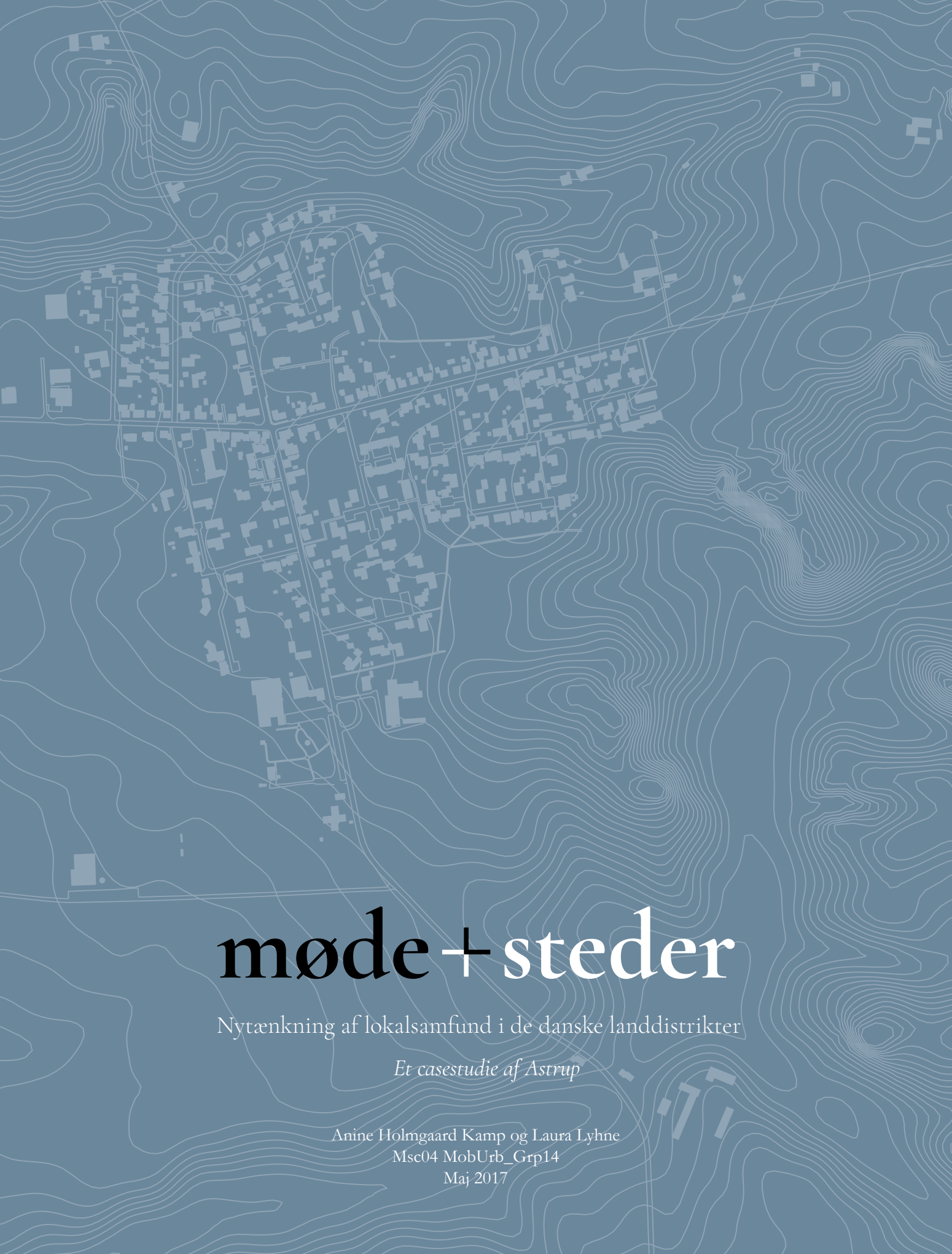


møde + steder

Nytænkning af lokalsamfund i de danske landdistrikter

Et casestudie af Astrup

Anine Holmgaard Kamp og Laura Lyhne
Msc04 MobUrb_Grp14
Maj 2017

”What attracts people most, it would appear, is other people”
- William Whyte 1980

Titelblad

Projekttitel
møde+steder

Undertitel
Nytænkning for de danske landdistriker
Et casestudie af Astrup

Projektperiode
01.02.17 - 30.05.17

Projektaflevering
18.05.17

Hovedvejleder
Ole B. Jensen

Teknisk Vejleder
Niels Agerholm

Antal Rapporter
5

Antal sider
192

Bilag
s. 166-192, CD & Mødestedsmanual

Anine Holmgaard Kamp
Mobilities and Urban Studies

Laura Lyhne
Urban Architecture

Forår 2017
MSc04 grp 14
Department of Architecture, Design and Media Technology
Aalborg Universitet

Abstract

The overriding purpose of this master thesis is to investigate how meeting places can be an asset for the smaller urban communities, which, due to the centralization of the last decades, have experienced a decline in the number of meeting places previously formed by the everyday life's arenas. Through this thesis, a conceptual framework is developed as a useful tool to rethink meeting places, while at the same time exemplifying it in the case; Astrup. Astrup is a smaller urban community located between Hjørring and Sindal. The village does not have a grocer and the public bus only runs doing the weekdays, but on the other hand they have a strong and well-functioning associational life.

First part of the project concerns the accumulation of the thesis, among these a historical outline, which address to the issue of planning debates, and how the villages have developed from being deeply rooted in locally communities, for today, primarily being a society of settlements. This articulates the fundamental and contemporary problem of the thesis: How can local communities become attractive? Second part of unfold a theoretical discussion of the meeting place consisting of existing place- and mobility theory, comprising the 'relational understanding of place' and 'the mobility turn', which finally define the three meeting place typologies; 'Point of contact', 'Space in between' and 'Gathering place'. In the last part of the project the meeting place typologies are incorporated, which identifies relevant meeting places through contextual analysis and public participation. These are presented as interventions in Astrup, as well as through a 'Meeting place manual' which can be used for the development of meeting places in similar communities.

The conclusion of the thesis is that meeting places opens the opportunity for an ongoing maintenance of the cohesion in the smaller urban communities, which experience both a decline in population and facilities. Simultaneous it should be possible for the citizens themselves to help identifying and concentrate point in the village that are more likely to result in meetings; especially the informal and unintended meetings.

Forord

'Møde+steder' er et afgangsprojekt på specialiseringen Urban Arkitektur & Mobilitet og Urbane Studier, Institut for Arkitektur og Design, Aalborg Universitet. Projektet er udarbejdet af Anine Holmgaard Kamp & Laura Lyhne fra februar til maj 2017.

Først og fremmest tak til Ole B. Jensen, for grundig vejledning gennem hele projektperioden, og for skarpe inputs i forbindelse med indsnævringen af problemstillingen.
Et tak skal også lyde til Niels Agerholm for teknisk vejledning til projektet, samt til Olav Lange Hansen for at udbrede sit kendskab til samkørsel i landdistrikterne, som han har fra hans virke i GreenDriveThinking.

Et stort tak skal også gives til Hjørring Kommune for at være behjælpelige med at skaffe os adgang til data, og til de borgere i Astrup, der har været behjælpelige med at svare på det udsendte spørgeskema og haft lyst til at vise os deres Astrup.. Et særligt stort tak skal lyde till John, Mads & Frederikke, som har været særdeles behjælpelige som kontaktpersoner i Astrup, både i form af at skaffe rekvirenter i byen og give os husly under vores besøg.

Specialets målsætningen er først og fremmest at belyse centraliseringens konsekvens for lokalsamfund i landdistrikter og samtidig komme med bud på, hvilke redskaber der kan være behjælpelige i forbindelse med at imødegå nogle af disse tendenser
Dette danner grundlag for problemstillingen, som udfoldes gennem problemformuleringen.
Projektet vil blive udfoldet gennem syv kapitler, og derudover følger der bilagsmateriale på cd og i form af 'Mødestedsmanualen'.

Ill. 1 .1 - Indgang Astrup

Indholdsfortegnelse

9 Motivation

kapitel 1

11 Lokalsamfund i landdistrikterne - centraliseringens konsekvenser

12 Et historisk rids
16 Landdistrikternes udfordringsbillede
22 Introduktion til Astrup
31 Problemformulering

kapitel 2

33 Metode

34 Opbygning og forløb
38 Af skaffe sig adgang til felten

kapitel 3

43 Teoretisk fundering af mødested

44 Grundlæggende forståelse af sted
54 Mobilitets vendningen
60 Mødestedstypologier

kapitel 4

69 Astrup mobilitets-og stedsanalys

70 Mobilitetsvaner
74 Astrups lokalområde
76 Astrups trafiknet
78 Byens forløb - en køre gennem Astrup
80 Lokalsamfundet
83 Demografi
86 Hvad kunne gøre Astrup mere attraktiv?
88 Opsamling - udfordringer og potentialer

kapitel 5

91 'Mit Astrup' - bevægelser og møder

92 'Mit Astrup' - gående interviews
108 Mødesteder spørgeskema
110 Opsamling - bevægelser og møder

kapitel 6

113 Anvendelse: 'De nye mødesteder'

114 Inspirationsreferencer
118 Borgerworkshop og potentialeplan
124 Potentialeplan og principper
134 Interventioner
136 Mellemrummet
140 Samlingsstedet
144 Træfpunktet
148 Vores mødesteder

kapitel 7

151 Afrunding

152 Konklusion
156 Refleksion
160 Litteraturliste
165 Illustrationsliste
166 Bilag

Motivation

Landdistrikterne er udfordrede. De sidste årtiers centralisering har trukket funktioner og services, som skole, fritidsaktiviteter og købmanden, ud af de mindre bysamfund. Dermed forsvinder også mange af de uformelle mødesteder, som tidligere har skabt arenaen for den spontane snak med naboen, gamle skolekammerater og folk man kender fra byens foreningsliv.

Skævvridningen mellem land og by, og centraliseringens konsekvenser for landdistrikterne, er et fælles interessefelt for specialets forfattere. Vi var i den tidlige fase af projektet inspireret af det forhenværende Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriets forsøgspulje, hvor de under titlen: 'Det sunde liv i de mindre byer', søgte projekter, som kunne være med til at løfte den almene velbefindende i de mindre byer. Ministeriet lagde i deres oplæg vægt på, at "projekterne skal sigte på at skabe sundhed i bred forstand i lokalsamfundene – med dynamiske byrum i de mindre byer og andre initiativer, der kan styrke borgernes oplevelse af fællesskab, trivsel og tryghed" (Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet 2016). Derfor har vi valgt at vores speciale-tese skal sætte fokus på de møder, der foregår i lokalsamfundene, da det er vores tese, at mødestederne er en præmis for fællesskabet og dermed de sunde relationer.

Møde+steder er en titel som har både bevægelsen og stedet som immanente betydninger. Her ses møde som en bevægelse, der sætter fokus på mobilitet, mens stedet, sætter fokus på stedets betydning. Specialet tager derfor udgangspunkt i at undersøge, hvordan man kan gentænke mødesteder ud fra krydsningen mellem steds- og mobilitetsteori, hvor vores uddannelsesretninger, inden for Urban Arkitektur og Mobilitet og Urbane Studier, styrker muligheden for at undersøge stedet og dets mobiliteter i forhold til at udpensle muligheder for nye mødesteder i en generelt anvendelig sammenhæng, men også lokalt forankret i den valgte case-by Astrup.

I vores søgen efter en relevant case, lagde vi vægt på at finde en by på mellem 500 og 1000 indbyggere, hvor man har oplevet nedgang i antallet af de tidligere omtalte mødesteder. Samtidig var det vigtigt for os, at der var et godt foreningsliv, da vi antog, at dette ville øge muligheden for at komme i kontakt med byens borgere.
Valget faldt på Astrup, beliggende mellem Hjørring og Sindal, da byen passede på vores udvælgelseskriterier i forhold til bystruktur, størrelse og et rigt foreningsliv.

Ill. 1.2 - Bøgstedskovsø

1

Ill. 1.3 - Den gamle telefoncentral i Astrup

Lokalsamfund i landdistrikterne - centraliseringens konsekvenser

I det følgende vil den overordnede problemsætning blive redegjort for, herunder hvordan dansk landsplanlægning har udviklet sig, fra industrialiseringen og frem til nu, med fokus på den skævvridning, der er mellem land og by, til at belyse nogle af de problematikker landdistrikterne står i. Dernæst vil der blive introduceret hvilke fordele lokalsamfund i landdistrikterne har, set i lyset af centraliseringen, og hvordan lokalsamfundet internt kan fungere som fællesskabsdannende og skabe initiativer til udviklingen.

Et historisk rids

Bysystemets udvikling tog fart gennem 1800tallet. I 1840 havde Aarhus, Odense og Aalborg hver især mellem 5000 og 10000 indbyggere, mens København havde 121.000 indbyggere (ill. 1.4). Men frem mod århundredeskiftet skete der store geografiske forskydninger, og i 1901 var Aarhus nået op på 52.000 indbyggere og havde dermed syvdoblet sit indbyggertal, samtidig med at Aalborg og Odense havde femdoblet deres indbyggertal. København voksede desuden fra godt 215.000 indbyggere i 1870 til knap 400.000 i 1890 (Madsen 2009).

Men det var ikke kun de største byer, der voksede. Andelsbevægelsen, udbygningen af jernbanenettet og det overordnede vejnet, fik også mindre lokalbyer til at vokse. Et stort antal stationsbyer eller 'rurale byer' opstod i perioden 1850-1940 og var et resultat af store samfundsændringer som befolkningsvækst og modernisering af landbruget. Omkring 400 nye byer blev dannet mellem 1880 og 1920 (ill. 1.5) og kan ses som den første bølge af decentralisering i Danmark (Groth & Fertner 2013, s. 27). Forskydningen mellem by og land skete altså dels på grund af industrialisering og dels på grund af befolkningstilvækst (Christensen 2006). I dag kan det ses (ill 1.6), hvordan Danmark nu er orienteret mod de større byer, København, Aarhus, Odense og Aalborg.

Med Byplanloven fra 1938 skabtes den første lovgivning med planmæssige reguleringer, som dannede retningslinjer og formelle bestemmelser som grundlag for offensive handlingsrettede arealregulering. Byplanloven pålagde købstæder med mere end 1000 indbyggere at udarbejde en byplan inden for en periode på fem år og satte dermed gang i byudviklingen (Gaardmand 1993 s. 24).

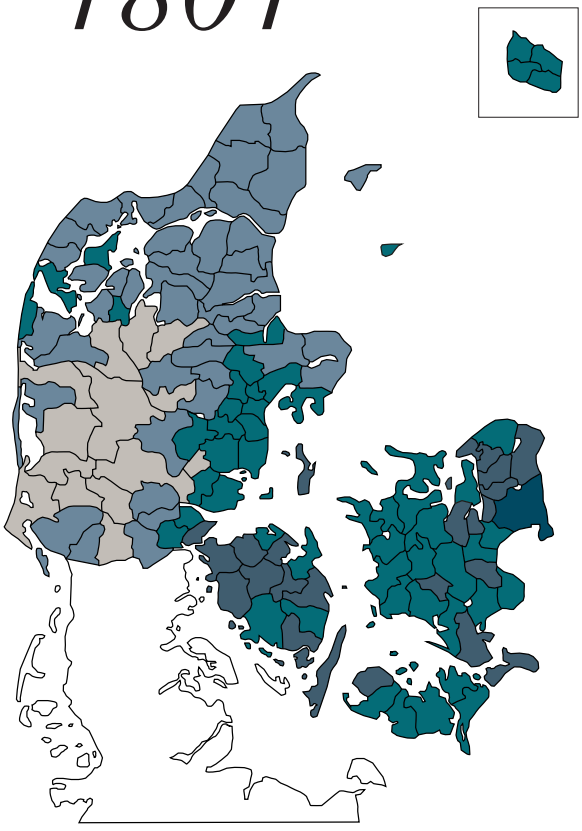
"1938 loven formulerede ganske eksplicit, at det var planlægningens opgave at varetage "almene hensyn" ud fra den betragtning, at bebyggelse aldrig kan ses som et rent privat anliggende, samt det forhold at enhver by-dannelse er udtryk for en koncentration af kræfter og interesser" (Christoffersen & Topsøe-Jensen 1979 s. 169 i Jensen 1999 s. 134).

Grundet fokusset på købstæderne, og det der foregik indenfor bygrænserne, havde loven dog begrænset indflydelse på planlægningen af mindre bysamfund og landdistrikterne. Generelt var planlægningen lokalt forankret og afgrænset til interne strukturer, og byernes gensidige afhængighedsrelationer var endnu ikke blevet en central del af den nationale planlægning (Jensen 1999 s. 134).

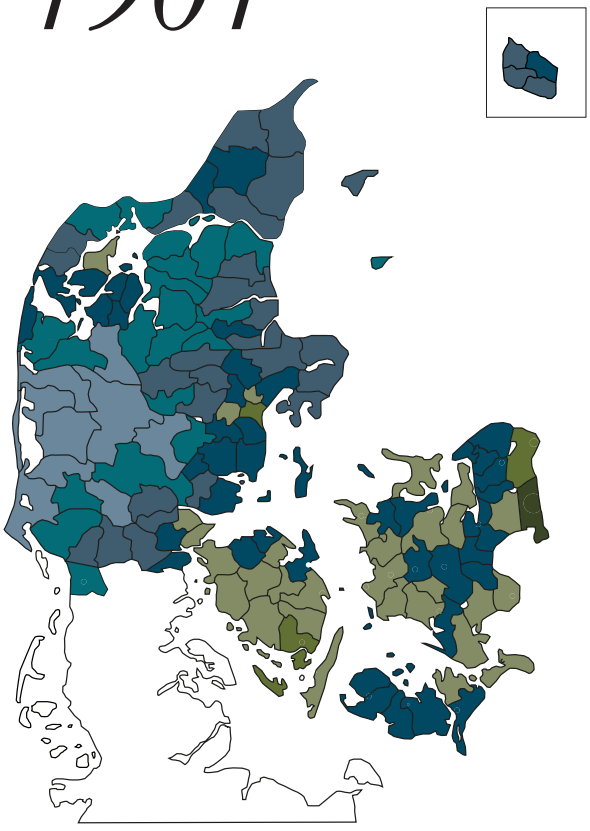
Landsplanlægning og en diskussion om centralisering og decentralisering

Urbaniseringsprocessen, der gennem 1950'erne betød kraftig vækst i de store bycentre (Jensen 1999 s.135), efterfølges af en periode mellem ca. 1960-75, der kan karakteriseres som frodig og fremgangsrig. I løbet af 60'erne stiger boligbyggeriet fra godt 20.000 til 50.000 boliger om året på landsplan (Gaardmand 1993 s.12). Men denne periode er også interessant i forhold til diskussionen om centralisering og decentralisering. Der sker i disse år et strukturskifte, hvor økonomien går fra at være præget af landbrug, til i langt højere grad at være afhængig af industriel pro-

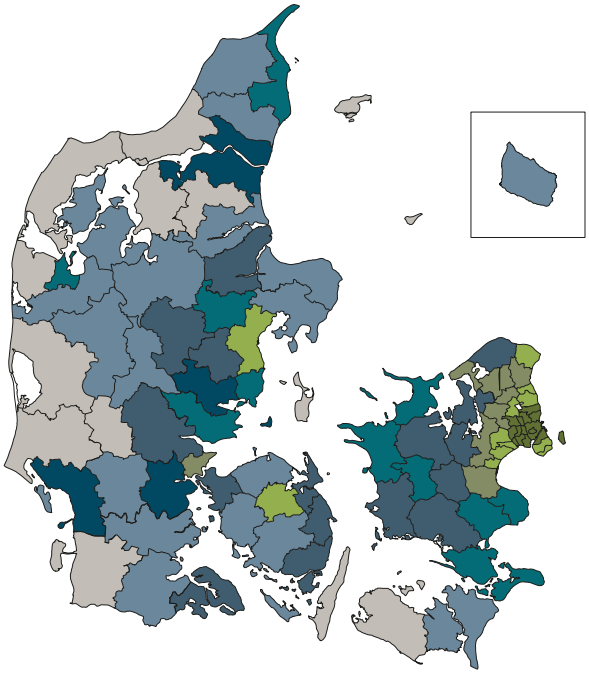
1801

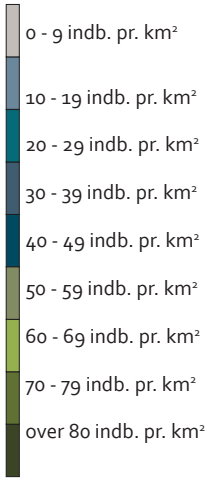


1901



2016





Ill. 1.4 - 1.6 Antal indbyggere pr. km² fordelt på landdistrikter i herreder (1801 og 1901) og kommunegrænser (2016)

duktion (Jensen 1999, s. 136).

Planlægning var først og fremmest praktisk nødvendig for at kunne løse de opgaver, der blev stillet af det spirende vækst- og velfærdssamfund (Gaardmand 1993 s. 77). Til gengæld var der en del diskussion om de ideologier, der lå til grund for de landsplanssynspunkter, som blev lanceret i årene omkring 1960. I planlæggerkredse, havde man siden krigens ophør, diskuteret behovet for en landsplanlægning, og et af de kraftigste udspil i denne diskussion kom fra Erik Kaufmann i 1959. (Ibid.) Landsplanlægningen skulle ifølge Kaufmann:

"…bygge på fortiden, men svare til fremtiden. […] Det skal være nationaløkonomisk forsvarligt, men samtidig menneskeligt. Det skal tilfredsstille enhver lille del af landet, men alligevel være en helhed. Det skal kunne udføres i praksis, men virkeliggøre vores drømme, rumme en fælles ide vi kan enes om." (Kaufmann in Hans Mammen et al (red.) (1963): Om Byplanlægning, Nyt Nordisk Forlag, i Jensen 1999, s. 137)

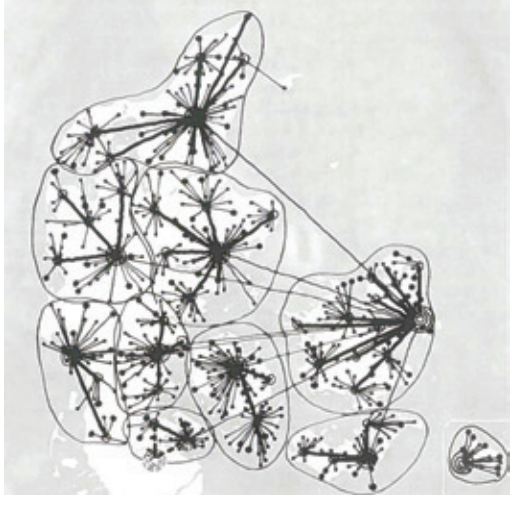
Kaufmann fremlagde i 1959 i tidsskriftet 'Byplan' sit bud på en vækstplan for Danmark. Han tog debatten om 'det skæve Danmark' op og kommenterede på, at mange kommuner satsede for meget på vækst, og at der på det tidspunkt var lagt planer for byområder til over 10 millioner indbyggere (Gaardmand 1993, s. 77). Hans landsplanhypotese lød i korte træk:

"I de næste årtier vil en stadig større del af befolkningen, erhvervslivet og kulturlivet samle sig på nogle få steder i landet. Overser eller modarbejder vi denne udvikling, vil vi spilde kræfter og penge. Følger vi den, kan den påvirkes og blive hele landet til gavn" (Kaufmann 1959 i Gaardmand 1993, s. 77).

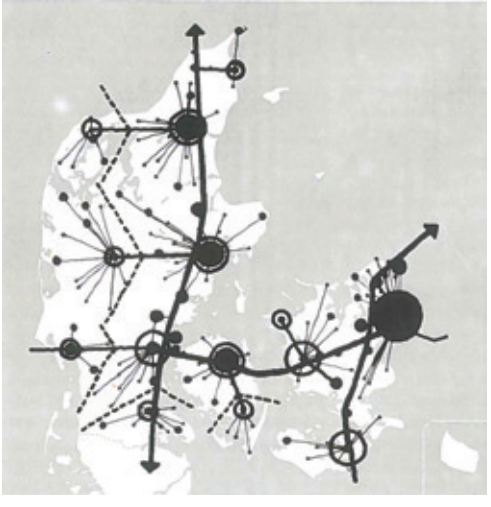
Kaufmann forudså allerede i 1959 at: "Storbyens vækst vil være selvforstærkende. Jo større en by er og bliver, des kraftigere vil den tiltrække yderligere befolkning, industri, servicevirksomhed som f.eks. uddannelsesvæsen, videnskab og kunst"(Kaufmann 1959 s. 125 i Jensen 1999 s. 139). Dermed opfattede han urbaniseringsprocessen som medvirkende årsag til, at funktioner og vækstmuligheder blev reduceret i de mindre byer samt landdistrikterne.

Kaufmanns 'stjerneby-skitse' var en del af denne vækstplan og var en "principskitse til landets inddeling i regioner eller byforbund" (Gaardmand 1993,s. 78). Visionen var at koordinere udviklingen i kraftcentre landet over. Efter hans opfattelse ville flest mulige borgere på denne måde få det størst mulige udbytte af og del i by-goderne. (Kaufmann 1959, s. 128 i Jensen 1999, s. 140). (ill. 1.7)

Kaufmanns indlæg affødte en voldsom debat i planlæggerkredse og kan anses som startskuddet til en faglig diskussion af en samlet landsplanlægning (Jensen 1999, s. 141). Et resultat af denne diskussion er det, der senere er blevet kendt som 'Det store H'. Det var redaktionen på tidsskriftet 'Byplans' svar på Kaufmanns model. Redaktionen underkendte Kaufmanns udspil og tegnede nogle linjer, der var betydeligt mere centralistiske en Kaufmanns. Det store H er derfor metaforen for den trafikale motorvejsstruktur, der ville dannes af en forbindelse fra København til Esbjerg og fra grænsen mod Tyskland til Skagen (Jensen 1999, s. 141). Intentionen var at udbygge de eksisterende trafikstrøg. Et af argumenterne var blandt andet, at en fjerdedel af den danske befolkning allerede boede langs de tre store trafikstrøg, hvor størsteparten af den danske industri allerede var placeret der. "Efter redaktionens skøn er noget sådant den mest effektive indsats for en lige-



Ill. 1.7 Stjerneby-skitsen



Ill. 1.8 Det store H

lig befolkningsudvikling i hele landet." (Gaardmand 1993, s. 78) (ill. 1.8)

De to modeller; 'stjerneby-skitsen' og 'Det store H' er tydelige illustrationer af debatten om, hvorvidt landets funktioner bør centraliseres eller decentraliseres, og fik stor betydning for lands- og regionplanlægningen i de følgende årtier. Med stjerneby-skitsen blev der lagt op til et opgør med den skæve udvikling i Danmark. Her er byerne inddelt efter en hierarkisk rangorden med en ambition om, at byerne skulle støtte hinanden indbyrdes, med hensyn til beskæftigelse, offentlig service og kulturliv, hvilket skulle fordre til en decentral udvikling i landet. Skitsen illustrerer en social tankegang i forhold til nærhed mellem borgeren, de kommunale og de bymæssige funktioner. Den byggede på en servicecenterteori, som var en fysisk manifestering af velfærdstanken, hvor bysystemets vigtigste funktion var servicering af borgerne. (Christensen 2006)

'Det store H' var i imidlertid et udtryk for centralisering, da man i denne model gik efter at koncentrere væksten langs landets vigtigste trafikforbindelser og i de større byer for dermed at skabe bedre vilkår for væksten. (Gaardmand 1993, s. 79)

Centralisering og decentralisering i praksis

Starten af 1970'erne bød i dansk planlægning på store planlovsreformer. Der blev i disse år åbnet op for nye tanker i forhold til planlægning, og der udtrykkes blandt andet ønsker om øget decentralisering og mere borgerinddragelse i planprocessen. (Gaardmand 1993, s. 186-193) En af reformens demokratiske visioner var: "at velfærdsstaten gennem planlægning kunne skabe et jævnt hierarkisk og harmonisk bymønster". (Christensen 2006, s. 55)

Den første landsplanredegørelse blev vedtaget i 1975 og havde en afsmittende virkning på de efterfølgende års planlægning på det nationale niveau såvel som det lokale. Redegørelsens overordnede tema var et ønske om, at: "fremme en mere ligelig udvikling af landet" (Gaardmand 1993, s. 194). Redegørelsen klargjorde, at der var en geografisk skævvridning af Danmark, både i forhold til arbejdsløshed, servicedækning og indkomst, særligt Nord- og Vestjylland samt Lolland-Falster stod ringere end resten af landet. Der var et ønske om at udligne forskellene, men dette skulle ikke ske ved at få folk til at flytte til områder med højere beskæftigelse, som på daværende tidspunkt var hovedstaden. Det ville blot forværre vækst og miljøproblemerne i hovedstaden samtidig med, at det ville udhule mulighederne for at opretholde et rimeligt serviceniveau i egnsudviklingsområderne. Som daværende Miljøminister Helge Nielsen udtrykte det: "Det er bedre at flytte jobbet til manden end manden til jobbet" (Ibid. s.194).

Man udbyggede centerbyer jævnt fordelt over landet og forestillede sig, at byvæksten skulle være motor for hele landets opdrift og være med til at rette op på det skæve Danmark. Nøgleordet var borgerservice. Borgerne skulle sikres adgang til lokal service i den nærmest by. Dette blev sikret gennem landsplanredegørelsen, som opstillede omfattende byhierarkier med centre af forskellige størrelser (Christensen 2006, s. 56) sammenligneligt med Kaufmanns stjernebyskitse.

Fra midten af 1980erne bliver udbygningen af velfærdsstatens servicebyer sat på standby som resultat af nye neoliberale strømninger. Der kommer igen fokus på planlægning som generator for vækst. Danmark begynder at ændre sig fra velfærdsstat til konkurrencestat, og fra starten af 1990erne fokuserer man kræfterne på udviklingen af København og Ørestaden, ud fra den overbevisning at Københavns vækst vil have afsmittende effekt på landet generelt (Carter et al. 2015 s. 12-13).

I 'Planloven af 1992' skete der et radikalt skifte i forhold til den fysiske planlægningstradition. Hovedformålet var nu at sikre en 'hensigtsmæssig' udvikling af landet, fremfor en 'ligelig' rumlig udvikling (Jensen 1999, s. 180). Desuden blev det tydeliggjort, at byplanlægningen lå under den kommunale forvaltning mens landzonen lå under amterne (Vestergaard 2016 s. 44). Idealet er ikke længere den decentraliserede, demokratiske velfærdsstat i tråd med Kaufmanns stjerne-model men nærmere en udviklingsplan, der understøtter de eksisterende bystrukturer, stort set sammenlignelig med Det store H.

I 2002 blev der af den nyvalgte liberal-konservative regering nedsat en strukturkommission, som skulle gentænke Danmarks politisk-administrative systemer og tegne linjerne for en kommende strukturreform eller kommunalreformen, som den oftest betegnes i dag. (Rosenkilde 2017)

Reformen omdannede 271 kommuner til 98 nye storkommuner, og nedlagde amterne for i stedet at oprette fem nye regioner, hvilket resulterede i de største lovgivningsændringer inden for planlægning siden 1970erne.

Landdistrikternes udfordringsbillede

”Man skal nærmest være Komiske Ali, hvis ikke man kan se, at det[kommunalreformen] også har ført til en centralisering i Danmark. Ikke mindst i forhold til mindre byer og landsbyer, som mange steder blevet tømt for funktioner” udtaler Roskilde Kommunes kommunaldirektør; Henrik Kolind til Altinget (Rosenkilde 2017).

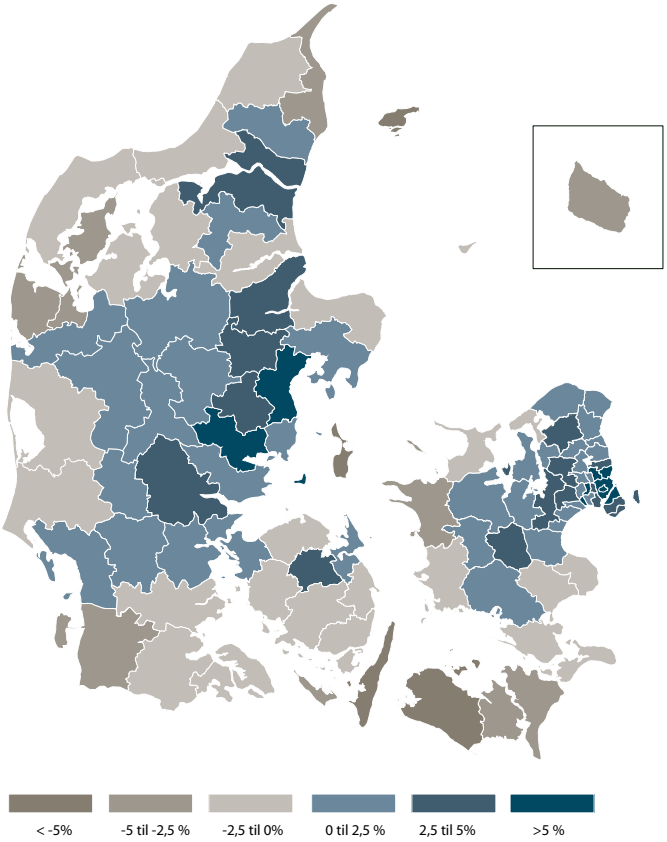
Stifter af foreningen ’Oprør fra Udkanten’, Finn Slumstrup er også enig i, at kommunalreformen har været medvirkende til, at centraliseringen er accelereret de sidste ti år. Men han mener samtidigt ikke, at folk er opmærksomme på, at den også har medført en dobbeltcentralisering. Han betegner den ene dimension af centralisering, som den statslige centralisering (skattecentre, politikredse og sundhedsvæsenet), mens den anden dimension, som i hans optik er mindst lige så problematisk, er den centralisering, der foregår internt i kommunerne. Ifølge Slumstrup har dannelsen af de nye kommuner resulteret i, at hver kommune vil have deres egen hovedstad. Han fremhæver favoriseringen af Hjørring som et eksempel og udtaler, at Hjørring Kommune suger energien ind til Hjørring by, hvilket resulterer i at kommunen danner deres egen udkant. (Slumstrup interviewet af Altinget 2016)

Dette er en af de tendenser, der er medvirkende til, at landdistrikter og landsbysamfund i disse år er under transformation. Der er en stigende forskel mellem by og land. Det er især den yngre del af befolkningen, der flytter til de større byer for at opnå uddannelse, men samtidig undlader at flytte tilbage til de mindre byer senere i livet. Kun 16 % flytter tilbage til deres hjemegn (DST 2011), hvilket er en medvirkende årsag til, at kompetencerne bliver ujævnt fordelt. I dag bor langt størstedelen (90 %) af befolkningen, mellem 16 og 64 år og med en længerevarende videregående uddannelse, i de større byer eller i en kommune, der ligger tæt på en større by (mindre end 30 minutters transport). (DI 2016)

Men en femtedel af befolkningen, 1.210.000 mennesker, bor stadig i landdistrikterne samt bebyggelser med op til 1.000 indbyggere. Tallet er dog faldende, og i årene mellem 2006 og 2013, faldt indbyggertallet i landdistrikterne med 50.000. (Miljøministeriet 2013, s. 30) Dette sker til trods for, at den danske befolkning de sidste 35 år er steget med 11%. Men denne stigningen er altså primært sket i og omkring de større byer, hvilket, ifølge fremskrivninger, er en udvikling, der vil fortsætte fremadrettet (DI 2016). (se ill. 1.9)

“På kommunalt niveau har udviklingen gennem to kommunalreformer medført og vil medføre, at det planlagte udbud af centraliserede folkeskoler, børnehaver, idrætshaller og -anlæg vil vokse, og samtidig fjerner markedsmekanismerne nådesløst special- og dagligvarebutikker i mindre (lands)bysamfund. Alle i dag kendte, politiske tilkendegivelser peger entydigt i samme centraliseringsretning, og det medfører et endnu større behov for individuel personbefordring.” (Møller & Agerholm 2013, s. 173).

Den ringe kollektive trafik, sammenholdt med det store mobilitetsbehov, betyder i praksis at privatbilisme er altafgørende for befordring i landdistrikterne. Men der er igen en udfordring for dem, der ikke har



Ill. 1.9 Udvikling i befolkningstal 2008 - 2013 fordelt på kommuner

bil, for de bliver så afhængige af sociale netværk eller samkørsel. (Ibid. 2013, s. 171-177)

Behovet for det lokale initiativ

Et af resultaterne af centraliseringen er, at kommunernes planlægningsindsatser i nogen grad er centraliseret om byudviklingsprojekter omkring de største byer i kommunerne, hvilket er i tråd med Finn Slumstrups pointe om fokus på kommunens 'hovedstad'. Men det resulterer samtidig i færre midler til indsatser i de mindre bysamfund. De fleste projekter, der bliver fuldført af landdistrikterne, er oftest helt eller delvist finansieret af fondsmidler, som for eksempel Realdania eller statslige puljemidler såsom områdefornyelsesmidler eller midler fra landdistriktspuljen (Liv og land 2017).

En anden tendens er, at de indsatser der bliver foretaget i landdistrikterne, er med øget involvering af borgerne, både i form af borgerinddragelse i planlægningsprocesserne, men nogle gange også i partnerskaber med kommunen.

Denne form for borgerinvolvering, trækker tråde tilbage til 1970erne, hvor der var spirende visioner om øget decentralisering af magten og mere borgerinddragelse i planlægningsprocessen (Allmendinger 2002, s. 182-185) og (Healey 2006, s. 28-30). En af de mest kendte fortalere er Healey, hvis fokus er at inkludere en konsensuspræget tilgang i forhold til planlægning.

I dag er begreber som proces og inddragelse ord, som ofte bliver brugt i forbindelse med udvikling af design af produkter og byrum, men også i forhold til komplekse kommunale problemstillinger, som for eksempel kvarterløft af socialt belastede boligområder (Lønstrup 2016).

Samskabelse er et af de nyeste begreber inden for borgerinddragelse. Dette begreb handler om at skabe en proces, hvor borgere, embedsmænd og politikere kan lykkes i forhold til at skabe tillid og gensidighed.

"Beslutningstagerne får uvurderlig viden om det område, de skal regulere med nye regler eller praksis, og borgerne vil føle sig hørt og anerkendt i forhold til de beslutninger, der efterfølgende træffes, og som uundgåeligt vil få indflydelse på deres hverdag." (Agger citeret i Lønstrup 2016).

Borgerinddragelse er altså en mulighed for at skabe forankrede og levedygtige tiltag med deltagere, der føler sig hørt og set i processen. I nogle tilfælde er der også tale om, at det er borgerne som igangsætter initiativet, mens kommunen i højere grad vil påtage sig en rolle som facilitatorer.

På den måde bliver det, særligt i mindre byer, ofte borgerne, der er med til at bære planlægningsprocesserne.

Et eksempel på hvordan borgerne tager affære, kan ses i landsbyklyngen, Vestrum, hvor borgere er gået sammen om initiativer, som de ikke kunne få kommunen til at engagere sig i.

"Da den lokale skole blev lukket af kommunen i nabobyen Vedersø, skulle børnene cykle til Stadil for at komme i skole. Men der var 4 km landevej og ingen cykelsti mellem de to landsbyer. Derfor tog lokale landmænd sagen i egen hånd og afgav frivilligt jord til en cykelsti, kørte rendegraverne og traktorerne frem, svedte og baksede og udførte arbejdet selv. Der var og er en underforstået enighed om, at man skal bakke op om sit lokalområde ved at gå til hånde. Kommunen fik lov til at lægge asfalt på cykelstien til sidst." (Espersen 2017)

Ifølge Annika Agger er det vigtigt at understrege, at nogle borgere kan opleve samskabelsesprocesser som 'skindemokrati', hvis der ikke er overensstemmelse mellem den indflydelse borgerne tror, de har fået og den, de efterfølgende finder ud af, at de har fået. (Lønstrup 2016) Dette kan også ses i forbindelse med landsbyklyngen, Vestrum, hvor mange borgere er skeptiske over, om Ringkøbing-Skjern Kommune har en bagtanke med at støtte landsbyklyngen. Blandt andet udtaler formanden for Vestrum, at man overfor kommunen har italesat, at establishmentets involvering ikke skal være et alibi for et spareprojekt. (Espersen 2017)

Et andet eksempel på, hvordan borgerne får indflydelse på de mindre bysamfund, kunne i Marts 2017 ses i en nyhedsudsendelse på TV2 Østjylland. Her bragte de et klip om begrebet 'hverdagsaktivisme', som er et udtryk, der bygger på, at lokale borgere skaber forandring og medborgerskab, hvor de bor. Nyhedsindslaget handlede om, hvordan hverdagsaktivisme bliver brugt i Mørke, en mindre by på Djursland, hvor en lokal borger, Jakob Baungaard, har fået både delebil, kunstværker og legestation til byen.
"Jeg mener der er brug for hverdagsaktivisme, for det offentlige kan ikke sikre en udvikling alle steder. [...]Mange landsbyer kæmper med manglende udvikling, så det er vigtigt, at borgere i de små byer tager et ansvar og går i gang [...] En hverdagsaktivist er en

person, der handler på et problem eller noget, som mangler i hverdagen, og gør noget ved det." (Baungaard interviewet af TV2 Østjylland, 2017).

I udsendelsen kommenterer Paul Natorp fra 'Sager der samler' på begrebet og siger blandt andet:

"Der er rigtigt mange, som er frivillige, og medborgerskab fylder meget i disse år – specielt i en by som Aarhus. Men aktivismen vil lidt mere, fordi man gør ting med en bevidsthed om, at man er med til at skabe en forandring. Det med at tage det ansvar på sig og bruge den impuls kan være virkelig stærkt. For udover at man skaber et initiativ, der bidrager med noget vigtigt, så skaber man også en atmosfære af at ting kan lade sig gøre, og der opstår en masse meningsfulde fællesskaber omkring den aktivitet." (Sager der samler 2017)

Der er altså flere parametre, der peger på, at borgere i højere grad må involvere sig, hvis der skal være udvikling og nye initiativer i landdistrikterne, hvilket også fremgår af Hjørring Kommunes politik. Det enkelte bysamfund er derfor i høj grad afhængige af det lokale sammenhold i byen og af, at der er engagerede borgere og ildsjæle, som er villige til at løfte opgaverne.

Hjørring Kommunes planlægningspolitik

Hjørring Kommune står overfor en række, særligt demografiske, udfordringer. Dette har, og vil fortsat have, betydning for, hvor der skal investeres og prioriteres i kommunen. Gennem de sidste 10 år er kommunens indbyggertal faldet med cirka 2400 personer. Prognoser foreskriver, at antallet af personer mellem 17 – 64 år fortsat vil være faldende, mens andelen af 65+ år vil stige i de kommende år. Dette vil medføre økonomiske problematikker i kommunen, da der bliver færre unge og færre i den arbejdsdygtige alder, mens der vil være flere ældre. (Hjørring Kommune 2015, s. 6) Udover de demografiske udfordringer er der også en større forskel mellem land og by. Det er især landdistrikterne som oplever befolkningstilbagegang, mens der er vækst i nogle af byerne.

Hjørring Kommune definerede i deres Planstrategi fra 2007 som et hierarkisk bymønster på baggrund af byernes størrelse og funktioner. Samtidigt identificerede man landdistriktet som området uden for 'Stjernebyen', som udgøres af hovedbyen, Hjørring og områdebyerne; Hirtshals, Sindal, Tårs, Vrå og Løkken. (Hjørring Kommune 2009, s. 6) De øvrige byer i kommunen klassificeres som lokalbyer og landsbyer, hvor lokalbyerne spænder vidt i størrelse,

"Begreber som Den Rådne Banan og Udkantsdanmark har i de senere år stået som ensidige billeder på netop disse udfordringer, men de synes ikke at være fyldestgørende billeder på de danske landsbyer og landdistrikter. De danske landdistrikter skal karakteriseres ved både meget velfungerende og voksende lokalsamfund og ved landsbyer i forfald og tilbagegang. Derudover er alle landsbyer og landdistrikter hjem for borgere som forsøger,at skabe rammerne om det gode hverdagsliv på landet."
(Laursen, Frølund & Johansen, 2015, s. 10)

fra 200 til godt 1.100 indbyggere og med et varierende udbud af servicetilbud, mens landsbyerne er karakteriseret ved primært at være bosætningsbyer. I forhold til planmæssige retningslinjer ligger landsbyerne i landzone mens lokalbyerne ligger i byzone, eller skal overføres til byzone gennem lokalplanlægning (Hjørring Kommune 2013). Omkring 40 % af Hjørring Kommunes borgere, svarende til ca. 26.000 personer, bor i dag i landdistrikterne. (Hjørring Kommune 2009) På nedenstående illustration ses inddelingen af byhierarkiet i Hjørring Kommune koblet med en oversigt over den interne flyttebalance fra 2007 til 2015. Her kan det blandt andet ses, hvordan Astrup by er øget i befolkningstal, mens oplandet til Astrup har haft tilbagegang. (Hjørring Kommune 2017)

"Udfordringerne er store: Urbanisering og forskydninger i demografien – de unge flytter væk, vi bliver flere ældre og samtidig færre borgere i alt. Vi har et boligmarked under pres; der skal kæmpes for hver en arbejdsplads, og vi er underlagt nogle statslige rammer, som presser os på både økonomi og den måde, vi kan levere service på." (Hjørring Kommune 2015, s. 3)

PLUS15 er overskriften på Hjørring Kommunes Plan- og udviklingsstrategi 2015. I den søger kommunen med fem fokusområder at reagere på nogle af de væsentligste udfordringer, som Hjørring Kommune står overfor. Fokusområderne er; bosætning; erhverv og jobskabelse; unge og uddannelse; sundhedsfremme og rehabilitering; byernes rolle og funktioner. Et af de gennemgående greb er at styrke de større byområder i forhold til de allerede etablerede potentialer, mens der skal justeres de steder, hvor udviklingen er gået i stå. Det fremhæves desuden, at kommunes styrkepositioner og udviklingspotentialer skal findes i naturen, den udbyggede infrastruktur med motorvejsnettet og havnen i Hirtshals samt på uddannelses- og kulturområdet. (Hjørring Kommune 2015, s. 3)

Hjørring Kommune vandt i 2015 Byplansprisen (Byplanlab 2015) for PLUS15-planen. I bedømmelsen blev der lagt vægt på, at man i planen forholder sig til de tilpasninger og prioriteringer, som skal til, for at kommunen kan omstille sig til en situation med befolkningstilbagegang.

I Hjørring Kommuneplan 2016, som forventes endeligt vedtaget i sluntningen af april 2017, er der en del af tematikkerne fra PLUS15, som søges implementeret. Nogle af de punkter, som er særligt relevante i forhold til landdistrikterne, er infrastruktur og mobilitet, samt natur og landskab.

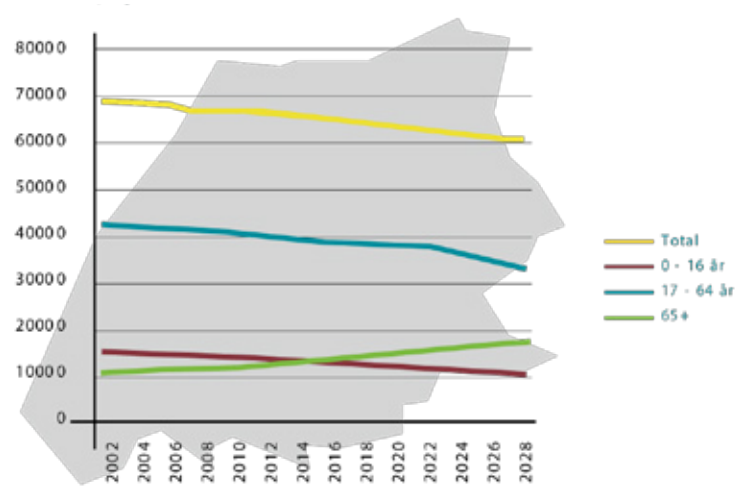
I forhold til infrastruktur og mobilitet peger Hjørring Kommune på, at der skal findes alternativer til kollektiv trafik, og at der er behov for en ændring af bilisters holdninger og adfærd. Et alternativ kunne for eksempel være delebilsordninger og/eller samkørselsordninger baseret på frivillige kræfter, og som kan styres gennem app eller telefonlister. (Hjørring Kommune n.d. a)

Byernes roller

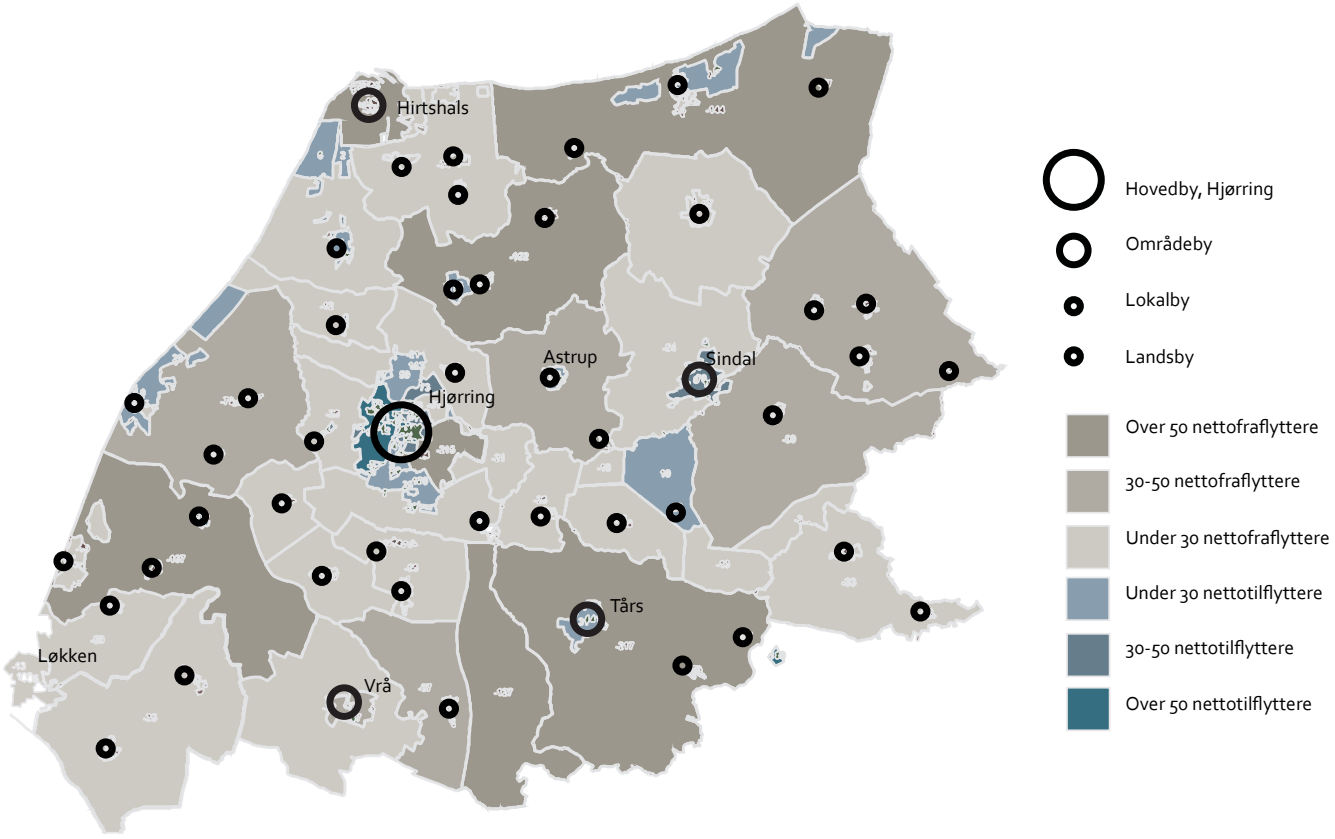
Som nævnt omhandler et af PLUS15-planens afsnit; byernes roller og funktioner. Der er i planen stort fokus på Hjørring, som kommunens hovedby, samt de fem områdebyer (Hirtshals, Sindal, Vrå, Tårs og Løkken), med individuelle planer for hver af byerne, mens udviklingen i de resterende byer (lokalbyer og landsbyer) skal ske gennem et samarbejde mellem kommunen og de lokale aktører. Visionen er at skabe en landdistriktsstrategi, "der fokuserer på et solidt samarbejde mellem by og land og mellem kommune og borgere" (Hjørring Kommune 2015, s. 30).

Samarbejdet med borgerne skal ifølge kommunen ske gennem åben dialog og ved aktivt at involvere borgerne i processerne. Slutteligt mener Hjørring Kommune, at der skal prioriteres et godt samspil mellem by og land, og mellem kommune og borger, til at give indflydelse på udviklingen i borgerens eget lokalområde. (Hjørring Kommune 2015, s. 29-30)

I lokalbyer og landsbyer arbejdes der med at lokalisere, hvor der er gode betingelser for udvikling og vækst. Hjørring Kommune fokuserer på at styrke bymønsteret, i form af samspil, gensidig byafhængighed og nye bysamarbejdsformer, som for eksempel landsbyklynger. Dette med henblik på at styrke og aktivere potentialer, som knytter sig til for eksempel landskabet, pendlermuligheder og kulturarven. (Hjørring Kommune n.d. b)



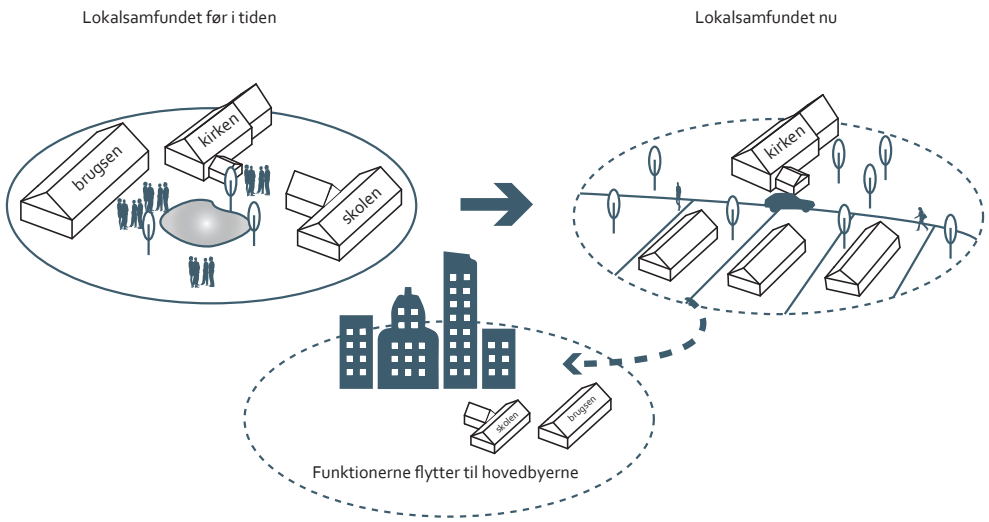
Ill. 1.10 Demografisk udvikling for Hjørring Kommune



Ill. 1.11 By-inddeling og intern flyttebalance

Introduktion til Astrup - fra Astrup Kommune til lokalby

På hjørnet af Astrups centrale vejkryds ligger der i dag to nedslidte bygninger. På det syd/vestlige hjørne af krydset ligger den gamle central, som er et ekko fra en tid, hvor telefonforbindelsen blev etableret ved at der var en telefonist, som fysisk sad og forbandt individer med hinanden. I dag står bygningen forladt, og den slidte facade vidner om, at det er længe siden, at denne bygning har spillet en central rolle for byen. Også det gamle missionshus, som ligger på det nord/vestlige hjørne, har mistet sin betydning som samlingssted for byens borgere. Bygningen fungerer i dag som opmagasinering for en privatperson, der har sat det til salg for et beskedent beløb.



Ill. 1.12. Fra landbrugssamfund til bosætningssamfund

Selve Astrup by er relativt ung, opstået efter 1940 (Groth & Fertner 2013, s.20), mens kirken kan dateres tilbage til mellem 1200 og 1250 (Astrup Menighedsråd 2010).

Oprindeligt opstod Astrup som en vejby og de ældste huse ligger derfor ud til de gamle bygader; Østergade, Vestergade, Søndergade og Nørregade: Langs disse veje lå også byens handelsdrivende; købmanden, bageren, slagteren og mejeriet, samt de kommunale servicefunktioner som kommunekontor og centralskole. Også Astrups gamle bygader har mistet deres betydning, og selv deres navne er af administrative årsager blevet omdøbt til 'Astrupvej' og 'Bøgstedvej', som i stedet for at fortælle historien om en by med en kerne og retningsbestemte veje, nu fortæller om et større bynetværk. Alle de forretningsdrivende er i dag lukket ned, og med kommunesammenlægning i 1970, hvor Astrup Kommune kom til at høre under Sindal Kommune, blev kommunekontoret flyttet ud af byen.

I 2015 mistede byen sin folkeskole, men den blev i al hast, genetableret af byens ildsjæle, der vidste, at hvis skolen lukkede, ville det være et alt for stort tab for Astrup. (Christensen 2014)

Astrup kan dermed siges at være gået fra at være centreret omkring sig selv med alle fornødne dagligdagsfunktioner, til i dag højere grad at indgå i en relationel sammenhæng med de omkringliggende byer. (Historisk kort og billeder kan ses i bilag III s. 168)

Astrups rolle

Astrup er en af mange lokalbyer i Hjørring Kommune, men samtidigt en af de få, som gennem de sidste år har oplevet vækst i befolkningstallet (bilag II s. 167). Væksten er dog beskeden, og fremskrivninger tyder på, at der fremadrettet vil være en befolkningstilbagegang. Byen har på flere parametre oplevet, at den ikke længere er prioriteret så højt som tidligere. Dette kan blandt andet ses med lukningen af folkeskolen i 2015, men et andet sted, hvor det også kommer til udtryk, er i forhold til udstykning af byggegrunde i Astrup. Astrup har tidligere udviklet sig kraftigt i forbindelse med udstykningen af flere parceller. Der er fra borgere i Astrup et stort ønske om at udstykke byggegrunde vest for Lundholmvej i Astrup, hvilket også fremgår af spørgeskemaundersøgelsen. Kommunen ejer jorden, som de i sin tid har opkøbt med henblik på grundsalg. Men af flere årsager er dette projekt sat i bero, og grundene ved Lundholmvej, figurerer heller ikke længere på Hjørring Kommunes grundsalgs-hjemmeside. (Ny udsigt n.d.)

Astrup iscenesætter flere af de allerede nævnte problematikker. Udviklingen for Astrup er symptomatisk for mange mindre bysamfund. Landsbyerne er på to generationer gået fra at være landbrugsdominerede samfund, som var kulturelt og økonomisk selvbærende, til byafhængige bosætnings- og pendlingssamfund. (Møller & Agerholm 2013, s. 171-172) Dette er en medvirkende faktor til at mængden af spontane og uintenderede møder med personer fra lokalsamfundet mindskes, da mange funktioner, såsom dagligvarebutikker, kulturelle tilbud og arbejdspladser, er flyttet til hovedbyerne. Dette er også grunden til, at valget er faldet på Astrup, som caseby, til at skabe grobund for at kunne undersøge nogle af de problematikker, som centraliseringen efterlader.

Byen og lokalsamfundet var ramme om alle de fornødne dagligdagsfunktioner. Dagsværket blev foretaget i kort afstand fra bopælen og afstande, havde en helt anden betydning end det er tilfældet i dag, hvor andelen af personer, der pendler mere end 50 kilometer på arbejde er steget med 43 % på 10 år (KL 2014). Danmark er gået fra at være præget af mindre landbrugssamfund, til igennem en årrække at have opbygget centerbyer som manifestation af velfærdsstaten, for i dag at være præget af et fokus på konkurrencedygtige byer, som skal bære landets udvikling (Carter et al. 2015, s. 5).

Men hvordan kan Astrup ses som værende en del af denne udvikling - på landsplan, regionalt og ikke mindst lokalt? Hvilke potentialer har Astrup for at kunne være et eksempel på en by, der er med til at skabe holdepunkt og evidens til at foreslå nye muligheder for at gøre lokalsamfundene attraktive? Og er der eksisterende potentialer i Astrup, der kan være med til at understøtte udviklingen?

Ill 1.13 Ortokort over Astrup med vejnavne

Astrup, blot en af mange

I Danmark var der i 2016 310 byer, som ligesom Astrup har mellem 500 og 999 indbyggere. Størstedelen af dem oplever mindre fremgang i befolkningstallet end landsgennemsnittet, og næsten halvdelen har mellem 2006 og 2016 oplevet et fald i folketallet. Denne udvikling kan blandt andet tilskrives den urbanisering som har stået på igennem længere tid.

Den generelle fortælling gennem de senere år har ofte været, at folk forlader de små byer til fordel for de største byer. Men billedet er mere nuanceret. Faktisk har halvdelen af byer med 2000-4999 indbyggere oplevet større vækst end landsgennemsnittet og med en befolkningsvækst på 6,6 procent mellem 2006 og 2016 har disse byer, samlet set haft en større vækst end landsgennemsnittet på 5,2 procent. (Jakobsen 2016) Det er derfor rigtigt nok at folketallet falder i landdistrikterne og i de mindste byer, men det er altså ikke kun de største byer som vækster. (se ill. 1.14)

Dette kan blandt andet ses i Horsens Kommune, hvor fire af kommunens byer ligger på top ti, i forhold til byvækst i Danmark. Lund er den by som har oplevet den største vækst med hele 45 procent fra 2006 til 2016 men også Gedved. Egebjerg og Hovedgård har alle oplevet befolkningstilvækst på mere end 30 %. Borgmesteren i Horsens tilskriver byernes vækst, at de har en god beliggenhed og gode servicetilbud:

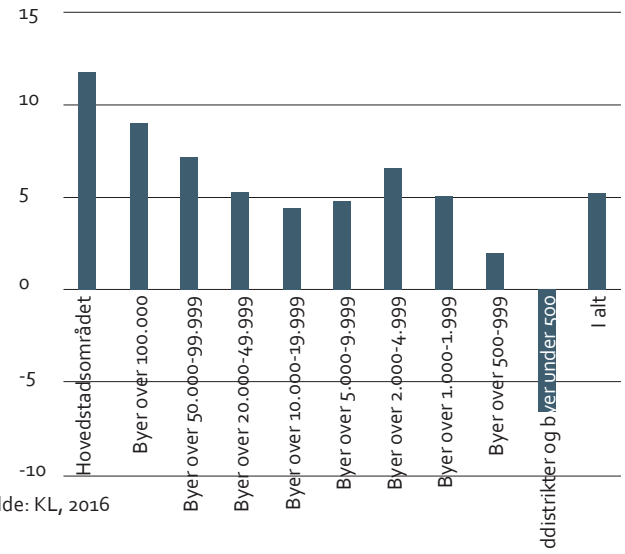
"Der er skole, børnehave, vuggestue og dagpleje, ligesom der er indkøbsmuligheder. Der har en nærhed til hovedbyen Horsens, der kan nås inden for 5-10 minutter, og de har også en nærhed til den store motorvej E45, der kan nås på 3-5 minutter. Samtidig har vi placeret udstykningerne ud fra en strategisk beslutning om, at de skal være tæt på naturen" (Sørensen citeret i Jakobsen 2016).

Tendenserne fra Hjørring og Horsens peger i samme retning, dobbelturbanisering, at det ikke kun er landets største byer, men også kommunernes største byer, der trækker befolkningen til sig. Nogle af de parametre, der er særligt vigtige for byernes udviklingsmuligheder, er god infrastruktur, indkøbsmuligheder, kommunal service i form af skole og børnepasning og nærheden til en større by. Astrup har på flere punkter nogle af de karakterer, som fremhæves her, og med nærhed til både motorvej, Hjørring og Sindal, er der også en fornuftig opkobling til de større byer, anderledes står det til med indkøbsmuligheder og de kommunale services, hvor byen indenfor de sidste år har mistet både købmand og folkeskole.

"Hvis bymidten er kedelig, hvis det hele er forsømt, og der ligger nogle store veje, som børnene skal krydse, så kan det trække ned. Det handler også om kommunens aktive planlægningsindsats, for den kan medvirke til at gøre området attraktivt. Det handler om adgangen inde i byerne, adgangen mellem by og land og adgangen til naturområder. Samtidig tænker folk meget på, om deres børn kan få et godt børneliv. De ser på skolen, idrætslivet, adgangen til naturområder og på muligheden for, at barnet kan få kammerater," (Hjalager citeret i Jakobsen 2016)

I forhold til Hjørring Kommune og Danmark generelt kan det ses på ill. 1.16, at Astrup er en by, der afviger en smule i alderssammensætningen i forhold til det landsdækkende, men også i forhold til Hjørring kommune. Ser man på aldersgruppen; 6 - 16 år, fylder den 17,4 % af den samlede aldersspredning, hvorimod at den i Danmark og Hjørring udgør henholdsvis 12,9 % og 13 %. Derudover varierer aldersgruppen 25-39 år, hvor den i Astrup er 18,8 % og i Danmark 18,2 %, mens den i Hjørring Kommune kun er 14,8 %. Dermed kan Astrup ses som værende en by, der har et højt antal børn og yngre mennesker boende samtidig med, at man på ill 1.15. kan se, at husstandsstørrelsen er markant højere i Astrup end i resten af Danmark og Hjørring Kommune. Dette bevidner Astrup, som værende en by, der har et højt antal af børn og yngre mennesker boende, samtidig med at husstandsstørrelsen er højere end gennemsnitlig, og tegner derfor et billede af Astrup, som værende en by, hvor der bor mange børnefamilier.

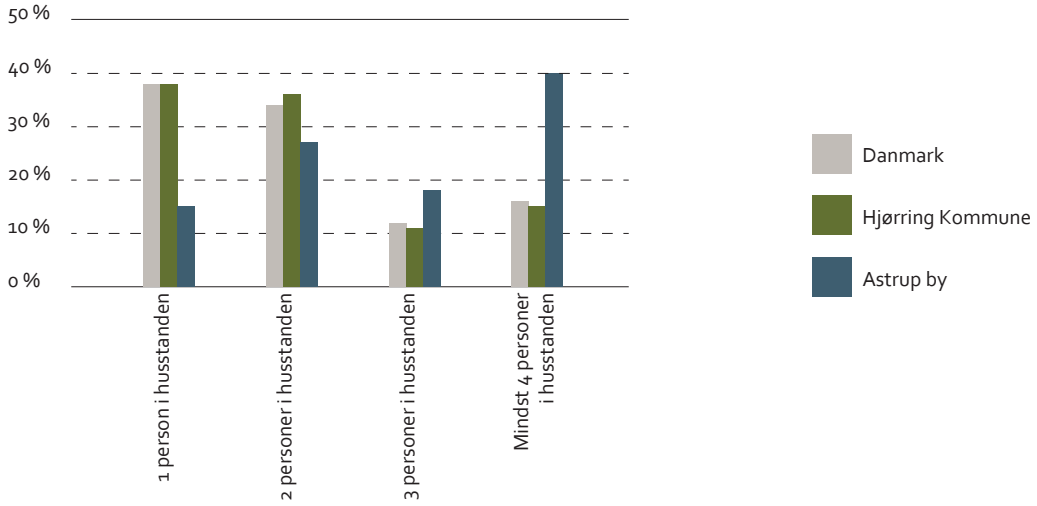
Udvikling i folketal for forskellige størrelser af byer 2006 til 2016 i pct.



Kilde: KL, 2016

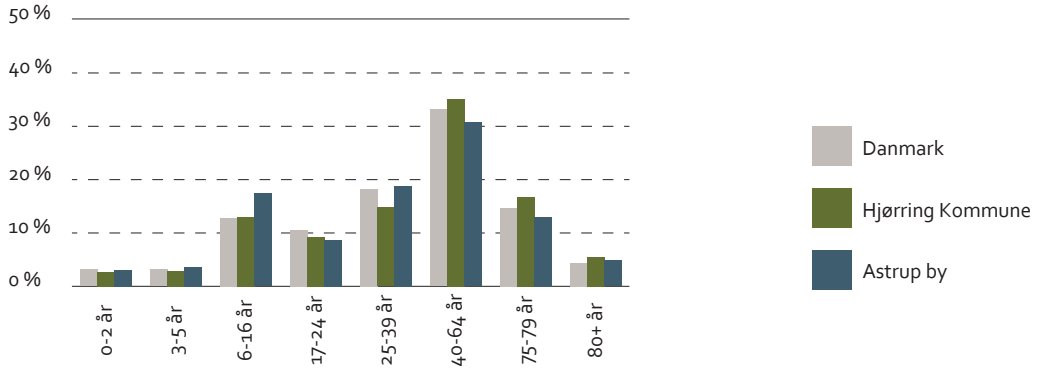
Ill 1.14 Udviklingen i folketal for forskellige størrelser af byer 2006 til 2016 i procent

Hustandensstørrelser i Astrup by, Hjørring Kommune og Danmark



Ill. 1.15 Husstandsstørrelser for Danmark og Hjørring Kommune er baseret på tal fra Danmarks Statistik, mens tal fra Astrup er baseret på spørgeskemaundersøgelsen (se bilag 15 for data)

Aldersfordeling i Astrup by, Hjørring Kommune og Danmark



Ill. 1.16 Aldersfordelingen for Danmark og Hjørring Kommune baseret på tal fra Danmarks Statistik, mens tal fra Astrup er baseret på materiale tilsendt fra Hjørring Kommune (se bilag 15 for data)

Det er her specialets tese bliver særligt interessant, for kan man gennem nye mødesteder kompensere for nogle af de udfordringer, som de mindre bysamfund oplever i forbindelse med moderniseringen af samfundet og som udfordrer de mindre lokalsamfund, og på den måde gøre lokalsamfundene attraktive? Ambitionen er derfor at udvikle nye mødesteder, som kan understøtte nogle af de styrker, som små bysamfund har, samtidig med at det kan kompensere for nogle af de funktioner, som i dag mangler eller kan optimeres i lokalsamfundene i de danske landdistrikter.

Et mødested, i sin gængse forstand, henviser til et punkt hvor man sætter noget eller nogen i stævne. (Mønster 2013, s. 6) I en mobilitets-og stedsorienteret undersøgelse af mødested, undersøges mødet med stedet, mødet som en bevægelse og mødet mellem mennesker, tilfældigt eller planlagt. Dette vil blive udfoldet yderligere i begrebsudviklingen, mens denne indledning vil dvæle ved det historiske mødested, og hvordan byens mødesteder har fungeret som en social agora.

”Gennem hele historien har byens rum fungeret som mødested på mange planer for byens borgere. Her mødtes borgere, nyheder blev udvekslet, handler blev indgået, ægteskaber aftalt, gøglere underholdt, og varer blev budt frem. Her samledes man om byens store og små begivenheder. Processioner blev afholdt, magtforhold demonstreret, og fester og afstraffelser gennemført i al offentlighed. Det var mødested” (Gehl 2010, s. 36)

De seneste årtiers fokus på vækst og centralisering har haft konsekvenser for landdistrikterne, som i dag er præget af fraflytning og demografiske forskydninger, hvilket resulterer i færre funktioner og dermed også færre mødesteder. Også de lokale fællesskaber er påvirket af moderniseringen af samfundet, skiftet fra lillebyen til storbyen har peget i retning af at mennesker skaber fællesskab på tværs af geografiske grænser (Jørgensen 2008). Men betyder det så, at de lokale fællesskaber er blevet mindre vigtige? Landdistrikterne er gennem en længere periode ikke blevet prioriteret særligt højt i forhold til national og kommunal planlægning. Hjørring Kommune har for eksempel lagt op til, at initiativer til indsatser i landdistrikterne skal komme fra borgerne, og dermed sikre lokalt forankrede løsninger og derudover, at udvikling i landdistrikterne kan ske uden vækst. ”Hjørring Kommune prioriterer et godt samspil mellem by og land og mellem kommune og borgere, og vil i den nye landdistriktsstrategi fokusere på et solidt samarbejde, der giver borgerne i landdistriktet mulighed for at få indflydelse på udviklingen i eget lokalområde” (Hjørring Kommune 2015, s. 30). Initiativrige borgere er altså en forudsætning for, at der kan ske udvikling i landdistrikterne. Det lokale sammenhold er blevet en præmis for lokalsamfundet.

I kraft af de seneste årtiers centralisering er funktioner og markedskræfter blevet intensiveret omkring de større byer, mens der samtidig er sket en nedgang af selvsamme funktioner i landdistrikterne.

Dette er samtidig udtryk for en samfundsændring. Engang både boede, arbejdede og havde sin sociale omgangskreds i lokalsamfundet, og det var dermed bundet sammen af stærkt lokalt forankrede fællesskaber. I dag er landsbyerne i højere grad bosætningssamfund, hvor man pendler ud, har relationer på tværs af tid og rum, og derfor ikke på samme måde er afhængig af at kende sin nabo. Mange af landsbyens uintenderede møder, eksempelvis ved købmanden, er i dag reduceret eller flyttet til nabobyen. Det kan derfor være nødvendigt at italesætte og optimere de mødesteder, der er tilbage i lokalsamfundet, for på den måde at kunne opretholde fællesskabsfølelsen og dermed muligheden for at det lokale engagement, som skal til for at lokalsamfundene, kan udvikle og vedligeholde sig selv til trods for kommunale nedskæringer.

Der er over 300 byer i Danmark med mellem 500 og 1000 indbyggere, og mange af dem oplever formentligt de samme tendenser som Astrup, hvilket gør denne problemstilling relevant i en bredere kontekst end den studerede.

Ill. 1.17 Oversigt over Danmark med Astrups placering

Ill. 1.18 Det centrale gennemkørselskryds i Astrup

Problemformulering

Med udgangspunkt i indledningens tese, er det relevant at gentænke mødestedets funktion i lokalsamfundene i de danske landdistrikter. Derfor tager undersøgelsen af tesen udgangspunkt i følgende problemstilling;

Hovedspørgsmål:

Hvad har betydning for mødesteder i de danske landdistrikter, og hvordan kan mødesteders funktion nytænkes, så de kan afhjælpe nogle af de problematikker, som påvirker mindre lokalsamfund?

Dette hovedspørgsmål inddeles i tre underpunkter:

Hvordan kan man gennem en krydsning af steds- og mobilitetsteori danne nye mødestedstypologier?

Med Astrup som case, hvordan kan der udvikles en generel anbefaling for 'nye mødesteder', der er baseret på empiri og analyse af Astrup, samt funderet i den nye typologi?

Hvor og hvordan kan designinterventioner anvende 'de nye mødesteder' til at imødekomme Astrups udfordringer og potentialer, og hvordan kan erfaringer fra Astrup bidrage til en refleksion af mødesteder i lokalsamfund, i de danske landdistrikter?

2

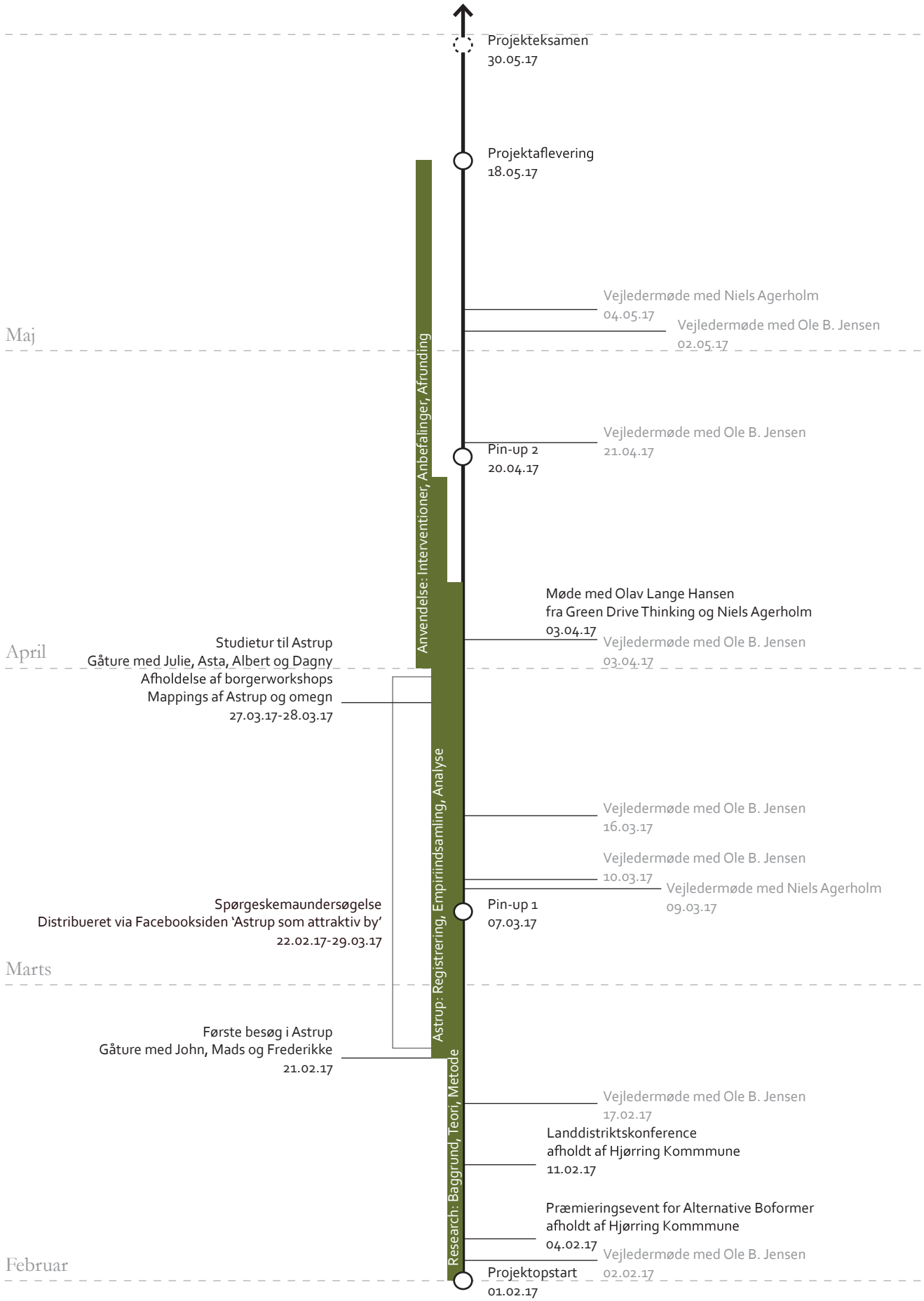
Ill. 2.0 - I felten

Metode

For at få indsigt i, hvad der har indflydelse på mødesteder i de danske landdistrikter, er der i dette speciale åbnet op for en bred analytisk tilgang af forskellige aspekter, som det levede hverdagsliv, den fysiske infrastruktur og politiske planlægningsdiskurser. Både generelt, men i særlig grad, i forhold til at kunne forstå, hvad der gør sig gældende i casebyen, Astrup.

Opbygning og forløb

Specialets forløb kan overordnet deles op i tre dele, hvor inddelingerne ikke skal ses som et udtryk for et lineært forløb, men snarere en iterativ proces (Se ill. 2.1 for tidslinje). Den første del består af den research, som er gået forud for mødet med feltet og som har fungeret som afgrænsning af problemfeltet og opbygning af den teoretiske rammefortælling, der danner grundlaget for de efterfølgende undersøgelser og analyser. Som afslutning på den første fase udarbejdes et begrebsapparat for mødesteder, som udgør grundlaget for empiriindsamlingen og dermed overgangen til de efterfølgende faser. Den første fase har dannet grundlag for kapitel et til tre i rapporten. Den anden fase, beskriver mødet med felten. Det er i denne del, at empirien fra Astrup er blevet indsamlet. Dette er dels sket gennem kvantitative-, men primært kvalitative dataindsamlinger, eksempler på disser er; eksplorative undersøgelser af Astrup, spørgeskemaundersøgelse, gående interviews med nogle af beboerne i Astrup og afholdelse af brugerworkshops. De forskellige typer af dataindsamlinger vil blive beskrevet yderligere senere i dette kapitel. Inkluderet i denne fase er også databehandlingen af den indsamlede empiri, som sammen med teorien ligger til grund for analyserne. Denne fase hedder på tidslinjen 'Astrup' og har overordnet dannet grundlag for kapitel fire og fem. Den sidste fase, som her er kaldt 'afrundingen', samler op på de forrige dele, og der udvikles strategier for casen, både i form af en potentialeplan for byen og som designinterventioner i byen. Derudover samles generelle anbefalinger op i en manual, som er tænkt som et værktøj til aktive borgere og planlæggere, der har interesse i at løfte et lokalsamfund med tendenser, der minder om dem, der er på spil i Astrup. Denne del ligger til grund for kapitel seks og syv i kapitlet samt mødestedsmanualen (som findes i Bilag I).



Ill. 2.1 - Oversigt og kalender for projektet

Pragmatisk pluralisme

Undersøgelsesspørgsmålene i problemformuleringen lægger, med deres forståelsessøgende 'hvordan'-formuleringer, op til at sætte mange forskellige metodiske værktøjer i spil.

Der tilstræbes derfor en pragmatisk tilgang til projektet såvel som til dataindsamling. Pragmatismen tillader, eller ligefrem tilskynder, at der anvendes forskellige metodiske tilgange og et bredt perspektiv for at opnå et nuanceret billede af det studerede, i dette tilfælde Astrup.

"Pragmatikere vil gerne have, at vi opfatter ontologier som praktiske redskaber, man kan tænke med, og det ville være lige så dumt at holde sig til en enkelt begrænset ontologi om det sociale, som det ville være at forlange af tømreren, at han eller hun kun brugte en sav i sit arbejde" (Brinkmann 2013, s. 56)

Ambitionen er at komme ned i øjenhøjde med byen for at forstå de enkelte borgeres perception af deres samfund og skabe et mere nuanceret billede, end det er muligt ud fra statistikker og beskrivelser, som er tilgængelige gennem medier og andre informationskilder. Den empiridrevne tilgang til studiet er desuden centralt for den pragmatisk tilgang. (Lange 2016, 37-55)

Den brede metodetilgang muliggør, at Astrup kan forstås både i form af de relationelle sammenhænge som stedet indgår i men samtidig også forstås i forhold, til hvordan borgerne bruger og opfatter Astrup og dets omgivelser, og på den måde kan studiet af Astrup bibeholde de 'holistiske og betydningsfulde karakteristika ved virkelighedens hændelser (Yin 1989 citeret i Lange 2016, s. 55).

En af de metoder, der er hentet inspiration fra i specialet, er den etnografiske metode, som tager udgangspunkt i mødet med en anden kultur. Astrup er som case ikke et genstandsfelt, som repræsenterer et fremmed felt, på samme måde, som hvis en antropolog var draget på feltarbejde under fjerne himmelstrøg. Men samtidig har byen en kultur og en særegenhed, som vi gennem feltstudier har søgt at få indsigt i.

"Etnografer tager kulturmødet på sig og bruger det til at gøre andre verdener begribelige" (Hastrup 1992, s. 8). På den måde kan det etnografiske feltarbejde beskrives som et møde, som forbinder oplevelse og metode i en samlet erfaring. (Ibid. s. 27). Denne erfaring, kombineret med yderligere empiriske og teoretiske inputs, gøres siden til genstand for analyse og parametre i udarbejdelsen af interventionerne.

Ill. 2.2 Møde med felten

At skaffe sig adgang til felten

"Selve ordet feltarbejde peger i retning af et bestemt sted, felten. Antropologen tager i felten for at finde ud af, hvordan det sociale fællesskab hænger sammen der. Stedet er imidlertid ikke bare et sted, hvor kulturen eller samfundet findes, men spiller selv en aktiv rolle i det sociale felt. Michel de Certeau (1984) skelner mellem sted og rum, som han kvalificerer ved henholdsvis de fysiske koordinater og den sociale praksis. Denne skelnen giver anledning til en anden principiel distinktion mellem kort og rute, eller mellem en objektiviseret repræsentation og en levet praksis. Tankefiguren og dens distinktioner er væsentlige netop ved at fremhæve den levede praksis som noget andet end den kortlagte verden. Det gælder ikke kun landkort, at de ikke i sig selv siger noget om, hvilke veje mennesker går; det gælder også det metaforiske kort, der ligger i eksempelvis kulturbegrebet, at det siger meget lidt om, hvordan mennesker konkret forholder sig til deres muligheder.[...] Der er ikke tale om, at de fysiske omgivelser determinerer den sociale orden, men derimod om, at det fysiske og det sociale infiltrere hinanden på subtil vis. [...] Man skal i mere end én forstand vide, hvor man er, for at kunne spille med. Stedet er ikke en passiv scene for et hvilket som helst drama; det spiller en aktiv rolle i samfundets konstituering og selvopfattelse." (Hastrup 2010, s. 59)

Med dette understreger Hastrup også vigtigheden i at forstå kompleksiteten af felten eller casen, som en kombination af de fysiske koordinater og den sociale praksis. Det er derfor vigtig at forstå feltets kontekst såvel som indhold, da dette er infiltreret i hinanden. Dette være sig relevant for både den fysisk kontekst, men også den politiske og historiske kontekst, som indledningsvist blev beskrevet i forrige kapitel.

Astrup er valgt som case ud fra en antagelse af, at mange af de problemstillinger, som er beskrevet i motivationen og det indledende kapitel, er til stede netop her.

"Et casestudie er en empirisk undersøgelse:

som belyser det der sker inden for det virkelig livs rammer, hvor grænserne mellem fænomenet og den sammenhæng hvori det indgår, ikke er klart indlysende, og hvor der er mulighed for at anvende flere informationskilder til belysning af fænomenet". (Yin (1994) definition af casestudier i Andersen 2003, s.152)

Yins definition tager udgangspunkt i casestudiet som udforskning, og de to første punkter bygger på casens spændvidde, mens det sidste punkt har at gøre med de forskellige metoder, der kan bruges til at beskrive casens egenskaber.

I forhold til afgrænsningen af casen er der taget udgangspunkt i Astrup by i forhold til f.eks. befolkningsprognoser fra kommunen. Men samtidig er der i registreringer af konteksten, sansede såvel som fysiske, arbejdet med, hvordan casen forholder sig til den regionale og lokale skala.

Caseudvælgelsen:

De tungest vejende parametre i udvælgelsesfasen har været:

- Et mindre bysamfund med mellem 500 og 1000 indbyggere,
- med en skole,
- et velfungerende foreningsliv
- men ikke nødvendigvis en købmand eller handelsliv.

Vi ønskede af hensyn til empriindsamlingen og muligheden for genbesøg af flere omgange, at søge efter en caseby i Nord- eller Midtjylland. Til at indkredse

mulige casebyer, har vi desuden fået hjælp af forskellige fagpersoner, som gennem deres profession har kendskab til, hvilke byer der passede på de ønskede parametre. Et eksempel på denne initierende indkredsning kan ses i bilag IV side 39. Her tog vi over mail, kontakt til Steen Marqvard Rasmussen, som i kraft af sin stilling hos Folkekirkens Uddannelses- og Videnscenter kan tilgå statistik om foreninger, indbyggertal og uddannelsesinstitutioner og lignende på sogneniveau. I mailen fremgår en tabel over nogle af de øvrige byer der blev foreslået. Ud over disse mere kvantitative sammenligninger af byer, blev der også taget stilling til, hvilken kommune de forskellige byer lå i. Det blev i øvrigt prioriteret at arbejde med en kommune, som allerede havde en udtalt landdistriktspolitik, da dette så kunne indgå som et afgrænsende element i opgaven. Derfor faldt valget på Hjørring Kommune, som med deres PLUS15 plan, havde udtalt et hierarkisk bymønster, som opgaven kunne læne sig op af, i stedet for at skulle ud i en diskussion om politisk prioritering med borgeren i casebyen.

Derudfra søgte vi efter et samfund, som havde oplevet nedgang i kommunale services og andre funktioner som konsekvens af centralisering, og som dermed kunne eksemplificere nogle af de udfordringer, som er introduceret i det indledende afsnit. Dette parameter bygger desuden på en antagelse om, at der ville være indbyggere, som havde interesse i at styrke deres by, og dermed også respondenter, som var villige til at afsætte tid til at deltage i studiet.

Endeligt blev der studeret luftfotos af forskellige byer, og valget faldt blandt andet på Astrup, fordi byen havde en fysisk udformning, som er sammenlignelig med mange andre byer, blandt andet i form af det centrale vejkryds.

Ambitionen er at gøre casestudiet af Astrup så repræsentativt som muligt. Derfor har ønsket også været at samle erfaringerne fra Astrup op, og anvende det i en Mødestedsmanual, som kan bruges i byer, med de samme karakteristika som Astrup (Se bilag I).

Casestudier er baseret på et bredt udvalg af metoder til indsamling af empiri. Alle analyserne er på den ene eller den anden måde stedsanalyser, og der har samtidig været et stort fokus på stedets mobiliteter. Det er de kvalitative metoder, der har udgjort den overvejende del af casens grundlag, mens de kvantitative metoder i højere grad er anvendt for at få en bredere forståelse for hvem og hvor mange, der bor i Astrup.

Mødet med Astrup

”Det gælder om at komme rundt i feltet til de forskellige grupper af indfødte, der i interaktion, frembringer den dynamik, som definerer og bestemmer, hvordan forskerens problemstillinger og fænomener er indskrevet i hele feltet.” (Andersen et al. 1992, s. 210)

I forbindelse med udvælgelsen af casen, som blev foretaget allerede i november 2016, blev der lagt nogle følere ud, så vi havde en fornemmelse af, at det var til at komme i kontakt med respondenter i byen. Efter specialeforløbets officielle opstart tog vi pr mail den 3 februar 2017 kontakt til John Thomsen, som stod angivet som formand for landsbyrådet, på Astrups hjemmeside www.astrup-vendsyssel.dk. Det vidste sig dog, at han ikke længere var formand, og han sendte os derfor videre til den nuværende formand, Mads Tarp, som opfordrede os til at deltage

i præmieringseventet for 'Alternative Boformer' i Hjørring Kommune dagen efter, hvor de begge ville være til stede. John og Mads, som begge er meget aktive i Astrups foreningsliv og har vist stor interesse i Astrups udvikling, har været de primære respondenter, og det var også dem, der var de første respondenter til de gående interviews, sammen med Mads' datter; Frederikke.

Udover de tre respondenter, er øvrige respondenter til de gående interviews og spørgeskemaet fundet gennem Astrups Facebooksside 'Astrup som attraktiv by', ved besøg på friskolen og på gaden i Astrup.

I forhold til spørgeskemaets respondenter var ambitionen at nå ud til så mange som mulig, som enten boede i Astrup eller havde et tilknytningsforhold til byen. Linket til det online spørgeskema blev som nævnt udsendt via byens Facebookside. Respondenterne ligger mellem 15 og 72 år, øvrige baggrundsdata kan sammen med besvarelserne ses i bilag V side 71.

I forhold til de gående interviews, er respondenterne udvalgt for at dække så repræsentativt et udsnit af byen som muligt. Derfor blev i udvælgelsen lagt vægt på at dække segmenter som børnefamilier, unge, ældre og folk som bor i byen selvom børnene er flyttet hjemmefra hvilket også kommer til udtryk i aldersspredning, hvor de yngste respondenter var 9 år, mens den ældste var 95 år.

Til borgerworkshoppen ønskedes det at nå ud til respondenter, som allerede var bekendt med projektets formål, og invitationerne blev derfor sendt ud via de samme kanaler. Derudover blev de, som havde angivet kontaktoplysninger på spørgeskemaet desuden kontaktet direkte pr mail. Til workshoppen var aldersspredningen mellem 20 og 70 år.

Kvalitative metoder

De kvalitative metoder har ligget til grund for forskellige kontekst- og stedsanalyser, men også i form af metoder til borgerinddragelse. Der har fra specialets start været et ønske og en ambition om at skabe nærhed mellem borgere og projektet. Netop derfor er interviews og workshops anvendt for at få en forståelse af borgernes perception af deres egen by samt få indsigt i, hvad de selv ser som udfordringer og potentialer.

En af de centrale empirikilder er de gående interviews, som er blevet foretaget sammen med borgere i Astrup. Denne interviewform er inspireret af Gitte Marlings ' Urban songlines'. Her beskriver Marling, hvordan songlines er de ruter, hvortil:

"vi knytter vores sociale væren og vores bybilleder – vores oplevelser af byen og dens arkitektur" (Marling 2003, s. 13).

Songlines kan i den forstand både være fysiske og mentale forbindelser, men det er disse songlines, der tilsammen udgør hverdagslivets arenaer. Med det for øje blev der udviklet en metode, der skulle afdække borgernes Astrup under titlen 'Mit Astrup'.

De gående interviews kan karakteriseres som semi-strukturerede interviews. Ved begyndelsen af interviewet introduceres kort konceptet omkring mødesteder, og at vi er interesserede i, hvordan de som personer bruger byen. Ambitionen var at nå en bred gruppe af respondenter, dels annonceret via Astrups Facebookside, dels ved at opsøge deltagere gennem friskolen og på gaden i Astrup.

Interviewet foregår som en 'retningsbestemt drifting' gennem byen, inspireret Langes variation af Serial Vision (Cullen 1971) og Drifting (Debord 1956). For Lange var formålet at opleve det studerede sådan, som lokale eller folk, der ankommer til byen første gang, ville opleve det (Lange 2016, s. 62). I denne variation er det dog taget et skridt videre, og da det er lokale, der guider os gennem byen, vælger vi her at kalde det for 'guided drifting'. Hvor det er respondenterne, der vælger ruten og knytter anekdoter til undervejs, mens vi som interviewere har holdt os i baggrunden, og kommet med opklarende spørgsmål. Gåturene er dokumenteret med billeder, feltnoter og GPS-tracks (findes i bilag 10).

Borgerworkshoppen er en anden metodisk tilgang, og bestræbelserne var, at dette skulle være en mulighed for at komme i berøring med en større gruppe borgere. Denne workshop fungerer også som brobygning mellem teori og empiri, da et af elementerne i borgerworkshoppen er, at deltagerne skal indplacere 'mødestedstypologierne' på et kort over Astrup. Borgerne arbejdede i to teams med henholdsvis to og tre personer i hver (se bilag VIII side 188 for borgernes potentialeplaner og bilag 16 for borgerworkshop præsentation), hvilket skabte rig mulighed for, at deltagerne aktivt kunne interagere, diskutere og blive

hørt.

”På en workshop er deltagerne aktivt skabende frem for passivt lyttende. Det er et værksted, hvor enhver form for fremstilling og arbejde udføres af de tilstedeværende. En workshop handler altså om at ”arbejde” med noget – en udfordring, en opgave eller et problem. Fremgangsmåden er at ”shoppe” i viden blandt deltagerne. Det kan være en særdeles effektiv metode til at få mange slags viden, kompetencer og erfaringer i spil med henblik på at skabe noget i fællesskab. […] Man skal være bevidst om, at målet med en workshop ikke er at forene, opnå kompromis eller enighed, men at arbejde med diversitet og mod nye muligheder. […] Workshoppen er et rum, hvor deltagerne udveksler synspunkter, interesser, holdninger og forståelser.” (Jakobsen 2016).

Til trods for at der ikke var nogen stor deltagelse til workshopsene (fem deltagere i alt), var der en aktiv deltagelse og kvalificerede inputs i forhold til at identificere udfordringer og potentialer i Astrup, såvel som anvendelsen af de nye mødestedstypologier.

Ud over interviews og borgerworkshops, som åbenlyst kvalitative metoder, er der også brugt en række andre kvalitative metoder, i form af henholdsvist objektive og fænomenologiske registreringer af konteksten, herunder ture gennem byen i bil og på gåben og overnatning i Astrup med mulighed for at besøge byen på forskellige tidspunkter af døgnet. (se bilag 11 for billeder og køretur gennem Astrup) Derudover er der og foretaget dokumentanalyser af nogle af Hjørring Kommunes planer, herunder Kommuneplanen fra 2013 og Hjørring PLUS15-plan.

Kvantitative metoder

Der er i specialets analyser anvendt forskellige kvantitative data, blandt andet fra Hjørring Kommune i form af indbyggertal, interne flyttebalancer og trafiktællinger. Derudover er der benyttet tal fra Danmarks Statistik, Kommunernes Landsforening og Conzoom. Disse data er blandt andet anvendt for at kunne sammenligne Astrup med resten af Danmark, eller større demografiske forskelle internt i Astrup.

Spørgeskemaet er til sammenligning mindre repræsentativt, men er dog besvaret af 88 respondenter.

Tidligt i forløbet, mens den teoretiske ramme var under udarbejdelse, blev der udarbejdet spørgsmål til et spørgeskema. De fleste af spørgsmålene i spørgeskemaet kan besvares ved afkrydsning, mens der i mange også var plads til uddybende kvalitative besvarelsesmuligheder. Spørgeskema er distribueret via den Facebookside, som er den primære kommunikationsplatform i Astrup. Spørgeskemaet blev gjort offentligt tilgængeligt den 22.02.17 og blev lukket igen den 27.03.17. I denne periode var der 88 respondenter, som påbegyndte spørgeskemaet, hvoraf 68 svarede på alle spørgsmålene, svarende til en besvarelsesprocent på 79,3%. Det formodes, at det frafald, der har været skyldes spørgeskemaets længde og evt. også, at nogle af respondenterne ikke kunne se relevansen, som gør at nogle har afbrudt spørgeskemaet før tid. Det faktum at spørgeskemaet er blevet delt via Facebook, sandsynliggør at svarene ikke er repræsentative, da der er en stor gruppe børn og ældre, som ikke er aktive på denne platform.

De forskellige analyser og empiriindsamlinger er blevet foretaget løbende for at udfolde kendskabet til Astrup, og denne tilgang har været generel for opgavens proces. Projektets opbygning kan ikke ses som en lineær udvikling fra problemstillinger, over den teoretiske udvikling af mødestedsbegrebet og definitionen af mødestedstypologier, til analyserne af konteksten og afslutningsvis til interventionerne. Det kan snarere ses som en iterativ proces, hvor mødestedsbegrebet- og typologier løbende er blevet forfinet i forhold til at danne en forståelsesramme for interventionerne, og hvor de forskellige analyser har udgjort en stor del af selve designprocessen for udformningen af interventionerne. Der er altså tale om en integreret designproces (Knudstrup 2005), hvor forskellige parametre, på forskellige tidspunkter i specialets forløb, har udgjort en ny forståelsesramme i forhold til mødestederne.

3

Ill. 3.0 - Astrupvej

Teoretisk fundering af mødested

Det følgende kapitel omhandler specialets grundlæggende teoretiske formulering af metaforen mødesteder ud fra teoretiske begreber, der knytter sig til sted og mobilitet.

Først beskæftiger afsnittet sig med udarbejdelsen af mødestedsbegrebet, ud fra en grundlæggende forståelse af steder ud fra forskellige, men også modsatrettede syn på, hvad et sted er, og hvordan man kan forstå stedet. Derefter ledes afsnittet over i mobilitetsorienteret forståelse af stedets relationelle betydning, som derefter knyttes til 'mobilitetsvendingen', og hvordan steder kan forstås ud fra menneskelige og ikke-menneskelige bevægelser.

Herefter introduceres 'de nye mødestedstypologier' sammenkoblet i en forståelsesramme, der behandler typologierne og karakteren af steder.

Til sidst anvendes eksisterende projekter og referencer, til at skabe en anvendelsesorienteret tilgang til de nye mødesteder.

Grundlæggende forståelse af sted

”Vi har hver vores yndlingssteder, som er langt mere end konkrete lokaliteter med specifikke karakteristika. Steder, som er ladet med betydning, og hvor vi i vores oplevelse af dem befinder os i et flerdimensionelt rum, der åbner sig mod andre tidspunkter og erfaringer” (Mønster 2013, s. 5)

Sådan begynder Louise Mønster, der er forsker inden for sprog, kultur og litteratur ved Aalborg Universitet, sin bog ‘Mødesteder’. I den første strofe af digtet ‘Torv’ af Nordbrandt, udfoldes metaforen for den femte side som det, vi erindrer og som det der ligger til grund for vores opfattelse af stederne. (Mønster 2013, s. 81)

”Når vi ser os om på dette torv
har det fire lige store sider.
Men når vi tænker tilbage
er det den femte side, vi husker.”
(Mønster 2013, s.81)

Men hvorfor er det netop den femte side vi husker? Hvis den femte side er bunden eller toppen af torvet, altså overfladen, vil den femte side også kunne defineres som det mellemrum, der er omgivet af torvets fire sider. Et mellemrum er som ordet - sammensat af et objekt mellem rum. Rum på engelsk bliver oversat til Space, som på dansk ofte knyttes til verdensrummet:

” When we speak of space we tend to think of outer-space or the spaces of geometry. Spaces have areas and volumes. Places have space between them” (Cresswell 2004 citeret i Mønster, 2013, s. 18)

Men som Cresswell pointerer har steder, rum mellem sig, og derfor kan steder og rum knyttes til en forståelse af, hvordan man kan anskue verden. En anden definition af stedet finder man hos Dan Ringgard, som i sin bog ‘Stedssans’ argumenterer for, at stedet er udgjort af lokalitet og mening. (Ringgaard 2010, s. 16) Meningen refererer i denne sammenhæng til betydningen, samt tidspunkter og erfaringer, og dette stemmer derfor meget godt overens med Nordbrandts digt. Ifølge Martin Heidegger ligger forankringen til grunde for, at det, som man opfatter, er relationen mellem stedet og mennesket:

“Man’s relation to locales, and through locales to spaces, inheres in his dwelling. The relationship between man and space is none other than dwelling, thought essentially.” (Heidegger 1993, s. 359) Netop relationen til stedet er væsentlig i den videre undersøgelse. For hvad er det, der får os, som mennesker, til at have en relation til et sted? Begrebet sted må i konteksten af arkitektur, planlægning, geografi, filosofi og andre, forstås som et meget omdiskuteret emne, der tillægger forskellige og modsatrettede syn på, hvordan stedet skal tænkes.

Sted kan forstås ud fra to aspekter – det stedbundne og faste overfor det flydende og bevægelsen. (Cresswell 2006) Ser man nærmere på de to primære verdenssyn indenfor mobilitetslitteraturen; det sedentære og det nomadiske verdenssyn, er det muligt at skabe en forståelse af relationen mellem rumlig orden, mobilitet og sted. Det sedentære verdenssyn forstår stedet som statisk og forankret af rumlig orden og sted. Mens det nomadiske verdenssyn sætter mobiliteten først, og kun har et forholdsvis lille til-

Ill. 3.1 - Spejderskoven

hørsforhold til sted, og forholder sig til forestillingen om flow, forandring og dynamik. Den nomadiske tænkning opstår i kølvandet på, at verden bliver mere mobil - bevægelse frem for det fikserede og tilknytning. (Cresswell 2006)

Sedentære verdenssyn

Det sedentære verdenssyn skal ses som en måde, hvorpå man kan forstå identitet og kultur som værende fastgjort, afgrænset og rodfæstet i territoriale enheder. Dette manifesterer sig i at opdele verden i nationer, stater, lande og steder. Malkki argumenterer for, at ideen om identitet, der er rodfæstet i: "the soil of home" , er et udtryk for sedentærismens grundlæggende verdenssyn. (Malkki 1992 i Cresswell 2006, s. 26-27) Bevægelsen i det sedentære verdenssyn kan beskrives ud fra rationalitet:

"[I]t is a product of rationality, can be described in universal terms that negate difference, is inherently dysfunction, can be explained by secondary characteristic and qualities of locations. Within all this we can see a sedentary metaphysics in work." (Ibid. s. 29 – 30) Bevægelsen sættes altså lig med dysfunktionen, og kan opfattes som en trussel til det rodfæstede, moralske og autentiske forståelse af sted. (Ibid. s. 30) Relph (1976) beskriver stedet ud fra et fænomenologisk udgangspunkt for geografien og eksistentialistisk syn på mennesket:

"[T]o be human is to live in a world that is filled with significant places: to be human is to have and to know your place" (Relph 1979 citeret i Cresswell 2006, s. 31)

Genius Loci: En velkendt arkitekt og arkitekturteoretiker, der kan kobles på det sedentære verdenssyn, er Christian Norberg-Schulz. Han var især kendt for sin stedsteori 'Genius Loci' eller 'Stedets ånd', der repræsenterede et autentisk forhold mellem det byggede og det naturgivne, arkitekturen og stedet (Hvattum 2009, s. 33).

"Architecture means to visualize the genius loci, and the task of the architect is to create meaningful places, whereby he helps man to dwell" (Norberg-Schulz 1980, s. 5)

I lyset af industriens, effektiviserede landbrug og byernes ekspansioner i 1800-tallet søgte man at finde frem til proportioner og materialer til at argumentere for, at netop dette arkitektoniske udtryk var forbundet med nationens særegenhed (Hvattum 2009, s. 33). Norberg-Schulz udledte dermed sin teori 'Stedets ånd', som overordnet fokuserede på, at stedet skal fortolkes gennem de miljømæssige karakterer; materiel substans, form, tekstur og farve. (Norberg-Schulz 1980, s. 6) Denne tolkning fokuserer i arkitekturen på at synliggøre miljøets identitet i form af karakterer og egenskaber, for på denne måde at skabe menneskeligt forhold og identifikation. (Norberg-Schulz 1971 s. 287) De norske stavkirker er et eksempel på stedet ånd, ved måden stavkirken skaber en dialog med landskabet, og som samtidig er opført af det træ, der voksede på stedet. (Lange 2016, s. 71)

"Arkitektur forstås her som et naturprodukt, hvis opgave det er at manifestere lokale karaktertræk, stedets ånd. Efterkrigstidens stedstænkning […] udspringer altså af en lang tradition for at sammentænke topografi og byggekunst i en overbevisning om, at arkitekturens opgave er at oversætte lokale naturforhold (klima, vegetation, topografi) til arkitektonisk form" (Hvattum 2009, s. 35 - 39)

Denne fænomenologiske og stedsspecifikke tilgang kan også ses i nutidige danske projekter, såsom Realdania projektet 'Stedet Tæller', der har til formål at skabe en relation i yderområdernes stedbundne potentialer. Dette kan for eksempel være kulturarven i bygninger og landskaber, nærheden til naturområder eller en levende lokal håndværkstradition. Men det kan også være lokal kultur, lokale værdier og selvforståelse. Formålet med denne kampagne er ikke at skabe økonomisk eller befolkningsmæssig vækst men at fokusere på de iboende potentialer, der kan skabe en positiv og bæredygtig udvikling i de lokale samfund. (Realdania 2017) Projektet 'Stedet Tæller' rummer mange af de samme overvejelser, som også Norberg-Schulz argumenterer for med sin teori om Stedets Ånd.

Sted, hjem og rodfæste bliver til et fundamentalt menneskeligt behov for det sedentære verdenssyn. Der er dog i mellemtiden flere opponenter mod 'Stedets Ånd'. Mari Hvattum mener ikke, at stedets potentialer i kraft af dets miljømæssige kvaliteter og karakterer er i stand til at skabe arkitektur, modsat mener hun, at arkitektur skaber stedet. (Hvattum 2009, s. 43)

Nomadiske verdenssyn

Som modstykke til stedets ånd og det sedentære verdenssyn findes, som beskrevet, det nomadiske verdenssyn, der som sagt advokerer for bevægelse frem

for det fikserede og tilknytningen.

"Indeed the word Modern seems to evoke images of technological mobility – the car, the place, the spaceship. It also signifies a world of increased movement of people on a global scale. Perhaps most importantly, though, it suggests, a way of thinking in terms of mobility – a metaphysics of mobility that is distinct from what came before it." (Cresswell 2006, s. 15 – 16)

Det nomadiske verdenssyn tillægger Cresswell værdierne bevægelse og tager dermed afstand fra det sedentære. Sociologien i det nomadiske verdenssyn beskrives af Cresswell med henvisning til Urry (2000), at fokus skal rettes mod bevægelse og mobilitet i modsætning til uforanderlighed, struktur og social orden. (Urry 2000 i Cresswell 2006, s. 43) Her mener Cresswell, at vigtigheden ligger i interaktionen af objekter og mennesker, samt forfatningen af social identitet gennem bevægelse. (Cresswell 2006, s. 43) I et antropologisk regi beskriver Cresswell, at man skal undersøge ruter, og hvordan man "rejser" rundt. På den måde kan man for eksempel finde frem til, hvordan identiteter er skabt og fungerer gennem bevægelser og mobilitet:

"As this travel increases, so cultures can no longer be said to be located" (Ibid. s. 44)

Ser man på stedet i nomadiske verdenssyn, beskrives det af Tuan (1997) som:

"[I]s an organized world of meaning. It is essentially a static concept. If we see the world as process, constantly changing, we would not be able to develop any sense of place" (Tuan 1997, s. 179 citeret i Cresswell 2006, s. 31).

Det er op til flere arkitekturstrømninger, der kan siges at understøtte det nomadiske verdenssyn og den manglende betydning til stedet. Førstnævnte i denne sammenhæng er 'The Generic city' af Rem Koolhaas, et essay i hans bogværk S,M,L og XL. (Koolhaas 1998)

Den generiske by: Koolhaas er af den polemiske overbevisning at identiteten ikke længere er tilstede i den nutidige arkitektur:

"Identity is derived from physical substance, from history, from context, from the real, we somehow cannot imagine that anything contemporary – made by us – contributes to it." (Koolhaas 1998, s. 1248)

Tabet af identitet skyldes efter Koolhaas overbevisning en global tendens og en økonomisk acceleration, der påvirker arkitekturen, så alt bliver ens og stedlige særegenheder kun står tilbage som et markedsføringspotentiale (Hvattum 2009, s. 40). Koolhaas stiller i sit essay "Generic City" spørgsmålstegn ved, hvorvidt tabet af identitet skal ses negativt, eller om der er fordele ved identitetsløse bymodeller (Lange 2016, s. 72) Udtyndingen af identitet ser Koolhaas blandt andet som et resultat af stigende turistmasse, men også overgangen til cyberspace, en fraktal repetition af strukturelle elementer, der stikker i vertikal retning modsat den horisontale. (Koolhaas 1998, s. 1248-1255) Det historiske centrum i en by beskriver Koolhaas som et ikke-sted i forklædning, et sted, hvor der bliver solgt bykultur i forstenet karikatur. I den generiske by skal alle mennesker ses som turister. (Hvattum 2009, s. 40) Den stedslige identitet bliver som en musefælde, som han beskriver i sit kendte citat:

" Identity is like a mousetrap in which more and more mice have to share the original bait, the more it imprisons, the more it resists expansion, interpretation, renewal, contradiction. Identity becomes like a lighthouse – fixed and overdetermined" (Koolhaas, 1998, s. 1248)

Denne form for identitetsløshed i samfundet rykker det lokale op og erstatter det med en generisk efterklang af den betydningsløse by, men får på samme tid også byer til at blive frie af det Koolhaas kalder "identitetens spændetrøje" og "centrummets fangenskab":

"The generic city is liberated from the captivity of center, from the straitjacket of identity" (Koolhaas 1998, s. 1249-1250)

Et sted, hvor Koolhaas karakteriserer den generiske by, er i lufthavnene. Han ser lufthavnene som et resultat af både en hyper-global og hyper-lokal tendens, som et markedsføringspotentiale, hvor man kan købe alt det, man ikke kan købe i den nærliggende by, men også som det sted, hvor man kan købe alt det, man også kan købe alle andre vegne. Lufthavnen kan derfor ses som et tætsluttet generisk center, hvor muligheden for at komme til andetsteds, er via en anden lufthavn. (Koolhaas 1998, s. 1251)

Den generiske by skal derfor hverken ses som noget negativt eller overvejende positivt, men hvis man stiller det i forhold til det nomadiske verdenssyn, skaber det en afstand fra det sedentære og rodfæstede, som giver byen mulighed for at være i proces uden at skulle tage forbehold for de historiske og miljømæssige karakter. Men hvor steder ifølge Norberg-Schulz

er karakteriseret af identitet, identifikation, relationer og historie, mangler ikke-stedet disse karaktertræk, men giver derimod en fornemmelse af at være en del af en globaliseret verden og er karakteristisk for supermoderniteten og det identitetsløse, hvor supermoderniteten kan forklares, som acceleration i tid, rum og individualitet. (Augé 1992)

Ikke-steder/anti-seværdighed: Augé tillægger, på samme vis som Koolhaas, lufthavne, luftveje og transit-steder, en betoning af karakterløse:

"Hvis et sted kan defineres som identitetspræget, relationelt og historisk, vil et rum, som ikke kan defineres som hverken identitetspræget, relationelt eller historisk definere et ikke sted." (Augé 1992, s. 59)

Stedet og ikke-stedet er ifølge Augé flydende polariteter, der er sammenfiltrede og sammenblandede, men hvor ikke-stedet repræsenterer en verden af grænsezoner, hvor man altid og aldrig mere kan føle sig "hjemme", og til gengæld bliver til en genstand, der navigeres rundt i ikke-stedet. Det, som tilskuerne af moderniteten oplever, er overlapningen mellem det gamle og det nye. Ikke-stederne er præget af individer, som kun bliver identificeret, socialiseret og lokaliseret ved indgangen eller udgangen (Augé 1992, s. 61-64). Augé's ikke-steder repræsenterer i tråd med Koolhaas' generiske by, hvordan (super)modernitetens kræfter flytter identiteten fra steder for at gøre plads til et samfund, hvor spændet mellem tid og rum udstrækkes, og det individualistiske menneskesyn øges. Der er ikke på samme måde behov for at kende "sin nabo", eftersom relationen mellem tid og rum mere eller mindre er blevet udvisket. Ikke-stederne taler for transit, anonymitet og ensomhed, fordi bevægelsen gennem rummet nægter at forbinde sig med erindringer og fællesskab. (Mai & Ringgaard 2010, s. 20) Begrebet 'ikke-steder' er med til at skabe et behov for at gentænke mobilitetens påvirkning af sted. Steder som ikke har en historie og tradition, og skal ses som ikke-rodfæstede steder, men karakteriseret af mobilitet og bevægelse. (Cresswell 2006, s. 44) Cresswell henviser til en nomadisk og mobilitetsorienteret arkitekturtænkning i blandt andet Robert Venturi:

"It is architecture of mobility par excellence. The signs and symbols are enlarges because they need to be intelligible at speed […] The new landscape has a new order and it is the order of motion." (Venturi 1972 citeret i Cresswell 2006, s. 51)

Brugen af det nomadiske verdenssyn tillægger her arkitekturen værdien af at skulle forstås ud fra bevægelse og hastighed. En anden fortaler for at indtænke mobilitet i arkitektur er Bernard Tschumi. Cresswell citerer Tschumi:

" For me, architecture starts with the concept of mobility […] architecture is always in confrontation with movement, the movement of the bodies that pass through it." (Tschumi 2003 citeret i Cresswell, 2006, s. 51)

Tschumi advokerer her for, at man skal skabe arkitektur, der starter med at forstå bevægelsen af kroppen.

Den danske sociolog Henrik Dahl bruger begrebet 'seværdighed' til i forlængelse af Augés ikke-steder at udforske, hvordan et sted er seværdigt og dermed værdigt til at blive set. (Dahl 2008, s. 13) Han beskriver det modsatte af et seværdigt sted som et 'anti-seværdigt' sted. (Ibid. s. 15) Han argumenterer for at alt, hvad der er seværdigt på en eller anden måde udtrykker noget historisk, og bruger derfor mange historiske bygningsværker, natur eller kultur i Danmark som reference. Derudover påpeger han også, hvordan et steds tilblivelse udover at have et historisk, kulturelt eller naturligt udgangspunkt, kan findes i den personlige identifikation med et sted, der fylder en særlig del af ens erindringer. (Ibid. s. 288 – 290) Betragter man derfor et lokalsamfund ud fra Dahls synspunkt, vil den personlige identifikation være til stede for borgere eller personer med et tilhørsforhold, mens udefrakommende ikke vil se byens særegenhed, med mindre der er historiske eller kulturelle fyrtårne til at skabe en identitet og seværdighed. Derfor er det, i forhold til et lokalsamfund, uden særlige identitetsskabende elementer, og som med Dahls begreb vil blive betegnet som anti-seværdigt, relevant at gentænke hvordan stedet får sin betydning.

Ill. 3.2 - Trafikåre/transit

Ill. 3.4 - Sedentær/nomadisk stedsforståelse

Relationel stedsforståelse

I en relationel stedsforståelse lægges der vægt på forbindelsen mellem steder og byens forbindelser, og det er dermed en mobilitetsorienteret tilgang til forståelse af stedet (Jensen 2012, s. 3)

"Således er en mobilitetsoptik forankret i en opfattelse af begrebet "sted" som noget det ikke giver mening at tænke på som afsondret, statisk, selvberoende og med en mere eller mindre autentisk kerne af identitet. Vi taler hellere om en "relationel" stedsforståelse hvorefter steder (det være sig bygninger, byrum, byer eller regioner) kun kan begribes relationelt gennem forbindelser til andre steder i netværk som enten tilflyder dem, eller som de er koblet af fra." (Jensen 2012, s. 11)

Man kan dermed argumentere for, at fornemmelsen for steder opstår i et komplementær forhold mellem stilstand og bevægelse eller ophold og rejse:

"Der findes intet rent sted, selvhvilende, homogent og tidløst. Stedet står i stadig udveksling med verden omkring sig." (Mai & Ringgaard 2010, s. 31)

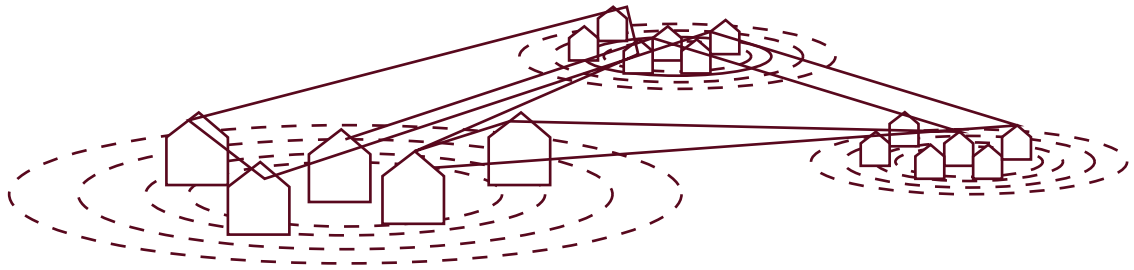
Den relation, som stedet får i kraft af forlængelsen af andre steder, skaber et netværk for placeringerne mellem forbindelser og punkter, som former stedets identitet efter sit forhold til andre, og derfor kan stedet ikke stå isoleret og for sig selv. (Ibid. s. 85) Hermed er stedet sat i bevægelse.

En kritisk mobilitetstænkning vil argumentere for at spørgsmålet om sedentær eller nomadisk stedsforståelse, hverken er et spørgsmål om rigtig eller forkert, det er bare to forskellige måder at anskue stedet på. (Casey 1997, s. 308 i Jensen 2009, s. 143) Men med den relationelle forståelse for stedet formes en konceptualisering af steder i et komplekst netværk af strømme og bevægelser:

"You are, on that train, travelling not across space-as-surface […] you are travelling across trajectories" (Massey 2005, s. 118 – 119 citeret i Jensen 2009, s. 143)

Med dette tager den relationelle stedsforståelse afstand fra det forudgående generiske og den indlejrede forståelse af stedets ånd, men derimod opfattes stedet som geografi i forhold til netværk af forbindelser. (Jensen 2009, s. 143) Forståelsen af stedet skal altså ses som en sammenhæng af mødet med omgivende elementer. Denne måde at forstå rummet, som dynamisk, relationel og socialt produceret og konciperet, ses blandt andet hos Doreen Massey, som er af den forståelse, at rummet skal ses som en hybrid, åben og porøs størrelse. (Fabian 2012, s. 246):

"Vores tøj er sandsynligvis blevet fabrikeret i en række lande fra Sydamerika til det sydøstlige Asien. Middagen består af mad, som er blevet indskibet fra hele verden. Og man sidder foran en skærm på sit kontor, og i stedet for at åbne et brev, der – takket være det kongelige postvæsen – har brugt nogle dage



Ill. 3.3 - Relationel stedsforståelse

på at drage tværs igennem landet, bliver man nu afbrudt af e-mail." (Massey 1997, 129)

Dette fænomen kan betegnes som en "sammentrængning af tid og rum" (Massey 1997, s.129), og dette markeres med udtryk, såsom global landsby, overvindelse af rumlige grænser og opløsning af horisonter. Mobiliteten er det afgørende for, hvordan fornemmelsen mellem rummet og tiden opleves som bevægelse på tværs af tid og rum samt de sociale relationers geografiske udstrækning. (Ibid. 129-131)

"Stedet og det rumligt lokale bliver udlagt som en 'unddragelse', som en tilbagetrækning fra en dynamik og forandringer i det 'virkelige liv', som er det, vi skal have fat på, hvis vi skal ændre tingene til det bedre" (Massey 1997, s. 138)

Lokalsamfundet skal på den ene side ses, som netværk af folk med tilsvarende interesser fra religiøse, etniske eller politiske samfund. På den anden side, kan lokalsamfundet anskues som af mere ensartede socialgrupper, der fysisk er til stede. Denne form for sociale grupper i et lokalsamfund vil ifølge Massey stadig have forskellige fornemmelser for stedet. Dette gør, at stederne består af mange forskelligartede identiteter, der er blandet sammen og har forskellige bevægelsesmønstre i et lille lokalsamfund. Stedets karakter er i denne konstellation konstrueret ud fra en række sociale relationer, der mødes og sammenflettes, i et specifikt locus (Ibid. s. 142-143):

"Hvis man fra satellitten bevæger sig ind mod kloden og fastholder alle disse netværk af sociale relationer og bevægelser og kommunikationer i tankerne, så kan hvert eneste 'sted' opfattes som et specifikt, unikt skæringspunkt. Det er i sandhed et mødested" (Massey 1997, s. 143-144)

Ifølge Massey skal man gentænke stederne som artikulerede bevægelser af sociale relationer og opfattelser, men hvor relationerne og opfattelserne er konstrueret i en større skala end det, der afgrænser stedet. Det er dette som giver en fornemmelse af stedet som en forbindelse, der integrerer det globale med det lokale. (Ibid. s. 144)

"Steder adskiller sig ikke længere fra hinanden efter form eller størrelse, men efter bevægelsernes retning frem og tilbage og – som vi skal se – efter karakteren af det, der transporteres: information, spor, goder, planer, formater, skabeloner, forbindelser osv." (Latour 2009, s. 241 citeret i Jensen 2012, s. 11)

Denne tilgang underkender ikke stedet eller betydningen af stedets karakter, men det specifikke ved stedet reproduceres kontinuerligt modsat noget historisk forankret. Stedets sociale relationer og globaliseringen skal her ses som en kilde til udvikling af stedets unikke karakter. Fornemmelsen for stedet skaber dermed forståelsen af 'dets karakter', som konstrueres ved at forbinde stedet med sammenhængende steder. Slutteligt mener Massey, at det, der er brug for, er en "global fornemmelse for det lokale, en global fornemmelse for stedet" (Massey 1997, s.

146 – 147) Steder eksisterer, ifølge Massey, således ikke indenfor en afgrænset horisont, men som forbindelser og ruter.

Et eksempel på anvendelsen af den relationelle stedsforståelse i lokalsamfund, kan man se i begrebet 'Landsbyklynger'. Her bruges den relationelle stedsforståelse, til at italesætte steders gensidige afhængighed, og potentialet i at udvikle stederne i sammenhæng. (Laursen 2017)

I forbindelse med definitionen på landsbyklynger forekommer også vendinger som; 'relativ nærhed til hinanden', 'samarbejde i en netværksstruktur', samt vigtigheden af, at man benytter hinandens 'styrker':

"En Landsbyklynge kan defineres som et antal landsbyer, i relativ nærhed til hinanden, der samarbejder i en netværksstruktur, benytter hinandens styrker, samt borgernes evner, viden og erfaring, til at udvikle den individuelle landsby udover dens egne potentialer, og hele klyngen" (Laursen, Frølund & Johansen 2015, s. 8)

Dette leder afsnittet frem mod sammenfatning af de beskrevne steder; Det sedentære verdenssyn og stedets ånd modsvarer mobilitetens præmisser, der kan ses som fikseret og bundet til stedet. Det generiske sted og ikke-stedet, kan ligeledes ses som en modsætning, da det fravrister stedet sin identitet og karakter. Til sidst skaber den relationelle stedsforståelse en bredere forståelse af stederne, som stedets sociale relationer, forbindelser, ruter og mobilitet. Dermed understreges Caseys pointe endnu en gang, at spørgsmålet om sedentær eller nomadisk stedsforståelse hverken er et spørgsmål om rigtig eller forkert, men blot to forskellige måder at anskue stedet på. (Casey 1997, s. 308 i Jensen 2009, s. 143)

Men hvad er det så, der alligevel får mennesker til at opfatte steder - uafhængigt af om man taler om et sted karakteriseret af stedets ånd, et generisk ikke-sted eller med en relationel forståelse af stedet? Næste afsnit behandler netop det, nemlig atmosfæren, som er den kropslige oplevelse, og når bevægelsen møder stedet.

Atmosfæren i byrummet

"Jeg møder byen med min krop; mine ben måler længden af buegangen og bredden af pladsen; mit blik projicerer ubevidst min krop op på domkirkens facade, hvor den går på opdagelse hen over profiler og konturer, mærker størrelsen af nicher og fremspring; min kropsvægt møder kirkedørens tyngde […] Jeg oplever mig selv i byen, og byen eksisterer gennem min kropslige oplevelse. Byen og min krop supplerer og definerer hinanden. Jeg er byen, og byen er mig" (Pallasmaa 2014, s. 65-66)

Pallasmaa demonstrere med dette citat, hvordan forholdet mellem byen (stedet) og personen opstår gennem et sammensurium af sanseindtryk og perceptioner af forholdet mellem byen og kroppen. Han beskriver blandt andet, at en gåtur i skoven, for kroppen, føles oplivende og helende, fordi sanserne er i et konstant samspil. (Pallasmaa 2014, s. 67)

"Arkitekturen er grundlæggende en forlængelse af naturen i det menneskeskabte domæne, som danner grundlag for perceptionen og sætter horisonten for vores oplevelser og forståelse af verden" (Pallasmaa 2014, s. 67)

Samspillet involverer mange sanser; rumlighed, stoflighed og størrelsesforhold, som måles med én eller flere af de velkendte fem sanser. I konteksten af, hvordan man kan forstå samspillet mellem sanserne, og det man bliver påvirket af, argumenterer Gernot Böhme for, hvordan atmosfæren skal forstås som den æstetik, der kan ses som et imellem-fænomen og kan anskues som "noget" mellem subjektet og objektet. Atmosfæren kan blive produceret af objektive tiltag som for eksempel lys og musik, men skal føles og forstås af subjektet, personen. På denne måde kan atmosfæren karakteriseres af den tilstedeværelse, der opstår af subjektet og objektet. Böhme beskriver atmosfæren, der opstår i mødet, som en rumlig følelse, hvor man kan tillægge forskellige adjektiver til forstærkelsen af følelsen, og tilstedeværelsen af atmosfæren på en bestemt lokalitet og i fysisk form. (Böhme 1995, s. 112-115)

Næste del af afsnittet belyser, hvad der sker, når man kobler stedet med mobilitetsteori. Her introduceres mobilitetsvendingen og understreger vigtigheden af at indtænke mobiliteten som en af de primære faktorer for hverdagslivet, og dermed understreger det væsentlige i at få både mennesker og mobiliteter til at mødes.

Ill. 3.5 - Forbindelse

Mobilitetsvendingen

”Travel can be a pleasure, if we pay attention to the human experience: the visual sequences, the opportunities to learn or to meet other people” (Lynch 1981, s. 274)

Med dette citat henvises til, at mobiliteten handler om mere, end det at komme fra A til B. Herunder at man skal tage højde for forståelsen af mobiliteten som en social og æstetisk effekt. (Lynch & Hack 1984 i Jensen 2009, s. 153) I denne sammenhæng beskrives stedet ud fra forståelsen af en social interaktion, og hvordan mobiliteten er med til at fremme denne. Som det senere vil blive demonstreret åbner mobilitetsvendingen op for en tværfaglig disciplin. I sit udgangspunkt handler det om den sociale dimension af det relationelle mobilitetsbegreb. Men også de materielle- og teknologiske- og i særdeleshed designrelaterede dimensioner bør ifølge Jensen (2013) inkluderes i forskningsfeltet for mobilitetsvendingen. Heri lægges der særligt vægt på, at byens rum er iscenesat fra oven, mens de er praktiserede af den enkelte eller en gruppe mennesker fra neden. 'Staging Mobilities' beskriver den proces, som skaber den udførte fysiske mobilitet i forhold til de fysiske forudsætninger for disse.

”Mobilitet i byen kan selvsagt foregå alene og uden man møder nogen, men hvis vi tænker efter, er man altid i en eller anden form for interaktion.” (Jensen 2012, s. 16)

Gibson introducerer begrebet 'Affordances', som refererer til det danske ord 'at fordre' eller 'at invitere', og hvilken effekt det har på menneskelig aktivitet og bevægelse, og hvordan man opfatter miljøet (Jensen 2013). Gibson (1986) beskriver, hvordan mennesket agerer som 'mobile animals'. (Jensen 2013):

”Locomotion and behavior are continually controlled by the activities of seeing, smelling, and hearing, together with touching”(Gibson 1986, s. 32 citeret i Jensen 2013)

Derfor er det relevant at undersøge den menneskelige aktivitet og bevægelse i rammerne af den nye mobilitets vending. Her undersøges det relationelle begreb af sammenhænge og netværk i den mobile verden, men også i forhold til, hvordan mødet kan realiseres af mobiliteten, der giver mulighed for at bevæge os og møde andre. Med ordene fra Cresswell og afsæt i den relationelle stedsforståelse kræves det, at man gentænker mobiliteten.

“While conventionally figured places and the notion of roots demand thoughts that reflects assumed boundaries and traditions, non-places and routes demand new, mobile ways of thinking.” (Cresswell 2006, s. 44)

Transportforskningen har gennem mange år været kendetegnet af en rationalistisk disciplin, der har været rettet mod klart definerede samfundsmæssige problematikker såsom at optimere rejsetider samt reducere risikofaktorer som for eksempel ulykker, kø og støj (Lassen 2005)

”Den ingeniørorienterede transportforskning og trafikplanlægning har traditionelt betragtet transport som retningsbestemte bevægelser med klare start- og slutpunkter i tid og rum” (Oldrup i Lassen 2005, s. 45).

Transportforskning og -planlægning har altså været karakteriseret af en statisk forståelse af infrastruktur, mens 'mobilitets vendingen' (the mobilities

turn) (Urry 2007, Jensen 2015, Cresswell 2006, Jensen 2013, Sheller & Urry 2006) foreslår en alternativ tilgang og beskæftiger sig relationelt med mobiliteten og sætter fokus på den sociale del af denne. Dette kan ses som et udtryk for et ontologisk skifte væk fra sedentarismen mod nomadismen – fra sektortænkning til relationel forståelse (Lange 2016, s. 79).

"Mobility has become an evocative keyword for the twenty-first century and a powerful discourse that creates its own effects and contexts." (Hannam et. al. 2006, s.1)

Den teoretiske udfoldelse af mobilitetsbegrebet starter ofte hos Urry. Urry har været foregangsmand for mobilitetsvendingen. Han argumenterede i sin bog 'Sociology beyond Societies' for, at mobilitetsforskningen bør udgøre et selvstændigt, tværfagligt forskningsfelt, hvor mobiliteten ikke blot er den fysiske bevægelse mellem punkt A og punkt B, men er både socialt og kulturelt produceret (Urry 2000). Eller som Cresswell senere formulerer det:

"[T]he bare fact of movement – the observation that things like blood and sperm, city traffic, and spacecraft move – is rarely just about getting from A to B. The line that connects them, despite its apparent immateriality, is both meaningful and laden with power" (Cresswell 2006, s. 9).

Anderledes kan man betragte bevægelsen, som flytningen af et objekt fra punkt A til punkt B, som involverer passagen af tiden og simultant, krydsningen af rum. Tid og rum skal derfor både ses som det der skaber bevægelse og som et produkt af bevægelse (Cresswell 2006, s. 4):

"[T]he notion of mobility I want to propose here, as a thoroughly social facet of life imbued with meaning and power, is composed of elements of social time and social space" (Cresswell 2006, s. 4)

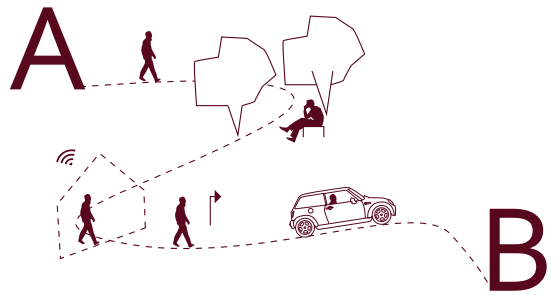
Cresswell beskriver, hvordan rummet skal ses forårsaget ud fra en inddeling af verden i funktionelle enheder – som processer af kortlægning og geometri, klassifikationen af rum som ejendom og som aftegningerne af planlæggere. Tiden på den anden side skal ses som et reguleret og standardiseret klokkeslæt og som daglige tidsplaner (Cresswell 2006, s. 5) Mobiliteten skal derfor forstås som en proces af social produktion af tid og rum:

"[M]obility is not just a function of time and space, but an agent in their production. While movement of the train occurs in abstract, absolute space and time, it plays a central role in the production of social time and space. Here, movement becomes mobility" (Cresswel 2006, s. 6)

Cresswell bruger jernbanernes udbygning til at understøtte, hvorfor det er relevant at tale om mobiliteten som en social produktion af tid og rum, og hvorfor det er relevant at gentænke rummet i en global kontekst. Distancer skrumpede ind, da det blev muligt at rejse længere på kortere tid. (Ibid.) Afstanden mellem tid og rum er både blevet mindre på et globalt plan, når man med netværksteknologi for eksempel kan holde virtuelle møder over Skype. Ligeledes er den mentale afstand også mindsket, idet man kan flyve fra Kastrup Lufthavn til JFK Airport på cirka 8 timer. Dermed sættes lokaliteter i forbindelse på tværs af tid og rum, og udvider skalaen for stedets rækkevidde (Jensen 2012, s. 16). Man kan med 'Det store H' også argumentere for at motorvejens udbygning, har gjort pendlerlivet mere fordelagtigt, da man kan krydse større afstand på mindre tid. Denne tendens, oversat til amerikansk kontekst, anses af Putnam som værende udtryk for en kulturel transformation, hvor sprawl, mobilitet og pendling er med til at erodere lokalsamfundene. (Putnam 2002 i Jensen 2009, s. 142)

Den nye mobilitetsforskning sætter mobilitetens sociale og samfundsmæssige aspekter i en central position. (Urry 2007). Urry argumenterer for, at mobilitetsvendingen hverken skal sætte samfundet eller transportteknologier først, men at man i stedet skal bestræbe sig på forskning, der overskrider de foruddefinerede studieområder (Lange 2016, s. 79). For at forstå nutidens mobilitet må der inkluderes analyser af den fysiske infrastruktur, de politiske processer samt det mobile hverdagsliv (Jensen & Lassen 2011, s. 18). Det er altså vigtigt at have en tværfaglig tilgang til analyser af mobiliteten for at forstå, hvad der er på spil og kunne identificere problematikkerne i det moderne samfund, men i særdeleshed også for at kunne løfte sig over det problemidentificerende og anskue de studerede potentialer.

I klassisk planlægning har der, som tidligere beskrevet, været tradition for at analysere de infrastrukturelle og politiske planlægningsprocesser, mens hverdagsmobilitetens kompleksitet ofte er blevet negligeret. Dette kan for eksempel ses, når man udregner, hvor meget kø-kørsel koster samfundet. Her regnes tiden brugt i bilen som spild-tid, uden at tage højde for at tiden brugt på transport, muligvis bruges til andet end at transportere sig, og netop derfor ikke



Ill. 3.6 - Mere end A til B

behøver at være udtryk for et økonomisk tab per se:

”Being-on-the-move is a contemporary everyday life condition in the city and should as such be re-interpreted. We must think in terms of 'dwelling in motion' (Urry 2007)” (Jensen 2009 s. 149).

Det er ikke muligt at forstå den moderne mobilitet uden at tage højde for den materielle dimension. Men man bliver samtidig nødt til tage højde for kompleksiteten af social adfærd, behov og normer (Jensen & Lassen 2011, s. 16). Det kan derfor være højst relevant at inkludere case-baserede etnografiske feltstudier som en central del af mobilitetsstudier (Ibid. s. 17). Sådanne tilgange er også med til at foreslå en sammenhæng i forholdet mellem identitet og de materielle, fysiske steder bør forstås som medierede og påvirkede af muligheden for at bevæge sig eller ikke.

”Mobilitet og bevægelse spiller en stigende rolle for moderne menneskers hverdagsliv; har betydning for samfundets organisering og påvirker en lang række af de sociale, økonomiske og politiske processer, som konstituerer lokalsamfund, hverdagsliv og internationale netværk” (Lassen 2005, s. 39).

Mobiliteten har altså indflydelse på flere kontekster og skalaer. På de landsdækkende infrastrukturelle netværk såvel som hverdagslivet i de små lokalsamfund. Særligt i nyere tid er mobilitet forbundet med en høj social status (Bauman 2000 i Lange 2016, s. 80). Det at stige op i det sociale hierarki kræver ofte, at man er fleksibel og omstillingsparat, hvilket kan sættes over for det at være immobil og 'left behind' (Morley 2000; Adey 2010 i Lange 2016, s. 80)

Motilitet

For at forstå de konkrete praksisser i forhold til mobilitet, må man analysere og forstå, hvad der fører til de konkrete handlinger. Kaufmann (2002) fremhæver, at mobiliteten ikke udelukkende skal forstås som den reelt udførte mobilitet, men som et sammenspil mellem de forskellige former for faktisk mobilitet sammenholdt med mobilitetspotentiale eller motilitet. 'Motilitet' er et begreb som oprindeligt kommer fra biologien og refererer til organismernes evne til at bevæge sig (Kellerman 2012), men er af Kaufmann beskrevet ”som en persons kapacitet til at være mobil eller mere præcist som en måde, hvorpå et individ træffer beslutninger om, hvad der er muligt i et konkret mobilitetsdomæne og aktivere dette potentiale til sine aktiviteter eller personlige projekter” (Kaufmann 2002, s. 37 citeret i Lassen 2005 s. 49). Motilitet er i Kaufmanns forståelse sammensat af forskellige elementer som forholder sig til tre dimensioner; 'adgang, færdigheder og anvendelse' (Kaufmann et al. 2004, s. 750 i Lassen 2005 s. 50-51).

'Adgang' henviser til de mulige valg på et givent sted og kan være påvirket af muligheder og betingelser. Mulighederne refererer til de typer af transport, kommunikationsformer og services, der er til stede, mens betingelserne henviser til, i hvilken grad man kan benytte sig af disse muligheder i forhold til omkostninger, logistik og lignende begrænsninger. Adgang har dermed nogle åbenlyse forskelle både i forhold til økonomisk formåen, men også geografiske uligheder i forholdet mellem storby og lilleby, som for eksempel ikke kan tilbyde de samme kollektive trafikløsninger.

Den anden dimension; 'færdigheder' refererer til forskellige former for færdigheder herunder fysiske færdigheder, som evnen til at gå, tale og se, de erhvervede færdigheder som kørekort og lignende samt organisatoriske færdigheder; eksempelvis evnen til at planlægge og koordinere aktiviteter.

Den sidste dimension af motiliteten er 'anvendel-

se', som handler om, hvordan individer fortolker og kombinere de to ovenstående dimensioner. Anvendelsen er dels et resultat af en personlig stræben og planer og dels af vaner, motiver, værdier og strategier.

Alle de tre ovenstående dimensioner af motilitet er grundlæggende linket til sociale, økonomiske og politiske processer og strukturer, som mobiliteten er indlejret i. (Kaufmann et al. 2004, s. 750). En vigtig pointe i forhold til analysen af motilitet og transformationen til mobilitet er, at det hænger sammen med valg af projekter og adfærd og altså ikke relaterer sig til fysisk mobilitet i sig selv (Lassen 2005, s. 51). Motilitet er af Kaufmann og hans partnere foreslået som et udtryk for en ny type kapital, mobilitetskapital, men adskiller sig fra Pierre Bourdieus (1984 og 1987 i Kellerman 2012) økonomisk, kulturel og social kapital.

"[M]otilitet og dets transformation til faktisk mobilitet skabes gennem kompromiser i samspillet mellem stræben, projekter og livsstile og er linket til mangfoldige logikker af handling." (Lassen 2005, s. 51).

Også Urry anvender Bourdieus tre kapitalformer, samt hans fjerde kapitalform; symbolsk kapital. Men Urry tilføjer en femte kapital; netværkskapital:

"Such network capital is not to be viewed as an attribute of individual subjects. Such capital is a product of the relationality of individuals with others and with the affordances of the 'environment'" (Urry 2007, s. 198).

Urry ser denne form for kapital som et produkt af den relationelle sammenhæng med det omkringliggende miljø og står ikke som en selvstændig og individuel kapital. De to forslag om at bruge begrebet kapital i forbindelse med mobilitet har altså overensstemmelser, men også forskellige sigter i forhold til at beskrive påvirkningen og graden af mobilitet, som en aktiv del af at forme menneskets beskaffenhed og adgang.

Faktummet, at man kan tænke mobiliteten som en ny type kapital, der er med til at forme menneskets beskaffenhed, sammenholdt af Kaufmanns begreber 'adgang' og 'færdigheder', skaber en forståelse for, hvorfor et lokalsamfund er under særligt pres, når mange af de funktioner, der ellers tiltrækker mennesker, såsom når den lokale købmand flytter fra byen, eller buslinjer sløjfes. Derfor er det relevant at gentænke 'adgang' og 'færdigheder' i et lokalsamfundet, men også at sammenholde det med en bredere og relationel sammenhæng til steder, de sociale relationer og forbindelser, til at skabe mulighed for at mennesker mødes. Derfor kunne en alternativ løsning til "adgang" i landdistrikterne være, at man opfordrer til, at man "hjælper hinanden" eller skabe fundament for, at samkørsel kan opstå og være et supplement til de steder, den offentlige transport ikke rækker. Ydermere lægger dette også op til en senere diskussion/belysning af, hvorvidt et mødested, der fordrer samkørsel, kan være et potentiale i forhold til opretholdelse af mobilitet i landdistrikterne, da de store busser sandsynligvis ingen fremtid har i landdistrikter (Møller & Agerholm 2013, s. 177). Men også vigtigheden af et velfungerende lokalsamfund i forhold til den enkeltes personbefordring.

Den udførte og potentielle socio-rumlig mobilitet, her præsenteret som motilitet, bør ifølge Kaufmann og hans partnere anses som et aktiv i samfundet. Ved at inkludere studier af motiliteten, som et perspektiv i empiriske studier, kan man opnå indsigt i vigtige elementer i forhold til at forstå de komplekse relationer, som er med til at definere sociale og territorielle strukturer, som ofte ikke bliver repræsenteret i studier, der udelukkende koncentrerer sig om rumlige eller sociale dimensioner. (Kaufmann et al. 2004, s. 753-754)

Mobilitet som en service

Potentiel mobilitet i form af adgang til muligheder, som for eksempel indkøbsmuligheder og det at være mobil i alle hverdagens henseender, er blevet en grundforudsætning for at kunne leve og bo, specielt i landdistrikterne og lokalbyerne uden for de større hovedbyer. Over tid er den gennemsnitlige pendlerafstand steget støt. Fra 2006 til 2014 steg den med 2,5 kilometer og ligger i dag på 20 kilometer, hvilket betyder at danskerne i gennemsnit har 27 minutters transport mellem bopæl og arbejdsplads (DI 2016). Det er nødvendigt at køre til omkringliggende byer for at klare de daglige indkøb, komme på arbejde eller vedligeholde sociale relationer. Det eksisterende udbud af kollektiv trafik i form af rutebiler og teletaxaer i landdistrikterne er ikke nok til at dække dette behov (Møller & Agerholm 2013, s 171).

Bilen er ifølge undersøgelser altafgørende for personbefordring på landet, især den erhvervsaktive del af befolkning benytter sig reelt ikke af kollektivt trafik. Men der er stadig en del af befolkningen som ikke selv har bil, og her spiller kollektiv trafik en vig-

tig rolle, især unge uddannelsessøgende er afhængige af den kollektive trafik, mens den ældre generation ifølge undersøgelsen i højere grad gør brug af sociale relationer og netværk når de skal ind til byen eller lignende (Ibid. s. 174). Hjælpsomhed fra naboer og familie er afgørende for, at folk uden bil, og kun har ringe adgang til kollektiv transport, kan bo på landet, men dette forudsætter, at man indgår i inkluderende eller sociale netværk (Ibid. s.175).

Som alternativ til at eje sin egen bil, for at kunne komme fra A til B findes der flere platforme, der leverer denne form for services, hvor man låner, lejer eller deles om bilen såsom, leasing, GoMore samt MaaS (Mobility as a Service). Disse nyere platforme kan i forlængelse af mobilitetsvendingen eller 'det nye mobilitetsparadigme', kaldes for 'det nye transportparadigme', der fokuserer på at gøre transporten til en personlig oplevelse ved at sætte brugerne og digitalisering først i transportplanlægningens politik og fokusere på udnyttelse frem for ejerskab. (Huhtala-Jenks & Forsblom, 2015) For at gøre det 'nye transportparadigme' til en håndterlig størrelse, har platformen Mobility as a Service (Maas) skabt en digital platform, der via en app giver mulighed for, at man kan kombinere forskellige transportmuligheder fra forskellige leverandører, som håndterer alt fra multimodal transportsystem til planlægning af rejser. (MaaS.global n.d.)

Denne nye måde at tilgå transporten, bibringer mobiliteten et nyt digitalt lag, men søger også mod at løse nogle af problematikkerne i et transportmæssigt regi; Miljømæssige belastninger, den offentlige sektors formåen til at finansiere transporten - infrastruktur og offentlig transport, og faktummet, at der ikke bliver ved med at være nok fysisk rum til at matche stigningen i kapacitet. (Huhtala-Jenks & Forsblom, 2015)

'Mobility as a Service' (MaaS) arbejder ud fra tanken om, at den enkelte ikke behøver at eje en bil, men at man i stedet bygger en fælles platform, der udbyder tilgængelig mobilitet fra forskellige udbydere. Der er en tendens til, at yngre generationer er mindre interesserede i at eje deres egen bil. Det handler snarere om, at de fornødne transportmuligheder er til rådighed. Sampo Hietanen, administrerende direktør i verdens første Mobility as a Service-firma; MaaS Finland Oy, udtrykker tendensen som:

"For the end user, it's not just about getting from A to B, it's about all the As and all the Bs." (McCluskey 2016).

Ifølge Hietanen er bilen en god løsning til langt de fleste ture, men desværre bliver bilen ikke benyttet 95% af dens levetid, og det er en stor udfordring. Hvis det er muligt at komme op med en service som reelt kan konkurrere med personbilen, er der meget at vinde, især i byerne (Ibid. 2016). På sigt er ambitionen at MaaS skal være et globalt tilbud, som også rummer udbuddet af førerløse biler. Men det kommer formentligt til at tage nogle år, inden fænomenet er helt udbredt.

Dog kan man allerede nu se tiltag, der minder om disse, også i Nordjylland, hvor Nordjyllands Trafikselskab (NT) i marts 2017 har indgået et samarbejde med den private samkørselstjeneste 'GoMore'. Her er intentionen at forbedre transportmulighederne, især for den del af befolkningen, som bor udenfor de større byer, hvor der er lavere busfrekvens. Intentionen er på sigt at integrere de køreture som bliver lagt op i GoMores systemer, så de også figurerer i Rejseplanen på lige fod med tog- og busture (Videbæk & Kjeldsen 2017 og Hyldal 2017). På den måde kan privatbilisme altså være med til at forbedre personbefordringen i landdistrikterne, også for den gruppe, som normalt er afhængige af kollektiv transport. Samarbejdet med NT og GoMore er dog et pilotprojekt, og indtil videre er det et begrænset antal busstoppesteder, primært i hovedbyer om områdebyer, der er med i forsøget (Nordjyllands Trafikselskab 2017).

Deleøkonomi har gennem en årrække været udtryk for en utopisk tanke om, hvordan samfundet kunne se ud. Men gennem de sidste år er det blevet et mere centralt samtaleemne, også i dansk politik. Muligvis kan deleøkonomi også være en medvirkende faktor til at forbedre den potentielle mobilitet i landdistrikterne. Ifølge Rifkin er der flere fordele ved at skifte tankegang fra produkter, som noget man ejer til service man deler, hvor han understreger at adgang også en social lighed eller ulighed:

"Access is, after all, about distinctions and divisions, about who is to be included and who is to be excluded." (Rifkin 2001, s. 15)

Rifkin argumenterer for, at tankegangen omkring objekter som 'dit og mit' er med til at opbygge sociale relationer til hinanden. (Ibid. s. 77) Endvidere pointerer han også, at værdien ved et givent produkt i mindre grad handler om det fysisk ejerskab, eftersom varer bliver mere og mere interaktive og løbende skal opgraderes, men at værdien ligger i den adgang

til servicen, som den leverer. (Rifkin 2001, s. 85) Dele-tankegangen tillægger sig, som nævnt en social handling, og kan ikke forekomme uden interaktion af minimum to personer. Men interaktionen behøver nødvendigvis ikke udelukkende at handle om en økonomisk uddeling, her kan det også handle om kulturelle, politiske, sociale normer og motivationer. (Boyko et.al. 2017, s. 3) Modsat argumenterer Boyko et. al også for, at dele-tankegangen indeholder en fællesskab-baseret orientering:

"Sharing has a community-based orientation as well as a macro-scale orientation in the form of sharing the commons" (Boyko et. al. 2017, s. 7)

Med fokus på danske landdistrikter og lokalsamfund forsøger det danske GreenDriveThinking som et non-profit projekt at belyse problematikkerne i mindre samfund ud fra kriterierne om at unges aktiviteter centraliseres i byerne, der bliver længere til fritidsinteresser, de har ikke kørekort, og busserne går sjældent.

Den 3. april 2017 blev der afholdt et møde med GreenDriveThinkings projektleder Olav Lange Hansen, hvoraf følgende er udledt er udledt. (se bilag VI side 172) En samkørselsordning som GreenDriveThinking påvirker ikke udelukkende personbefordringen og gør det nemmere at være ung i et landdistrikt, det er også med til at påvirke trafikkens CO2 udledning, samt reducere den tid, der bliver brugt på vejene til at omvende det til noget positivt og en økonomisk gevinst både for chaufføren af bilen, men også de, der vælger denne løsning. Formålet er at reducere mængden af forældretransport og skabe en cirkulær økonomi således, at det ikke bliver alt for omkostningsfuldt at være en del af denne type transportløsning. GreenDriveThinking slår fast at det handler mere om hjælp end økonomi.

GreenDriveThinking opererer med projektet UngLandsbyLift og en app, ved navn Coofle, der henvender sig til børn og unge mennesker, hvor man med enkelte klik kan se, hvem der er i nærheden. GreenDriveThinking lægger meget vægt på at det skal være trygt og nemt, hvor der lægges vægt på at de unge mennesker kender chaufførerne fra deres lokalsamfund. For forældrenes side skal det også være trygt og nemt, men her skal det også være uforpligtende for forældrene at koble sig op på UngLandsbyLift og Coofle. GreenDriveThinking er i dag kun på idébasis men har holdt flere møder i lokalsamfund for at udvikle systemet i Danmark.

Møde + sted

Som det ses gennem introduktionen af eksisterende steds- og mobilitetsteori, kan stedet betragtes som en kompleks størrelse sammensat af forskellige faktorer. Cresswell definerer stedet som et resultatet af en kombination af lokalitet, materialitet, betydning, magt og mobilitet (Cresswell 2006). Derfor er det også vigtigt at forstå, hvad disse faktorer består i, for at kunne begribe stedet.

Steder og mobiliteters betydning for sted er derfor væsentlige at undersøge i forhold til de mødesteder, der behandles i det følgende af dette afsnit. Særligt er den relationelle og mobilitetsorienterede forståelse særlig betydningsfuld, når man undersøger mindre lokalsamfund i landdistrikter, hvor udvalget af funktioner og attraktioner ikke er ligeså bredt, som i de større byer. Den relationelle og mobilitetsorienterede optik sætter lige så meget fokus på forbindelse som for koncentrationen på stedet, interaktionen af humane og inhumane objekter, samt de funktioner, der afspejler byens og/eller kontekstens tilbud samt attraktioner.

Mobiliteten er i kapitlet beskrevet som en stor del af, hvordan man udforsker mødestedet empirisk eller til at imødekomme udfordringer og forstærke potentialer. Mødestedets hensigt er at inkorporere mobilitetens og motilitetens potentialer samt styrke stedet i sin relationelle forståelse. Fælles for alle tre mødestedstypologier er, at de fokuserer på at løse nogle af hverdagens mobilitetsudfordringer, samt fordrer til social interaktion og til at styrke fællesskabet i lokalsamfundet, samt fastholder at steder skal tænkes, som mere end A - B.

Denne måde at se mødesteder som en aktiv del af det urbane byliv og vores hverdagsliv, skaber muligheder for aktivt at skabe steder, punkter og rum, der inviterer og fordrer til fællesskaber, sociale relationer, samlinger og interaktioner, der opstår på baggrund af rutiner og bevægelser fra byens rytmer.

Mødestedstypologier

Samlingssted

"Hvis mobiliteten er udtryk for kultur, så er det offentlige rum og steder, hvor mennesker mødes eller er i bevægelse, potentielle steder for mellemmenneskelig interaktion." (Jensen 2012, s. 27)

Byen kan anskues ud fra mange forskellige agoraer, der flyder sammen og skaber byen. Ser man det ud fra denne synsvinkel, bliver bevægelsen og veje i byen lige så nødvendige som steder.

"The whole point about re-interpreting the armature is to see potentials for new public domains within the armatures. […] as potential sites of resistance, meaningful social communication and interaction – not just generic non-places. [...] We need a concept for the mobile agora so to speak." (Jensen 2009, s. 150 - 151)

Dette peger på, hvordan steder, der indeholder mobilitet og infrastruktur, kan agere arena for meningsfuld interaktion. Man kan ifølge Jensen (2014) bruge begrebet 'Mobile sociopetals' til at beskrive, hvordan et sted og dets funktioner kan tiltrække mennesker til et specifikt sted, og mennesket dermed kan interagerer med hinanden. (Jensen 2014, s. 46)

I forlængelse heraf argumenterer Hajer og Reijndorp for, at selvom byen består af netværk og bevægelse, er der behov for at sætte fokus på gader og pladser, når man taler om det offentlige rum. (Hajer & Reijndorp 2001, s. 29) Endvidere understreger de:

"It is obvious that an important part of the urban dynamism has shifted to the edges of existing cities and that completely new concentrations are developing there. All kinds of things happen at the motorway interchanges, at airports, or at points that are attractive for recreation […] This assumes that the urban field is no longer approached as an undifferentiated space, as the 'non-place urban realm', but rather as a space where in fact a number of 'places' come into being that are different in character" (Hajer & Reijndorp, 2001, s. 32)

Derfor er der brug for at lægge vægt på urbane koncepter til at skabe rumlige, sociale og kulturelle skæringspunkter og interferens. (Ibid. s. 32 – 33) Ser man på Jan Gehls optik for mødesteder i byen og byens rum, handler det om at være glæder, oplevelser, informationer og interaktioner.

" Og helt centralt handler det om den særlige form for møder mellem mennesker, der har det offentlige rum som forudsætning og ramme" (Gehl 2010, s. 29) Gehl skelner mellem nødvendige, valgfrie og sociale aktiviteter, der kan invitere til at mennesker mødes.

De nødvendige aktiviteter kan beskrives som, det at gå på arbejde, handle ind eller gå i skole og vente på bussen. Generelt for disse aktiviteter er, at de foregår under alle forhold. (Ibid. s. 30)

De valgfrie aktiviteter, skal ses som rekreative aktiviteter. Her ses klimaet, som en væsentlig faktor til omfang og karakter af udendørs aktiviteter. Her er det ifølge Gehl væsentlig også at tage højde for kriterier, såsom beskyttelse, tryghed, rimelig plads, møblering og visuel kvalitet. Gehl påpeger, at man i høj grad kan se bylivet vokse i de byrum, hvor invitationerne til valgfrie aktiviteter forøges. (Ibid. s. 31)

De sociale aktiviteter omfatter alle former for

Ill. 3.7 Samlingssted

kommunikation mellem mennesker i byens rum. (Ibid. s. 32) Gehl påpeger:

”Er der liv og aktivitet i byens rum, er der også mange sociale udvekslinger. Er der øde og tomt, sker der ingenting” (Gehl 2010, s. 32)

De sociale aktiviteter deler Gehl op i to; passive og aktive. De passive er se-høre kontakten, hvor man iagttager byrummet. De aktive er derimod interaktioner, hvor man udveksler ord og små samtaler med bekendte eller fremmede man møder og interagere med. Uforudsigelighed, tilfældighed og spontanitet er nøgleordene. (Ibid.)

Gehl synliggør med sit begreb de sociale aktiviteter, de formelle og uformelle mødesteder, eller de intenderede og uintenderede møder. Han påpeger dog, at sammenhængen mellem de nødvendige, valgfrie og sociale aktiviteter, er interessant i forhold til at skabe forudsætninger for at styrke alle former for sociale aktiviteter i byrummet. (Ibid. s. 32) Mødesteder i optikken af Gehl påviser det øgede behov for brug af byens fællesrum, hvor man søger væk fra det privatiserede liv. (Ibid. s. 38) Han påpeger at:

”De offentlige, demokratiske styrede byrum giver i langt højere grad end de private, kommercielle arenaer adgang og udfoldelsesmuligheder for alle grupper i samfundet og rummelighed til skæve og anderledes aktiviteter.” (Gehl 2010, s. 38)

Invitationerne til at skabe mødesteder i byens rum, må derfor have en inviterende karakter. Med ordsproget 'hvor godtfolk er, kommer godtfolk til' menes der, at mennesker inspireres af andre mennesker og tiltrækkes spontant af aktiviteter og tilstedeværelsen af andre. (Ibid. s. 75)

I 'Landsbyklynger som udviklingsstrategi – muligheder og barrierer' (Laursen, Frølund & Johansen, 2015) behandles mødesteder ud fra landsbyborgernes perspektiv:

”Borgernes tildeling af mening til et mødested i lokalsamfundet består i en kombination af: tryghed ved situationen inklusiv den handling knyttet til en aktivitet; viden om kommunikationsmåden inklusiv det emotionelle udtryk/indtryk; erfaringer fra tidligere situationer og interaktioner på stedet om hvem, der typisk dukker op på mødestedet.” (Johansen & Lindgaard 2007, citeret i Laursen, Frølund & Johansen 2015, s. 12)

Mødesteder er i følge Laursen, Frølund og Johansen en kobling af sted, situation, interaktion og læring, og fremhæver envidvidere, at alle mødesteder har sin egen identitet. (Laursen, Frølund & Johansen 2015, s. 12) Formelle mødesteder er de ”oppefra” designede, og skaber rammerne for interaktion og situation. Som eksempel på formelle mødesteder kan nævnes lokale foreninger, forsamlingshus, kirkerummet osv. Uformelle mødesteder er karakteriseret ved at være skabt ”nedefra” gennem hverdagslivsrutiner (Ibid.) sidste begreb er navngivet ”tredje mødested” og er karakteriseret ved social interaktion, dette kan være spisning på den lokale kro eller fællesspisning i forsamlingshuset. (Ibid.)

Fælles for alle tre typer af mødesteder er, at de skaber betingelser for socialt liv, der involverer fællesskab. (Ibid.) Som en kobling af de tre mødesteder, findes der flere eksempler på at lokalsamfund skaber

et nyt samlingssted og foreningsbaseret købmand i et byens forladte lokaler, og som tjener rollen som både det formelle, uformelle og tredje mødested.

Der findes i Sebbersund en mindre købmand ved navn Kulturbrugsen, som ud over dagligvarehandel også indeholder faciliteter til byens børn og unge. (Nordjyske 2017) Også Vrads og Lørslev har etableret lokale købmænd, hvor man kan finde et mindre udvalg af varer eller koordinere udbringning fra online supermarkeder, de skaber dermed steder i byen, hvor det er naturligt at mødes.(Lørselvcafeen n.d. & Vrads n.d.)

Samlingsstedet rummer potentialerne af at være et rumligt og socialt mødepunkt, hvor der er fokus på tiltrækningskraft og koncentration af menneskelige og/eller ikke-menneskelige interaktioner. Stedet skal fungere som et sted, hvor der kan opstå nye og styrke eksisterende sociale relationer og fællesskaber. Designet af stedet skal fordre til ophold, og samtidig kan introduktionen af nye funktioner øge sandsynligheden for at samlingsstedet kan bidrage med både intenderede og uintenderede møder , på baggrund af valgfrie og nødvendige aktiviteter, såvel som formelle og uformelle rum. Fælles for dem alle er det dog, at det er de sociale aktiviteter og elementer, der er udslagsgivende for at få folk til at mødes og interagerer. I et urban design og planlægningsperspektiv handler det derfor om at skabe muligheder og rum for at møder kan opstå.

Træfpunkt

”Where inhabitants meet, trails are entwined, as the life of each becomes bound up with the other. Every entwining is a knot, and the more that lifelines are entwined, the greater the density of the knot.” (Ingold 2011, s. 148)

Tim Ingold beskriver med ovenstående citat, hvordan steder bliver til knudepunkter og den menneskelige eksistens ikke er bundet til stedet, men er forbundet til stedet. Tilværelsen, ifølge Ingold, eksisterer ikke på steder, men langs veje. (Ingold 2011, s. 148) Med andre ord kalder han den menneskelige eksistens for ’wayfarers’, som den måde menneskeligheden har indordnet sig på jorden. (Ibid.)

“The wayfarer is continually on the move. More strictly, he ‘is’ his movement” (Ingold 2011, s. 150)

Ingold henviser her til Inuitterne, som wayfarers, hvis bevægelser kan oversættes til linjer, der skabes af de spor, de efterlader på deres rejse. Ved at anskue mobiliteten ud fra inuitters perspektiv, bliver menneskers bevægelser i verden til en linje efter de fodspor, der er sat. Denne form for bevægelse kan ikke siges at have nogen endelige destination, da der altid vil være et nyt sted, man kan bevæge sig hen. Dermed bliver de menneskelige bevægelser til et netværk af forskellige linjer, der hele tiden forbindes i nye knudepunkter, i det punkt hvor menneskers linjer overlapper hinanden. (Ibid.)

Derfor kan det være relevant at skabe en empirisk undersøgelse af for eksempel ’Songlines’ (Marling 2003) til at belyse de menneskelige rytmer og spor i byen, der har mobiliteten som omdrejningspunkt. Transport, derimod, kan ses som værende destinations orienteret, hvor det handler om at komme fra et punkt til et andet punkt. Her bliver wayfareren konverteret til en passager i sin egen krop, og først når endt destination er opnået eller transportmidlet standses, bliver han til en wayfarer igen. (Ingold 2011, s. 150) Her kan man anskue bevægelsen og destinationen, som en forbindelse mellem to punkter. (Ibid. s. 151)

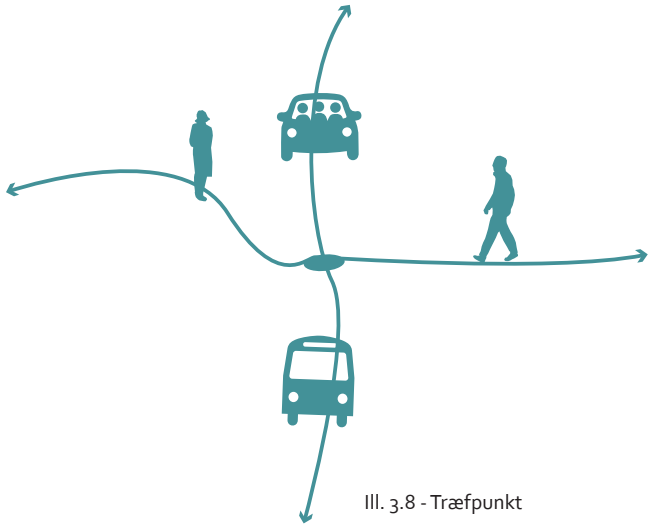
Punktet eller knudepunktet, behandler Lynch ved sit begreb ’Node’. Node henviser til et punkt, der er skabt ud fra både et skæringspunkt og en fysisk karakter:

”Nodes are points, the strategic spots in a city into which an observer can enter, and which are the intensive foci to and from which he is traveling. They may be primarily junctions, places of break in transportation, a crossing or convergence of paths, moments of shifts from one structure to another. Or the nodes may be simply concentrations, which gain their importance from being the condensation of some use of physical character, as a street-corner hangout or an enclosed square.” (Lynch 1960, s. 41)

Relationen mellem Node og Path, er på samme vis relevant i forhold til at forstå krydsningerne som et sammenløb af vejene.

“Junction nodes occur automatically at major intersections and termini, and by their form should reinforce those critical moments in a journey.” (Lynch 1960, s. 84)

I forlængelse af Lynchs nodes er det interessant at koble det sammen med ’Critical Point of Contacts’ eller ’CPCs’ da de har en del fællesnævnere. Kritiske kontaktpunkter kan defineres som et element i netværkssamfundet (Castells 1996) og steder, hvor en række møder og interaktioner mellem forskellige



Ill. 3.8 - Træfpunkt

former af netværk finder sted. (Jensen 2013, s. 32)

”A CPC concerns nodes that connect and work as meeting points between systems that makes a difference”. (Jensen 2013, s. 32)

De kritiske kontaktpunkter kan fremstå i mange skalaer. De opstår, ligesom nodes, der hvor netværket mødes, og der potentielt opstår møder, eller der hvor dagligdagens mobiliteter krydser hinanden, for eksempel ved busstoppestedet, cykelparkeringen eller informationstavlen, men udformer sig generelt ved at have effekten af, at man går fra et netværk til et andet. Der er forskellige aspekter, der kan være med til at gøre punkterne kritiske, den kritiske dimension er afhængig af, hvad der studeres. Det kunne for eksempel være billetpriser, hvis der var tale om studier med social eksklusion, eller det kunne være adgangsforhold eller overblik over tilgængelige mobilitetsløsninger, hvis der er tale om ældres mobilitet. I de kritiske kontaktpunkter, mødes forskelligheden, det vil sjældent være den samme type mennesker, der står og venter på bussen, man ‘risikere’ at blive konfronteret med forskelligheder. (Jensen & Morelli 2011, s. 38)

“[S]ome actions are more interesting than others. These are ‘rubber meets the road’ actions where multiple geographies are coupled through the action.” (Scollon 2008, s. 18 citeret i Jensen & Morelli 2011, s. 38).

Dette er ikke på samme måde tilfældet i landdistrikterne og lokalsamfundene, her er det typisk den samme gruppe, der står og venter på bussen om morgenen, så på den måde er interaktionen muligvis mindre kritisk. Men der er stadig potentiale for udveksling af meninger. Samtidig skal de kritiske kontaktpunkter er ikke kun forstås, som et udtryk for den menneskelige interaktion. Hvad er lige så vigtigt er interaktionen mellem menneske og objekt både i form af semiotik, men også i forhold til de materielle netværk som det, der afbryder eller binder netværkene sammen, disse forekommer i meget forskellige skalaer, fra det lokale fortov, til den internationale flykorridorer. (Jensen & Morelli 2011, s. 39) I en urban sammenhæng vil de kritiske kontaktpunkter ofte være i forhold til steder, hvor der sker et skifte mellem transportmidler, det kan for eksempel være når man forsøger at finde en cykelparkering i nærheden af stationen, eller når man skal samles op af en bil eller taxa for at komme det sidste sted fra busstoppet til slutdestinationen.

“The discussion about CPC is not just a technical efficiency or cool design. Issues of social justice, accessibility, social exclusion and power lie within this conceptual discussion.” (Ibid. s. 39)

Der er altså mange dimensioner tillagt disse CPCs,

“Seeing the urban and the networks affording mobilities through the lens of assemblages and ‘CPC’ clearly opens up to new insights and to look critically at key concepts such as ‘scale’ and ‘place’.” (Jensen 2013, s, 33)

De kritiske kontaktpunkter er aktive og skaber knudepunkter i netværket. Man kan arbejde med en tilgang der åbner op for flere sociale interaktioner eller vidensudveksling, både på en horisontal akse (fra borger til borger) og en vertikal akse (fra udbyder til

forbruger). Det handler om at skabe en platform, der kan facilitere interaktion mellem en heterogen og nogle gange uforudsigelige sociotekniske systemer. (Jensen & Morelli 2011, s. 46)

Træfpunket skal ses som et aktivt punkt, hvor flere veje krydses, hvilket kan foregå i flere forskellige tempi. I punktet opstår der interaktion, men væsentligst af alt – møde. Træfpunktet henviser derfor til et specifikt sted og punkt, men kan også fungere i en relationel sammenhæng.Træfpunktet skal være et aktivt punkt i et netværk af bevægelser og kan både anskues som et punkt, hvor mennesker mødes for at tage videre, men også som et punkt, der kan oprette en relationel forbindelse til punkter i et netværk. Designet af træfpunktet skal relatere sig til dets brug og funktion, og derfor som et skæringspunkt mellem forskellige forbindelser. Møder som opstår i denne relation, vil ofte være koordinerende møder med et bestemt formål, og træfpunktet vil derfor primært danne ramme om intenderede møder.

Mellemrum

"Mobiliteterne hyldes for at tilføre det moderne liv fleksibilitet" (Hartmann-Petersen 2012, s. 63)

Hverdagslivets mestringer, mobilitetsforståelse og rytmen udspringer af opfattelsen af tiden, som er knyttet til hændelser og oplevelser, hvilket har en rytmisk gentagende struktur. Rytmen er gentagelser over tid, som et grundvilkår i den verden af sociale relationer, som opstår og er med til at definere hverdagslivet. I hverdagslivet består rytmen af en række rutinemæssige handlinger, for eksempel at man tager i skole/arbejde mandag til fredag, eller at man spiser mad cirka kl. 12 og 18 hver dag. Disse rytmiske handlinger muliggøres af bevægelsen mellem steder og gøremål. (Hartmann-Petersen 2012, s. 65-66)

Henri Lefebvre systematiserer byens rytmer i to størrelser, som, han argumenterer for, skaber gadens liv; cykliske og alternerende. Den cykliske betegner han, som skolebørn, shopperne, turisterne, der med lange og enkelte intervaller passerer gennem byen. Alternerende rytmer betegner han derimod, som de med korte intervaller, de sædvanlige forbipasserende, de ansatte, kunderne på cafeerne. Det lineære, alternerende, består i at komme fra A – B og er det rutinemæssige aspekt, mens det cykliske manifesterer sig ved den sociale interaktion, der opstår. De karakteristiske træk er tidslige og rytmiske, ikke visuelle. Det subjektive i rytmen tillægger sig sanseindtrykkene og betydninger. (Lefebvre 1992, s. 73-76) Rytmen og bevægelsen kan også anskues ud fra hvordan de påvirker brugen, oplevelsen og opfattelsen af steder samt forbindelse til netværk:

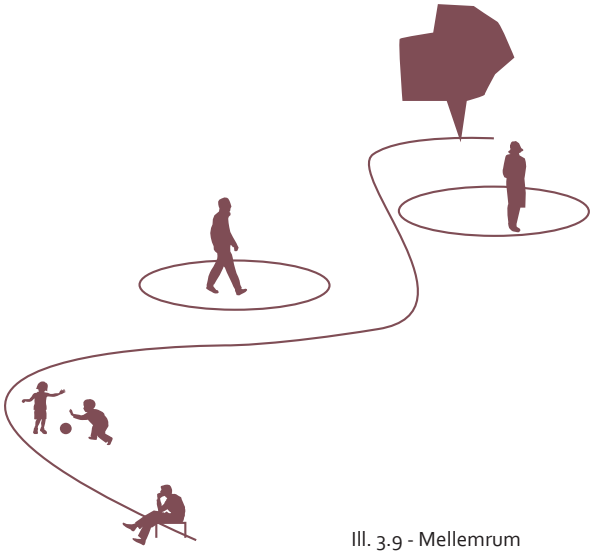
"The new mobility dynamics […] does not make physical place and subjectivity wither. Rather new fluids and flows influence the practices, experiences and perceptions of place, subjectivity and identity" (Kellerman 2006, s. 57 citeret i Jensen 2009, s. 144)

Ifølge Shane kan byen forstås som konstitueret af to typer af elementer, nemlig 'enclaves' som er fikserede og afgrænsede steder eller punkter i byen, overfor 'armatures' som repræsenterer de infrastrukturelle årer og transitområder, som er til stede (Shane 2005 i Jensen 2009 s. 139). Ifølge Shane er 'armatures' karakteriseret ved at være: "linear systems for sorting sub-elements in the city and arranging them in sequence" (Shane 2005, s. 199 i Jensen 2009 s.140). Armatures er altså det, der fordeler flowet i byen samtidigt med, at det forbinder de forskellige punkter.

Men det behøver ikke nødvendigvis at være så statisk forstået. 'Armatures' er ikke kun funktionelle rum, der tillader personer og objekter at bevæge sig gennem dem og observere det, de passerer. Det er snarere et spørgsmål om, at 'Armatures' er med til at konstituere og forme byen, både i form af den fysiske morfologi, men i særdeleshed også gennem ændringer af stedets betydning. 'Armatures' kan ses som by-netværkets rygrad og er definerende for dens omgivelser. Ifølge Lynch kan 'Armatures' udtrykkes ved 'Path':

"Channels along with the observer customarily, occasionally, or potentially moves. They may streets, walkways, transit lines, canals, railroads. For many people, these are the predominant elements in their image. People observe the city while moving through it and along these pats the other environmental elements are arranged and related." (Lynch 1960, s. 47) Dermed sættes byens elementer i fokus som mere end fra A – B, men en måde at iagttage og systematisere byen og dens relationelle forbindelse til andre steder.

Som modstykke til 'Armatures' og 'Path' bruger Shane begrebet 'Enclaves'. Disse beskrives som steder, der er karakteriseret af deres friktion og relativt lave tempo og anskues som et isoleret distrikt, afgrænset territorium og defineret af dens mulighed for at skabe friktion med mobiliteten. (Shane 2005, s.



Ill. 3.9 - Mellemrum

176 i Jensen 2009, s. 140)

”[E]nclaves also differ in their relative openness towards their context. They are found from hermetically sealed off sites to permeable places, criss-crossed by the flows of armatures. Enclaves are sites of friction and relative slowness.” (Jensen 2009, s. 140)

Med dette in mente, fremstår enclaves som relationelle steder, der forbindes og krydses af Armatures. Denne beskrivelse af byen repræsenterer en klassisk forståelse af funktioner, og kan ses som et udtryk for det sedentære over for det nomadiske, eller punktet over for linjen.

Et andet begreb, der retter sig mod byens bevægelse og rytme er ”assemblage”. Assemblagen ses som de samlinger, der opstår mellem det fysiske-materielle og det sociale rum, og som kan defineres som det sammensatte rum, bestående af netværk, pladser, funktioner og rytmer. (Samson 2012, s. 227)

“The assembled infrastructures modifies and interact with the human body and sensations as the person moves and thus affords particular motions, directions, speeds, modes, temporalities, and routes.” (Jensen 2013, s. 32) På den måde refererer ”Mobile assemblages” til specifikke former for transportmix, og relaterer sig til det materielle design. Nøglebegreberne ligger i, hvordan ”systemer og netværk” samler menneskelig og ikke-menneskelig forbindelse til at iscenesætte mobiliteten (Ibid.).

Ifølge Norberg-Schulz er assemblager rum i proces eller omdannelse, og har derfor ikke nogen fast stedsidentitet, derimod er assemblagen omskiftelig afhængig af de flygtige påvirkninger og stemninger, der indgår i samlingen på et givent tidspunkt, der har flere identiteter på en gang og aktualiseres i specifikke situationer. (Samson 2012)

“Selvom Dronning Louises bro umiddelbart synes at være det samme byrum hver dag, veksler rummets assemblager. Fx i forhold til, hvor mange cyklister der er på cykelstien, hvor hurtigt de kører, hvor bred cykelstien er, hvor den indsnævres - er det myldretid eller er det en sen søndag vinteraften? Og vejret. Er der vandpytter på vejen, og tager bilisterne hensyn? Blæser der en strid vind fra vest? Har Vej og Park ryddet op efter weekendens fest, er der turister, tager de billeder? Rummets assemblager varierer i forhold til mange omstændigheder, og det gør assemblagen kompleks” (Samson 2012, s. 227)

Rummet bliver således defineret af den relationelle sammenhæng og afhænger af, hvordan elementer relaterer sig til og fordrer til hinanden og mennesket. Byens rum, som assemblages har flere end én identitet, og påvirkes at specifikke situationer. ’Sameksistens’ er derfor relevant i byens rum, da det er sameksistensen af elementerne, der får byen til at udvikle sig. Designet af byen funderer sig ikke i assemblager men kan forme sig i specifikke måder byen bruges på. (Samson 2012, s. 227-228)

Med andre ord handler designet og programmeringen af infrastrukturer, transitrum og det offentlige rum om at gentænke, hvordan folk bevæger sig rundt:

”At programmere forstadens infrastrukturer, transitrum og offentlige rum til oplevelser og inter-

aktion er én dimension af mobilitetsoptikken der betoner, at man må gentænke hvad det vil sige at bevæge sig i byens rum." (Jensen 2012, s. 27)

Fokusere man på derimod på livet i byerne, skal der ifølge Gehl skabes forbindelse ud fra nøgleordene; kompakthed, direkte og logiske ruter, beskedne rumdimensioner og et klart byrumshierarki. (Gehl 2010, s. 77)

"Gode rum og en kritisk masse er sammen med gode vaner og daglige rutiner forudsætninger for processerne, hvor de små begivenheder kan vokse sig større." (Gehl 2010, s. 75)

Modsætningen til dette er de tomme byrum, hvor mennesker er spredt ud over store områder, hvor de sociale processer aldrig får mulighed for at komme i gang. (Ibid.) Modsat vil en mobilitets og relationel forståelse af stedet tale for, at det er lige så væsentligt at tale om forbindelse som masse og tæthed. (Jensen 2012, s. 3) Dette skaber mulighed for at tilgå 'mødet' ud fra karaktererne af forbindelse og tæthed.

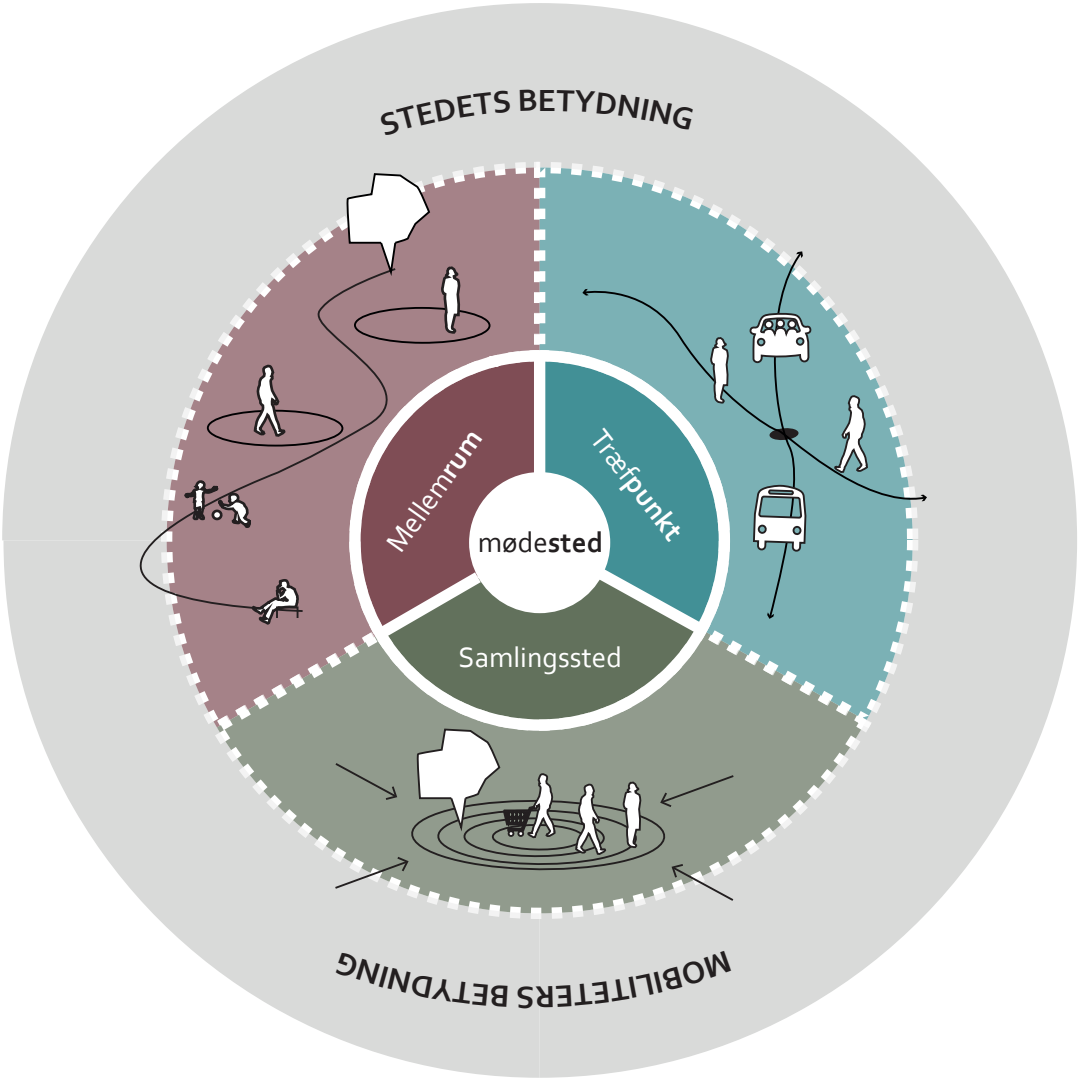
Mellemrummene i byen vil altid være til stede. Men spørgsmålet er, hvorvidt de aktivt deltager til at fordre mennesker til at mødes, eller om kanter og barrierer blokerer for interaktionen.

Mellemrummet rummer evnen til at omfavne hverdagsmobilitetens praksisser og gøre transitrummet levende og til et potentielt rum for menneskelig interaktion. Det skal ses som en 'enclave', hvor der opstår friktion af 'armatures', således at tempoet nedsættes og der kan opstå et rum til interaktion. Mellemrummet er en flygtig størrelse, der kan defineres ud fra, hvordan rummet bliver indtaget af hverdagens flows og bevægelser, såvel som mobiliteter og mennesker. Rummet skal tilpasses efter de fysiske omgivelser og fordre til ophold og interaktion, således underbygger mellemrummet, at bevægelsen gennem rummet, bliver mere end blot en bevægelse mellem A og B.Væsentligt for mellemrummet er, at det fokuserer på at skabe en kritisk masse og relationelle forbindelse, der binder steder sammen med andre steder og sandsynliggør uintenderede møder.

Afsluttende bemærkninger

Slutteligt vil denne tekst påpege vigtigheden af relationen til stedet samt relationerne mellem steder. Ikke-stedets medsammensvorne er nemlig ikke-mødet, som tager udgangspunkt i Simmels begreb 'blaserthed', hvor kunsten er at undgå at møde andre. Mennesker, der befinder sig på ikke-steder og indgår i ikke-møder er ifølge Bauman (Jacobsen 2012, s. 122-123) at betragte som ansamlinger, det modsatte af forsamlinger og klynger, som individer med udelukkende individuelle dagsordener. (Ibid.) Disse nye former for ansamliger opstår i dette samfund som kunstige, fysisk afgrænsede og ekskluderende, modsat de små, lokalt forankrede fællesskaber, baseret på fælles tænkning og handlemåde. (Ibid. s. 124-125) Dette knytter mødestedet, som præmis for fællesskabet i de mindre samfund.

Den videre bearbejdelse af de nye mødestedstypologier forudsætter, at stedet og dets mobiliteter undersøges, for at finde potentialer til placering og udformning af mødestederne.



Ill. 3.10 - Begrebsapparat

Begrebsapparat

Ill 3.10 henviser til begrebsapparatet, der indeholder flere lag og forståelsesperspektiver. Overordnet systematiserer begrebsapparatets ydre ring, en forståelse af steders og mobiliteters betydning, mens det indre indeholder de tre mødestedstypologier.

4

Ill. 4.0 - Hjørringvej

Astrup
Mobilitets og stedsanalyse

Dette kapitel repræsenterer en række analyser af Astrups interne og eksterne relationer, i forhold til, hvordan de eksisterende forhold i relation til Astrup som sted, og dens mobiliteter, kan bruges i den fremadrettede planlægning af Astrup.

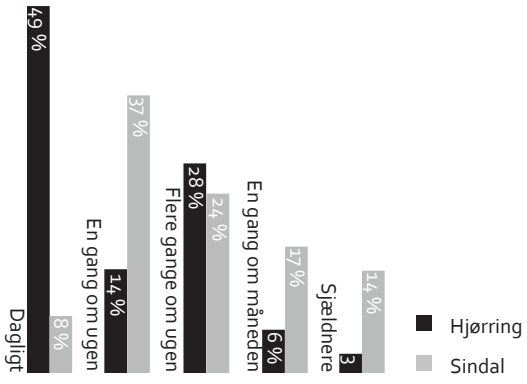
Analysernes fokus er at belyse Astrups position som lokalsamfund i et landdistrikt, men også hvilke forbindelser, funktioner og relationer, som byen er defineret af og indgår i. Til at undersøge dette, er der foretaget analyser af kommunale dokumenter, registreringer og sansninger af fysiske forhold, og derudover vil der blive præsenteret noget af empirien, som er indsamlet gennem det udsendte spørgeskema.

Formålet med kapitlet er at identificere nogle af de udfordringer og potentialer, som er karakteristiske for byen, og som dermed kan skabe udgangspunkt for de følgende interventioner i Astrup og som understøttende materiale til en generel anbefaling for 'de nye mødesteder'.

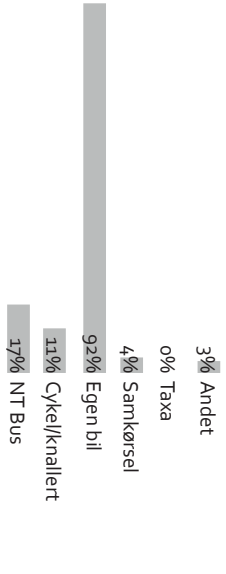
Astrup er geografisk centralt placeret i kommunen, med næsten lige stor afstand til Hjørring og Sindal. Der er ingen større gennemkørselsveje gennem byen, men alligevel er der kun 6 km til motorvejstilkørslen til E39, hvorfra der er 17 km til Hirtshals Havn og færgen til Norge eller 40 minutters kørsel (50 km) til Aalborg. Desuden ligger både Brønderslev og Frederikshavn indenfor en afstand på 30 km. Dette gør Astrup attraktiv for pendlere, da man kan bo i en lille by, tæt på skov og natur, men samtidig nå en lang række arbejdspladser og funktioner inden for en halv times kørsel (den gennemsnitlige pendlerafstand ligger i dag på 20 km (DI 2016). Dette kan man også se ud fra spørgeskemaet, hvor flere fremhævede, at noget af det attraktive ved Astrup er nærheden til motorvejen. (Se bilag VII s. 175)

Personbefordring er et væsentligt element for mange af indbyggerne i Astrup, da der for eksempel ikke er mulighed for at handle dagligvarer i byen. Derudover er der et begrænset antal arbejdspladser i Astrup, hvilket gør, at mange må køre til andre byer for at arbejde. Næsten halvdelen af dem, der har besvaret spørgeskemaet, angiver da også, at de dagligt er i Hjørring (se ill. 4.1).

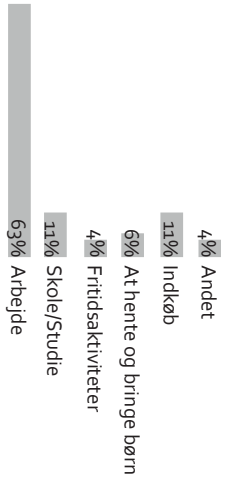
92 % (65 respondenter) svarer at de benytter egen bil for at komme til Hjørring og Sindal, mens kun 17 % (12 respondenter) benytter offentligt transport. (se ill. 4.2) Derudover kan man også se, at 63% svarer, at deres primære formål med transporten er arbejde. (ill. 4.3)



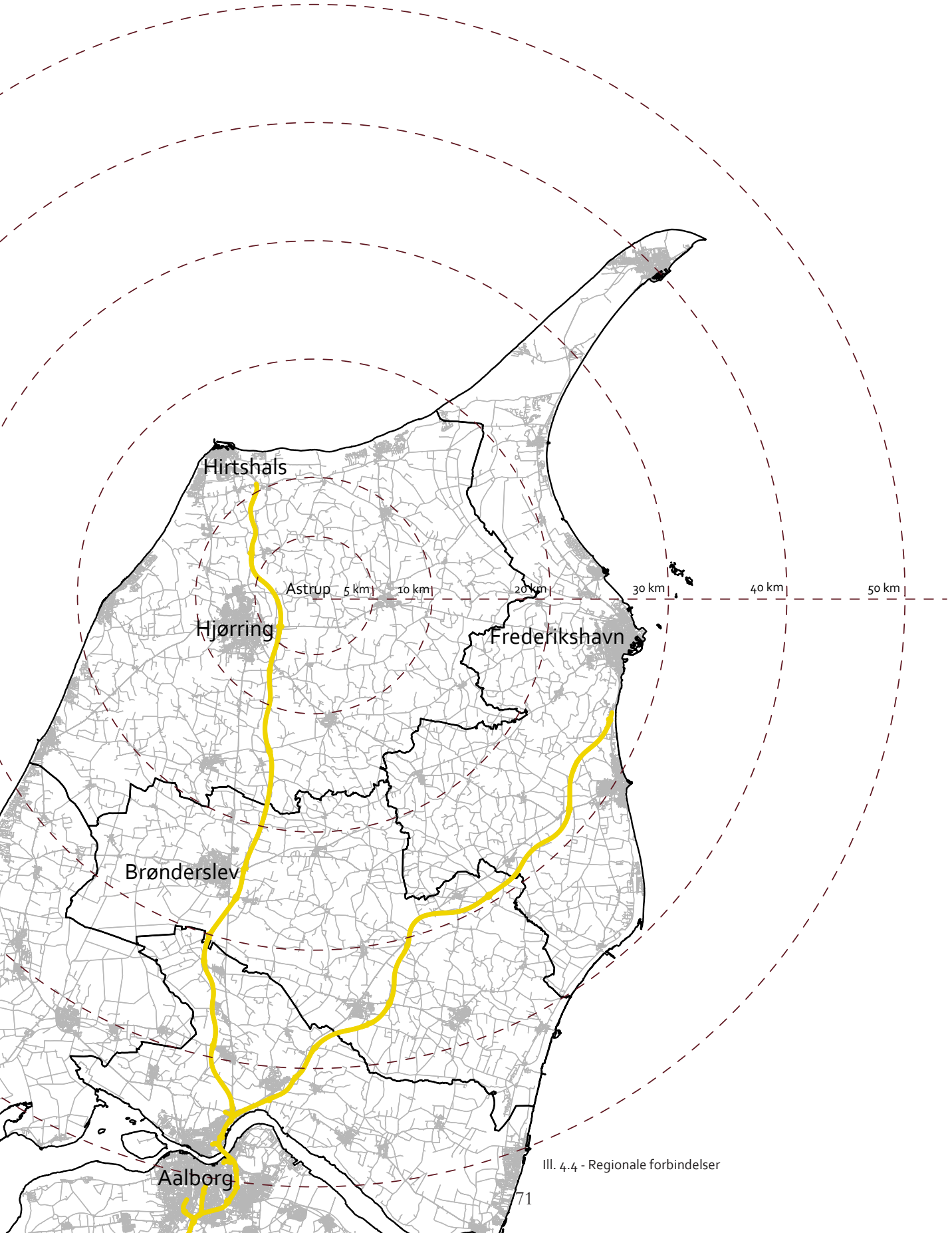
Ill 4.1. Hvor tit respondenterne besøger Hjørring eller Sindal



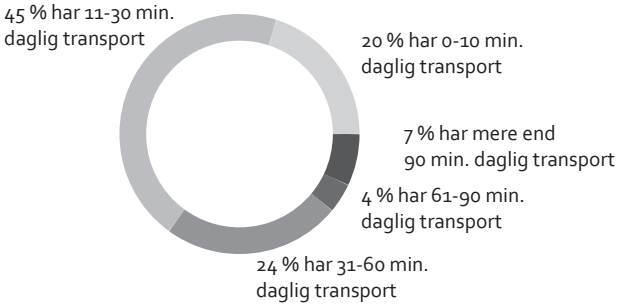
Ill. 4.2 Transportmidler der benyttes til at komme til Hjørring og Sindal



Ill 4.3. Det primære formål med respondentens ture

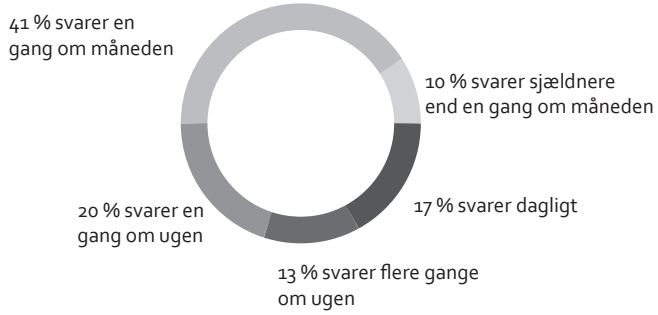


Ill. 4.4 - Regionale forbindelser



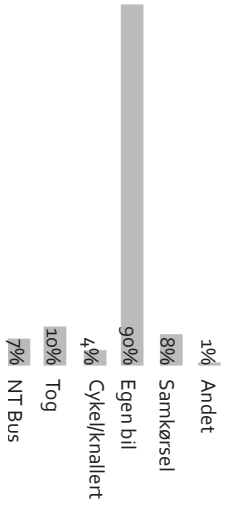
Ill 4.5. Hvor meget tid bruger respondenten på transport

Langt størstedelen 65% bruger under 30 minutter på transport om dagen, mens kun 11% bruger mere end en time dagligt på transport. (ill. 4.5) Det er altså ikke en stor del af respondenterne, der pendler langt på arbejde, men der er stadig mange som pendler en kortere distance hver dag. Dette understøtter, at Astrup er en by, der har en styrke i at skabe forbindelse til de byer, der ligger indenfor opland af 30 minutters daglig kørsel, hvilket vil sige cirka 15 minutters kørsel fra A - B, hvilket svarer til byer såsom Hjørring, Sindal, Bjergby og Bindslev.



Ill 4.6 Hvor ofte bevæger respondenten sig længere væk en 30 km

Ud fra spørgeskemaet kan man desuden se, at der er stor forskel på, hvor ofte folk bevæger sig længere væk end 30 kilometer fra Astrup (se ill. 4.6). 17 % af de adspurgte svarede, at de dagligt bevæger sig mere end 30 km væk, mens 41 % svarede 'en gang om måneden'. 90 % svarer desuden, at de benytter egen bil, 8 % benytter samkørsel og 17 % benytter offentlig transport, når de skal mere end 30 km væk fra Astrup (se ill. 4.7).

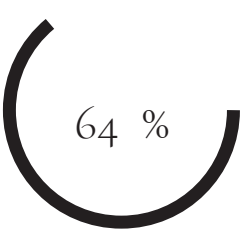


Ill 4.7 Hvordan kommer respondenten mere end 30 km væk fra Astrup

Udfordringer:
- Mange er afhængige af at kunne transportere sig rundt, da der er en række nødvendige funktioner, som ikke er til stede i Astrup.
- Opnå forbindelse til andre nærliggende byer, hvis ikke man har rådighed over en bil.

Potentialer:
- Astrup er fordelagtig som pendlerby, da der er tæt forbindelse til motorvej, og mulighed for at opnå adgang til en lang række arbejdspladser indenfor en halv times kørsel i bil.
- Benytte potentialet i at 90 % benytter egen bil til at komme ud af Astrup.

Ill. 4.8 - Byens afstande



Ill 4.9 Handler i Sindal

Ill 4.10 Handler i Hjørring

Astrup er på flere områder afhængige af de omkringliggende byer. For eksempel er de nærmest indkøbsmuligheder 6 km væk, efter den sidste butik lukkede i 2015 (Christoffersen 2015). Og man skal derfor til; Hjørring, Sindal, Bjergby eller til den lille frivilligt drevne købmand i Lørslev, for at købe ind. I spørgeskemaet kunne man se, at 48 ud af 88 respondenter (83 %) foretager deres daglige indkøb i Hjørring, mens 37 ud af 88 respondenter (64 %) foretager indkøb i Sindal. (se ill. 4.9 og 4.10) 3 ud af 88 respondenter svarede, at de køber ind i andre byer henholdsvis; Bjergby, Bindslev og Brønderslev. Derudover svarede 92 % (65 respondenter) at de bruger egen bil, mens 17 % (12 respondenter) bruger NT bus. (Se bilag VII s. 181)

Derudover må man til Hjørring, hvis man vil gå i teater eller biografen. Der er mindre attraktioner i de omkringliggende byer, såsom Peterspladsen - en dyreskulptur park i Bjergby og enkelte gallerier og spisesteder i Sindal.

Den offentlige infrastruktur, der kører igennem Astrup er bus nr. 78. (Se bilag 13 for rute- og køreplan for nr. 78, samt ruteplan for nr. 87 og nr. 80, der kører fra Hjørring til henholdsvis Lørslev og Ugilt, samt Bjergby) Bussen til Astrup kører 13 gange dagligt, med størst frekvens morgen og eftermiddag. Den første bus fra Astrup mod Hjørring kører 6.01 og den sidste 21.31. Fra Hjørring mod Astrup kører den første bus kl. 7.15 og den sidste 21.20. Derudover kører der ikke busser til og fra Astrup i weekenden og skal man til de omkringliggende byer, uden for ruten, skal man skifte bus i enten Hjørring eller Sindal. Astrup er tilknyttet telebus nummer 811 (Sønderskov - Højene), som kører efter bestilling i skoledagene, og kører 3 gange om dagen. En afgang kl 7.21 mod Højene, og to afgange om eftermiddagen kl. 14.31 og 16.01 mod Sønderskov.

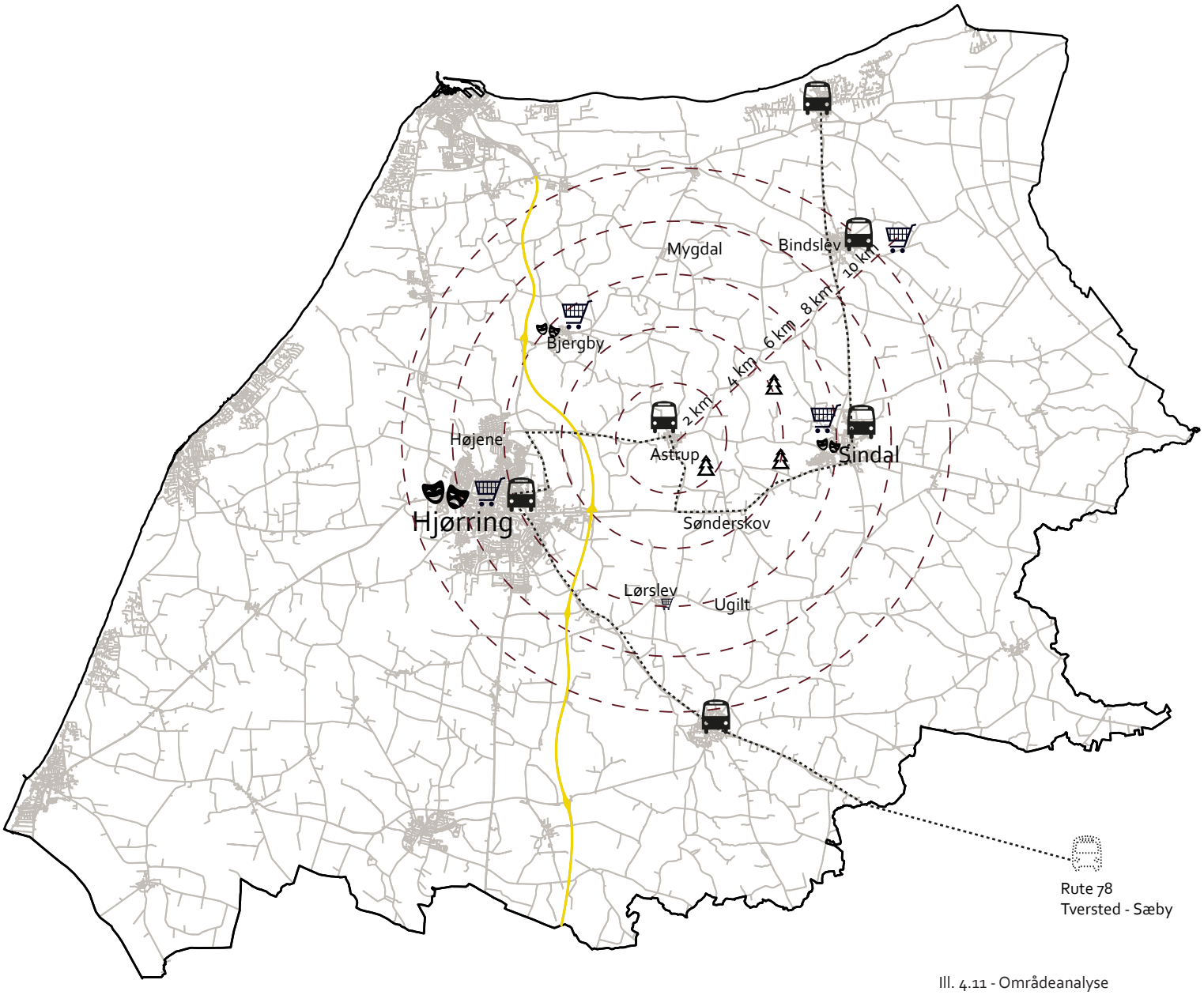
I svarene fra spørgeskemaet er der dog stor forskel, hvorvidt respondenterne er tilfredse med den offentlige transport til og fra Astrup. 18 % erklærede sig enige i påstanden om 'at man følte sig begrænset af den offentlige transport', 11 % delvist enig, mens 24 % var uenige og 7 % delvist uenig, derudover svarede 18 % at de hverken var enige eller uenige. (se bilag VII s. 183) Dermed kan det ikke afgøres ud fra spørgeskemaet alene, hvorvidt der er behov for yderligere offentlig transport, men set ud fra et perspektiv om at styrke forbindelsen til de omkringliggende områder, kan der være et behov for at gentænke alternative muligheder for at komme fra A - B, hvis man ikke har egen bil til rådighed.

Naturen, derimod, har en nær placering til Astrup, og med kort distance til Bøgsted Plantage, Fjeldsted Plantage samt Baggesvogn Skov, er byen placeret i tæt forbindelse med flere naturområder.

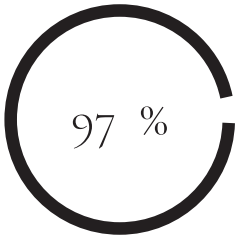
Fra spørgeskemaet, kunne man også tydeligt se, hvad der vægtede højest til spørgsmålet "Hvad finder du attraktivt ved Astrup", hvortil 97 % svarede, at nærheden til naturen var attraktivt, mens 60 % svarede nærheden til Hjørring (se ill 4.12 og 4.13). Til spørgsmålet "Hvad er de største udfordringer ved at bo i Astrup", svarede 56 % og 38 %, at udfordringerne er afstanden til indkøbsmuligheder og den offentlige transport til og fra Astrup. (se ill 4.14 og 4.15)

Udfordringer:
- Den offentlige transport til de omkringliggende byer (udover Hjørring og Sindal)
- Afstanden til købmand kræver at man har adgang til en personbil eller mulighed for kollektiv trafik eller buskørsel.

Potentialer:
- Nærheden til naturen og Hjørring
- Binde Astrup tættere sammen med de omkringliggende byer ved bedre transportmuligheder
- Der kan ligge et potentiale i at udnytte de mange personbiler, som allerede ligger og kører frem og tilbage mellem byerne i Astrups nærområde, som fundament i en samkørselsordning



Ill. 4.11 - Områdeanalyse



Ill 4.12. Potentiale:
Nærheden til naturen

Ill 4.13 Potentiale:
Nærheden til Hjørring

Ill 4.14 Udfordring:
Afstand til indkøbsmuligheder

Ill 4.15 Udfordring:
Den offentlige transport til og fra Astrup

TRAFIK

Trafiknettet gennem Astrup er karakteriseret af mindre veje, både Bøgstedvej og Astrupvej har en vejprofil på omkring 6 meter. Landevejen (Hjørringvej) mellem Hjørring og Sindal ligger 3 km syd for byen og aflaster meget af den trafik, som ellers formentligt ville have kørt gennem Astrup. Her blev der i 2016 målt en årsdøgnstrafik på 9068 (Vejdirektoratet 2017), hvilket er langt højere, end det er tilfældet på vejene i Astrup. Til trods for, at det er Astrupvej på strækningen mellem Hjørring og Astrup, der er mest belastet i forhold til trafik, blev der her i 2014 kun målt en årsdøgnstrafik på 1338. Både Astrupvej i retningen mod Sindal og Bøgstedvej ved skolen er målt til at have en årsdøgnstrafik på knapt 1000, og de er dermed mindre belastet end vejen mod Hjørring (for yderligere oplysninger om årsdøgnstrafik se bilag IX side 192), målingerne på Astrupvej er dog foretaget uden for bygrænsen og derfor markeret med en stiplet cirkel på kortet.

I forhold til parkering er der afmærkede parkeringsbåse og vejsideparkering ved kirken samt ved den gamle købmand på den nordlige del af Bøgstedvej, derudover er der parkeringspladser ved friskolen, hallen og børnehaven.

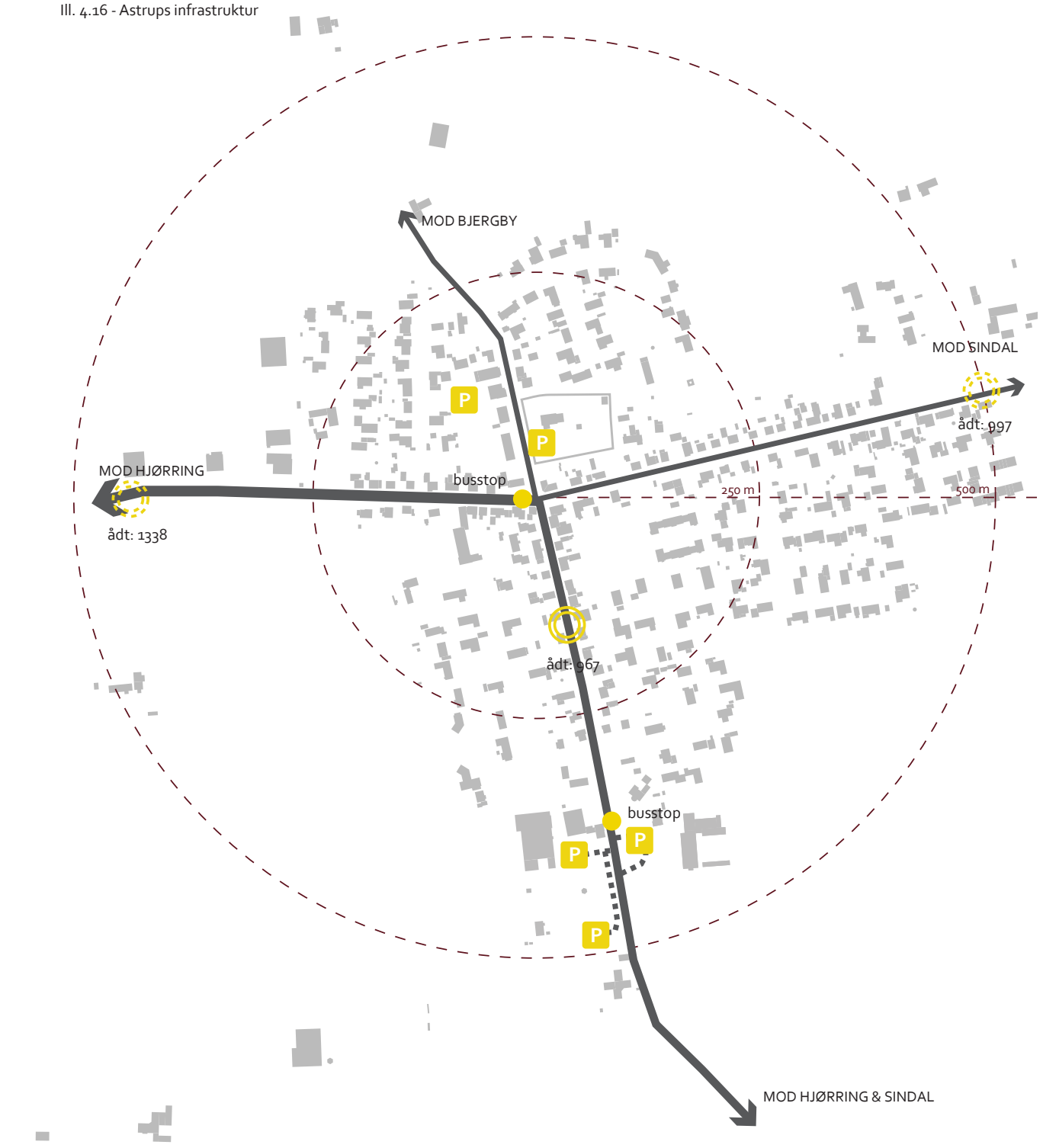
Adgangen til kollektiv trafik er repræsenteret af busstoppesteder to steder i byen, henholdsvis ved skolen og hallen og mellem 'den gamle central' og 'det gamle missionshus'.

Til trods for at Astrupvej og Bøgstedvej er langt mindre belastede, end det er tilfældet for Hjørringvej, skal der stadig tages højde for trafikbelastningen gennem byen, og det kan derfor overvejes om der skal indtænkes løsninger, der sænker trafikken eller prioritere trafikanter anderledes. En mulighed kan for eksempel være tiltag, der fordrer til at flere forskellige former for mobiliteter mødes i et shared space.

Udfordringer:
- Hvis man arbejder med funktioner som ligger ud til bygaderne eller på tværs af bygaderne, skal man være opmærksomme på den gennemkørende trafik og hastighed på bilerne

Potentialer:
- Arbejde på tværs af vejstrækninger, da det er forholdsvis nemt at krydse det smalle vejprofil.

Ill. 4.16 - Astrups infrastruktur



Ill. 4.17 - Infrastrukturelt overblik

Når man kommer kørende til Astrup er det meget forskellige landskaber, der karakteriserer adgangene til og forløbet gennem byen. Overordnet er forløbet karakteriseret af hovedvejene; Astrupvej og Bøgstedvej, hvor parcelhusene ligger side om side, afbrudt af en enkelt bilforhandler og et par enkelte ældre gårde, der ikke længere er i funktion. Store dele af Astrupvej og Bøgstedvej er lange lige strækninger, uden særlige ophold eller pauser, hvilket gør, at Astrup er en by, som man hurtigt kan køre igennem uden, at der er nogle ting, der træder særligt ud.

[1] Fra vest kører man først gennem åbne marker med sporadisk bebyggelse. Når Astrups bygrænse rammes, ligger der en række større industri- og erhvervsejendomme på den nordlige side af vejen.

[2] Byens kryds er karakteriseret af, at hovedvejene; Astrupvej og Bøgstedvej, krydses, og det eneste liv, der er til stede i krydset, er i dag biltrafik og folk, der venter ved busstoppestedet. Her er det tydeligt at nogle dele af Astrup har set bedre dage, herunder det tidligere missionshus, som i dag benyttes til privat opmagasinering, ligesom som den gamle telefoncentral med indgang gennem den faldefærdige dør, der alligevel indeholder reminiscenser af, at man i sin tid havde gjort en dyd ud af at skabe en værdig indgang. Begge bygninger fremstår i dag som nedslidte og funktionstømte.

[3] Efterhånden som man nærmer sig bygrænsen i øst, åbner landskabet sig op, og de sidste ejendomme på den nordlige side, ligger trukket tilbage i forhold til vejen. Herfra er der frit udsyn til de åbne vidder og Bøgsted Plantage.

[4] Kommer man i stedet fra nord og kører ind i Astrup af Bøgstedvej, er der en glidende overgang mellem skov og by. Man skal et stykke forbi byskiltet, før man får fornemmelsen af, at det er Astrup og et mindre bysamfund man er ankommet til. Det er her, der tidligere har været et handelsliv, men mejeriet som tidligere lå på den østlige side af Bøgstedvej, er i dag revet ned, og i stedet er der her et grønt område, som ikke virker til at bliver brugt synderligt meget.
[5] Området syd for Kærvej er tættere bebygget, og her kan man få fornemmelsen af byens fortælling om, at funktionerne er flyttet væk. På facaden af den tomme købmandsforretning er der stadig ramper, så indkøbskurve og barnevogne kan trille op til indgangen. Forsamlingshuset, som er naboen mod syd, er til gengæld blevet sat i stand for nyligt, og det er et sted, som danner ramme om en del arrangementer i byen. Ved siden af forsamlingshuset ligger det tidligere kommunekontor og over for det, kirken. Området er gået fra at være et sted, hvor man tidligere har haft små ærinder til i dag at være et sted, man kommer til arrangementer og skemalagte begivenheder.

[6] Fortsætter man over krydset og kører ned mod skolen, kommer man først forbi en række ældre enfamiliehuse, men nede omkring skolen skifter byen igen karakter, bygningstætheden udviskes, og der er flere åbne arealer. Hallen og skolen signalerer, at det her er et område med liv og leg. Dette er også det sidste, man ser, inden man kører ud af byen og ind i skoven mod syd.

Astrup kan karakteriseres som en by, man kan passerer igennem uden at gøre ophold, da der ikke er mange visuelle eller funktionelle effekter, der gør, at man bliver nysgerrig på byen. Derudover er vejkrydset mellem Astrupvej og Bøgstedvej, det mest centrale punkt i byen, men to ud af fire huse står tomme og skaber en svækket bymidte.

<u>Udfordringer:</u>
- Lange lige forløb igennem Astrup uden nogen særlig udvikling eller visuelle effekter
- To ud af fire bygninger i krydset mellem Astrupvej og Bøgstedvej står tomme og skaber en svækket bymidte.

<u>Potentialer:</u>
- Arbejde med at få by og natur til at hænge mere sammen.
- Forskønne Astrups centrale vejkryds
- Skabe variation eller 'pauser' i byens forløb.
- Skabe synlighed i, at det er et bysamfund, man kører igennem, og ikke en vejkantsby

Ill. 4.18 - Forløb gennem Astrup

Astrup kan på trods af sin størrelse bryste sig af en større mængde erhvervsdrivende og en del fritidstilbud, pasningsordninger og en friskole inden for bygrænsen. Som det ses på ill. 4.20 har Astrup både en børnehave og Astrup-Sønderskov Friskole. Derudover findes der også enkelte private dagplejere.

Også i forhold til foreningslivet er byen godt med. Der er en række forskellige foreninger, som idrætsforening og spejderne, og derudover er der forskellige støtteforeninger og råd, herunder landsbyrådet. 63 % svarede at de er medlem af en forening i Astrup (se bilag VII s. 180), hvoraf hovedparten (80 % svarende til 37 respondenter) er medlem af ASIF, som er byens idrætsforening. Ligeledes blev respondenterne også spurgt om, hvorvidt de følte, at foreningslivet i Astrup havde betydning for byen og for deres personlige relationer. (Se ill. 4.21-4.24) Hvor man kan man se, at foreningslivet har en stor betydning for borgerne i Astrup, og dermed er en vigtig del af fællesskabet og udviklingen af byen. Dette understøttes yderligere af, at henholdsvis 85 % og 69 % (se bilag VII s. 175) svarede, at de syntes fællesskabet og foreningslivet var attraktive fordele ved at bo i Astrup. Over halvdelen (57%) af respondenterne har angivet at en af årsagerne til, at de har valgt at bosætte sig i Astrup, er fordi, det er tæt på familie og venner. Men under kategorien 'andet' tegner der sig et billede af, at byens størrelse og kvaliteten af lokalsamfundet også har været en vigtig faktor for mange. Her er for eksempel angivet årsager som; 'dejligt lokalsamfund' og 'skøn natur, en passende størrelse by, børnehave og skole samt rigt foreningsliv' eller 'et godt alternativ til Aalborg. Her er natur, højt til himlen og plads'. (Se bilag VII s. 174)

Dermed kan Astrups styrke, karakteriseres i lokalsamfundets mulighed for at opbygge fællesskaber og relationer.

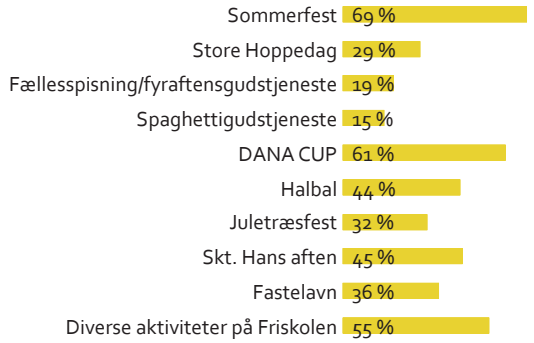
Til foreningerne er også tilknyttet en række aktiviteter, hvor en spredning af aktiviteter, som respondenterne har deltaget i, kan ses i ill 4.19. Her er det tydeligt, at det er store arrangementer, der tiltrækker både unge og ældre borgere.

Det samme gør sig stort set gældende, når det kommer til rekreative arealer. Her er der et stort antal sportsarealer omkring hallen, der fordrer til både unge og ældre borgere, mens byens øvrige rekreative arealer er funderet i legepladser, som ligger placeret på forskellige vænger i byen eller det grønne areal ved Kærvænget.

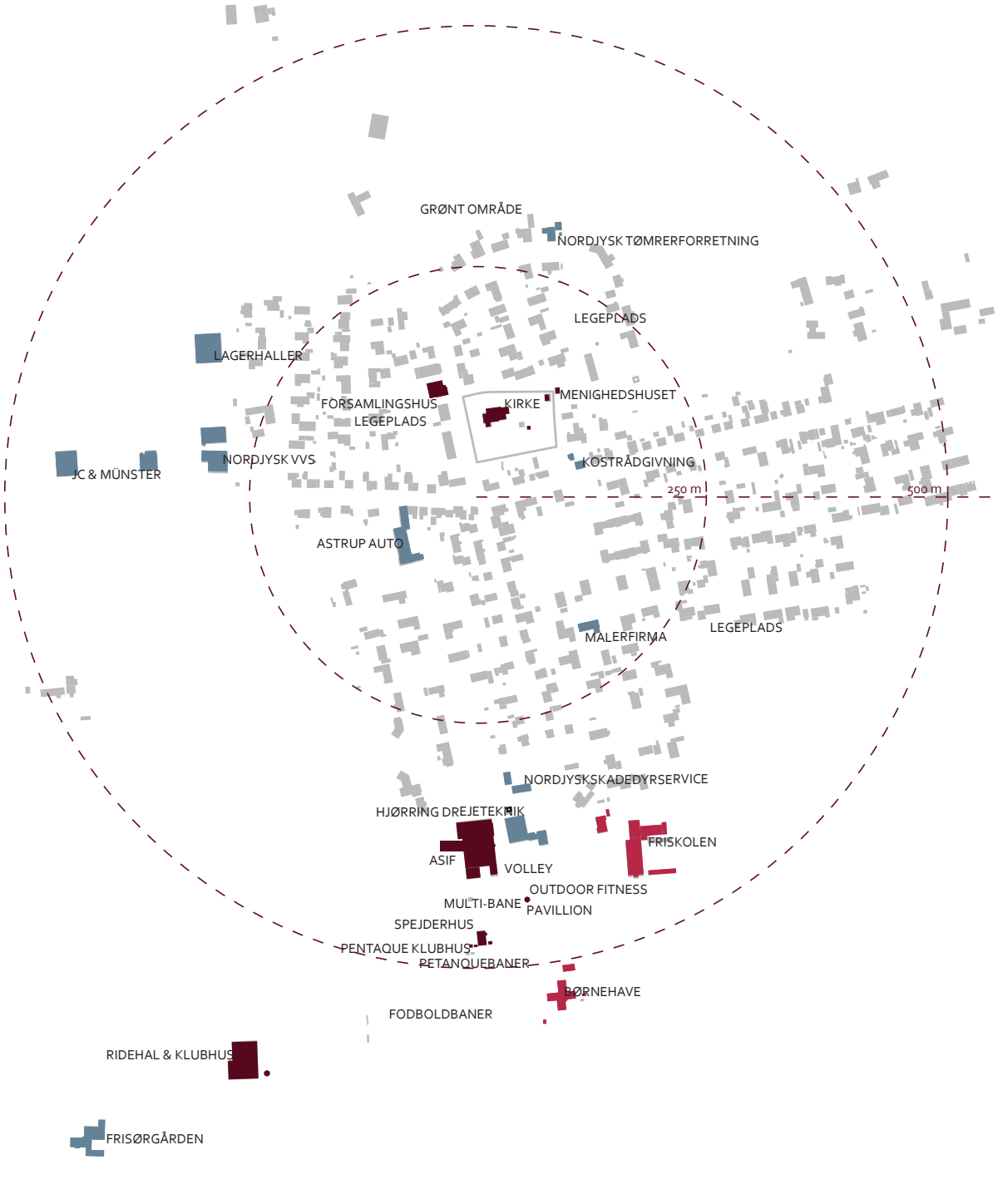
Astrup er også karakteriseret af en række erhverv, dog er det mest synligt i den vestlige adgang til byen, hvor der ligger et mindre industriområde, hvor der udover de eksisterende bygninger også er en række erhvervsgrunde til salg. Derudover er der også mindre erhvervsdrivende, placeret i forskellige bygninger i byen, herunder kostrådgivning, frisører og håndværkere. Markant er det dog, at byen ikke har nogen indkøbsmuligheder, såsom købmand eller lignende.

Udfordringer:
- De mange foreninger trækker på frivillige kræfter, så det kræver et stort antal ildsjæle at holde det hele kørende.
- Der er også en risiko for, at de forskellige foreninger bliver konkurrenter om den samme gruppe mennesker.

Potentialer:
- Der er et godt sammenhold i byen og et foreningsliv, som folk støtter op omkring
- Borgerne har en stærk tilknytning og kendskab til hinanden gennem foreninger og andre initiativer i byen
- Fokusere på området omkring skole, hal og børnehave, da en stor del af byens aktiviteter allerede foregår i det område.



Ill. 4.19 Aktiviteter respondenter har deltaget i



Ill. 4.20 - Oversigt over foreninger, erhverv, institutioner og rekreative arealer

Ill. 4.21 61 % enig i udsagnet: "Uden foreningslivet ville Astrup ikke overleve."

61 %

Ill 4.22 93 % var enig i udsagnet: "Foreningslivet i Astrup skaber liv og glæde for byen."

93 %

Ill 4.23 78 % enig i udsagnet: "Foreningslivet i Astrup tiltrækker gæster eller andre interesserede til byen."

78 %

Ill 4.24 76 % enig i udsagnet: "Jeg føler at foreningslivet i Astrup, har bidraget til mine bekendtskaber og/eller nære relationer."

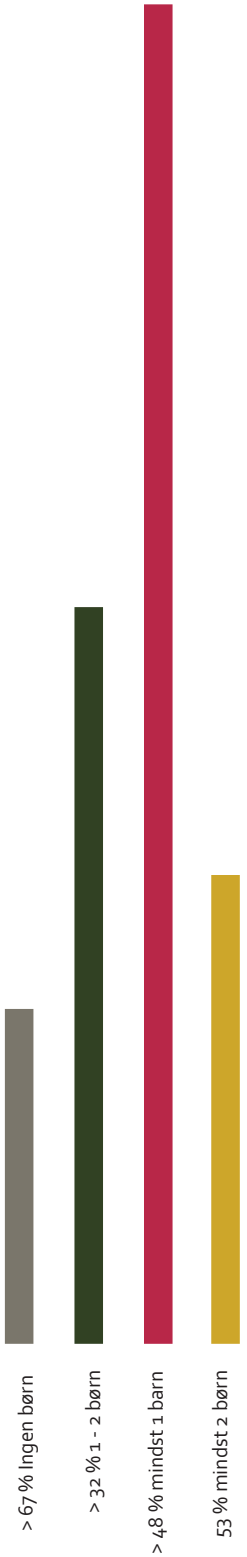
76 %

Diagrammerne på de følgende opslag viser spredningen af forskellige demografiske faktorer i forhold til den geografiske placering i Astrup. Hvert felt måler 100 x 100 meter og er inddelt efter, hvilken særlig karakteristika der gør sig gældende for en relativt stor andel af 'klyngen'. Et felt kan for eksempel være udtryk for, at 30% af dem, der er repræsenteret i feltet, er mellem 0 og 29 år. På den måde er inddelingen ikke et udtryk for, at den overvejende del af klyngen er mellem 0 og 29 år, men at der er en større andel af denne aldersgruppe i denne klynge, end det er tilfældet i de andre. Diagrammerne herunder er en diagrammatisk formidling af demografiske karakteristika, og søjlerne er et udtryk for antallet af felter, og altså ikke antallet af personer, med disse karakteristika. Dataen, der ligger til grund for inddelingen, er hentet fra (Conzoom n.d.) og de eksakte inddelinger, med procent-intervaller og så videre, kan ses i bilag 14.

ANTAL BØRN

I 2016 var mellem 33% og 45% af befolkningen i Astrup under 25 år, og ligger dermed i top i forhold til andelen af unge, når man ser på de nordjyske kommuner (BRN 2016, s. 6). Dette fremgår også tydeligt herunder, hvor der er en stor overvægt i klynger med et eller to børn.

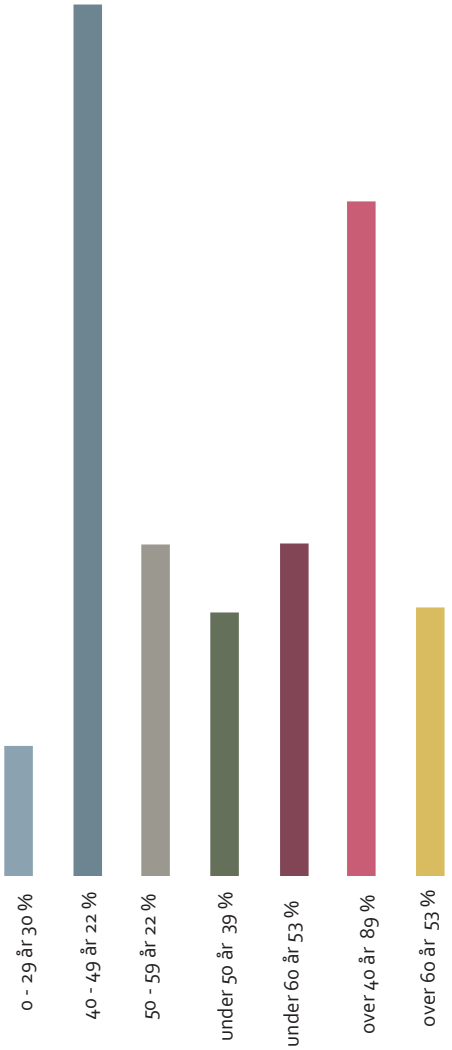
Ill. 4.25 - Antal børn (Conzoom, n.d.)



ALDERS FORDELING

Gennemsnitsalderen i Astrup ligger i intervallet mellem 32 og 40 år og er dermed en af to byer i Hjørring kommune som ligger i det laveste aldersinterval i kommunens statistikker (BRN 2016, s. 10). Derudover er det tydeligt, at det er en by med mange børnefamilier, mens der er et dyk i aldersgruppen mellem 25 og 34 år, hvorefter det stiger igen og ligger forholdsvis stabilt frem til omkring halvfjerds årsalderen, hvor det falder igen. Astrup er altså primært en by, hvor man bor mens man er barn, eller efter man har etableret familie, og hvor der er en tendens for at folk flytter fra efter de er fyldt 70 år (baseret på tal for Astrup Sogn, trukket fra Danmarks Statistik, se bilag 15).

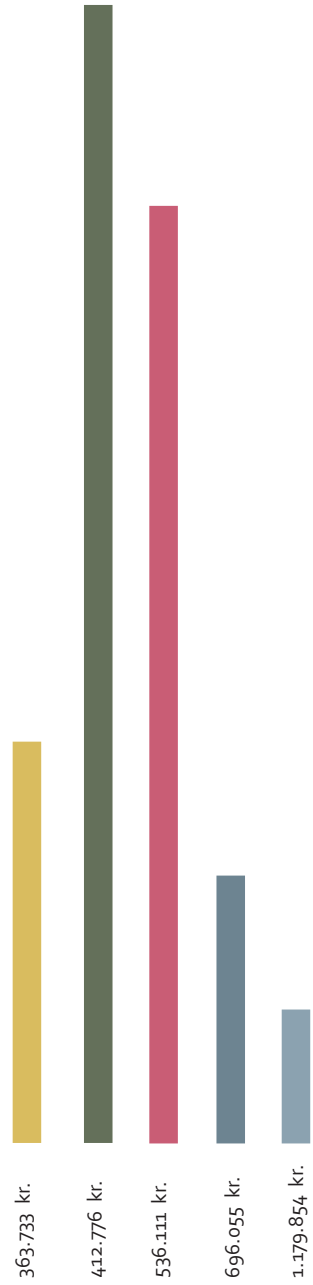
Ill. 4.26 - Alders fordeling (Conzoom, n.d.)



HUSSTANDSINDKOMST

Den gennemsnitlige husstandsindkomst i Astrup ligger i den pæne ende og ligger overvejende fra 536.111 kr. og ned til 363.733 kr. Den disponible indkomst for personer over 15 år er i gennemsnit mellem 206.000 og 231.000 kr om året (BRN 2016, s. 22) Der tegner sig i øvrigt et billede af, at der overordnet set er et større økonomisk råderum i den centrale del af Astrup.

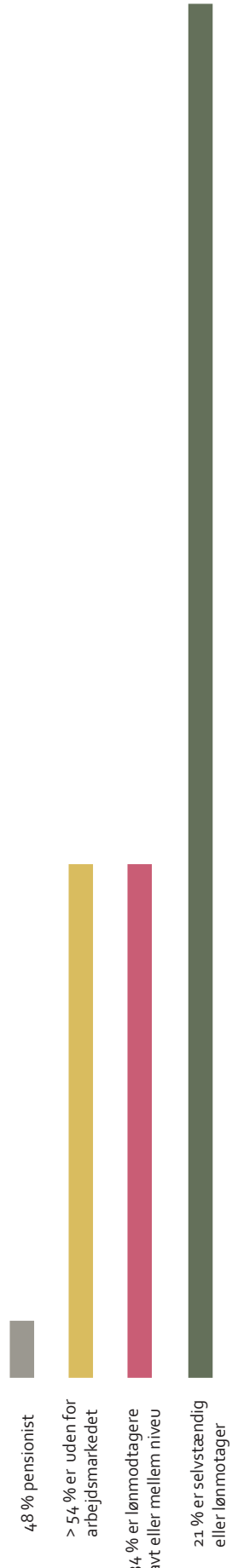
Ill. 4.27 - Gennemsnitlig husstandsøkonomi (Conzoom, n.d.)



BESKÆFTIGELSE

I overensstemmelse med aldersfordelingen viser oversigten over beskæftigelsesfaktoren at kun en meget lille andel er pensioneret mens langt den overvejende del er lønmodtagere eller selvstændige. Der er dog også et større antal af klynger, hvor omkring halvdelen står uden for arbejdsmarkedet.

Ill. 4.28 - Beskæftigelse (Conzoom, n.d.)



HVAD KUNNE GØRE ASTRUP MERE ATTRAKTIV?

Som en del af det udsendte spørgeskema var der gjort plads til, at respondenterne kunne svare frit, hvad de kunne forestille og ønske sig af ting og funktioner, der kunne være med til at gøre Astrup endnu mere attraktiv. På modsatte side, er opstillet ill. 4.30 som viser et uddrag af nogle af deres ønsker. Hvert ikon demonstrerer en persons svar.

Af svarene kan man se, at respondenterne har tre overordnede ønsker; 'en købmand', 'bedre offentlig transport' samt 'flere byggegrunde'. Men derudover peger respondenterne også på; 'cykelstier', 'Rekreativt' og 'aktiviteter for børn'. Endvidere er der enkelte andre svar, som kan ses i bilag (se s. 183 for bilag VII), med ønsker, som ikke er muligt at løse gennem denne opgave.

Kun én respondent ønskede sig bedre cykelstier, dette kunne løse enkelte udfordringer, i forhold til at få skolebørn mere sikkert til Højene og Bjergby.

Rekreative muligheder og aktiviteter for børn giver muligheder for at skabe mellemrum, der fordrer til ophold og leg.

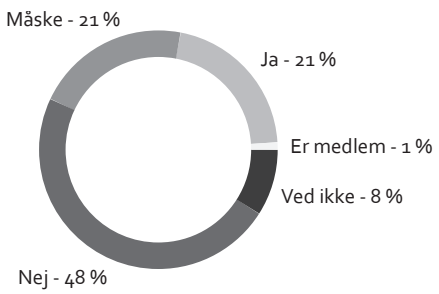
En købmand vil kunne give beboerne i Astrup mulighed for at få et fælles, uforpligtende samlingssted. Men da den sidste købmand lukkede i 2015 (Christoffersen, 2015), vil der derfor skulle tænkes i alternative baner for, hvilken form for købmand Astrup kunne have gavn af.

Der er flere ønsker, der går på at udvide og forskønne byen. Herunder er der en større gruppe, som italesætter ønsket om 'flere byggegrunde' og hjælp til opgravning af oldtidsfund, som er en af årsagerne til, at byggegrundene vest for Lundholmvej er blevet skrinlagt, jævnfør afsnittet om den politiske dagsorden s. 23. Derudover er der også en enkelt respondent , der udpegede muligheden for at nedrive de udtjente bygninger ved Astrups centrale vejkryds, hvilket der kunne være et potentiale i, for at skabe et samlingssted ved krydset af Astrupvej og Bøgstedvej.

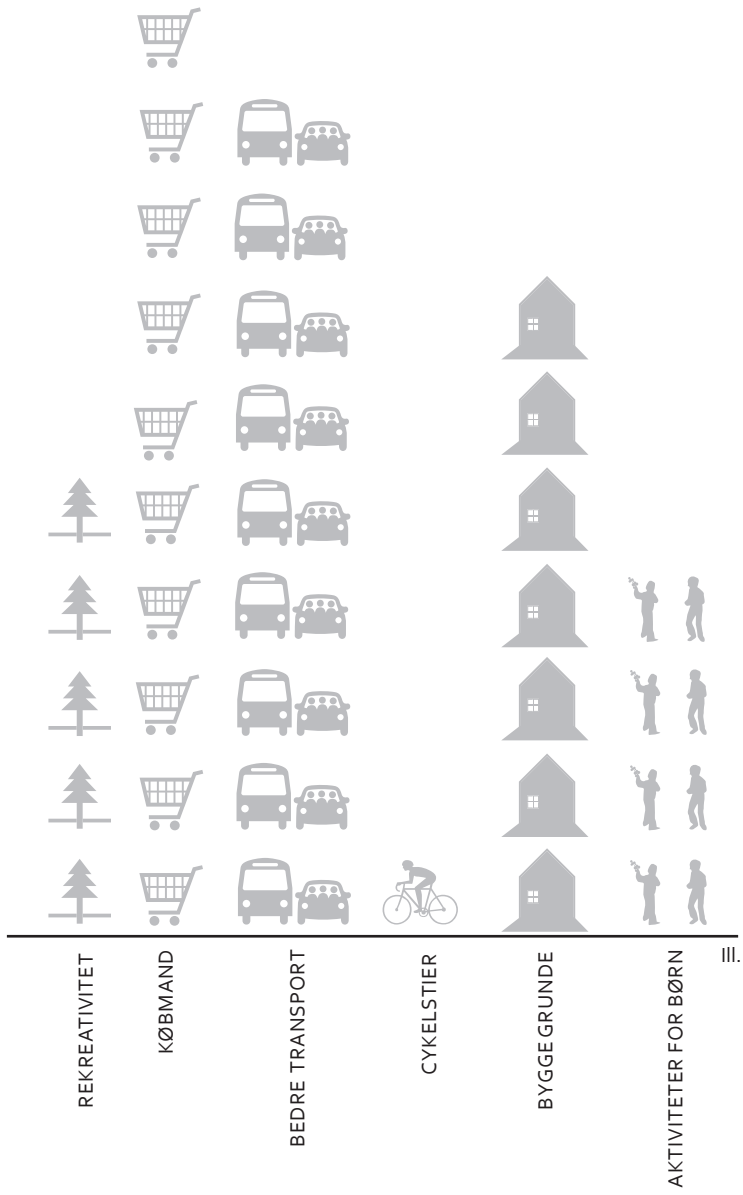
Bedre transportmuligheder er også en af de udfordringer som analyserne peger i mod. Derfor ligger der et potentiale, der opfordrer til at tænke alternativt i forhold til hvilke transportformer, der kunne være mulige løsninger for et lokalsamfund som Astrup.

For at afsøge hvilke muligheder, der kunne komme på tale i forhold til at optimere den potentielle mobilitet, blev der i spørgeskemaet spurgt ind til om respondenterne kunne overveje at dele en bil med andre i Astrup. Til det er der 21% der har sagt ja, 21 % der har sagt måske, mens 48 % har svaret nej. (se ill. 4.29)

Der er altså stor splittelse i spørgsmålet om hvorvidt en delebilsordning kunne være en del af løsning i forhold til at forbedre muligheden for personbefordring.



Ill. 4.29 Andel af respondenterne i spørgeskemaet som angiver, at de kunne overveje at dele en bil med andre beboere i Astrup. For eksempel i form af en landsbybil eller GoMore.



Ill. 4.30 - Ønsker

Udfordringer:

- Der er et stort ønske om indkøbsmuligheder, men dette forudsætter også at der et økonomisk incitament for driften af en ny købmand.
- Der er nogen utilfredshed med den offentligt transport til og fra Astrup, men samtidig tegner der sig ikke noget tydeligt billede af, hvorvidt det at lave en delebilsordning kunne være en del af løsningen.
- Der er et stort ønske om at få genåbnet muligheden for nye udstykninger vest for Lundholmvej, men da dette umiddelbart ikke er en del af specialets hovedspørgsmål, bliver dette ønske ikke videre behandlet i opgaven.

Potentialer:

- Tænke i alternative former for både transport og købmand.
- Forskønne og bruge krydset i midten af byen

Skabe aktiviteter og rekreative formål i byens mellemrum, som kan være med til at skabe aktiviteter for børn og voksne.

Opsamling udfordringer og potentialer

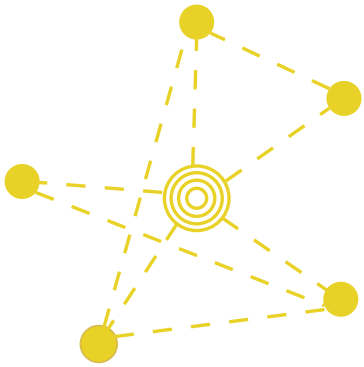
Gennem kapitlet er det belyst, hvordan sted og mobilitet påvirker landsbyen og de folk, der bor der, både i forhold til fysiske forbindelser, byens funktioner og sociale relationer.

Astrup kan på mange parametre, betragtes som en landsby med sedentære tendenser, indplaceret i et moderne relationelt samfund. Astrup skiller sig demografisk ud fra resten af kommunen, idet der her er en større koncentration af børn (0-16 år) og deres forældre (25-39 år). Byen har altså allerede stor tiltrækningskraft på de børnefamilier, som det ellers har været svært for Hjørring Kommune at tiltrække eller fastholde. Byen er en mindre bosætningsby med et stærkt lokalsamfund og mange foreninger, som samtidig er koblet op på et vejnet, der gør det muligt for borgerne at opnå adgang til en lang række funktioner i nærområdet. Dette gør byen ideel for mange børnefamilier, som søger plads, natur og et trygt lokalsamfund for børn at vokse op i. Astrup har dog ikke adgang til indkøbsmuligheder i byen, hvilket for eksempel er udfordrede borgere med ringe personlig mobilitet, da den kollektive trafik kun er tilgængelig i hverdagene.

For de uindviede fremstår byen, i form af sine lange lige forløb en smule triviel og anti-seværdig, særligt byens vejkryds, fortæller med slidte facader, om en gennemkørselsby hvor tingene er gået i stå. Men kommer man bag facaden og ser byen gennem borgernes synsvinkel, er fortællingen dog en anden. Her er et rigt foreningsliv, hvor mange ting kan lade sig gøre, og der er generelt stor opbakning til de ting og forskellige aktiviteter, der foregår i løbet af året, hvilket er et godt udgangspunkt for at skabe udvikling i Astrup, at der allerede er et velfungerende fællesskab og foreningsliv.

Byen har i kraft af sin geografiske placering, nærhed til Bakkelandets skov- og naturoplevelser samtidig med, at der er få kilometer til kulturoplevelser i Hjørring og Sindal. Astrup ligger desuden fordelagtigt i forhold til et veludbygget trafiknet med både motorvej og jernbanenet, hvor byen ytrede bred enighed om at der var potentialer ved både nærheden til Hjørring og naturen.

De interne forbindelser i Astrup er i mange henseender meget velfungerende, og der er et stort udbud af foreninger, arrangementer og børnepasningsordninger. Mange af de funktioner, hvor folk mødes, ligger i dag i området mellem og omkring Friskolen og Hallen. Det er også her, der er den største koncentration af offentligt tilgængelige arealer.



Fysiske forbindelser:
Astrups beboere er i nær forbindelse til de omkringliggende byer og områder. Derfor er der potentiale i at styrke den relationelle forbindelsen yderligere, så det bliver nemmere at komme til nogle af de hverdagsfunktioner, der ikke eksisterer i Astrup. Astrup er en meget karakteristisk by, hvor de to hovedveje Bøgstedvej og Astrupvej forbinder byen på et infrastrukturelt netværk.

Byens funktioner:
Astrups borgere er meget bevidste om byens kvaliteter, både i form af de børnepasningsordninger og friskolen, som gør det attraktivt at bo i byen som børnefamilie, men også naturen og foreningslivet bliver skattet højt, og der er stor opbakning til de arrangementer, som bliver afholdt i byen. Derfor kan der være potentialer i at styrke funktionerne, men også at skabe nye funktioner såsom flere legepladser eller en købmand.

Sociale relationer:
Astrup er en by, hvor der bor mange børnefamilier, som vælger at bosætte sig for at komme tæt på familie og venner. Men det er også væsentlig for byen, at de har stærke sociale relationer i forhold til, at borgere kan stå sammen om at udvikle byen. Derfor er der potentiale i at skabe rum for, at de sociale relationer kan styrkes.

Ill. 4.31 - Analyseparametre

Ill. 5.0 - Bevægelse og møde

'Mit Astrup' bevægelser og møder

I dette kapitel bevæger vi os ned i øjenhøjde med borgerne i Astrup. En af de overordnede ambitioner med projektet er at skabe forankrede mødesteder i Astrup, og for at kunne gøre det er det vigtigt at forstå borgernes opfattelse af deres by. I det følgende er det borgerne, der viser os, hvordan de bruger byen, og hvor de mødes i dag. Dette sker i form af guidede ture rundt i deres Astrup under titlen 'Mit Astrup' og gennem de indsamlede data fra spørgeskemaundersøgelsen.

'Mit Astrup' gående interviews

Under denne overskrift præsenteres de fem gående interviews, som er foretaget i samspil med borgere i Astrup, og som udbygger en grundlæggende forståelse for byens mangeartede mødesteder, såvel som indsigt i forskellige bevægelsesmønstre gennem byen.

De gående interviews, går i alt sin enkelthed ud på at respondenten viser sit Astrup frem, og udpeger de steder, hvor han/hun opholder sig og/eller har gode minder fra. De forskellige ruter bliver herunder gennemgået en for en, men afslutningsvis bliver de også sammenkoblet så GPS-sporene kan fortælle os noget om, hvordan bevægelsesmønstrene overlapper hinanden og hvilke fællesnævnere, der er, for de elementer og funktioner, som respondenterne lægger vægt på og efterspørger.

Respondenterne repræsenterer et bredt udsnit af befolkningen i Astrup idet aldersspredningen går fra fra 9 år til 95 år, hvilket også afspejler sig i en bred vifte af steder, som respondenterne har et tilhørsforhold til.

De følgende fem interviews og bevægelsesmønstre er beskrevet ud fra rutens forløb, samt hvilke steder, respondenterne fokuserede på. Oversigtsdiagrammerne viser den GPS-sporede rute samt billeder fra udvalgte steder.

Ill. 5.1 - Respondenterne på en bænk ved skovsøen

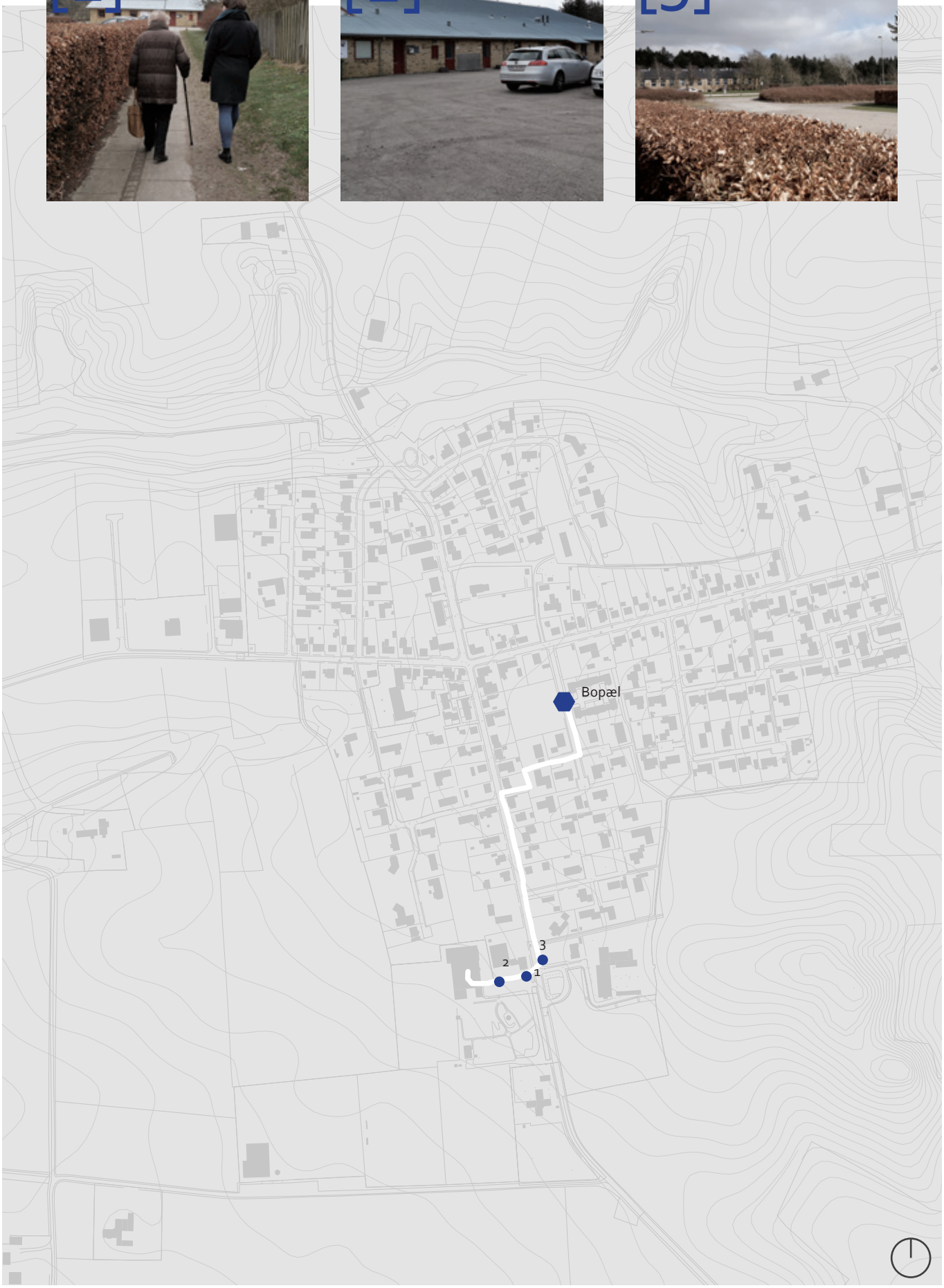
På Bøgstedvej møder vi tirsdag eftermiddag en ældre dame med stok og håndtaske. Damen hedder Asta, er 95 år og på vej til gymnastik i hallen (1). Dette gør hun hver uge, også selvom hun døjer med højt blodtryk og svimmelhed. Men så laver hun bare øvelserne, mens hun sidder på en stol. Og når timen er ovre, spilles der petanque, kroket og drikkes kaffe med de andre gymnaster (2).

Asta er trods sin høje alder en aktiv dame, som nødigt vil gå i stå. Hun fortæller, at hun går med til de forskellige møder, der er, for eksempel i Grundtvigsk forening. Om fredagen bliver hun desuden hentet af en taxa, og så tager hun på dagcenteret i Sindal. "Det kan ikke hjælpe at jeg sidder hjemme, for så bliver jeg da først gammel. Jeg er nødt til at skulle ud, og jeg synes, der er så meget godt for os gamle".

Oprindeligt kommer Asta fra Midtjylland, men hun og manden flyttede til Astrup i 1945, da han fik bestyrerpladsen på mejeriet i Astrup; "Vi har været så glade for at være her".

Asta er tydeligvis en taknemmelig dame og synes selv, at hun har et 'ualmindeligt godt liv' og lægger vægt på, at hun aldrig er alene eller ked af det. Hun har også meget familie i byen.

Også friskolen er Asta taknemmelig for (3). Hun beundrer det arbejde de unge mennesker har gjort for friskolen. Et af hendes børnebørn var en af de bærende kræfter bag friskolen, og hun har derigennem fået indsigt i de mange møder og det sammenhold, der skulle til for at få friskolen til at blive en realitet. Asta har desuden oldebørn på både friskolen og i børnehaven.



Ill. 5.2 - GPS-spor og billeder fra punkter

MIT ASTRUP - MADS, JOHN & FREDERIKKE

Det er tirsdag den 21 februar. Klokken er lige rundet 10 og der er blå himmel over Astrup. Vi er blevet inviteret til Astrup af Mads og John, som vi har mødt et par weekender før til præmieringseventet for 'Alternative Boformer', en konkurrence, som Hjørring Kommune udskrev i efteråret og som Mads deltog i. John og Mads er begge meget aktive i Astrups foreningsliv. John er forhenværende formand for landsbyrådet, mens Mads er den nuværende. Mads har også inviteret sin datter Frederikke på 22 år, der har sabbatår og bor hjemme i øjeblikket. Både Mads og Frederikke er endvidere aktive spejdere, mens John glæder sig til at gå på pension, så han kan få tid til det igen.

Vores tur starter hjemme hos Mads og Frederikke. Vi starter ud med at gå mod nord, hvor vi går ned af Vestervang. På hjørnet af Kærvej og Bøgstedvej ligger et af byens grønne områder (1). Her, fortæller John, at der før i tiden har ligget et af Astrups flotteste bygninger, som husede byens mejeri og sidenhen et renseri. Man måtte dog rive bygningen ned på grund af de kemikalier, der er blevet anvendt i bygningen. Grunden er fortsat forurenet og må derfor ikke bebygges, derfor har man indrettet en park med stier og beplantning og møbleret med borde og bænke.

Efter et kort stop, hvor vi møder to fodgængere, der er nysgerrige på vores gøremål i Astrup, fortsætter turen langs villavejen, ud til en smal sti, der grænser op til markerne. Her fortæller John, at de som børn legede og kælkede i kløften mellem markerne. På stien, som bliver kaldt 'bagvejen', får vi udpeget Johns hus, som ligger få matrikler fra hans fars hus, og der bliver desuden fortalt om det nye menighedshus, som er blevet opført ved siden af kirken.

Vi forlader stien og krydser Astrupvej for at gå ned mod Bøgsted Plantage. John holder et kort ophold ud for gården, Melgaard, hvor han fortæller os, at byens gamle gadekære eftersigende skulle have ligget. (2)

Vi gør ophold ved indgangen til marken, der leder os mod Bøgsted Plantage. Her udpeger John et af sine favoritpunkter, hvorfra der er mulighed for at se flotte solnedgange. (3)

Vi fortsætter ned over markerne, hvor Mads bemærker, at der pibler vand op fra en lille kilde (4). Herefter fortsætter vi mod jagtklubben, hvor der blandt andet skydes lerduer, dette opdager man også hurtigt, da der over et stort område ligger små orange reminiscenser fra lerdueskydningerne. (5) Herefter begynder skoven at fortætte sig omkring os. Vi går lige så stille igennem Bøgsted plantage, der både består af bøg, eg og fyr. (6) John fortæller os, at han, sammen med sin søn eller andre fra byen, bruger

skoven til at køre på mountainbike, da skovens krogede og bakkede stier giver rige muligheder for dette.

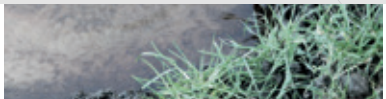
Herefter følger vi skovstierne hen til Spejderskoven. Klokken er nu 11.50 og ifølge ruten er vi kun halvvejs, og man bliver forbløffet over hvor stor Bøgsted Plantage er. Dette kan man også høre på Frederikke, der spørger Mads, om vi nu er inde i "Vores skov" (Spejderskoven red.). John påpeger at "Skovene dækker over et stort område. Man kan sagtens gå mange ture her uden, at man behøver at møde hinanden. Men naturen er det, der binder os sammen." Faktisk kan man gå hele vejen til sindal gennem henholdsvis Bøgsted Plantage og Slotved Skov. John er generelt meget begejstret for naturen og skoven og fortæller at; "hvis ikke det var for den, var vi nok flyttet til Hjørring. Der arbejder vi, og der bor vores børn og børnebørn, så det ville være nemmere."

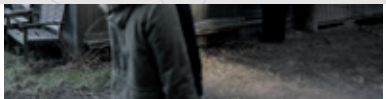
Kort efter møder vi det første skilt, der peger mod Spejderskoven. Spejderskoven har flere lejrpladser i skoven, hvor der blandt andet er shelters og bålpladser. (7) Men længere inde i skoven har Spejderne deres bålhytte, som en stor del af foreningen i fællesskab har opbygget, og som de står sammen om at vedligeholde. (8) Bålhytten er opbygget cirkulært med bålplads og skorsten i midten og med sovepladser og madrasser rundt om. Det er tydeligt, at dette sted har en helt speciel plads i Mads og Frederikkes hjerter. John har flere minder fra Bæverdalen, hvor spejderne holdt til, dengang han var aktiv.

Efter opholdet ved bålhytten går vi videre til Bæverdalen, hvor vi kun passerer for at komme videre til skovsøen, som er et af turens absolutte højdepunkter. (9) Skovsøen fremstår som en lysning i den ellers tætte skov, og vi gør ophold ved en bænk i solskinnet.

Det er meget tydeligt, at skovsøen for alle tre har en vigtig betydning for velværet og sundheden. Stedet bliver, som Mads udtaler det, til en mental ladestation.

Efter opholdet ved skovsøen passerer vi en anden borger fra Astrup, som har fået fri fra arbejde og nu er på vej ud for at lufte sin mountainbike i skoven. Derefter går vi hjemad, men på vejen krydser vi lige forbi Bøgsted Hovedgård, som ligger flot i landskabet. (10) Herefter kommer vi til et punkt i skoven, hvor mange børn uden tvivl har haft søvnløse nætter efter besøget på Troldehøjen (11). Og da vi når ind i byen, besøger vi kort "Knasten", som er spejdernes klubhus, og som er deres primære opholdssted i vinterhalvåret. (12)





Ill. 5.3 - GPS-spor og billeder fra punkter

Vi har aftalt at mødes med Julie hjemme hos hende klokken 16, når hun er kommet hjem fra arbejde. Vi er knapt nået hen til huset før hoveddøren går op, og Julie tager imod os. Efter en kort beskrivelse af formålet med turen får Julie den indskydelse, at hun så vil starte med at vise os det uofficielle Astrup. Vi går gennem en sti i buskadset og er nu på noget, der mest af alt minder om en brakmark, dog med tydelig spor efter køretøjer (1). Vi er på det stykke jord, som kommunen for år tilbage har opkøbt, med henblik på at udstykke nye byggegrunde. I øjeblikket er der dog lange udsigt til, at disse planer bliver til noget. Så i mellemtiden bliver arealet udnyttet til legeplads for en flok drenge, der kører på ATV.

Kommunens jord har igennem en årrække været genstand for megen frustration. Ifølge Julie ville de ekstra byggegrunde være til stor gavn for byen, men udstykningerne er gentagne gange blevet udsat på grund af oldtidsfund i form af potteskår, samt en fredet orkide som vokser på området (2).

Julie tager os derefter med ned til det areal, der ligger mellem friskolen og hallen. Julie har sin daglige gang på friskolen, både fordi hendes yngste søn går der, men også fordi hun har valgt at engagere sig som sekretær i skolekredsudvalget (3). Dette er et sted, hvor Julie lægger rigtig mange timer, og hvor hun prøver at skabe kreative aktiviteter og arrangementer, som kan trække folk til. På torsdag er der for eksempel foredrag i hallen, og fredag er der 'Tøser og Tapas' på friskolen. Der er god opbakning til arrangementerne, men det kan godt være lidt svært at få folk til at påtage sig opgaver i forbindelse med afholdelse og forberedelse af arrangementer.

Friskolen ligger tæt på både hallen og børnehaven, men arealet mellem dem er desværre visnet lidt. For nogle år siden var her ellers en stor legeplads, som blev finansieret af de midler, som Astrup fik tildelt, da de fik titlen som Årets Børneby i Nordjylland. Legepladsen er dog blevet pillet ned af kommunen, da den var i for dårlig stand, så i dag ligger området nærmest øde hen. Julie udpeger omridset af den store sandkasse, og hvor klatrestativer og rutsjetårn tidligere var placeret. I dag er der installeret outdoor-fitness med midler, der er kommet ind gennem det lokale Bøgstedløb, dette er ifølge Julie et godt tiltag, som dog efter hendes opfattelse ikke bliver benyttet så ofte. Også pavillonen bliver ikke benyttet ret meget (4). Det kunne være rigtig dejligt, hvis der kunne komme lidt mere liv. Her stod engang en grill, men den er formentligt rustet væk. Julie drømmer om at den fine pavillon kan blive benyttet noget mere. Her kunne med fordel etableres en grill eller et bålsted, så man kunne mødes med andre hernede, eller bare selv komme med en pose grillkul og en madkurv. Eller der kunne være et lille brændeskur, så man kunne tænde et bål sammen.

Fra pavillonen går vi op mod forsamlingshuset (5). Her skal Julie om nogle uger holde sin 40 års fødselsdag. Hun er glad for, at man i Astrup har den mulighed og synes, at det er en stor fordel, at man, til en fornuftig pris, kan benytte det nyistandsatte forsamlingshus. Forsamlingshuset danner også ramme om mange aktiviteter i byen, for eksempel er der hvert år fastelavnsfest, og til jul afholdes her en meget velbesøgt julestue. Sidste stop på gåturen er det tomme butikslokale, som tidligere husede byens Købmand (6). Her fortæller Julie at hun mange gange er gået ned med en barnevogn for at handle ind. Hun husker tilbage til dengang, hvor købmanden var engageret i byen og kunderne, og hvor butikken havde et fint grundsortiment, men samtidig tog imod bestillinger, hvis der var kunder, der havde brug for noget bestemt. Efter købmanden lukkede har butikken også kortvarigt været slikbutik med stort udvalg i the og chokolade, men også dette er nu slut, og Julie ærgrer sig over, at der ikke længere er indkøbsmulighed i Astrup.

Ill. 5.4 - GPS-spor og billeder fra punkter

Frederikke vil gerne vise os de områder, hvor hun har opholdt sig mest, da hun var yngre og gik i skole i Astrup, og hvor flere af hendes venner også stadig boede i byen. Hun udtaler selv, at det er noget tid siden, at hun som sådan har "hængt ud" i byen. Nu mødes hun mest med folk i private hjem eller aftaler med nogle stykker at løbe en tur i skoven. Før købmanden lukkede, mødtes de unge ofte der. Især på de dage, hvor bogbussen holdt der.

Vi går ud mod Bøgstedvej for at krydse vejen og går ind ad en sti, der ligger mellem villavejene. Hendes første punkt er den legeplads, der ligger for enden af Godthåbsvej. Dette sted betegner Frederikke som et mødested, også for folk der ikke har børn. (1) Herefter går vi langs et stiforløb, der leder ud til Bøgstedvej igen. Frederikke påpeger, at der ofte sker tilfældige møder på stierne. (2) Men at folk som oftest aftaler at mødes ved busstoppestedet (3) for derefter at gå en tur eller løbe ind i skoven. Noget af det nyeste i Astrup er deres fitness område (4), det ligger tæt på hallen og sportsbanerne. Frederikke mener godt, at dette kan betegnes som et reelt mødested. Der er endda opsat et større stativ med plancher, hvor der i bunden står "Mødested for alle interesserede. Søg Fitness Astrup".

Lidt bag fitnessområdet ligger en pavillon. Frederikke fortæller, at dette før i tiden var mødestedet for de unge i Astrup, hvor der blev grillet og hygget. (5) Frederikke er dog usikker på, hvorvidt pavillonen stadig er i brug. Men det er helt sikkert, at pavillonen har en central plads i hendes minder fra byen. Til sidst går vi hen mod multibanen. (6) Denne bliver brugt flittigt af mange af Astrups børn, blandt andet til at køre på løbehjul på. Hun kommer også i tanke om, hvordan der var et hierarki mellem de større og de mindre børn ved multibanen. Hun sætter sig op på målet, hvor hun fortæller, at det var her de "seje" børn sad. Til sidst spørger vi Frederikke, hvorvidt hun selv kunne finde på at flytte tilbage til Astrup. Til dette svarer hun, at hun tænker, at hun vil prioritere et lille samfund som rammerne omkring kommende børns opvækst, da hun sætter pris på de trygge rammer.

Ill. 5.5 - GPS-spor og billeder fra punkter

En eftermiddag går vi ind på friskolen for at se, om der er et par elever, som har lyst til at vise os deres Astrup. I 'Fritteren' er der bid, og en pædagog hjælper os med at udpege Albert og Dagny, som begge er 9 år og går i 3. klasse, Albert bor inde i byen og kender Astrup ud og ind, mens Dagny bor på en gård lidt uden for byen.

Første stop på turen er ved kirken (1). Her fortæller Albert, at der er et 'Pokestop', som var et stort hit under sommerens Pokemon GO jagt. Også det nye menighedshus, på bagsiden af kirken, er et sted, de har brugt nogle gange, især da de gik til minikonfirmand. Dagny fortæller, at hun kommer en del i kirken, også når der er spaghettigudstjeneste.

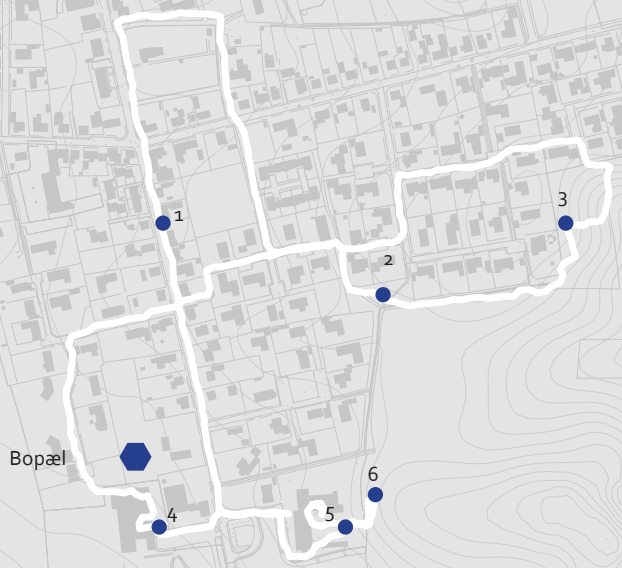
Næsten overfor kirken ligger forsamlingshuset, som de også kommer i en gang imellem. Albert kører nogle gange på løbehjul hernede sammen med nogle venner, og så kan man lave tricks på fortovskanten.

Vi går sammen gennem nogle stisystemer, som vi endnu ikke har benyttet, og ender ved legepladsen på Godthåbsvej (2). Den har de begge brugt engang, men gør det ikke så meget længere. Generelt er der mange mindre børn, der bruger legepladsen, og Dagny fortæller at hendes lillebror på 3 måneder nok også kommer til at skulle derhen, med hans kommende dagplejemor. Snakken falder også på den legeplads, som skal laves om nede ved skolen, og som de har store forventninger til. Lige nu er der kun en sandkasse, et gyngestativ, et lille klatrestativ og et cykelskur. Albert kunne godt tænke sig at der kom en borg og Dagny stemmer i med ønsket om et rutsjetårn.

Efter legepladsen får børnene lyst til at vise os kælkebakken (3). På grund af den ringe mængde sne, der er faldet i år, har de ikke brugt den meget i denne sæson. Men sidste år var det et kæmpe hit, og der er tydeligvis mulighed for en god kælketur. Det får vi at se, da Albert og Dagny demonstrere ruterne ved at løbe op og ned af bakkerne. De har også vilde historier om, hvordan der sidste år var en kammerat, som landede inde i buskadset og slog en kolbøtte, så han fik sne i nakken.

Efter turen på kælkebakkerne bevæger vi os tilbage mod skolen, og vi går forbi den vej som Albert bor på og videre ned mod hallen (4). Vi kigger lige ind, hvor der er nogle, der er i gang med at gøre klar til håndbold, og Albert fortæller om cafeteriet, som lige er blevet flyttet i nye lokaler, så man nu kan sidde der og se ind på dem, der er i hallen. Da vi kommer ud igen, møder vi Alberts storebror, som er ved at komme for sent til den bus, som skal kører ham og en kammerat til fodbold i Bjergby. Det er tydeligt, at man krydser hinandens spor hernede ved hallen.

Vi går over mod skolen igen, da vi er tæt på det tidspunkt hvor Dagny bliver hentet af sin mor (5). Men inden vi går ind i 'Fritteren' igen, skal vi lige om og se skolegården og den del af skoven, som de bruger meget. Det er heromme den nye legeplads skal være med både bålhytte, nyt klatrestativ og gynger. Som det er nu, virker det også til at fungere nogenlunde, og både det nuværende klatrestativ og nogle af træerne i skovkanten bliver demonstreret (6). Der er blandt andet et 'abetræ', som er virkelig godt at klatre i, en stub, som kan fungere som hvileplads, hvis man bliver træt, og en høj, hvor man har et godt udsyn over skolegården.



Ill. 5.6 - GPS-spor og billeder fra punkter

For at finde fællesnævnere for mulige mødesteder i Astrup, er ruterne blevet sammenlagt og undersøgt i forhold til punkter, hvor flere ruter mødes.

Ruterne er overordnet set forskellige i deres opbygning, da der er forskel på, hvor man mentalt afsætter grænsen omkring Astrup. Dette kan også ses i den ene rute, som bevæger sig langt ud over Astrups bygrænse , mens langt den overvejende del af ruterne primært forholder sig til de centrale dele af byen. Man kan dermed se, at nogle respondenter er mere udadvendte og ekstroverte i deres mentale billede af, hvordan de bruger byen og i måden at opfatte bygrænsen på. Hvor de fleste af respondenterne kun fører os til skovbrynet, er der andre, der betragter naturen, som en del af Astrup.

Der er stor overensstemmelse mellem ruterne, når det kommer til de enkelte punkter inde i byen. Særligt området mellem skolen og hallen har mange krydsningspunkter. Modsat er der kun to ruter, der mødes ved forsamlingshuset og kirken og vælger at bevæge sig over byens trafikale krydsning af Bøgstedvej og Astrupvej. Overordnet er der ingen, der bevæger sig langs Astrupvej, hvor bevægelserne øst-vest bliver foretaget ad stier og mindre villaveje.

Herunder er de enkelte møder af ruter gennemgået:

Ved Friskolen (1) mødes to ruter ved udmundingen af skoven. Friskolen ligger tæt op af skoven, og dette kan også tydeligt ses i forhold til børnenes udvidede horisont af friskolens 'officielle' legeplads, hvor de inddrager skoven i deres mentale billede af legeplads. Det er et sted, hvor børn og voksne kan finde på at opholde sig og lege sammen.

Området omkring hallen (2) rummer mange forskellige funktioner, lige fra outdoor-fitness til pavillonen. Her er funktioner, der henvender sig til alle generationer, dog er det kun 3 af ruterne, der krydses her, men de sidste to rekvirenter refererer til området under deres gåture. Her har der desuden tidligere været en meget benyttet legeplads.

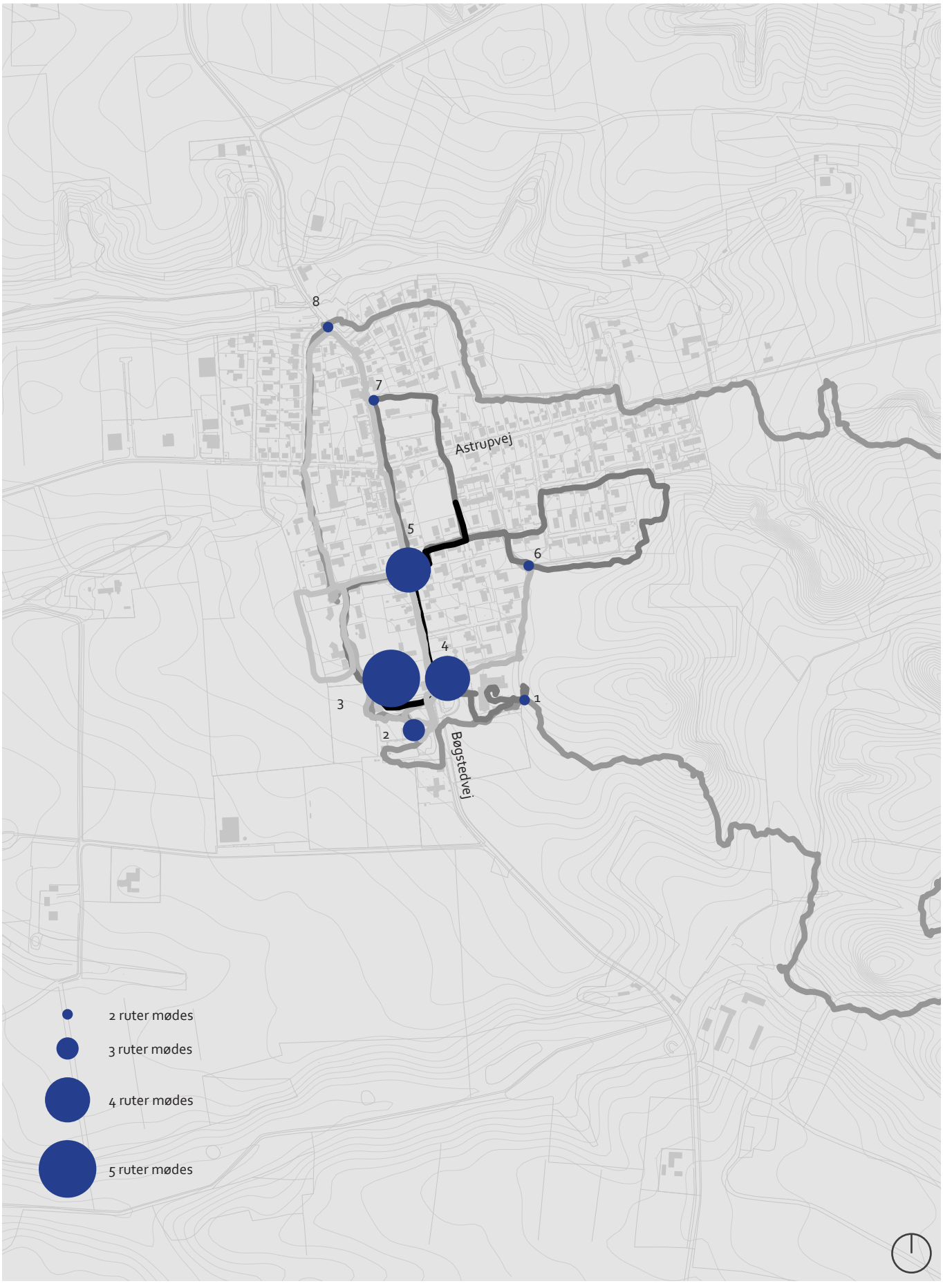
Ved og i hallen (3) mødes alle fem ruter, og det er tydeligt, at mange har sin daglige eller ugentlige gang ved hallen.

Derudover mødes 4 af ruterne ved krydsninger på den sydlige del af Bøgstedvej, denne krydsning af vejprofilet sker primært for at gå mod enten hallen eller friskolen(4 + 5), eller for at opnå adgang til stisystemerne som leder ud til naturen og skoven, eller bagvejen til vængerne.

Ved legepladsen (6) mødes to af ruterne, dette er et ophold for børnene, men også de voksne, hvor de kan tage børnene med hen.

Ved kirken og forsamlingshuset (7) mødes to af ruterne, men også dette punkt er refereret til af nogle af de øvrige respondenter. Bygningerne repræsentere et rum for forsamling for unge såvel som gamle, som mødes i forsamlingshuset og/eller kirken.

Det grønne areal (8) i den nordligste del af Bøgstedvej bliver ikke brugt af rekvirenterne. Alligevel mødes to af ruterne her og må derfor anses som et potentielt mødested i byen.



Ill. 5.7 - Samlede GPS-spor og møder

MØDESTEDER SPØRGESKEMA

For at få et mere overordnet indtryk af mødestedernes placering, og hvor mange der benytter dem, blev der i det udsendte spørgeskema stillet spørgsmål til, hvor man kunne finde på at mødes med venner og bekendte i Astrup.

På illustrationen på modstående side ses de forskellige svarmuligheder fra spørgeskemaet indplaceret på deres geografiske lokation i Astrup. Prikkerne er desuden skaleret i forhold til det antal respondenter, som har angivet, at de kan finde på at mødes eller opholde sig der. Inddelingen af mødestederne tager udgangspunkt i at undersøge, hvor respondenterne mødes i de indendørs faciliteter og på udendørsarealer. Dette for at undersøge potentiale i, hvilke eksisterende punkter i Astrup, der bliver brugt mere til at mødes med sine venner og bekendte, end andre. Desuden blev spørgsmålet, hvor de kunne opholde sig i kortere tid langs Bøgstedvej og Astrupvej (2 - 5 minutter) også stillet, for at undersøge potentiale i, hvordan de to hovedveje gennem Astrup bliver benyttet.

Til hvert spørgsmål var der yderligere en afkrydsningsboks, hvor respondenten kunne vælge "andet", hvoraf flere respondenter benyttede denne til at påpege andre mødesteder i byen.

De indendørs faciliteter i Astrup er generelt godt besøgt af respondenterne. 77 % af respondenterne angiver for eksempel, at de kan finde på at mødes med venner og bekendte i hallen, mens 56 % mødes med venner og bekendte på friskolen. Også de forskellige foreningslokaler og forsamlingshuset er populære mødesteder, hvor op mod halvdelen af respondenterne angiver, at de kunne finde på at mødes. Flere respondenterne nævner under "andet", at de i øvrigt mødes i private hjem (se bilag VII s. 178).

Overordnet set er de udendørs faciliteter lidt mindre benyttet som steder, hvor man mødes med venner og bekendte, end det er tilfældet med de indendørs. De udendørs arealer, som oftest er angivet som steder, hvor man kunne finde på at mødes med venner og bekendte, er forbi banerne (43%) og hallens parkeringsplads (42%), men også legepladsen ved Godthåbsvej bliver af 35 % fremhævet som et sted, hvor man mødes med venner og bekendte.

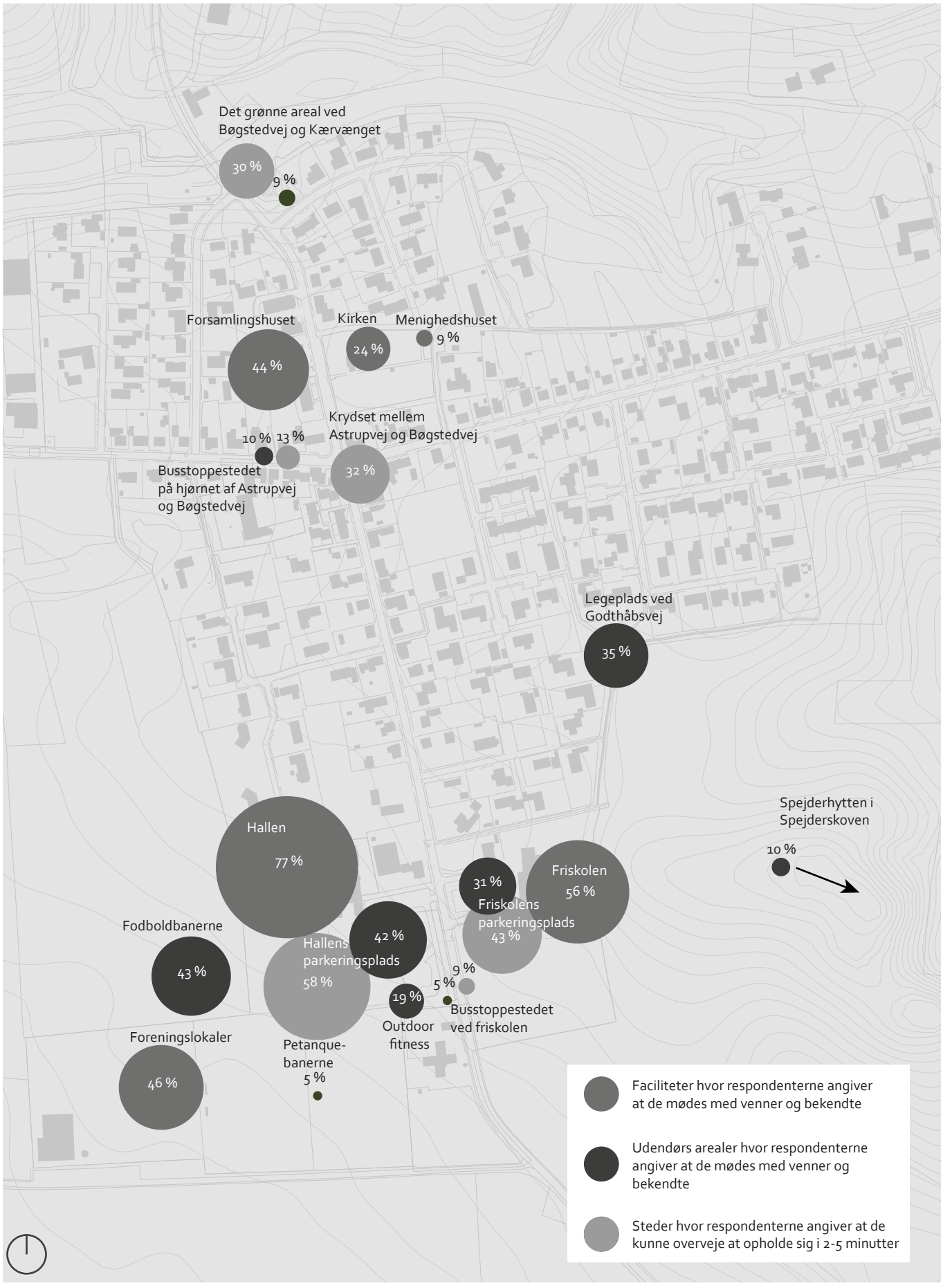
Derudover nævner flere respondenter, at de mødes med venner og bekendte i naturen, på gangstier eller i skoven (se bilag VII s. 178).

I forhold til spørgsmålet, som gik på steder langs Bøgstedvej og Astrupvej, hvor man kunne finde på at opholde sig kort tid, springer særligt parkeringspladserne ved friskolen og hallen i øjnene. Her vil henholdsvis 58 % og 43 % kunne finde på at opholde sig i to til fem minutter.

Også krydset mellem Astrupvej og Bøgstedvej, samt det grønne område i den nordlige del af byen, er mere anvendt til korte ophold end til koordinerende møder med venner og bekendte. Det ses også tydeligt, at det er langs Bøgstedvej, at langt de fleste møder opstår.

De forskellige områder i byen bliver altså tillagt forskellige betydninger. Værd at bemærke er det blandt andet, at det grønne område i den nordlige del af byen ikke er et sted, hvor man mødes med venner og bekendte, men at der alligevel er 30 %, som kunne finde på at gøre et kort ophold der. Det samme gør sig i mindre grad gældende for parkeringspladserne ved hallen og friskolen, samt busstoppestederne, hvor respondenterne godt kan gøre korte ophold i 2-5 minutter, men ikke koordinerer at mødes med venner og bekendte.

Som det fremgår af koncentrationen af de markerede områder, finder langt den største del af møderne i øvrigt sted ved skolen og hallen.



Ill. 5.8 - Eksisterende opholds-og mødesteder efter svarfrekvens

Opsamling bevægelser og møder

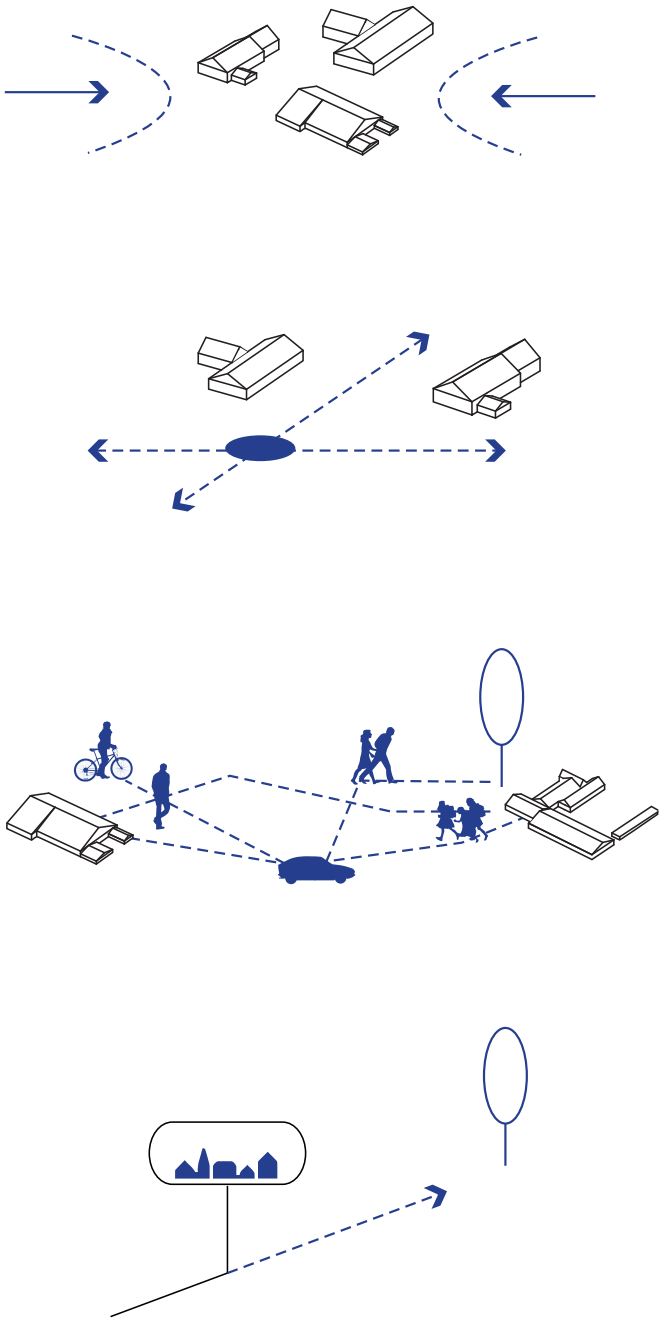
Byens møder og bevægelsesspor bærer generelt præg af, at byen er ramme om respondenternes fritid, hvilket stemmer overens med svarene fra spørgeskemaet, hvor den største koncentration af mødesteder er placeret omkring funktioner eller grønne områder. Møderne foregår altså der, hvor der er aktivitet eller der, hvor der er rekreative og naturskønne områder.

Særligt de yngre respondenter, færdes meget på stisystemerne i byen og lægger særligt vægt på de steder, hvor der er funktioner og byliv, eller steder hvortil de kan knytte et minde. Mens de, der er lidt ældre, tillægger naturen og særligt Bøgsted Plantage høj værdi. Den ældste respondent, gør mest brug af korte gåture i byen mellem punkt A og punkt B.

Tager man afsæt i den relationelle stedsforståelse skaber dette et billede af, at byens bevægelser og møder deler byen i to. Dels kan man betragte området omkring hallen og friskolen som et netværk af bevægelser, der søger mod en af områdets mange faciliteter.

Modsat hertil er der få møder og bevægelser ved krydset mellem Astrupvej og Bøgstedvej, som ellers er forbindelsen til de omkringliggende byer. Her er de nuværende katalysatorer for møde forsamlingshuset og kirken, mens bevægelserne foregår langs Bøgstedvej. Som det tidligere er beskrevet, rummede krydset tidligere en særlig betydning, men i dag er krydset mere en infrastrukturel foranstaltning end en repræsentation af byens rum og historie.

Ud fra undersøgelserne kunne det også ses, hvordan hovedparten af respondenterne så byen inden for dens bygrænse, mens enkelte inkluderede skov og opland til at vise 'mit Astrup'. Denne relation til Astrup skaber dermed også en forståelse for, at byen ikke udelukkende skal ses, som det, der er inden for byskiltet, men også som den natur og de områder omkring, der tilflyder Astrup, som sted.



Ill. 5.9 - Parametre bevægelser og møder

Kritisk masse:
For at sikre en tyngde i de foreslåede mødesteder, er det vigtigt at have for øje, hvor de eksisterende møder, funktioner, foreninger og aktiviteter er placeret i dag. Dette skal sikre at de nye mødesteder understøtter byens funktioner i stedet for at udkonkurrere dem.

Byens midtpunkt:
Vejkrydset mellem Bøgstedvej og Astrupvej er funktionstømt og nedslidt på trods af dets centrale placering. Et potentiale er derfor at artikulere netop dette kryds og de funktioner som ligger nord for krydset, nemlig forsamlingshuset og kirken, som i dag ligger afskåret fra byens øvrige funktioner.

(Forbindelse) Mellem aktiviteter:
Byen er i dag bundet sammen af forskellige forbindelser, men disse kunne med fordel styrkes, så de i højere grad understøtter byens bevægelse mellem eksisterende funktioner og bevægelser.

Overgang:
Astrups omgivende natur er et af byens helt store potentialer. Derfor bør der arbejdes med, hvordan man kan skabe overgang på tværs af bygrænsen for at binde byen og naturen bedre sammen.

6

Ill. 6.o - Anvendelse/borgerworkshop

Anvendelse
'De nye mødesteder'

Dette kapitel omhandler anvendelsen af mødesteder. Opbygningen af kapitlet tager udgangspunkt i at sammenflette teori og analyse i designinterventioner, der demonstrerer de tre typologier. Den første del af kapitlet beskæftiger sig med at illustrere de tre typologier ved reference og inspiration. Dernæst introduceres borgerworkshoppen, opsummeret i en potentialeplan, begrundet i workshoppens potentialer. Efterfølgende præsenteres en generel anvendelig potentialeplan med otte tilhørende principper. Sidste del af kapitlet tager udgangspunkt i at anvende potentialerne fra potentialeplanen og principperne ved at konkretisere det til tre konceptuelle nedslag, der demonstrerer de tre mødestedstypologier forankret i Astrup.

Inspirationsreferencer

Træfpunkt

Samlingssted

Mellemrum

Ill. 6.1 træfpunkt inspiration

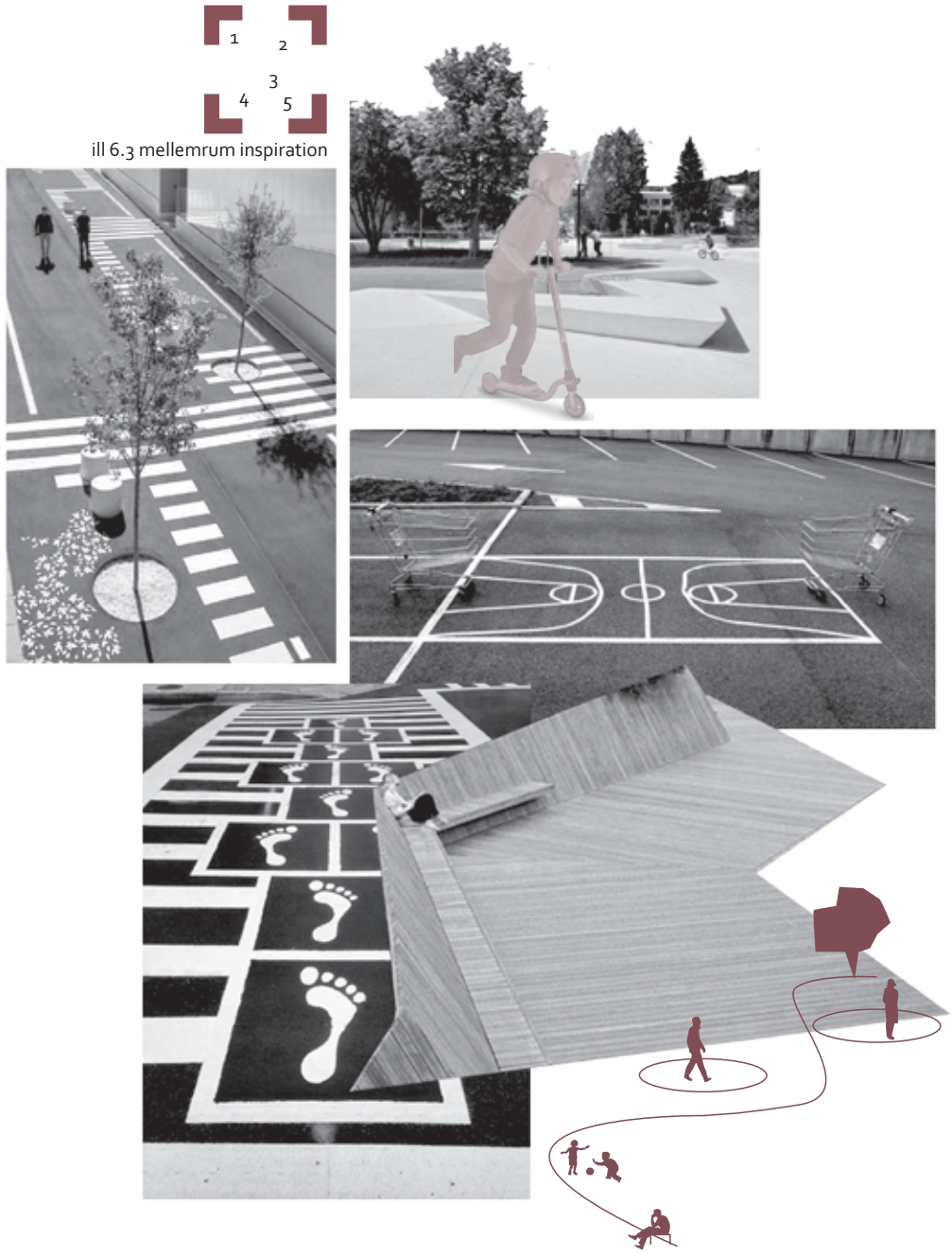
Træfpunkt

Træfpunktet er et aktivt punkt på fladen. Træfpunktets design har karakter af, at man opholder sig i kortere tid og indbyder derfor til at man har mulighed for at stå i læ eller sidde ned. Træfpunktet kan endvidere indeholde analoge oversigter med informationer om træfpunktets funktion eller interaktive skærme, der indeholder passagerinformation i et større netværk af træfpunkter.

ill. 6.2 samlingssted inspiration

Samlingssted

Samlingsstedet er et sted, der indeholder sociale elementer, som inviterer mennesker til at samles. Samlingsstedet kan udfolde sig som en flade, der gør plads til udendørs arrangementer, aktiviteter og funktioner. Men kan også relatere sig til mere faste funktioner såsom en foreningsbaseret købmand eller et mindre udendørs bibliotek.



ill 6.3 mellemrum inspiration

Mellemrum

Mellemrummet skaber forbindelse til andre rum ved at markere og forme ledende linjer i belægningen. Mellemrummet skal fordre til mere end et formål, som gør at rummet kan bruges til mere end at komme fra A - B. Derudover skal mellemrummets design relateres til de, der bruger mellemrummet, og demonstrere en forbindelse mellem humane og inhumane objekter.

Borgerworkshop & potentialeplan

Workshoppen var inddelt i to, således at borgerne startede med at få en introduktion til projektets formål og nogle af de resultater, der var kommet fra spørgeskemaet (se slides fra borger workshop i bilag 16). Herefter startede anden del af workshoppen, som yderligere var underopdelt i to, hvor den første gik ud på at kortlægge den nuværende situation, mens den anden handlede om 'De nye mødesteder', hvor deltagerne blev introduceret til 'De nye mødesteder', eksemplificeret med funktioner, dog uden designinspiration.

Den første del fungerede primært på et deskriptivt niveau, som handlede om at identificere udfordringer og potentialer for eksisterende mødesteder på et kort over Astrup, og markere dem med henholdsvis et rødt mærke (problematisk område) og et grønt mærke (område med potentiale). Deltagerne skulle undervejs nedskrive potentialer og problemstillinger på et ark ved siden af, til sikring af dataindsamling. Derefter blev borgerne introduceret for 'De nye mødesteder'; Samlingssted (gult mærke), Træfpunkt (blåt mærke) og Mellemrum (hvidt mærke), som de så skulle at indsætte på kortet over Astrup efter, hvor de kunne ønske de nye mødesteder placeret i Astrup. Herunder er en opsummering af borgerworkshoppen (se bilag s. VIII s. 188, for begge holds potentialeplaner og noter)

Ud fra borgerworkshoppen er det tydeligt at se, at mødestedstypologierne figurerede i klynger og dermed skabte en forbindelse til hinanden, og at borgerne så flere steder, hvor der var potentiale for at demonstrere alle tre typologier.

Workshoppen gav forskellige bud på, hvordan de nye mødestedstypologier kunne forankres i Astrup.

Overordnet set, pegede grupperne på de samme udfordringer og potentialer, men særligt i forhold til, hvordan Astrup skal henvende sig til det omkringliggende, havde de to grupper forskellige tilgange.

Ill. 6.4 Borgerworkshop på Astrup Sønderskov Friskole

Potentialer: De potentialer, som holdene udpegede, fokuserede overordnet på friskolen, hallen, den gamle købmand og forsamlingshuset. Her blev der af hold 1 givet bud på, hvad man kan tænke af nye aktiviteter. For eksempel blev der foreslået, at man ved den gamle købmand og forsamlingshuset laver nye aktiviteter i forhold til aktiviteter såsom billard og bordtennis, eller måske endda samkørsel. Ved hallen foreslår hold 1 ligeledes, at der er potentiale for samkørsel men også, at man skaber flere uforpligtende aktiviteter. Hold 1 foreslår, at man på den tomme grund bag Lundholmvej kan skabe et nyt økologisk bofællesskab eller bruge de gamle bygninger i krydset, og omdanne til en købmand, men understreger samtidigt, at den ikke må konkurrere med hallens cafeteria. Hold 2 er mere fokuserede på potentialer i forbindelse med de eksisterende foreninger og faciliteter. Endvidere blev det af begge hold pointeret, at der kunne være potentiale i at skabe bedre afmærkninger af stier til skoven. Overordnet havde begge hold en kommentar til, hvordan man skal betragte byen, hvoraf det ene hold var opmærksomme på, at adgangen til byen skulle være en indgang, adgang og velkomst, der kunne synliggøre, at det er en hyggelig lille by, med legende børn, hvor indgangen ved byskiltet også skal være mere imødekommende og brande, hvilke arrangementer der foregår i Astrup. Modsat var det andet hold opmærksomme på at styrke byens udadvendthed, samarbejdet og forbindelsen med de omkringliggende områder og byer, hvor der blev påpeget allerede eksisterende samarbejder med for eksempel Sønderskov i forhold til friskolen og idrætsklubben. Endvidere foreslog de også en cykelsti til Højene eller en sænkning af hastighedsgrænsen til 60 km/t på Astrupvej mod Hjørring, som alternativ til cykelsti.

Udfordringer: Begge hold afmærkede krydset ved Astrupvej og Bøgstedvej, som en af udfordringerne for Astrup. Her skriver det ene hold: ”Udfordrende hjørne det er ikke så indbydende da husene er forfaldne. Den vestlige side af krydset skal renoveres”. Begge hold er også enige i, at der er udfordringer ved tomme byggegrunde i byen og de kommunale udstykninger ved Lundholmvej. Hold 1 har også markeret, at der mangler et mødested for voksne i byen, samt at vejen til skoven er blokeret, og man derfor har svært ved at færdes der. Desuden markerede de, at der mangler en legeplads ved hallen.

Samlingssted: Begge grupper udpeger de samme samlingssteder i byen. Her er der tale om hallen, skolen, forsamlingshuset og kirken. Hold 2 foreslår desuden en købmand ved det gamle missionshus, eller at udnytte hallens og friskolens faciliteter yderligere til arrangementer, og nævner at en mulighed også kunne være at åbne en butik i hallens lokaler. Derudover foreslår begge hold også, at man sætter mere fokus på kirken, mens hold 1 også sætter fokus på krydset, skoven og skovsøen som samlingssteder.

Træfpunkt: Træfpunktets placeringer fordeler sig mere forskelligt blandt de to grupper. Her er de kun enige om, at krydset kan være et træfpunkt. Mens hold 1 henvender træfpunktet til hallens parkeringsplads, forsamlingshuset og byens indgangsveje, markerer hold 2 træfpunktet som hallens forskellige små klubber (cykelklubben og motionister), legepladser og hos en købmand. Begge holds træfpunkter er placeret ved forskellige aktiviteter, mens hold 1 også tillægger træfpunktet værdi af at kunne fungere som et møde med byen.

Mellemrum: Mellemrummet er af hold 1 placeret ved krydset og de to busstop i byen, i skoven og ved fodboldbanerne, samt på stien ved Lundholmvej. Bøgstedvej fremhæver de som et muligt mellemrum hvor man mødes når man løber, går eller cykler. Hold 2 markerer mellemrum ved hallen, på baggrund af de spontane møder som foregår der. Derudover markerer de centralen, hvor de kommenterer, at et mellemrum i byen kunne være ”et åbent rum ved centralen”.

Ill. 6.5 - Potentialeplan borgerworkshop

Det faktum at borgere allerede ser byen som ekstrovert, giver muligheder for at underbygge det relationelle netværk og styrke Astrup ud over bygrænsen. Modsat har den introverte tilgang også potentialer i forhold til at få mennesker samlet i Astrup og støtte det sammenhold, som allerede er til stede i byen.
Overordnet set handler mange af potentialerne om at fortætte allerede eksisterende funktioner og tiltag i byen. Derudover er der kvalitet i såvel den ekstroverte og introverte forståelse af Astrup. Det er vigtigt at forstå Astrup i den relationelle sammenhæng i form af byafhæninghedsrelationerne, men også at man formår at skilte med de ting, som er velfungerende i byen, således at man både inviterer til interne møder i byen, men også at mødet med de omkringliggende byer bliver styrket.

Tilgangen til naturen er også et af de emner, som for begge hold blev et diskussionsfelt. Naturen er en af de vigtigste årsager til at folk vælger at bosætte sig i Astrup, eller blive boende, også selvom man ikke længere har brug for pladsen efter at børnene er flyttet hjemmefra. Hovedpointen var her, at naturen er et stærkt potentiale, et af holdene mente endda at naturen kunne fungere, som både træfpunkt, samlingssted og mellemrum. Overgangen mellem byen og Bøgsted Plantage kunne dog have fordel af at blive gentænkt, idet man i øjeblikket skal krydse en privat eng, hvis man skal fra byen og ud i skoven, og der ligger derfor et potentiale i at skabe bedre adgang dertil. Derudover kunne man også med markerede ruter optimere brugen af skoven for nogle af dem, som ikke er så hjemmevant der.

Et andet område, som af begge grupper af flere omgange blev markeret og diskuteret, er området mellem skolen og hallen. Her blev der lagt vægt på, at der allerede er mange faciliteter og funktioner i Astrup, og at det derfor er vigtigt, at man har dem med i betragtningen, inden man skaber nye interventioner, så man dermed undgår unødig konkurrence funktionerne imellem. Hallen og friskolen er af begge grupper karakteriseret som et samlingssted. Mens der af det ene hold også blev foreslået samkørsel ved hallen, samt at hallens faciliteter skulle gentænkes i forhold til at skabe flere uforpligtende faciliteter. Her blev endvidere også foreslået, at hallens parkeringsplads skulle kunne anvendes til træfpunkt, mens busstoppet kunne ses som et mellemrum. (se bilag VIII s. 188)

Respondenterne, der deltog i borgerworkshoppen, var alle bevidste om udfordringerne ved byens kryds og de omgivende bygninger. Krydset, der ellers ikke er blevet italesat særligt i hverken spørgeskemaundersøgelsen eller de gående interviews, fik altså her en central plads. Ud fra borgerworkshoppen blev det foreslået at man kan benytte de nedslidte bygninger til "café, kiosk, købmand eller lign., hvilket skaber grobund for at udnytte nogle af de tomme lokaler til at skabe et nyt samlingssted i byen, der kan genskabe nogle af de funktioner, der er flyttet til de større byer. Et andet potentiale pegede også på, at man kunne skabe et mellemrum ved et "åbent rum ved centralen" (se bilag VIII s. 188). På modsatte side, ses en opsummering af borgernes kommentarer til anvendelse af de tre mødestedstypologier i Astrup.

Ill. 6.6 - Inputs fra borgerworkshop

Denne opsamling skaber grundlag for at udarbejde en potentialeplan og otte principper funderet i mødestedstypologierne. Principperne bygger videre på potentialerne fra borgerworkshoppen, samt sammenkobles med parametrene, med henvisning til kapitel fire; side 73 og fem; side 91. Principperne skal derfor også ses som værende generelt anvendelige, når man skal skabe nye mødesteder i et lokalsamfund, der har samme karakteristika som Astrup. Derfor er det også klart, at ikke alle principper vil passe ind i alle lokalsamfund.

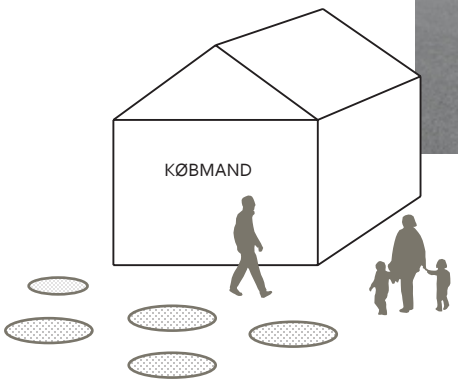
Ill. 6.7 - Potentialeplan

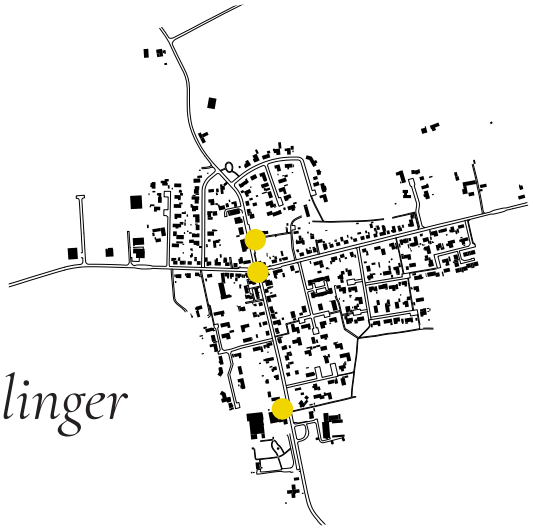
PLACERING	MØDESTED	TYPOLOGI	PARAMETRE
1	**Den frivillige købmand**	Samlingssted	Byens midtpunkt Sociale relationer
2	**Rum mellem forsamlinger**	Mellemrum	Kritisk masse Byens funktion
3	**Mødet med byen**	Træfpunkt	Overgang Fysiske forbindelser
4	**Det aktive byrum**	Mellemrum	Kritisk masse Byens funktioner
5	**Fællesskabet**	Samlingssted	Kritisk masse Sociale relationer
6	**Udgangspunkt**	Mellemrum	Overgang Fysiske forbindelser
7	**Plads til leg**	Mellemrum	Mellem aktiviteter Byens funktioner
8	**Skæringspunkt**	Træfpunkt	Overgang Fysiske forbindelser

1 *Den frivillige købmand*

Dette princip foreslår, at man opretter en frivillig drevet købmand, der både kan agere som 'Samlingssted' for borgerne og som en alternativ købmand, der ikke nødvendigvis har mange fysiske varer på lageret, men også kan fungere som afhentningssted for varer købt på et online supermarked. I og med, at det er en frivillig drevet købmand, er åbningstiderne også forkortet. Købmanden skal agere en social ramme for mødet mellem mennesker og fordre til nye, både intenderede og uintenderede møder mellem borgere.

ill. 6.8 - Eksisterende situation

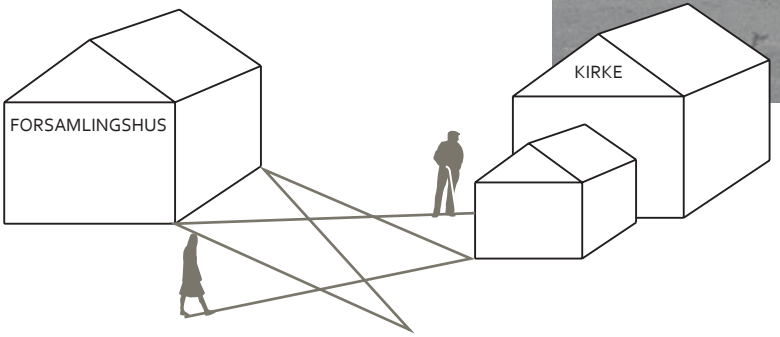




2 *Rum mellem forsamlinger*

På nuværende tidspunkt er der ikke mange elementer, der kobler de forskellige foreninger sammen. Derfor skal rummet mellem forsamlinger skabe mulighed for, at de forskellige foreninger og forsamlinger bliver koblet sammen ved nye visuelle og funktionelle greb, der skaber en forbindelse mellem foreninger og dermed også øger synligheden til dem og deres aktiviteter.

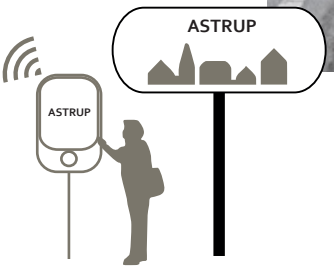
ill. 6.9 - Eksisterende situation



3

Mødet med byen

Mødet med byen foregår i dag hyppigst i bil, bus eller andet køretøj, hvilket gør det svært at svært at holde sig orienteret om de aktiviteter, der bliver annonceret for på de nuværende skilte ved indkørslen til Astrup. Derfor kan 'Mødet med byen' også fungere som en digital platform, som for eksempel en app, der med et enkelt tryk kan forklare hvilke aktiviteter, der foregår i byen.



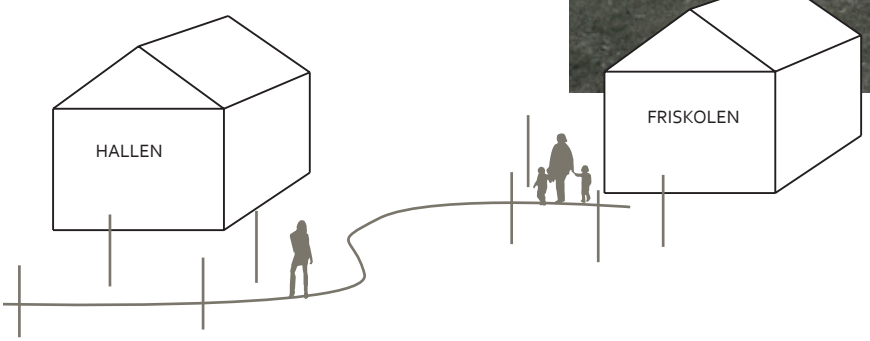
ill. 6.10 - Eksisterende situation

4

Det aktive byrum

Hovedparten af byens aktiviteter og begivenheder foregår i dag omkring hallen og friskolen. Derfor har 'aktivitetsplatformen' til hovedformål at skabe en relation mellem de mange forskellige aktiviteter og begivenheder. Aktivitetsplatformen skal fordre til, at folk uintenderet mødes ved at skabe linjer, plads og ophold til de forskellige aktiviteter. Aktivitetsplatformens opgave er at skabe et 'Mellemrum' mellem de forskellige aktiviteter og udligne hierarkiet mellem de forskellige trafikanter, så flere typer af mobiliteter mødes. Dette kan man for eksempel gøre ved at udforme 'Mellemrummet' som et shared-space.

ill. 6.11 - Eksisterende situation

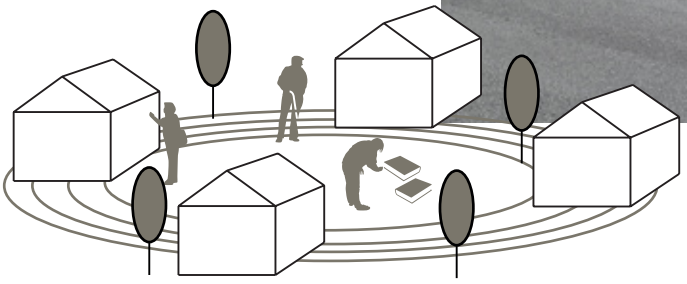


5

Fællesskabet

Fællesskaber er en vigtig medspiller i Astrup. Derfor ligger der også et potentiale i at skabe mødesteder, der omkranser fællesskabet i sit visuelle udtryk. Det omkransende udtryk skal ikke blot fordre til at mennesker mødes, men skal også skabe en forbindelse mellem fællesskaber. På den måde mindre dette mødested om 'Rum mellem forsamlinger', men afviger ved måden, hvorpå den samler mennesker omkring forskellige funktioner, såsom et udendørs bibliotek eller i bygninger.

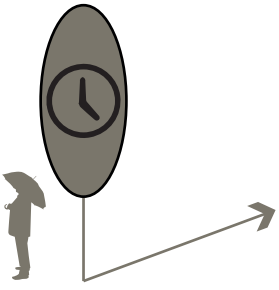
ill. 6.12 - Eksisterende situation



6

Udgangspunktet

Udgangspunktet skaber mulighed for at synliggøre adgange til steder, som ligger i forbindelse med udgangspunktet, og skaber mulighed for at borgerne kan mødes, inden de for eksempel skal på spadseretur ud i naturen. Derfor skal det også have karakter af at lede menneskers bevægelser og dermed fordre til, at folk bevæger sig i en vis retning.

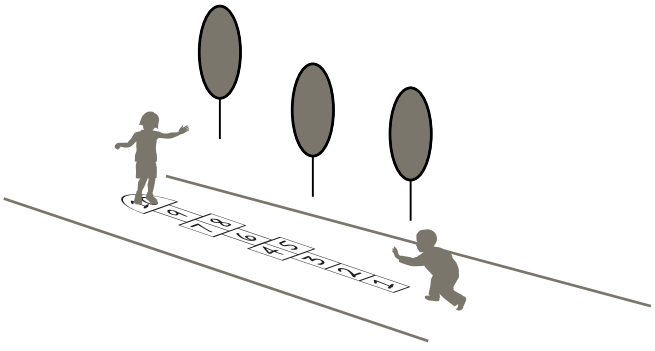


ill. 6.13 - Eksisterende situation

7

Plads til leg

Astrup er en by der er rig på børnefamilier. Derfor er det vigtigt at skabe plads til, at der kan foregå leg i hele byen og ikke udelukkende målrette det til enkelte spots forenden af vejene. 'Plads til leg' afviger fra en regulær legeplads ved at være mindre interventioner, som for eksempel en gynge eller en hinkerude placeret på et fortov eller en parkeringsplads, hvor man allerede bevæger sig mellem aktiviteter.

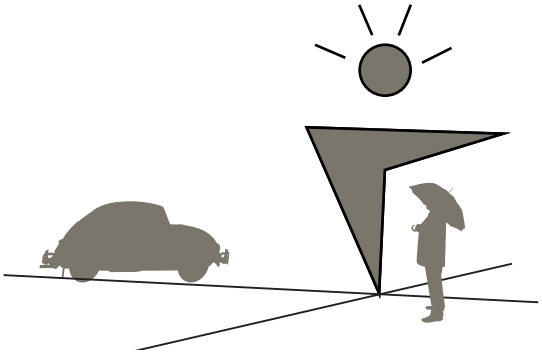


ill. 6.14 - Eksisterende situation

8

Skæringspunkt

Skæringspunktet skal indtænkes som et element, der gør det nemmere at bo i et landdistrikt. Det skal tænkes som en fysisk manifestation af den samkørselsordning, som i samarbejde med privatbilisterne, kan forbedre den eksisterende kollektive trafik. Samkørslen skal indtænkes som et træfpunkt internt i byen, men også til de omkringliggende byer, hvor der kan indsættes lignende skæringspunkt, og derved skabe møde mellem de forskellige byer. Både den fysiske udformning og det digitale lag, skal tænkes ind i udformningen af skæringspunkt.



ill. 6.15 - Eksisterende situation

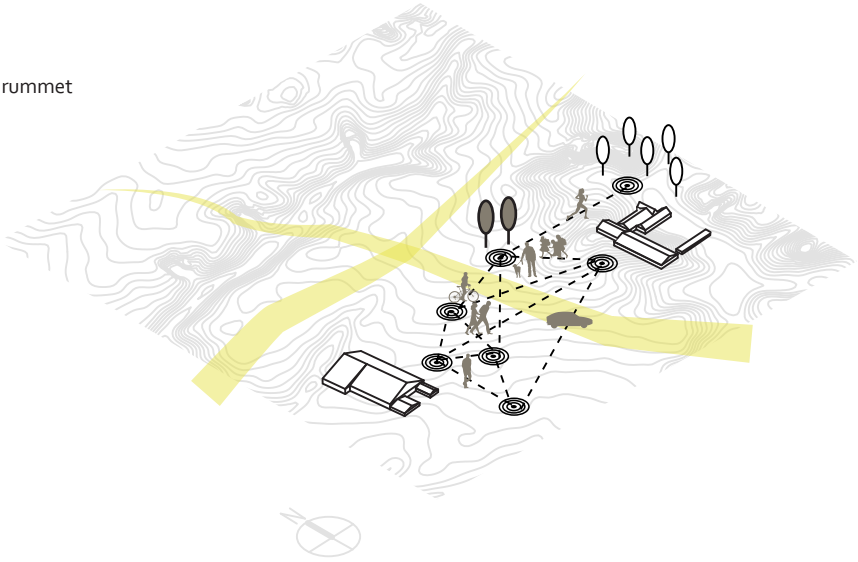
Koncepterne viser en kombination af de foregående principper indplaceret i forhold til den fysiske kontekst i Astrup. Disse koncepter er visualiseret i sammenhænge med nogle af de elementer som har en særlig betydning for netop disse principper.

Mellemrummet:
Områderne omkring hallen og friskolen har gennem analyserne skabt særlig fokus. Området ved hallen og friskolen er det område, der har den største koncentration af faciliteter og møder, og her kan der også findes byens absolut største kritiske masse, hvad angår tilbud af forskellige foreninger, institutioner og aktiviteter. Mellemrummet er placeret i den sydlige del af byen, hvor den skal binde de eksisterende funktioner som skolen og hallen sammen. Det nye fortov er primært tænkt for de borgere, som allerede benytter området, men med indplaceringen af principperne for 'rum mellem forsamling', 'det aktive byrum', 'udgangspunktet' og 'plads til leg', er der lagt op til at styrke området og dets omgivende funktioner og øge sandsynligheden for, at der vil opstå uintenderede møder.
Placeringen af forløbet skal stemme overens med de bevægelsesmønstre, som allerede er på området i dag, og på den måde skabe en fornemmelse af, at strækningen bliver til et rum, og forløbet bliver til mere end en forbindelse fra A til B.

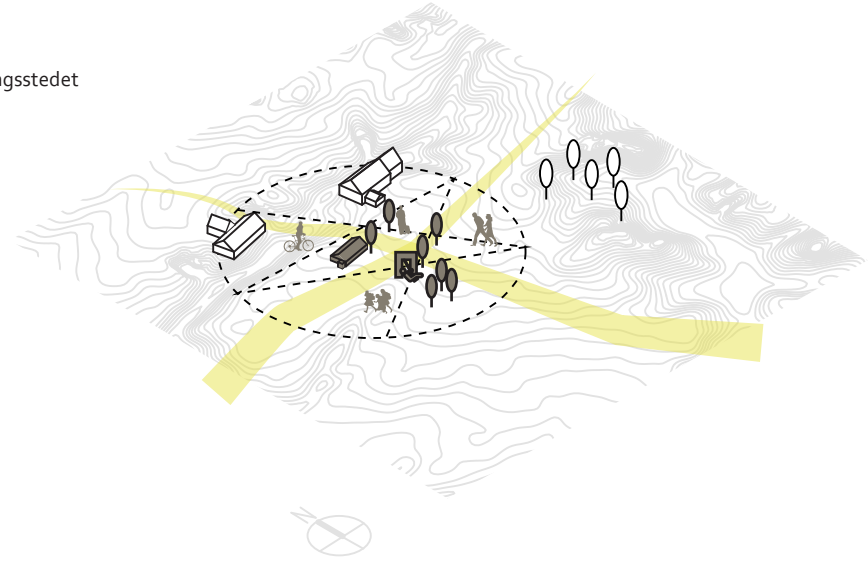
Samlingsstedet:
Krydset mellem Bøgstedvej og Astrupvej kan karakteriseres som et funktionsfattigt område, med en del uudnyttede potentialer. Trods områdets karakter har der været flere indikatorer, der peger på at udnytte krydset som et nyt mødested. De to bygninger, der i dag skæmmer krydset, foreslås omdannet, hvor 'det gamle missionshus' får nyt liv i form af 'den frivillige købmand', mens 'den gamle central' rives ned for at afgive plads til "fællesskabet", og tiltrækker mennesker til at gøre ophold. Samlingsstedet bliver dermed byens nye torv. Manifestering af principperne 'Den frivillige købmand' og 'Fællesskabet' skal være med til at skabe flere hverdagssituationer, hvor mennesker mødes, mens 'Rum mellem forsamlinger' skaber synlighed og forbindelse til kirken og forsamlingshuset, som ligger lidt nord for krydset, og som allerede i dag fungere som rum om forsamlinger. Området, der i dag er præget af transit, skal i fremtiden været et sted, der indbyder til ophold og de nye funktioner, som skal være medvirkende til at skabe flere hverdagssituationer, hvor borgere kan mødes intenderet såvel som uintenderet. Samlingsstedet skal være åbent og inviterende i sit udtryk og henvende sig til alle byens borgere.

Træfpunktet:
I forbindelse med samlingsstedet introduceres også træfpunktet, som binder sig op på et større netværk af mobiliteter og kommunikationsformer. Tanken er, at byen i samarbejde med omkringliggende byer, skal have etableret et samkørselsnetværk, som kan afhjælpe nogle af de mobilitetsudfordring som ikke kan imødegåes af det nuværende udbud af kollektiv trafik. Punktet er en manifestering af princippet 'skæringspunktet', og dens hovedformål er at skabe forbindelse mellem Astrup og de omkringliggende byer. Samkørselsnetværet står dog stærkere, hvis der er mere end et 'skæringspunkt', og der lægges derfor op til at udbrede netværket med en digital platform, som gør det muligt at mødes med folk fra Astrup eller fra de omkringliggende byer, for på den måde at koordinere de fysiske møder.
Vores mødesteder APP
'Vores mødesteder' er et digitalt træfpunkt, der samler de forskellige interventioner på en online platform. På den måde kan borgere digitalt tilgå informationer om byens mødesteder, aktiviteter og samkørselsmuligheder.

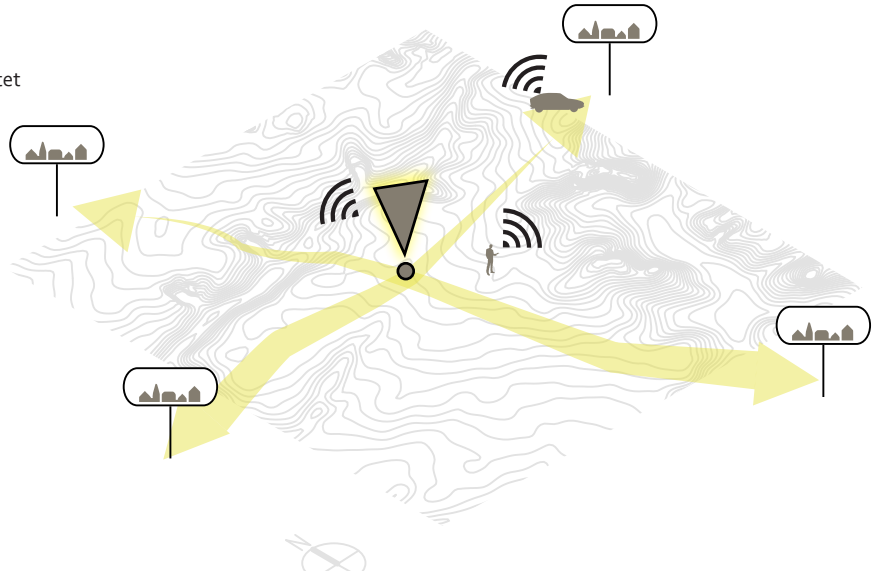
Ill 6.16 Mellemrummet



Ill 6.17 Samlingsstedet

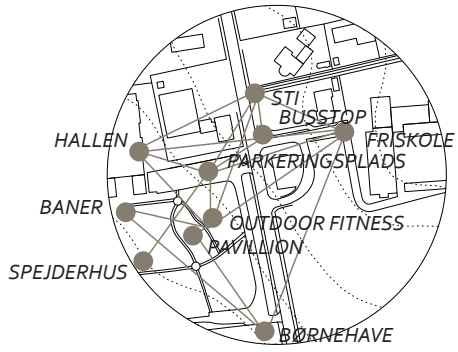


Ill 6.18 Træfpunktet



Mellemrummet

Mellemrummets hovedformål er at skabe forbindelse mellem de interne relationer konstitueret af aktiviteter og foreninger i området (se ill 6.19). Mellemrummet skal være Astrups aktive strøg, som forbinder området omkring friskolen og hallen ved at inkorporere elementer, der skaber et rum mellem aktiviteter og de forskellige foreninger og institutioner, som er placeret i området. Mellemrummet skal sandsynliggøre, at man mødes på vej i skole om morgenen eller inden fodbold om eftermiddagen. Den arbejder med kanter og synlighed, hvor kanterne er det ledende element, og synligheden gør, at området bliver trygt at færdes i. Samtidig skal man nemmere kunne få øje på de aktiviteter, der foregår, samt hvilke personer, der færdes i området. Aktiviteterne henvender sig først og fremmest til børn og andre legesyge sjæle men skaber også rum for, at mennesker i alle aldre kan mødes på de forskellige opholdsarealer eller ved indgangen til skoven.

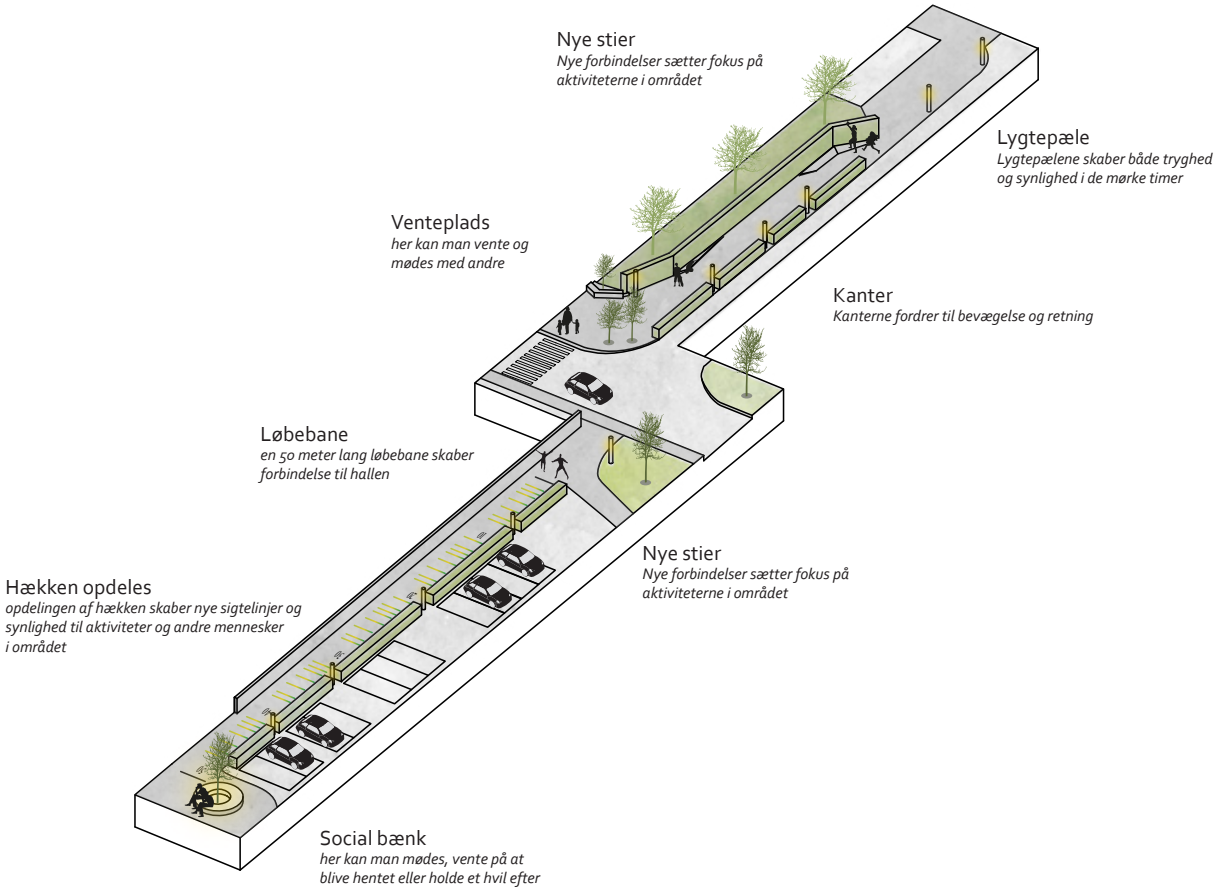


Ill 6.19 Koncept Mellemrum

Ill 6.20 Plankoncept i 1:1000

Ill 6.21 snit aa i 1:100

Ill 6.22 Visualisering mellemrum - scenarie Astrup Tirsdag den 17 april 2018 kl. 14.56

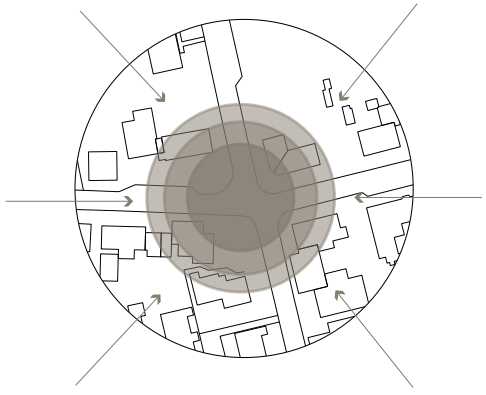


Ill 6.23 Isometri mellemrum

Astrup tirsdag den 17 april 2018 kl. 14.56:
"Emil har lige fået fri fra skole og fritidsordning. Emil løber på sit løbehjul og synes, det er sejt at lave tricks på de nye betonkanter, der er placeret langs hækkene. Nu får Lars også fri. Han løber hurtigt ned til Emil på sit løbehjul og leger med. Imens sidder Mie og Daniel på bænken og venter på bussen mod Hjørring. Sofie er derimod ved at øve sig i at cykle i skole, men hendes mor skal dog lige hjælpe et par gange mere, før Sofie føler sig helt tryg ved situationen. Emil kigger ud gennem hækken og siger farvel til Sofie. Samtidig er en anden mor og hendes dreng på vej over fodgængerovergangen, drengen ønsker sig også et løbehjul til sin fødselsdag, så han kan være med til at lege med de store drenge. Emil er nødt til at smutte over og møde sin mor ved hallen. Da han kommer over vejen, kan han se, at der er nogle, der er i gang med at flytte på traktordækket ved Outdoor Fitness. Emil synes traktorer er seje og løber over parkeringspladsen på den nye sti, for at se nærmere på dækket. Gennem én af åbningerne i hækken kan han se, at hans mor allerede venter på ham ved den runde bænk. Han må hellere skynde sig."

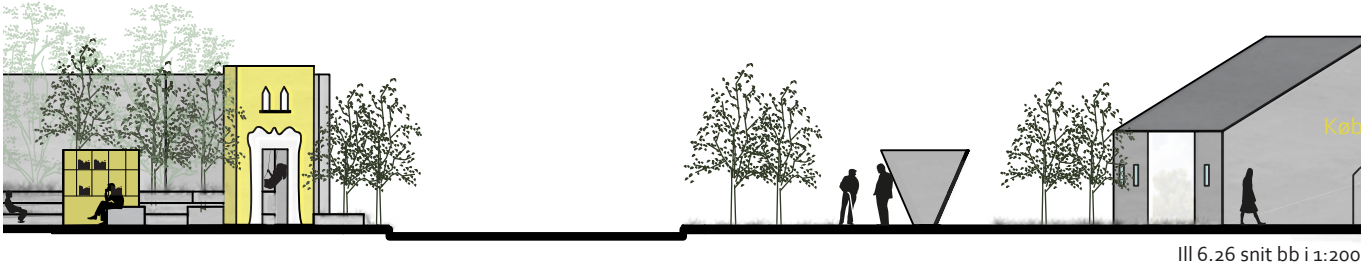
Samlingsstedet

Samlingsstedet er lokaliseret i hjertet af Astrup, hvor byens to hovedveje Bøgstedvej og Astrupvej krydses. Her skal der ske en fortætning af byens funktioner, således at der skabes et nyt levende midtpunkt i byen. (se ill. 6.24) Hovedformålet er at skabe et område i byen, der har flere funktioner, og som fordrer til fællesskab. Samlingsstedet skal visuelt gribe fat i krydset og skabe en forbindelse til de omkringliggende huse og foreninger, og tanken er at de aktivt skal kunne benyttes, som et torv til fælles samlingssted.
Samlingsstedet er byens nye hjerte. Det er her hverdagsfunktionerne; såsom købmand, træfpunkt og udendørs bibliotek, er placeret. Dermed øges sandsynligheden for både intenderede og uintenderede møder, men vigtigst er, at nogle af problematikkerne ved at bo i et landdistrikt kan løses ved en frivillig købmand, som hjælper til at fællesskabet kan styrkes, samt mennesker kan mødes.



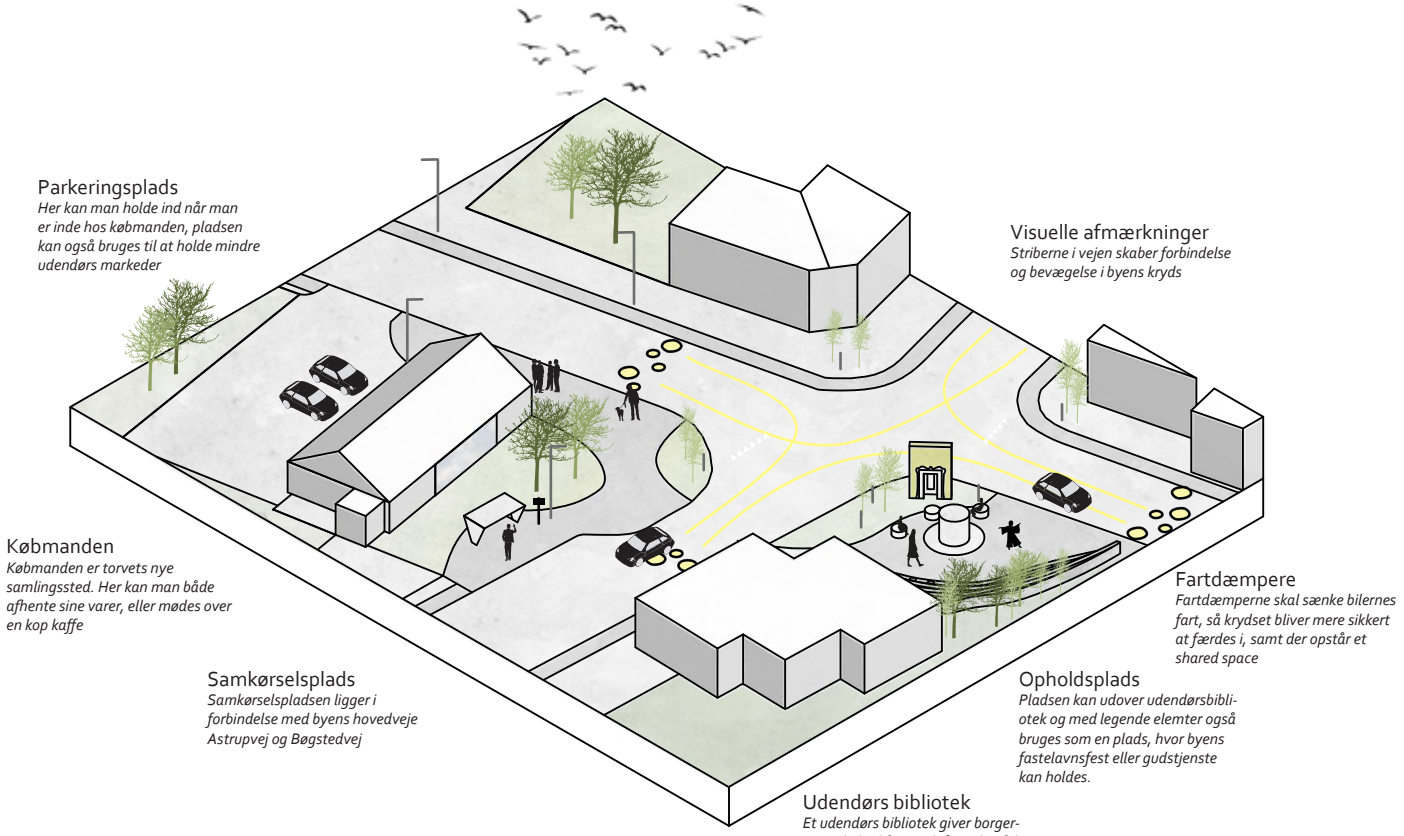
Ill 6.24 Koncept samlingssted

Ill 6.25 Plankoncept i 1:500



Ill 6.26 snit bb i 1:200

Ill 6.27 visualisering samlingssted - scenarie Astrup lørdag d. 9 juni 2018 kl. 11.28.



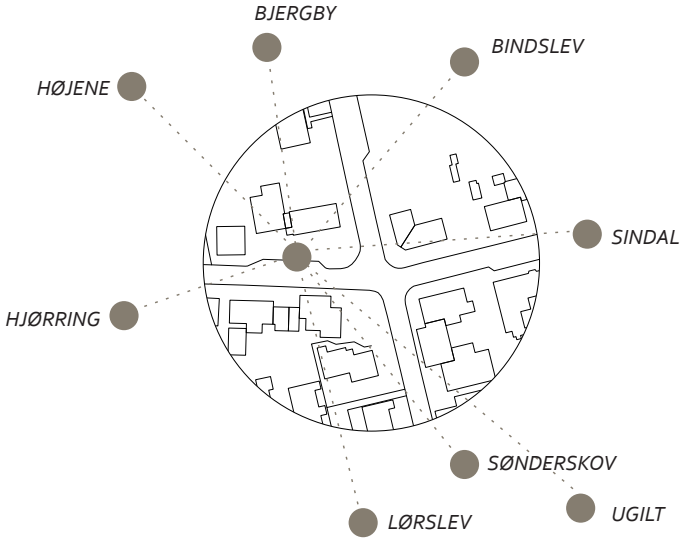
Ill 6.28 isometri samlingssted

Astrup lørdag d. 9 juni 2018 kl. 11.28:

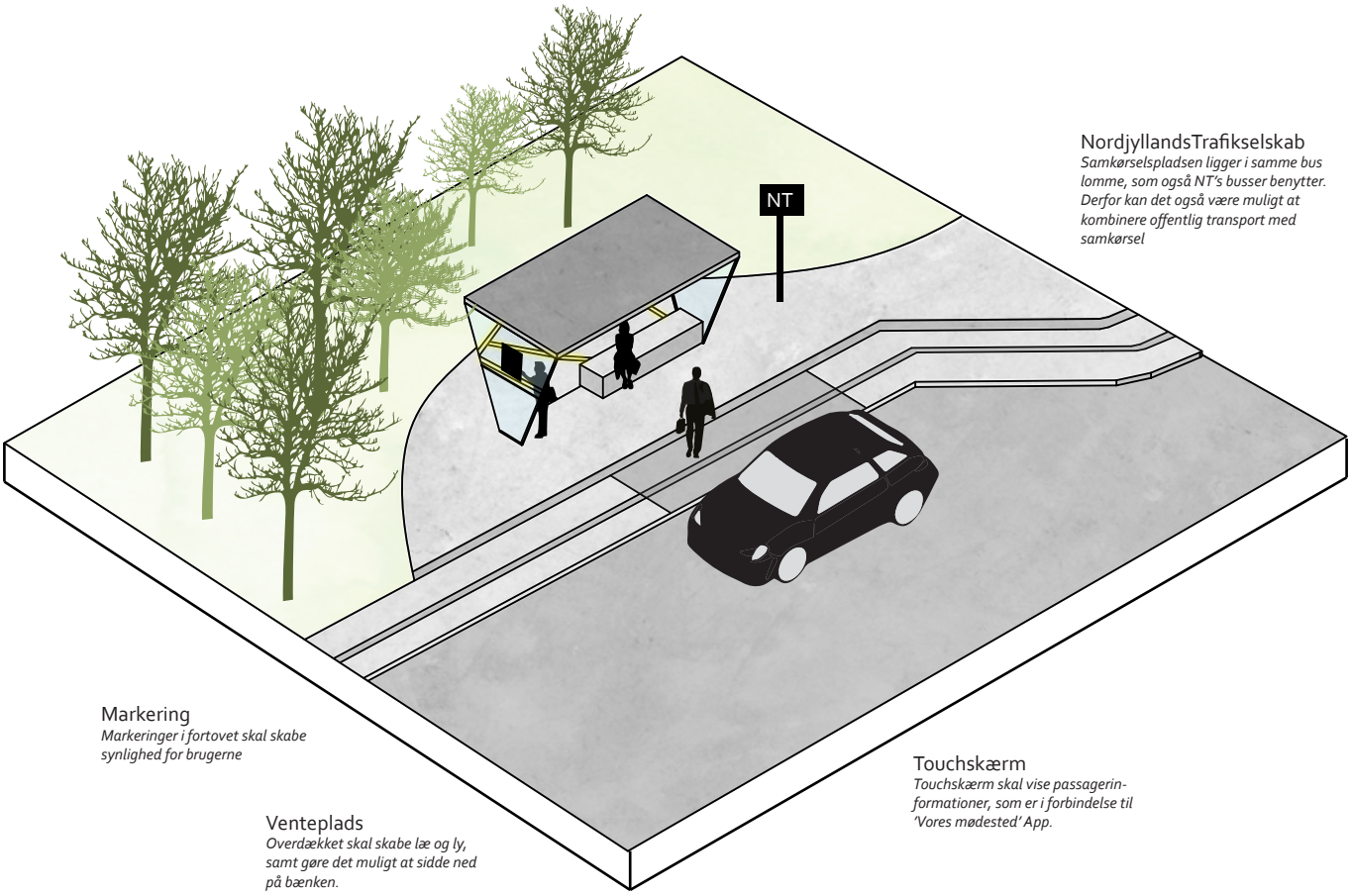
"Søren står og studerer de nye bøger, kirken har doneret. Han er egentlig mest til romaner, men den om lokalhistorien i Sindal lyder nu også interessant. Imens gynger Ingers datter, Ellen, i det, der før var indgangen til den gamle telefoncentral, men som nu er lavet om til en lille gynge. Ellen griner højt og bliver lidt rød i kinderne, da Emil fra sjette kommer løbende forbi på sit løbehjul, han er på vej op for at øve tricks på betonkanterne ved Friskolen, han mødes tit der med sine venner fra klassen. Ovre ved købmanden står Jette, som er frivillig, og taler med Anders om, hvornår de skal holde gin-smagning igen. Jette er i gang med at ordne plænen ude foran Købmanden til i morgen, hvor der skal være marked for de lokale landmænd. Søren har endelig besluttet sig for, hvilken bog han skal vælge, og nu vil han over i Købmanden og købe en lille forfriskning."

Træfpunktet

Træfpunktet i byen skal fungere som fysisk såvel som digitalt punkt i byen, hvorfra det er muligt at finde et muligt lift til de omkringliggende byer. (se ill. 6.29) Træfpunktet har derfor til formål at skabe relationer til de omkringliggende byer, men også en intern digital relation. Det fysiske manifesterer sig i at skabe et punkt i byen, hvor man synliggøre, at man er på udkig efter et lift, mens det digitale element er en app, der kan vise mulige lifts i området. Træfpunktet skal bestå af det intenderede møde, hvor man hurtigt møder sin chauffør og medpassagerer for derefter at bevæge sig væk fra punktet igen.



Ill 6.29 koncept træfpunkt



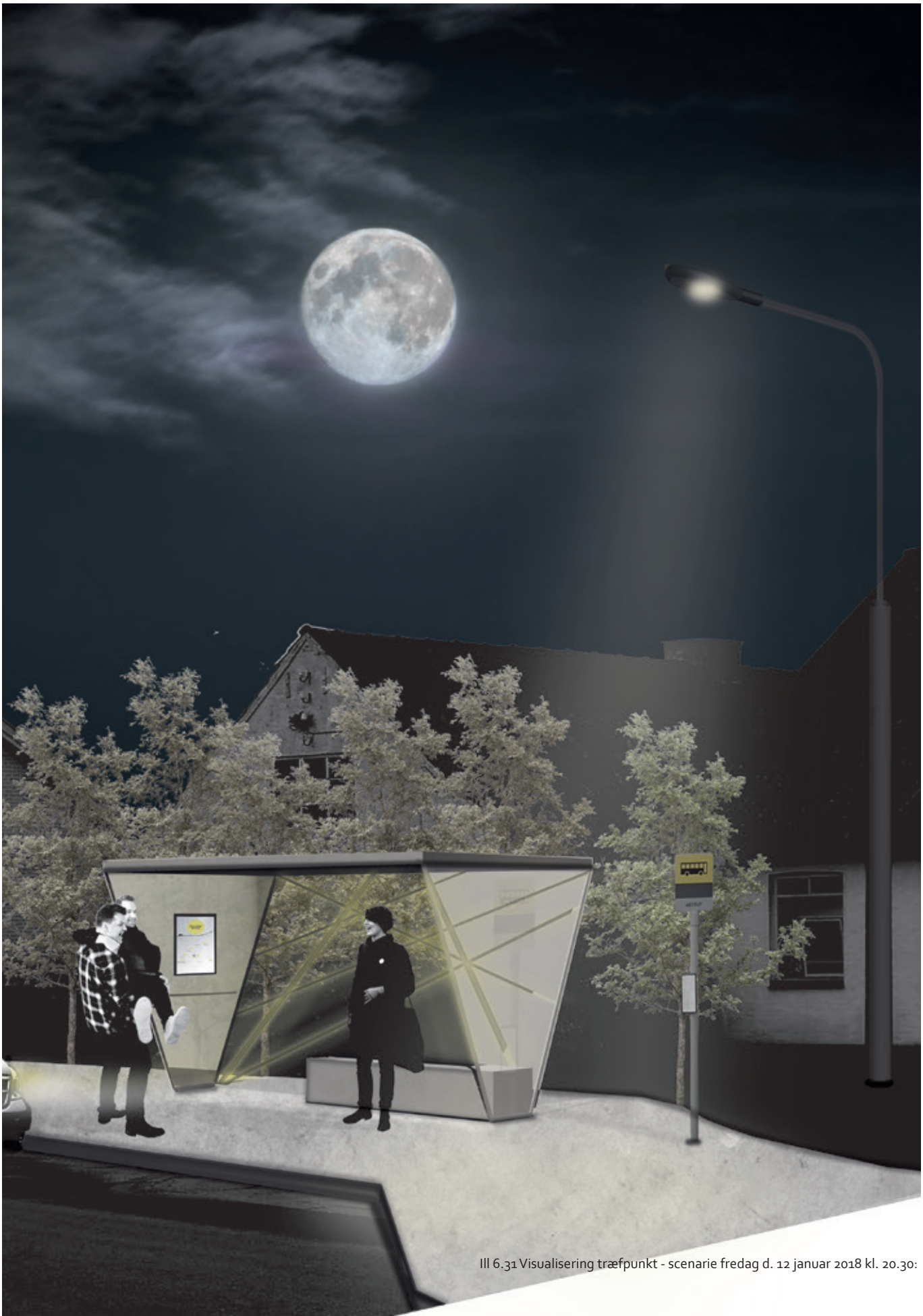
NordjyllandsTrafikselskab
Samkørselspladsen ligger i samme bus lomme, som også NT's busser benytter. Derfor kan det også være muligt at kombinere offentlig transport med samkørsel

Markering
Markeringer i fortovet skal skabe synlighed for brugerne

Venteplads
Overdækket skal skabe læ og ly, samt gøre det muligt at sidde ned på bænken.

Touchskærm
Touchskærm skal vise passagerinformationer, som er i forbindelse til 'Vores mødested' App.

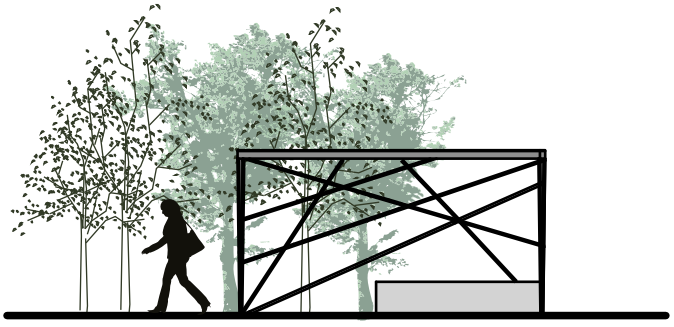
Ill 6.30 isometri træfpunkt



Ill 6.31 Visualisering træfpunkt - scenarie fredag d. 12 januar 2018 kl. 20.30:

Ill 6.32 snit cc 1:100 med lys

Ventepladsen er udstyrret med lys, der tændes analogt, når man venter på sit lift. Dette skaber også tryghed i de mørke timer. samt opfordre også folk til at stoppe op, der nødvendigvis ikke har adgang til app'en.



Ill 6.33 snit cc 1:100 uden lys

Efter 10 minutter vil lyset i ventepladsen slukkes. Det kan tændes igen analogt. Men der anvendes ikke bevægelsessensorer, for at undgå det tændes unødvendigt.

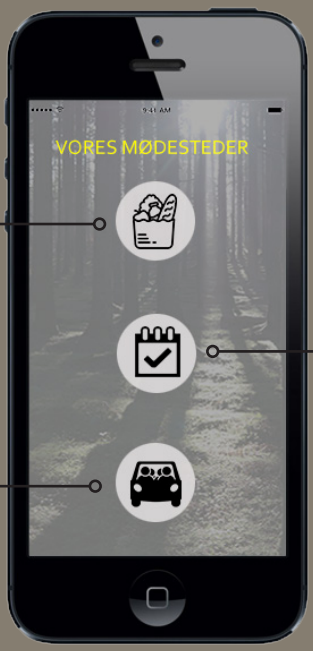
Astrup fredag d. 12 januar 2018 kl. 20.30:
"Jette arbejder på Hjørring Sygehus og skal møde i vagt kl. 21.00, hun har valgt at tage et lift ind til Hjørring i dag, da hendes mand skal bruge deres bil. Mens hun står og venter på sit lift, kommer der et lift fra den modsatte retning. Der kommer to mænd ud af bilen, hvoraf den ene bliver båret. Jesper, som han hedder, har været til julefrokost i Højene og lod af gode grunde bilen blive i Astrup. Derfor fik han et lift af Mikkel fra Sindal, som kom lige fra arbejde. Jettes lift kommer, lige efter Mikkel er kørt igen, hun skriver lige en besked til Jesper, så hun er sikker på, at han er kommet godt hjem på matriklen."

Vores mødesteder

Træfpunktets digitale pendant er den online platform 'Vores Mødesteder', som kan tilgås fra den interaktive infoskærm på træfpunktet såvel som fra borgernes digitale enheder. App'en formidler af alle mødestedstypologierne og som har den koordinerende rolle for møder mellem borgere.
App'en giver mulighed for at blive opdateret på, hvad der foregår i byen og lokalområde. Vores Mødesteder er platformen, hvor man kan finde, anmode eller tilbyde et lift gennem samkørselsordningen, og samtidig rummer den muligheden for, at man kan holde sig opdateret om passagerinformation, som for eksempel bus- og togafgange.
Desuden er Vores Mødesteder et forum, der samler informationerne om de ting, der sker i byen, både i forhold til de forskellige faciliteter og foreninger, samt afholdelse af arrangementer og nyheder fra Den Frivillige Købmand.

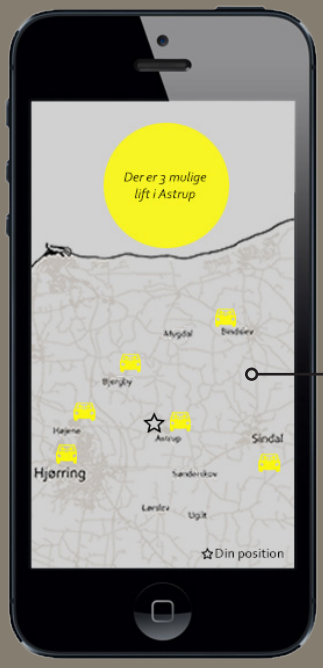
Købmand
- Se nyheder fra købmanden og åbningstidspunkter
- Link til bestilling af varer

Samkørsel
- Tjekke om der er mulige lift i nærheden
- Tilbyde lift
- Passagerinformation



Oversigt over aktiviteter
- Kalender over hvilke aktiviteter, der foregår i byen
- Oversigt over byens foreninger

Ill 6.34 Platfom for mødesteder



Samkørsel part 2
- her kan man se egen placering
- hvor de mulige lift er placeret
- hvor mange mulige lift, der er i nærheden

Ill 6.35 Platform for samkørsel

7

Ill. 7.0 - Ud af Astrup

Afrunding

Dette kapitel indeholder specialets afsluttende bemærkninger, herunder konklusioner og refleksioner, litteratur- og illustrationsliste, samt bilag. Bilagenes oversigt ses på side 166. Bilag I er vedlagt seperat. II - IX forefindes bag i rapporten, mens 10 - 16 findes på CD.

Konklusion

Udgangspunktet for specialet er den, i indledningen udfoldede problemstilling. Her peges der på, hvordan der gennem længere tid er opstået en større skævvridning mellem land og by. De danske landdistrikter, er præget af de konsekvenser som centraliseringens udflytning af funktioner har medført. Blandt andet er den kommunale prioritering af de største byer, som er medvirkende til, at de mennesker, der bor i et lokalsamfund i landdistriktet, oplever en nedgang i antallet af de steder, hvor de mødes. Denne problemstilling understreger vigtigheden af at udvikle nye mødesteder, som kan styrke de mindre bysamfund og skabe attraktive lokalsamfund. Ved grundlæggende at undersøge MØDE+STEDET, gennem en interdisciplinær teoretisk udledning, formes steds- og mobilitetsforståelse, som de grundlæggende hjørnesten i udarbejdelsen af 'de nye mødesteder', herunder de generelt anvendelige mødestedstypologier; Samlingssted, Træfpunkt og Mellemrum.

Astrup er blevet udpeget som caseby grundet sine karakteristika, som i høj grad er sammenlignelige med andre byer, der har mærket centraliseringens konsekvenser, men samtidig er Astrup også en by, der har et rigt foreningsliv.

Gennem en pragmatisk tilgang med kvantitative og kvalitative undersøgelser af case-byen Astrup, er der udfoldet en empirisk forståelse for, hvor og hvordan stedet udfolder sig, samt hvordan møder mobiliseres. Dette har skabt grundlag for at skabe en generel anvendelig forståelse for, hvordan man kan nytænke mødesteder og dermed en udvikling af landdistrikterne. Samtidig er de nye mødesteder også bearbejdet som interventioner i Astrup, hvilket giver et konkret bud på, hvordan de nye mødesteder kan manifesteres i et lokalsamfund.

Som nævnt er udgangspunktet for projektets problemstilling omkring centraliseringens konsekvenser, som først påpeger, at forskydningen mellem land og by skete på baggrund af industrialisering og befolkningstilvækst. Mens de mere nutidige diskussioner omhandler centralisering i bycentre som følge af efterkrigstidens landsplanlægning og den seneste kommunalreform.

Kommunernes midler bliver derfor prioriteret omkring funktioner og udvikling i de større byer, hvilket afføder et behov for at nytænke, hvordan der til stadighed kan ske udvikling af de mindre samfund i landdistrikterne, uden store økonomiske rammer. Der ses allerede flere eksempler på borgerdrevne initiativer og borgerinddragelse, hvor kommune og de lokale aktører arbejder tættere sammen for at skabe udvikling, eller hvor borgerne på eget initiativ skaber forandring i deres lokalsamfund. Med de nye mødesteder får borgerne og kommunerne et redskab, hvor de gennem forskellige initiativer kan være med til at gøre det attraktivt at bo i landdistrikterne, på trods af udfordringer såsom ringere kollektiv trafik og mangel på dagligdags funktioner som for eksempel købmanden.

Specialets problemstilling sætter derfor spørgsmålstegn ved, hvordan man kan nytænke udviklingen for de danske landdistrikter, med udgangspunkt

i mødesteders funktion og problemformuleringen gentages her;

Hvad har betydning for mødesteder i de danske landdistrikter, og hvordan kan mødesteders funktion nytænkes, så de kan afhjælpe nogle af de problematikker, som påvirker mindre lokalsamfund?

Dette hovedspørgsmål inddeles i tre underpunkter:

• Hvordan kan man gennem en krydsning af steds- og mobilitetsteori danne nye mødestedstypologier?

• Med Astrup som case, hvordan kan der udvikles en generel anbefaling for 'nye mødesteder', der er baseret på empiri og analyse af Astrup, samt funderet i den nye typologi?

• Hvor og hvordan kan designinterventioner anvende 'de nye mødesteder' til at imødekomme Astrups udfordringer og potentialer, og hvordan kan erfaringer fra Astrup bidrage til en refleksion af mødesteder i lokalsamfund, i de danske landdistrikter?

Overordnet kan det konkluderes, at introduktionen af 'de nye mødesteder' i de danske landdistrikter, skaber fokus på den kritiske masse og de forbindelser, som har en central betydning for etableringen og vedligeholdelsen af sociale relationer i lokalsamfundene. Samtidig kan mødestederne fremkomme i forskellig skala, lige fra punktet til stedet til rummet. Dette er uddybet i tre overordnede mødestedstypologier, der gennem opgaven sammenholdes yderligere med parametre identificeret i Astrup.

De nye mødesteder er vigtige for det sociale fællesskab og kan bidrage med alternativer til de funktioner, der er placeret i de større byer. Samtidig kan mødestederne give borgerne mulighed for at få adgang til funktioner i de omkringliggende områder og skabe en større dynamik byerne imellem.

På næste side er udfoldet tre særskilte konklusioner, som overordnet svarer på problemformuleringens underspørgsmål.

Møde + Sted:

Grundlæggende handler denne begrebsudvikling om at sætte fokus på metaforen for møde+sted, med undersøgelsen af, hvordan man kan opfatte steder og mødet med stedet.

Undersøgelsen sætter derfor fokus på den teoretiske udledning af møde, ud fra en teoretisk formulering af forskellige syn på stedet, samt 'mobilitetsvendingen', der formulerer, hvordan mobiliteten skal forstås som mere end blot bevægelse, og italesætter interaktioner mellem mobile og immobile praksisser.

Stedet kan både anskues ud fra det sedentære og nomadiske verdenssyn, hvoraf det første beskrives af det stedbundne og faste, og et begreb som 'Stedets Ånd'. Modsat kan det nomadiske verdenssyn beskrives af det flydende og bevægelsen, hvilket er på linje med begreber som 'ikke-steder' og 'anti-seværdighed'. Som en tredje overordnet stedsteori, blev den relationelle stedsforståelse introduceret, ikke som en teori, der rummer en løsning på det sedentære og nomadiske verdenssyns problemstillinger, men snarere en forståelse af at stedets betydning er påvirket af andre steder .

Den relationelle stedsforståelse skaber dermed også forståelse for , hvordan mødet kan realiseres i kraft mobiliteten. Sammenholder man dette med begrebet 'motilitet' giver det mulighed for at forstå, hvilke adgange, muligheder og services, der er med til at forme individets behov for personbefordring.

De nye mødestedstypologier udfolder tre typer af mødesteder, som med afsæt i den relationelle og mobilitetsorienterede optik teoretisk funderes i hverdagens sociale interaktioner, mobilitetsudfordringer samt som sted, punkt og rum. Mødestedstypologierne åbner op for italesættelsen af, hvordan man i landdistrikterne kan artikulere brugen af det offentlige rum.

'Mellemrummet' rummer evnen til at gøre transitrummet levende og varieret, særligt i forhold til den menneskelige og ikke-menneskelige interaktion, hvilket muliggør, at mellemrummet bliver mere end blot en forbindelse mellem A og B. Væsentligt for mellemrummet er, at det fokuserer på at skabe forbindelser mellem omkringliggende funktioner.

'Samlingsstedet' er et socialt og rumligt mødested, hvor der er fokus på tiltrækningskraft og interaktion. Stedet fordrer til intenderede og uintenderede møder, som en del af sociale tiltag, der fordrer folk til at mødes.

'Træfpunktet' henviser til et specifikt punkt på et netværk af forbindelser, hvor mennesker mødes i forbindelse med deres bevægelse mellem A og B. Træfpunktet er karakteriseret ved intenderede møder, hvilket vil afspejle sig i træfpunktets brug og funktion, som får en koordinerende rolle for de steder, den står i forbindelse med.

Med Astrup som case:

Astrup, som et mindre bysamfund, kan både anskues ud fra det sedentære og nomadiske verdenssyn. På mange punkter har Astrup karakter af at være et gammelt landbrugssamfund, hvilket kan ses, når man kører forbi nedlagte gårde, eller i krydset, som rummer reminiscenser fra en svunden tid, hvor der både var telefoncentral og missionshus, og kører man mod nord ad Bøgstedvej mødes man af byens kirke, samt den nu lukkede købmand. Byen kommer til at virke som en gennemkørselsby, hvor der ikke er mange elementer, der taler til besøgendes nysgerrighed, og den kan derfor komme til at fremstå anti-seværdig. Set ud fra en relationel forståelse af sted, skal Astrup forstås i relation til de områdebyer, den kan arbejde, og allerede arbejder, sammen med som by, hvilket også kan være med til at styrke byens potentialer. Forbindelsen til konteksten og trafiknettet, er ligeledes væsentlige aktiver for Astrup. Astrups interne relationer er også essentielle, særligt de fællesskabsdannende relationer, der er til stede som følge af det stærke foreningsliv og aktiviteter. Dette blev tydeliggjort under 'Mit Astrup' og Borgerworkshoppen, hvor de interne forbindelser koncentrerede sig om de eksisterende foreninger og aktiviteter, mens de eksterne forbindelser viser, at byen ikke skal ses som afgrænset ved byskiltet, men at skoven også ligger inden for den mentale opfattelsen af byen.

De nye mødesteder:

De nye mødesteder er udviklet gennem en proces, der tager udgangspunkt i den teoretiske formulering af typologierne, samtidig danner analyser og registreringer fundament for placering og karakteristika af mødestederne i Astrup, eller i et lokalsamfund med samme tendenser som Astrup. Processen har resulteret i en potentialeplan for Astrup med otte tilhøren-

de mødestedsprincipper samt inspirationsreferencer, der både kan anvendes som generelle mødestedsprincipper for sig selv eller, som det er tilfældet i Astrup, kan samles i mindre interventioner. Principperne skal grundlæggende demonstrere, hvordan de nye mødesteder kan udformes, og kan derfor både ses som interventioner, der prøver at løse nogle af problematikkerne i Astrup, og som en inspiration til anvendelse i andre byer.

I Astrup: I forhold til interventionerne i Astrup, er der taget udgangspunkt i, at der med byens størrelse ikke er et behov for en gennemgribende masterplanlægning til at skabe en forbedring. Dette vurderes på baggrund af byens allerede eksisterende sociale samhørighed og tilhørende tilbud af aktiviteter og foreninger. Derfor er der taget udgangspunkt i eksisterende mødesteder, som er forstærket eller gjort tydeligere. I byens kryds mellem Bøgstedvej og Astrupvej, er der foretaget det mest radikale indgreb med forskønnelse af byens kryds, hvor nedrivning af den gamle telefoncentral og omdannelse af missionshuset, skaber et nyt samlingssted i forbindelse med byens trafikerede kryds, hvor der vil opstå større interaktion mellem hårde og bløde trafikanter. I forbindelse med samlingsstedet er der placeret en nyt træfpunkt, som kan fungere som et interaktivt punkt, hvorfra der tilbydes lift og afhentes passagerer. Punktet giver, udover en lokal placering, også borgerne adgang til flere muligheder for transport. Ved friskolen og hallen er mellemrummet placeret, så der skabes forbindelse mellem de allerede eksisterende funktioner og aktiviteter i området, og fordrer til at mennesker får øje på hinanden, samtidig med at deres bevægelser ledes mod centrale punkter. Forløbet vil variere i brug alt efter tid og tempo, og det fortættede forløb inviterer til øget interaktion.

En generel anvendelse: En generel anvendelse af de nye mødesteder kræver, at man har forståelse for det specifikke lokalsamfunds karakteristika. Til dette kan der hentes inspiration fra analyser og registreringer som anvendt i casestudiet af Astrup.

Mødestedstypologierne og principperne kan bruges til at nytænke hvilke funktioner, der er behov for, til at øge udviklingen og skabe sunde relationer i et lokalsamfund.

Visionen er ikke at skabe stor tilflytning til landdistrikter; det er nærmere et spørgsmål om at øge livskvaliteten for de, der bor i landdistrikter. Det er trods alt stadig en femtedel af befolkningen som bor i landdistrikterne, herunder landsbyer med mindre end 1000 personer. Der foreslås ikke at man skaber nye decentraliserede bycentre, men snarere at man gennem de nye mødesteder skaber nye funktioner og relationer på tværs af bygrænserne. Samtidig er interventionerne tiltænkt i en skala, hvor de kan realiseres på et fundament af frivillige kræfter og for små midler.

De nye mødesteder kan styrke et sammenhold, men ikke redde et, som ikke eksisterer i forvejen. Sat på spidsen, kan specialet og i særlig grad mødestedsmanualen anvendes som fundament for nytænkning til at skabe sunde relationer i lokalsamfundene.

Fælles for alle tre nedslag og mødestedstypologier er ideen om at mennesker tiltrækkes af andre mennesker, og det, nedslagene kan, er, at øge sandsynligheden for det uintenderede møde i de tyndere befolkede områder. Med dette bliver mødesteder til et aktiv for lokalsamfund i et udviklings øjemed og som fundament for sociale relationer.

Refleksion

Den generelle refleksion over de nye mødesteders anvendelighed kan ses i mødestedsmanualen, mens det følgende afsnit primært beskæftiger sig med metodiske overvejelser og perspektiver for videre bearbejdning.

En af de helt centrale ambitioner med specialets problemstilling har været at udvikle koncepter for mødesteder, som forankrede løsninger i tråd med borgernes ønsker for deres by. For at få indsigt i disse ønsker og visioner har Astrups borgere været samarbejdspartnere for projektet, samtidig med at de har spillet en central rolle i forbindelse med specialets empiriindsamling.

Som behandlet i den første del af specialet, har der siden 1970erne været fokus på borgerinddragelse. Der er dog stor forskel på, i hvilken grad borgerne bliver inddraget. Der kan for eksempel både være tale om en symbolsk inddragelse, som måske handler mere om politisk goodwill, end et reelt ønske om at lade borgerne få indflydelse på et givent emne.

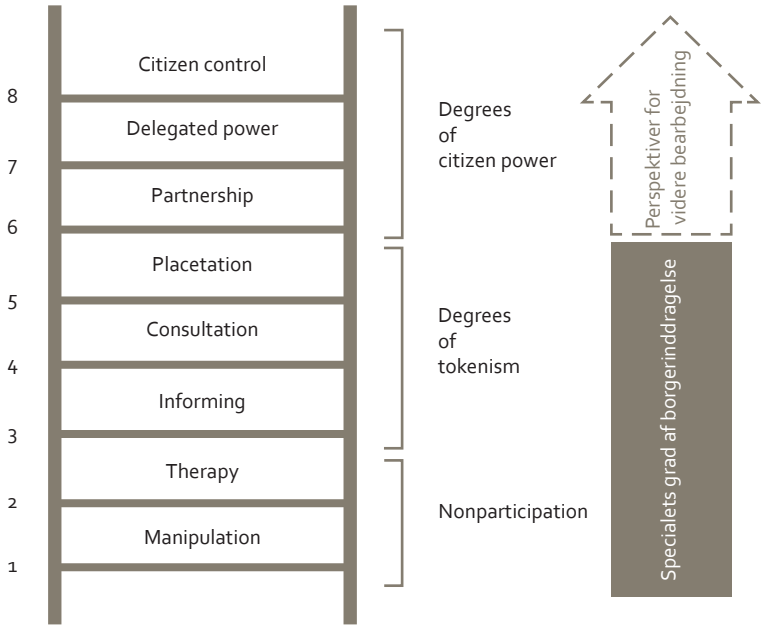
For dette speciale har visionen om at skabe forankrede løsninger handlet om at udvikle mødesteder, som Astrups borgere har ejerskab for og lyst til at arbejde videre med. Dette er relevant, fordi Hjørring Kommune har vedtaget en landdistriktspolitik og en Plan og Udviklingsstrategi, PLUS15, hvor det er meldt ud, at den udvikling, der kan ske i landdistrikterne, skal opstå på baggrund af initiativer fra borgerne. Derfor er det her særligt vigtigt, at mødestedsinterventionerne har udgangspunkt i borgernes ønsker.

Ønsket om at skabe forankrede løsninger er blandt andet kommet til udtryk i udvælgelsen af metoder, hvor der har været stort fokus på at komme ned i øjenhøjde med Astrup. Gennem en kombination af kvantitative og kvalitative metoder har vi kunnet tilegne os viden om byens fysik, såvel som de mennesker, der bor der, og deres forståelse af byen. Nogle af disse metoder tager desuden udgangspunkt i, hvad der traditionelt bruges i forbindelse med borgerinddragelse, herunder afholdelsen af en borgerworkshop.

Med denne tilgang er det søgt at skabe mødesteder, som stemmer overens med borgernes ønsker. Dette er ligeledes i tråd med generelle visioner om borgerinddragelse. Men for specialet såvel som i den professionelle tilgang til planlægning, er der forskellige niveauer inden for borgerinddragelse. For at belyse dette, inddrager vi her Arnsteins 'Ladder of Participation' (Arnstein, 1969)(se ill. 7.1), som er beskrevet i en tid, hvor borgerinddragelse og visioner om decentralisering af magten var et varmt emne.

"The idea of citizen participation is a little like eating spinach: no one is against it in principle because it is good for you. Participation of governed in their government is, in theory the cornerstone of democracy - a revered idea that is vigorously applaud by virtually everyone" (Arnstein, 1969, s. 216).

Arnstein tager udgangspunkt i den del af befolkningen, som ellers ikke bliver hørt, 'the have-nots', som er eksemplificeret gennem minoritetsgrupper, som kalder på en decentralisering af magten (Ibid.). Gennem en række eksempler opbygger hun "The Ladder of Participation', som er en stige, der med otte trin beskriver forskellige niveauer inden for bor-



Ill. 7.1 - Arnstein 'The Ladder of Participation'

gerinddragelse (se ill x).

De nederste trin af stigen, beskæftiger sig med den form for inddragelse, som primært handler om at informere og underrette, og hvor der altså nærmere er tale om 'non-participation'. Bevæger man sig lidt længere op ad stigen, begynder borgerne at få en stemme. De bliver hørt, men det er fortsat politikere og lignende som har retten til at beslutte. På det femte trin, begynder borgerne at fungere som 'rådgivere', men har dog stadig ikke nogen ret til at foretage beslutninger. Derfor kan disse niveauer også beskrives som 'Tokenism' eller symbolske anstrengelser.

De højeste niveauer af 'Ladder of Participation' beskrives som begreber som 'Partnerships', 'Delegated Power' og 'Citizen Control' og som ordene antyder, er der altså på disse trin forskellige niveauer af magt distribution til borgerne. (Ibid.)

Specialets grad af borgerinddragelse har karakterer af trinnet; 'Placatation' på Arnsteins 'Ladder of Participation', hvilket rangerer som den højere del under 'Tokenism' eller symbolske anstrengelser. Borgerne er altså blevet hørt om hvilke mødesteder, der allerede er til stede i Astrup, og hvilke de kunne ønske sig. De har fungeret som en form for rådgivere i processen, og deres inputs er blevet brugt som parametre til udformning af interventionerne på lige fod med øvrige analyser.

En videre bearbejdning af projektet ville dog give mulighed for, at løfte sig endnu et par skridt op ad stigen. Hvor borgere i Astrup vil kunne tage interventionerne til sig og være med til at udforme, tilpasse og prioritere de greb, der findes mest anvendelige.

Borgernes rolle og deres grad af indflydelse på interventionerne, ville også kunne være i form af finansiering og opbygning af interventionerne. Der er i konceptudviklingsfasen og interventionsfasen, hverken lagt budgetter eller taget stilling til, hvordan interventionerne skal financieres. Men samtidig er der dog foretaget valg om økonomisk bevidsthed i forbindelse med for eksempel skalaen på interventionerne. I forhold til finansieringen af mødestederne er det et af de punkter, hvor det ville være meget relevant at indgå partnerskaber med borgerne. På den måde vil de, i tråd med kommunens ønsker, kunne tage initiativet til interventionerne, og man kunne opfordre borgerne, eventuelt sammen med kommunen, til at søge fondsmidler hjem, for eksempel fra Realdania, LAG-puljer eller statslige områdefornyelsesmidler.

Man kunne også forestille sig at netop det, at byen stod sammen om at søge fondsmidler kunne skabe en yderligere forankring hos borgerne, og at opbygningen af et fælles projekt vil kunne være med til at styrke byens sammenhold.

I forlængelse af en diskussion om finansiering kan det også være relevant at diskutere antallet af mødesteder. Gennem specialet er der foreslået forskellige muligheder, men det er ikke nødvendigvis dem alle, der skal implementeres samtidig. Og måske er der nogen, der helt bliver sorteret fra i videre bearbejdelse af interventionerne i samråd med borgerne. Der ligger derfor et arbejde i at pege ud, hvilke interventioner, der giver mest mening for dem, og hvilke der skal prioriteres først.

I forhold til andre metodiske tilgange kunne det have været interessant at arbejde med andre typer af analyser og registreringer. For eksempel er der primært spurgt ind til, hvordan folk bruger byen, i stedet for at studere reelle bevægelsesmønstre. Interaktionsscenarier er et perspektiv, der kunne tages op i en videre bearbejdning af interventionerne. Således at man kunne sikre sig en større objektivitet i de bevægelsesmønstre, som er til stede i Astrup. Men det blev samtidigt også nævnt af en del borgere, at de mødes privat. Derfor kunne det være interessant at registrere hvordan de reelle bevægelsesmønstre er gennem byen, ved at observere folks bevægelser gennem byen, for eksempel ved brug af termiske kameraer. Havde man anvendt denne observationsteknologi, havde bevægelserne formentligt centreret sig ved private hjem og de lukkede vænger, hvorfor det er relevant at undersøge respondenternes brug af byens møder og steder i henhold til deres perceptioner og erindringer.

Mødestederne rummer svar på nogle af de problematikker som rammer landdistrikterne. Mødestederne vil ikke i sig selv kunne vende udviklingen i landdistrikterne. Men det vil kunne gør det mere attraktivt at bo der. Særligt de byer, hvor der i forvejen er et stærkt sammenhold, kan have gavn af at etablere nye eller styrke eksisterende mødesteder, for på den måde at gøre det mere attraktivt at bo i byerne. De nye mødesteder kan altså være et redskab til at øge kvaliteten af bylivet i Astrup eller andre lokalsamfund.

Ill. 7.2 - Borgerworkshop

LITTERATURLISTE

Allmendinger, P. (2002). *Planning Theory*. Basingstoke: Palgrave.

Altinget. (2016). 'Oprør fra udkanten: Kommunalreformen var skyld i centralisering.' *Altinget.dk - TV* 9. December. 2016 [Online] Tilgængelig på: http://www.altinget.dk/artikel/oproer-fra-udkanten-kommunalreformen-var-skyld-i-centralisering [tilgået: 06 04 2017].

Andersen, I. (2003). *Den skinbarlige virkelighed*. (2. udg.) Frederiksberg: Samfundslitteratur.

Andersen, I., Borum, F., Kristensen, P. & Karnøe, P. (1992). *Om kunsten at bedrive feltstudier : en erfaringsbaseret forskningsmetodik*. Frederiksberg: Samfundslitteratur.

Arnstein, S. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216-224.

Astrup Menighedsråd (2010). *Astrup Kirke: en beskrivelse*.

Augé, M. (1992). *Ikkesteder*. **I** A. Mai & D. Ringgaard, (red.) (2010) Sted. (pp. 57-82) Århus: Aarhus Universitetsforlag.

Boyko, C. et al. (2017). How Sharing Can Contribute to More Sustainable Cities. *Sustainability* 9(5): 701.

Brinkmann, S. (2013). *Kvalitativ udforskning af hverdagslivet*. København: Hans Reitzels Forlag.

BRN (2016). *Talstærkt: Hjørring Kommune*. Business Region North Denmark. Tilgængelig på: http://www.businessregionnorthdenmark.dk/Files/Files/Analyserapporter%202016/BRN_Talst%C3%A6rkt_Hjorring.pdf [tilgået: 12 03 2017].

Byplanlab (2015). *Vinder af Byplanprisen 2015: Dansk Byplanlaboratorium*. [Online] Tilgængelig på: http://www.byplanlab.dk/Byplanpris2015_vinder [tilgået: 18 04 2017].

Böhme, G. (1995). *Atmosphäre*. Frankfurt am Main: Suhrkamp,

Carter, H., Larsen, H. & Olesen, K. (2015). A Planning Palimpsest: Neoliberal Planning in a Welfare State Tradition. No. 58, June 2015, *European Journal of Spatial Development*.

Castells, M. (1996). *The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol 1: The Rise of the Network Society. Oxford: Blackwell.

Christensen, S. (red.) (2006). *Den moderne by*, Danske Bystudier, nr. 3.

Christensen, L. (2014). 'Klar til borgermøde om friskole'. *Nordjyske.dk* 17. september 2014 [Online]. Tilgængelig på: https://nordjyske.dk/nyheder/klar-til-borgermoede-om-friskole/6d4180bd-38fb-46e2-8278-880bd-020cf61 [tilgået: 03 05 2017].

Christoffersen, P. (2013). 'Landsby håber på mere vækst'. *Nordjyske.dk*. 3. september 2013 [Online] Tilgængelig på: https://nordjyske.dk/nyheder/landsby-haaber-paa-mere-vaekst/596ad337-c61b-4204-836e-32819e56d4d5/112/1513 [tilgået: 19 04 2017].

Christoffersen, P. (2015). 'Økologisk købmand lukker'. *Nordjyske.dk*. 29. april 2015 [Online] Tilgængelig på: https://nordjyske.dk/nyheder/oekologisk-koebmand-lukker/8803997f-4a0c-4b1d-a493-40497d8a8bb1/112/151 [tilgået: 05 05 2017].

Cresswell, T. (2006). *On the Move*. New York: Routledge.

Conzoom (n.d.). Conzoom: Maps. *Apps.conzoom.eu*. [Online] Tilgængelig på: https://apps.conzoom.eu/public_map [tilgået: 05 05 2017].

Dahl, H. (2008). *Den usynlige verden*. København: Gyldendal

Danmarks Statistik (n.d.). *Danmarksstatistik.dk*.[Online] Tilgængelig på: http://www.dst.dk/da/Statistik [tilgået: 03 05 2017].

DI (2016). *Urbanisering i Danmark: Danmarks geografiske udfordringer og muligheder*. Dansk Industri. Tilgængelig på: https://di.dk/SiteCollectionDocuments/Opinion/Konjunktur/Overliggerpapir%20opdateret%20-%20endelig%20juli%202016.pdf [tilgået: 27 03 2017].

DST (2011). 'Flere unge fravælger provinsen' *Dst.dk* 11. juni 2011. [Online] Tilgængelig på: http://www.dst.dk/da/Statistik/bagtal/2011/2011-07-011-unge-forlader-provinsen [tilgået: 25 04 2017].

Espersen, I. (2017). 'Landsby tager spaden i egen hånd: »Hvis vi vil have noget op at stå, må vi gøre det selv«' *Jyllands-posten.dk* 26. februar 2017 [Online] . Tilgængelig på: https://jyllands-posten.dk/protected/premium/indblik/Indland/ECE9392209/er-samarbejdet-til-det-faelles-bedste-eller-den-enkeltes-undergang/ [tilgået: 15 03 2017].

Fabian, L. (2012). Kreative stedstilegnelser, gadekunst og tegnpirateri. **I** J. Andersen et. al. (red.) *Byen i bevægelse: mobilitet – politik – performativitet*. (243-265) Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. Nykøbing Sjælland: Bogværket

Groth, N. & Fertner, C. (2013). *Stationsbyer i dag*. Prinfo Aalborg: Realdania. Tilgængelig på: https://realdania.dk/~/media/realdania/projekter/byen/stationsbyerne/stationsby_mailvers.pdf?la=da

Gaardmand, A. (1993). *Dansk byplanlægning 1938-1992*. København: Arkitektens forlag.

Hajer, M & Reijndorp, A. (2001). *In Search Of New Public Domain*. Rotterdam: NAi Publishers

Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), pp.1-22.

Hartmann-Petersen, K. (2012). Mobilitetens rytmer: på tur med linje 5A. **I** J. Andersen et. al. (red.) *Byen i bevægelse: mobilitet – politik – performativitet*. (61-77) Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.

Hastrup, K. (1992). *Det antropologiske projekt: om forbløffelse*. København: Gyldendal.

Hastrup, K. (2010). Feltarbejde. I: L. Tanggaard & S. Brinkmann, (red.), *Kvalitative metoder - en grundbog*. (55-74) København: Hans Reitzels Forlag.

Healey, P. (2006). *Collaborative planning*. (2 udg.) Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Heidegger, M. (1993). *Building Dwelling Thinking*. Washington University. p. 343 - 364

Hjørring Kommune (2009). *Strategi for udvikling i landdistriktet i Hjørring Kommune*. Hjørring: Hjørring Kommune. Tilgængelig på: https://www.livogland.dk/sites/livogland.dk/files/kommunale_landdistriktspolitikker/hjoerring_0.pdf [tilgået: 24 03 2017].

Hjørring Kommune (2013). *Retninglinjer for Kommuneplanen*. [Online] Kommuneplan.hjoerring.dk. Tilgængelig på: http://www.kommuneplan.hjoerring.dk/dk/retningslinjer/alle_retningslinjer/ [tilgået: 24 04 2017].

Hjørring Kommune (2015). *PLUS15 - Plan og udviklingsstrategi 2015*. Hjørring: Hjørring Kommune. Tilgængelig på: https://hjoerring.dk/media/1659/plus15-ajourfoert-udgave-august-2015.pdf [tilgået: 05 05 2017].

Hjørring Kommune (2017). *Sådan ligger landet - nøgletal for landdistriktet i Hjørring kommune, marts 2017*. Hjørring: Hjørring Kommune. Tilgængelig på: https://hjoerring.dk/media/16329/saadan-ligger-landet.pdf [tilgået: 24 04 2017].

Hjørring Kommune (n.d. a). *Hjørring - Hjørring Kommuneplan 2016*. [Online] Tilgængelig på: Hjorring.viewer.dkplan.niras.dk. Tilgængelig på: http://hjorring.viewer.dkplan.niras.dk/plan/3#/1135 [tilgået: 05 05 2017].

Hjørring Kommune (n.d. b). *Landsbyer og landdistrikt*. [Online] Kommuneplan.hjoerring.dk. Tilgængelig på: http://www.kommuneplan.hjoerring.dk/dk/temaer/land/landsbyer_og_landdistrikt/ [tilgået: 19 04 2017].

Huhtala-Jenks, K. & Forsblom, M. (2015). Mobility as a Service - the New Transport Paradigm. *Transportplanlægning. Trafik og veje*. 2015 august. p. 12 - 14

Hvattum, M. (2010). *Stedets tyranni*. Arkitekten 2/2010 p. 33 – 43

Hyldal, C. (2017). 'Gomore-chauffør om nyt samarbejde: Nu bliver min bil fyldt op'. *DR.dk* 17. marts 2013 [Online]. Tilgængelig på: http://www.dr.dk/nyheder/indland/gomore-chauffoer-om-nyt-samarbejde-nu-bliver-min-bil-fyldt-op [tilgået: 20 03 2017].

Ingold, T. (2011). *Being Alive : Essays on Movement, Knowledge and Description*. London: Routledge.

Jacobsen, M. (2012). Zygmunt Bauman og Storbyens mismod. **I** J. Andersen et. al. (red.) *Byen i bevægelse: mobilitet – politik – performativitet*. (119-130) Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.

Jakobsen, H. (2016). 'Debat: Folk misforstår workshops.' *Jyllands-posten.dk* 4. maj 2016[Online]. Tilgængelig på: http://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE8629340/folk-misforstaar-workshops/ [tilgået: 28 04 2017].

Jakobsen, R. (2016). 'Lund og Borup har knækket tilflytterkoden'. *KL.dk,* 14. juni 2016 [Online] Kl.dk. Tilgængelig på: http://www.kl.dk/Momentum/momentum2016122id206327/?n=0 [tilgået: 22 04 2017].

Jensen, O. (1999). *At ville noget med rummet: Diskurs & rationalitet i Danmarks og den Europæiske Unions planlægning af byernes rumlige udvikling*. Aalborg: Aalborg Universitetsbibliotek.

Jensen, O. (2009). Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. *Mobilities*, 4(1), pp.139-158.

Jensen, O. & Morelli, N. (2011). Critical Points of Contact. *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management,* 46(1), pp.36-49.

Jensen, O. & Lassen, C. (2011). Mobility Challenges. *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management,* 46(1), pp.9-21

Jensen, O. (2012). *Fremtidens "forstad": mellem netværksby og enklaver*. (pp. 1-36). Aalborg Kommune, Teknisk Forvaltning

Jensen, O. (2013). *Staging Mobilities*. London: Routledge.

Jensen, O. (2014). *Designing Mobilities*. Aalborg: Aalborg University Press.

Jensen, O. (Ed.) (2015). *Mobilities*, London: Routledge, vol. I-IV

Jørgensen, A. (2008). Lokale fællesskaber i den senmoderne by. *Dansk Sociologi* 3(19), pp. 9-24

Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking Mobility*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.

Kaufmann, V., Bergman, M. & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), pp.745-756.

Kellerman, A. (2012). Potential Mobilities. *Mobilities*, 7(1), pp.171-183.

KL (2014). 'Flere og flere danskere har langt til arbejde' *KL.dk*. 15. september 2014 [Online] Tilgængelig på: http://www.kl.dk/Momentum/momentum2014-16-2-id164224/ [tilgået: 20 03 2017].

Knudstrup, M. (2005). Arkitektur som integreret design. **I** L. Botin & O. Pihl (red.) *Pandoras Boks: Metodeantologi,* (148-160) Aalborg: Aalborg Universitetsforlag, pp. 148 – 160.

Koolhaas, R. (1998). The Generic City. **I** eds J. Sigler. *S, M, L, XL: [Small, Medium, Large, Extra-Large].* (2. udg.) New York: The Monacelli Press

Lange, I. (2016). *Transit- eller leveby?: Et casestudie af Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted i Gennemfartsdanmark.* Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Lassen, C. (2005). *Den mobiliserede vidensarbejder.* Aalborg: Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.

Laursen, L., Frølund, M. & Johansen, P. (2015). *Landsbyklynger som udviklingsstrategi - muligheder og barrierer: En forundersøgelse for DGI og Realdania, 2015*. [Online] Realdania. Tilgængelig på: https://realdania.dk/~/media/realdaniadk/filantropiske%20programmer/samlet%20projektliste/landsbyklynger/landsbyklynger.pdf?la=da [tilgået: 08 02 2017].

Laursen, L. (2017). *Landsbyklynger: fremtidens model.* Seminar. Horsens. 19.01.2017 [Online] Tilgængelig på: http://www.byplanlab.dk/sites/default/files2/Landsbyklynger_leaholstlaursen.pdf [tilgået: 20 04 2017].

Lefebvre, H. (1992). Set fra vinduet. **I** A. Mai & D. Ringgaard, (red.) (2010) *Sted.* (pp. 69-83) Århus: Aarhus Universitetsforlag.

Liv og land (2017). *Landdistriktspuljen.* [Online] Tilgængelig på: https://www.livogland.dk/ministeriets-egne-puljer-stoetteordninger/landdistriktspuljen [tilgået: 5 May 2017].

Lynch, K. (1981). *Good City Form.* Cambridge, MA: MIT Press.

Lynch, K. (1960). *The Image Of the City*. Cambridge: The Technology Press & Harvard University press.

Lønstrup, L. (2016). 'Borgerinddragelse skaber bedre beslutninger' *Djøfbladet.dk* 13. april 2016 [Online] Tilgængelig på: http://www.djoefbladet.dk/blad/2016/07/borgerinddragelse-skaber-bedre-beslutninger.aspx [tilgået: 24 03 2017].

Lørslevcafeen (n.d.). *Om huset og Købmanden.* [Online] Tilgængelig på: http://xn--lrslevcafeen-vjb.dk/ [tilgået 24 04 2017]

Maas.global. (2017). *MaaS as a Concept : MaaS Global.* [Online] Tilgængelig på: http://maas.global/maas-as-a-concept/ [tilgået: 20 03 2017].

Madsen, H. (2009). *Skæv og national* : Dansk Byplanlægning 1830-1938. København: Bogværket.

Mai, A. & Ringgaard, D. (Eds.) (2010). *Sted,* Århus: Aarhus Universitetsforlag.

Marling, G. (2003). *Urban songlines - hverdagslivets drømmespor.* Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Massey, D. (1997). En global fornemmelse for sted. **I** A. Mai & D. Ringgaard, (red.) (2010) *Sted.* (pp. 129-148) Århus: Aarhus Universitetsforlag.

McCluskey, B. (2016). A Smoother Ride. *Engineering & Technology*, 11(9), pp.36-41.

Miljøministeriet. (2013). *Grøn omstilling : nye muligheder for hele Danmark.* København: Miljøministeriet.

Møller, J. & Agerholm, N. (2013). Personbefordring i landdistrikterne: En udfordring, der kræver nytænkning. **I** G. Svendsen, (red.). *Livsvilkår og udviklingsmuligheder på landet.* (pp. 171-177) Odense: Syddansk Universitet.

Mønster, L. (2013). *Mødesteder : om Tomas Tranströmers og Henrik Nordbrandts poesi.* Aalborg: Aalborg Universitetsforlag

Norberg-Schulz, C. (1971). The Phenomenon of Place. I M. Larice & E. Macdonald, (2013) *The Urban Design Reader.* Abingdon, Oxon: Routledge

Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli International Publications

Nordjyllands Trafikselskab (2017). *Samkørsel via NT+GoMore : Nordjyllands Trafikselskab.* [Online] Tilgængelig på: https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/Bus---togtrafik/Samkoersel-(NT-GoMore) [tilgået: 22 03 2017].

Nordjyske (2017). 'Brugsen genoplivet som mødested'. *Nordjyske*. 25.04.2017, s. 10

Ny udsigt (n.d.). *Grundsalg* [Online] Tilgængelig på: http://www.nyudsigt.dk/grundsalg [tilgået: 19 04 2017].

TV2 Østjylland (2017). 'Hverdagsaktivisme spirer i Østjylland' *TV2 Østjylland*. 18. marts 2017. [Online] Tilgængelig på: http://www.tv2ostjylland.dk/nyheder/18-03-2017/1930/hverdagsaktivisme-spirer-i-ostjylland [tilgået: 21 03 2017].

Pallasmaa, J. (2014). *Arkitekturen og Sanserne*. I C. Thau & M. Keiding (red.) København: Arkitektens Forlag

Realdania (2017). *Stedet Tæller: perspektiver og erfaringer*. Tarm Bogtryk A/S: Realdania

Rifkin, J. (2001). *The Age of Access*. New York: Penguin

Rosenkilde, K. (2017). 'Reformen der forandrede Danmark'. *Altinget.dk* 1. januar 2017 [Online] Altinget.dk. Tilgængelig på: http://www.altinget.dk/artikel/153369-reformen-der-forandrede-danmark [tilgået: 06 04 2017].

Sager der samler. (2017). *Hverdagsaktivismen spirer i Østjylland.* [Online] Tilgængelig på: http://sagerdersamler.dk/hverdagsaktivismen-spirer/ [tilgået: 2103 2017].

Samson, K. (2012). Den performative by: design, planlægning og oplevelser. **I** J. Andersen et. al. (red.) *Byen i bevægelse: mobilitet – politik – performativitet.* (219-242) Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.

Sheller, M. & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), pp.207-226.

Simmel, G. (1998). *Hvordan er samfundet muligt? : udvalgte sociologiske skrifter.* København: Gyldendal.

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet (2016). *Forsøgspulje: Det sunde liv i de mindre byer,* Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobility for the Twenty-first Century.* London: Routledge.

Urry, J. (2007). *Mobilities*, Cambridge: Polity Press.

Vejdirektoratet (2017). *Trafik på målestationer.* [Online] Tilgængelig på: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/hvor_meget_trafik_er_der_paa_vejen/Trafik%20p%C3%A5%20m%C3%A5lestationer/Sider/default.aspx# [tilgået: 11 04 2017].

Vestergaard, M. (2016). *Rural Outskirt Mobilities: A Case Study of Nationalpark Thy.* Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Videbæk, K. & Kjeldsen, N. (2017). 'Nyt tiltag: Privatbilen skal være bussens forlængede arm'. *DR.dk* 17. marts 2017 [Online] Tilgængelig på: http://www.dr.dk/nyheder/regionale/nordjylland/nyt-tiltag-privatbilen-skal-vaere-bussens-forlaengede-arm [tilgået: 20 03 2017].

Vrads.dk (n.d.). *Købmandsbutik*. [Online] Tilgængelig på: http://vrads.dk/koebmandsbutik [tilgået: 24 04 17]

Whimapp (2017). *Home: Whim Travel by MaaS Global.* [Online] Tilgængelig på: https://whimapp.com/fi-en/ [tilgået: 22 03 2017].

Whyte, W. (1980). *The Social Life Of Small Urban Spaces*. (3. udg.) New York: Project for Public Spaces, p. 19

ILLUSTRATIONSLISTE

Alle illustrationer og billeder, der ikke er listet her, er forfatternes egne.

Ill. 1.4 1801:
efter Madsen, H. (2009). Skæv og national : Dansk Byplanlægning 1830-1938. 1st ed. [Kbh.]: Bogværket. S. 75

Ill. 1.5 1901:
efter Madsen, H. (2009). Skæv og national : Dansk Byplanlægning 1830-1938. 1st ed. [Kbh.]: Bogværket. S. 75

Ill. 1.6 2016:
efter egne beregninger baseret på tal om kommunestørrelse i forhold til areal http://www.gribskovinfo.dk/kommunerareal.htm og indbyggertal bolius https://www.bolius.dk/danmarkskort/indbyggertal/

Ill. 1.7 Stjernemodel:
Gaardmand, A. (1993). Dansk byplanlægning 1938-1992. 1st ed. [Copenhagen]: Arkitektens forlag. Side 79

Ill. 1.8 Det store H:
Gaardmand, A. (1993). Dansk byplanlægning 1938-1992. 1st ed. [Copenhagen]: Arkitektens forlag. Side 79

Ill. 1.9 Udvikling i befolkningstal fra 2008-2013:
Efter Miljøministeriet (2013), Grøn omstilling – nye muligheder for hele Danmark: Landsplanredegørelse 2013. København: Miljøministeriet. https://erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/landsplanredegoerelse2013.pdf , side 30

Ill. 1.10 Demografisk udvikling Hjørring Kommune:
Hjørring Kommune (2015). PLUS15 - Plan og udviklingsstrategi 2015. 1st ed. [ebook] Hjørring: Hjørring Kommune. Available at: https://hjoerring.dk/media/1659/plus15-ajourfoert-udgave-august-2015.pdf. side 6
1.11 Byinddeling og flyttebalance efter: Sådan ligger landet, nøgletal for landdistrikterne i Hjørring Kommune, marts 2017, Hjørring Kommune https://hjoerring.dk/media/16329/saadan-ligger-landet.pdf side 3 Og
Hjørring Kommune (2009). Strategi for udvikling i landdistriktet i Hjørring Kommune. 1st ed. [ebook] Hjørring Kommune.: https://www.livogland.dk/sites/livogland.dk/files/kommunale_landdistriktspolitikker/hjoerring_0.pdf

Ill. 1.14 Udvikling i byernes folketal (2016):
https://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_78494/cf_202/Udviklinger_i_byernes_folketal_fra_2006_til_2016.PDF

Ill. 1.15+1.16 – Husstandsstandsstørrelse og aldersfordeling
Data findes i bilag. Baseret på data fra DST og materiale tilsendt fra Hjørring Kommune

Ill. 6.1 Træfpunkt
1. https://www.dezeen.com/page/25/
2. http://www.apartmenttherapy.com/bruno-taylors-playful-spaces-62134
3. http://worldarchitecture.org/all-countries/chile
4. http://himmelstorm.dk/gomore/
5.https://www.behance.net/gallery/12495569/Lay-the-route

Ill. 6.2 Samlingssted
1.http://vores.kunst.dk/da/objects/details/12371/skivevej-13?ctx=d36db799-ad9e-43f6-9a71-326548d3fd1e&idx=12
2.http://www.bibliotecasdobrasil.com/2013/11/livros-disponiveis-em-cabine-telefonicas.html
4.http://www.clipzine.me/uzine/15010946122813229322/Landscaping/7

Ill. 6.3 Mellemrum
1. https://landarchs.com/revitalize-neighborhood/
2.http://www.landezine.com/index.php/2015/06/velenje-city-center-pedestrian-zone-promenada-by-enota/16-enota-promenada-29-walking-path/
3. https://architizer.com/blog/the-parking-lot-as-the-ultimate-sports-venue/
4.https://news.artnet.com/art-world/crosswalk-street-art-threatened-426302
5.http://www.archdaily.com/321636/keast-park-community-pavilion-jackson-clements-burrows-architects

Øvrige ortokort og vektorkort materiale: https://kortforsyningen.dk/
Bilag:
Ill. 7.3 Befolkningsvækst.
Data tilsendt af Kommune
Ill. 7.4 Historisk kort over Sindal Kommune:
http://vendsysselwiki.dk/images/Sindalkommune.jpg
Ill. 7.5 Astrup centralskole, 1960, Historisk Arkiv Hjørring, https://arkiv.dk/vis/3615326
Ill. 7.6 Bøgstedvej 298, Bager, 1983, Historisk Arkiv Hjørring, https://arkiv.dk/vis/3715411
Ill. 7.7 Kommunekontor, 1970-1990, Historisk Arkiv Hjørring, https://arkiv.dk/vis/3321019
Ill. 7.8 Astrup Mejeri, 1981, Historisk Arkiv Hjørring, https://arkiv.dk/vis/3319380
Ill. 7.9 Historisk baggrundskort: https://hkpn.gst.dk/
Ill. 7.12 Trafiktal: http://drift.kortinfo.net/Map.aspx?page=Borgersite&Site=Hjoerring

Bilag

Fysiske bilag

I	*Mødestedsmanual (Vedlagt seperat)*
II	*Vækst i befolksningstal for Astrup*
III	*Historiske kort og billeder*
IV	*Mail fra Steen M. Rasmussen*
V	*Baggrundsinformation 'Mit Astrup'*
VI	*Noter GreenDriveThinking*
VII	*Spørgeskema svar*
VIII	*Borgernes potentialeplan fra borgerworkshoppen*
IX	*Årsdøgntrafik*

Bilag CD

10	*Feltnoter, billeder og GPS-spor*
11	*Billeder og køretur*
12	*Spørgeskema*
13	*Rute og køreplan (NT)*
14	*Coonzoom data*
15	*Data fra Hjørring Kommune og DST*
16	*Borgerworkshop: Invitation, slides og billeder*

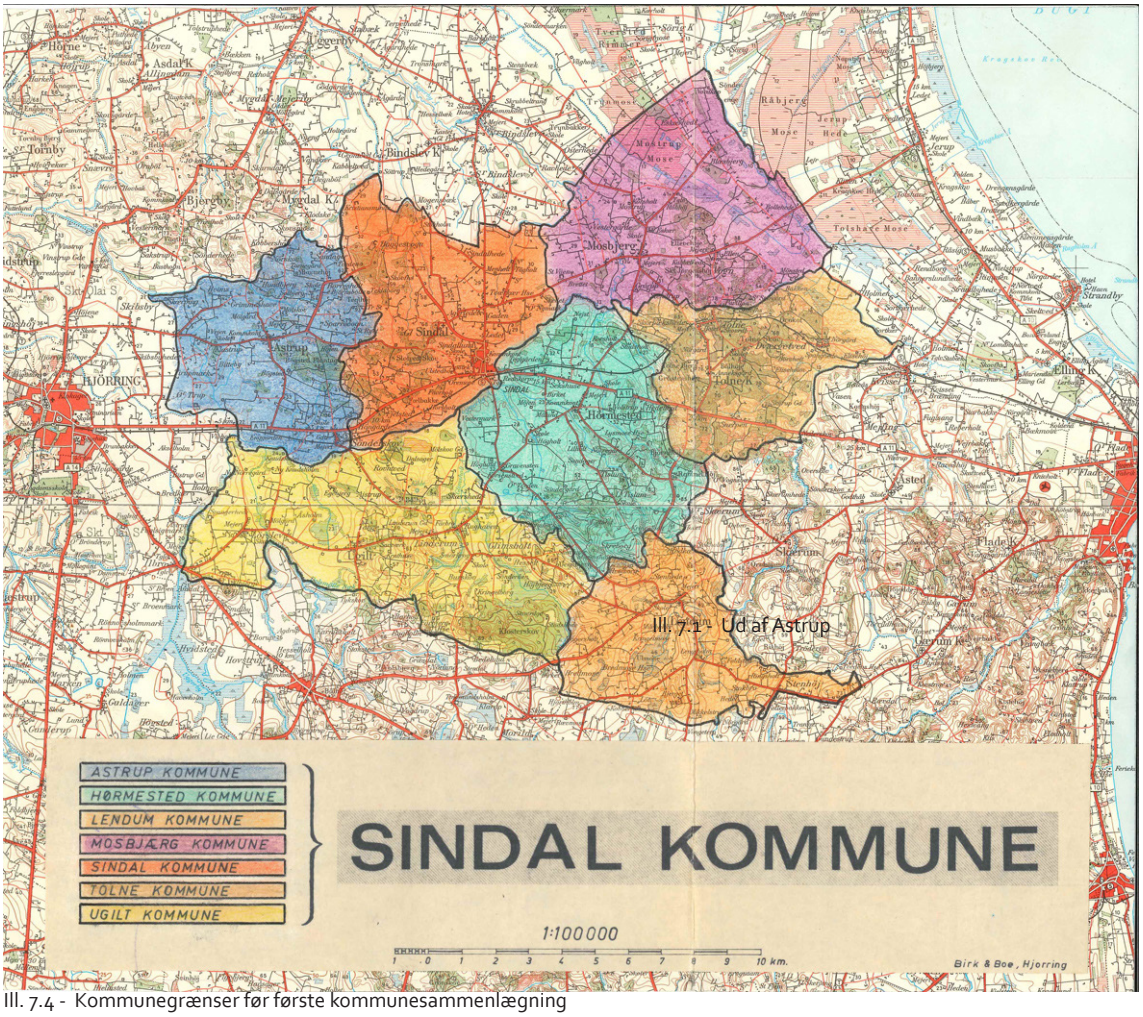
ASTRUP BY	Data														
Aldersgruppe / Basisområde	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
0-2 år	33	31	33	31	30	24	25	26	38	36	28	27	17	19	18
3-5 år	33	35	34	36	31	32	31	24	26	25	27	32	28	23	21
6-16 år	97	98	98	98	99	103	109	114	125	115	113	105	109	100	101
17-24 år	43	40	38	43	44	42	40	40	33	40	33	40	45	50	50
25-39 år	116	117	122	125	126	127	135	148	151	146	139	134	120	111	109
40-64 år	161	159	157	161	160	160	164	167	173	172	164	168	168	174	178
65-79 år	49	48	50	50	54	53	55	55	60	65	73	76	73	71	75
80+ år	19	22	21	22	21	24	28	25	24	17	17	23	28	28	28
Hovedtotal	551	550	553	566	565	565	587	599	630	616	594	605	588	576	580

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
20	17	17	16	16	16	16	16	16	15	15	15
16	19	19	20	18	17	17	17	17	17	17	16
97	92	86	82	82	80	81	80	76	75	73	70
50	48	51	49	46	44	40	38	38	37	38	38
104	99	93	89	86	83	82	81	79	78	76	74
187	193	197	202	203	203	206	204	204	202	201	198
77	76	77	76	78	80	79	81	80	83	83	82
26	25	25	26	27	28	29	30	30	30	32	35
576	570	564	562	557	552	550	545	540	538	533	528

ASTRUP LAND	Data														
Aldersgruppe / Basisområde	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
0-2 år	13	16	13	13	13	16	14	16	14	13	11	13	6	10	
3-5 år	30	25	24	17	17	16	18	19	14	13	15	13	13	9	
6-16 år	98	100	102	109	99	97	87	85	79	82	75	63	65	57	4
17-24 år	45	38	32	37	40	43	37	32	37	45	42	36	38	37	4
25-39 år	98	92	93	83	74	69	69	69	63	59	70	66	63	58	5
40-64 år	204	206	200	195	203	213	203	194	192	196	185	180	178	177	18
65-79 år	47	50	52	56	55	62	69	74	75	76	79	83	84	84	7
80+ år	5	5	6	8	6	6	5	5	7	7	9	9	14	14	1
Hovedtotal	540	532	522	518	507	522	502	494	481	491	486	463	461	446	43

Ill. 7.3 befolkningsvækst

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
9	10	11	12	12	12	13	13	13	13	12	12
7	10	9	11	11	12	12	13	13	13	13	13
49	45	47	45	44	43	45	45	45	45	45	45
39	38	34	33	33	32	30	29	28	28	27	27
57	58	59	57	57	58	58	58	59	58	57	56
177	176	168	168	166	162	155	153	148	146	142	138
77	73	78	74	75	75	77	73	75	74	73	73
20	20	20	22	19	20	20	20	19	19	20	21
435	430	426	422	418	413	409	404	400	395	389	384



Ill. 7.4 - Kommunegrænser før første kommunesammenlægning

Ill. 7.5 Centralskolen

Ill. 7.6 Bager

Ill. 7.7 Kommunekontoret

Ill. 7.8 Mejeriet

Ill. 7.9 Historisk kort

Mail afsendt 31. oktober 2016

Kære Steen Marqvard Rasmussen

[…]

Vi er to studerende som er på vej til at skrive afgang fra Aalborg Universitet fra henholdsvis Urban Design og Mobilitet og Urbane Studier. Vi vil på vores afgang arbejde med hvordan man kan opretholde og forbedre livskvalitet i de mindre byer, som ikke for nuværende bliver hjulpet på vej af den negative italesættelse i medierne.

Det er tanken at arbejde i to spor i vores opgave.

1. En strategi for en kommune om, hvordan man kan navigere indenfor en kommune med negativ befolkningsudvikling
2. En mindre intervention indenfor en realistisk økonomisk ramme i en lille by. Vi søger efter en by hvor der er en kommunal skole, et fungerende foreningsliv men ikke nødvendigvis købmand eller handelsliv. Vi forestiller os at en by på omkring 500-1000 indbyggere kan imødekomme disse behov. Men vi er meget åbne overfor input.

Vi er i øjeblikket på udkig efter en case-by. Optimalt i region Nordjylland.

Håber du kan hjælpe os på vej

Venlig hilsen Laura Lyhne og Anine Kamp

Svar modtaget 1. november 2016

Kære Anine og Laura

Jeg har fundet 14 sogne i Aalborg stift, som alle har en skole (jeg er ikke helt sikker på at skolerne i alle tilfælde er kommunale), hvor der er en del forskellige foreninger, og hvor den største by har mellem 500 og 1000 indbyggere.

Hvis I undrer jer over, at nogle af disse sogne har mere end 1000 indbyggere, så er forklaringen, at disse indbyggere er fordelt på flere mindre byer, hvoraf den største har mellem 500 og 1000 indbyggere.

De fremgår af denne tabel:

	STIFTKODE	SOGNENAVN	SOGNE-KODE	Sognets urbaniseringsgrad	Indbyggere i sognet	Det højeste klassetrin for skolerne i pastoratet	Antal foreninger i sognet
1	Aalborg	Ø Hornum,Rebild	8334	Byer med 500-999 indbyggere	1917	6. klasse eller mindre klassetrin	4
2	Aalborg	Bælum,Rebild	8346	Byer med 500-999 indbyggere	1094	8. eller 9. klassetrin	5
3	Aalborg	Horsens,Aalborg	8383	Byer med 500-999 indbyggere	1283	8. eller 9. klassetrin	5
4	Aalborg	Ferslev,Aalborg	8388	Byer med 500-999 indbyggere	983	8. eller 9. klassetrin	6
5	Aalborg	Vedsted,Jammerbugt	8401	Byer med 500-999 indbyggere	1300	8. eller 9. klassetrin	7
6	Aalborg	Jerslev,Brønderslev	8416	Byer med 500-999 indbyggere	1873	8. eller 9. klassetrin	11
7	Aalborg	Gjøl,Jammerbugt	8426	Byer med 500-999 indbyggere	1197	6. klasse eller mindre klassetrin	8
8	Aalborg	Gærum,Frederikshavn	8436	Byer med 500-999 indbyggere	847	8. eller 9. klassetrin	6
9	Aalborg	Hørby,Frederikshavn	8444	Byer med 500-999 indbyggere	1060	8. eller 9. klassetrin	9
10	Aalborg	Voer,Brønderslev	8448	Byer med 500-999 indbyggere	1103	6. klasse eller mindre klassetrin	7
11	Aalborg	Hellevad,Brønderslev	8449	Byer med 500-999 indbyggere	1507	8. eller 9. klassetrin	8
12	Aalborg	Tversted,Hjørring	8482	Byer med 500-999 indbyggere	884	6. klasse eller mindre klassetrin	4
13	Aalborg	Tømmerby, Thisted	8714	Byer med 500-999 indbyggere	1069	6. klasse eller mindre klassetrin	5
14	Aalborg	Jerup,Frederikshavn	9230	Byer med 500-999 indbyggere	865	8. eller 9. klassetrin	3
Insgesamt	N	14	14	14	14	14	14

Med venlig hilsen
Steen Marqvard Rasmussen
Sociologisk vidensmedarbejder
T: 21 18 12 04
E: smr@km.dk

Baggrundsinformation om respondenterne:
John Juel Thomsen er fra 1959 og flyttede til byen med sin familie i 1971, fordi hans far fik arbejde. Han er udlært tømrer og arbejder i dag som værkstedsassistent på et bilværksted i Hjørring. John har fire børn og fire børnebørn og bor sammen med sin kone i Astrup. Han er forhenværende formand for landsbyrådet og spejderne og har tidligere stillet op til kommunalvalget for Venstre og har gennem mange år dyrket blandt andet badminton i ASIF. I dag er han medlem af menighedsrådet og kirke hverve. Hans nevø er i øvrigt skoleleder på friskolen.

Mads Tarp er fra 1956 og har arbejdet som kaptajn og platformschef for blandt andet Mærsk gennem en lang årrække. Han flyttede til Astrup med sin familie i 2006 og har boet i huset med sin kone, søn og tre døtre i dag er huset blevet sat til salg, da de ikke længere har behov for så meget plads. Mads er meget engageret i lokalsamfundet han har været medlem hos spejderne siden 2008 og er i dag formand, han er også formand for landsbyrådet, som han har været med i, siden det blev oprettet i 2010. Derudover spiller Mads golf og har tidligere spillet både håndbold og fodbold i ASIF.

Frederikke Kunø Tarp er født i 1995 og flyttede sammen med familien til Astrup i 2006. Frederikke har i øjeblikket sabbatår efter at have gået på gymnasiet og derefter været på Ollerup Højskole sidste år, i øjeblikket arbejder hun som tjener hos Uffe i Hjørring og som instruktør i Loop Fitness. Frederikke er spejder og har været aktiv i ASIF gennem mange år, både med fodbold, håndbold og gymnastik, en stor del af tiden også som træner.

Julie Leerskov er født i 1977 og flyttede til Astrup fra Sindal i 2004. De valgte at flytte til byen fordi der var en attraktiv byggegrund. Julie har tre hjemmeboende børn; en pige på 14, og to drenge på henholdsvis 13 og 9 år. Hun arbejder som jobkonsulent og sagsbehandler i Brønderslev Kommune men er oprindeligt uddannet pædagog. I sin fritid bruger hun meget tid på friskolens skolekredsudvalg, hvor hun forsøger at finde på arrangementer der kan afholdes for at skrabe penge ind til friskolen. Derudover har hun gået til gymnastik i ASIF i denne sæson og så holder hun af at synge gospel og plukke svampe i skoven.

Asta Hougaard, er født i 1922 og har boet i Astrup siden 1945, hvor hendes mand fik arbejde på byens mejeri. Før det boede de ved Auning på Djursland. Asta er meget glad for at bo i byen, hvor hun har hele sin omgangskreds og hvor der både bor børn, børnebørn og oldebørn. Asta deltager trods sin høje alder i de forskellige aktiviteter der er i byen, for eksempel ældre gymnastik i hallen og møder i Grundtvigsk Forening.

Dagny Leenskjold er født i 2008 år og bor sammen med sine forældre og lillesøster og lillebror på en gård på skolevej, lidt uden for byen, hvor de har 500 køer. Hun går til dans på friskolen. Om sommeren cykler hun nogen gange i skole, men ellers bliver hun kørt.

Albert Leerskov er ni år gammel og er født og opvokset i Astrup. Han bor sammen med sin mor (Julie), far og to store søskende. Han går på friskolen og holder meget af at køre på både løbehjul i byen og ATV på marken bag hans hus. Albert bruger byen meget og cykler eller går altid til og fra skole.

Oplæg om GreenDriveThinking ved Olav Lange Hansen den 3 april 2017

Oplægget med Olav Lange Hansen blev istandsat efter aftale med vores tekniske vejleder Niels Agerholm, som har samarbejdet med Olav i forhold til samkørselsordningen. Forinden oplægget af Olav, havde vi kort introduceret mødestedstypologierne og udpeget træfpunktet som en typologi, der kunne indeholde samkørsel.

Oplæg med Olav i noteform:

Vi er ikke helt så langt som med træfpunkterne. Men det er meget vigtigt at orientere sig om hvor man skal køre fra og til. Samkørselsplads hvor folk kan samles op fra? Hvad er det et træfpunkt skal kunne? Hvor vil folk gerne hen - indkøb, fritid? Punktet kan ikke stå alene - det skal være en del af et netværk.

Vores analyse viser at næsten halvdelen er parat til at deltage i samkørsel.
Generelt vil folk svare, at de ikke har noget problem. Men unge mennesker (14-17 årige), vil svare særligt i forhold til fritidsinteresser. (Her er udgangspunkt Vester Nebel)
De unge bevæger sig længere væk, når man som 14-17 årige skal mødes med vennerne.

Når man bor ude på landet, deltager man i færre aktiviteter end man går til i byen på grund af afstandsfriktion. Nogle har ikke eksisteret det fordi udviklingen (centraliseringen) er kommet på bagkant.

Samkørsel er et reklameparameter, fordi det så bliver nemmere at komme ind i lokalsamfundet.

Det er de unge menneskers frihed, det at kunne bevæge sig - hvis de kunne tage en bus eller en samkørselsordning sidestiller dem med deres kammerater i Hjørring.

Det udgangspunkt GreenDriveThinking har taget er at starte med de unge. Det er dem der erkender problemet. Det er de unge og deres forældre der kan fanges for det er dem der har problemet eller afhjælper problemet.

På Lolland Falster er man nået langt med den sociale ulighed, da ressourcesvage familier flytter ud på landet

Bussen er forsikringen når bilen ikke kan starte - der er aldrig solgt flere busser.
En bus koster omkring 700 kr i timen. Busruter giver allesammen underskud - det er ikke den præmis der skal være incitament til samkørsel. Men det er et politisk motiveret!

Samkørselsordning kan for nogen resultere i at de er bange for at miste bussen, fordi kommunen kan se at de så kan spare.

Cirkulær økonomimodel:
Alle skal vinde på det!
Forretningsmodel (i stil med Gomore)
Coofle som udbyder lægger op til cirkulær økonomi, Coofle VIP (crowdfunding) - sponsorerede VIP-kort til at finansiere udvikling af appen. (MeWe-model - jeg får noget ud af det og vi får noget ud af det) Kunne for eksempel sponsoreres af Metropol i Hjørring eller biografen.

Hvordan kan vi engagere lokalsamfundet?
- økonomi er ikke drivkraften (Som eksemplet med GoMore)

Udgangspunktet er at man skal hjælpe hinanden.
Der er rigtig mange ting der vender på hovedet når man kender hinanden

- man ønsker for eksempel at rate hinanden
- etableret trygge kørevenskaber (praktiske venskaber)
- Det helt centrale for både børn og forældre er at de er trygge
- Hvor tæt skal man være i relation (helst forældre til kammeraterne)
- Det er de unge der kommer på (men de skal trække forældrene med)
- De unge har langt større transportbehov end de gamle - de unge kan også godt opfinde ekstra behov når transport er en mulighed

For at forældrene med skal det være

- nemt (en app der selv ved at man skal hjem igen, efter man har været ude og handle)
- trygt
- uforpligtende

Hvordan skal sådan en app fungere?

Gomore er ikke interesseret i småture - det er ikke dem de tjener pengene på.

Cirka 1000 mennesker i et område.

Det private bliver det der financiere og får mobiliteten til at fungere.

Friskolen er meget interesserede i en løsning med samkørsel for fællesskabet er der og der dækker kommunen ikke skolebuskørslen.

Krav:

- Ressourcer
- behov
- vilje

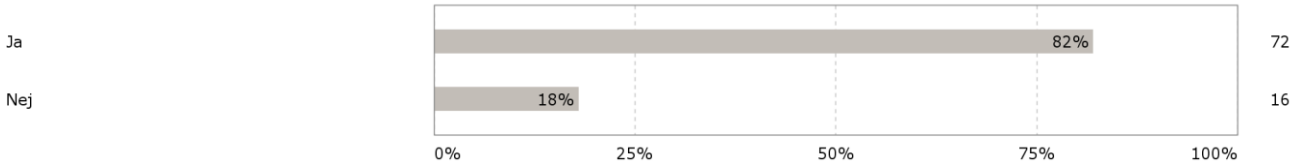
Udfordringen er

- vil i have den her app
- vil i downloade den her app
- vil i søge lift i den her app
- ville i kunne finde et lift? - nej, for der er endnu ikke nogen forældre (en 34% af forældrene skal være på, for at der er stor nok sandsynlighed for at man kan finde et lift)
- mentale bariere
- Og mange vil ikke binde sig på at køre til et bestemt tidspunkt.

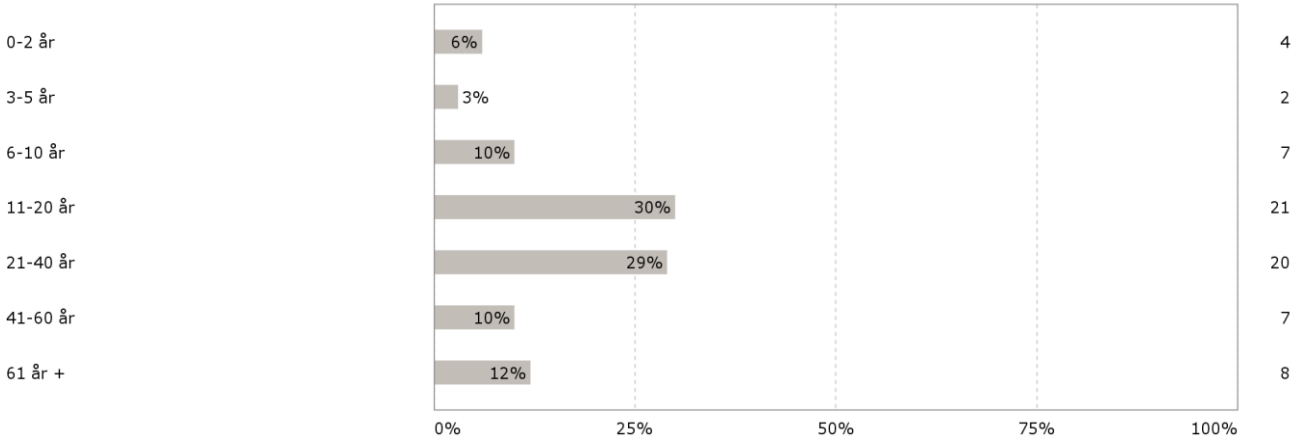
DGI arbejder på en politik omkring samkørselsordning, men det skal ikke være foreningen der driver det. De bruger kræfterne i forvejen.
Det skal bredes ud på tværs af landsbyen så man kan finde lift på tværs af foreninger og interesser, og på den måde kan hele landsbyen vinde i forhold til sammenhængskræften.

Den eneste mulighed for at få samkørsel op at stå i de mindre samfund er lokalsamfund.

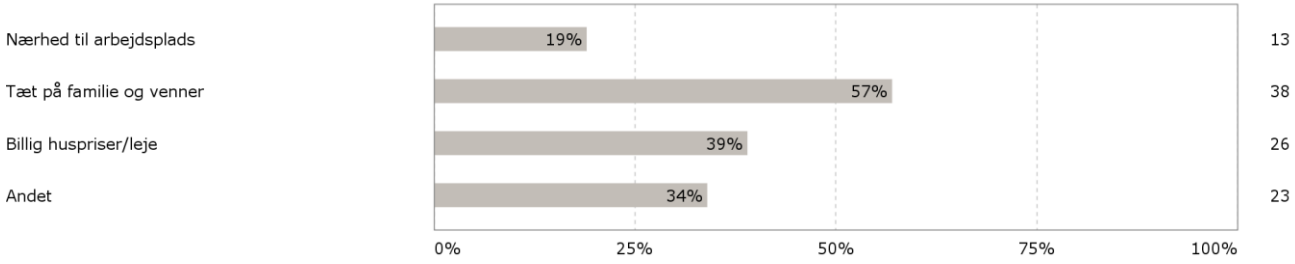
Bor du i Astrup?



Hvor længe har du boet i Astrup?



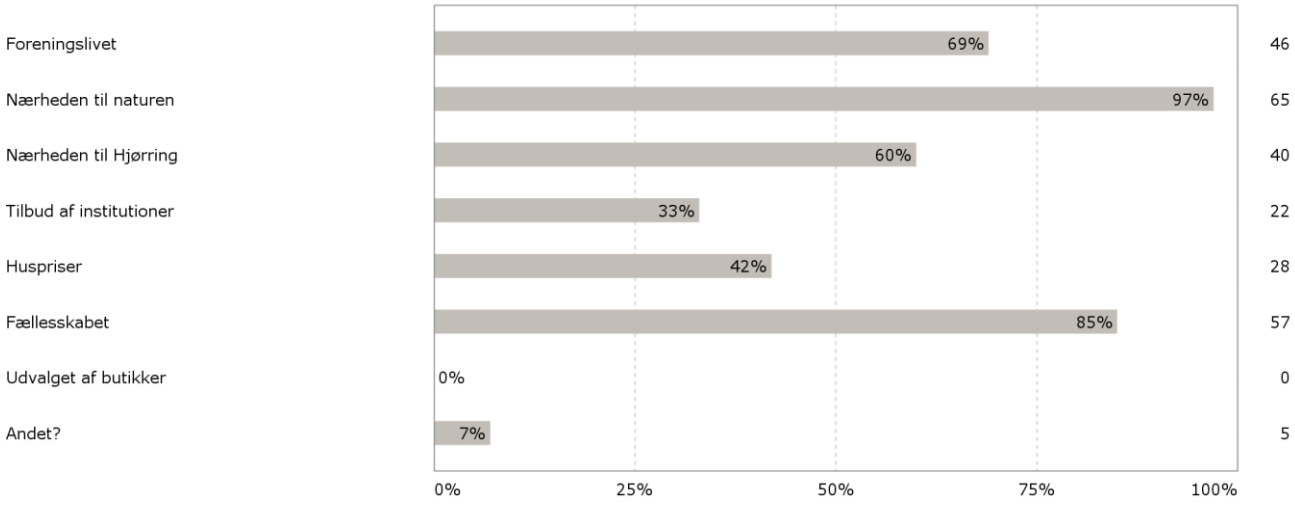
Hvorfor har du valgt at bosætte dig i Astrup?



Hvorfor har du valgt at bosætte dig i Astrup? - Andet

- Min familie bor her, altså mor og far
- Fandt byggegrund på landet og stadig så tæt på hjørring
- Dejligt lokalsamfund
- Flyttede her til med mine forældre i 1971
- Kom sammen med min forældre
- Lille lokalt samfund, hvor man trygt kan lade sine børn vokse op
- God plads.
- Tæt på skov og strand. Der er skole og gode fritidsaktiviteter
- Lille hyggelig by
- Flot beliggenhed
- Skøn natur, en passende størrelse by, børnehave og skole samt rigt foreningsliv
- Landbrug
- Naturen skovog ro
- Et godt alternativ til Aalborg. Her er natur, højt til himlen og plads
- Vokset op i astrup
- Er glad for at være en del af et lille samfund
- børn i skolen
- Fred & ro, men tæt på Hjørring alligevel, sammenhold, foreningsliv m.v.
- Flyttede ud til min daværende kæreste - nu mand
- Sammenhold, det nære i en landsby
- Dejlig lille hyggelig by og godt sammen hold i byen
- lille trygt lokalmiljø til mine børns opvækst.
- Lille samfund med alt man havde brug for (børnehave, skole, købmand)

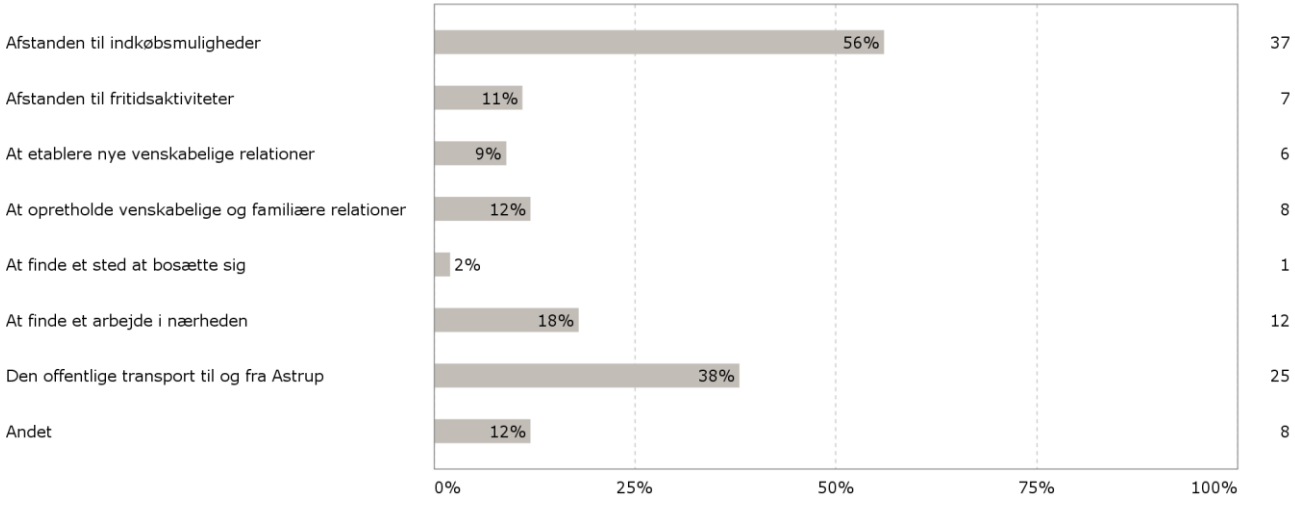
Hvad finder du attraktivt ved Astrup? (Sæt gerne flere krydser)



Hvad finder du attraktivt ved Astrup? (Sæt gerne flere krydser) - Andet?

- der var butikker i byen, da vi flyttede hertil
- Tæt på motorvejen. 35 min. til Aalborg centrum
- En lille skole
- Tæt på motorvej
- Friskolen

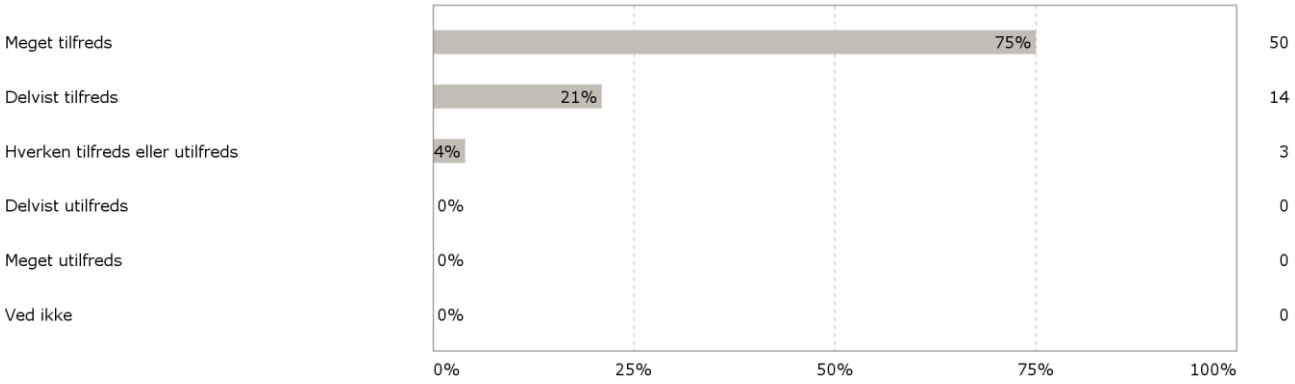
Hvad er de største udfordringer ved at bo i Astrup?



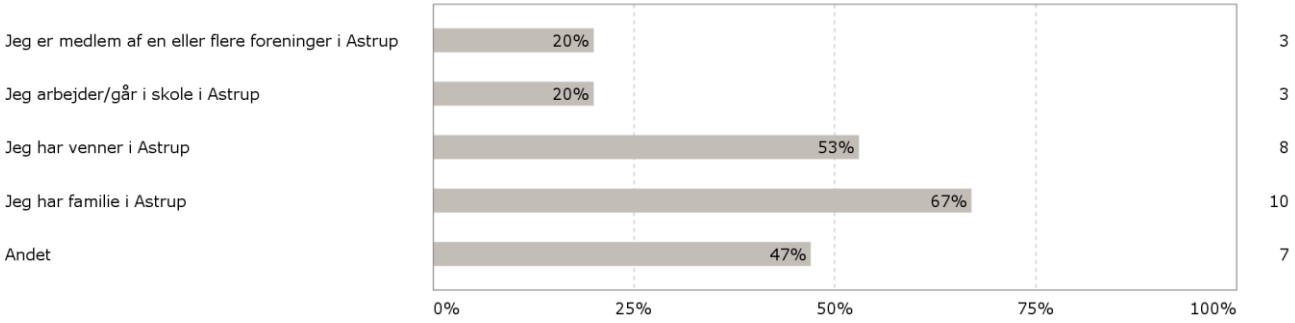
Hvad er de største udfordringer ved at bo i Astrup? - Andet

- Den størst udfordring er at få politiker til at satse på de små samfund
- Politiker
- Ingen udfordringer
- Ingen probl
- Ingen store udfordringer ved at bo her
- at finde ordentlig forbindelse på mobilen
- Største udfordring for os har været fald i huspriserne og dermed tab
- Teenagerne i huset

Hvor tilfreds er du med at bo i Astrup?



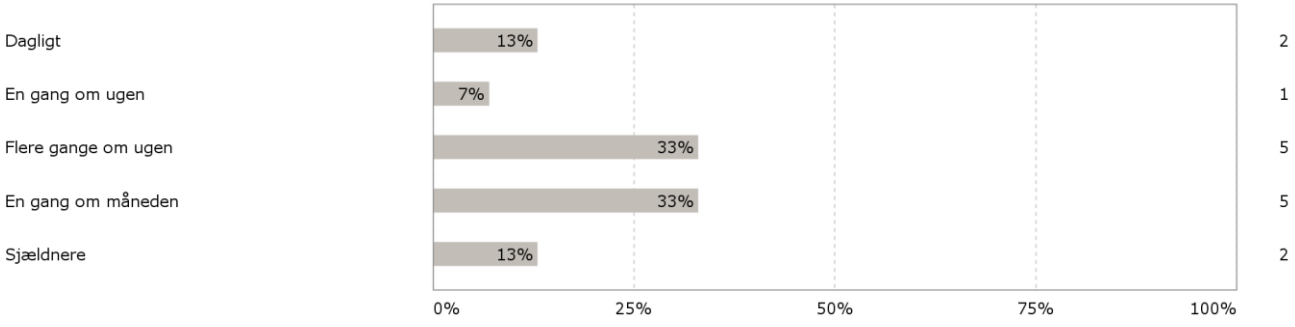
Hvad er din relation til Astrup?



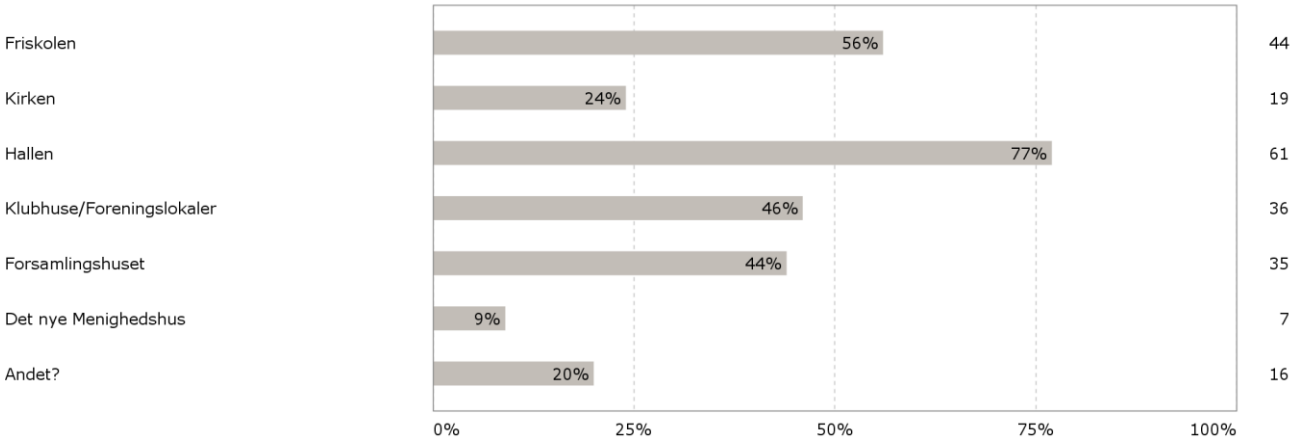
Hvad er din relation til Astrup? - Andet

- Børn der går i skole i astrup
- Jeg er født og opvokset i Astrup, men er fraflyttet grundet uddannelse
- Jeg bor på landet. Mine børn har gået i Astrup Skole
- Mine børn går i børnehave og skole der
- Er vokset op i byen. Flyttede derfra, da jeg skulle i gang med uddannelse.
- Gik der fra 1968 til1976
- Jeg er vokset op i Astrup

Hvor ofte besøger du Astrup?



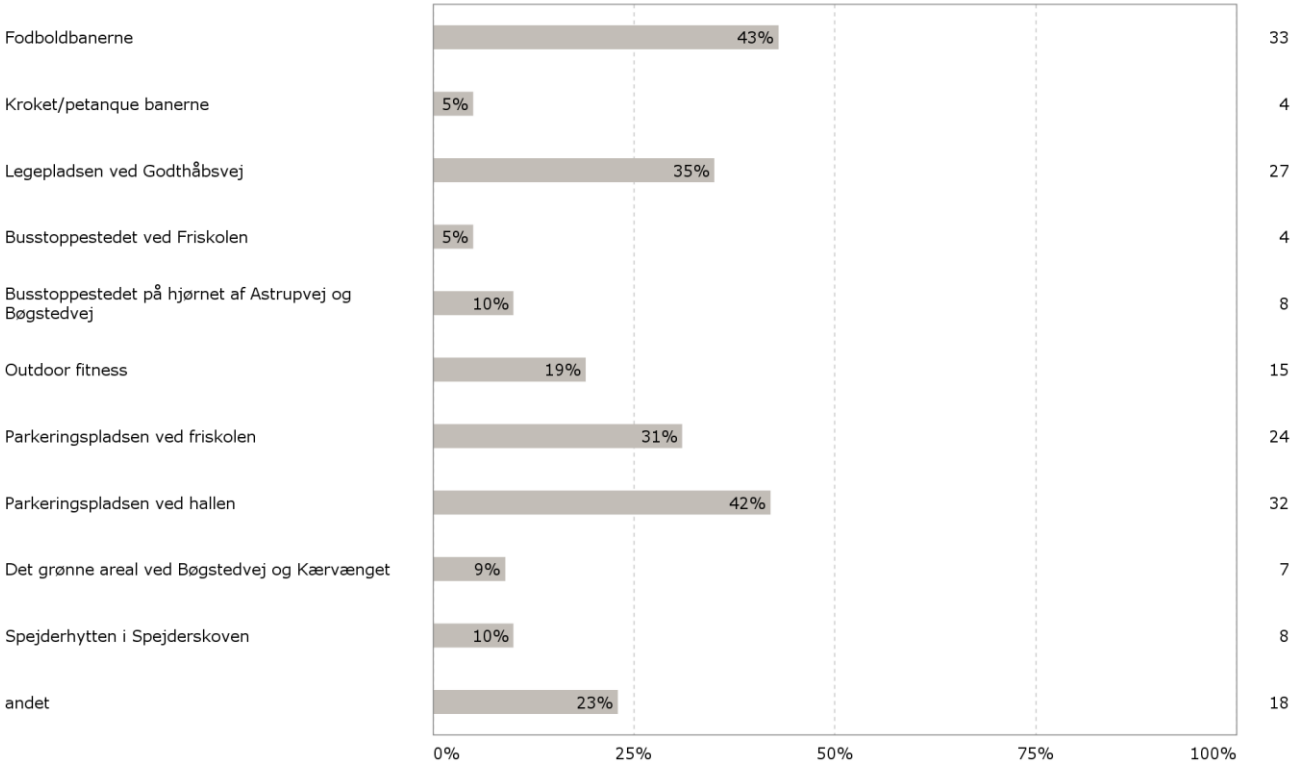
Nævn en eller flere faciliteter, hvor du mødes med dine venner og bekendte i Astrup:



Nævn en eller flere faciliteter, hvor du mødes med dine venner og bekendte i Astrup: - Andet?

- Bøgstedsløbey
- I mit hjem
- Børnehave/vuggestue og gym salen på skolen
- privat hjem
- Privat og på gåture i naturen
- Cykling i skoven, forskellige arrangementer,
- Vi går ture.
- Ikke i Astrup
- Stald kæret/frisør gården (opstaldet pony derude)
- Jeg mødes primært med familie i privat sammenhæng.
- Mødregruppe
- Primært kun i private hjem
- Hjemme
- privat, vejarrangementer
- Ridehallen

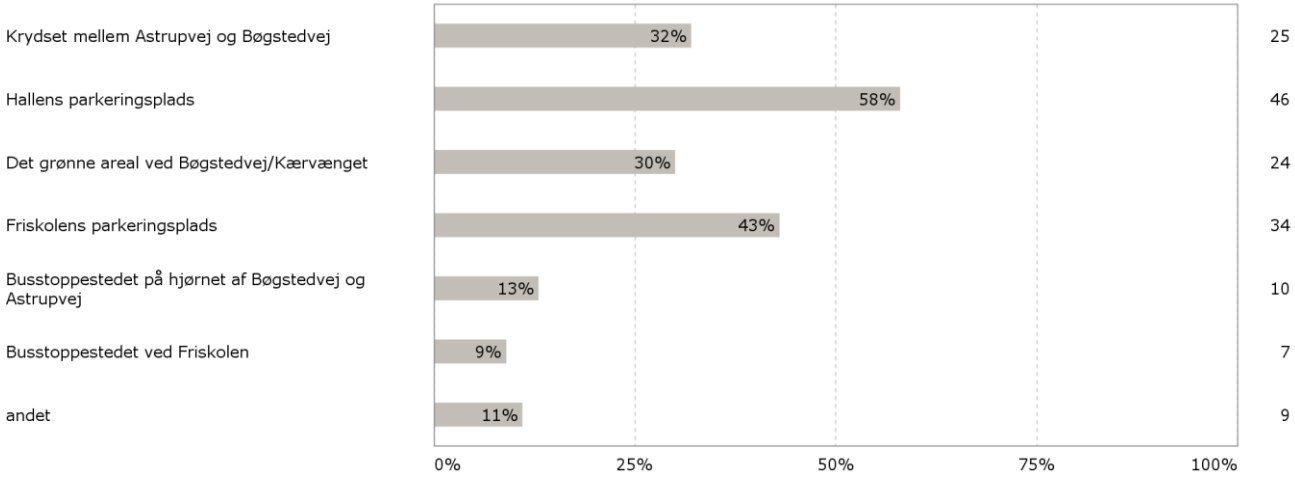
Nævn et eller flere udendørs steder, hvor du mødes med dine venner og bekendte i Astrup:



Nævn et eller flere udendørs steder, hvor du mødes med dine venner og bekendte i Astrup: - andet

- GYMNASTIK
- Skoven
- På gåture rundt i byen
- Skoven og den øvrige natur
- Spejderhytten Knasten, bøgstedvej
- Bøgsted skov
- Skoven
- Gåture i naturen
- cykelklub, der mødes ved hallen og cykler i området 1 x ugentlig
- Ikke i Astrup
- Gangstier rundt om Astrup
- Rideklubben
- I skoven
- Primært i privat hjem.
- når man kender mange i byen er det også bare på gaden, når man tilfældigt mødes
- Ridehallen og rideklubben

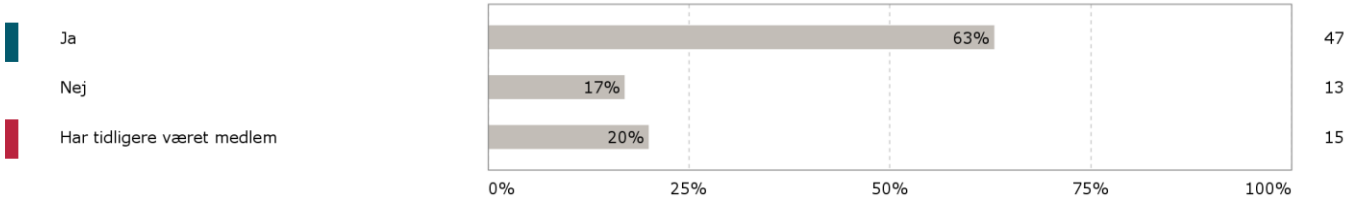
Nævn et eller flere steder ved Astrupvej og Bøgstedvej, hvor du kunne overveje at holde et kortere ophold (2-5 minutter):



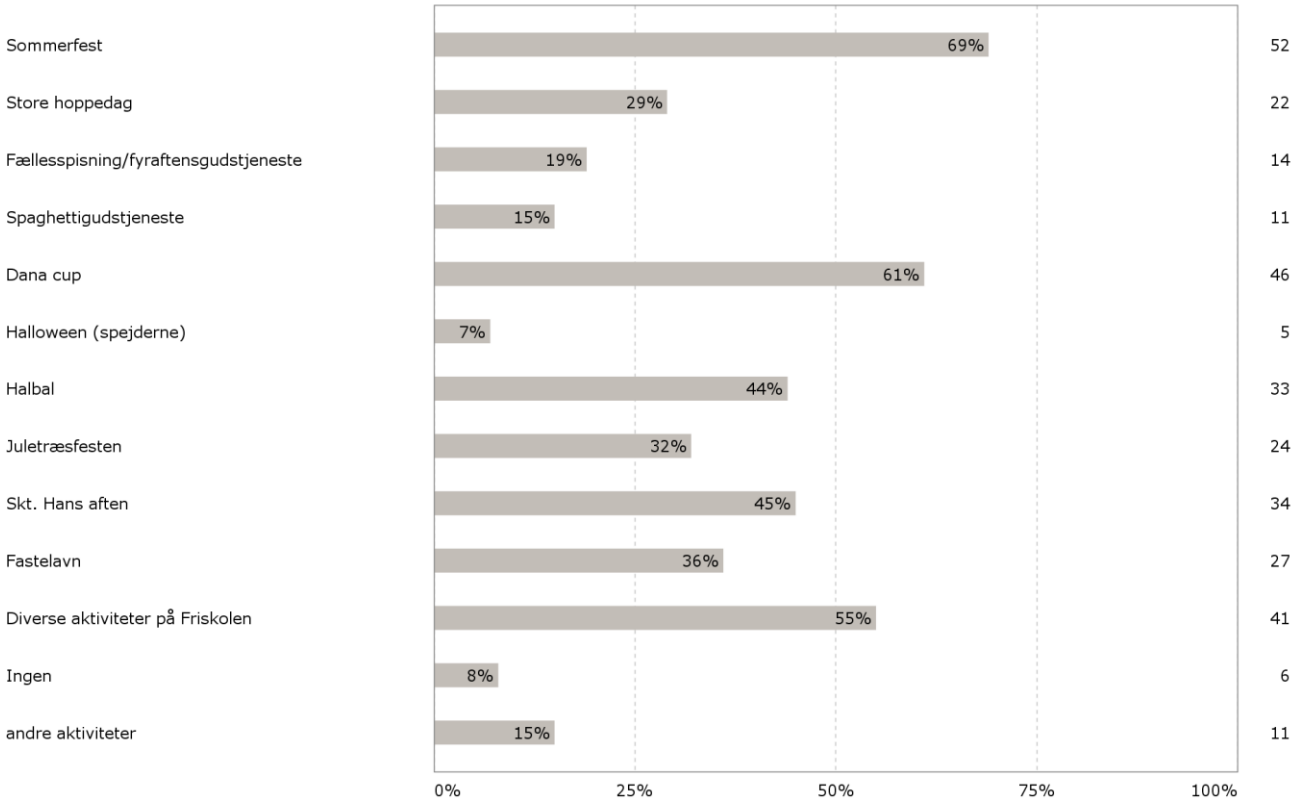
Nævn et eller flere steder ved Astrupvej og Bøgstedvej, hvor du kunne overveje at holde et kortere ophold (2-5 minutter): - andet

- Bor på Bøgstedvej
- Parkeringspladsen ved børnehaven
- Skoven
- Legepladsen v. Hallen/ børnehaven/Spejderhuset,
- Outdoor fitness
- Skoven (Bøgsted plantage)
- ???
- Ridehallen

Er du medlem af en eller flere foreninger i Astrup?



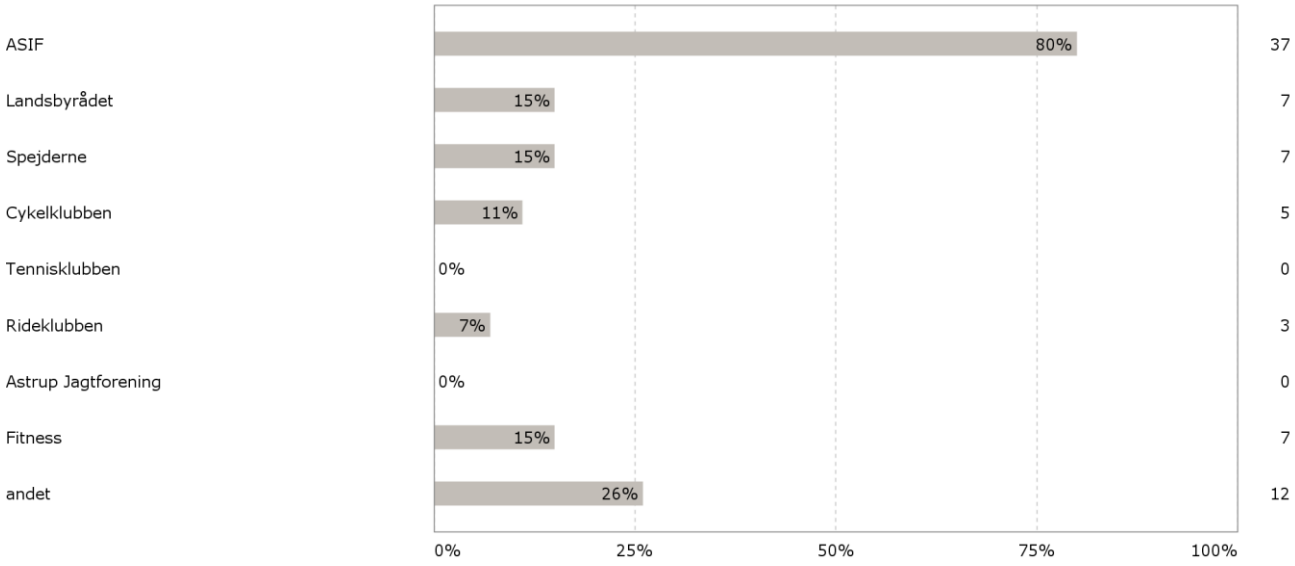
Hvilke aktiviteter i Astrup, har du deltaget i, i det forløbne år?



Hvilke aktiviteter i Astrup, har du deltaget i, i det forløbne år? - andre aktiviteter

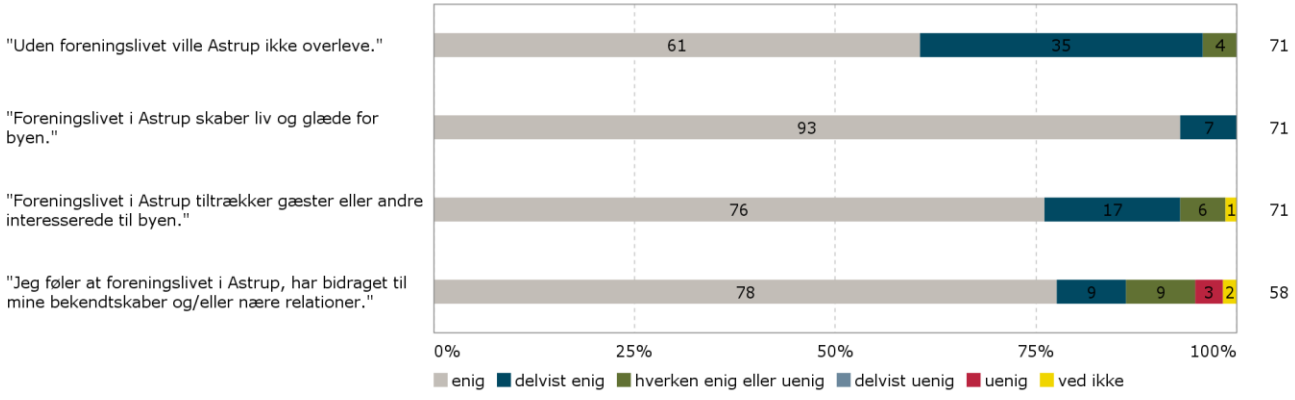
- Spejders julekalender
- Kirkekoncert, julegudstjeneste,
- Bøgstedløb, julemarked, foredrag, koncerter
- Ingen af ovennævnte
- Bøgstedløbet
- Julestuen i vores forsamlingshus
- gymnasikopvisning
- Privat sammenkomst.
- Banko i forsamlingshuset
- Bøgstedløbet
- Ridestævner og andre aktiviteter i ridehallen

Hvilke foreninger er du medlem af?

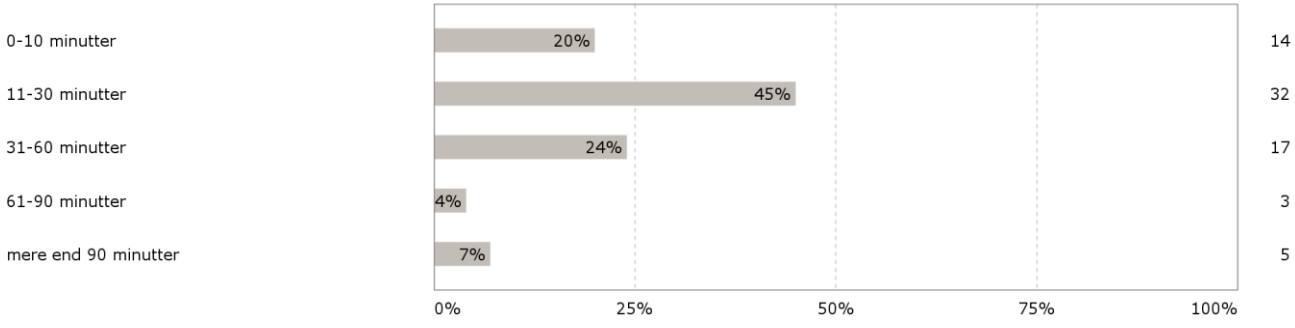


Hvilke foreninger er du medlem af? - andet

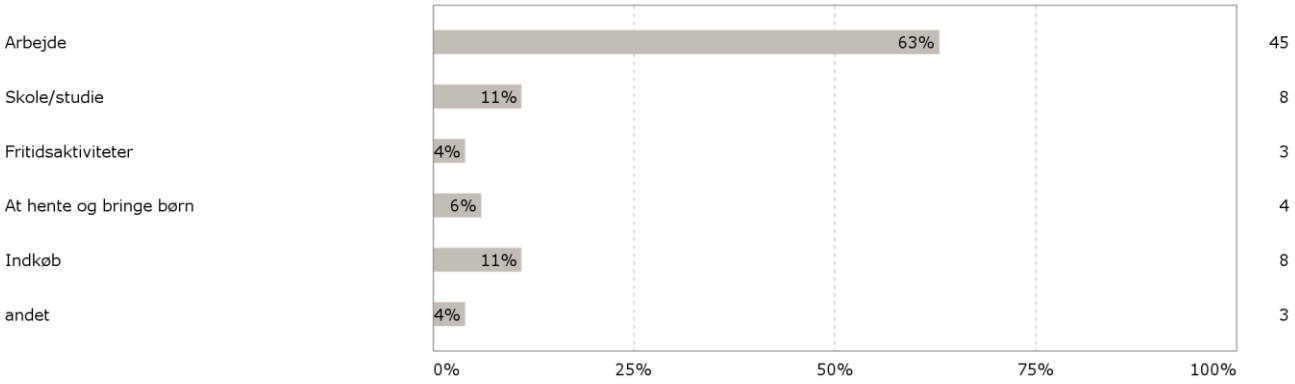
- Forældrerådet i børnehave/vuggestue
- Menighedsrådet
- Venstrer
- Borgerforening/forsamlingshus
- Astrup friskole
- Grundtvigsforum
- hallens besyrelse
- Borgerforeningen
- Skolekredsudsvalget ASfri
- Er ikke medlem af foreningerne, men laver halfest for ASIF, er medlem af halbestyrelsen og skolekredsen ;-)
- Friskolen, Whiskyklubben, Mountainbike-klubben på facebook, skolekredsen til friskolen



Hvor meget tid bruger du dagligt på transport?



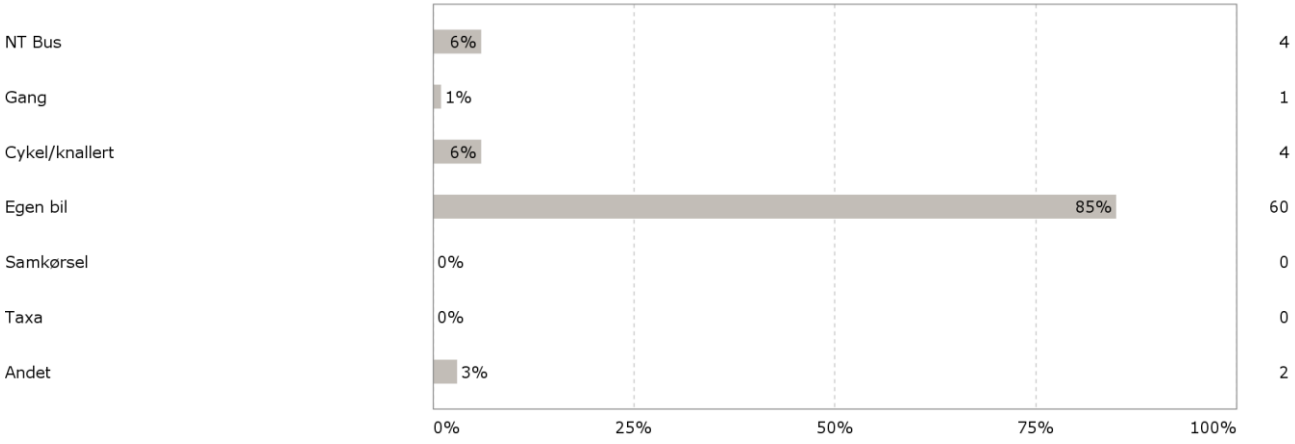
Hvad er det primære formål med dine ture?



Hvad er det primære formål med dine ture? - andet

- Indkøb, fitness , besøge venner, ture
- Transporttid har jeg ikke daglig. Arbejder hjemme
- Arbejde og studie

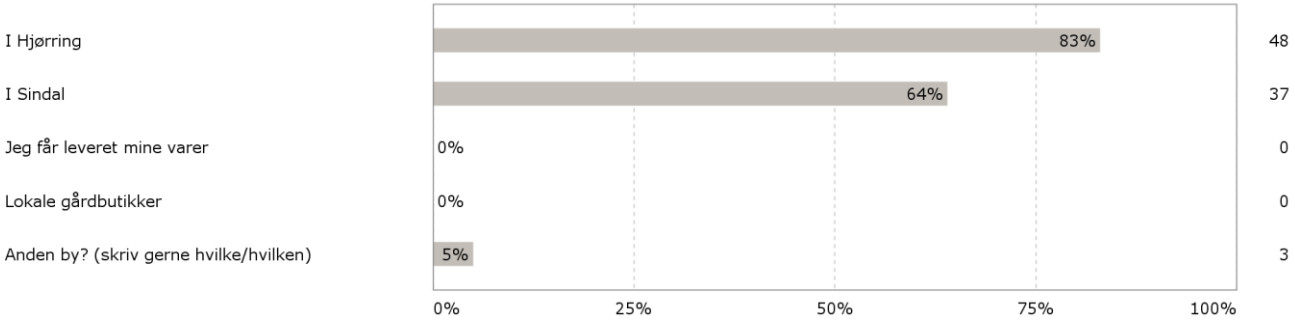
Hvad er dit primære transportmiddel?



Hvad er dit primære transportmiddel? - Andet

- Egen bil og firmabilen
- Egen bil og firmabil.

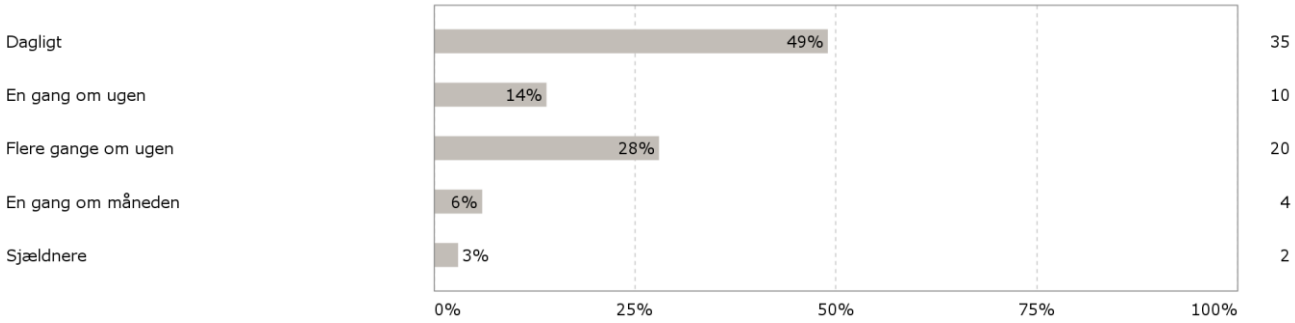
Hvor foretager du dine daglige indkøb?



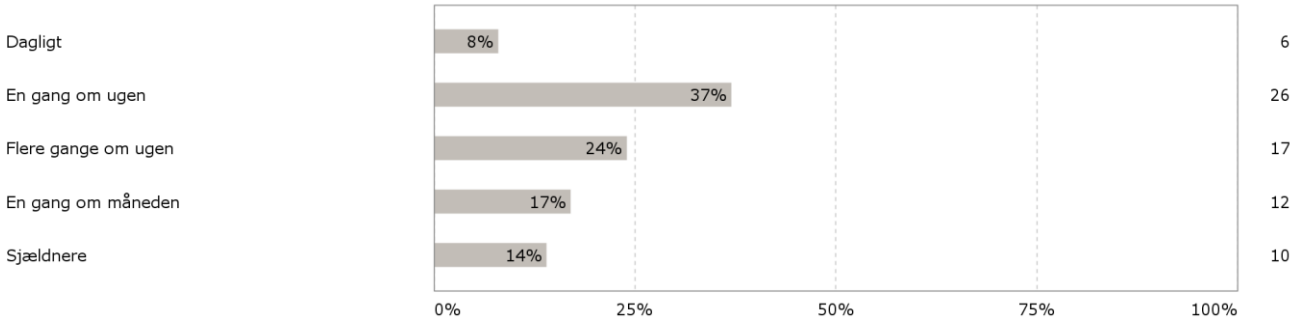
Hvor foretager du dine daglige indkøb? - Anden by? (skriv gerne hvilke/hvilken)

- SINDAL
- Bjergby eller Bindslev
- Brønderslev (nær arbejde)

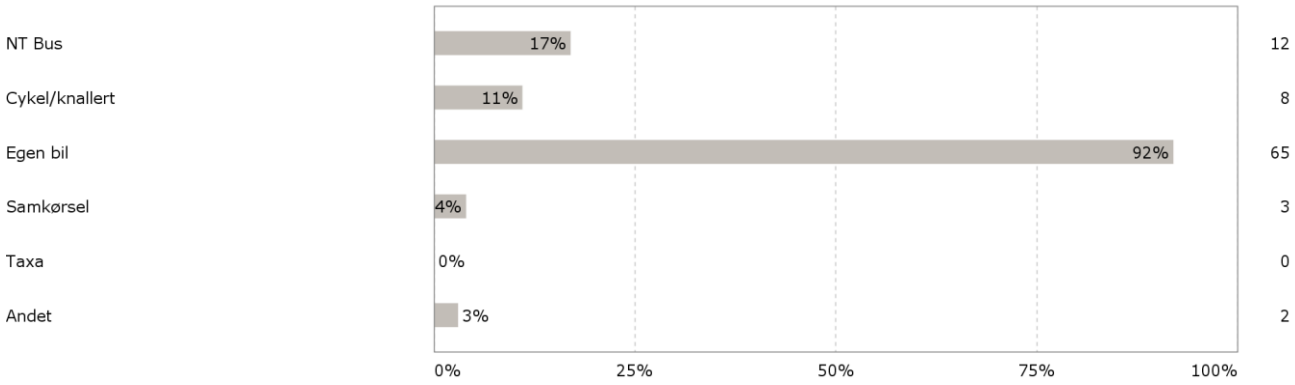
Hvor ofte besøger du Hjørring?



Hvor ofte besøger du Sindal?



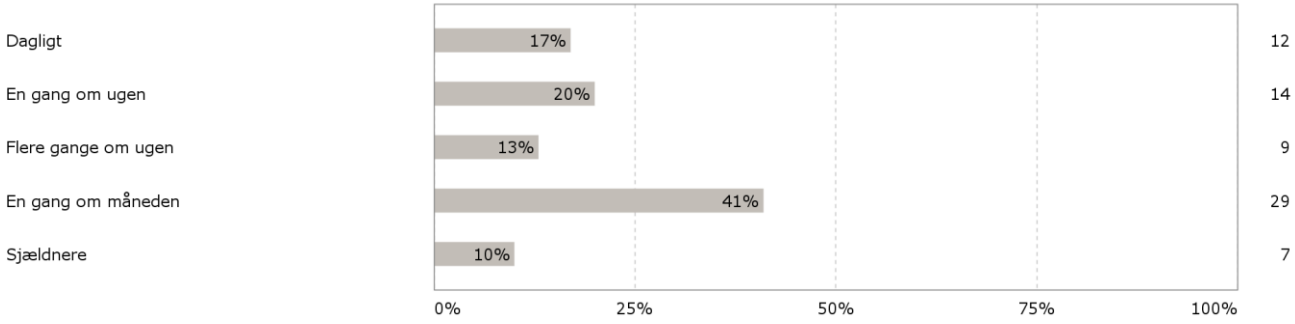
Hvordan kommer du til Hjørring eller Sindal?



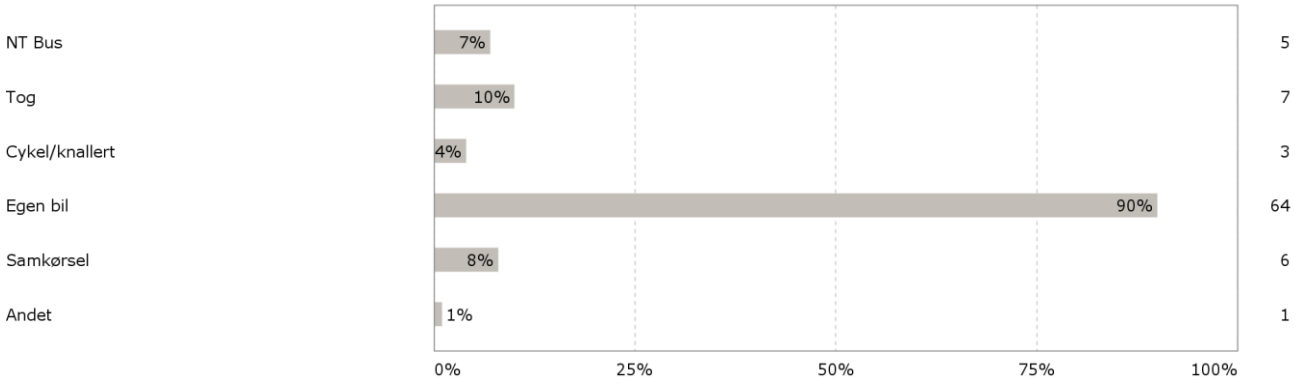
Hvordan kommer du til Hjørring eller Sindal? - Andet

- Mor og far kører
- Som jeg svarede tidligere bor jeg ikke i Astrup - jeg bor i Hjørring

Hvor ofte bevæger du dig mere 30 km væk fra Astrup?



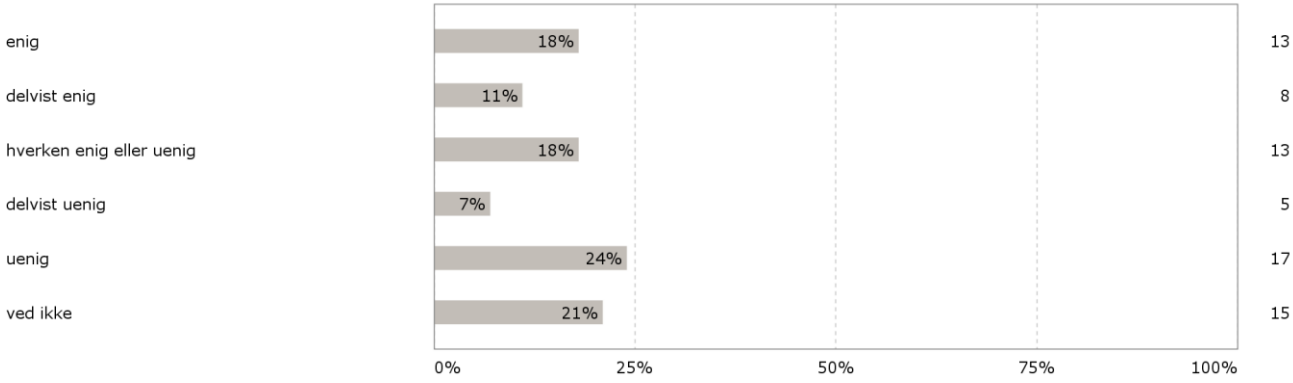
Hvordan kommer du mere end 30 km væk fra Astrup?



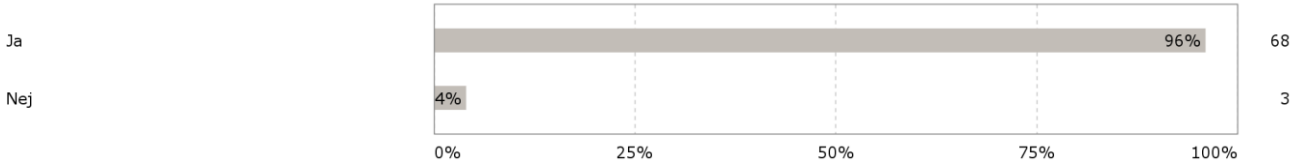
Hvordan kommer du mere end 30 km væk fra Astrup? - Andet

- Bliver kørt

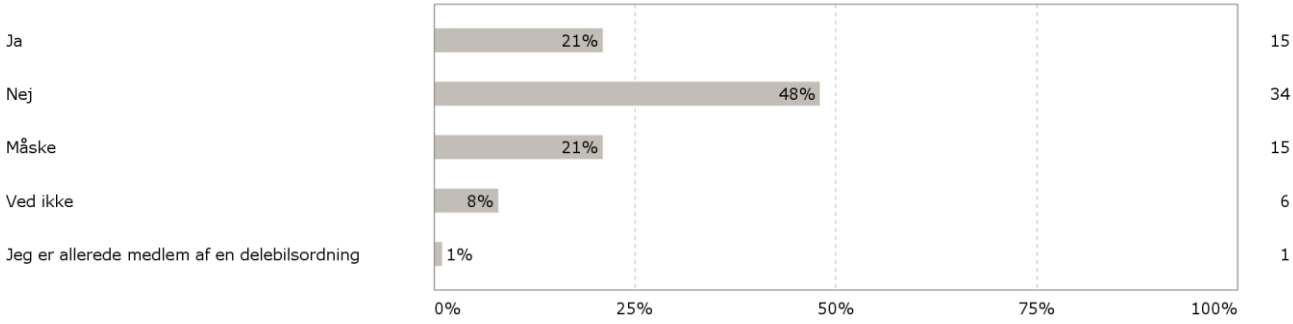
"Jeg føler mig begrænset af mulighederne for brug af offentlig transport til og fra Astrup."



Har I egen bil i husstanden?



Kunne du overveje at dele en bil med andre beboere i Astrup? F.eks. en landsbybil eller GoMore.



Herunder har vi kreeret en ønskekasse, til alle de ting, som du tænker kan være med til at gøre Astrup mere attraktiv.

- Jeg syntes vi gør det meget godt, i forhold til vi er en lille by. Jeg syntes bare muligheder for at kommer til Hjørring og andre steder er
- JEG SYNTES FOLK I BYEN GØR MEGET FOR, AT DER BLIVER LAVET AKTIVITETE, SOM FOLK KAN DELTAGE I, SÅ DET GØR DE FINT.
- Flere byggegrunde
- Flere unge mennesker

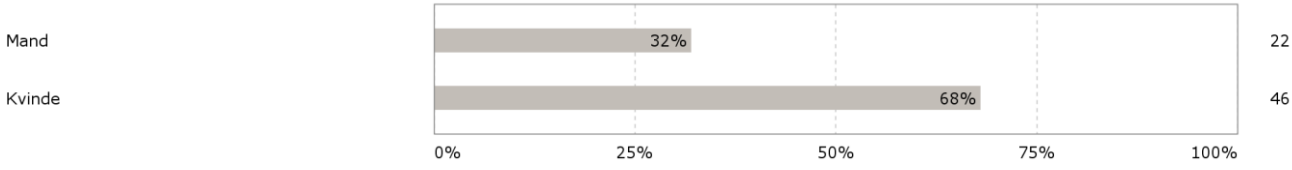
- Syntes at astrup er attraktiv men bor der som svaret ikke, så ved ikke om der er noget der kunne gøre astrup endnu bedre.
- ?
- Er godt tilfreds
- Hallen
- En købmand !!!
  Flere fritids interesser
- - Flere/oftere transportmulighed (flere bus afgange)
  - Købmand (hvis der kunne findes tilslutning fra byens borgere, så købmanden kunne gå rundt)
- ....
- Flere legepladser - f.eks. Forenden af Kærvænget hvor der før har været en.
  En købmand/kiosk
  Kommunale dagplejere
- Nye grunde så vi får nogle flere borger. En lille butik med et værested / cafe mm.
- Helt sikkert en ny købmand samt flere nye butikker.
- Ved ikke
- Grunde , en lille butik med et værested/cafe
- Etablering af friplejehjem
  Dagligvarebutik
  Bedre adgang til Bøgsted skov
  Udstykning af nye byggegrunde
  Flere lejeboliger
  Sundhedshus
- ...
- En købmand eller andet
- ..
- Hmm, godt spørgsmål.
- Flere byggegrunde, f.eks. flere stor-parceller
  Bedre busforbindelser i weekenden. Pga helbredet kan jeg ikke selv tage offentlig transport, men jeg kunne godt have ønsket mig bedre busforbindelser i weekenden for mine store børn og ældre mennesker.
- Attraktive byggegrunde
- Cykelsti til Højene Skole
- Vi kunne godt bruge en like købmand.
- Løbeklub.
- Svømmehal
  Ridehård
  Tennisbanerne
  Mountainbikerne
- Bedre busforbindelser.
  Fælles gå-ture i landskabet omkring Astrup.
  Flere fælles aktiviteter opslået på Astrup's facebook side.
  Evt. fælles spisning hvor man melder sig til og så bliver alle inddelt i hold med 5 hustande i hver 'madgruppe' og så skiftes man til at lave mad til hinanden
- at, der kom en nærbutik.
  at den ny udstykning til Lundholmvej bliver til noget. At arkæologerne kunne lade "de gamle ben" ligge, til fremtiden.
  at vi kan reklamere for byen og den attraktive friskole, så flere børnefamilier vil flytte hertil.
  at nogle nye yngre kræfter vil gå i ASIF´s bestyrelse.
  Tordenskjolds soldater kan ikke blive ved.
- Pænere områder ved indkørsler til byen + i krydset.
- En butik. En café hvor man kunne mødes og få en kop kaffe.
  Et lokale hvor der var forskellige aktiviteter. F.eks en tøjbytte butik.
  At der løbende oprettes nye gruppeaktiviteter så der altid er mulighed for at deltage sammen med nogle på ens egen alder.
- Busforbindelse i weekenderne og bus så den passer til skolegangen i Sindal!
- Bedre offentlig transport. Dagligvarebutik.
- Bedre offentlig transport.
- Flere lejemål
- Indkøbsmuligheder
- Bedre offentlig legeplads/hyggeområde på det grønne område ved hallens p-plads/ved børnehaven. Der var tidligere en legeplads, som blev for farlig. siden har vi manglet den. Fitness/g-stalk er fint, men noget som i højere grad også kunne bruges af børn og folk i dårlig form ;-) -kunne være godt.

  Svævebane kunne være rigtig godt -og hvis den bliver bevilget, så kan vi i byen skaffe mandskab og maskiner til at kreere en stor bakke til en sådan. Inspiration kan hentes på Bindslev naturlegeplads ved fisketrappen. En bål/grill-plads og legeplads v. g-Stalken kunne være dejligt!

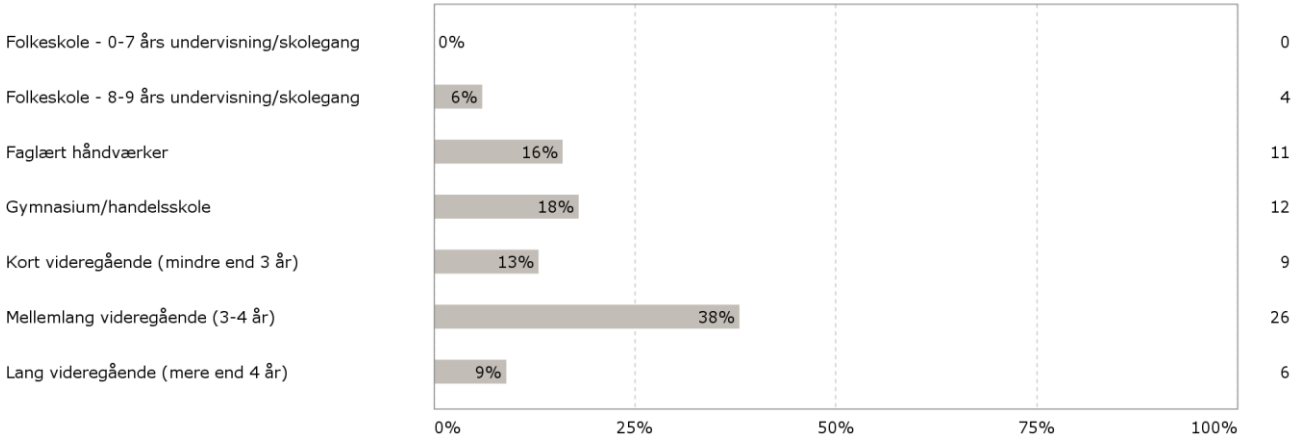
Hjælp til at sætte skub i opgravning af oldtidsfund -og få gang i byggegrundende vest for byen igen!

- Flere tiltag/attraktive ting for børn - det giver mulighed for at flere søger herud. Børnene skal have det godt - et godt børneliv.
- Kan ikkekomme på noget
- En lille købmand med kun de lige mest nødvendige dagligvare så det også var nemmere for alle de ældre ibyen.
- At busserne også kørte et par gange i løbet af weekenden.
  En lille kiosk, hvor man kan købe det mest nødvendige.
- En kiosk med fornuftige priser som folk vil støtte ligesom da vi havde fadeburet
- hoppeborg på legepladsen
  åben hal, hvor alle kan komme og gå
  indkøbsted
  flere busser året rundt
  asfalt uden huller
  krydsen - jævne det gamle missionshus og opsætte bænke, bålplads ol. til samlingssted
- En forskønnelse af bymidten samt etablering af flere nyere lejeboliger.
  Nedragning af de mest udtjente bygninger.
- mere fællesskab mellem børnene

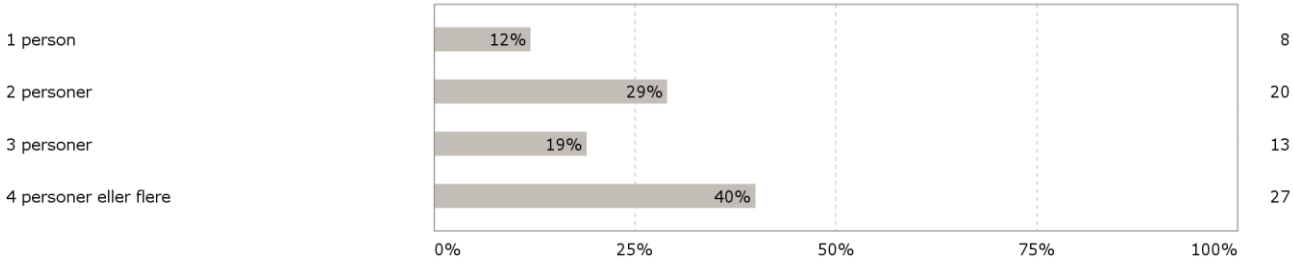
Køn



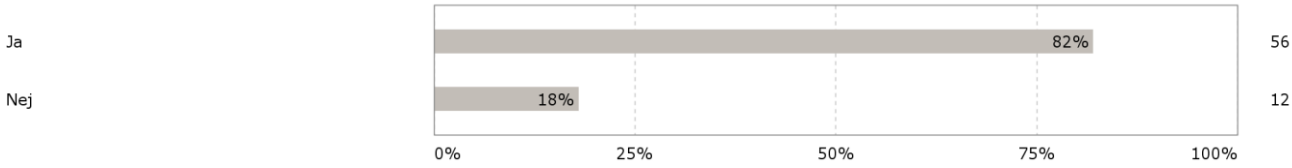
Hvad er dit højest afsluttede uddannelsesniveau?



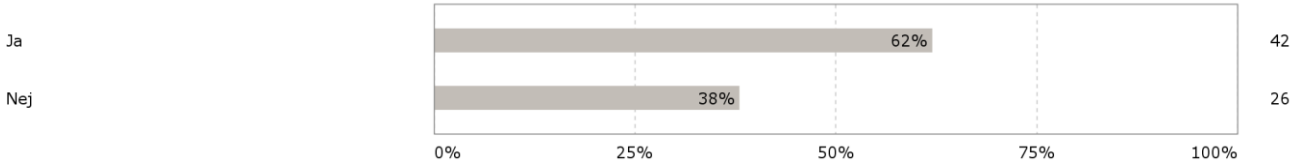
Antal personer i husstanden, inklusiv dig selv?



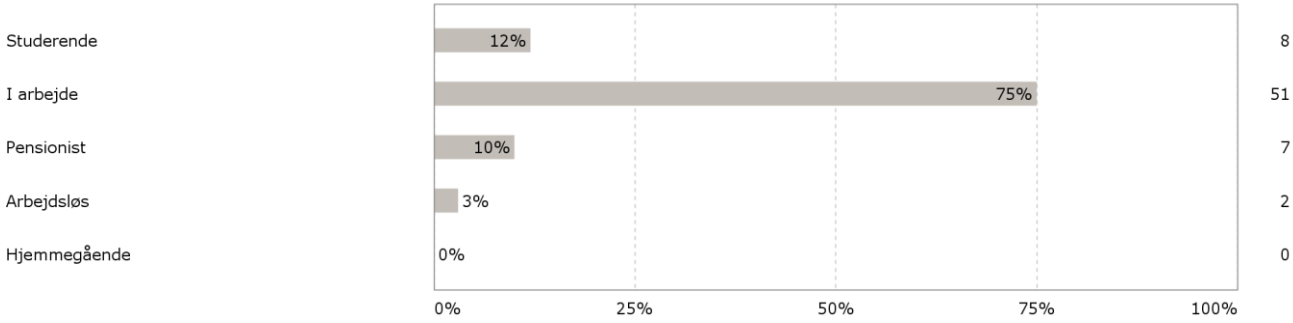
Har du børn?



Er der hjemmeboende børn i husstanden?



Hvad er din jobsituation?



Har du yderligere kommentarer?

- NEJ
- Hvis der skal skabes nye tiltag i byen, er det nødvendigt at det kommer fra beboerne, da kommunen ikke ønsker at støtte udviklingen i Astrup.
- Spændende at I vil sætte fokus på vores by.
  Jeg håber, I kommer med nogle spændende ideer, som I vil dele med os i byen.
- Jeg bor ikke længere i Astrup så de sidste spørgsmål vedr transport er ikke helt relevante. Jeg har bare svaret for at komme videre
- Vil gerne holdes løbende orienteret om jeres undersøgelse.
- JNe
- Ja, har 3 voksne børn, der alle har bosat sig i Astrup.

  Angående svar på delebil- så er det dem, der har brug for at låne.
- Når man ikke længere har børn i skole, idrætsforening, spejder mister man lidt forbindelsen til det der rører sig i byen.
- Fedt, hvis I arbejder på at øge kendskabet til vor skønne, lille by! I særdeleshed kunne det være fedt, hvis byggemodningen (og opgravning af de bevaringsværdige fund kunne afsluttes/finansieres), så vi kunne få lov til at få nye byggegrunde og dermed nye familier til byen. Pt. er processen jo bremset -og derfor er der ingen attraktive byggegrunde i Astrup. Det er en bremseklods om benet -for os alle!
- Primært til jeres spørgeskema:
  - det er ikke logisk at man bliver spurgt om man bor i Astrup men stadig skal svare på spørgsmål som om man bor der.

  - jeg synes der mangler svarmuligheder. Hvad hvis man ikke deltager i forskellige arrangementer? Eller hvis man kun kommer i private hjem? Eller hvis man besøger Astrup mere end 1 gang om mdr men ikke ligefrem een gang om ugen?

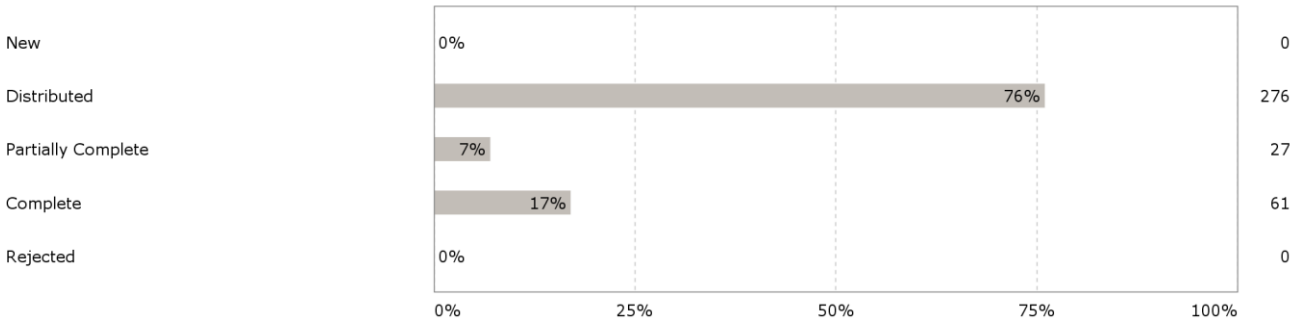
  Held og lykke med projektet :-)
- En super by hvor jeg selv er opvokset.bor nu i mygdal
- Jeg håber i kommer til byen evt. friskolen og holder et oplæg om hvad i har fået ud af undersøgelsen
- Nej

På forhånd tak! - Navn*

På forhånd tak! – Telefonnummer*

På forhånd tak! - E-mail*

Overall Status**



* Svarene er udeladt af hensyn til anonymitet

** Det fremgår af skemaet at spørgeskemaet kun er fuldført af 61 personer. Der er dog 68 respondenter der har svaret på det sidste spørgsmål, de har dog ikke fået 'afslut' på spørgeskemaet, og derfor ryger de ind under gruppen 'partially complete'.

Hold 1
Potentialer:
1. Potentiale for café, kiosk, købmand og lign. (Ikke en konkurrent til ASIF)
2. Samlingspunkt for børnefamilier (legeplads)
3. ECO-center
4. Den gamle købmand (ikke købmand igen) + forsamlingshuset evt. med billiard, bordtennis og lign. (samkørsel), spissammen.
5. Masser potentiale (fx samkørsel)
- Aktiv dag (uforpligende foreningsliv) Fællesspisning efter – betal 25 kr. og nyd den workshop du har lyst til.
- Det gamle bullerhus/cafeteria
- Dagens ret ved cafeteriaet? Købmandssted?
6. Bedre adgang til skoven (mere attraktiv)
7. workshops (håndarbejde, sløjd, kunst, madlavning, spissammen)
- opdatering af hvad der sker
8. Kirken – koncerter, kor, fællessang, de forskellige Gudstjenester

Yderligere bemærkninger:
Indgang/ankomst/velkomst til byen (her er en hyggelig by) – legende børn

Udfordringer:
1. Udfordrende hjørne er ikke så indbydende at kigge på da husene er forfaldne
2. Den vestlige side af krydset skal renoveres
3. manglende legeplads
4. udnyttelse af kommunal grund
5. udnyttelse af tomme byggegrunde
6. manglende mødested for voksne
7. opslagstavle

Samlingssted (gult mærke)
1. Hallen
2. Skoven
3. Krydset
4. Forsamlingshuset
5. Kirken
- Mere fokus
- Koncert med kor/Gospel
- Sang
6. Skoven
7. Skovsøen (Picnic)

Træfpunkt (blåt mærke)
1. Parkeringsplads
2. Krydset
3. Forsamlingshuset
4. Indgangsveje

Mellemrum (hvidt mærke)
1. Krydset/busstop
2. stien
3. Busstop
4. Fodboldplads
5. Skoven
6. Vejen – løb, gang, cykel

Yderligere bemærkninger:
Opmærksomhed på konkurrence mellem forskellige forretninger

Ill. 7.10 Borgerworkshop

Hold 2
Potentialer:
1. skolen
2. kirken (baby, salmesang)
3. Hallen
4. Børnehaven
5. Knasten + Fjeldsted og Spejderskoven
6. Ridehallen
7. Forsamlingshuset
8. Erhvervsgrunde + erhverv generelt
9. Skoven (generelt) skov, sø og natur
10. Afmærkning af stier
11. Ny legeplads ved hallen
12. cykelsti til Højene
13. Alternativt at nedsætte farten til 60

Overordnede potentialer for at samarbejde med de omkringliggende byer (pile der peger ud i konteksten):
1. Bjergby (Idræt – fodbold og håndbold)
2. Sindal (Spejder og kirken)
3. Sønderskov (optimer forbindelse)
4. Teglhøj og Baggesvognsskov

Yderligere bemærkninger:
Afmærkning af stier figurerer med hvid cirkel.
Sønderskov var med til sommerfest. Potentialer for transport af ældre, skolebørn og samarbejde med friskole og idrætsforening.

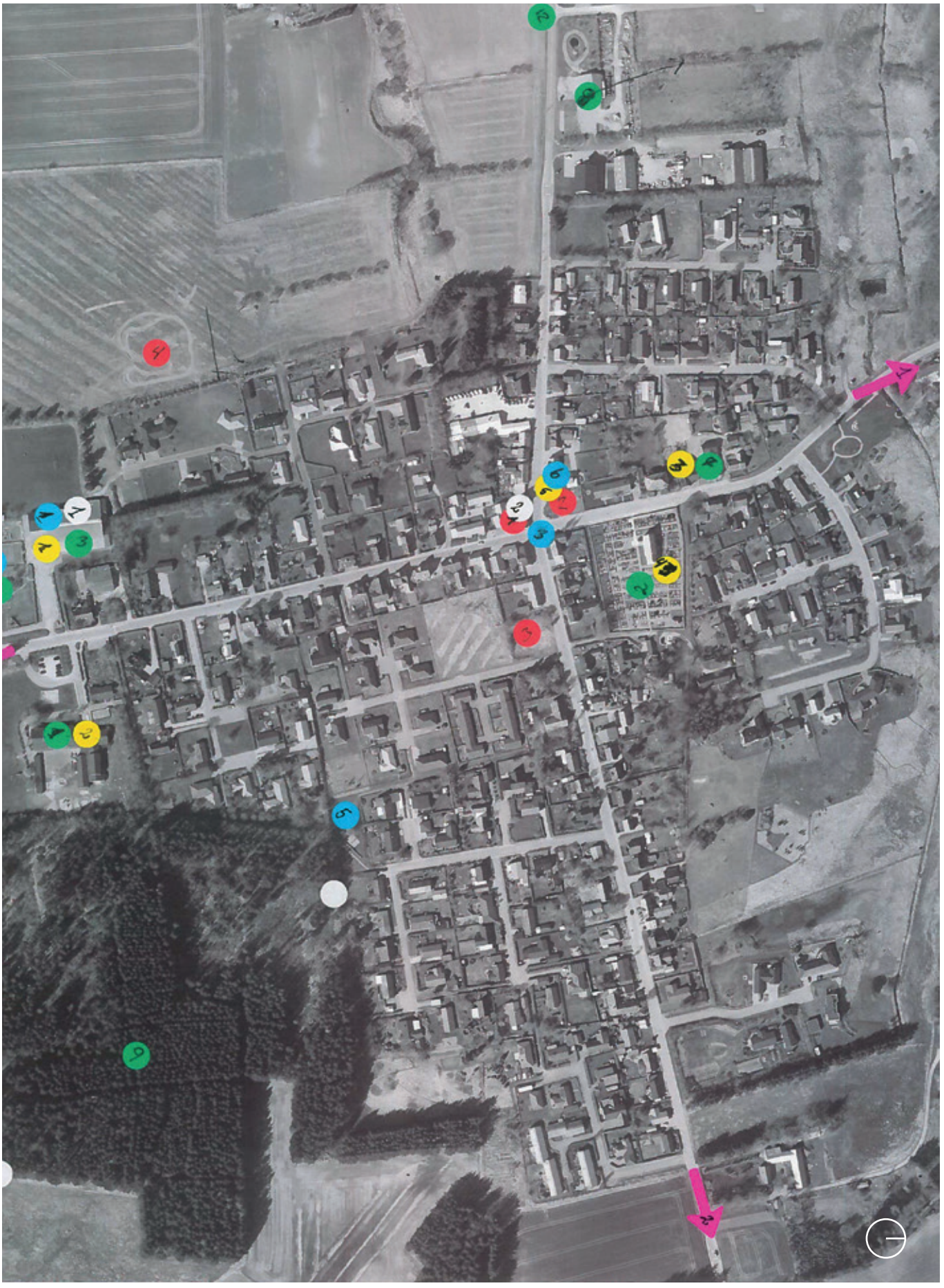
Udfordringer:
1. Centralen
2. Missionshuset
3. Nedbrydningsgrunde
4. Byggegrunde

Samlingssted (gult mærke)
1. Hallens cafeteria, både spontant og planlagt. Butik
2. Skolen. Madlavning + gymnastik. Tapas og Ølsmagning. (arrangementer)
3. Forsamlingshuset
4. Kirken og det ny meninghedshus. Koncerter og andre arrangementer
5. Købmand

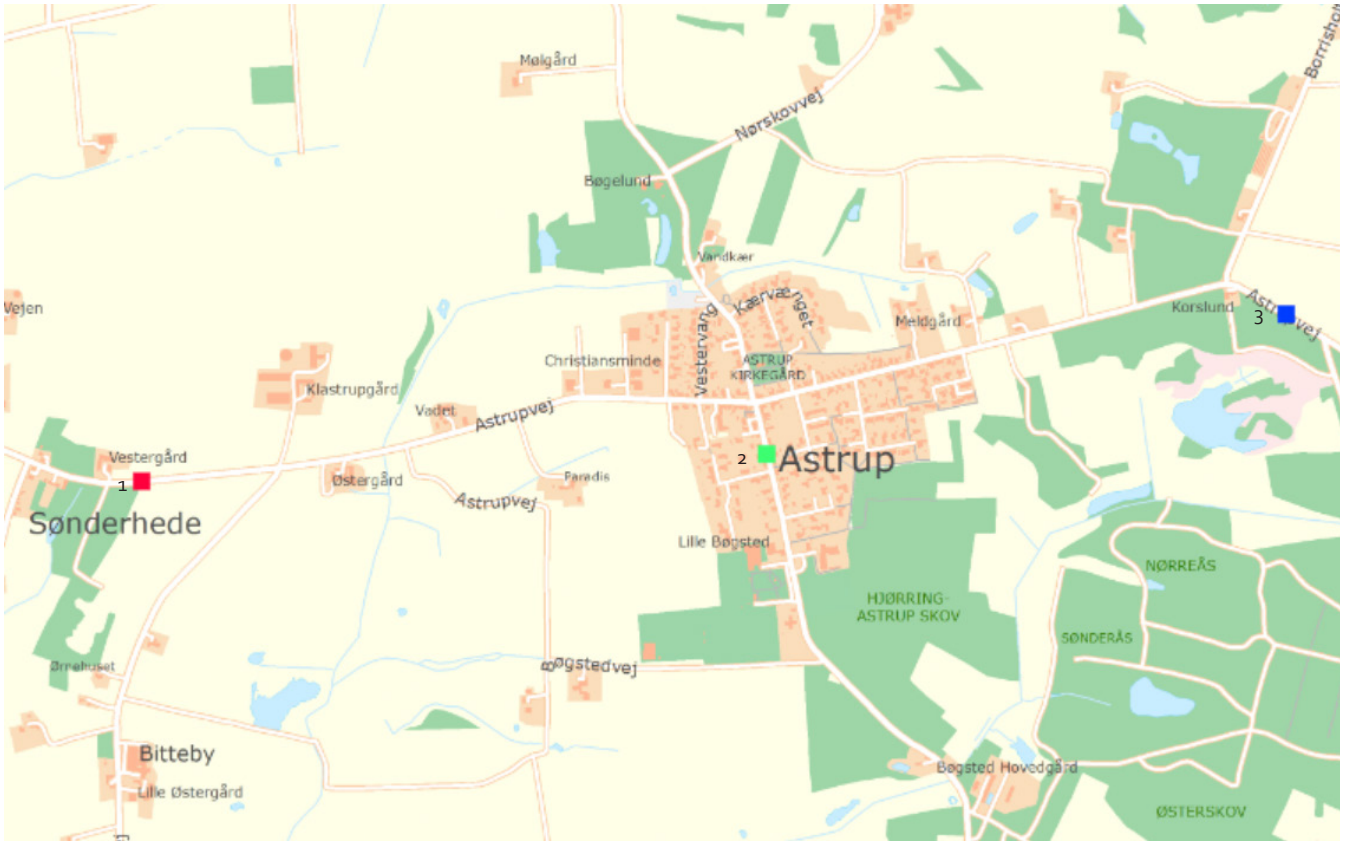
Træfpunkt (blåt mærke)
1. Hallen (cykelklubben og motionister)
2. Børnehave
3. Krydset (MTB og Racer)
4. Legeplads og grillsted – sommerfesten
5. Fin legeplads
6. Købmand

Mellemrum (hvidt mærke)
1. Hallen
2. åbent rum ved centralen

Ill. 7.11 Borgerworkshop



BILAG IX- ÅRSDØGNSTRAFIK



Ill. 7.12 Trafiktal

1

Felt	Værdi
Vejnavn:	Skibsbyvej
År:	2014
Årsdøgntrafik:	1338
Julidøgntrafik:	1121
Hverdagsdøgntrafik:	1511
Trafiktype	BO-ARB
Gennemsnitshastighed	74,8
Fraktil 85% hastighed	87,92
Opdateret d.:	27-03-2017T08:30:33

2

Felt	Værdi
Vejnavn:	Skibsbyvej
År:	2010
Årsdøgntrafik:	967
Julidøgntrafik:	814
Hverdagsdøgntrafik:	1048
Trafiktype	BO-ARB
Gennemsnitshastighed	59,2
Fraktil 85% hastighed	72,21
Opdateret d.:	27-03-2017T08:30:33

3

Felt	Værdi
Vejnavn:	Kobberholtvej
År:	2009
Årsdøgntrafik:	997
Julidøgntrafik:	839
Hverdagsdøgntrafik:	1128
Trafiktype	BO-ARB
Gennemsnitshastighed	42
Fraktil 85% hastighed	51,87
Opdateret d.:	27-03-2017T08:30:33

Specialets overordnede formål er at undersøge, hvordan mødesteder kan være et aktiv for de mindre bysamfund, som på grund af de sidste årtiers centralisering har oplevet nedgang i antallet af de mødesteder, der tidligere har været udgjort af hverdagslivets arenaer. Gennem specialet udvikles et teoretisk begrebsapparat som et anvendeligt redskab til at nytænke mødesteder og samtidig eksemplificeres det i casebyen Astrup. Astrup er en mindre nordjysk by beliggende mellem Hjørring og Sindal. Byen har ingen købmand og bussen kører kun i hverdagene, men til gengæld har de et stærkt og velfungerende foreningsliv.

Første del af specialet omhandler opbygning af specialets problemstilling, herunder et historisk rids, som beskæftiger sig med planlægningsdiskurser, og hvordan landsbyerne er gået fra at være bundet sammen af lokalt forankrede fællesskaber, til i dag primært at være bosætningssamfund. Dette åbner op for specialets grundlæggende samtidsaktuelle problemstilling: Hvordan kan lokalsamfundene gøres attraktive? Anden del udfolder en teoretisk diskussion af mødestedet bestående af eksisterende steds- og mobilitetsteori, herunder den relationelle stedsforståelse og mobilitetsvendingen, hvilket i sidste ende definerer tre mødestedstypologier; 'Træfpunkt', 'Mellemrum' og 'Samlingssted'. I specialets tredje del indarbejdes mødestedstypologierne, som gennem kontekstanalyse og borgerinddragelse identificerer relevante mødesteder. Disse præsenteres som interventioner i Astrup, samt i form af en Mødestedsmanual, der kan anvendes til udarbejdelse af mødesteder i lignende lokalsamfund.

Specialets konklusion er, at mødesteder giver mulighed for fortsat at opretholde fællesskabet i de mindre byer, som både oplever nedgang i befolkningstal og faciliteter. Samtidig bør der gives mulighed for at borgerne selv kan hjælpe til at identificere og koncentrere punkter i byen, som sandsynliggør flere møder; særligt de uformelle og uintenderede møder.