere er centrum for næringslivet, skal man finde ud af, at være centrum for fritidslivet, og det betyder, at hele byens identitet afhænger af om den kan fungere som mødested for byens indbyggere"

Ørstedpavillonen, Rudkøbing (1908). Ørstedpavillonen var i over 100 år Langelændernes foretrukne mødested for bal, operette og dansekole. Efter omfattende renovering i 2015 danner pavillonen i dag rammer om foredrag, prisoverrækkelser, temadage, udstillinger og private fester.

Foto: Turist- og Erhvervsforeningen Langeland

Spinderihallerne, Vejle (1896). Danmarks største bomuldsspinderi var indtil årtusindeskiftet hjertet i Vejles historiske arbejderkvarter, Vestbyen. Spinderihallerne åbnede efter en gennemgribende renovering igen i 2010, der nu med sit miks af erhverv og kultur atter er et kraftcenter i Vejle. I 2019 står det gamle Farveri klar til at huse Campus Vejles uddannelse for e-sport og spildesign. Det store industrikompleks rummer foruden 80 mindre virksomheder bl.a. workshop- og udstillingsfaciliteter, cafe, et stort digitalt værksted, konference- og mødefaciliteter, kulturmuseum, børneteater, bokseklub og amatørscene.

Foto: Spinderihallerne / Vejle Stadsarkiv

Sølvindustrien, Fredericia (1904). I dag er de fleste af Fredericias gamle fabriksbygninger inden for voldene revet ned. Enkelte er dog bevaret, heriblandt den gamle sølvvarefabrik, som blev opført i 1904 af den daværende ejer, tekstilfabrikant Carl Frederiksen. I 1925 blev fabrikken overtaget af Johanne og Hans Peter Thomsen, som grundlagde Fredericia Sølvvareindustri. Ved en gennemgribende renovering i 2017 fik bygningen bl.a. nye stålvinduer og ovenlysvinduer og restaureret det oprindelige overparti ved indgangen. I 2018 åbnede et madsted med nordisk brasserie og steakhouse i den gamle fabriksbygning, hvor flere af de historiske detaljer er bevaret.

Foto: Fredericia Kommune

Polymeren, Aarslev (1904). Faaborg-Midtfyn Kommune overtog Polymerfabrikken i sommeren 2015. I stedet for at rive de gamle bygninger ned, valgte politikerne at give Polymeren fri til byens borgere og foreninger, så de over en periode på 1½ år kunne give deres bud på hvad stedet kunne bruges til. Polymeren rummer i dag bl.a. forskellige iværksættere, Den Fynske Spilfabrik, Tingcentralen, Ungdommens Røde Kors med deres Gastro og Gaming, skatermiljø, stor aktivitetetshal med bl.a. crossfittes, parkour, basket mv. Dertil mødested for krigsveteraner, teaterforestiller, foredrag, koncerter, fællesspisninger og meget mere.

Foto: Faaborg-Midtfyn Kommune

Ewers Pakhus, Sønderborg (cirka 1910). Det gamle Ewers Pakhus, der indtil 2004 var en del af korn- og foderstofvirksomheden Ewers havneaktiviteter, er i dag omdannet til en del af Sønderborgs multikulturhus. Kulturhuset skal mødested for oplevelser, viden og lokale historier, kreative vækstlag, pitstop for unge, musikzone med aktuelt om musiklivet i Sønderborg, kunstudstillinger og med sal- og mødelokaler til foreningers brug. Pakhuset rummer i dag et bibliotek i flere afsnit.

Foto: Lokalhistorisk Arkiv Sønderborg / Visit Sønderborg

Tobaksgaarden, Assens (1880). Tobaksgaarden i Assens ses første gang registreret i år 1682 under betegnelsen "Jacob Nielsens Gaard og grund med Wohnung". Georg Gundersen erhvervede ejendommen i ejendommen 1880 med det formål at starte tobaksfabrikation, og produktionen begynder i 1883. I 1990'erne påbegyndtes udflytningen af virksomheden til nye lokaler, og Tobaksfabrikken er i dag et kulturhus med udstillingslokaler, koncertsal, biograf, cafe, musikskole, billedskole og fotoskole.

Foto: Udvikling Assens

Screening af bymidter

Screening og registrering af 31 byer i Region Syddanmark har til formål at vurdere og belyse de enkelte bymidters identitet, deres byliv og virksomhed i bred forstand, herunder deres attraktivitet i sammenhæng med disse kategorier.

I forbindelse med screening og registrering er alle byerne besøgt henover forår og sommer 2018.

Registreringen har dannet grundlag for en beskrivelse af de enkelte byers karakteristika, styrker, svagheder og potentialer inden for hvert af temaerne:

Stedsidentitet

Monumenter- og bylivsdynamoer

Bebyggelsen og byrummets attraktivitet

Beskrivelserne af hver enkelt by findes fra side 22 til 61

Bybeskrivelserne – 31 byer

Med afsæt i byernes geografiske placering og funktion – historisk og nutidig – karakteriseres byernes identitet med typologiske begreber som Slotsby, Vadesteds-by, Forsvars-by, Havneby, Vejkryds-by, Stationsby etc.

Beskrivelse af hver enkelt bys identitet, dens byliv og attraktivitet sker gennem registrering af følgende typologier, der samlet set vurderer byernes tilstand og kvalitet:

1. Stedlighed:
- Byernes evne til at operationalisere stedligheden

2. Monument/ dynamo:
- Fastholdelse af historiske monumenter som fysiske og mentale fixpunkter
- Etablering af nye dynamoer uden at kvæste den fysiske identitet.
- Fastholdelse af bymidten som samlende dynamo.

3. Bebyggelse og byrum:
- Fastholdelse af den tætte, varierede randbebyggelse med private eller halvprivate gård- og karrérum samt varierede byrum i form af gader, pladser etc.
- Undgåelse af fragmentering af midtens bebyggelse og byrum pga. SLOAP, parkeringsrydninger, byfornyelseshuller etc.
- Bygninger/ facader
- Bygningsarvens karakter og tilstand
- Apteringens karakter og kvalitet

4. Mulige tiltag
Med baggrund i den registrerede tilstand og kvalitet angives forslag til mulige tiltag inden for typologierne:

- Indsatsområder til at fremme og formidle stedlighed og identitet.
- Bevaring af gamle monumenter/ dynamoer og tilpasset tilføjelse af nye dynamoer.
- Indsatsområder for bevaring og fornyelse af midtens bebyggelse og byrum.

Se appendiks for detaljeret metodebeskrivelse bagerst i rapporten.

Det fælles og det forskellige

Opmærksomhed på de syddanske bymidters fælles, forskellige og særlige typologier kan fungere som et strukturerende grundlag for nye tiltag, der kan fastholde og styrke byernes liv, attraktivitet og identitet. En sammenligning af de syddanske byer viser både tegn på fælles og forskellige typologiske træk. Viden om byernes særegne bystrukturer kan bidrage til den fortsatte udvikling af de af byens særlige styrker, som er unikke, svære at efterligne eller som skaber værdi for borgerne og dem der bruger byen.

Bystørrelse – betydning for typologi

En sammenligning af de 31 byer fremhæver det typologiske fælles i byernes:

- Naturlige og kulturlige stedlighed
- Monumenter og dynamoer
- Bebyggelse og byrum

Byernes størrelse er betydende på grund af de meget forskellige grundvilkår, som befolkningsunderlaget giver. Der er fx meget stor forskel på Vojens og Vejle, hvad angår vilkårene for liv og dynamik i bymidten.

Med Odense som eneste storby betragtes byerne bedst i sammenligning med andre byer af nogenlunde samme størrelse. Størrelse giver skift i typologi samt kvantitative og kvalitative ændringer af identitet, liv og attraktivitet. Generelt set har større byer mere fremtrædende kulturlig stedlighed, flere og mere specialiserede dynamoer inden for administration, social service, kultur og forlystelse, spring i bebyggelsens skala samt i antallet og variationen af livlige byrum, markante facader og hjørner, åbne butiksfacader etc.

Erfarede skift, der profileres af det faktum, at bymidterne har næsten samme udstrækning uanset bystørrelse, mest gældende for købstæderne dog.

Der er tale om glidende overgange indenfor og mellem byer af samme størrelse. En mindre bys midte kan være koncentreret, urban og livlig, mens selv større byers midte kan virke relativt ubefolket og mindre aktiv (Rudkøbing kontra Vojens eller Svendborg kontra Fredericia).

Oplevelse af bymidters urbanitet - koncentration af funktioner og liv
Rudkøbing overfor Vojens øverst t.v. og t.h.
Svendborg overfor Fredericia nederst t.v. og t.h.

Det typologiske fælles og forskellige

Naturlig og kulturlig stedlighed
Den overordnede, geografisk betingede forskel i naturlig og kulturlig stedlighed mellem "de nye stationsbyer" og de gamle købstæder er beliggenheden inde i land henholdsvis ved kysten: En forskel stort set uden undtagelser.

Fælles for stationsbyer og købstæder er deres stedlighed, som oftest defineret af et vadested eller en krydsende land- og vandvej, der antager permanent karakter af mødested. For købstæderne desuden et overfartssted, udskibningssted, strategisk betydningsfuldt sted etc.

Fælles for købstæderne i alle størrelsesordner er desuden, at de er etableret i et mere dramatisk fjord- eller kystlandskab end stationsbyernes kultiverede flader. Der er mange eksempler på fjord- eller kysthavn med industri og skibsfart. Eksempler på undtagelser er Odense, som gravet havn, samt Varde, Tønder, Ribe og til dels Haderslev som flodhavne.

Opstået med jernbanens ankomst
Stationsbyerne er skabt af jernbanens ankomst og ofte vokset ud af eller ved siden af en eksisterende landsby eller spredt gårdklynge. I sidste tilfælde formende en linje- eller dobbeltby. Andre stationsbyer er vokset ud af "intet" i et kryds mellem vej og jernbanespor. Ringe er vokser ud af landsby/gård-klynge, Otterup er et eksempel på dobbeltby (landsby/stationsby) og Vejen et eksempel på vej- og banekrydsby på bar mark.

Købstæderne blev konsolideret med banens indtog. Den tætte midtby med sin periferi af forstadsbebyggelse er, som historisk oprindelse og udviklingsvilkår, fælles for både købstæder og stationsbyer, mens den enkelte midtes særlige typologiske sammensætning og karakter samt forholdet mellem og proportioneringen af midte og periferi er et resultat af grundvilkår og byudviklingshistorik.

Eksempler på relativt stor forstadsandel er Børkop, Munkebo, Billund og Rødekro, der vokser som nær forstad til Aabenraa. Eksempler på relativt lille forstadsandel er Marstal, Bogense, Faaborg og Ribe.

Historisk kontekst og forskellige udviklingsretninger
Der er stor forskel på købstaden Assens og stationsbyen Børkops historiske kontekst, og dermed også på deres førmodernistiske midters og modernistiske periferiers karakter og størrelse samt relationen mellem disses typologier. Men der er fx også tydelig forskel på Børkops og Ringes midte, selv om de begge er stationsbyer i ca. samme størrelse. Børkops midte er reduceret til et nyere, fritliggende indkøbscenter omgivet af få, splittede hovedgadestumper. Ringe bymidte har opnået og udbygger stadigt en relativt sammenhængende urban bymorfologi.

I de større købstæder opstår bydele og kvarterer med forskellige funktioner, bebyggelsestypologi, karakter og miljø. Den typologiske forskellighed mellem dem etableres dels af den kulturlige stedligheds stigende betydning for bylandskabet i forhold til den naturlige stedlighed, dels at der opstår flere stedligheder indenfor den samme tætte bymidte - den byggede by bliver i sig selv det menneskeskabte bylandskab. Det gælder især for de fem største byer og i særlig grad Odense. Andre eksempler er Vejles Nørre Torv kvarter, Svendborgs Centrumplads, Koldings "fritids-bydel", Esbjergs banegårdsbydel samt Faaborg, der er ved at udvikle en typologisk anderledes havnebydel.

Købstads typologi kontra stationsbytypologi
Kerteminde midte – Børkop midte (6.200 indb. - 5.500 indb.) øverst t.v. og t.h.
Faaborg midte – Vojens midte (7.000 indb. – 7.500 indb.) nederst t.v. og t.h.

Monumenter og dynamoer

Registreringen har bekræftet monumenternes og dynamoernes betydning for byernes liv, fysiske udvikling og byarkitektoniske udformning. Forsvinder midtens monumenter og dynamoer, svækkes bylivet, byudviklingens momentum og byens attraktion.

De gamle købstæder rummer naturligvis flere historiske og betydningsfulde monumenter i midten end de "nye" stationsbyer, men til gengæld relativt færre af de moderne dynamoer som supermarkeder, offentlige centerfunktioner og større erhverv, der som regel holder sig i randen af tætbyen (Kerteminde, Faaborg, Tønder m.fl.).

På grund af en mere pragmatisk holdning til stationsbymiljøet skubbes disse byggerier her oftere ind i midten med en urban fragmentering til følge (Otterup, Børkop, Rødekro, Vojens m.fl.).

Funktionelle forstæder og svækkede dynamoer
Tesen: Jo mindre by, jo tættere på storby, jo mere svækkede dynamoer (og omvendt), har gennemsnitligt vist sig holdbar, gældende ikke mindst de moderne handels- og konsumdynamoer. Rødekro og Børkop er tydelige eksempler på det første. Ringe, Kerteminde og Faaborg på det sidste.

Der findes dog en del variationer og undtagelser fx Varde og Vejen, der på trods af nærhed til de største købstæder bevarer velfungerende bymidter.

Tesen er ikke på samme måde tydelig for de større byer, der har befolkningsunderlag og flere resourser til at opretholde dynamoerne.

Revitaliserede dynamoer
Både større og mindre byer prøver med stor idérigdom at fastholde deres gamle monumenter og dynamoer ved at omfunktionalisere og forny dem. Det kan dreje sig om de nedlagte stationer, posthuse, toldhuse, gamle kommunale værker, forsamlingshuse etc. for de større byers vedkommende også rådhuse, politi- og retsbygninger, centrale fabriksbygninger, pakhuse, siloer m.m.

Gode eksempler er: Assens tobaksfabrik som kulturhus, Bramming vandtårn, Marstal pakhus, Varde kaserne, Haderslev vandmølle som teater, Odense slot og Kolding kommunale værker som moderne administration, Spinderifabrik i Vejle som iværksætterbygning, Aabenraa skole som kreativt hus, Munkebo skibsværft som erhvervsklynge, Vejen margarinefabrik som borgerservice og erhverv.

I de mindre byer holder foreninger og frivillige ildsjæle liv i kultur- og forsamlingshuse, biografer, lokale caféer, ikke bare i de gamle monumenter men også i nedlagte butikker og erhvervsbygninger.

I de større byer tager by og borgere initiativer til oprettelse og drift af musikhuse, teatre, museer etc. Den obligatoriske pølsevogn på torvet i den mindre by er et eksempel på en lille men i dag betydningsfuld fungerende dynamo (Kerteminde, Varde, Nordborg). Det sammen gælder lystbådehavnenes sejlercafé i sommermånederne (Assens, Middelfart, Fåborg, Rudkøbing, Bogense m.fl.)

De moderne dynamoer som konsum- og varemarkeder og centerfunktioner influerer også i dag på byens strukturelle byudvikling og konkrete udformning. Disse dynamoer er ofte mere byspredere end bysamlere, enten med deres fysiske gøgeungeeffekt i bymidten eller støvsugereffekten ved forflytning til periferien. Der findes dog eksempler på kontekstrespekterende nybyggeri af supermarkeder i gamle midter og deres nære randzone (Tønder, Rudkøbing, Marstal m.fl.).

70érne og 80érnes bestræbelser på at urbanisere supermarkeds- og butiksklynger i gade- og torve-imiterende enheder (Børkop, Munkebo) ser i dag ud til på godt og ondt at være opgivet i de mindre byer. Supermarkederne placerer sig nu, for det meste som fritliggende "flatscapes", omkranset af parkering.

I de store byer indtager cityarkader, food- og streetmarkeder tætbyens bygningskomplekser uden at udhule by-massen (fx Vejle og Odense).

De store byers typologiske forskellighed statueres af hierarkiet i den konkrete tilstedeværelse af en mangfoldighed af dynamoer som teatre, musikhuse, museer, gallerier og kulturinstitutioner, videregående uddannelser samt havnebade, skaterparks, arkader og markedshaller, kongreshoteller, medieindustri og specialservice foruden et udstrakt restaurations-, café- og barmiljø i toppen af pyramiden og med biblioteker, biografer, borgerservice, skoler og gymnasier og gågader længere nede i pyramiden.

Midten som samlet dynamo med butikker, liberale erhverv, mindre fremstillingsvirksomhed er intakt i de fleste af byerne, men indskrænket proporti-

Dynamoer - eksempler på nyere konsum, varemarked, centerfunktioner
Indkøbscenter i bymidten i Sønderborg øverst og supermarkedskomplekser i de mindre købstæder og stationsbyer - Tønder i midten og Nordborg nederst.

onalt med størrelse og storby-afstand, som tidligere omtalt.

Tomme butikker ses i strøggadernes ender og jo længere væk fra centrum, man kommer. Mest tydeligt i de mindre byer, men det forekommer også i Sønderborg og Esbjerg i gågadeenderne.

I en del byer er butikkerne erstattet af nyt boligbyggeri afbalancerende kontekst og moderne krav men med et naturligt tab af urban intensitet. Gode eksempler på boligtransformation af midtby kan findes i en del stationsbyer såvel som i købstæderne og i mindre såvel som i større byer, fx i Tønder, Ribe, Nordborg, Ringe, Bramming, Kerteminde, Faaborg, Nyborg, Middelfart, Fredericia og Odense.

De store byers typologiske forskellighed viser sig også her i hierarkiet af udbud i den samlede midtbydynamos antal og art af udvalgs- og specialvarebutikker indenfor fødevarer, beklædning, teknologi, kulturvarer og specialiserede liberale erhverv.

Bebyggelses- og byrum

Bymidtens rand- eller gadebebyggelsestypologi er fælles for købstæder og stationsbyer. For købstædernes vedkommende i form af et tæt, organisk mønster omkring middelalderlige passager og adgangsveje særligt fremtrædende i Ribe, Varde, Haderslev, Svendborg, Kolding. I stationsbyerne som en mere regulær hovedgade, der tynder ud i enderne, gående på tværs af- eller parallelt med jernbanen og måske med et par sidegader særligt karakteristisk i Vojens, Vejen, Rødekro.

Funktionelle stationsbyer og urbane købstæder
Stationsbyernes rent funktionelle grundlæggelse betyder, at de fra starten er uden pladser og torve. De kommer først til senere med honnette ambitioner om at være "rigtig by", og er derfor stadigvæk færre og rumligt tillempede end de mangeartede byrum, hvorom købstæderne er dannet.

På grund af stationsbyernes hurtige opståen og vækst i slutningen af det 19. og starten af det 20. århundrede fremstår deres bebyggelse også mere abrupt og kontrastfyldt end i købstædernes. Lave rønner og byhuse med pludselige indslag af høje borgerhuse præger bybilledet, mens købstæderne fremviser en mere ensartet og homogen byggeskik. Eksempler er Tønder, Aabenraa, Svendborg og med Grindsted som undtagelse, en planlagt stationsby med både torv og udbredt randbebyggelse, udført i bedre byggeskik.

Købstæderne opfattes og fremstår derfor med rette, også i dag som mere urbane og identitetsmættede "ægte byer" end stationsbyerne.

Suburbanisering og bymidter på vrangen
Tendensen i stationsbyernes midter går flere steder mod en suburbanisering, fordi deres oprindelige relativt nyopståede midter er for små, diffuse og ringeagtede til at modstå presset fra den moderne byudviklings krav om plads til parkering, supermarkeder. En tendens, der viser sig tydeligere jo større stationsbyen bliver. De tætte og historisk forankrede købstadsmidter modstår tilsyneladende bedre dette pres.

Et ofte set fænomen i især stationsbyernes midter er tendensen til at vende vrangen ud på det of-

Mindre god typologisk tilpasning
Stationsby Grindsted og Nordborg t.v og t.h

God typologisk tilpasning
Stationsby Ringe og Grindsted øverst t.v. og t.h. Nordborg og Bramming nederst t.v. og t.h.

fentligt-private rumsystem. De private karré- eller gårdrum gøres til offentlige pladsrum med facader og butiksindgange, der så til gengæld, mere eller mindre vender ryggen til de omgivende, affolkede gaderum (Otterup, Bramming, Børkop m.fl.)

Historiske miljøer i bytransformationen
Mange købstæder, men også stationsbyer, kan præsentere fint indpassede udfyldningsbyggerier både som samlede gadebebyggelser og enkelthuse i gaderækken. Etableringen af forskelligheden i købstædernes fælles bebyggelsestypologi sker med gadebebyggelsens hierarkiske spring i skala, højde og bredde. De eksponerede facader og hjørner i markant arkitektur, med offentlige stueetager og fantasifulde topetager danner rammen om et tilsvarende hierarki af befolkede torve, pladser og parker, dimensionerede efter by- og bydelsstørrelser og med stimulerende designet og evt. kunstnerisk aptering. Især Fredericia og Esbjerg har lagt sig i selen for at bringe oplevelsesrige elementer ind i gade- og pladsmiljøerne.

Købstædernes enkeltbygværker og arkitektoniske udtryk repræsenterer i høj grad en bevaringsværdig, mangfoldig, historisk kulturarv. Stationsbyernes arkitektoniske fremtræden er mere tidsmæssigt afgrænset, svarende til deres opståen i stilforvirringens og førmodernismens epoke, men som sådan ikke uden værdifulde historiske miljøer og tidstypisk arkitektur (Otterup, Nordborg, Grindsted).

Skæmmende, ikke mindst for købstæderne, sker transformeringen af de traditionelle byhuse med butikker og erhverv til ren beboelse eller andet desværre sjældent med stor veneration for den historiske bybyggeskik, der lægger vægt på forskellen mellem bund, midte og top.

Billedet af købstædernes og stationsbyernes aptering er meget broget. Belægning, beplantning, møblering, m.m. er måske tendentielt mere historisk refererende (brolagt) i købstæderne end i stationsbyerne, som dog også for manges vedkommende har gjort sig umage med denne, detaljerede side af byens fremtræden.

Også her breder den dårlige vane med at vende vrangen ud på byens system sig. Offentlige legepladser i gaderne og parkering i gårdene florerer i dag både i de større og mindre byer (Otterup, Grindsted, Vejle, Vejen).

Tendens til indretning af legerum i byens gader
Grindsted og Vejle t.v. og t.h

God aptering
Bogense og Munkebo øverst t.v. og t.h.

Mindre god aptering
Aabenraa og Otterup nederst t.v. og t.h.

Købstad
Militær-/ kaserne
Kunst og kult
Administrationsby
Institutionsby
Vej-/ ban
Historisk/ arkitekturby
Fjord-/ b
Forstadsby/ modernism
Event og kongresby
Sports-/ rekreationsby
Stationsby
Å-/ flodb
Handelsby
Planlagt by
Mark-/lavlandsby
Fiskerleje
Trafikknudepunk
Uddannelses- og universitetsby
Industri-
Museumsby
Havneby
Tætby/ førmo
Overfarts-/ fæ
V

Det typologisk særlige
Hver enkelt by kan, foruden de med andre byer generelle fælles og forskellige typologier, have nogle særegne typologiske træk eller karakterer knyttet til sted, monumenter, bebyggelse etc. og båret af narrativer knyttet til hele byen, enkeltbygværker eller specifikke steder i byen.

Eksempelvis slaget ved Fredericia, søfart fra Marstal og Svendborg, H.C. Andersens fødested i Odense, Erik Eriksens Ringe eller Lego og Billund.

Potentialer og tiltag

Sammenligningen af byerne er i denne fremstilling taget til det punkt, som en overordnet sammenligning på basis af typologierne stedlighed, monument/ dynamo og bebyggelse giver mulighed for. Det er tilstrækkeligt til at skitsere generelle vurderinger og anbefalinger for byerne, men ikke til at frembringe en detaljeret sammenligning af bymidternes tilstand på tværs af alle de registrerede byer eller inden for de foreslåede størrelsesordner. Dertil kræves grundigere registreringer og analyser, som dog ville være både oplysende og anvendelige i den planlæggende praksis.

Unikke udgangspunkter kan udnyttes
Opmærksomheden på de fælles, forskellige og særlige typologier kan fungere som det strukturerende grundlag for de tiltag, hvis formål er at fastholde og styrke midternes og dermed byernes identitet, liv og attraktion.

Der kan skabes komparative fordele ved at understøtte eller udvikle de af byens særlige styrker, som er unikke, svære at efterligne eller som skaber værdi for borgerne og dem der ellers bruger byen. Formår en by at omsætte en styrke til noget, borgere og besøgende kan opleve som noget unikt eller særligt, får den komparative fordele. Det er tilfældet i byer som Middelfart, Sønderborg og Faaborg, der alle ligger naturskønt ved bælt og sund, og som på deres egen måde formår at indbygge denne styrke på en særlig attraktiv måde.

- Middelfart som San Francisco Bay mellem broerne
- Sønderborg med sin historiske fortælling og udvikling med gamle og nye monumenter ved havnefronten, der giver ny skyline til byen
- Faaborgs udvikling til en moderne rekreativ havneby, der fornyer byens profil og giver borgere og besøgende helt centrumnære rekreative tilbud.

Fortællingen kan styre byernes udvikling
Købstæderne, især de store, har mange narrativer i spil i forbindelse med udvikling af deres byer.

Stationsbyerne er ikke så fremtrædende i listen over temabyer. Generelt omsætter de deres stedlighedsfordele i fortællingen om deres attraktive boligbyer, men der arbejdes også med at udvikle det særlige, de kan tilbyde. Det gælder eksempelvis byer som Vojens som sportsby og fremtidens motorsportsdestination eller Rødekro som erhvervsforstad til Aabenraa.

Løsninger på de fælles udfordringer omkring nedlæggelse af butikker og mindre erhverv i udkanten af centrum samt udviklingen af fragmenterede erhvervs- og havneområder i midtens randzone, kan med fordel operationaliseres og styres via en typologisk bevidsthed og registrerings-/ kortlægningsmetode som den i registreringen fremlagte.

Det gælder både i forbindelse med byudviklinger og byafviklinger, der for det sidstes vedkommende ikke har været påtrængende i de registrerede byer.

De 31 byer

Screening og registrering af byernes midter danner grundlag for en beskrivelse af de enkelte byers karakteristika, styrker, svagheder og potentialer inden for temaerne: Stedsidentitet, monumenter og bylivsdynamoer samt byrummets attraktivitet.

Rekonstruktion til tæt midtby og transformeret havnemiljø fornyer Odenses profil

Købstad, regional hovedstad, bispesæde og kongeby samt industri- og havneby under forvandling til moderne, global medie-, videns-, erhvervs- og servicestorby. Fysisk har Odense genfundet sin stedlighed og omdanner sine iboende styrker til noget vi finder nye oplevelser i. Omdannet havn, rekreativt å-løb, underjordisk P-gade og rekonstrueret tætby med oplevelser og historiefortælling gør op med Odenses mangeårige profilløse og fysisk kvæstede image.

STEDS-IDENTITET

Odenses kombinerede naturlige og kulturlige stedlighed er grundlagt i vadestedet over Odense Å, hvor den snævrer ind med tørre brinke på hver side og en trædesten i form af en holm midt i åen. Her krydser den øst-vestlige vej nord for åen den nord-sydlige forbindelse over åen og danner et mødested, et marked og en by spændt ud mellem borg, domkirke-bakke og rådhus.

Senere i den historiske udvikling kommer offentlig administration, jernbane, havn og tung industri, uddannelses- og universitets- og medievirksomhed samt nutidig højteknologisk industri-, service- og sundhedsvirksomhed. Det flade terræn gør det byggede i storbyskala til landskabet - bylandskabet. Det gælder ikke mindst havnen, som et sent menneskeskabt, blåt bylandskab.

Odense er et ofte fremhævet eksempel på kvæstet stedlighed på grund af det store trafikale gadegennembrud fra 60´erne. Det skar byen midt over og isolerede en del af den gamle historiske bymidte. Men Odense er også et eksempel på stedlighedens langtidsholdbare, byformende hukommelse. Bruddet bliver i dag helet som rekonstrueret tætby, der atter samler Odenses midte og inddrager H.C. Andersen Museet, de store kultur- og musikscener m.m. Også havnen vækkes til live, transformeret til bolig-, rekreations- og erhvervsbydel.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Odenses midte rummer alle de unikke historiske og moderne monumenter og dynamoer man kan forvente af en historisk storby: religiøse, administrative, kultur-, musik-, teater- og medierelaterede, undervisnings- og forskningsrelaterede, sundhedsrelaterede, etc., herunder internationale trækplastre indenfor kultur og videnskab.

Storbyens tiltrækning af dynamoer er en inerti, der, som i andre storbyer, skal afbalanceres med en blanding af bosætning og erhverv for at undgå social og funktionel homogenisering i form af gentrificering, kontorisering eller kulturisering af midten. Byfornyelsen i Odense midtby bestræber sig på denne balance med blandede funktioner i bebyggelserne.

Større nye dynamoer kunne med fordel placeres i den udviklingsmodne randzone til midte og havn, hvor der vil være plads til dem, og hvor de både kunne styrke midtens aktivitet og hjælpe med til at kitte midte og periferi sammen. Dynamoer ude i de perifere stedligheder er ligeledes en mulighed.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Odense rummer hele den historiske storbys variere-de pallette af oplevelsesrige kvarterer, miljøer, gade- og karrébebyggelser samt byrum i forskellig skala og udformning, hver især med forskellig karakter og atmosfære: intime torve som Gråbrød-re Plads, officiøse pladser som Rådhuspladsen, kulturpladser som "Carl Nielsen Plads", omdannede overskudsrum som Brandts Klædefabrik, parker og grønne anlæg som Å-parkerne, Lotzes have (kommende museumspark), Kongens Have, etc., for-bundet af pulserende strøg eller roligere boliggader.

De tidligere tydeligt SLOAP- og parkeringsramte byområder i Odenses midte er under afvikling på grund af den centrale, rekonstruerende byfornyelse med underjordisk parkering, blandede bebyggelser og varierende byrum, der i skala og tæthed er tilpasset midtbykonteksten. Parkeringsindbrud og redrivninger i randen af midten og havnen venter på en seriøs håndtering af "fladens arkitektur" og nyt udfyldningsbyggeri.

Odense midte rummer en mængde markant og bevaringsværdig historisk og moderne arkitektur. Byapteringens spraglede fremtræden konkurrerer i nogle byrum unødvendigt pågående med arkitekturens i sig selv udtryksrige mangfoldighed. En ambitiøs og sammenhængende aptering savnes i nogle kvarterer.

Intakt stedlighed - å, kirke og rekreative kvaliteter i centrum

Kulturcentrum og H.C. Andersen bydelen

Rekonstrueret tætby - Boliger bygges oven på underjordisk parkeringsgade i sammenhæng med H.C. Andersen bydelen

MULIGE TILTAG

- I en storby "uden markant terræn" træder den menneskeskabte morfologi ind som stedlighed og bylandskab og ikke bare som midtens stedlighed men som flere bydeles eller kvarterers stedligheder, der har krav på opmærksomhed både hver for sig og i relation til den historiske midte, i Odenses tilfælde f.eks. midtens tilstødende bydele og kvarterer, havn plus erhvervsområder under omdannelse, brokvartererne, etc.
- I den menneskeskabte stedlighed og identitet spiller kulturarv og byarkitektur foruden aktivitet og liv afgørende roller.
- Skal der skabes en fortsat udvikling og intensivering af Odenses midte i balance mellem lokal, neighbourhood-bosætning og mere universelt storbyliv og mellem byen som historisk tæt-by-typologi og moderne bybygningsvilkår, kan en ny bebyggelsestypologi vise sig nødvendig. Her byder både selve bymidten og de "møre" erhvervsrandzoner mellem midte og havn sig atter til.

FAF

Byudviklingen matcher den dynamiske og arkitektoniske energi byen blev født med

Esbjerg voksede sig stor som eksport, fiskeri- og fødevareindustriby. I dag træder de tidligere hovederhverv i baggrunden og byen omdannes til havvind- og olieindustrihovedstad foruden service- handels- og uddannelsesby. Byudviklingen er interessant og sprudlende. Den sker med respekt for bystrukturen, skalaen og historicismens farverige arkitektoniske udtryk. Byens oprindelse, udvikling og modernisering giver samlet en international atmosfære.

STEDS-IDENTITET

Den naturlige stedlighed er bakkeøen mellem Varde å og Sneum å. Vadehavskysten er her beskyttet i læ bag Fanø. Den kulturlige stedlighed er Esbjerg havn og by som vokser på stedet, hvor der bare lå et par gårde indtil det sydlige Jylland fik behov for en tidssvarende havn.

Havnen og banen blev først planlagt. Dernæst bliver den karakteristiske byplan med retvinklede gader og placering af alle byens væsentlige funktioner rullet ud efter forbillede fra Fredericia og dele af indre København.

De lange gadestræk afslører at Esbjerg er beliggende på bakkeøen. Der er overraskende store forskelle i terrænet. Den naturlige stedlighed afslører sig også i landskabet omkring byens centrum, hvor dalstrøgene med tilløb af vand giver mulighed for et grønt landskabstræk i periferien af byen.

I den centrale midte er kulturstedligheden, der er skabt af planlægningen, intakt. Efter 1920 udvikler byen sig. Der brydes med det karakteristiske gritnet uden for centrum. Der opstår skrågader og pladser i en lidt løsere struktur med villabebyggelse. Forstaden ligner alle andre forstæder i landet store byer.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

I Esbjerg er monumenter og dynamoer organiseret, som i en amerikansk by, hvilket er usædvanligt i dansk sammenhæng. Gamle såvel som nye dynamoer er mere koncentrerede som i andre byer. Derved får centrum som samlende dynamo en usædvanlig tæthed og diversitet, der skaber liv og aktivitet i alle dele af centrum.

Kirke, vandtårn, posthus, station, skoler, havnebygninger etc. er byarkitektonisk bevidst placerede. Mange af de oprindelige dynamoer fungerer stadig. Nogle har fået nye funktioner som byens monumentale elværk, der er omdannet til Musikkonservatorium med åben café. Der er kommet nye til som bibliotek og Caféteket, indrettet i bygninger af nyere dato. Detailhandlen lever i midtbyen, dog finder vi tomme butikker i den ældre del af gågaden.

I de senere år er der givet plads til nye monumentale anlæg i tiloversblevne områder mellem by- og havn som Utzons musikhus. Hen over banen, syd for stationen, er det monumentale indkøbscenter "Broen" kommet til med detailhandel og supermarkeder.

Uddannelsesinstitutioner, sport og idræt er placeret i byens periferi i det grønne dalstrøg, der omkranser byen.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Esbjerg er ikke en traditionel by. Den er et retvinklet organisationssystem med randbebyggelse, gaderum, park og et stort centralt torv i midten. Alle funktioner er planlagte og placerede. Huse fra stilforvirringsperioden giver byen dens særlige karakter. Historicismen/Eklekticismen er det dominerende arkitektonisk udtryk.

Typologien, højde og skala overholdes i centrum. Kun i overgangszonen til havnen mod sydvest og nordvest føres bygninger op i 6-7 etager. Der er tale om et tydeligt skalabrud, dog acceptabel som fortætning af storkøbstaden netop her. I den nordlige overgangszone virker sammensætningen af bebyggelse og byrum lidt tilfældig og spredt mens der i området mod syd, med den nye gangbro til havnen, er sket en mere følsom bearbejdning af bebyggelse og bylandskab. Ligesom den nye samling af kontorbygninger på havnearealerne er tilpasset havnens typologi med punkthuse.

Byens hovedtorv er flot og enkelt indrettet uden kørende trafik. Desuden er der brede fortove og gågader i byen, der giver plads til fortovscaféer og gadeliv. I apteringen anvendes neutrale materialer ligesom beplantningen er diskret uden risiko for at overdøve stramheden i bybilledet. Til gengæld eksperimenteres rundhåndet med gadeinventar, pullerter, møbler og legeredskaber. Byens parkeringspladser, udover p-huse/kældre, udfylder mange steder midtens baggårde på be-kostning af rekreative muligheder for boliger og erhverv.

Fornyelse i randen af bymidten mod sydvest. Stram struktur og modernitet forenes sammen med en gangbro til havnen

Fornyelse af belægning og gadeudstyr i hovedstrøg og sidegader

Storskala fornyelse i randen af bymidten mod nordvest

MULIGE TILTAG

- Hold fast i det sprællende udtryk i arkitekturen, som er ganske særlig for Esbjerg. Der er frie muligheder i bebyggelsesskala og dimensioner.
- Bevar tætheden og diversiteten af funktioner i midtbyen, der giver fornemmelsen af en samlet levende bymidte.
- Bearbejd baggårdens forrevne p-arealer, eller nytænk p-strategi for midtbyen.

Storstilet cityudvikling bundet sammen af åen, blokeret af jernbanen

Kolding er både middelalderlig bykerne og moderne city. Det er tydeligt af Kolding har ambitioner i deres byudvikling. Flere store byudviklingsprojekter er i gang samtidig. Samlet medvirker indsatserne til en fortætning i centrum med et campusområde og et cityområde med blandet boliger, erhverv og service. Åen med et rekreativt stiforløb skaber forbindelsen mellem midte, city og fjord, men banen skaber stadig en væsentlig barriere mod byens havn.

STEDS-IDENTITET

Den naturlige stedlighed er den let forsvarlige pynt med top mellem fjord, sø og å. Det optimale sted at danne en by, der kunne forsvare sine kongelige besiddelser ved grænsen mod syd.

Kulturstedligheden er slotsbanken, forsvarsbastionen og byen der udviklede sig mellem slotsbanken og åen med kirke, torv og handelsplads. Middelalderbyens struktur har en klokkeform, der stadig er tydelig i bystrukturen.

Hovedgaden førte oprindeligt til byens havn. Banens indtog skærer sig dog i en stor bue igennem byen og adskiller den fra havnen. Bebyggelsesstrukturen på havnen opløses og fremstår den dag i dag fragmenteret. Banen skærer ligeledes strøgets sydlige indfaldsvej over.

Koldings historiske bystruktur er intakt, og der er sket en vellykket genskabelse af å-strækningen som rekreativ forbindelse mod havnen. Den direkte forbindelse mellem by og havn og havneforpladsens byrum er dog stadig svækket.

Overgangen til forstaden i Kolding er pæn og velholdt blandet villa- og etagebebyggelse i et kuperet terræn i ådalen og langs fjorden

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Kolding har en stærk koncentration af historiske monumenter og moderne dynamoer, der forstærkes med udvikling af de nye campus- og cityområder. Centrum fungerer stadig som en stærk dynamo med historiske handelsgader, der er friholdt for trafik og præget af ophold og liv. Synligt er der lidt flere tomme butikker i de yderliggende centrumgader end f.eks. i Vejle. Formodentlig er der en vis konkurrence mellem bycentrum og Kolding Storcenter i den nordlige forstad.

Til de historiske monumenter hører bl.a. Koldinghus, Skt. Nikolaj Kirke oprindelig med kloster, sygehus, flere ældre byskoler (bl.a. Realskolen), rådhus og rådhustorv. Der er markante gamle fabriksbygninger med skorstene, varmeværk og elværk, stationen og hotellet ved banegården samt diverse havnebygninger.

Til de morderne dynamoer hører bl.a. supermarkeder, hvoraf der er flere til stede i bymidten, uddannelsesinstitutioner (Universitet, Designskolen m.m.) samt diverse kulturhuse som museer, teater, kulturkomplekset Nicolai (biografer, caféer m.m.), store nye kontorkomplekser og erhvervsbyggerier. Kolding Byferie er en vigtig, og for en midtby, utraditionel dynamo, der trækker overnattende turister til.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

I bebyggelsen er der gode og velbevarede eksempler fra alle epoker også moderne bygninger, og byrummene er gennemgående flotte og intakte.

Der er en hel del store flotte bygninger i palæstil fra bedre byggeskikperioden. Der er også bebyggelse i den sædvanlige (for købstæderne) eklekticisme. Der er ikke mange rønner tilbage, men typisk 1880-90´er byggeri i kvarteret omkring Realskolen. Der er pænt veltilpasset nybyggeri syd for kirken (efter 80´er saneringer) - gedigent murstensbyggeri. Låsbygade, den historiske handelsgade, er stadig præget af bindingsværkshuse og enkelte købmandsgårde.

Der er stor diversitet i byrummene – små, store og trekantede. Hovedpladsen ved rådhuset er en fin, tæt og urban plads og egentlig lille i forhold til byens størrelse, men det gør den intim og intens. Desuden har den terræn med en lille gade, der fører op til slottet. Kirkens rum er også urbane og fine ligesom flere andre rum og gader vi støder på i Kolding.

Mange af byens p-pladser er antirum - ligegyldigt indrettet og ringe bearbejdet. Der er mange af dem på rand-bebyggelsens bagarealer på bekostning af den nærmest bilfri bykerne.

Aptering i tætbyen lever ikke helt op til byens ellers attraktive fremtoning. Belægningsdesignet synes altmodisch i sit udtryk med mørkerød granit eller rød beton. Der er træbevoksning på torve og p-pladser, men ellers er beplantningen sparsom i bybilledet.

Overvind jernbanens gennemskæring af midtbyen og genskab direkte kontakt til havnen.

Syddansk Universitet i den nye Campusby - centralt beliggende

Feriebyen - en slags etage-sommerhusbebyggelse - en typologisk sammenblanding, der skaber feriestemning og liv

MULIGE TILTAG

- Få jernbaneskæringen overvundet og få mere kontakt til haven. En genskabelse af den direkte forbindelse fra hovedgaden til havnen. Baneoverskæringen kan gøres til et aktivt byelement som f.eks. i Ringe. Byrummet på den anden side af jernbanen trænger også til bearbejdning som byrum. I dag fremstår det som fragmenteret forstadsflade.
- Bagarealernes P-pladser trænger til bearbejdning f.eks. med beplantning.
- Der er masser af bevaringsværdig arkitektur, som Kolding kan passe på. Der er masser af variationer i bebyggelsens typologier i midtby og ved indfaldsvejene, som efterlader et interessant indtryk.

Vellykket tilbageerobring af by, byrum og å-landskab

Vejle er en attraktiv by. Der er god arkitektur, spændende gader og pladsrum samt vellykkede parkrum. Der er et dynamisk strøg med velintegrerede centre i hver ende. Ikke mange steder i midtbyen får lov at ligge udefineret hen. Der udvikles i alle hjørner efter en samlet strategi og plan, og det ser ud til at man kommer godt i mål.

STEDS-IDENTITET

Vejle er beliggende i noget af regionens mest dramatisk landskab, med fjord, å-forløb og høje skrænter.

Den kulturlige stedlighed er anlæg af en by på puklen ved vadestedet over åen. Byen er siden vokset op ad skrænterne mod nord og mod syd.

På puklen er der dannet et mødested - et torv og et rådhus. Byen er vokset ud derfra. Der er en kirke, men ingen spor efter borg eller slot. Byen har været præget af borgerskab, handel og håndværk.

Et godt stykke mod øst blev havnen etableret ved fjorden. I mellemlandet mellem fjord og by var der sumpet land, der ikke rigtig blev udnyttet før jernbanen kommer til. Mellemlandet udvikler sig med industri og erhverv. Fjorden bliver som i mange andre byer lukket af med industri og havneerhverv - i Vejle i udpræget grad.

Vejle arbejder synligt med sin naturlige og kulturlige stedlighed. Å-løbene bliver aktivt integreret i byudviklingen og byens industriområder revitaliseret og tilbageerobret som uddannelse-, kultur og parker i vestbyen og moderne boliger, erhverv og rekreativ havn i østbyen.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Vejle har monumenter og dynamoer af en hver art. De er mangfoldige og synlige i bybilledet, og de ligger i eller tæt på bymidten. Det er Vejles store styrke.

Der er mange monumentale historiske bygninger i Vejle - kirke, kultur, administration og uddannelse - særligt kan nævnes en koncentration af monumentale bygninger bag det gamle rådhus, hvor skoler, administrationsbygninger, kunstmuseum etc. i bedre byggeskik og dansk modernisme fra 30´erne klæder hinanden.

Mange af de historiske monumenter fungerer i dag som moderne dynamoer. Det er f.eks. karakteristisk, at Vejle har bevaret og omdannet sine industrimonumenter, spinderierne, til kulturaktiviteter og moderne erhverv.

Vejle opleves som en livlig by. Det er tydeligt at Vejle arbejder bevidst med en idé og struktur for sine dynamoer. Campus/uddannelse og DGI-centeret er placeret i Boulevardbyen i den vestlige periferi tæt på kultur- og parkområder i byranden. Handelsdynamoer koncentreres i centrum med strøget som bærende og livlig dynamo. Endelig begynder erhvervs- og rekreative dynamoer at tone frem i den nye havneby. Endnu kan havnebyen, som aktiv dynamo, ikke konkurrere med midtbyen, men idéen er klar.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Der arbejdes synligt på fortætning af by- og byrum og forbindelser i byen. Der er stort set gåafstand til alt og spændende byrum at passere.

Bebyggelsen i Vejle er randbebyggelse, mange steder storkarréer med forholdsvis lave bygninger omkring. Der er en hel del gamle byhuse tilbage samt god kvalitetsarkitektur og bevaringsværdige bygninger – en hel del funkis. P-huse er kommet til som tilpasset infillbyggeri. Både ældre og ny høj etageboligbebyggelse omkranser randen af midtbyen.

Vejle viser nogle af de bedste eksempler på integrerede butikscentre. Der er en sjælden set dynamik på Vejles strøg, med butikscentre, der danner tyngdepunkter i hver ende af strøget. Den spektakulære "Bryggen" i den sydlige del er et gigantisk bymonument, tilpasset den lave skala mod strøgets byrum. Mod den trafikerede ringvej danner bygningen høj mur. Midtpunktet og Mary-centeret i den nordlige ende er umærkeligt integreret i strøgets bebyggelse. Nyt og gammelt byggeri fletter sammen.

Vejle er over alt broget og spændende i sit arkitektoniske udtryk. De senere år er der skabt mange fine sammenhængende byrum- og parkmiljøer. Aptering og indretning med byudstyr er afdæmpet og veltilpasset de fleste steder. Kun enkelte steder markeres byudstyret for at understrege en idé.

Ny centerbyggeri passet ind i gågadens bygningstypologi

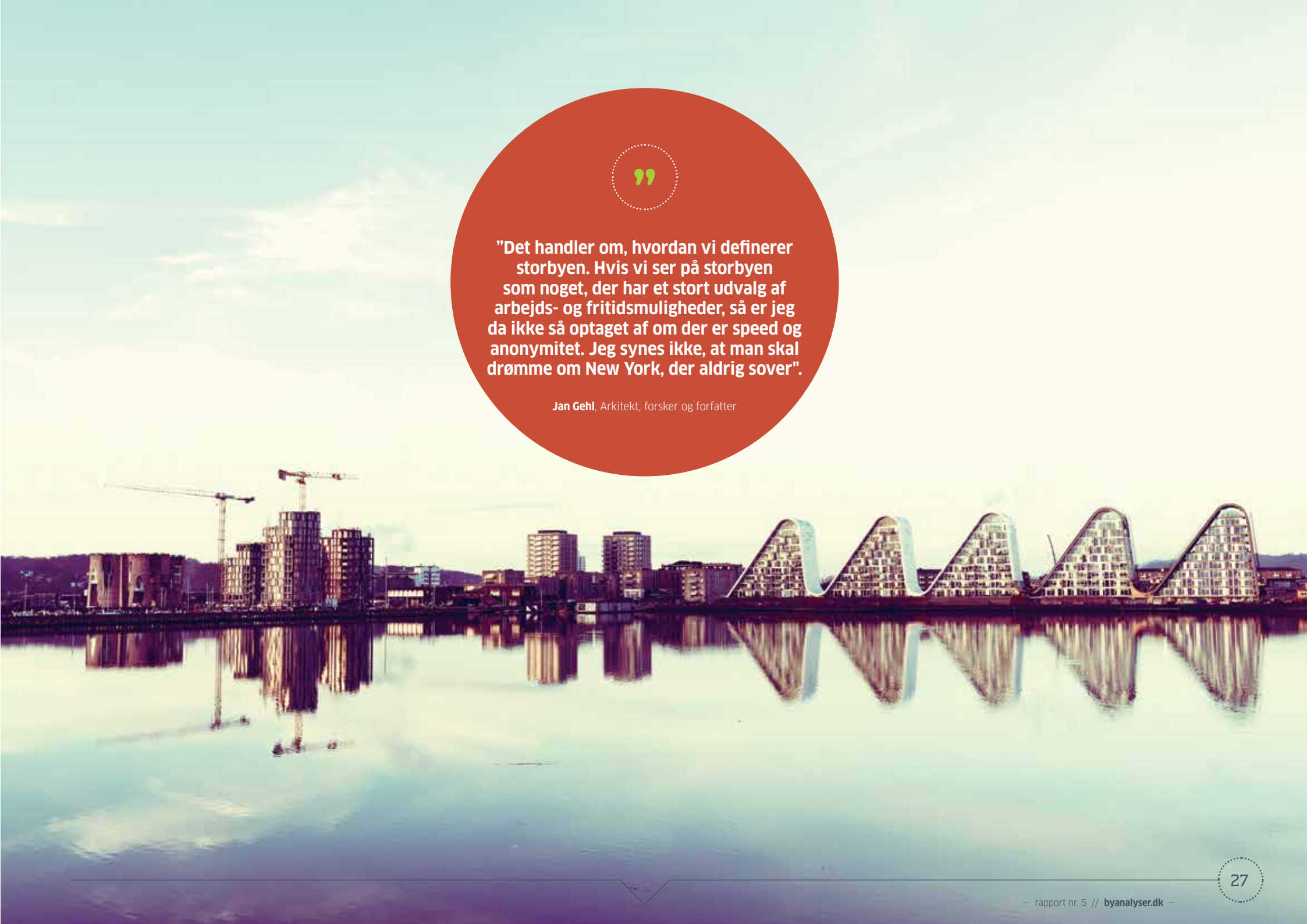
Aktive historiske dynamoer og et karakterfuldt kulturmiljø

Park- og aktivitetsområder i randen af centrum

MULIGE TILTAG

Vejle er allerede langt fremme i sin udvikling af bymiljøet. Der er ikke meget at tilføje til byens igangværende udvikling andet end at den gode trend må fortsættes.

- Bevar og styrk tætheden i bymidten, som man allerede er i gang med.
- Adgangen til havnen eksisterer. Den kan stadig styrkes via de gamle gadeforbindelser.
- Fortsæt med den mangfoldige og brogede infill - tilpasset byens skala. Den vækker nysgerrighed.
- Den nære gamle havn kan inddrages og urbaniseres bedre i bymidten.



”Det handler om, hvordan vi definerer storbyen. Hvis vi ser på storbyen som noget, der har et stort udvalg af arbejds- og fritidsmuligheder, så er jeg da ikke så optaget af om der er speed og anonymitet. Jeg synes ikke, at man skal drømme om New York, der aldrig sover".

Jan Gehl, Arkitekt, forsker og forfatter

Historie, oplevelse og moderne by- og bokvalitet er flettet sammen i Fredericia

Tro mod fæstningsbyens oprindelige historie har Fredericia støvet industribyen af og er ved at nå i mål med en storstilet fysisk transformation. Havne- og industriarealer erobres tilbage til byen. Stedlighedens kvaliteter styrkes på en måde, der gør byen attraktiv som en by at opleve, bo og færdes aktivt i.

STEDS-IDENTITET

Fredericia er grundlagt som fæstningsby med havn på en pynt ved Lillebælt. Den planlagte by har en unik sammenvævning af naturlig stedlighed og kulturstedlighed. Bynært bælt, strand, havn og et intakt voldanlæg, som grønt parkbånd findes ikke andet steds i så tæt sammenhæng, og hvor andre byer omdanner nedlagt havneaktivitet til havnebad, har Fredericia sin bystrand som naturlig stedlighed.

Renæssancebyens grid af byrum er overalt nærværende. Et blik ad de lange lige gader lukkes enten af voldanlæggets grønne "bagmur" eller åbner sig mod havn og bælt. Renæssanceplanens forlængelse uden for voldene har tilført Fredericias forstæder en stedlighedskarakter med bebyggelse i en stormasket, modernistisk gridstruktur.

Stedligheden er fuldt intakt i Fredericia med undtagelse af den dekonstruktion, der skete med jernbanens indtog gennem Ullerupdal og voldanlægget og det tunge erhvervs indtagelse af den sydvendte havne- og vanddside. Den løbende byfornyelse i midtbyen og omdannelse af havnearealerne sker i dag med fuld respekt for den historiske stedligheds kvaliteter.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Bymidten rummer alle de traditionelle historiske monumenter og dynamoer, der kan forventes af en by på Fredericias størrelse.

Til de historiske monumenter hører forskellige kirker og missionshuse, der præsenterer fristadens blanding af trosretninger. Til byens fæstningsfunktion hører bastioner, kaserne, hospital, hotel mv. Der er spor i byen efter fabriksbygninger, der i sin tid fyldte op i indre by. De fleste er dog veget for boligbebyggelser.

Mange af de historiske monumenter er intakte men ude af funktion eller transformerede til nye livgivende dynamoer f.eks. Musicalakademiet i tidligere havnebygninger og omdannelse af Gasværksgrunden til Danmarks største idrætslegeplads i en bymidte. Den tidligere monumentale svovlsyrefabrik, der gav byen ry som stærkt forurenet er revet ned og erstattes med boliger og erhverv i den nye Kanalby.

Midtbyen, herunder det fornyede havneområde, er med sin blanding af historiske monumenter, detailhandel, restauranter, arbejdspladser aktivitets- og rekreationsrum intakt som samlet bylivsdynamo.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Fredericia er et unikt dansk eksempel på renæssancebyens førmodernistiske bebyggelses- og byrumstypologi. Karrébebyggelsen i det klart definerede, ensartede og retlinede bymønster rummer en stor variation af oplevelsesrige gade- og pladsrum.

Bebyggelsen er præget af en mangfoldighed i historiske og moderne stilarter. Der er mange spændende huse og en hel del bevaringsværdige. Byen tåler arkitektonisk spræl, f.eks. passer byens farverige postmoderne bebyggelser godt ind i den ellers, for købstaden, klassiske bygningstypologi.

Fredericia har gode historiske og nyindrettede torve og pladser. Der er usædvanligt mange store byrum med plads til aktiviteter, torvedage og events m.m. Pladser og gaderum er indrettet med gedigent byudstyr, springvand og kunst, der understreger Fredericias interessant spraglede udtryk. Helhedsindtrykket er attraktive og befolkede byrum

Bebyggelse og byrum er intakte og velbevarede uden mange tomter, parkeringsindbrud eller SLOAP. Den pågående fornyelse af karrébebyggelse og byrum sker i respekt for byens særlige karakter og kulturarv med infill-projekter, der inddrager byens skala og bygningernes proportionering

Generobringen af byens forbindelse til havnen

Bystranden neden for voldanlægget

Et fremragende eksempel på omdannelse af byskole til almene seniorboliger

MULIGE TILTAG

- En tilpasset fornyelse og forstærkning af stedligheden pågår allerede i havnens store, gamle industriområder mod vest, men kunne tilsvarende realiseres mod øst i og omkring den gamle banegård og det gennembrudte voldanlægs fragmenterede miljø.
- Der er plads til flere moderne bylivsskabende dynamoer i bymidten inden for kultur, uddannelse og erhverv som supplement til de historiske monumenter - ikke mindst på de udviklingsparate havneområder.
- Der er stadig plads til bebyggelse til erhverv, uddannelse, beboelse mv. i midtbyen. En fortætning og koncentration vil kunne styrke bylivet og midtens aktive miljø samt udvikle dens kontrast og alternativ til forstadens modernistiske kulturlandskab. Forudsætningen må være en overholdelse af historisk kontekst og typologi.

Radikale byfornyelser i bymidten skaber sammenhæng i den attraktive købstad

Svendborg er under forvandling fra søfartby og erhvervsby for værfts- og agrar industri til moderne erhvervs-, service-, uddannelses- og kulturby. Med radikale greb formår Svendborg at skabe sammenhænge mellem sine historiske og moderne byrum og mellem by og havn - Det giver varierede rumlige oplevelse i Sydfyns hovedby med attraktive handelsstræder, en kobling af historiske og moderne byrum og et revitaliseret havneliv.

STEDS-IDENTITET

Svendborgs naturlige stedlighed fremstår som en bakkeknold og havskrænt med et fladt for- og sideland i det kuperede terræn langs sundet.

Den kulturlige stedlighed tilføjer hertil en beskyttet landingsplads og havn med sejlfart til de Sydfynske øer og Østersøen og med adgang til vandet rundt om bakkeknolden. Den strategiske beliggenhed gav plads til borg, kirke og by senere konsolideret med jernbane, færgefart, industri og offentlig service/administration. Borgen eksisterer dog ikke længere.

Svendborgs stedlighed er i dag fortsat intakt og ganske nærværende både fysisk og visuelt. Der er udsyn over sund og havneforland og et tydeligt terræn med gader og torve plus kirke og rådhus på toppen, omgivet af historisk tætby, der rækker ned til station, havn og færgeleje.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Svendborg bymidte rummer alle en mellemstor bys monumenter og dynamoer. Som samlet dynamo virker bymidten levende med en aktiv detailhandel. Der er få yderligt beliggende, lukkede butikker og erhverv.

Til de historiske monumenter hører kirke(r), rådhus, jernbanestation, færgeterminal, lystbådehavne, hoteller, posthus, politi og arrest, teater, biograf, kultur- og aktivitetshuse, museer, undervisningsinstitutioner, hospital, supermarkeder foruden tungt og let erhverv.

Selv om enkelte dynamoer er nedlagte og har fået nye funktioner, er der mange til stede, der skaber aktivitet i midten, også selv om institutioner, skoler, indkøbscentre og rekreative faciliteter, m.m. er rykket ud i den udstrakte forstadsperiferi. Havnens dynamoer er mangfoldige og farverige og i udvikling sammen med den samlede omdannelse af havneområdet.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Svendborgs bebyggelses- og byrumstypologi og bystruktur rummer en stor diversitet af byrum i forskellig skala og udformning, gjort oplevelsesrige af de konkrete, historiske udformninger og det dramatiske byterræn.

Svendborg er særlig med sine velbevarede eksempler på tætte, snoede, urbane hoved- og sidegader samt pladsrum. Kirke-, rådhus- og kulturpladsens udvidede byrum (Torvet, Ramsherred) indgår i en kompleks sammenhæng med den "nyskabte", velplacerede, velformede og velfungerende Centrumplads i nutidig Svendborg skala og tæt relation til den intime byhave (Krøyers Have) - et oplevelsesrigt historisk og moderne pladskompleks.

Midtens bolig- og erhvervskvarterer med forskellig karakter og atmosfære er intakte, fungerende og attraktive.

Havnens bebyggelse og rumlighed herunder Værftsøen, er som i andre byer under transformation fra erhvervs- og industrihavn til bykvarterer med let erhverv, kultur, rekreation og bosætning og derfor stadig let fragmenteret, men på vej til at finde sin form som tætby eller mere åbent grønt og blåt byskab i relation til den gamle midte. Det nye, grandiose, grønne trappeanlæg fra havn til strøg er et radikalt, byarkitektonisk indgreb i denne udvikling.

Attraktive handelsstøg

Moderne havneliv i nedlagt havneerhverv

Centrumpladsen indgår i et sammenhængende og oplevelsesrigt pladskompleks i bymidten

MULIGE TILTAG

- Stedligheden langs den gamle industri- og banehavn virker stadig søgende efter sit bymæssige begreb som moderne urban tætby eller rekreativ "åben-by", potentialer, der bør afklares og udvikles.
- Havnearealernes udvikling kan og bør integrere dynamoer til støtte for både selve havnebydelen og den tilstødende historiske bymidte.
- Byens forhold til vandet med sin kulturarv som søfartsby (og DK´s bedst bevarede erhvervshavn, Kulturarvstyrelsen 2008) må Svendborg hæge om og sikre fortsat balance mellem bevaringsinteresser og moderne havneudvikling.

Historisk og moderne monumentalitet giver havnefront og by skyline

Sønderborg har en usædvanlig naturskøn beliggenhed, hvor Flensborg Fjord og Alssund mødes, med skovklædte bakker og den historiske Dybbølbanke som kulisse. Når man kaster sit blik over sundet fra fastlandet, får man et samlet blik over historien og nutidens indflydelse på byens udvikling. Både historiske og moderne monumenter står tydeligt frem i byens profil.

STEDS-IDENTITET

Sønderborg ligger ved Alssund, og minder mest om en fjordby. Byens kontakt og udsyn til vandet er intakt og mere nærværende end de fleste andre byer i regionen. Terrænet skråner mod sundet og bebyggelsen følger med. Stedligheden er svær at slå i stykker i Sønderborg.

Slottet blev anlagt på næsset mellem Alssund og Flensborg fjord. Omkring slottet voksede byen med en sikker havn og kajkant. Kirke og institutioner er kommet til. De ligger synligt og parallelt med fjorden og havnen.

I dag er byen vokset på skrænterne på begge sider af Alssund, men på en måde hvor man fornemmer det terræn, der er til stede. De senere års store satsning på omdannelse af havnefronten efter Frank Gehrys masterplan erstatter havnebygninger og silo med nye enkeltstående monumenter og et hotelhøjhus, stadig med respekt for og kig til fjorden. Den historiske stedlighed fastholdes.

Sønderborg har masser af blåt og grønt landskab og pæne overgange fra tætby, til storvillaer til forstad og parcelhusbebyggelser.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Der er mange, store, historiske monumenter og moderne dynamoer i centrum. Valg af Sønderborg som marinestation o. 1900 gav byen bygningsværker som kaserne, sygehus, skoler og officersboliger. I dag synes traditionerne at fortsætte med nye monumentale huse som universitet-, kultur- og hotelbebyggelse. Gamle og nye monumenter giver næsten byprofilen storbypræg.

Bymidten sammen med den nye havnefront mangler endnu åbenlyse forbindelser for at virke som en samlende dynamo. I udviklingen af centrum er der rykket rundt på byens handel, og det synes som en udfordring at finde det naturlige flow mellem det nye indkøbscenter "Borgen", gågaden og den nye havnefront med kulturfunktioner, hotel og spa. Der arbejdes på at fylde nye funktioner i de tomme butikker som flytninger til "Borgen" har efterladt.

Større dagligvareindkøb synes at foregå i Center Øst forstadscenter med Bilka og traditionelle centerbutikker. Sønderborg virker mere funktionsopdelt end mange andre byer i regionen. Der er supermarkeder i centrum. Men mere fremtrædende funktioner er f.eks. uddannelsesinstitutioner, Alsion og det nye kulturhus. Uddannelser sammen med nyt kollegium på havnen kan styrke ungelivet i byen.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Byen har stadig sin middelalderstruktur af tætte gader og stræder, der fører ned til havnen.

Der er arkitektur i høj kvalitet og god tilstand i Sønderborg. Der er blandet tysk og dansk arkitektur fra forskellige stilperioder deriblandt større byvillaer i dansk byggeskik eller tysk jugendstil. I centrums hovedgader er der en tendens til at de historiske facader males over, hvorved detaljerigdommen udviskes.

Særligt for Sønderborg er de nye opstikkere/højhus-bebyggelser, der sprænger bebyggelsens normale skala. Hotel og indkøbscenter er placeret, så de styrker sammenhængen de indgår, mens "Solo"-byggeriet, der erstatter margarinefabrikken med almene boliger, er et mere ufølsomt tilpasset beboelseskvarter i byens tætteste historiske kerne.

Sønderborg har pæne byrum. Rådhustorvet er intakt, ikke som et egentlig tilrettelagt torv, som vi ser i flere købstæder, men som en udvidelse af gaden, der giver et renæssancelignende byrum i centrum. Generelt er indretning af gaderummene meget neutrale. Der er valgt neutrale materialer - også i den nordlige gågade, der får et løft med ny belægning.

Hovedgadernes bagarealer har desværre i høj grad lidt under 60´ernes rydning til parkering. Bagfacader og bygninger virker flossede. Der er ikke levnet rum for oplevelse på tværs af hovedgadernes bagaraler.

Uddannelse og kulturhuse i Sønderborg: Alsion i baggrunden - universitet og koncertsal og det nye kultur-pakhus til højre

Centralt indkøbscenter og boligtårn

Hovedgadens bagarealer domineres af p-pladser

MULIGE TILTAG

- Fortsat værne om byens kontakt til vandet - skabe et naturligt flow mellem midtby og den nye havnefront.
- Fokus på den nordlige gågades dynamoer og livgivende funktioner samt opmærksomhed på den skat af bevaringsværdig byggeskik, der gemmer sig blandt hovedgadernes facader.
- Skabe mere sammenhængende og attraktive bagarealer/parkeringspladser.

Købstad og erhvervshavneby med attraktiv kerne afskåret fra fjorden

Aabenraa er under forvandling fra historisk købstad, havne- og industriby til moderne erhvervs-, undervisnings-, service, hospitals- og boligby. Aabenraa har stærke bymiljø- og bokvaliteter og en stærk erhvervshavn i bunden af fjorden. Der bruges kræfter på at skabe sammenhæng mellem fjord og by, men endnu er den historiske bystruktur løs i kanten mod fjorden og afbrudt af gennemfart og en fragmenteret mellemzone.

STEDS-IDENTITET

Aabenraas naturlige stedlighed beror på den "bakkeholm" omgivet af ådal og fjordkile, hvorpå byen er opstået.

Beliggende ved vadested og skæringspunkt for vand- og landeveje, tørt og strategisk hævet i landskabet med forsvarsanlæg, slot, havn, kirke, rådhus, etc., er en by vokset frem og blevet til handelskøbstad, senere konsolideret med jernbane, industri og institutioner.

Aabenraas stedlighed er intakt som højdepunkt i landskabet med kirke på toppen, hvorfra man glimtvis overskuer å- og fjordlandskabet med bakket bagland og kropsligt oplever et urbant terræn i gader og på pladser. Det store erhvervsområde i Kilen har for en stor del lagt beslag på midtens direkte adgang til fjordlandskabet.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Aabenraas midte rummer de fleste monumenter og dynamoer man kan forvente af en mellemstor købstad heraf en del uddannelsesinstitutioner. For nogle dynamoers vedkommende fordoblet som danske og tyske institutioner. Der er supermarkeder omkring midten, dog er det urbane indkøbscenter, City 1 i den nordlige ende af strøget lukket.

Af de gamle monumenter i midten er kirke og posthus fungerende ligesom den gamle havn er aktiv. Slottet fungerer som kunstmuseum. I og på kanten af midten findes biblioteker, flere skoler og gymnasium sammen med det kreative hus og forsamlingsinstitutioner. Skaterpark i overgangszonen by-havn er ny, offentlig dynamo.

Af de tidligere så betydningsfulde baner og stationer er den nordlige nedlagt og havnestationen nedrevet. Havnens udstrakte erhvervsområde er fortsat fungerende i "Kilehavnen" tæt på midten.

Den kommunale administration, sygehuset, plejecentre, sportscentre, dyrskueplads, indkøbscentre, etc. er sammen med større erhvervsenheder flyttet ud i forstadsperiferien.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Aabenraas tætby-typologi er intakt og markant med en oplevelsesrig variation af hoved- og sidegader, pladser og torve.

Til midtens relativt få pladser hører Kirkepladsens markante, grønne toppunkt sammen med strøgets småpladser og den gamle havneplads.

Med undtagelse af overgangszonen mellem midte og havn er der få indbrud af parkering og SLOAP. Forbindelsesgaden eller "den lange plads" mellem strøg og havn udgør sammen med de let fragmenterede pladsdannelser omkring Byhuset, Musikskolen og VUC eksempler på nyere byrum. De fortsat fragmenterede byrum med parkeringspladser, grønninger og infill-byggerier i overgangszonen midte, havn samt omkring det gamle stationsområde i nord er eksempler på en midtenær byfornyelse splittet mellem tæt-by og åben-by.

En byarkitektonisk indsats i overgangszonen, midtehavn samt i den nordlige ende af hovedgaden, der er afskåret fra en videre føring mod havnen af gennemfartsvej, vil være til gavn for miljø og liv i bymidten. Den historiske kerne kalder på afslutning af de løse ender mod havn og fjord

Aabenraa præsenterer meget bevaringsværdig arkitektur og bymiljøer placeret på en behersket og traditionsbåret belægning af grå granitbrosten og gule klinker.

Gennemfartsvej og overgangszone mellem by og fjord

Fornyelse af torve- og gaderum i forbindelse med massiv områdefornyelsesindsats

Gågaden og hovedgadens ender uafsluttet med et gitterhegn ved gennemfartsvej

MULIGE TILTAG

- En byarkitektonisk integration af midte, havn og fjord over gennemfartsvej og gennem erhvervsområde vil kunne udvide og berige den historiske bymidte.
- Overgangszonen mellem midte og havn, der allerede i dag er under transformation, vil være det naturlige område for tilførsel af evt. nye dynamoer i en afbalancering af behovet for plads, tæthed og byliv.
- En byarkitektonisk indsats i overgangszonen midte-havn samt i den nordlige ende af hovedgaden, afskåret fra sin videre formidling eller afslutning af gennemfartsvej og rydninger vil være til gavn for miljø og liv i bymidten.

Bolig- og erhvervsforstad med stationsbyhistorie

Rødekro er under forvandling fra stationsby og jernbaneknudepunkt til bolig- og erhvervsforstad til Aabenraa, en forvandling, der har udvisket den gamle stationsby og hovedgade til et enkelt vejkryds plus den gamle Rødekro i "bymidtens" bånd af nye supermarkeder og boligbebyggelser.

STEDS-IDENTITET

Rødekros naturlige og kulturlige stedlighed er plateauet eller højryggen, der har lagt flade til krydsningen af den øst-vestlige landevej mellem Aabenraa, Løgumkloster og videre vest på og den nord-sydgående Østjyske Længe-debane, og til jernbaneknudepunktet med forgreninger til både vest-længdebanen og til Aabenraa. Et vadested over Røde Å har måske tidligt grundlagt et mødested.

Den kulturlige stedlighed, identiteten og bynavnet er her på usædvanlig tydelig og brandagtig vis smeltet sammen med stedets grundlæggende bygværk, den røde kro, der eksisterer endnu og i samme farve.

Den naturlige stedlighed på det flade terræn er intakt, mens den oprindelige kulturelle stedlighed er ændret med jernbaneknudepunktets mindskede betydning, hovedgadens forvandling/forsvinden og forstadsbebyggelsens udbredelse. Rødekrobrandet er ligeledes intakt og nærmest uforgængeligt.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Af historiske monumenter og dynamoer i midten er kun kroen fortsat til stede (mejeri, mølle, hotel, småfabrikker er for længst borte). Station og posthus er af nyere dato og ikke længere aktive. Skole og rehabiliteringscenter (tidligere kommunal administration) er fungerende i relation til midten, idrætsfaciliteter og hal i mindre grad.

Midten som indkøbs- og erhvervsbånd med supermarkeder er en samlet, aktiv dynamo, selv om flere supermarkeder og erhvervsdynamoer er rykket ud i forstadsperiferien mod øst.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Rødekros oprindelige bebyggelsestypologi af lav gadebebyggelse på hver side af banen er brudt op først med den nedgravede baneunderføring og senere med hovedgadebåndets udbygning.

Hovedgadebåndets etagehusbebyggelser og enkelt-bygværker i form af konsum-flatscapes præsenterer et skalaspring og en ny forstadstypologi i Rødekros midte.

Tilbage er fragmenter af gaderum, herunder forarealer ved kro og vejkryds, der agerer opholdspladser i byen. De øvrige byrum er større parkeringspladser mellem supermarkederne og inde i etagehusenes gårde. Også banegårdens forplads ligger i dag hen som parkering og rutebilstop.

Kroens forareal er behandlet i overensstemmelse med bygningens betydning i og for byen - som byens plads. Øvrig belægning og grøn aptering er profan men gennemtænkt i betonfliser, asfalt, pullerter og velplacerede træer.

Røde Kro - som kulturhistorisk reference til byens oprindelse

Midten som indkøbs- og erhvervsbånd med supermarkeder

Ekspanderet erhvervsforstad

MULIGE TILTAG

- Det nye "hovedgadebånd" af supermarkeder og parkering kan med fordel fortættes og urbaniseres for at erstatte den forsvundne stationsby-hovedgade som rygrad i den voksende forstad. Byens DNA, kroen plus de bevarede fragmenter af den oprindelige stationsbytypologi kan i den sammenhæng fungere som historisk referencer og byarkitektonisk krydderi.
- Hovedgadebåndets fleksible og åbne struktur rummer mulighed for at tilføre nye dynamoer til styrkelse af midtens liv og aktivitet.
- Hovedgadebåndets transformation af typologi, skala og byform kalder på en yderligere fortætning og urbanisering som kontrast til den forstadsudvikling, der præger byen, hvis Rødekro skal vedblive med at være en identificerbar, selvstændig forstad i staden Aabenraa.

Købstad og historisk, regional hovedby med fornyet fjord-, å- og søkontakt

Haderslev er under forandring fra handels-, industri- og administrationsby til bo-, service- og rekreationsby med uddannelsesinstitutioner og moderne service- og fremstillingserhverv. Den gamle bykernes bebyggelse er usædvanligt velbevaret, og nedlæggelse af havneindustri og erhvrersarealer i området ved Jomfrustien giver plads for nye rekreative havne- og byrum. Kontakten til fjorden genskabes.

STEDS-IDENTITET

Haderslevs naturlige stedlighed er karakteriseret af den fremskudte, lave "bakkeø" midt i en smal fjorddal. Den kulturlige stedligheds oprindelse er passagemuligheden over fjorden på det korte stykke, hvor fjord bliver til å, inden den atter bliver til sø.

Vadestedet bliver et kryds mellem land- og vandvej langt inde i landet, der skaber en et mødested med høj tilgængelighed, et marked og en bysætning på det tørre med borg, kirke og rådhus på toppen, bro og mølle ved foden, senere konsolideret med havn, jernbane, industri samt offentlige institutioner og værker.

Stedligheden er fortsat til stede i og med byens fysiske-visuelle og hensynsfuldt behandlede kontakt til fjord, å og sø samt det tydelige bakketerræn i byens morfologi.

På grund af den lange, smalle, flodagtige fjord er Haderslev havn ikke så stor og den blokerer ikke for bymidtens adgangen til vand og natur som i mange andre østjyske fjordbyer men er domineret af grønne lystbådehavne og anlægsbroer.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Haderslevs bymidte rummer alle de monumentale og dynamiske bygværker, der kan forventes af en mellemstor, historisk købstad.

En del af de gamle og alle de nye dynamoer i midten er eksisterende og aktive, evt. med ændrede funktionsindhold. Haderslev kan præsentere relativt store koncentrationer af fungerende dynamoer i og lige omkring midten, herunder flere supermarkeder og større publikumsorienterede erhvervsforetagender. Som samlet butiks-, service og erhvervsdynamo er midten derfor intakt og aktiv med få undtagelser i de yderste hovedgadeender og mindre sidegader.

I midten er der domkirke og kirker, gl. og nyt rådhus, vandmølle, posthus, tinghus, gl. hospital, kommunale værker med skorsten, bibliotek, kulturhus, museer, biograf, hoteller, busstation, m.m. Tæt på midten er der, kaserne, universitets afdelinger, skoler, VUC, skaterdome, m.m. Tidligere var der flere jernbanestationer. I og tæt omkring midten befinder sig ligeledes flere supermarkeder.

I forstadsperiferien er der gymnasium, sportsfaciliteter m. hal, institutioner, plejecentre, sygehus og det gl. vandtårn, m.m., foruden supermarkeder og indkøbscentre.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Haderslev historiske bebyggelses- og byrumstypologi, sat ned i et organisk bymønster, formet af terræn og bevægelsesmønstre, fremstiller en unik serie af varierede og oplevelsesrige byrum, gader og pladser: Torvet, Kirkepladsen, pladsen ved Gravene, "Biblioteksplads", hovedgadernes trekantede eller mere regulære pladser og forpladser, "Møllepladsen", de grønne og blå havnepladser med søparker, etc., plus hoved- og sidegadernes forskellige rumligheder og miljøer.

Den historiske midte og gadenet er intakt med få parkeringsrydninger, fortrinsvis i midtens randområder, og med få uhelede byfornyelseshuller. Derfor også få nye infill-byggerier, alle kontekstbevidste.

På havnen bliver der bygget nyt og i stor skala. Boligbebyggelse, erhverv og uddannelsesinstitutioner bygges som punktbebyggelse, typisk for nye havneområder, med opdelinger, der respekterer udsyn til fjorden.

Haderslevs byarkitektonisk enestående og hele historiske miljø er bevaringsværdigt sammen med de mange enkeltbygninger, der repræsenterer byggeskikke, stilarter og udtryk fra alle arkitekturepoker, holdt sammen af en diskret og gennemgående aptering af brosten og beton i grålige nuancer og en nænsom beplantning.

Ny havnebydel, hvor der bygges i stor skala i kontrast til den historisk velbevarede midtby

Pladsen ved Gravene

Møllen - teater

MULIGE TILTAG

- Industrihavnen, hvis typologi i dag er under omdannelse, vil komme til at spille en rolle for bevarelsen og underbygningen af midtens stedlighed. Det samme gælder de nedlagte bane- og erhvervsarealer langs Jomfrustien.
- Nye og flere dynamoer i og omkring midten vil betyde en bevarelse og styrkelse af midtens aktivitetsniveau og byliv, forudsat de ikke fysisk udhuler bystrukturen. Midtens randzoner byder sig her, som i andre byer, til med potentielle placeringsmuligheder.
- Midtens historiske typologi kan udstrækkes til dens randzoner herunder havneområderne eller her finde sin byform på basis af en enten tættere eller mere åben, nutidig typologi. De større midtenære parkeringspladser kan mere ambitiøst urbaniseres og apteres som byrum.

“At gøre noget til sit eget, er noget, der sker, tror jeg, fra første øjeblik man erfarer et kunstværk eller en bygning ”.

Olafur Eliasson, Kunstner og skaber af Fjordenhus i Vejle

Nyborg er både kulturarv, kongeby og moderne havnemiljø

Befæstet købstad med slot, voldgrave, rekreativ havn, blå bosætning, offentlige institutioner og konferencefaci-liteter. Den tidligere færgehavn, spændt ud mellem fæstning/borg, kirke og rådhus, er i dag under forvandling til konference-, rekreations-, bolig- og serviceby med let og tung erhverv. Den igangværende revitalisering af slottet og turneringstorvet vil forstærke fortællingen om kongebyen.

STEDS-IDENTITET

Nyborgs naturlige stedlighed er skabt af pynten og holmen mellem Ladegårdsåen mod øst, bælt plus lavvandsområde mod syd og vest.

Dette centralt placerede og let forsvarlige brohoved med beskyttet overfartshavn ved åmundingen udvikler sig til købstad spændt ud mellem befæstet borg, kirke, rådhus og havn, senere mellem jernbane, færgehavn, industri og institutioner, herunder Nyborg statsfængsel.

Nyborgs stedlighed er intakt og nærværende med bastionernes og voldgravenes grønne og blå, formede landskabselementer og med byens og fæstningsbydelens klart definerede strukturer, overvåget af borg, rådhus og kirke samt havnens fortsatte indfoldning i midten.

Den igangværende revitalisering af slot og torv vil forstærke fortællingen om kongebyen. Omdannelserne på havneområdet kommer til gengæld til at fortælle en ny historie om rekreative bo- og oplevelseskvaliteter.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

De historiske monumenter og dynamoer er centralt placerede i Nyborg mens de moderne dynamoer optræder med en vis spredning. Midten som samlet butiks-, erhvervsdynamo er dog intakt med få nedlukninger i yderkanten af tætbyen.

Af Nyborg midtes historiske monumenter og dynamoer er den gamle kirke og rådhuset fungerende, mens slottet er blevet til turistattraktion. De gamle stationer plus posthus tæt på midten er afløst af en ny udenfor. Museer og bibliotek fungerer fortsat i midten. Vandmøllen ved Torvet er sammen med andre gamle erhvervsbygninger eksisterende i midten, men ikke fungerende.

Skoler og gymnasium ligger i den udstrakte periferi. Det samme gælder sportscenter, hal, de større plejeinstitutioner, sygehus og fængsel, hoteller og kongrescenter samt større fabrikker og erhvervsforetagender.

Flere supermarkedsdynamoerne ligger i kanten af tæt-byen (én i selve tætbyen) og kan medvirke til at opretholde midtens liv og aktivitetsniveau.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Nyborg midtes historiske bebyggelses- og rumtypologi er intakt og enestående uden større parkerings- eller byfornyelsesindbrud. Den tætte bybebyggelse danner afvekslende og oplevelsesrige gade-, plads- og parks-cenarier fra portbydelens "portgadebygning" til livlige hovedgader med by- og borgerhuse, hjørner og gesimser og stille tætte sidegader med beboelse.

Torve og pladser veksler i skala og udtryk. Torvets (turneringspladsens) helstøbte facadevægge med rådhuset som den ene og slottets grønne park-panorama som en anden veksler med Adelgadebyrummets tragtformede, ophaler-åbning mod den oprindelige havn og anløbsbro (i dag blokeret af hække og gennemfartsvej). Kirke-pladsens kontrast af urbant byrum og grønning veksler med "Skolegadepladsens" og "Borger- og Håndværker-foreningspladsens" mindre skala eller den gamle åbne Stations-forplads.

De nye infill-byggerier ved Torvet, Kirkepladsen og i det tætte havnekvarter syd for voldgraven respekterer langt hen den historisk-typologiske kontekst, hvilket også, til en vis grad, gælder den nye boligbebyggelse, Nyenstad, som dog har erstattet den nedrevne, urbane gadebebyggelse med en tæt-lav-agtig rækkehusbebyggelse.

Nyborg rummer en stor rigdom af bevaringsværdige miljøer og bygværker fra middelalderen, barokken og renæssancen over eklekticismens og modernismens stilepoker. Apteringen i grå brosten, granit- og betonmønster plus velplaceret beplantning og gadeskulpturer supplerer, med nogle undtagelser, det mangfoldige bymiljø, der er afbalanceret, kontekst- og atmosfærebevidst.

Torvet (turneringspladsen) anvendes til parkering. Den fortjener en anvendelse, der tydeliggør dens grandiositet

Afbalanceret bymiljø med enkel indretning og aptering

Tilpasset ny randbebyggelse syd for voldgraven

MULIGE TILTAG

- Overgangszonen mellem tætby og havn, på de tidligere erhvervs- og banearealer mod vest, kalder her, som i andre byer, på en stedlig stillingtagen, hvilket også gælder de østlige bane- og færgearealer.
- I afbalanceringen af fordelene ved bylivsdynamoer i midten med deres ofte store arealarealbehov byder havnens og jernbanernes nedlagte anlæg sig til som potentielle udviklingsområder.
- Havne- og banearealerne vil, udviklet som enten traditionel randbebygget tætby eller mere åben, modernistisk byform, som allerede påbegyndt ved lystbådehavnen, kunne udvikles til attraktive kvarterer og bebyggelser, aktiverende og befolkende Nyborg midte.

Gammel by med ny rådhusplads og havnefront forenet i ny byprofil mellem broerne

Middelfart ligger mellem den nye og den gamle Lillebæltsbro, på en af Fyns mest karakterfulde strækninger, hvor bæltet slynger sig mellem skovbeklædte kyster og kystbyer - et lille stykke San Fransisco Bay i dansk målestok. Middelfart by er tæt forbundet med bæltet og det er på én gang lykkedes at forstærke den gamle bydel og fortætte den nye bydel. Centrum opleves som overskuelig og oplevelsesrig.

STEDS-IDENTITET

Middelfart er anlagt ved det smalleste overfartssted i Lillebælt. Her er byen opstået på den tørre strand oppe ad bakken i det spektakulære skovbeklædte landskab. Der er kommet en kirke og en færgehavn og traditionelle middelalderlige byfunktioner. Den middelalderlige byplan er stadig tydelig. Hovedgaden lå parallelt med stranden med tværgader og stræder, hvorfra der er mange kig til bæltet.

Jernbanen kom til og fik væsentlig betydning for Middelfart som knudepunktby for trafikken mellem Jylland og Fyn. Med den gamle Lillebæltsbro blev Middelfarts position og udvikling som industrIby styrket. Både den gamle og den nye Lillebæltsbro hører med som kraftfulde vartegn i landskabet omkring Middelfart.

Natur- og kulturstedligheden i form af byens middelalderstruktur og kontakten til bæltet er intakt. Der arbejdes bevidst med at fremhæve stedlige kvaliteter samtidig med at byen både nøgternt og spektakulært får indpasset moderne tæt/høj bygningstypologi i centrum.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Middelfart har et koncentreret centrum med en livlig hovedgade, der fører over i en gågade. Fornyelsen af havnefronten med caféliv, kulturhus og basketballbaner med direkte forbindelse til det nye centertorv med nyt rådhus har tilført bymidten ny dynamik.

Fra et ry for sine landsbyprægede kvaliteter må Middelfart med sine nye dynamoer, i stor skala, siges at have forstærket sine bymæssige kvaliteter.

De historiske monumenter er koncentrerede mod vest. Kirke, skole, hospital og hotel. Det gamle hospitalskompleks mod syd, mod bæltet, er ikke en aktiv dynamo, som den har været, da bygningerne endnu var i hospitalsdrift, men området præsenterer stærk bygningsmæssig kulturarv.

Til nye dynamoer hører det nye bytorv, der strækker sig på tværs over hovedgaden og markerer sig med butikker og supermarked og nyt rådhus. Uddannelsesinstitutioner, sport- og fritidsdynamoer er placeret i periferien og forstadsbebyggelserne.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Hovedgade og strøg er kommet til at hænge godt sammen i Middelfart – gammelt og nyt. I den vestlige ende er miljøet omkring kirke og det lille gamle middelaldertorv intakt. I midten, i overgangen til den nyere ende, er en oprindelig torvedannelse bevaret, og endelig er det nye torv godt placeret i den østlige ende med direkte passage til havnen.

Skalaen får et ekstra tryk i højden omkring det nye torv, hvor etagehusene på 6-7 etager og det nye markante rådhus skaber et moderne magtcentrum og tyngdepunkt i bymidten. Her er skabt en ny tæt urban by. På havnen er der mere luft i bebyggelsen, der består af kulturhus, boliger, erhverv etc. svarende til havnemiljøernes mere spredte karakter og monumuenttypologi.

Bebyggelsesstrukturen i den øvrige bymidte er rimelig intakt. De fleste steder har man holdt sig nede i skala og tilpasser sig byens lave bebyggelse. De karakteristiske grunde og skel bag hovedgaden er intakte og gårdarealerne er mange steder pænt indrettede.

I apteringen viser Middelfart ambitioner i hovedstrøget. Der spilles op til den nye moderne arkitektur i udtrykket, der får et anstrøg af postmodernisme. Et særligt fint træk ved Middelfart, der gør byen let genkendelig, er den konsekvente beplantning med stynede allé-træer i byens centrale gader.

Generelt kan man sige om Middelfarts centrum at det styrkes med de tiltag, der er skabt de senere år. Der er sammenhæng i aktiviteterne og centrum bliver ikke udtyndet.

Tovet midt i det gamle centrum har kik til bælt og bro

Fortætning omkring det nye bytorv. Bebyggelsen får et ekstra tryk i højden - 5-7 etager

Eksempelgade i beboelseskvarterene med åben vandafledning kombineret med aptering i granit, asfalt og cortenstål

MULIGE TILTAG

- Havnens tilbageværende store erhvervsarealer indtænkes i midtens fremtidige udvikling
- Forbindelsen på tværs af banen til statshospitalet og sydkystens byudviklingspotentialer indtænkes i midtens udvikling
- Midtens randzone fortættes/urbaniseres til støtte for midten

Koncentreret middelalderby med liv i de historiske pladser, gader og stræder

Varde er en koncentreret middelalderby med nærhed til og kontrast til det moderne Esbjerg. Varde præsenterer en stor grad af urbanitet. Tæt randbebyggelse, monumentale bygninger, baggårde med aktiviteter og krogede middelalderstræder. Bylivet foregår ikke blot på hovedgadestrøget men rundt omkring i forgreningerne af historiske gader og stræder.

STEDS-IDENTITET

Varde ligger på en knold ned mod Varde å. Byen er opstået ved et vadested over åen. Den udvikler sig på nordskrænten, som en pynt ud i engene. Byen er ikke anlagt men opstået organisk omkring kirkebanken. Middelalderens krogede vejsystem er tydeligt bevaret den dag i dag. Varde har forbindelse i alle retninger mod Ringkjøbing, Kolding og Ribe.

I middelalderen var der livlig handel, men det var ikke muligt at anløbe å-havnen med større skibe og havnen har aldrig fået den store betydning. Derimod var jernbanens udvikling sidst i 1800-tallet vigtig for byen. Jernbanespor omkranser hele den historiske bykerne med etablering af hele to stationer.

Stedligheden er fuldt intakt. Ved åen er landskabet uforstyrret og stedligheden velbevaret. Åen adskiller i dag byen med et attraktivt rekreativt område, men uden at der er opstået en dobbeltby. Hovedgaden strækker sig over åen. Der foregår renoveringer i midtbyen og ved det historiske havneanlæg, alt sammen med respekt for stedligheden. Det er tydeligt.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Den historiske middelalderby sammen med et mangfoldigt udbud af service- og kulturtilbud er samlet set en stærk dynamo for bylivet. Vardes moderne dynamoer virker intakte og velkørende for borgere og turister. Der er påfaldende få lukkede butikker.

Selv om Varde har en middelalderkerne har byen få egentlige historiske monumenter. Kirken dominerer sammen med den centrale klassiske kirkeplads byens centrum. Havnepladsen, som genskabes i disse år, kan få en ny betydning som centralt rekreativ dynamo. Byens to stationer er markante historiske bygninger i udtryk og størrelse, men de har mistet deres værdi og funktion.

I det vestlige centrum sker i øjeblikket en fortætning. Den nye Jacobiskole er bygget i tilknytning til hallen, og sammen med omdannelse af Jernstøberiet til kulturcentrum forstærkes livet i bymidten mod vest.

Sygehuset og Supermarkeder ligger i randen af centrum og overgangen til boligområderne mod nord. Indfaldsvejen, Ribevej mod syd omfatter traditionelt udseende moderne erhvervsområder. Varde Kasserne er fuldt fungerende i dag og ligger uden for centrum syd for åen.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Bebyggelsen består af klassisk tæt randbebyggelse. Varde har gennem historien været præget af brande helt frem til 1821, men gadeforløbene er stadig middelalderens by. Varde har et af de fineste eksempler på den klassiske markedsplads med forgreninger af velholdte gaderum uden huller i randbebyggelsen.

Både bebyggelse og byrum er typologisk klassiske og derudover velfungerende og intakte. Det samme gælder mange af byens bagbygninger.

Randbebyggelserne rummer en del større gårdrum med sammensat anvendelse som værksteder, produktion og parkering. En del baggårde har befæstede arealer og lav rekreativ værdi, men som sådan fremstår de ikke forfaldne. Parkeringspladser dominerer ikke byrummene.

Bebyggelse og byrum er i særklasse intakte. Det er en fornøjelse at gå på opdagelse i byens krumme stræder. Det er synligt, at der renoveres med stor respekt for byens historie. De historiske gader og stræder får genskabt belægninger og aptering ligesom forbindelsen til åen, det oprindelige vadested, genskabes og forstærkes.

Stedligheden understreges med retablering af den historiske havneplads

Der er kik til en del fine og fungerende baggårdsmiljøer

Varde har etableret mønstergader for renovering og møblering af sine historiske gaderum

MULIGE TILTAG

Der er ikke meget at tilføje til Vardes udvikling andet end at understøtte det byen allerede arbejder med:

- Der er stor opmærksomhed på stedligheden i byens udvikling. Måske kunne man ønske sig lidt flere kik til åen gennem det tætte det grønne landskab omkring byen.
- Der er et gode shopping muligheder, museumstilbud m.m. Det er fint, at der arbejdes med flow mellem byens dynamoer.
- Der er mange baggårde, som er aktivt i brug, men hvor de er tømt for funktioner og oplevelsesfattige, kan de begrønnes for at give dem en rekreativ værdi.

"Det er tydeligt at alle byerne, vi har besøgt, bestræber sig på at gøre sig attraktive. Der hvor det i særlig grad lykkes, er når byen formår at omsætte sine fortrin til noget som er unikt, svært at efterligne og skaber særlig værdi for borgerne"

Tenna Tychsen, Arkitekt, grundlægger af konsulenthuset Komlab

Dynamisk stationsby under transformation til større, moderne provinsby

Stationsbyens sædvanlige fragmentering kultiveres i Vejen med en solid koncentration af bebyggelse og funktioner i centrum. Fra at være et bane-vejkryds på afstand af landsbyen og vadestedet Vejen har byen Vejen udviklet sig til en større provinsby med en fysisk urbanitet og et byliv som en købstad, struktureret omkring den klassiske forbindende hovedgade mellem landsby og stationsby.

STEDS-IDENTITET

Vejens kombinerede naturlige og kulturlige stedlighed er vadestedslandsbyen, placeret på det tørre ved landevejen mellem Kolding og Esbjerg, forbundet med station og jernbane på fladlandet ved foden af bakkerne i vest.

Landevejen mod syd til Vojens og Haderslev på tværs af banen er fortsat stationsbyens rygrad og hovedgade og har udviklet sig til et urbaniseret bånd, som fortsat udvikler sig internt, og som forstadskvarterer, bebyggelser og institutioner kobler sig på.

Vejen er ikke kendt for nærrekreative arealer i form af skov eller strand, men byens omgivelser er kulturligt anlagt med store grønne arealer der omgiver idræts- og sportsfaciliteter, uddannelse og erhverv.

Vejen viser sig som intakt stationsbytypologi i en gradvis mere og mere urbaniseret udgave.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Vejen har ikke mange historiske monumenter, men adskiller sig i sin stationsbyprofil ved at være velforsynet med mange aktive dynamoer af nyere dato i hovedgaden. Der er en tæt koncentration af centerdynamoer der tiltrækker liv midten. I randen ses enkelte lukkede butikker.

Af Vejens oprindelige monumenter og dynamoer er kirke og kro i landsbyen samt station, kunstmuseum og skole i stationsbymidten stadigt fungerende.

De nye dynamoer i stationsbymidten er, foruden rådhus og bibliotek, jobcenter, m.m., flere, større supermarkeder samt tilknyttet midten, borgerservice i den renoverede Alfa-fabrik.

De øvrige dynamoer som sports- og kongrescenter, ældrecenter, hostel, skoler, erhvervsskoler, gymnasium, m.m. er placeret i den grønne forstadsperiferi.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Fra den typiske lille stationsbys bebyggelses- og byrumstypologi af lav, spredt randbebyggelse omkring hovedgade og et par sidegader er Vejens bebyggelse ekspanderet i skala, højde og udtrækning.

Ganske usædvanligt for stationsbyen har byens rumtypologi fået tilføjet gadevarianter samt især plads- og torverum i flere størrelser og udformninger: rådhusplads, stationsplads, strøgtorv, park, landsby torv, m.m. P-pladserne bag ved hovedgaden er velfungerende og pænt anlagte.

Udviklingen af tæt, urban gadebebyggelse og byrum i det centrale hovedgade-bånd er formodentlig en konsekvens af Vejens almindelige byvækst, parret med en bevidst planlægning, der, hvis den fastholdes, kan skabe en differentieret byudvikling, der på én gang respekterer og operationaliserer Vejens stedlighed og grundlagte identitet.

Den belagte aptering er enkelt bearbejdet i en blanding af betonsten og brosten. På torve- og krydsmarkeringer er der gjort ekstra ud af den kunstneriske udførelse. Vejen har som flere andre byer en bylegeplads indrettet på hovedtorvet med plads omkring til forskel fra de sammenpressede gaderumslegepladser vi ser indrettet andre steder.

Der er flere markante bygninger omkring rådhustorvet og adgang til Vejen museum udført i bedre byggeskik

Markant koncentration af bycenterfunktioner i Vejens midte

Stationsbyens sædvanlige hullede karakter bliver i Vejen til pladser og torverum - der er rumfornemmelse

MULIGE TILTAG

- En fortsættelse af den hidtidige byudvikling vil kunne fastholde og forstærke Vejens strukturelle identitet og byarkitektoniske karakteristika.
- Som samlet bylivsdynamo er Vejens midte intakt med fungerende handel og erhverv. En fortsat styrkelse af centrum er i gang med etablering af et nyt rådhusmonument.
- Styrkelse af forbindelsen i hovedgaden under banen

Bedre byggeskik tørner sammen med forstadsmonumenter

Mange stationsbyer er usammenhængende fra starten, men ikke Grindsted bymidte. Her finder vi et af få eksempler på en planlagt stationsby inspireret af de engelske New Towns. Man udviklede en rigtig by med et rigtigt torv og fine huse omkring. Grindsted er med sit centrum stadig unik, men modernismen trænger sig på med bl.a. skalabrud i randbebyggelsen.

STEDS-IDENTITET

Grindsted er en planlagt stationsby, der opstår på det tørre land ved åen og vadestedet, som et vigtigt knude-punktskryds i Midtjylland. Den udvikler sig på hver side af åen med forbindelsesveje i alle retninger.

Grindsted var oprindelig en lille by på heden med en markant kirke. Udviklingen tog fart i starten af 1900 med opdyrkning af heden, udvikling af industri og med jernbanens udvikling. Byens centrale beliggenhed betød at Grindsted blev et af Danmarks vigtigste jernbaneknudepunkter med jernbaner i 6 retninger.

Gadekrydset i centrum er delvist organisk opstået, men med planlægningen af midtbyen blev krydset erstattet af et centrumtorv med en klar stjerneformation, som man tegnede New Towns o. 1920. Gaderne fra torvet stråler ud til stationen og andre funktioner i byen.

I dag er banerne nedlagt og har efterladt et stort mellemareal/ingenmandsland med en hovedvej mellem vest- og østbyen. Åen er fastholdt som et vadested - et grønt engområde med rekreativ bypark.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Torvet og den gamle hovedgade som samledynamo er ikke karakteriseret ved intenst byliv. Bymidten er forbeholdt udvalgsvarebutikker, men virker søvnig i forhold til det nye tyngdepunkt med butikscenter, som er etableret i forlængelse af hovedgaden mod vest.

Historiske monumenter er der ikke mange af udover kirken, det gamle apotek og apotekerhaven, der giver en fin velkomst til hovedgaden. Vandtårnet fra 1931 er ikke længere i drift, men et markant vartegn for byen.

Moderne monumenter og dynamoer ligger med en vis spredning. Fabrikker og erhvervsområder er placeret på østsiden af hovedvejen og ingenmandsland. Supermarkederne samles i hovedgadens vestlige ende og skaber dynamik i centrum. I byens sydlige del ligger Sygehuset, og syd for engarealet, trukket godt væk fra centrum, ligger Billund Kommunes administrationscentrum, uddannelsesinstitutionerne (det såkaldte campusområde) samt kultur- og idrætscenteret. Placeringen syd for engarealerne tilfører ikke liv til centrum og hovedgaden.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

I Grindsteds centrum har et usædvanligt arkitektonisk udtryk. Randbebyggelsen omkring torvet er konsekvent gennemført i bedre byggeskik med markante hjørner og stor detaljeringsgrad i facadeudtrykket. Den ene diagonalvej fører direkte til stationen, der også er udført i bedre byggeskik - stor og flot.

Et udpræget greb i Grindsted er opførelse af nye høje etagehuse i anden række bag hovedgaden. I overgangen til centerbebyggelsen indpasses nybyggeriet i en acceptabel moderne sammenhæng, mens bygningerne som infill i stjerneplanen og aksen mod banegården, synes ude af skala og brutale sammen med bymidtens nedskalerede bebyggelse.

Netop i Grindsted stationsby kalder fornyelse på følsomhed overfor bygningstypologi og skala, da byen ikke er præget af stationsbyens normalt brogede karakter. Den oprindelige urbane kvalitet i byggeskik og skala brydes i Grindsted.

Hovedtorvet og hovedgadens aptering og indretning fremstår ganske flot med mange materialeeffekter, men holdt i god kvalitet og i et historisk udtryk. Til gengæld sker der igen et sammenstød med den oprindelige urbane kontekst, hvor der for nyligt er etableret en legeplads i byens vigtige gade/akse mellem vadested og torvet. Legepladsen er et velmenende forsøg på at skabe liv, men også et typologisk fremmedlegeme, der sætter prop i forbindelsen mellem å og bytorv.

Bytorvet

Hovedgaden som samledynamo er styrket med butikscenter i den vestlige ende

Den oprindelige nedskalerede urbane kvalitet brydes med høj etageboligbebyggelse

MULIGE TILTAG

- Vis større respekt i byudviklingen for de oprindelige urbane kvaliteter i den planlagt by, dens torv, stjerneformation og bygningsmæssige kvaliteter. Frihold akserne for visuel blokering.
- Skab bedre sammenhænge/flow mellem sydbyens uddannelses- og kulturdynamoer og midtbyen.
- Centrumbebyggelsens skala bør respekteres.

Intakt middelalderby i særklasse – museumsby

Ribe er en museumsby uden for nummer. Her blev byfænomenet for første gang introduceret i Skandinavien. Ribe var centrum for handel. Byens struktur fik betydning for indretningen af mange byer fremover. Landskabelige begrænsninger har forhindret at middelaldercentrum er spoleret og en industriel udvikling i skyggen af Esbjerg har betydet at det middelalderlige bymiljø er intakt uden modernistiske indgreb.

STEDS-IDENTITET

Ribe har en markant stedlighed med en skarp afgrænsning til landskabet og med markante monumenter. Byens skyline er tydelig fra det flade landskab mod vest. Byens udvikling er begrænset af sin placering på små sandbanker i ådeltaet. Derved har byen kunnet bevare sit tydelige og sjældne samspil mellem by og landskab.

Byen er opstået på kanten af gesten, hvor vandvej og landvej krydsede hinanden, hvor det var muligt at etablere et godt handelssted og en havn. På et meget tidligt tidspunkt er der opstået en kirke og en borg.

Domkirken med domkirkepladsen er byens centrale punkt. Kirke- og kongelige interesser og kultur er stadig tydelig i bybilledet. Betydelige historiske bygninger omkranser kirketovet. Ud fra domkirketorvet forgrener byens gader sig som et edderkoppespind.

Å-systemet har medvirket til byens forsvar og muliggjort mølledrift. Møllesystemet sammen med åen giver fine rekreative strækninger gennem byen.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Ribe er en velbevaret historisk dynamo. Udover de seværdige historiske dynamoer er der rigt med butikker, gallerier og caféer. Turismen medvirker til at holde gang i bylivet.

De historiske monumenter er ikke til at tage fejl af. De er arketypiske eksempler på symbolerne fra middelalderens magtstrukturer - borgen, katedralen og borgerskabets huse, der samlede sig omkring de centrale monumenter. I Ribe har man forstået at fastholde monumenterne og bygge videre på dem med enkelt tilpassede forbedringer og tilføjelser.

Der er stadig tydelige spor af de kirkelige institutioner, der har fyldt meget og været styrende for bystrukturen. Der var kirken og kongens domstol, kloster og bispesæde m.v. Der kom præsteskole og latinerskole, der i dag er blevet til gymnasium i midtbyen. Danmarks måske fineste bud på et historisk campuslignende sted – en integreret historisk dynamo.

De større moderne dynamoer er placeret i forstadsbebyggelser udenfor den historiske bykerne. Der finder vi øst for åen statshospitalet, skoler, fritidscenter og svømmehal m.m Forstadscenter med indkøbsmuligheder finder vi ved den nordlige indfaldsvej.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Bebyggelsen består overvejende af randbebyggelse med bagvedliggende grønne områder, gårdrum og private haver. Der er historiske velbevarede typologier i bebyggelsen. Udover de forskellige kirkeklige og verdslige bygninger omfatter bebyggelsen blandede stilarter.

Den førmodernistiske by med lave middelalderhuse og haver fylder de afgrænsede arealer omkring den historiske kerne. Randbebyggelsen er mest lave middelalderhuse, men der forekommer også renæssancens gavlhuse og langhuse i bindingsværk samt borgerhuse fra slutningen af 90´erne plus bedre byggeskikkvarterer fra århundredeskiftet. Der er ingen huller i bebyggelsen.

Den arkitektoniske karakteristik er anonym middelalderby, men med indslag af senere huse fra stilforvirringsperioden. Tilstanden er god. Facaderne bliver holdt pæne og ordentlige.

Ribe har mange fine, harmoniske byrum. Det altdominerende kirketorv har inden for de senere år fået en ny veltilpasset belægning, der understreger torvets flade med de mange monumentale bygninger. I øvrige er belægninger og byudstyr over alt holdt pænt og ordentligt.

Naturlig og kulturlig stedlighed er Ribes brand - Byen har et tydeligt samspil med landskabet

Middelalderens små tunge stenhuse

Kannikkegården og ny belægning på domkirkepladsen følsomt tilpasset det historiske kulturmiljø

MULIGE TILTAG

- Byforny i overensstemmelse med den historiske typologi.
- Frihold det omgivende landskab fra bebyggelse så byen fremstår med sin oprindelige profil og klare opdeling mellem by og land.
- Hold moderne pladskrævende dynamoer væk fra midten.
- Fasthold og tilpas beboelse i midten.

Købstad på kanten af marsken – enestående kompleks af bebyggelse og byrum

Tønder har gennemgået en transformation fra handels- og serviceby/administrationsby til erhvervs- og turistby, uden at det er gået ud over dens historiske midte. Tønder minder om Ribe i sin stedlighed på kanten af fladlandet med adgang fra åen. Hvor Ribe kendetegnes ved sin kirkelige monumentalitet er Tønder handelsbyen med borger-huse og gavlfacader i flamsk prægning. Devisen i byfornyelsen er tilpasning og enkelthed.

STEDS-IDENTITET

Tønders naturlige stedlighed er skabt af placeringen på det tørre, flade terræn på kanten af å- og marsklandskabet.

Den kulturlige stedlighed er vadestedet ved Vidåens udløb i marsken for de krydsende veje mod vest til Højer, mod syd til Rudbøl, mod nord til Ribe og Aabenraa og mod øst til Sønderborg og Flensborg. Der er grundlagt en by med havn, torv, kirke og rådhus og senere jernbane og statslige institutioner.

Havnen mistede allerede i middelalderen sin betydning i forbindelse med inddigning af marsken, men byen har formet sig omkring havnen med handelsplads og handelshuse.

Stedligheden er intakt med den koncentrerede midtens mentale og synlige nærhed til marsk- og å-landskab, klart afgrænset af åen, kanaler, banelinjer og ringgade (Kongevejen) i grønne træk.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Tønder har fortsat aktive monumenter og bylivsdynamoer i og tæt omkring sin midte. Midten som samlet erhvervs-, butiks- og kulturdynamo er intakt bortset fra enderne af hovedgade og sidegader, hvor der, lig andre byer forekommer lukkede butikker og erhvervslokaler.

Af midtens og de midtnære monumenter/dynamoer er kirke, hotel, museum og vandtårnet som markant vartegn, gymnasium, skoler og kommunal administration, biograf, politistation og tømmerhandel stadigvæk aktive. I randen gælder det samme for supermarkeder, sportscenter, vandrehjem og sygehus, mens øvrige skoler og institutioner er placeret i forstadsperiferien.

Det gamle rådhus og amtsadministrationen, posthuset samt banegårdene, hvoraf kun den vestlige eksisterer, er ikke mere fungerende som sådan.

Den fint koncentrerede placering af supermarkeder på det gamle, nordlige baneterræn tæt på midten friholder midten fra de ofte sete parkeringsudhulinger, samtidig med at den støtter midtens liv og aktivitet.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Tønders koncentrerede, flamsk påvirkede by- og bebyggelsestypologi med smalle, dybe grunde og mange smalle gavlfacader er unik i en dansk kontekst og i stærk kontrast til den udbredte, generiske forstad nord og vest for byen.

Den tætte randbebyggelse er intakt i den varierede midtes udvalg af hovedgader, sidegader, torve og pladser samt grønne byrum, hvoraf de tæt forbundne torve- og kirkepladser er et enestående kompleks af varierede byrum.

De grønne å-, kanal- og parkrums integration i bymønsteret er ligeledes et sjældent og markant træk i byen. Der er få utilpassede indbrud af parkeringspladser, hvoraf Skibsbroparkeringerne er tydelige, men designede grønt apterede eksempler.

Tønder repræsenterer en enestående samling af bevaringsværdig arkitektur: borger- og beboelseshuse varierende facadeudtryk, markante enkeltbygværker og bygningskomplekser, specielle miljøer, etc., indrammet af en diskret, traditionsbevidst belægningsaptering og en tilpasset, behersket grøn aptering.

Diskret tilbygning til Tønder Rådhus i å-landskabet

Usædvanligt veltilpasset supermarkedskompleks i randen af bymidten

Karakteristiske gavlhuse med karnapper

MULIGE TILTAG

- Fasthold stedligheden som marsklandskabets nærvær, forstadens fravær samt byens koncentrerede, historiske typologi og særlige udformning.
- Fasthold og skab nye dynamoer i midten.
- Byfornyelser med respekt for typologi og byform er allerede udført i den østlige ende af bymidten op mod det gamle sygehus og som ældrebolig-infill i en hovedgadekarré og bør fortsættes fremover for at bevare Tønder som kulturarv. Stationsområde og station trænger til fornyelse.
- Bymidten er forholdsvis fri for trafik og har potentiale til mere beboelse, hvis mennesker kan lokkes til at bo i midtbyen

Typisk stationsby bliver til grøn forstad med plads til sport og gæster

Vojens giver et imødekommende og grønt indtryk. Byen har en velbevaret hovedgade på trods af udfordringer med tomme butikker. Vojens har oplevet en eksplosiv vækst og udvikling omkring én enkelt virksomhed i 60´erne, der medførte udbygning af etage- og rækkehuse og tilflytning til bymidten, men også perifert beliggende centerfunktioner, der har trukket livet ud af hovedgaden. Vojens er ved at genfinde dynamoer, der styrker byens centrum.

STEDS-IDENTITET

Vojens er en typisk stationsby, der opstod for enden af tunneldalen, der strækker sig fra Haderslev i øst. Den er beliggende på et landskabsmæssigt plateau, hvor den Sønderjyske Længdebane krydser landevejen mellem Haderslev og Ribe. Landskabet omkring byen er relativt fladt men rigt begrønnet.

Det grønne element er kendetegnende for byen. Indfaldsvejene mod byen opleves som grønne korridorer, der fortsætter i en kultiveret udgave ved overgangen til byen. Gennemgående anvendes lav beplantning ved rundkørsler og vejanlæg samt træbeplantning i hovedgaden.

Krydset mellem hovedgade og banen er det mest markante kulturskabte træk i Vojens. I 60´erne skete en yderlige skarp markering af krydset ved sænkning af hovedgaden i en viadukt under banen og etablering af en ny moderne stationsbygning. Omgivelser ved krydset er i dag styrket med et nyt urbant torv med dagligvarebutikker.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Historiske monumenter er der få af i stationsbyen, der opstod efter 1866. Til gengæld er der markante aktive dynamoer, der medvirker til at styrke Vojens image som sportsby og fremtidens motorsportsdestination.

Det nye dagligvarecenter i centrum kan medvirke til at give dynamik til hovedgadens midte sammen med byens kultur- og musikhus midt på hovedgaden.

Vojens har en kirke fra 1929, der fremstår som en klassisk hvidkalket landsbykirke. Stationsbygningen fra 1967 er i dag til salg. Industribygningerne fra den nedlagte Gram-fabrik er markant i omfang og som industrielt monument. Fabrikken har været en afgørende dynamo for byens liv. Dens videre funktion er uvis.

Byens nutidige dynamoer ligger spredte. Butikscenteret mod vest er bygget op omkring det gamle rådhus, der nu er sundhedscenter. I hovedgadens østlige ende ligger hallerne med plads til 3000 gæster, et konferencecenter sammen med en campingplads, institutioner og erhvervsbebyggelse. Begge centre ligger tilbagetrukket fra hovedgaden i typisk forstadsprægede bebyggelser. Uden for byen er der god plads til udvikling af motorsportsaktiviteterne.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Samlet set er bebyggelse og byrum velbevarede i Vojens. Bebyggelsen er karakteristisk for små hovedgader i stationsbyer. Mellem hovedgade og Gram-komplekset bliver bebyggelsen hurtig usædvanlig for stationsbyen. Vi ser en stor koncentration af etageboliger og rækkehuse fra 60´erne. Mod nord og øst har vi parcelhusene.

I hovedgadens centrum har vi lav randbebyggelse, der hurtigt tynder ud og bliver til punktbebyggelse jo længere vi kommer væk fra centrum. Der er fine eksempler på bedre byggeskikhuse. Boligområderne er generelt grønne, pæne og velholdte – både villaer og etagehus-bebyggelserne.

Der er ikke tegn på forfald i den tætte bydel, men tomme butikker øger risikoen for at billedet vender. Belægningen i gaderne er pæne, beplantningen er gennemgående og nydelig. Flere bænke til ophold kunne tjene bylivet.

Der er ikke noget torv på hovedgaden, som der ofte ikke er i stationsbyer. Pladsen foran stationen fungerer som parkeringsplads. I det to ydreliggende center-bebyggelser ser vi en slags kunstige byrum, der mest domineres af parkering, dog med veltilpasset træbeplantning.

Velplejede grønne korridorer og trafikanlæg er velkomsten i Vojens

Butiks- og servicecenter for enden af hovedgaden i vest

Sports- og fritidscenter med konferencefaciliteter og campingplads, for enden af hovedgaden i øst

MULIGE TILTAG

Der er ikke behov for de store greb i Vojens, der fremstår som en attraktiv boligby.
Der kan arbejdes med:

- Fortsat sikring af aktivitetsskabende funktioner i hovedgaden i et omfang så tyngdepunkterne i hver ende forbindes.
- Der er gode takter i etablering af dagligvarecentrum og etablering af kultur- og fællesskabsdynamoer, der styrker det centrale bomiljø.
- Omdannelse af tomme butikker til boliger i hovedgade og fortsat pleje og vedligeholdelse af hovedgadens huse og gaderum.

Stationsby med potentialer til at skabe en tættere urban bymidte

Fra stationsby og trafikknudepunkt til moderne forstadsby og provinsby med decentrale faciliteter og igangværende opgradering af midten. Bramming arbejder med at fortætte sine byrum med både nye boligbebyggelser og torvedannelser. Midten har potentiale til at udvikle et urbant alternativ til byens i dag dominerende forstadspræg.

STEDS-IDENTITET

Bramming var ingenting blot et vejkryds indtil der opstod et vigtigt jernbaneknudepunkt. Brammings sammenfaldende naturlige og kulturlige stedlighed er trafikkrydset på den flade, ubebyggede jyske hedeslette.

Et vejkryds for forbindelserne nord-syd, øst-vest sammen med et knudepunkt for banerne mellem Esbjerg og Kolding, Grindsted og Ribe skaber en stor tilgængelighed og et mødested med en kro.

Identiteten som trafikknudepunkt og stationsby er vigende, selv om stationen er et bevaret monument over stationsbyens storhedstid. Byens nye rolle er moderne forstadsby med bosætning, erhverv og tilhørende servicefaciliteter.

Et hamskifte, for at afbalancere midtens og byens størrelse samt styrke midten som kulturligt bylandskab på det neutrale naturlige terræn er tilsyneladende påbegyndt med fortætning af bybebyggelsen i centrum.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Midten som samlet handels- og erhvervsdynamo er intakt, men med lukkede butikker i randen som i andre mindre byer. Udvalgsvarebutikker er i konkurrence med nærheden til Esbjerg.

I den unge stationsby er der få egentlige historiske monumenter, men både station og elværk er i dag indrettet som moderne dynamoer til henholdsvis borgerservice med café og til egnsmuseum. Derudover er der kirke, posthus, skole, biograf (landets ældste) plus et par markante borgerhuse.

De nye centrale bylivsdynamoer udgøres bl.a. af bibliotek og ældrecenter plus to supermarkeder og bilhandlere, mens skoler, sportscenter, friluftsbad samt yderligere et par supermarkeder tilhører forstadsbebyggelsen.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Brammings stationsbyprægede bebyggelses- og byrumstypologi er intakt med eksempler på godt infill-byggeri, dog med de obligatoriske, udefinerede parkeringsarealer bag hovedgaderne.

Først med de seneste byfornyelser er midten blevet tilført de pladsrum som stationsbyernes pragmatiske funktionalitet sjældent bekymrede sig om. Pladsrummene er etablerede inde i randbebyggelsens gårdrum.

Fornyelsen respekterer den traditionelle bebyggelsestypologi, men vender vrangen ud på byens offentlighed, hvor det private eller halvprivate gårdrum bliver offentligt og gaderummet enten privat præget eller, som i Bramming, trafikrum, hvor det synes at være en udfordring at holde butiksfacaderne i god stand.

Bramming har enkelte fine bymiljøer, der kan fremhæves arkitektonisk. Der er et fint kulturmiljø omkring stationen med bl.a. 60´er byggeri, med både randbebyggelse og villaer i bedre byggeskik.

Der er skabt et grønt miljø omkring elværket/museet. Stationen og de gamle perroner er ligeledes velbevarede.

Elværket indrettet som museum

Midten opleves som en samlet handels- og erhvervsdynamo

Ny bebyggelse og infill-projekter i god kvalitet tilfører boliger og liv til bymidten

MULIGE TILTAG

- Ønsker Bramming fortsat at se sig selv som knudepunkt og mødested for opland og region er en fornyelse og udvidelse af den relativt lille midte gennem fortætning og urbanisering nødvendig - takter som er i gang. En genetablering af den, i sin tid, amputerede hovedgade på tværs af banen vil være et visionært og identitetsforstærkende byudviklingsgreb.
- En fastholdelse og udbygning af den samlede midte som dynamo for en større byskala kan ske gennem tilførsel af nye erhvervs- og institutionsdynamoer sammen med den koncentrerede boligudbygning, som allerede er påbegyndt.
- En fortsat fornyelse i respekt for den eksisterende bebyggelses- og byrumstypologi og svarende til Brammings nutidige skala vil være et urbant alternativ til byens i dag dominerende forstadspræg.

Historisk købstad og havneby under transformation til rekreativ bolig- og turistby

Midtby og havn er under forvandling fra produktions- og handelskøbstad med arbejds- og færgehavn til turist-, fri-tids- og rekreations-by med urban byhavn. Der er gode takter i byudviklingen. Øget samspil mellem by- og havneliv medvirker til at skabe en ny byprofil stadig med respekt for Faaborgs særlige historiske og landskabelige kvaliteter.

STEDS-IDENTITET

Faaborg naturlige stedlighed udspringer af dens placering på en bakkeknold og på en pynt omgivet af vand.

Denne placering sammen med vadestedet for fire veje (til Nyborg og Svendborg, Odense og Assens) over fjordens udløb i sundet plus en velbeliggende havn har haft strategisk betydning og grundlagt en borg og en by omkring kirke og kloster samt handelstorv og senere jernbane og færgeoverfart.

Stedligheden er intakt bl.a. på grund af pyntens og bakketoppens manglende plads til forstadsvækst. Fra den historiske by er der derfor i dag fortsat tæt forbindelse mellem by og havn og kontakt til det omgivende flade grønne landskab og blå fjordlandskab.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Faaborg er godt forsynet med gamle monumenter og nye dynamoer i og tæt på sin midte. Som samlet butiks-, erhvervs-, kultur- og forlystelsesdynamo er midtbyen fortsat fungerende med få tomme butikker i enderne af gågadesystemet. Bynære rekreative havneaktiviteter og kulturhus medvirker til at skabe nyt liv i bymidten.

Af Faaborgs gamle monumenter/dynamoer i midten er kirke, færgehavn, skibsværft, museer, hoteller og skole intakte. Til de ikke længere fungerende monumenter og dynamoer hører kloster, det gamle råd- og arresthus, banegård, posthus, kommunale værker, fabrik, toldbod, m.m.

Nye aktive dynamoer i midten er nyt rådhus, musikhus/ kulturhus, svømmehal, varmecentral, lystbådehavn og havnebad plus flere supermarkeder midt i og på kanten af midten. I forstadsperiferien ligger gymnasium, skoler, sygehus, supermarkeder og erhvervs- og industridynamoer.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Faaborgs historiske midte er typologisk intakt som tætby med en stor variation af oplevelsesrige gade-, gård- og pladsrum.

Hovedgader med gamle købmandsgårde og borgerhuse med markante hjørner går over i sidegader af lav gade-bebyggelse, grønne private gårde og haver.

Rådhuspladskomplekset, havnepladserne, herunder den grønne plads ved havnebadet, og banegårdspladsen præsenterer udvalget af pladsdannelser i byen.

Kun i karréerne ved det nye rådhus og supermarkedet overfor er det historiske bysystem blevet brudt op. De få byfornyelses- og infill-projekter ved kirken og Havnegade har med held søgt at passe sig ind i den historiske kontekst. Havnegade-fornyelsen refererer til den oprindelige, tragtformede, ophaleragtige plads på stedet, men i en mere åben, tæt-lav boligudgave.

Faaborg rummer masser af bevaringsværdig arkitektur i form af hele bymiljøer, bygningskomplekser og enkelt-bygninger. Byens nuværende grønne og belagte aptering er afbalanceret og tilpasset konteksten.

Rådhustorvet

I overgangen fra midtby til havn – Havnegadefornyelsen i åben tæt lav-boligudgave

Forbindelse mellem havnebad og bymidte

MULIGE TILTAG

- Den nye havneby kan udbygges som en selvstændig, moderne, "blå" tætby med egen identitet uden at forstyrre den historiske midtby, men med tætte forbindelser til denne, hvilket allerede er i gang.
- Omdannelse af tomme butikker til andre erhvervs- eller byfunktioner og evt. boliger
- En fastholdelse af den historiske bebyggelses- og rumtypologi i den gamle midte, kombineret med en mere tidssvarende form for bygget tæthed i den nye havneby, vil kunne blive en gensidig fremhævelse af begge bydeles attraktivitet.

Unik udvikling af den modernistiske og postmodernistiske forstadsby

Billund kan ikke sammenlignes med andre byer i Danmark. Den har gennemlevet en så voldsom ekspansion, at de moderne fragmenter, der er kommet til, har revet næsten alt op, der relaterer til den naturlige stedlighed. Billund har en interessant udvikling i retning af den ultimative modernistiske og postmodernistiske by med unikke monumenter på fladen. Åen ser igen dagens lys, men hvad betyder historiske fragmenter i Billund?

STEDS-IDENTITET

Billund er en by, der er blevet ændret så meget på, at hele den oprindelige naturlige og kulturlige stedlighed er udraderet – åen, krydset, jernbanen. Byen er erstattet af den ultimative forstadsflade indrettet med parcelhuse, veje, parkeringspladser flyveplads, travbane, legelande og enkeltstående monumenter i stor skala.

Billund er oprindelig en lille stationsby, der opstod ved et vadested med en station og en kro. Der skete ikke ret meget før Lego fabrikken kom.

Billund ekspanderer i 60´erne. Man tilfører almindelige byfunktioner som centerbebyggelse med kirke og rådhusbyggeri. Der bliver dog aldrig rigtig tale om en urbanitet, der hænger sammen. Byen består af åbne udefinerede rum i et vagt terræn.

Forstadens flade med forskellige funktioner er nu Billunds urbanitet. Lego House, som det altdominerende monument, har delvist givet åen tilbage til byen ved at trække den ind omkring bygningen. I sin tilsynekomst er åen blot et af mange objekter, interessant arrangeret på en flade.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Billunds identitet findes inde i byens monumenter –inde i Lego House, inde i Legoland, i Lalandia og inde i bygningerne. Besøg i Billund er i høj grad knyttet til de aktiviteter, der foregår i forlystelses-dynamoerne.

Billund er ikke kendt for en attraktiv bymidte med sædvanlige bykvaliteter. Der er gode indkøbsmuligheder, men som samlende attraktiv dynamo for byliv står den fortsat svagt.

Billunds monumenter og dynamoer er knyttet til forstadsfragmenteringen. Alle står de som enkelte objekter med hver deres identitet: Lego House, Legos fabriksanlæg, parkeringsanlæg, Legoland, Lalandia, Hotellet, Kirkbi investeringscentrum, Væddeløbsbanen og en lufthavn. Billund har alt hvad der hører en Amerikansk/Californisk 60´er forstad til.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Billund er et billede på den anti-europæiske by - ingen randbebyggelser og torvedannelser, men en stor flade med villaplantager og enkeltstående huse og bygnings-monumenter. Det behøver absolut ikke være ensbetydende med en kedelig by uden oplevelsesværdi.

Typologien på fladen kan tænkes i bokse og volumener, der er konstrueret og indpakket på forskellige vis med hver sit arkitektoniske udtryk og som hver for sig bidrager til en oplevelse. I Billund begynder byens objekter at tage form med eksempler på varieret og spændende arkitektur. Lego House er noget for sig, men også Legos erhvervsbygninger og p-huse indtager forskellige markante og bevægelige former f.eks. en bygning, der består af skodder der lukker op og i som en maskine.

Spørgsmålet er om Billund nødvendigvis skal forholde sig til oprindelig stedlighed og krummerne af en urbanitet, der aldrig rigtig har været til stede, eller om Billund skal tænke sin identitet, som den faktisk er og stå ved den - lade fladens arkitektur sætte sig igennem og fortsætte med at bearbejde den, så den bliver interessant.

Den sidste krumme af urbanitet er næsten udraderet og erstattet af fladens arkitektur

Omkring Lego House genopstår åen delvist - en stedlighed, der ellers er forsvundet

Det hule centrum - parkeringspladsen bag hovedgaden

MULIGE TILTAG

- Styrke forstadens urbanitet og gøre den interessant ved at understrege den modernistiske forstadside, ekspandere den eller gøre den "hysterisk" - Billund kan bære mange flere objekter, der overrasker på byfladen.
- Fortsætte med at gøre monumenterne/objekterne udtryksfulde og aflæselige i deres funktion så de tilfører fladen oplevelsesværdi og opholdsmuligheder.
- Fortsætte med at skabe diversitet i funktionerne og tilføre både erhverv- og boliger til midten, der medfører mere dagligdags byliv.

Autentisk og velbevaret købstad med omdannede historiske dynamoer

I Assens passer man på sine købstadskvaliteter og er god til at omdanne sine historiske dynamoer til nye. Fine eksempler på købmandsgårde og lagerhuse viser sporene efter velhavende købmænd, og Sukkerfabrikken og Cigarfabrikken er omdannede aktive huse for kultur og administration. Det er en by med velholdt historisk bebyggelse og gade- og pladsrum. Havnen har potentialer for udvikling og bedre sammenkædning med bymidten.

STEDS-IDENTITET

Assens naturlige stedlighed er skabt af dens placering på det skrånende terræn ned til sund og å med naturligt skibsanløb på det flade forland.

Dens kulturlige stedlighed beror på havnens tilgængelighed for handel og overfart og på kirken og møllevirksomheden langs åen. Senere fik jernbanens tilstedeværelse samt agrar industri (sukkerroeproduktion, tobaksproduktion, etc.) og havneindustri (værft) betydning for den kulturlige stedlighed.

Stedligheden er fortsat nærværende i form af gadernes skrånende orientering mod havnen, havnens fortsatte, aktive betydning, udsigten fra åbrinken over den grønne ådal og fladlandet ved vandet, hvilket bl.a. skyldes, at forstadsvæksten hovedsageligt er foregået mod nord og vest.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Det særlige for Assens er, at man har formået at omdanne historiske dynamoer til nulevende. Både Sukkerfabrikken og Tobaksfabrikken har fået nye funktioner. Midten som samlet bylivsdynamo opleves som velfungerende med en god koncentration af butikker og service. Bybilledet præges ikke af tomme butikker.

Af de gamle monumenter og dynamoer er kirke og havneerhverv med skibsværft og siloer fortsat aktive.

Det gamle rådhus, station, posthus og toldbod, arrest, de offentlige værker, den gamle biograf, sygehus, købmandsgårde, vandmøller, lagervirksomhed og roefabrik er inaktive som oprindelig funktioner, men har fået nye. Det samme gælder skolen, der er omdannet til monumentalt beliggende beboelse på åbrinken.

Til de nye dynamoer i eller i randen af midten hører kulturhuset (tobakken) med biograf, sølvmuseet, toldbodsmuseet, hotel, minibyen samt tre supermarkeder. Det nye rådhus er rykket lidt ud i periferien til den gamle sukkerroefabrik, tilsvarende bryggeriet og lystbådehavnen/sejlsportscenteret med campingplads plus feriehus-kvarter. Længere ude ligger skoler, institutioner og supermarkeder og større håndværks- og erhvervsvirksomheder sammen med sportscenteret (Assens Forum).

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Assens´ historiske typologi af randbebyggelse, gade- og pladsrum med offentlige købmands- og erhvervsgårde eller private gårdrum bag gadebebyggelsen, er intakt og velbevaret. Bemærkelsesværdigt for Assens er, at der nærmest ikke forekommer huller i bebyggelsen eller nyere infill-byggerier.

Hovedgaden, vinkelret på vandkanten er dimensioneret som en mellemting mellem gade og langstrakt torveplads/ "ophalertorv", åben mod havnen. Hovedgadens form og retning er sjælden men dog genkendelig fra andre havnebyer.

Til repertoiret af pladser hører desuden Kirkepladsen, den lidt udefinerede havneplads/-pier og pladserne ved den gamle skole og "reberbanepladsen", nu parkering. Det gridagtigt, regulære gademønster har en variation af parallel- og sidegader inklusive gyder og smøger med beboelse. Flere steder brydes facadelinjen i hak, hvorved der opstår udvidelser i gadebredden - nærmest pladsagtigt. Kun få steder er der opstået huller til parkering og andet i den sammenhængende bebyggelse.

Assens midte rummer mange bevaringsværdige miljøer og enkelthuse. Den belagte aptering er traditionsbevidst og enkelt udført i brosten og gule fortovsklinker. Den grønne aptering er behersket og indlevet placeret.

Sukkerfabrikken - omdannet dynamo og vartegn

Velbevarede købmandsgårde

Typisk beboelsesgade i Assens

MULIGE TILTAG

- Kontakten til havnen er opretholdt, men kan styrkes. Overgangen mellem by og havn, der omfatter det nedlagte baneterræn, er som i mange andre havnebyer et let fragmenteret mellemland, der har svært ved at definere sig som enten tæt-by eller åben-by form.
- Der er plads til dynamoer i overgangszonen mellem by og havn plus i midtens ledige erhvervskomplekser.
- Overgangszonen mellem by og havn, hovedgade og havneplads lægger op til en byarkitektonisk behandling, rekonstruerende eller dekonstruerende.

”Der er kommet flere eksempler på, at liberaliseringen af af byplanlægningen fører til ringere markedsvilkår og til et mere ensrettet tilbud”

Jesper Pagh, Forsker og underviser i Byplanlægning på Arkitektskolen, tild. direktør i Arkitektforeningen

Gammel købstad og attraktiv oplevelses-, fritids- og rekreationsby

Den lille havnekøbstads skala og miljø er intakt som kærne i Kertemindes forvandling til moderne provinsby med gode bosætningsfaciliteter, rekreative kvaliteter ved fjord og bælt, med stort anlagt lystbådehavn, badestrande, kunstmuseum, m.m. Tæt urbanitet og stor marina giver fornemmelsen af at opholde sig i en større købstad end tilfældet er.

STEDS-IDENTITET

Kertemindes naturlige stedlighed er det flade forland ved udmundingen af Kerteminde Fjord i Storebælt.

Den kulturlige stedlighed er overgangen/broen ved fjordmundingen, der samler vejene fra Nyborg og syd om fjorden fra Odense med vejen nord om fjorden til Fynshoved. Dette mødested for land- og vandveje skaber på nordsiden af fjorden ved foden af bakkerne en handelsplads med opland og beskyttet kombination af fjord-, å- og kysthavn. Kirke, rådhus og jernbanen i retning Fynshoved udbyggede den kulturlige stedlighed.

Kertemindes stedlighed er intakt som lille, historisk havnekøbstad. Selv om jernbaneføringen, der i dag er afløst af en større gennemgående vej, adskiller by og havn.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Midten er en samlet bylivsdynamo med butikshandel, rekreative og øvrige erhverv er intakt. Der er handelsliv, caféliv og turistliv. Marinaen med dens størrelse og bynære placering understøtter bymidtens liv. I forhold til andre byer er der bemærkelsesværdig få dynamoer i form af skoler og institutioner.

Af de historiske monumenter er kirke og skole og museum stadigvæk fungerende i midten. Det gamle rådhus/ domhus og de gamle købmandsgårde er til stede, mens stationen er revet ned. Det samme gælder savværket på det opfyldte havneareal.

Det nye rådhus, rutebilstation og ny biograf ligger fortsat i midten sammen med et stort supermarked.

I periferien ligger marina, ny skole og højskole, alderdomshjem i det gamle sygehus, sportshal og vandrehjem.

Byens to vandtårne, de overlevende skorstene ved havnen samt havnesiloen hører med til byens moderne, monumentale fikspunkter.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Midtbyens historiske typologi af byrumsdannende randbebyggelse er intakt med variationer. Vi oplever havnepladsens åbne vandrum, kirken og den gamle rådhusplads med omkransende bebyggelse, og vi går fra hovedgadens urbane rum med borgerhuse og markerede hjørner til sidegadernes lave beboelse og private, grønne gårdrum.

Der er flere gode eksempler på nyt indfyldningsbyggeri, der respekterer det eksisterende fysiske bysystem, f.eks. den nye urbane tæt-lav bebyggelse ved Borger- og Realskolen lige op til den gamle midte.

Der er få huller og parkeringsindbrud i bebyggelsen med undtagelse af overgangsarealerne mellem by og havn, hvor byrummene omkring rådhus og rutebilstation går lidt i opløsning.

Samlet set rummer midten en stor variation af arkitektonisk, bevaringsværdig bygningsarkitektur, fra Eklekticisme og Bedre Byggeskik til få modernismeeksempler. Apteringen i form af belægning og beplantning er afbalanceret og tilpasset byens kontekst. En sparsom beplantning giver et godt blik igennem gaderne med den varierede bebyggelse.

Variationer i bebyggelsen - fra fiskerlejets rønner til modernisme ved brolandningen

Hovedgadens historiske og bevaringsværdige arkitektur

Nyere indfyldningsbyggeri i randen bymidten - opført som sammenhængende randbebyggelse

MULIGE TILTAG

- Udbyg tætbyens kontakt til fjord og havn med broen/overgangen og mundingshavnen som oprindeligt miljø.
- En fastholdelse og fornyelse af dynamiske elementer i midten vil forstærke dens byliv, urbane miljø og atmosfære til gavn for både turister og byens borgere.
- De fragmenterede overgangsarealer mellem tætby og havneområder på det gamle baneareal, hvor i dag rådhus, rutebilstation, m.m. er placeret, kalder på en byarkitektonisk opstramning, enten som tilhørende den urbane midte eller en mere åben, havnerelateret byform.

Stationsby under forvandling til sammenhængende urban provinsby

Handel, boliger og liv i centrum giver Ringe købstadskarakter. Byen er under fortsat udbygning til hel og sammenhængende provinsby med gamle og nye kvaliteter. Bycentrum og handelsliv ser ud til at have det godt. God tilførsel af nyt boligbyggeri i bymidten fastholder liv i gaderne.

STEDS-IDENTITET

Ringes naturlige stedlighed udspringer af dens placering på et bakkeplateau mellem to vådområder. Her er tørskoet passage og krydsfelt for veje mellem Syd- og Nordfyn og banen mellem Svendborg og Odense samt tidligere banen Faaborg og Nyborg.

Vejkorridoren plus opland skaber et mødested med først en større landsby og markant placeret kirke, senere en stationsby med handel, håndværk og offentlige institutioner.

Stedligheden er fortsat nærværende i byens let stigende og faldende terræn med udsigt til Ringe sø samt i bymønsteret og stationsmiljøet.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Ringe rummer de monumenter og dynamoer, der hører til en velforsynet, større stationsby/provinsby spredt ud i hele byen. Handelslivet ser ud til at fungere. Der er et par nedlagte butikker, men byen er ikke synligt præget af tomgang.

Den tætte bymidte rummer kun ét supermarked, der til gengæld er helt centralt placeret og samvirkende med midtens samlede dynamo af et stort set intakt butiks- og erhvervsmiljø.

I Ringes midte findes tidlige monumenter og dynamoer som kirke, kro/hotel, station, posthus, hospital, rådhus, skole, teknisk skole, biograf, offentligt gas- og elværk, m.m., hvoraf kun de to første har eksisteret helt tilbage fra landsbytiden.

Af nye centralt placerede, fungerende monumenter og dynamoer kan fremhæves bibliotek, museum og kulturhus i det gamle hospital og i forstadsperiferien bl.a. nyt rådhus, skoler, gymnasium, fritids- og sportscenter, ældre- og plejecenter foruden supermarkeder.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Ringes bebyggelses- og byrumstypologi af gader, pladser og torve er intakt og fungerende, fra den gamle kirkeplads til den nyere rådhusplads og den nydesignede, åbne stationsplads.

Der er få udfald i gadebebyggelsen, og kun på begge bagsider af hovedgaden og i den nye erhvervskarré ved torvet har parkeringsrydninger skabt uklare og let fragmenterede byrum.

En del nyere infill-projekter i den eksisterende, rumlige gadebebyggelse fremstiller en byfornyelse med respekt for midtbyens karakter og betydning.

Det særlige for Ringe er den omfattende udfyldning i randbebyggelsen med nyere boligbebyggelser. Jernstøberiets grund på den anden side af banen er ligeledes under opbygning med boliger. En monumental underføring i rustent stål under jernbanen forbinder dette nye boligområde med byen, og der er i materialevalget skabt en reference til byens industrielle fortid.

Bygulvet er gult i Ringe. Alle fortove og rådhustorvet er beklædt med gule klinker, flere steder kombineret med brosten - pænt og diskret gennemført. Der er tilnærmelsesvist skabt et samlet bygulv for midten.

Byfornyelse og randbebyggelse med respekt for midtbyens karakter

Nydesignet stationsplads skaber tydelig forbindelse mellem bymidten og byudvidelsen mod øst

Et af få eksempler på åben karré og fragmenteret byrum

MULIGE TILTAG

- En fortsat markering af Ringe som en bykoncentration ved hovedgadens og banens parallelle forløb på bakkekammen vil kunne fastholde og forstærke byens urbane identitet.
- En koncentration af urbane dynamoer i bymidten vil her være et plus for bylivet og for Ringes samlede bymiljø.
- Ringes midte udgør i dag en relativt stor andel i fordelingen af bymidte og forstadsperiferi. En udbygning af tætbyen vil kunne forsvare og forstærke stationsbyens bemærkelsesværdige fysisk-urbane kvaliteter. Starten er allerede gået på overskudsarealerne langs banen.

Enestående historisk by med forsømt urbanitet i dramatisk terræn

Nordborg er en by med usædvanlige potentialer, hvis den fik bugt med sit snigende forfald. Det er en slotsby med betydelig kulturarv og en høj grad af urbanitet i sit lille tætte bymiljø med hovedgade, torve og stræder i et dramatisk terræn. Der er fine huse og boliger i byen, men der er også eksempler på ruinøse og tomme huse. Dog fortjener byen ikke et ry alene som slidt og kedelig.

STEDS-IDENTITET

Den naturlige stedlighed er dramatisk og nærværende i hele byen med et markant bakket terræn og mange kik ud i landskabet til kulturskabte herligheder omkring slottet.

Terrænet er defineret af sø og ådal med stor variation i landskabet. Kirken ligger højt på en knold med et brat fald ned mod søen, hvor slottet er anlagt lavt i ådalen.

Byen har typisk udviklet sig på begge sider af ådalen, hvor der har været muligt at passere. Hovedgaden starter nede i ådalen og får en stejl stigning op igennem terrænet. Derved kommer Nordborg til at byde på et spændende hovedgadeterræn, der findes i få andre byer i landet.

Afgrænsningen af den gamle bydel mod landskabet er nærmest uberørt, da forstaden udvikler sig ad indfaldsvejen mod sydvest, hvor den glider sammen med forstadsbyen Havnbjerg.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Slottet er det dominerende historiske monument i Nordborg. Det er også en vigtig aktiv dynamo, der i dag fungerer som efterskole og rammer for kulturelle begivenheder. Byen som samlende dynamo skranter. Hovedgaden lider af butiksdød, og problemer med at få butikkerne erstattet af andre formål. På den måde ligner Nordborgs udfordring stationsbyernes, hvor der sker funktionstømning i bymidterne, og dagligvivet foregår i kransekagen uden for centrum.

Det er en styrke for bymidten og hovedgaden, at der kunne skaffes plads til et bynært centertorv på det gamle jernbaneterræn med nye forretninger og supermarkeder. Der er dog ikke gjort store anstrengelser for at skabe sammenhæng mellem centerbebyggelsen og byens historiske bebyggelsestypologi. Der er etableret en sidegade med sædvanlig forstadsprægt bebyggelse på en flade.

Skoler, hal, hotel-, og konferencefaciliteter (Nørherredhus) og Universe (oplevelsespark) hører forstaden til.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Rumligt og urbant er Nordborgs bymidte spændende og enestående, når man ser bort fra manglende vedligehold. Den usædvanlige urbanitet i miniformat understreges af intakt randbebyggelse, gade- og små torvemiljøer samt smøger med udsigt.

Som i andre sønderjyske byer er der en blanding af bebyggelse i historicisme fra sidst i 1800-tallet og gamle rønner, med fine sønderjyske malede hoveddøre med fyldninger og vinduer i flere farve.

Forfaldet går en del ud over huse i preussisk stil eller omdannede butikker til boliger. Bagarealer er mange steder typiske miljøer med værksteder – livgivende men til dels med et ramponeret udtryk.

Boligforeningerne gør en god indsats i byen. Der bygges ny randbebyggelse i hoved- og sidegader, fint tilpasset og i 2. række bag ved er tæt-lav bebyggelser bygget med respekt for skalaen, bygningstypologi og med udsyn til naturen. Byrummene har det også godt. Der er ganske fine gader, sidegader og smøger i neutral belægning. Grønne og blå elementer er godt håndteret f.eks. er der etableret et fint nyt søtorv for ganske nylig.

Udsyn til natur- og kulturherligheder fra byens baghaver

Centerbebyggelsen i hovedgadens sidegade har tilført midten supermarkeder og et forstadspræget appendiks

Mange og veltilpassede almennyttige boliger i bymiljøet

MULIGE TILTAG

- Der er god grund til at få sat skub i strategiske tanker om bymidtens fysiske udvikling, hvis man vil bevare et særligt eksempel på urbant bymiljø i samspil med landskabet.
- Hovedgaden har bl.a. potentiale til omdannelse af butikker til boliger, da gaden ikke er præget af trafikstøj. Det må gøres med følsomhed overfor den eksisterende bygningstypologi.
- Udnyt landskabets potentialer i udvikling/revitalisering af byens bebyggelse og byrum i øvrigt. Der er gode takter i byens nye sø/torv.

Industriel forstadsby med landsbyappendiks

Munkebo er enestående af sin art. Byen er etableret omkring den daværende dominerende værftsvirksomhed. En moderne 60´er nyby med oprindelig landsby som nabo, inddraget og integreret i forstadsbyen, nu på udkig efter ny virkemåde og identitet.

STEDS-IDENTITET

Landsbyen Munkebos naturlige stedlighed er præget af dens placering på det smalleste sted af landtangen mellem to fjorde. Ved foden af bakkedragene ned mod Kerteminde Fjord og med et bagland af flade strandenge mod Odense Fjord.

Hele Munkebos kulturlige stedlighed er placeringen på den tørre vejadgang langs Kerteminde Fjord midtvejs mellem Odense og Kerteminde samt skibsværftets store anlæg på fladlandet mod Odense Fjord.

Dobbeltbyens stedlighed er intakt som det bevarede landsbymiljø ved fjorden (afskåret af gennemfartsvej) med værftets dominerende profil som monumental baggrund og stedsmarkør.

Den nye forstadsby, der blev rullet ud på én gang i et slags urbaniseret landskab med boliger og veje samt en lille båndby af et center med monumenter på en flade, er som sådan stadig intakt.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Det gadestrukturerede indkøbs- og erhvervscenter, der gør det ud for den bilbetjente, 60´er-modernistiske forstadsbys tætby-midte, har svært ved at holde dampen oppe som bylivsdynamo. Ændrede livsvilkår og indkøbsvaner har her, som andre steder, udtyndet besøgstallet og aktiviteten. Desuden giver nærheden til Odense og Kerteminde skarp konkurrence.

Munkebos gamle monumenter og bylivsdynamoer, kirke og kro er intakte og fortsat fungerende. Skibsværftets monumentale dynamo ligger i dag underdrejet, men fungerende med erhverv på nye præmisser og i et andet gear.

De nye monumenter/dynamoer i form af skole, ældre- og plejecenter, tidligere rådhus samt indkøbscenter og supermarkeder er alle centralt integrerede i den nye forstadsby. Den nyeste skole, idrætscenteret, motorbane, etc. er dog på forstadsmaner placeret mere perifert.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Munkebos bebyggelses- og byrumstypologi er forstadens, karakteriseret af gode velholdte parcel-, tæt-lav- bebyggelser samt erhvervsområder med nedslag af institutioner og rekreative anlæg forbundet af vejanlæg i det åbne grønne kulturlandskab. Hertil kommer det obligatoriske, bilbetjente indkøbs- og erhvervscenter, centralt placeret plus et hjørne med landsbyidyl.

Den overdækkede del af centerbebyggelsen kan opfattes som et indkøbscenter i lille udgave, imiterende den lille bys hovedgade. Man har lavet en imiteret centergade. I dag opleves centergaden som utidssvarende med tomme butikker. Den har mistet sin kraft. De moderne supermarkeder passer ikke ind i bebyggelsens snævre rammer. Man har bygget dem udenfor tæt op ad centerkomplekset.

Centerfladen som bymidte og som helhed har et meget suburbant tilsnit. Fladen med dens funktioner og flere fine eksempler på 60´er arkitektur er intakt og der er arbejdet systematisk med aptering og beplantning.

Landsbygaden ved fjorden

Utidssvarende centerarkade

Eksempler på velbevarede bebyggelsestypologier fra 60´erne

MULIGE TILTAG

- En fastholdelse og skærpelse at den dobbelte men integrerede identitet af landsby og forstadsby vil være en kvalitet for Munkebo. Variation i miljø og atmosfære vil være en berigelse for den samlede byenhed. (Strandparken langs Kerteminde Fjord er et godt eksempel på skabelsen af en fælles stedlighed).
- Om muligt kan en fortsat koncentration af virksomheder, handel, institutioner og aktiviteter, sammen med en almindelig fortætning, fastholde en mental og fysisk midte i forstadsbyen, gerne sat i fysisk forbindelse med værftets større bebyggelsesagglomeration
- En fortætning i midten vil kunne skabe en større og mere differentieret urbanitet og styrke bylivet i forstadsbyen. Forstadens åbne by- og bebyggelseslandskab samt frie bebyggelsestypologi giver plads til fortætning og vil legitimere en stor variation i bebyggelsestyper og -former.

Fragmenteret stationsby domineret af indkøbscenter og supermarkeder

Børkop er en stationsby under forvandling til moderne forstadsby med banestop, nyt center, supermarkeder og gode spredte offentlige faciliteter på hver side af den grønne rekreative Skærup ådal. Stationsbyens bebyggelse og byrum er gradvist blevet svækket, og man får en fornemmelse af, at hovedgaden vender ryggen til og har mistet sin rolle som samlende dynamo for byen.

STEDS-IDENTITET

Børkops sammenvævede naturlige og kulturlige stedlighed er defineret af omgivelsernes bakkede terræn og ådalen. På sydsiden voksede byen frem ved vadestedet, hvorfra den stadig vokser og udbygges.

Stationsbyens traditionelle, kulturlige stedlighed omkring banen, der krydser hovedgaden plus en sidegade langs banen er to gange blevet forstyrret. Første gang med en jernbanebro og vejunderføring, der amputerede sidegaden og stationen og anden gang med opførelse af et indkøbscenter ved hovedgaden, der medførte rydning af gadebebyggelse til parkering.

Børkops midte virker i dag mere som et indkøbscenter garneret med fragmenteret stationsbyurbanitet end som en stationsbymidte eller hovedgade suppleret med indkøbscenter. Hovedgadens stedlighed er svækket mens kontakten til det frodige ålandskab holdes intakt med grønne parker langs åen.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Hvor de oprindelige dynamoer har miste pusten har supermarkeder (og bibliotek) taget over, placeret så tæt på den gamle stationsbymidte, at de kan understøtte dens liv og aktiviteter.

Som samlet dynamo med butikker og erhverv er midten intakt, selv om randen, ligesom i andre mindre byer, fremviser tomme butiks- og erhvervslokaler.

Otterups landsbymonument, kirken er intakt, mens dens stationsbyemblem, stationen og banen er forsvundet. Tilbage står et inaktivt posthus, en neddroslet centraladministration og den stadigt fungerende kro/hotel. Til midtens gamle bevarede monumenter hører desuden Realskolen.

De nye dynamoer udgøres hovedsageligt af et par supermarkeder plus bibliotek/beboerhus, borgerservice og aktivitetshus.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Stationsbyens traditionelle bebyggelses- og byrumstypologi er fragmenteret og udsat for indgreb i Børkops historiske midte.

Byudviklingsprocessen har erstattet stationsbyurbaniteten med forstadens åbne, modernistiske, bilbetjente bebyggelsestypologi, der dominerer helt ind til de centrale supermarkeders parkeringsarealer, der må gøre det ud for gade- og pladsrum.

Det er tydeligt, at detailhandlen udfordres i centerbebyggelsen. De nye supermarkeder udenfor ser til gengæld ud til at fungere godt. Hovedgadens butikker ser også ud til at fungere, men der er ikke mange tilbage.

Boligbebyggelsen i bymidten er mangfoldig med gamle villaer, parcelhuse, tæt-lav og postmoderne etagebebyggelse. Bygninger af arkitektonisk betydning er der få af. Højskolen skal nævens og også det nye kulturhus´ tilbygning for sin moderne arkitektur. Området omkring station, hotel og markedsplads er reminiscenser af et kulturmiljø med stationsbyens symboler.

Aptering og møblering af byrum er uambitiøs.

Stedligheden forstyrres første gang af jernbanebro og vejunderføring

Stedligheden forstyrres anden gang ved rydning af gadebebyggelse for at give plads til center og parkering

Forstadstypologien udvides med udbygning af supermarkeder arrangeret på en flade

MULIGE TILTAG

- Opgradering af midten som urbant bymiljø ved reetablering af stationsbyens hovedgade med sidegade som struktur og typologi.
- Flere dynamoer og aktiviteter i midten og midtens gader er den enkle devise for tiltag.
- Fortætning og forstærkning af byrumligheden vil være oplagte tiltag, hvis man forsat ønsker Børkops midte i rollen som byens hjerte og centrum. En anden slags bebyggelses- og byrumstypologi kan med den rette byarkitektoniske forståelse formes til en ny dekonstrueret attraktivitet.

"Kunsten må være at genopfriske den gamle markedsplads, hvor man sidder på bænke og spiller petanque. For i dag mener jeg simpelthen, at vi ser for få mennesker i vores byer"

Kirsten Kaya Roessler, Professor, Institut for Psykologi, SDU

Stationsby og landsby koblet sammen på det flade dyrkede landskab

Otterup er en dobbeltby af stationsby og landsby med vokseværk og under transformation til provinsby eller forstadsby. Otterup viser et skalaspring, der på godt og ondt sætter sig tydelige spor i byens identitet, fysisk-arkitektoniske struktur, dynamoer og byliv.

STEDS-IDENTITET

Otterup er en tæt dobbeltby af stationsby omkring bane og station og en landsby i forgreningen af den gamle landevej til Nordvestfyn. Byen har eget opland i passende afstand fra storbyen. Mellem landevejens og banens parallelle føringer opstår Otterup stationsby og midte omkring forbindelsesgaderne til stationen.

Den kulturlige stedlighed har haft relativt frie udfoldelsesmuligheder på det flade og dyrkede terræn. Det er tydeligt i den koncentriske udbredelse af forstadsbebyggelse.

Dobbeltidentiteten af typisk lidt upoleret stationsby kombineret med landsbyidyl hænger stadigvæk ved, men udviskes af den fremvoksende identitet som almindelig forstadsby med udbredelse af parcelhus- og erhvervsområder.

Springet i bystørrelse og skabelsen af en ny identitet er en svær overgang med risiko for at svække den gamle identitet uden helt at lykkes med en ny.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Hvor de oprindelige dynamoer har miste pusten har supermarkeder (og bibliotek) taget over, placeret så tæt på den gamle stationsbymidte, at de kan understøtte dens liv og aktiviteter.

Som samlet dynamo med butikker og erhverv er midten intakt, selv om randen, ligesom i andre mindre byer, fremviser tomme butiks- og erhvervslokaler.

Otterups landsbymonument, kirken er intakt, mens dens stationsbyemblem, stationen og banen er forsvundet. Tilbage står et inaktivt posthus, en neddroslet centraladministration og den stadigt fungerende kro/hotel.

Til midtens gamle bevarede monumenter hører desuden Realskolen. De nye dynamoer udgøres hovedsageligt af et par supermarkeder plus bibliotek/beboerhus, borgerservice og aktivitetshus.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Stationsbyens bebyggelses- og rumtypologi er relativt intakt. Midtens bybebyggelses- og byrumtypologi består som i andre stationsbyer af en tættere hovedgade med et par sidegader af randbebyggede rønner og byhuse med baggårde og baghaver og med større og større mellemrum jo længere væk fra centrum, man kommer.

Otterups forsøg på at tilføre midten en central plads, som stationsbyernes pragmatiskfunktionelle opståen sjældent gav plads til, er sket med en bebyggelsesmæssig og rumlig fragmentering som konsekvens.

Den nye pladsdannelse i midten af byens centrale, trekantede randbebyggelse har resulteret i åbninger og huller i gadebebyggelse og gaderum. Der er skabt en pladsdannelse, der virker meget stor i forhold til Otterups skala. Byen giver her indtryk af at ville for meget på én gang. Et miks af rumtypologierne plads, torv, park og parkering i en lidt bagsideagtig kontekst viser ikke en klar ide eller et veldefineret byrum.

Apteringen er meget broget med anvendelse af permanente parasoller som gennemgående møbleringsobjekt.

Det store bytorv bag centrums randbebyggelse bærer mere præg af forrevet bagside end urbant byrum

Otterup har placeret sine supermarkeder centrumnært. Det medvirker til at skabe liv i bymidten

Legepladser i gaderummet opstår i flere byer

MULIGE TILTAG

- En fastholdelse af den oprindelige to-kærne typologi (stationsby og landsby) plus hver kærnes egen typologi, under transformation af skala, tæthed og udformning, vil være en forudsætning for at fastholde og styrke identiteten.
- Nye dynamoer og aktivitetsgeneratorer bør fortsat placeres i og tæt på midten for at fastholde liv og aktivitet her.
- Fortætning og infill-byggeri (addition mere end subtraktion) vil kunne fastholde og forstærke midtens urbanitet som kontrast til den udbredte forstadsbebyggelse.

Enestående samlet historisk købstadsmiljø og attraktiv sejlerby

Rudkøbing er under forvandling fra agrar produktions- og havneby med færgefart til en provinsby med gode bosætningskvaliteter og faciliteter for sejlende turisme. I Rudkøbing har man en fornemmelse af at befinde sig i en kompakt og livlig bymidte. Formegentlig fornemmes bylivet mere intenst om sommeren, hvor lystbådehavn og ferieby tiltrækker sommergæster.

STEDS-IDENTITET

Rudkøbings naturlige stedlighed er grundlagt ved våd-området/fjordarmen Vejlen, på nordsiden af en bakke-formation på pynten mellem sund og vådområde.

Den kulturlige stedlighed strukturerer sig omkring tilgængeligheden fra Nord-, Midt- og Sydlangeland (Tranekær, Spodsbjerg, Humble) til en velbeliggende udskibnings- og overfartshavn.

Bydannelsen omkring torveplads og tæt beliggende kirke og rådhus plus rækken af købmandsgårde i et gademønster, der orienteret sig langs og mod havn og vand, er det stivnede, historiske vidnesbyrd om denne stedlighed sammen med den senere tilkomne jernbane og de agrare havneerhverv.

Stedligheden er intakt som den uberørte relation til Vejlen, byens indre og omgivende terræn og den direkte adgang til sund og havn. Desuden er stedligheden intakt i typologien og strukturen af middelalderby med kirke, rådhus og torv som samlet, urbant omdrejningspunkt.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Rudkøbings historiske og nyere dynamoer er næsten alle placeret i midten til stor fordel for bylivet. Som samlet dynamo er midten intakt dog med enkelte tomme butikker/erhverv i hovedgaden og i randen.

Til Rudkøbings gamle monumenter/dynamoer hører: kirke, rådhus, købmandsgårde, station, posthus, apotek (H.C. Ørsteds fødehjem), sygehus, gl. biograf, toldbod, havnepavillon, færgeterminal/pakhus, fiskerskure, skibsværft, badeanstalt, skole, teknisk skole, museum, mølle, vandtårn, foruden fabrikker og lagerhaller, siloer på havnen. Alle eksisterende men ikke alle fungerende.

Til de nye dynamoer hører: supermarkeder, borgerhus, bibliotek, kommunal administration, biograf, lystbådehavn, fælleshus (Ørstedspavillonen), ny biograf.

Skoler, plejehjem, hal, vandtårn er eksempler op monumenter/dynamoer i periferien, herunder den nyere Ørstedskole, med plads til 1000 elever, der er placeret som samlende dynamoer for randens eksisterende og nye boligområder.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Rudkøbing midtby udgør en relativt stor andel af hele byen. Midtens bybebyggelses- og byrumstypologi præsenterer en variation af randbebyggelser, med private, grønne eller brugsorienterede gårdmiljøer samt offentlige gader, torve og pladser i en oplevelsesrig, kroget morfologi.

Hovedgaden med blandingen af købmandsgårde, by- og borgerhuse, sidegaderne med byhuse og bindingsværks-rønner, de historiske torve og pladser ved rådhus, kirke og apotek samt de gamle havnepladser ved færgeleje og toldbod og station er enestående som samlet historisk købstadsmiljø. "H.C. Ørstedsparken" udgør ligeledes et integreret, grønt rum i midten.

Til nye pladser hører "hjørnet ved brugsen" og havnepladserne ved lystbådehavn og færgehavnen.

Kun i de nye supermarkedskarréer er den historiske bebyggelsestypologi i opbrud ved indkrængningen af det offentlige byrum i karréernes midter. Dele af bebyggelseskomplekset respekterer og udfylder dog partielt den eksisterende randbebyggelse.

Rudkøbing rummer masser af bevaringsværdig arkitektur, apteret på god traditions- og kontekstbevidst vis med diskret belægning i brosten, asfalt og gule fortovsklinker plus en omhyggelig træbeplantning

Bindingsværksrønner og småhuse i sidegaderne omkring kirken

Nyt bytorv ved den centralt beliggende Brugsen

Uberørte havneområder med fragmenteret bebyggelse og potentialer for byudvikling

MULIGE TILTAG

- En stedlighedsrespekterende byfornyelse vil være en forudsætning for at bevare Rudkøbings stærke identitet og øvrige byarkitektoniske kvaliteter.
- Flere dynamoer f.eks. på havnen vil være en byarkitektonisk mulighed for at styrke det samlede bymiljø og bylivet.
- Havnens i dag let fragmenterede bebyggelse og rumlighed vil fremover kunne blive et supplement til den historiske midte enten som en tætby ved vandet eller i kontrast hertil en mere modernistisk, åben byudformning.

Lille velbevaret købstad med gode by-, byrums- og bokvaliteter

Bogense er den mindste af de fynske købstæder, men købstadens symboler er tydelige og i funktion. Kirken, handelspladsen, købmandsgårdene, havnepladsen, usædvanligt brede handelsgader og torve former byen. Havnen og det gamle færgested er omdannet til lystbådehavn, boliger og erhverv - attraktivt for borgere og turister.

STEDS-IDENTITET

Den naturlige stedlighed er beliggenheden på en lille knold i et mellemland mellem et sumpet landskab og Nordfyns kyst.

Her voksede en by og et færgested. Havnen har skåret sig ind i lavlandet i en langstrakt kanal, der rækker helt ind i byen, hvor den stadig er synlig et par steder.

Kirken er placeret på toppen af knolden med en stor langstrakt plads (handelsplads) foran, og byen har udviklet sig på og omkring knolden. Karakteristisk for Bogense er sporene fra tiden som handelsby med brede plads- og torvedannelser, købmandsgårde og oplagshuse.

Banen og stationen blev etableret neden for knolden på lavlandet og får også betydning for udvikling af bystrukturen.

Stedligheden er intakt. Der er god kontakt til havnen, godt udsyn og byen har stadig havnebykarakter.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

Monumenter og dynamoer er intakte og relativt samlede i den lille købstad. Havnen/lystbådehavnen fungerer som en dynamo sammen med centrum. Der er en stille og rolig atmosfære i byen med en blanding af butikker og boliger, med flere beboelseshuse end normalt i købstaden. Butikker og boliger fungerer godt sammen i Bogense.

De historiske monumenter står flot i byen. Kirken med havet som baggrund. Det karakteristiske neoklassicistiske rådhus, der fungerer som sådan i dag. Købmandsgårde og lagerhuse, der er synlige i bybilledet.

Til de moderne monumenter hører supermarkederne, som er nogenlunde samlet i byen eller ligger i kanten af den gamle by, hvor de medvirker til at understøtte centrum. Skoler og hal- og idrætsanlæg ligger i periferien eller uden for centrum, men afstandene er korte i byen.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Bogense er ikke en ren middelalderby. Det er en lille men hel købstad, der udviklede sig med tiden. Bogense er et ganske godt eksempel på en købstad, der ikke forfalder til nostalgi eller pastiche i sin fremtoning. Det er en købstad, hvor mennesker bor og byder turister indenfor i et afslappet historisk, men hverdagsagtigt, bymiljø.

Typologisk er bebyggelsen helt traditionel med de karakteristiske lave randbebyggelser med små og store stræder imellem. Husene og facaderne er fine og overvejende i god stand.

Gader og pladser er nøgternt møblerede og belægningen udført i gode materialer. Man gør noget ud af det ved netop ikke at overmøblere. Gader og pladser fremstår i sine rene former - enkelt og smukt.

Havneområdets blandede miljø af lystbådehavn, nyere boliger, butikker og erhverv mod vest giver et aktivt tilskud til det samlede bymiljø. I kanten af centrum mod øst ventes arealerne fra den nedlagte Fionafabrik at blive bebygget med en ny varieret bydel, der ligeledes kan styrke centrum med aktiviteter og funktioner for hele byen.

Centrumnær lystbådehavn

Bogenses markante neoklassicistiske rådhus i baggrunden

Bred næsten torveagtig gade i ren fremtoning uden forstyrrende inventar eller beplantning

MULIGE TILTAG

- Fortsat styrke sammenhængen mellem by og havn som samlende dynamo for bylivet.
- Fortsat styrke livgivende dynamoer i bymidten.
- Bevare og styrke den gode blanding mellem butikker og boliger i midtbyen samt fortsat bevare opmærksomheden på den enkle tilpassede aptering i den velbevarede købstad.
- Fasthold variationen og karakteren af de gode byrum.

Hverdagsmiljø i en autentisk, upoleret søfartsby

Havnemiljøet gror i Marstal med nye aktiviteter mens bymidten synes at stå stille. Marstal behøver egentlig ikke at gøre særligt meget væsen af sig, for at skabe interesse for byen. Bebyggelse, byrum og det historiske udtryk er intakt uden at stokroseidyllen bliver sentimental. Det er positivt for den autentiske oplevelsesværdi. Lidt mere interesse for vedligehold af slidte huse og byrum kunne dog højne bymiljøets attraktivitet.

STEDS-IDENTITET

Det skrånende landskab ned mod sundet og Østersøen har skabt den naturlige stedlighed. Marstal ligger på skrænten med god kontakt til vandet.

Kulturstedligheden er opstået med anlæg af en havn anvendt til skibsfart og handel. Byen placering er betinget af et velegnet sted for anlæg af en havn med en vis dybde og mulighed for udskibning.

Havnen er langsomt blevet større og er blevet udbygget med en mole. Byen har levet af handel og skibsfart for hele Østersøen. Marstal er ikke en købstad men fik rettigheder og status som flække.

Der er ikke på noget tidspunkt i moderne tid sket udvikling af byen, der har udfordret stedligheden. Marstal er en hel by og nærmest uden en forstad.

MONUMENTER OG BYLIVSDYNAMOER

I forhold til byens størrelse er der en usædvanlig koncentration af monumenter og dynamoer, fordi byen har været i stand til at markere sig som væsentlig søfartsby med markante havnebygninger og uddannelsesinstitutioner.

Byen har været i stand til at bevare sine uddannelsesinstitutioner og har et levende havnemiljø. Byen som samlende dynamo opleves dog svækket. Hovedgaden har tomme butikker og caféer og restauranter, der kun har åbent 4 af ugens dage.

Af historiske monumenter er kirken, der ligger højt på skrænten på langs af hovedgaden, hvorfra man har haft overblik over havet. Søfartsrelaterede bygninger rummer alt fra skibsværft, rederibolig, toldbod, hotel, monumentale administrationsbygninger, museum etc.

Moderne monumenter omfatter skoler, hal, uddannelsesinstitutioner som navigationsskole, VUC, hotel, lystbådehavn etc. Brugsen ligger helt centralt for enden af hovedgaden.

BEBYGGELSEN OG BYRUMMENES ATTRAKTIVITET

Marstal er ganske upoleret. Man kan kalde den hverdagsagtig, med sin helt egen charme, dog ikke helt klædt på til turisme. Dens slidte tilstand rundt omkring med afskallet maling og ukrudt på fortovene giver byen et mere råt udtryk, end vi ellers møder i de øvrige velbevarede Sydfynske middelalderbyer.

Bebyggelsesstrukturen er skabt af beliggenheden ved vandet. Hovedgaden ligger på skrænten rygrad parallelt med vandet og med lange smalle karréer ned mod vandet. Randbebyggelserne er intakte og består mest af lave rønner. Kun få steder er der huller i randen. Bebyggelsens tilstand er samlet set rimelig. Der er sket nænsom fornyelse mange steder. Der er en del fornemme huse fra slutningen af 1800, og der er eksempler på bedre byggeskik bl.a. søfartens administrationsbygninger.

Der er ikke mange torvedannelser i byen. Der har ikke været brug for pladser i byen. De fleste aktiviteter er foregået på havnearealerne. Der er stadig plads på havnen, hvis der opstår ønske eller behov for større pladskrævende dynamoer.

Der er en god grundsubstans til stede i bebyggelsen og apteringen i Marstal. Med lidt mere entusiasme og sans for vedligehold kan der skrues på attraktiviteten.

Hovedgaden i Marstal

Søfartens storhedstid har sat sine spor i bebyggelsen

Sidegade og hverdagsmiljø mellem hovedgade og havn

MULIGE TILTAG

- Gør det hverdagsagtige attraktivt i Marstal (som i Bogense). Skab en stærk profil for det autentiske bymiljø og pas på bymidten og havnen som samlet dynamo for byliv. Skrue op for vedligeholdelsen.
- Tilføjelse af større livgivende dynamoer, bør foregå på havnearealerne, hvor der er plads og ikke ved udhuling og ødelæggelse af byens karakteristiske tætte byrum. En styrkelse af havnen med dynamoer kan medvirke til at forstærke det samlede bymiljø.
- Fasthold stokroseidyllen som et enkelt og tidstypisk greb og fortsæt den enkle aptering -asfalt og brosten, som det allerede gøres godt.

Baggrund og metode

Formål

Screening af bymidter
Den screenende registrering af 31 byer i Region Syddanmark har til formål at iagttage, vurdere og belyse de enkelte bymidters identitet, deres byliv og virksomhed i bred forstand samt deres attraktivitet i sammenhæng med disse kategorier.

Registreringen danner grundlag for en beskrivelse af de enkelte byers karakteristika, styrker, svagheder og potentialer inden for hver af temaerne:

- Stedsidentitet
- Monumenter- og bylivsdynamoer
- Bebyggelsen og byrummets attraktivitet

Afgrænsning

Fysisk-arkitektonisk registrering
Registreringen er forankret i de fysiske byarkitektoniske forhold. Den er således ikke en sociologisk, bygeografisk, historisk eller erhvervsmæssig registrering og analyse af bymidterne. Registreringens valg af typologier som registreringskategorier implicerer kulturelle, sociale, tekniske og økonomiske forhold.

Således er fysisk-arkitektoniske typologier, som stivnet historie, udtryk for de til enhver tid herskende samfundsmæssige tekniske, økonomiske betingelser, kulturelle og sociale vilkår samt arkitektonisk-æstetiske præferencer.

Registreringens typeteoretisk-metodiske forankring adskiller den fra SAVE´s normativt-arkitektoniske og tidligere, klassiske registreringsmetoders perceptions-sociologiske kategoriseringer.

Identitet, byliv og attraktion
De tre temaer identitet, byliv og attraktion er valgt, fordi de til sammen og i samspil kan skabe et billede af byen og dens virkemåde, som opfattet meget bevidst og tydeligt af besøgende f.eks. turister og måske mere adspredt af de borgere og brugere, der er blevet vant til byen.

Det er indlysende at en bys fysisk-byarkitektoniske identitet, forstået som balancen mellem det almene og særlige i dens placering, historie, struktur, udformning og virkemåde, er tæt forbundet med dens liv. Den fysisk-byarkitektoniske identitet er den ramme bylivet forstås i. Ligesom bylivet og byens aktiviteter i al almindelighed er med til at forme og befolke byens rum og bygværker, skabe dens miljø og atmosfære og levendegøre dens historie og fortællinger.

At en bys dybere strukturelle identitet og byliv spiller sammen og udgør en vigtig forudsætning for en bys attraktivitet, er oplagt, ligesom byen i egenskab af kulturarv er vigtig for dens liv og almindelige attraktivitet.

Attraktiviteten afhænger dog også af dens detaljerede udformning og fremtoning, som den fremgår af byrummenes aptering i form af belægning, beplantning, belysning, møblering plus naturligvis dens bygværkers bevarings- og vedligeholdelsesstandard.

Events og festivaler eller by-brandings kan ikke erstatte den gode velfungerende "dagligbys" grundlæggende, langtidsholdbare attraktion.

Byens størrelse
Byerne repræsenterer vidt forskellige størrelser i meget forskellige historisk-stedlige kontekster og udformninger, fra middelalderlige købstæder til stationsbyer opstået i slutningen af 1800-tallet. Fra 2.000 til 80.000 indbyggere og med Odense som storby-undtagelse på 160.000 indbyggere.

En sammenligning i Byernes meget forskellige betingelser er også knyttet til størrelse. Den enkelte bys liv og virke afhænger af dens størrelsesorden og geografiske beliggenhed. Firkantet formuleret:

- Jo større by og jo større afstand til endnu større by-magnet des mere hel, velfungerende, dynamisk og livlig en midtby,

Og omvendt:

- Jo mindre by og kortere afstand til storby, des mindre byliv, aktivitet og attraktivitet.

Tilfældige og vanskeligt forklarlige forhold spiller dog ind og modererer reglen med mange undtagelser. Således kan selv ret små byer have en aktiv urbanitet, og større byer forekomme udynamiske og dermed mindre attraktive.

Fokus på bymidter
Registreringen fokuserer på byernes midter, dvs. deres historiske, førmodernistiske bystruktur, karakteriseret af rumlig, randbebygget tætby i modsætning til modernismens bytypologi i form af forstadens åbne bylandskab.

En registrering af midtens/stadens relation til periferien/forstaden som størrelsesforhold, samspil etc., indgår i projektet. Det samme gælder overgangszonen mellem stad og forstad, der ofte foldes ind i midtens samlede udformning, virke og karakter.

Metode – den typologiske registrering

Registreringsmetode
Registreringen må betegnes som en overordnet screening, der omfatter de største og de fleste andenstørste byer i hver af regionens kommuner. Registreringen er sket ved en iagttagende inspektion af hver by med fotografering og diktafonoptagelser på stedet. Registreringen er forberedt med studier af historiske kort samt korte tekstfremstillinger af byernes historie og nuværende situation. Registreringen er ikke nødvendigvis empirisk korrekt og nøjagtig men dog forankret i en systematik af fysisk-byarkitektoniske typologier.

Registreringstypologierne
De valgte registreringstypologier, der alle mere eller mindre direkte har indflydelse på bymidtens identitet, byliv og attraktivitet, er:

1. Stedlighedstypologien (naturlig og kulturlig stedlighed)
2. Monument-/ dynamo-typologien
3. Bebyggelses- og byrumstypologien
4. Bygnings-/ facadetypologien
5. Apteringstypologien

De valgte registreringstypologier, hvoraf vægten er lagt på de tre første, repræsenterer et hierarki af betydning for byens identitet. Byens landskabeligt-kulturelle oprindelsesbetingelser og dens historiske monumenter/dynamoer har haft større betydning og holdbarhed i relation til byens særlige udformning og karakter end bebyggelse og byrum. Men trods alt er bebyggelse og byrums træge forandringscyklus langsommere end den enkelte bygnings eller facades, der igen er langsommere end by-apteringens relative hurtige cyklus. Det betyder ikke, at de sidstnævnte to typologier er uden indflydelse på byens opfattede attraktivitet, tværtimod.

1. Stedlighedstypologien
En bys naturlige stedlighedstypologi kan være skabt af en beliggenhed i bunden eller på siderne af en "fjorddal", på et fladt plateau af en jysk hedeslette, i et kuperet morænelandskab, på kanten af et vådområde, skovområde etc.

Den kulturlige stedlighedstypologi kan være skabt af et vadested over en å eller et vådområde, et vej- og banekryds med deraf følgende lettere tilgængelighed og opstået handelsplads, en strategisk beliggenhedfor et forsvarsanlæg eller en borg, et beskyttet ud-og indskibningssted, et mytologisk

eller helligt punkt markeret med mindesmærke, kirke eller lignende.

Adgang til vand og et bagland med ressourcer har ligeledes haft betydning for den kulturlige stedlighed. En bys særlige og karakteristiske stedlighed er et sammenfald af den naturlige og kulturlige stedlighed, fx en stedlighed opstået i skæringspunktet mellem en vandvej og en landevej, et vadested over en sejlbar å i bunden af en fjord med adgang til et grønt, produktivt bagland samt det åbne hav og den større verden.

En sådan stedlighed skaber en permanent plads for handel og håndværk, et marked, et torv med en by omkring, konsolideret med institutioner og monumenter som kirke, borg, rådhus, kro og senere station, hotel, sygehus, skole og industri.

2. Monument- og dynamotypologien
Monumenter og dynamoer forstået som markante, betydningsfulde eller aktivitetssamlende/-skabende bygværker er ligeledes over tid afgørende for en bys struktur og udformning og dermed dens identitet og karakteristika.

Der vil ofte men ikke nødvendigvis være et sammenfald mellem det monumentale og det dynamiske. En kirke var tidligere både byens karakteristiske og identitetsskabende monument og vartegn på grund af kombinationen størrelse, samlingspunkt og betydningsfuldt samfundssymbol. Tre forhold der dog ikke behøver at være tæt forbundet.

Et monument kan alene ved sin størrelse i bybilledet have betydning for byen, f.eks. som orienteringspunkt.

Omvendt kan en anonym "supermarkedskasse" fungere som dominerende bydynamo og være vigtig for bylivet og bystruktureringen ved sin funktion som indkøbs- og befolkningsmagnet, ligesom den kan fylde godt i den offentlige "forbruger-bevidsthed".

Tomme historiske monumenter som station, posthus eller mølle kan stadigvæk spille en rolle i bybilledet og for identiteten, ligesom små stykker kulturarv med symbolsk betydning eller den obligatoriske pølsevogn på torvet kan være en af byens mest aktive sociale dynamoer.

Monumenter og dynamoer har med deres fysiske og betydningsmæssige dominans, over tid struktureret og formet byerne omkring sig i tæt sammenhæng med den naturlige og kulturlige stedlighed og dermed deres fundamentale identitet og karakteristika.

Ribe mellem marsk, å, kirke, by og borg, og med det senere gadegennembrud for at skabe en akse mellem rådhus og station, er et eksempel på denne proces. Det sammen gælder Grinsteds bymønster, der er planlagt på et fladt terræn ud fra stationsbyens daværende samfundsmæssigt betydningsfulde dynamoer, station og rådhus. Eller i dag supermarkedets/ indkøbscenterets byformende eller byopløsende dynamik, oftest i bymidtens rand hvis ikke i forstæderne.

Eller kulturhusenes, uddannelsesinstitutionernes og erhvervscentrenes skalaforvrængende gøgeungeeffekt.

Gamle monumenter/ dynamoer:
Til byens ældre, historiske monumenter/dynamoer hører: Kirke, borg, rådhus/ domhus, kro, købmandsgård, mølle, station, hotel, skole, sygehus, maskinværksted, gas- og elværket, museum, hospital etc.

Nye monumenter/ dynamoer:
Til byens nyere monumenter/dynamoer kan henregnes: Indkøbscenteret/ supermarkedet, sportscenteret eller fritidscenteret, sejlsportscenteret, ældre og plejecenteret, erhvervs- og industriområdet, tømmerhandelen, forbrændings- og varmeværket, biograf, teater og forlystelsescenteret, hotel, kongrescenteret, centralskolen, uddannelsescenteret (gymnasium, VUC, Universitet etc.), storhospitalet etc.

Monumenter og dynamoer har afgørende betydning for byens liv og aktiviteter. En svækkelse af de gamle monumenter og dynamoer sammen med udflytningen af de nye, hvilket er en proces, der sker i mange byer, resulterer i en udtynding af bylivet og en generel svækkelse af midtens aktivitet og attraktivitet.

De nye dynamoer er ofte rykket ud til forstæder og indfaldsveje i byens periferi, hvor den bilens tilgængelighed er større, med plads til parkeringsflader og ekspansion. Forbliver de nye dynamoer i midten er det ofte med parkeringsudhulinger og byrumsfragmenteringer til følge.

Midten som samlet dynamo:
Midten som samlet dynamo svækkes af butiks- og erhvervsnedlæggelser (i forskellig grad fra by til by) på grund af strukturelle forandringer i samfunds-, i livs- og indkøbsvaner og nethandel og med den beskrevne udflytning og koncentration af indkøbsservice, butikker, liberale erhverv og håndværkservice.

Hvis de traditionelle butikker og handelsfaciliteter, de liberale småerhverv, værksteder og institutioner forsvinder, må midten over tid se sin rolle som samlet dynamo, fysisk og mentalt centrum, forvandlet til arbejdende museum med rekreative tilbud som caféer, restauranter, turist- og souvenirbutikker plus kulturelle institutioner, gallerier, beboerhuse, lokale museer eller til bolig-tætby med urbane boligkvaliteter. Begge dele kræver en bevidst planlægningsindsats for at lykkes.

Marstal kan eksemplificere begge dele med sin relativt intakte midte af beboede huse og turisttilbud og uden en større forstadsomkransning.

Midtens funktion som samlet dynamo er ligeledes et produkt af bystørrelse og afstand til storby som beskrevet.

3. Bebyggelses- og byrumstypologien
Midtens eller stadens bebyggelses- og rumtypologi, forstået som randbebyggelse, formende gade- og pladsrum plus grønne rum (parker, kirkegårde etc.), danner ramme og rum omkring bylivet samtidig med, at det stimulerer dette liv.

Selv om en bys identitet som oftest er forbundet med midtens by- og kulturhistoriske udvikling og byarkitektoniske udformning, er også dens moderne historie, som den kommer til udtryk med forstædernes vækst og karakter, en side af denne identitet.

Nogle byer fastholder en større del af byudviklingen indenfor tætbyens rammer og struktur, mens andre har en mere eksplosiv udvikling af forstæder på bekostning af midtbyen. Følger dynamoerne med ud i forstæderne, bliver livet i midten, som nævnt, udtyndet mod til gengæld punktvis, i et begrænset tidsrum på dagen og på åbne vej- og parkeringsflader, at dukke op i periferien.

Registreringen har fokus på de 31 byers midter, men noterer relationen mellem den enkelte bys midte og dens periferi, forstæder og overgangszoner.

I den fragmenterede overgangszone mellem den førmodernistiske tætby og den mere utætte, modernistiske bytypologi (havne og gl. industriområder, overskudsområder m.fl.), sker meget af den nyere midtbyudvikling, hvis heldige eller uheldige udfald har afgørende indflydelse på bevarelsen, svækkelsen eller styrkelsen af midtens identitet og byliv.

En af de grundlæggende identitetsskabende forskelle på de registrerede byer er tidspunktet for deres opståen og dermed samfundsmæssige rolle, som det kommer til udtryk i de fem registreringstypologier. Hvor de fleste købstæder stammer fra i middelalderen, er stationsbyerne opstået i en kort periode i anden halvdel af 1800-tallet ud af industrialiseringens betingelser og behov for en by mellem landsbyen og købstaden, bl.a. deraf deres typologiske ensartethed.

4. Bygnings- og facadetypologien
Der er ikke sket nogen særskilt typologisk registrering af bygninger og bygværker, facader og arkitektonisk udtryk. Registreringen har dog noteret sig midtens særlige arkitektoniske karakteristika samt eventuelle unikke bygværker af betydning for identitet og liv plus den almindelige arkitektoniske standard, herunder vedligeholdelses-, fornyelsesstandard.

Det gælder fx referencen til god arkitektonisk byggeskik med forskel på stueetage (publikumsorienteret, høj etage med butik eller erhverv), midteretager til beboelse og tagetage med kviste, mansard, hjørnetårne etc. ved fornyelse og transformation af byhuse fra blandet funktion til ren beboelse eller anden monofunktion.

5. Apteringstypologi
Det samme gælder midtens aptering i form af belægning, beplantning, belysning, møblering, hvis den fremtræder som en markant del af den pågældende midtes miljø, atmosfære og attraktionskraft. Den almindelige apteringsstandard er ligeledes noteret.

"Med få undtagelser virker bymidterne umiddelbart attraktive, aktive og værd at gå på opdagelse i. De repræsenterer forskellige karakterer, miljøer og atmosfærer, ligesom deres bystrukturer, bebyggelsesmønstre og byrum er varierede og oplevelsesrige."

Jan W. Hansen, Arkitekt, professor, og indehaver af JWH arkitekter

Region Syddanmark

byanalyser.dk

Data, analyser og indsigt. Region Syddanmark samler den nyeste viden om syddanske byer og byanalyser ét sted – på www.byanalyser.dk. Et fælles udgangspunkt for en kvalificeret diskussion af af byer og byregionerne i Danmark.