

Transit- eller leveby?

Et casestudie af Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted i Gennemfartsdanmark

Lange, Ida Sofie Gøtzsche

DOI (link to publication from Publisher):
[10.5278/vbn.phd.engsci.00076](https://doi.org/10.5278/vbn.phd.engsci.00076)

Publication date:
2016

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Lange, I. S. G. (2016). *Transit- eller leveby? Et casestudie af Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted i Gennemfartsdanmark*. Aalborg Universitetsforlag. <https://doi.org/10.5278/vbn.phd.engsci.00076>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Transit- eller leveby?

Et casestudie af Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted i
Gennemfartsdanmark

af
Ida Sofie Gøtzsche Lange

Ph.d.-afhandling 2016



AALBORG UNIVERSITET

Transit- eller leveby?

Et casestudie af Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted i
Gennemfartsdanmark

PhD afhandling
af Ida Sofie Gøtzsche Lange

Februar 2016



AALBORG UNIVERSITET

Ph.d. indleveret: 11. februar 2016

Ph.d. vejleder: Lektor Lea Louise Holst Laursen
Aalborg Universitet

Ph.d. bi-vejleder: Lektor Claus Lassen
Aalborg Universitet

Ph.d. bedømmelsesudvalg: Lektor Shelley Smith (formand)
Aalborg Universitet

Professor Emeritus Niels Albertsen
Arkitektskolen Aarhus

Professor Gertrud Jørgensen
Københavns Universitet

Ph.d. serie: Det Teknisk-Naturvidenskabelige Fakultet
Aalborg Universitet

ISSN (online): 2246-1248
ISBN (online): 978-87-7112-458-3

Udgivet af:
Aalborg Universitetsforlag
Skjernvej 4A, 2. sal
9220 Aalborg Ø
Tlf. 9940 7140
aauf@forlag.aau.dk
forlag.aau.dk

© Copyright: Ida Lange

Trykt i Danmark af Rosendahls, 2016

Publikationsliste:

Lange, I. S. G. (Forthcoming) "Transit- eller leveby?". I: O.B. Jensen, ed. (Forthcoming) *Research design epistemologies II*. Aalborg: A & D Skriftserie Aalborg Universitet. pp. 72-92.

Lange, I. S. G. (2015) 'En by i ud- og afvikling'. *Byplan*, 67 (2): 24-28.

Lange, I. S. G. (2014) 'Frugtbart samarbejde mellem havn og forskning'. *Teknik & Miljø* 22. juni 2014 [Online]. Tilgængelig på: <http://www.ktc.dk/ktc-artikler/nyhed/frugtbart-samarbejde-mellem-havn-og-forskning> [tilgået: 09 02 2016].

Lange, I. S. G., Laursen, L. L. H., Lassen, C. & Jensen, O. B. (2014) *Løst in Transit*. Paper præsenteret på Cosmopolities Conference 2014. [Ikke publiceret materiale].

Lange, I. S. G. (2013) 'Havne som knudepunkter'. *Teknik & Miljø*, 107 (11): 42-43.

Lange, I. S. G., Laursen, L. L. H. & Lassen, C. (2013) 'Missing Links - Et case studie af et nationalt mobilitetsknodepunkt/lokalt tilbagegangssted'. *Trafikdage på Aalborg Universitet* [Online]. pp. 1-17. Tilgængelig på: <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers13/IdaGoetzscheLange.pdf> [tilgået: 06 02 2016].

Lassen, C., Laursen, L. L. H. & Lange, I. S. G. (2014) 'Mobilitet der skaber lokal værdi?'. *Trafik & Veje*, 91 (12): 45-47.

Lassen, C., Laursen, L. L. H., Lange, I. S. G. & Frølund, M. (2014) *Mobilitet der skaber lokal værdi?: En mobilitets- og stedsanalyse af turister og erhvervsrejsende gennem Hirtshals Havn*. Aalborg: Institut for Arkitektur & Design, Aalborg Universitet.

Ovenstående artikler, rapport og bogkapitel er blevet udarbejdet undervejs i dette Ph.d.-studie, og er enten udgivet eller fremlagt som konferenceartikler. Dele af materialet er anvendt direkte eller indirekte i denne afhandling. Medforfattererklæringer er gjort tilgængelige for bedømmelsesudvalget, og er endvidere tilgængelige på fakultetet.



Figur i
Fra legepladsen på Hirtshals Camping. Færgetrafikken er en betydelig del af Hirtshals.

Resumé

Denne afhandling omhandler steds- og mobilitetsudfordringer samt byudviklingspotentialer for det, der i afhandlingen betegnes 'transit- og levebyer'. Provins- og havnebyen Hirtshals, beliggende på Danmarks nordlige vestkyst, fungerer i afhandlingen som gennemgående case, der overordnet illustrerer, hvordan et sted kan være i vækst og tilbagegang på samme tid. Afhandlingens problemfelt indskrives sig i en samfundsmæssig kontekst af øget mobilitet samt centralisering og yderområder, og påpeger provinsbyens rolle som et lokalt knudepunkt samt havnebyens rolle som et nationalt knudepunkt. Således er casen også et eksempel på et stærkt mobilitetspåvirket sted i det, jeg benævner 'Gennemfartsdanmark', hvor mange mennesker rejser igennem, men kun få gør ophold. Afhandlingen sætter spørgsmålstegn ved, om et sådan sted overhovedet opfattes som en by med et godt og attraktivt byliv, eller kun som et transit-hub.

Havnen i Hirtshals er et logistisk knudepunkt for både mennesker og gods, med gode forbindelser til bl.a. Norge, Island, Færøerne og Storbritannien, og med direkte adgang til den europæiske motorvejskorridor. Der investeres i Hirtshals i store infrastrukturprojekter for at understøtte havnens aktiviteter og virke, som genererer arbejdspladser og et stigende antal gennemrejsende erhvervschauffører og turister. Samtidig falder befolkningstallet hastigt: fra mere end 7.000 indbyggere til mindre end 6.000 indbyggere de sidste 15 år. Afhandlingen adresserer og udfordrer på den baggrund den i udgangspunktet ofte fremførte samfundsmæssige diskurs, at øget mobilitet skaber vækst og fremgang for byer per se!

Ph.d.-projektet er opbygget omkring et overvejende kvalitativt forskningsdesign, og søger derved at komme frem til en dybere forståelse af, hvad der ligger bag det statistiske materiale om befolknings- og erhvervsudvikling i Hirtshals. Videnskabsteoretisk bygger afhandlingen på en pragmatisk forståelsesramme, der tilskynder at lade empirien være omdrejningspunkt for forskning, mens teorier og metoder anses som praktiske værktøjer i vidensproduktionen. Forskningsprojektet undersøger empirisk forholdet mellem *vækst* i infrastrukturprojekter, erhverv, gods og rejsende og *tilbagegang* i befolkningstal, offentlige funktioner og det byggede miljø. Dette belyses gennem casestudiet, der er baseret på en række forskellige praktiske metoder, herunder dokumentanalyser, interviews, spørgeskemaundersøgelser, registerdata og fysisk-rumlige stedsanalyser. Blandingen af metoder muliggør at studere casen fra mange vinkler, og belyse Hirtshals' fortid og nutid samt fremtidsperspektiver.

Afhandlingen skaber en forståelse omkring casens stedslige og mobilitetsrelaterede udfordringer, kvaliteter og potentialer, for derved at kvalificere en række byudviklingsperspektiver. Teoretisk er forskningsprojektet funderet i begreberne *sted* og *mobilitet*, og udvikler derudfra en terminologi omkring 'transitbyer' og 'levebyer'. Den klassiske stedsteori og konventionelle transportforskning udfordres gennem en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse, der bruges til at analysere casen. En relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse betyder, at sted konkret må opfattes og defineres som en relation mellem fysik og geografi, mobilitet og sociale sammenhænge, historie og betydning.

På baggrund af afhandlingen kan det konkluderes, at Hirtshals hverken kan forstås isoleret som transitby eller isoleret som leveby, men at Hirtshals netop består, fungerer og eksisterer i kraft af begge dele. Derfor peger afhandlingen på, at det er vigtigt i forhold til byplanlægning i Hirtshals og andre stærkt mobilitetspåvirkede byer og steder, at tænke kvaliteterne ved transitby og leveby sammen. På baggrund af casestudiet udvikles en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi med generelle anbefalinger for Hirtshals og andre transit- og levebyer.

Det er ønsket med denne afhandling at kondensere en række læringspunkter fra Hirtshals, der kan være medvirkende til at gøre en forskel i praksis. Casestudiets resultater er i udgangspunktet kontekstafhængige, men rummer samtidig almenlydige kvaliteter. Studiet af Hirtshals kan således generere værdifuld viden til planlægningen i byer, der som Hirtshals er stærkt mobilitetspåvirkede, og hvor der kan stilles spørgsmålstegn ved, om den pågældende by overvejende er en transit- eller leveby?



Figur ii
Udsmykning på privat forplads. Bybilledet i Hirtshals rummer mange referencer til havnen i form af sejl, ankre og andre maritime symboler.

Summary

This thesis is concerned with place and mobility challenges as well as potentials for urban development of what is in the thesis termed 'transit and living towns'. The provincial port town of Hirtshals, located on the northern west coast of Denmark, serve as a profound case, generally illustrating how a place can be in growth and decline at the same time. The problem area of the dissertation is inscribed in a societal context of increased mobility as well as centralization and remote areas, and stresses the role of provincial towns as local centres and the role of port towns as national centres. Thus, the case is also an example of a strongly mobility affected place in what I am naming the 'thoroughfare Denmark', where many people travel through, but few stopover. The thesis is questioning whether such place is at all perceived as a town for a good and attractive urban life or only as a transit hub.

The port of Hirtshals is a logistical hub for both people and goods, with good access to e.g. Norway, Iceland, the Faroe Islands and the UK and with direct access to the European motorway corridor. Investments in large infrastructure projects are made to support the port's activities that generate jobs and an increasing number of travellers passing through, both business drivers and tourists. At the same time the population is shrinking at a high speed falling from more than 7.000 inhabitants to less than 6.000 inhabitants the last 15 years. On this basis, the thesis address and challenge the often argued societal discourse that increased mobility creates growth and prosperity of towns and cities per se!

The PhD project is made from a predominantly qualitative research design, and thus seeks to reach a deeper understanding of what lies behind the statistics of population and industrial development in Hirtshals. In terms of philosophy of science the thesis is based on a pragmatic framework that encourages empirical data to be the focal point for research, while theories and methods are considered as useful tools within knowledge production. The research project examines the empirical relationship between *growth* within infrastructure projects, industries and numbers of goods and travellers, and *decline* within population, public functions and the built environment. This is illustrated through the case study, based on a variety of practical methods, including document analysis, interviews, surveys, register data and physical-spatial place analysis. The mixture of methods allows the case to be studied from many angles, and looks into the past, present and future prospects of Hirtshals.

The thesis creates an understanding about the place and mobility related challenges, qualities and potentials of the case in order to qualify possible future prospects of urban development. Theoretically the research is grounded in the concepts of *place* and *mobilities* and develops therefrom a vocabulary of 'transit towns' and 'living towns'. The classical theories of place and the conventional transport research are challenged by a relational and mobilities oriented understanding of place which is used to analyse the case. A relational and mobility oriented understanding of place means that place must be perceived and defined as a relationship between physical conditions and geography, mobilities and social contexts, history and meaning.

On the basis of the thesis it can be concluded that Hirtshals can neither be understood in isolation as a transit town nor isolated as a living town, but rather that Hirtshals quite so consists, works and exists by virtue of both. Therefore, the thesis points out that it is important in terms of urban planning in Hirtshals and other highly mobility affected cities and places, to be co-thinking qualities of transit towns and living towns. Based on the case study a relational and mobilities oriented place strategy is developed with general recommendations for Hirtshals and other transit and living towns.

It is the desire of this thesis to condense a number of learning points from Hirtshals that can help to make a difference in practice. The outcome of the study is basically context-dependent, but offers at the same time universal qualities. Thus the study of Hirtshals can generate valuable knowledge for planning in towns which as Hirtshals are heavily affected by mobilities, and where it can be questioned whether it is predominantly a transit town or a living town?



Figur iii
Vejskilt ved ankomsten til Hirtshals. Vejen fortsætter direkte til check-in, hvorimod man må dreje fra for at komme til Hirtshals by.

Indholdsfortegnelse

Forord	13
Kapitel 1	
Indledning: Transit- og leveby?	17
Byrum for mennesker eller biler? – et eksempel på transitbyens dilemma	17
Levesteder og mobilitetens stedslighed	17
Baggrunden for projektets problemstilling og casestudiets relevans	19
Forskningsspørgsmål	25
Introduktion til Hirtshals – vækst og skrump på det samme sted	26
Afhandlingens opbygning og indhold	32
Kapitel 2	
Videnskabsteoretisk positionering og refleksioner omkring forskning	37
Ontologi og pragmatisk pluralisme	38
Pragmatisk åbenhed og fokus på det anvendelige	42
Betydninger af det videnskabelige blik - epistemologiske refleksioner om forskerens rolle og forskningskvalitet	44
Kapitel 3	
Et casestudie – forskningsproces og metoder	49
Casestudiet som forskningsstrategi	50
Forskellige casetyper	51
Indsamling af empiri	53
Metoder til at analysere relationelle og mobilitetsorienterede steder	57
Teorikapitler - Prolog	67
Kapitel 4	
En relationel forståelse af steder i en mobil verden	69
Stedsbegrebet i arkitektur, urban design og byplanlægning	70
Stedsbegrebet i et historisk perspektiv	74
To forskellige grundlæggende filosofiske positioner	76
Det ny mobilitetsparadigme	78
Relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse	81
Kapitel 5	
Centrale begreber -transitby og leveby	83
Transitby	83
Transitbyens karakteristika	89
Leveby	90
Levebyens karakteristika	97
Sameksistens af transitby og leveby	98
Teorikapitler - Epilog	99

Analysekapitler - Prolog	101
Kapitel 6	
At planlægge og udvikle en by	103
En ny og moderne by – visioner i en fremgangstid	103
Moderne byplanlægningsidealer forud for den nye by Hirtshals	108
Udviklingen i Hirtshals set i lyset af dansk byplanlægning	112
Konklusion - Det infrastrukturelle DNA	114
Kapitel 7	
At rejse igennem Hirtshals	119
På vej på ferie	120
En hverdag blandt lastbiler	124
Konklusion - Alle veje fører til havnen	126
Kapitel 8	
At ankomme til Hirtshals	131
At ankomme til Hirtshals i bil	132
At ankomme til Hirtshals med tog	134
At ankomme til Hirtshals med færge	136
...at ankomme til Hirtshals by?	138
Konklusion - Byen ude af syne, ude af sind	142
Kapitel 9	
At opdage Hirtshals	145
Hjørring Kommunes tilgang til Hirtshals	145
Infrastrukturer	150
Åbne strukturer	156
Byggede strukturer	162
Konklusion - En ureguleret by	166
Kapitel 10	
At kende Hirtshals	169
Blikke på Hirtshals – på jagt efter en stedsidentitet	170
Bosætningsby, turistdestination eller erhvervsmetropol?	176
Hirtshals som bosætningsby	176
Hirtshals som turistdestination	180
Hirtshals som erhvervsmetropol	186
Konklusion - En stedsidentitet i forandring	188
Kapitel 11	
At leve med transit	191
Motorvejen	191
Transportcenteret	193
Jernbanen	195
Færgerne	197
Konklusion - Mobilitetsknudepunktets betydning	200
Analysekapitler - Epilog	203

Kapitel 12	
Relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi	207
Relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi i praksis	208
Relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi med anbefalinger for Hirtshals	210
9 konkrete anbefalinger	210
Konklusion - Steds- og mobilitetsudfordringer som afsæt for urban design	223
Kapitel 13	
Konklusioner	227
1. konklusion: En relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse er afgørende for at kunne forstå og arbejde med stedsudvikling	228
2. konklusion: Hirtshals kan ikke karakteriseres ved én men multiple stedsopfattelser	229
3. konklusion: Hirtshals har gennem tiden været præget af en konventionel transportlogik som dominerende stedsideal	230
4. konklusion: Betydningen af at være havneby vanskeliggør betydningen af at være by	231
5. konklusion: Havnens funktionelle ændring til mindre fiskeri og mere logistik afføder relevansen af nye bytypologier og begreber til at beskrive stedets karakteristika	232
6. konklusion: Ved at arbejde med mobilitetspotentialerne i en transitby kan stedet udvikles og arbejde med i stedet for imod...	233
Kapitel 14	
Afsluttende refleksioner og perspektiver for fremtidig forskning	237
1: Refleksioner over og nuancering af udkantsdebat	237
2: Refleksioner over den planlagte by	240
3: Refleksioner over den metodiske tilgang	242
4: Perspektiver for fremtidig forskning	244
Kilder	246
Figurer, tabeller og bokse	260
Appendiks	264



Figur 1
Hirtshals by set fra den gamle fiskerihavn.

Forord

Mit personlige kendskab til Hirtshals har frem til dette forskningsprojekts begyndelse været minimalt. Født og opvokset i Midtjylland, har Hirtshals i min bevidsthed indskrænket sig til at være et sted, hvorfra det har været muligt at tage med færgen til Norge, og jeg har endvidere ikke differentieret mellem Hirtshals og andre havnebyer med færgeterminaler såsom Hanstholm og Frederikshavn – disse færgebyer har jeg raskt væk slået over én kam som rene servicestationer eller faciliterende led på rejsen mod en feriedestination. Således har Hirtshals som sted stået meget svagt og ubetydeligt i min egen livsverden. De seneste tre år er Hirtshals for mig personligt rykket helt til tops på bevidsthedsstigen og er *faldet i sted* (Vacher 2013).

Ph.d.-projektet er tilknyttet sektionen for Urban Design (Institut for Arkitektur, Design & Medieteknologi, AAU), og er en del af et strategisk forskningsområde med fokus på lokal og regional udvikling med særlig vægt på steder som relationelle enheder, stedsspecifikke potentialer og en bredere forståelse af forskellige mobiliteter. I overensstemmelse med traditionen for problembaseret læring på Aalborg Universitet stræber dette Ph.d.-projekt efter et anvendelses- og praksisorienteret output. Med dette udgangspunkt er afhandlingen ment som et anvendelsesorienteret indspark til en diskussion omkring den fremtidige byudvikling af steder, der uden at gøre stort væsen af sig, spiller en væsentlig rolle for en national sammenhængskraft. Jeg mener, det er på tide, også at investere i den lokale sammenhængskraft, og forstå, at steder er relationelle og betydningsfulde på flere måder og forskellige skalatrin.

Denne afhandling er resultatet af 3 års studier af Hirtshals, og forskningsprojektet har været en både mental og fysisk rejse – ikke blot *igennem* byen, men i langt højere grad *til* byen, og *i* byen. I udgangspunktet kendte jeg som nævnt intet til Hirtshals, stort set, andet end meget distancerede nøgletal og overordnede informationer. Hirtshals var i begyndelsen et studieobjekt, der snarere stod frem for mig som lokalitet end som sted. Jeg kendte til byens geografiske placering a la koordinater på et landkort. Jeg vidste, det var en havneby, og jeg tilegnede mig hurtigt nogle generelle fakta såsom indbyggertal og befolkningsstatistik, orienterede mig om byens struktur ud fra luftfotos og indsamlede lignende informationer, der var tilgængelige på afstand.

Jævnligt tilbagevendende besøg i og observationer af byen samt møder med kommunen, lokale netværk, borgere og nøglepersoner i og omkring Hirtshals gjorde mig mere og mere bekendt med byen, og mere og mere personligt engageret. Hirtshals gik fra kun at vække 'teoretisk undren' og måske 'fysisk forundring' til at "ræsonnere" i mig som forsker og menneske (Ringgaard 2010, s. 18). Jeg lærer stedet at kende – Hirtshals falder i sted for mig!

I takt med mine besøg i Hirtshals, udforsker jeg på én gang større og større cirkler af byen (horisontalt) og mere dybdegående steder (vertikalt). *Horisontalt* bevæger jeg mig fra den centrale del af byen, hvor man uomtvisteligt ankommer uanset transportmiddel, til fjernere boligkvarterer og randområder i byens periferi. *Vertikalt* udfoldes forskellige steder i byen for mig og får flere facetter, i takt med at jeg kommer de samme steder igen og igen. Jeg oplever, hvordan gågaderne og særlige pladser i byen, havnen og de mange rundkørsler ræsonnerer i mig. Jeg bemærker bestemte facader, der skiller sig ud, og jeg ser, hvor folk typisk slår sig ned i godt vejr, og hvor der sjældent er mennesker i byrummene.

Det er, som om byen går fra at være en fremmed, en ubekendt, over i, at vi indtager et afmålt bekendtskab, til at vi udvikler et sært venskab! Måske også på godt og ondt. Byen trækker mig ind, og jeg må forholde mig til min objektive forskerrolle i forhold til mit personlige engagement, indføling og empati for stedet og de mennesker, jeg møder. Jeg ønsker at sende en stor tak til Hirtshals for dette venskab. En særlig tak i den forbindelse ønsker jeg at sende til afhandlingens informanter for jeres åbenhed, interesse og varme velkomst! Tak for overnatning og pizza, smørebød og danskvand, middag og vin, fødselsdagskage og kaffe, og alle jeres lifts og sightseeings.

Ph.d.-projektet er samfinansieret af Aalborg Universitet og ENV-fonden. Endvidere har Hjørring Kommune finansieret følgeforskningsprojektet 'Mobilitet der skaber lokal værdi?', der

har gjort det praktisk muligt at gennemføre spørgeskemaundersøgelser på Hirtshals Havn og Hirtshals Transportcenter. Hirtshals Havn, Hirtshals Transportcenter, Color Line, Smyril Line og Fjordline har i denne forbindelse også bidraget med tilladelser til at uddele spørgeskemaerne på deres arealer. Desuden har Aalborg Havn, Center for Strategisk Byforskning (CSB) og Ingeniørforeningen Danmark (IDA) støttet op omkring min forskning gennem ekstern funding til afholdelse af to forskellige seminarer i Aalborg, henholdsvis et havneseminar i november 2013 og et seminar om transformation og tilpasning af det danske bylandskab i november 2014. Yderligere har rådgivningsvirksomhederne COWI og KUBEN Management samt forskningsprojektet BVL stillet statistisk data til rådighed. Jeg vil gerne takke alle, der igennem disse organisationer har været med til at støtte dette forskningsprojekt, særligt Helle Lassen fra Hjørring Kommune, Claus Holstein fra Aalborg Havn, Thomas Jensen fra COWI, Kenneth Lundholm-Stenkjær fra KUBEN og Henrik Harder samt Kristian Reinau fra BVL-projektet.

Som en del af mit forskningsforløb har jeg endvidere haft stor glæde af et udlandsophold på Arkitekturhøgskolen i Oslo (AHO). I den forbindelse ønsker jeg at takke alle kollegaerne på Institutt for Urbanisme og Landskap for at tage godt imod mig! Særligt vil jeg takke institutleder Marianne Skjulhaug for at gøre opholdet muligt og sørge for gode arbejdsforhold og adgang til alt det, jeg skulle bruge. Stor tak til Jonny Aspen og Peter Hemmersam for at følge mit arbejde, spare med mig undervejs og arrangere et forskningsseminar omkring mit Ph.d.-projekt. Tak til alle, der mødte frem for brugbar kritik og indspark til mit videre arbejde. En særlig tak til Lisbet Harboe for din åbenhed og gode faglige samtaler, hjælpsomhed og tips i forbindelse med det at være ny i Oslo, og ikke mindst for en dejlig weekend og skitur til jeres hytte på fjeldet. Også mange tak til de Ph.d.-studerende, jeg lærte at kende, særligt Patii Perkiewicz, Edwin Oyaro og Noel Omollo Okello for interessante samtaler og tiltrængte kaffepauser.

Hjemme i Aalborg vil jeg gerne takke alle mine gode kollegaer for et rart og entusiastisk arbejdsmiljø! Jeg vil først og fremmest rette en meget stor og hjertelig tak til mine to Ph.d.-vejledere, Lea Louise Holst Laursen og Claus Lassen, for jeres store engagement, sparing, opbakning og støtte undervejs i processen. Tak til Lea for at fastholde og påminde mig min egen urban-design-faglighed, når for mig nye emner, temaer og tilgange har været ved at løbe af med mig, og tak til Claus for at tilskynde de samfundsfaglige og mobilitetsorienterede aspekter i min afhandling. Ikke mindst tak for vores gentagne fælles 'studieture' til Hirtshals. Uden jer var projektet aldrig kommet i havn.

Jeg vil endvidere rette en tak til alle mine kollegaer i Sektionen for Urban Design, Institut for Arkitektur, Design & Medieteknologi på Aalborg Universitet og i Center for Mobilitet og Urbane Studier. Særligt tak til Ole B. Jensen, Gitte Marling, Hans Küb, Shelley Smith, Lasse Anderson, Gunvor Riber Larsen, Morten Frølund og Antje Gimmler for inspiration og gode input. Ligeledes vil jeg sende en tak til mine kollegaer blandt universitetets tekniske og administrative personale, der har hjulpet med mangt og meget undervejs – særligt Birgith Skipper Holstein, Lene Grundahl, Lisbeth Dam, Malene Munkholt Kristensen, Inaam Camilla Ramløse, Uffe Dyran og Jens Nielsen.

Jeg vil ikke mindst rette en varm tak til mine med-Ph.d.-studerende gennem tre år for vores gode diskussioner i og udenfor MAD-regi (Doctoral Program in Media, Architecture and Design), særligt angående videnskabsteori, metode og fagteori i vores selvkonstituerede studiekredse og igennem diverse Ph.d.-arrangementer. Tak til Jacob Bjerre Mikkelsen, Ditte Bendix Lanng, Simon Wind, Tina Vestermann Olsen, Jakob Sabra, Lotte Christiansen, Mette Olesen, Maria Quvang Vestergaard, Cathrine Borg, Anne Juel Andersen, Salmiah Hamid, Anne Marie Knudsen, Isak Foged og Jens Hundevad Bloch for mange gode faglige input. Det har været en stor fornøjelse at være sammen med jer, både fagligt og socialt, og jeg er taknemmelig for, at have været en del af dette inspirerende miljø, hvor man altid kan søge kloge råd og oprigtig åbenhed omkring livet som Ph.d.-studerende.

Til sidst vil jeg benytte lejligheden til at udtrykke en meget særlig tak til min familie og mine venner udenfor AAU, for jeres interesse i mit projekt, opbakning undervejs og mange dejlige besøg og hilsner under mit forskningsophold. Det gør mig glad, at I, der ikke behøver at sætte jer ind i mit arbejde, alligevel gør det og tænker på mig, når I falder over noget, der har relevans for mit arbejde. I særdeleshed vil jeg takke mine forældre, Pia og Steffen, for kvalificerede indspark,

avisudklip, bøger med mere. Jeg er taknemmelig for al den interesse, opbakning og omsorg jeg har fået igennem hele forløbet. Og sidst, men ikke mindst: Peter, tusind tak for at være den mest tålmodige, forstående og støttende kæreste, jeg kunne ønske mig! Og for at mindre mig om, at Hirtshals, trods alt, ikke er det *eneste* sted, der er værd at bruge tid på i denne verden.



Figur 2
Karen's Plads i juni 2014, før byrumsmæssig omdannelse. Butikken Slagter Winther kan anes til venstre i billedet, og slagterbutikkens nye parkeringsplads i baggrunden.

Kapitel 1

Indledning – transit- og leveby?

Byrum for mennesker eller biler? – et eksempel på transit- og levebyens dilemma

Midt i Hirtshals befinder der sig en omdiskuteret tomt. Den ligger centralt i byen på hjørnet af Hjørringgade og Højersgade, skråt overfor byens boghandel og ved siden af den store slagter- og dagligvarebutik Slagter Winther. Slagterforretningen ønskede sig for år tilbage parkeringspladser på denne tomt til især de mange nordmænd, der rejser til Hirtshals for at købe billige slagter- og dagligvarer i butikken, men andre interessenter ønskede, at grunden i stedet skulle omdannes til et lille torv. Sagen endte i første omgang med, at kommunen købte to gamle huse bag slagterbutikken, som blev nedrevet til fordel for en større parkeringsplads dér. Således er det gået til, at en billedhugger og byrumskunstner i disse år, hvor afhandlingen skrives, er i færd med at omdanne tomten til et torv ved navn Karens Plads. Han udhugger store granitplader og en stenløve, der sammen med en bølgeformet bænk skal understrege naturkræfterne og den mentalitet, 'kamp og lidelse', som kunstneren mener, følger med tilværelsen i de barske omgivelser ved havet. Kunstneren skriver blandt andet følgende på sin hjemmeside, hvor projektet kan følges:

"Det ville ikke være rigtigt med en blød, sød og "friseret" udformning af en plads midt i hjertet af byen, lige ved havnen og serveringsstederne. Det er i mine øjne nødvendig med en direkte og voldsom fortælling på dette sted, for at oplevelsen kan "brænde igennem" (Ørntoft 2015).

Selvom slagterbutikken har fået sine parkeringspladser et andet sted, er Karens Plads stadig et konfliktfyldt sted i byen. Op til pladsen ligger et gammelt hus, som sandsynligvis vil blive sat til salg i nærmeste fremtid, og ifølge en af afhandlingens interviewinformanter, en lokal byrådspolitiker, er der i kommunen interesse for at benytte denne grund til busparkering. Byrumskunstneren er også blandt afhandlingens interviewinformanter, og i forbindelse med interviewet i maj 2014 tager vi sammen ind til Hirtshals for at se byen og naturligvis også Karens Plads. Herinde møder vi slagteren, og jeg oplever et sært sammenstød mellem to forskellige logikker. På den ene side står kunstneren, der vil lave torvet 'til byen'. For ham er det væsentligt, at der skabes 'et sted', der besidder en menneskelig skala. På den anden side står slagteren, der nu ønsker en svingbane til lastbiler, som skal levere varer til butikken. For ham er logikken, at huset bag pladsen kan rives ned, således at hele Karens Plads flyttes længere ind, og der på den måde skabes plads til mere vej med en svingbane foran pladsen. Men med kunstnerens logik giver dette ikke mening i forhold til netop at ville skabe et intimt byrum dannet af de nære, ældre bygninger, der i dag er omkring pladsen.

Den lille fortælling iscenesætter de problematikker og interessekonflikter, som afhandlingen behandler, og det dilemma, som adresseres i afhandlingens titel 'transit- eller leveby?' Afhandlingen som hele rejser spørgsmål omkring, hvem byudvikling skabes for, og hvordan steder kan værdisættes. I det lille eksempel med Karens Plads kan der konkret stilles spørgsmålstejn ved, om byen nyder godt af den velbesøgte slagterforretning, eller om det er butikken isoleret set, der tjener penge på de norske turister. Og der kan stilles spørgsmålstejn ved, om byen som helhed vil få mest glæde af mere vejrum eller mere byrum – og hvordan alt dette påvirker Hirtshals som transit- og leveby.

Levesteder og mobilitetens stedslighed

Med den lille historie in mente, følger her nogle initierende tanker om *sted* og *mobilitet*, og om hvordan det teoretiske og empiriske arbejde med *Hirtshals* skal bidrage med læringspunkter og

viden omkring udviklingsmuligheder for det, der i afhandlingen benævnes *transit- og levebyer*.

Som ovenstående historie understøtter, omhandler denne afhandling en bestemt type byer, i forståelsen 'steder for bosætning', der i særlig grad er påvirket af transit, bevægelse og i bredere forstand mobilitet. Bosætningssteder kan forstås som geografiske landområder, der med antropolog Mark Vachers ord er *faldet i sted* og har fået betydning for mennesker (Vacher 2013). Mennesker har bevæget sig op gennem Afrika, Asien og Europa og har sejlet på have, floder og søer indtil særlige steder er trådt frem og har fikseret sig som noget mere fast end bevægelsen alene. Der kan være mange årsager til udfaldet af disse steder: geografiske forhold, religiøse forhold, vejrmæssige forhold med mere. Der findes mange forskellige slags steder, og for nogen gælder det, at netop deres uberørthed definerer deres særlige stedslighed. Men ofte er steder blevet til og navngivet gennem ophold og bosætning, og hvor mennesker har slået sig ned, er byer opstået. Således er steder og mobiliteter¹ tæt forbundet, og det ene kan ikke forstås uden det andet.

Nogle steder er imidlertid mere defineret og påvirket af bevægelse og mobilitet end andre. En storby er karakteriseret af højt tempo, stort aktivitetsniveau, en vrimmel af mennesker, der bevæger sig rundt i byen osv. Dette foregår i høj grad indenfor stedets, om end udefinerbare, afgrænsning. Andre byer af mindre skala kan, særligt i turistsæsonen, opleve tilsvarende intense byliv med handel, udeservering og andre aktiviteter internt i byen. Men for nogle byer foregår mobilitetsstrømmene i højere grad 'igennem stedet', altså eksternt. Dette gælder i høj grad havnebyer og landegrænsebyer, der begge er placeret på 'kanten' af et land – som overgang; en taktisk placering; et sted til service for transit. Det er denne type mobilitetspåvirkede steder, som denne afhandling fokuserer på.

Helt konkret undersøges forholdet mellem *transitby* og *leveby* (se kapitel 5 for en begrebsafklaring) gennem et case-studie af havnebyen Hirtshals (en uddybet introduktion til Hirtshals findes sidst i dette kapitel). Denne by er hverken en storby eller geografisk centralt beliggende i en nationalgeografisk kontekst, og byen har over de seneste år oplevet et relativt stort fald i sit indbyggertal. Med andre ord en ved første øjekast undseelig by på den danske vestkyst. Alligevel er det en by, der spiller en geografisk strategisk rolle som nationalt knudepunkt mellem den blå og den grå motorvej, og sin størrelse taget i betragtning kan det anføres, at Hirtshals har en stor mængde trafikale anlæg med meget bevægelse igennem stedet og mange forbindelser ud i verden. Dette gør Hirtshals til en interessant case i form af de på mange måder ekstreme forhold mellem transit og bosætning, der udspiller sig som grundlag for byens eksistens, før, nu og i fremtiden. I forhold til vækst og tilbagegang adresserer og udfordrer casestudiet den i udgangspunktet ofte fremførte samfundsmæssige diskurs, at øget mobilitet skaber vækst og fremgang for byer per se!

En gængs antagelse i samfundsdebatten er, at udbygget infrastruktur koncentrerer omkring tætte byområder, mens yderområderne savner velfungerende vejnet. Hirtshals er et eksempel på det modsatte. Hirtshals er en dansk havneby i et af landets omtalte yderområder, der oplever øget affolkning, alt imens der investeres i store infrastrukturprojekter, havnens aktiviteter er stigende, og flere og flere mennesker og mere og mere gods passerer igennem. Spørgsmål om attraktivitet og kvalitet for henholdsvis borgere, erhverv og turister er opstået i det umiddelbare modsætningsforhold, der identificeres mellem Hirtshals som leveby og som transitby. I en sådan optik kan Hirtshalscasen betragtes som 'ekstrem' (se kapitel 3 for en uddybning af det ekstreme casestudie). Udgangspunktet for denne afhandling er således gennem case-analyse og udforskninger af det teoretiske felt indenfor steds- og mobilitetsforskning, at give anvisninger til strategisk og metodisk at arbejde med steds- og mobilitetsudfordringer i danske transit- og levebyer.

Til at belyse forholdet mellem Hirtshals som transitby og leveby, henter afhandlingen viden gennem de teoretiske begreber sted og mobilitet (med særligt fokus på fysisk mobilitet i forhold til stedets fysik, mening og betydning). Hvordan er forholdet mellem stedet og den

1 - Jeg bruger i afhandlingen skrivemåden 'mobiliteter' som en oversættelse af det engelske 'mobilities', der henviser til en teoretisk forståelse af mobilitet i flertal, indebærende forskellige typer af mobilitet (fysisk, virtuel, oplevet etc.). Som Urry (2007) påpeger, bør formålet med en socialvidenskabelig forskningsdagsorden være, at adressere disse forskellige mobilitetsformer indenfor rammerne af det sociale og det samfundsmæssige.

fysiske mobilitet? Og hvad sker der, når stedet hævdes mere som transitroute mellem punkt A og punkt B, end som et levende og erfaret sted? Afhandlingen adresserer på den baggrund det metateoretiske forhold mellem steder og mobiliteter, bevægelse og ophold, med interesse for, hvordan strømme ledes igennem eller udenom steder, og hvilke indvirkninger dette gør på stedet. Grundlæggende tillægger afhandlingen sig en relationel forståelse af steder og mobiliteter som en forbundet og uadskillelig praksis (Massey 1991). Gennem blandt andet tænkningen fra det, der er blevet omtalt 'det ny mobilitetsparadigme' rettes opmærksomheden mod det, der er "mere end A til B" (Adey 2010, Cresswell 2006, Jensen 2013, Sheller & Urry 2006, Urry 2000, Urry 2007). Herunder tilskrives Ph.d.-projektet sig den kritiske mobilitetstænkning (CMT) (Jensen 2009), en tankegang, der er kritisk over for de rationelle bag og virkningerne af mobilitet på samfundet ("den mørke side af Mobilitet" (Jensen 2013)), mens den modsat også åbner de iboende potentialer i forskellige mobilitetsstrukturer ("Mobilitets-potentialer" (Jensen 2013)). I lighed hermed taler urban design- og stedsteoretikere tilsvarende om stedsspecifikke potentialer (se eksempelvis Burns & Kahn 2005), der i afhandlingen vil blive adresseret som en del af en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse.

Baggrunden for projektets problemstilling og casestudiets relevans

I det følgende opridses den samfundsmæssige kontekst, som danner baggrund for afhandlingens tematik af transit- og levebyer, og for det specifikke casestudie af Hirtshals. Herigennem fremstilles den grundlæggende problematik, at nogle steder er i vækst, mens andre er i tilbagegang, hvilket eksemplificeres gennem Hirtshals, der på én gang oplever begge dele. Baggrunden for projektets problemstilling og casestudiets relevans omhandler, hvordan vi lever i *et samfund i bevægelse, den omdiskuterede udkant* i samfundsdebatten, transit- og levebyens rolle som *et lokalt knudepunkt* og samtidig dens rolle som *et nationalt knudepunkt*.

Øget mobilitet - et samfund i bevægelse

Et kontekstuel udgangspunkt for at kunne udforske Hirtshalscasen er, at Danmark sammen med resten af den vestlige verden har oplevet en stigning i mobilitet i efterkrigstiden: strømme af mennesker og gods vokser, afstande og tid brugt på turisme og pendling øges, Kommunikationsmedier er hurtigere og smartere etc. Danske eksempler på dette er en stigning i togtrafikken på 30 % og en stigning på mere end 50 % i bilkørsel 1984-2004, samt en stigning på 259 % flere sms'er sendt i 2006 sammenlignet med 2003 (Jensen & Lassen 2011). De mange stigninger i mobiliteter, som genfindes på internationalt plan (se blandt andre Urry 2007), er alle former for praksis vedrørende produktionen af tid og rum, og i hvad der er blevet formuleret som 'tid-rum-sammentrækningen' (Harvey 1989):

"Time and space are both the context for movement (the environment of possibility for movement to occur) and a product of movement. Moving people and objects are agents in the production of time and space. Perhaps the most well-known formulation of this is *time-space compression* – the effective shrinking of the globe by ever-increasing mobility at speed enabled by innovations in transportation and communications technology" (Cresswell 2006, s. 4).

Det betyder, at Danmark såvel som andre vestlige samfund er et "samfund i bevægelse" (Lash & Urry 1994, s. 252 - egen oversættelse). Mobilitet er ofte set som en ressource, og det at være en del af de respektive netværk (for eksempel de store infrastrukturnetværk) synes afgørende for at 'udvikling' finder sted (Sheller & Urry 2006).

Derfor er der i takt med globaliseringen opstået en intensiveret konkurrence mellem byer og steder om at blive koblet til forskellige strømme af mobiliteter (Jensen & Richardson 2004). Jo hurtigere og nemmere man kan tage til et andet sted, des større krav stilles der til det enkelte sted om at tilbyde alle de services og opfylde folks behov og ønsker, hvis ikke stedet skal miste 'kunder' (borgere, jobtagere, detailhandel, produktionsvirksomheder, turister etc.). Hirtshalscasen

er imidlertid et eksempel på et sted, der særligt tiltrækker én slags kunder, relateret til havnens erhverv, mens det mister en anden slags kunder, nemlig borgere.

Centralisering og yderområder - den omdiskuterede udkant

I forlængelse af ovenstående linker stigningen i mobilitet op til en bredere diskussion af urbanisering, centralisering og globalisering (Harvey 1989). Efter 2. Verdenskrig er der foregået en kraftig urbanisering og centralisering i den vestlige verden, fra slutningen af 00'erne er globaliseringen accelereret, og der er i Danmark observeret en "historisk stor befolkningsbevægelse fra land til by" (Niels Rønholdt, seniorøkonom i Jyske Bank, i Ritzau 2013). Kun 15 kommuner udenfor København (98 kommuner i alt) oplever i dag en samlet befolkningstilvækst.

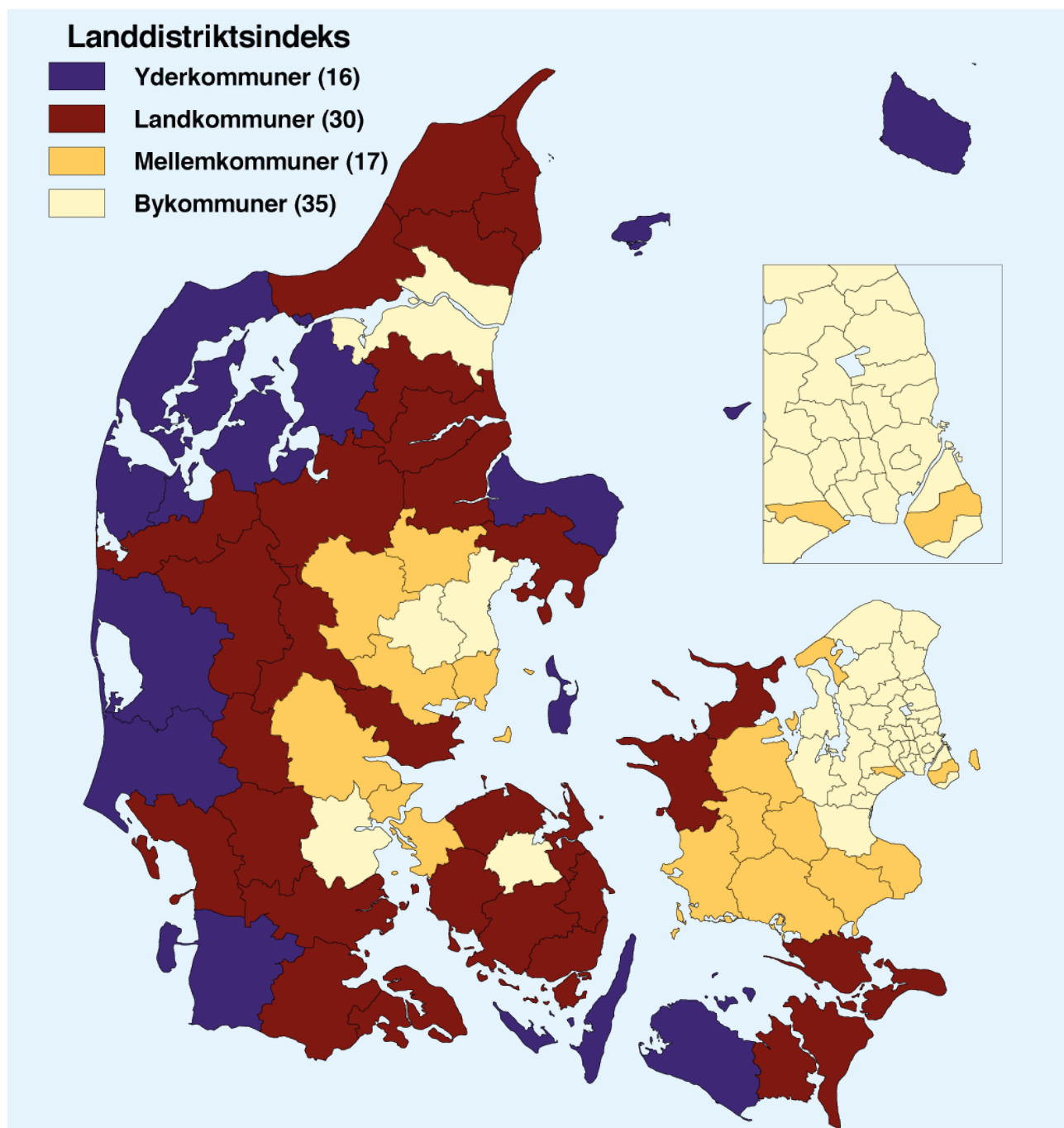
I Danmark har diskussionen om yderområder domineret den politiske og offentlige debat i flere årtier (Svendsen 2013, Dybvad 2015, Slumstrup & Mortensen 2015). På grund af gentagen centralisering (f.eks. kommunalreformerne i 1970 og 2007) er skoler, hospitaler med videre lukket ned i de mindre befolkede områder i Danmark, og igennem det seneste årti er denne udvikling fortsat som følge af den seneste reform i 2007. Dette har blandt andet medført en negativ retorik omkring disse områder med udtryk som 'Udkantsdanmark' og 'Den rådne Banan' (se eksempelvis Svendsen 2013, s. 9-10, KL 2015, Hersbøll 2013). Den negative italesættelse af udkanten giver til stadighed sværere betingelser for dem, der ønsker at leve og arbejde i provinsen (Dybvad 2015, Slumstrup & Mortensen 2015). Artikulationen af problemet har ændret sig betydeligt, og debatten har øget den ministerielle bevidsthed om den manglende balance mellem ikke kun byområder og landdistrikter som kerne og periferi, men også steders geografiske placering og forhold til hinanden på nationalt og internationalt niveau. I Landdistriktsredegørelsen fra 2011 opstilledes, på baggrund af statistiske analyser, en klassificering af landets kommuner i fire typer, karakteriseret ved deres 'landdistriktsgrad': yder-, land-, mellem- og bykommuner (Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Fødevareministeriet 2011, s. 7). Det statslige mål var i denne sammenhæng et Danmark "i balance, hvor alle kræfter og ressourcer kan bidrage til vækst og fremgang, og hvor der er gode muligheder for at bo, studere og drive erhverv i hele landet" (Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Fødevareministeriet 2011, s. 4).

I 2013 påpegede forhenværende økonomi- og indenrigsminister Margrethe Vestager (R) risikoen for, at landet "knækker over på midten" (Ritzau 2013) og vigtigheden af, at den økonomiske fremdrift bliver til gavn for hele Danmark. Den seneste Landsplanredegørelse fra 2013 med titlen "Grøn omstilling – nye muligheder for hele Danmark" indledes med følgende målsætning: "Regeringen har som mål at skabe udvikling, dynamik og vækst i hele landet" (Miljøministeriet 2013, s. 20). Den nuværende regering har endnu ikke fremlagt en ny landsplanredegørelse, men forsøger i øjeblikket med udflytningen af 3.900 statslige arbejdspladser at understøtte og balancere udviklingen i hele landet. Om dette får den ønskede virkning er for tidligt at spå om. Men hele diskussionen omkring centralisering og yderområder er relevant som ramme for denne afhandling, der netop studerer en by, der geografisk er placeret i det såkaldte 'Udkantsdanmark', men hvor der trods befolkningstilbagegang opleves udvikling, dynamik og vækst på en række andre parametre.

Det skal her understreges, at når jeg i afhandlingen benytter ordet 'Udkantsdanmark', er det i en erkendelse af, at det lidt flatterende begreb flourer i den offentlige debat, og således også indgår i fortællingen om Hirtshals. Samtidig skal det også understreges, at jeg med afhandlingen netop stiller spørgsmålstegn ved anvendeligheden af at opdele vores land og byer i sort-hvid-kategorier, hvor der enten er udvikling eller afvikling. Hirtshals er netop et eksempel på et sted, der oplever begge dele på samme tid.

Provinsbyens rolle – et lokalt knudepunkt

På baggrund af den 'stigende mobilitet' og 'den berygtede udkant' har arkitektoniske og planlægningsmæssige initiativer i de seneste år fokuseret på udviklingspotentialerne i "Udkantsdanmark". Der er i den forbindelse særligt blevet lavet udviklingsprojekter for mindre landsbyer, hvor affolkningsproblematikkerne tidligst slog igennem. For eksempel har Realdania's projekt 'Mulighedernes Land' økonomisk støttet udarbejdningen og realiseringen af 16 fysiske projekter i og omkring landsbyer i yderkommunerne Thisted, Lolland og Bornholm. Målet har



Figur 3 - "Den geografiske fordeling af kommunegrupperne" i Landdistriktsredegørelsen 2011 (Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Fødevarerministeriet 2011, s. 32). Kortet er oprindeligt udgivet af Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri i 2007.

været at ”fremhæve og understøtte de særegne styrker og kvaliteter, der er i yderområderne, og som ikke findes, kan bygges eller skabes i og omkring de større byer” (Realdania 2012, s. 8). Et andet eksempel i en lidt større byskala er projektet ’Stationsbyer i dag’, ligeledes initieret af Realdania og udført af Center for Strategisk Byforskning (CSB). I dette projekt har det været målet, ”at sætte fokus på mulighederne for at vise nye veje i forbindelse med transformation og fremtidssikring af mindre danske byer” (Skou i Groth & Fertner 2013, s. 7). Projektet sætter særligt fokus på stationsbyer med 1.000-5.000 indbyggere, der ofte har fungeret som kommuncentre, men tabt denne status og dermed en række bymæssige funktioner ved kommunalreformen i 2007 (Groth & Fertner 2013). En af hovedpointerne for projektet er, at ”disse byer snarere er under omstrukturering end under afvikling” (Groth & Fertner 2013, s. 17), og peger på en række potentialer, der kan arbejdes med for disse små provinsbyer. Imidlertid er det en generel tendens, at urbaniseringen indebærer en flytning fra små til større byer på alle niveauer, og at affolkningen også er begyndt at ramme de større byer (se bl.a. Urland 2016), og derfor kan der argumenteres for, at det er på høje tid at rette et øget fokus på de mellemstore provinsbyer.

Hirtshals har ca. 6.000 indbyggere og kan karakteriseres som en mellemstor provinsby med andre og flere funktioner end særligt de førnævnte landsbyer². Et argument, der kan fremføres i forlængelse af ovenstående, er, at provinsbyer er afgørende for vitaliteten i de omkringliggende landsbyer og landområder, og i det lange løb for selve overlevelsen af disse ’yderområder’. Flere udkantsdebattører har også peget på, at provinsbyerne er essentielle for den fremtidige udvikling af Danmark som helhed (se blandt andet Dybvad 2015). En pointe i denne afhandling er derfor også, at det er vigtigt at begynde at analysere de mellemstore provinsbyers rolle i forhold til landets yderområder - og at sætte spørgsmålstegn ved den negative italesættelse af disse områder.

Havnenes vokseværk – et nationalt knudepunkt

Et yderligere element, som denne afhandling knytter an til igennem Hirtshals-casen, er spørgsmålet om betydningen af havne og havnebyer. De danske havne oplever over en bred kam vækst og fremgang, og investerede i perioden 2010-2015 i omegnen af 6 milliarder i forbedringer og udvidelser³. I 2012 havde de 20 største havne (heriblandt Hirtshals) tilsammen en omsætning på 2,3 milliarder, og der lå i 2014 planer om udvidelser på omkring 1500 hektar svarende til over 40 procent af havnenes daværende areal (Danske Havne 2014, s. 1-3).

”Havnene har vokseværk – og det går stærkt. Et vokseværk til gavn for havnen som virksomhed, for lokalsamfundet og for hele det danske samfund” (Danske Havne 2014, s. 1).

I en pjece fra 2010 påpeger brancheorganisationen Danske Havne fire perspektiver for den fremtidige havneudvikling: at globaliseringen medfører mere transport, som havnene skal kunne imødekomme, at der opstår stadig mere trængsel på vejene, som søtransporten kan aflaste, at søtransporten belaster klimaet mindre, (og at havnene endvidere vil arbejde for mere miljøvenlige motorer og teknologier til skibe), og at havnene fungerer som erhvervscentre, der skal kunne imødekomme en øget efterspørgsel på erhvervslokaliseringsmuligheder (Danske Havne 2010).

”Havnens udvikling kan være nøglen til at skabe nye lokale arbejdspladser, og dermed skabe et Danmark i økonomisk balance!” (Danske Havne 2010, s. 1).

Danske Havne peger på en række positive konsekvenser af havnenes udvidelsesplaner: Arbejdspladser (omkring 60.000 til 70.000 arbejdspladser fordelt over hele landet), vækst og ekspertise inden for en lang række forskellige industrier (særligt krydstogtindustrien og offshore-

2 - Betegnelser anvendt med udgangspunkt Erhvervs- og boligstyrelsens 4 definitioner af bytypologier: metropol, storby, provinsby og landsby i rapporten ’Kortlægning & Analyse af byernes udfordringer’ (Erhvervs- og Boligstyrelsen 2003, s. 4).

3 - Undtagelser i denne sammenhæng er en række mindre havne, eksempelvis de nordjyske limfjord-havne, der grundet vanddybder og indsejlingsforhold har vanskeligt ved at modtage de store fragtskibe og konkurrere med de store, fritliggende molehavne.

& havvindmølleindustrien), klyngesamarbejder og virksomhedsservices af høj kvalitet (der får bedre forhold på de udvidede havnearealer) og et mere miljøvenligt Danmark (idet udvidelserne sikrer havnenes konkurrenceevne overfor transport over land, og transport over vand belaster miljøet mindre) (Danske Havne 2014, s. 3).

Brancheorganisationen argumenterer således for at udvide havnene og øge søtransporten, der i dag står for 75 % af den internationale godstransport og omkring 18 % af den indenlandske. Et af argumenterne omhandler havnens betydning for den lokale økonomi, og undersøgelser viser, at havnens aktiviteter visse steder i landet skaber over 10 % af de lokale jobs i private virksomheder, og at effekterne heraf mange steder i landet svarer til mellem 10 % og 20 % af kommunens skatteudskrivning. Hirtshals ligger i toppen af listen med 19,3 % af skatten i Hjørring Kommune, kun overgået af havnene i Frederikshavn, Rønne og Fredericia (Danske Havne 2010).

Som led i havnenes udvidelser og vækst, bliver forholdsvist store bynære dele af de danske havne omdannet til blandt andet byudviklingsområder med boliger, kontorerhverv og rekreative områder, der forbinder by og vand. I forhold til tidligere havneomdannelser, hvor hele havne er lukket og omdannet, står mange havne i dag med såkaldte 2.-generationshavneomdannelser, hvor havnene satser ”både på at bevare en konkurrencedygtig erhvervs- og trafikhavn samt at omdanne en del af havnen til et levende byområde” (Niras Konsulenterne 2009, s. 8).

”De omdannelser, vi kan forvente fremover, vil ikke kun berøre havne, hvor aktiviteterne er hørt op, men vil i langt højere grad ske på havne, hvor godsomsætningen forventes at vokse, og hvor virksomhederne på havnen ikke er under afvikling. Det stiller store krav til byplanlægningen, hvis erhvervshavnene fortsat skal kunne udvikles og potentielle konflikter mellem by og havn skal undgås” (Erhvervsstyrelsen 2015).

Foreløbigt har der ikke været omdannelser af havnearealer i Hirtshals til byformål. Derimod er Hirtshals Havn igen i gang med at udvide sine arealer til erhvervs- og havneformål. Dette skyldes særligt væksten indenfor godstransport, der medvirker til en generel mangel på arealer til havnerelaterede formål.

Miljøministeriet og Transportministeriet har oplyst en række ’statslige interesser’ i de danske havne (Erhvervsstyrelsen 2012). Disse skal fungere som rettesnor for kommunernes planlægningsarbejde i forbindelse med byomdannelser i og omkring aktive erhvervshavne:

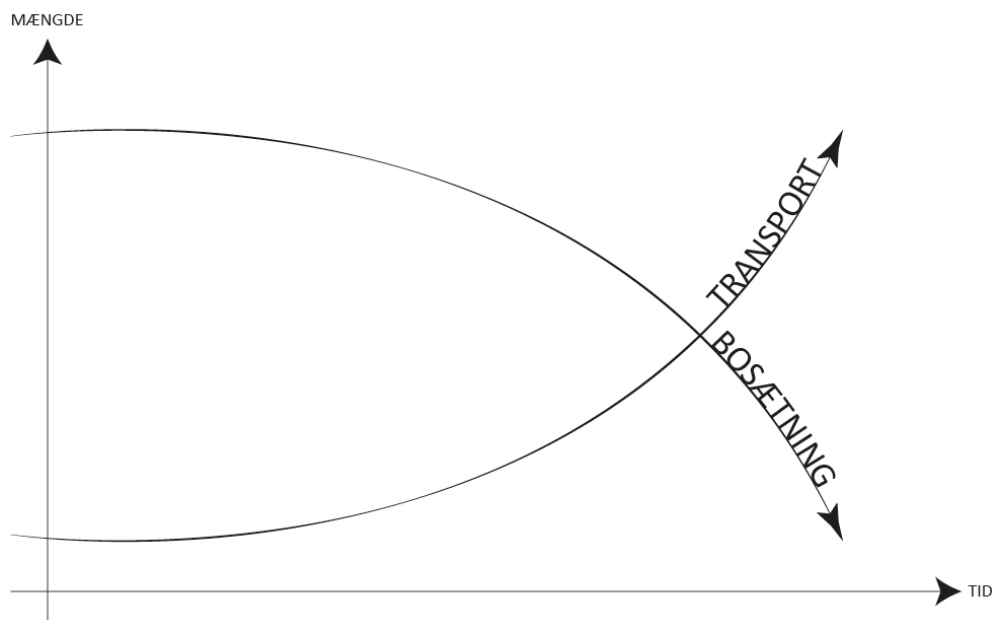
”Redegørelsen peger [...] på, at selvom der nu og her ikke er mangel på havnearealer, så er der brug for at tænke langsigtet, hvis byplanlægningen skal sikre erhvervshavnens interesser på kort og lang sigt. Med udsigt til en fordobling af godsmængderne på længere sigt, skal hensynene til transportbehovene veje tungt, når havnens fremtidige udvikling planlægges” (Erhvervsstyrelsen 2010).

Der lægges således fra statens side vægt på, at byplanlægningen skal sikre erhvervshavnens interesser. Der stilles derimod ingen krav om det modsatte; at havnene skal sikre byplanlægningens (lokale) interesser. Måske skyldes dette en udbredt forståelse af, at havnenes succes er til alles bedste. Det kan i hvert fald konstateres, at alle planer om havneudvidelser og andre projekter relateret til de danske havne, argumenteres ud fra parametrene ’vækst’ og ’international konkurrence’. ’Trafiksikkerhed’ og ’miljøforbedringer’ nævnes også som ”lokale” argumenter, men primært er væksten til gavn i et regionalt, nationalt og globalt perspektiv, mens berørte borgere eller byens adgang til vand slet ikke nævnes.

Med havnenes øgede trafikmængder og stigende andel af transport- og logistikvirksomheder kan der stilles spørgsmålstegn ved identiteten af havnebyen som typologi, hvilket også indebærer den lokale værdi af havnen (se også Lassen, Laursen & Lange 2014, Lassen et al. 2014). Den traditionelle havneby bygger på et tæt bånd mellem by og havn i form af en lang række aktiviteter og små virksomheder, der lever gensidigt mellem by og havn: en form for mellemby, der kobler beboelsesbyen og erhvervshavnen sammen (se bl.a. Truskauskienė 2011). Mellembyen er

sammensat af en lang række håndværksvirksomheder, hoteller, restauranter og forlystelser, der servicerer sømænd og andre havnearbejdere i både arbejds- og fritiden. Med effektiviseringen af havnens virksomheder bliver der færre af disse sømænd og havnearbejdere, som opholder sig på stedet i længere tid, og mellembyens eksistensgrundlag forsvinder. Der kan argumenteres for, at mange havnebyer i større grad bliver transitbyer, med nogle væsensforskellige karakteristika i forhold til den traditionelle havneby. Opdelingen mellem by og havn øges, men spørgsmålet er, om havnen reelt kan undvære sin by, og om der kan skabes andre og nye koblinger mellem havn og by?

Hirtshals er samlet set et eksempel på en transit- og leveby, der som mellemstor provinsby i et yderområde er under pres, men grundet sin funktion som havneby oplever fremgang indenfor transport- og havneerhverv (se figur 4). Spørgsmålet er, hvad rollen skal være for sådan en by i fremtiden, og hvordan udviklingen kan understøttes i positiv retning. Derfor er det formålet med denne afhandling at skabe viden om Hirtshals rolle, problemer og potentialer i forhold til lokalmiljø, kommune, region og stat. Hensigten er i forlængelse heraf at undersøge, hvad de fremherskende mobilitets- og stedsopfattelser er på, i og omkring Hirtshals (nationalt, regionalt og lokalt), og hvordan disse påvirker stedsudviklingen og fremtidsmulighederne. Det skal således undersøges, hvilken udvikling, der planlægges for, og på baggrund af hvilke rationaler og stedsopfattelser. Hirtshals skal tjene som et eksempel, mange andre byer kan lære af.



Figur 4 - Afhandlingens grundlæggende interesse er affødt af de modsatrettede vækstkurver indenfor bosætning og transport - med andre ord vækst og tilbagegang på det samme geografiske sted. Afledt af dette, kan der stilles spørgsmål ved, om der findes en relation mellem de to modsatrettede udviklingskurver. Hermed menes der ikke en kausal sammenhæng, som eksempelvis påstanden at "mere transport medfører affolkning!" Derimod afsøger afhandlingen andre sammenhænge, hvor kvalitative metoder kan være med til at afdække situationen. Der kan således spørges, hvordan den øgede transit og erhvervsudvikling, og hvordan fraflytningen påvirker det lokale sted (fysisk og oplevet) på godt og på ondt.

Forskningsspørgsmål

På baggrund af de indledende samfundsmæssige diskussioner er målet med dette ph.d.-projekt, at undersøge en række problematikker omkring byudvikling af stærkt mobilitetspåvirkede steder, med udgangspunkt i følgende forskningsspørgsmål:

Med Hirtshals som case; hvordan kan relationen mellem et sted og dets mobiliteter forstås, og hvordan kan denne viden bruges til at kvalificere forholdet mellem leveby og transitby, med henblik på, hvordan de stedslige udfordringer og potentialer kan håndteres i fremtidig byudvikling?

Dette hovedspørgsmål udfoldes i tre underspørgsmål:

1. Hvordan påvirkes Hirtshals by af den øgede transit gennem Hirtshals Havn?
2. Hvordan har Hirtshals historisk set udviklet sig som sted, hvilke idealer om sted og mobiliteter har påvirket denne udvikling, hvilke stedsopfattelser om Hirtshals kan lokaliseres, og hvordan hænger de sammen med den aktuelle udvikling i og omkring Hirtshals?
3. Hvordan kan der gennem byplanlægning og urban design arbejdes for at imødekomme transit- og levebyers problematikker og potentialer, og hvordan kan Hirtshals-casen i denne sammenhæng bidrage til diskussionen om fremtidsperspektiver for transit- og levebyer?

Learning from Hirtshals

I 1972 skrev Robert Venturi ”Learning from Las Vegas” (Venturi, Brown & Izenour 1977) på baggrund af studier af byens påfaldende møde mellem stedet og mobiliteten og den særlige arkitektur og symbolisme, der stadig i dag manifesterer ”The Strip”.

Venturis studier af det forholdsvis geografisk afgrænsede sted har bidraget med en dybdegående forståelse af materialiteten og symbolværdien i The Strip’s arkitektoniske fremtræden. Studiet kan betegnes som et ekstrem-case-studie, hvor det ekstreme består i koncentrationen af hoteller, restauranter og kasinoer i en ikonografisk byggestil samt de store skilte og bill boards, der hver for sig er designet til at fange opmærksomheden fra de forbigående. The Strip er arketyper på et kommercielt gadeforløb med den amerikanske bilbaserede underholdningsindustri dramatiske arkitektur. Venturis analyser har skabt et udgangspunkt for debat omkring arkitektonisk værdi og bymæssig kvalitet, og med afsæt i casestudiet opfordrer Venturi til designmæssig ydmyghed og en æstetisk mere vital tilgang til det bebyggede.

Tilsvarende er det ønsket med denne afhandling at kondensere en række læringspunkter fra Hirtshals – i ydmyghed, nok ikke af samme kaliber som Venturis mangeårige arbejde, men alligevel af en sådan substans, at de kan være medvirkende til at gøre en forskel i praksis. Afhandlingen undersøger særligt, hvordan vækst og tilbagegang kan være sameksisterende på det samme sted, og hvordan dette kan håndteres. Hirtshalscasen bruges som forståelsesramme omkring italesættelsen af de steds- og mobilitetsudfordringer, som byer i stigende grad oplever på baggrund af den samfundsmæssige udvikling, der er beskrevet på de foregående sider, og afhandlingen bidrager således også med en række måder, dette kan analyseres på.

Som oplæg til Venturis arkitektoniske forskningsstudie af det kommercielle gadeforløb af Las Vegas Boulevard South, kendt som The Strip, stod blandt andet følgende målsætning:

”An aim of this studio will be, through open-minded and nonjudgemental investigation, to come to understand this new form and to begin to evolve techniques for its handling” (Venturi, Brown & Izenour 1977, s. xi).

I lighed med Venturis målsætning, ønsker jeg med nærværende studier at komme nærmere en forståelse af 'transit- og levebyen', og som det tredje underspørgsmål indikerer, at igangsætte en dialog omkring, hvordan sådanne steder planlægnings- og designmæssigt kan håndteres for fremtidens transit- og levebyer. Gennem en analyse med fokus på byens problemer og potentialer er det ønsket at kvalificere stedet som en leveby for dem, der bor der, og gennem en relationel stedsstrategi styrke det bosætningsmæssige aspekt af transitbyen. Med andre ord ønskes det at vise, hvordan transit- og levebyer kan fungere i en samlet forståelse af stedet og dets relationelle og mobilitetsorienterede karakter.

Introduktion til Hirtshals – vækst og skrump på det samme sted⁴

“Jeg har aldrig set så moderne en gris før noget andet sted i Danmark; Hjørring-Hirtshals-toget - det er state of the art, TGV i Frankrig-tog, der ræser af sted, det har ikke en skid med udkant at gøre, det er forkant, det er langt foran herovre!” (Gintberg 2011).

Hirtshals er en dansk havneby, der ligger på den nordjyske vestkyst i Hjørring Kommune (se figur 5 og 6). Hirtshals er som en del af det såkaldte ”Udkantsdanmark” en af de perifere byer i Danmark, der oplever et faldende indbyggertal. I løbet af de seneste 15 år har Hirtshals mistet næsten 15 procent af byens befolkning, faldende fra 6880 indbyggere pr. 1. januar 2000⁵ til 5879 indbyggere pr. 1. januar 2015 (tabel 1, s. 29). I 2010 udarbejdede Hjørring Kommune en rapport om indbyggerne i kommunen. En af de vigtigste konklusioner i rapporten var, at det største fald i befolkningstallet vil ske i landdistrikterne i kommunen samt netop i Hirtshals, der er den næststørste by i kommunen (Hjørring Kommune 2010a, s. 23). Rapporten viser en befolkningsprognose for Hirtshals, som beskriver en fortsættelse af den nuværende affolkning, og det forudsiges, at antallet af indbyggere vil være nede på 5735 personer i år 2024 (tabel 1). Sammenlignes fremskrivningerne fra 2010 med den reelle udvikling, kan prognosen endda hævdes at være til den optimistiske side: På baggrund af prognosen havde Kommunen forventet 6062 indbyggere pr. 1. januar i år 2015, hvilket er knap 200 personer mere end det viste sig at være tilfældet.

Internt i kommunen flytter folk fra Hirtshals overvejende til Hjørring, og desuden til landområderne samt områdebyerne Tårs, Løkken og Sindal (data fra COWI – se appendiks 1). Befolkningssammensætningen ændrer sig således, at der bliver gradvist flere ældre og færre børn i Hirtshals (data fra COWI – se appendiks 1), og i 2011 lukkede den ene af to skoler i Hirtshals således, at der i dag er tre skoler tilbage i skoledistriktet, placeret i Horne, Tornby og Hirtshals (Hjørring Kommune 2010b). Borgerne i Hirtshals har gennemsnitligt et højere forbrug af sundhedsydelser pr. borger (4,73) end kommunens samlede forbrug (3,89)⁶. Hirtshals er endvidere det delområde i hele kommunen, der har det laveste uddannelsesniveau, med godt 44 % indbyggere, hvor grundskole er den højeste fuldførte uddannelse, og kun 8 % indbyggere med en mellemlang eller videregående uddannelse (Hjørring Kommune 2014). Der er få offentligt beskæftigede, blandt andet i kraft af kommunesammenlægningen i 2007, mens 51 % af indbyggerne i Hirtshals er beskæftiget indenfor kategorierne 'Industri mv.' samt 'Handel, transport og restauration' (Hjørring Kommune 2014). Den disponible indkomst per person målt i 2012 var (og er efter al sandsynlighed stadig) lavere i Hirtshals end i Hjørring, og der er flere på midlertidige og permanente forsørgelsesydelser i Hirtshals end i kommunen generelt (Hjørring Kommune 2015). Overordnet er den gennemsnitlige husstandsindkomst lavere i Hirtshals bymidte og langs de trafikerede veje, mens den er højest i Emmersbæk og i randen af Hirtshals,

4 - Dette afsnit er en opdateret, redigeret og udbygget version af et afsnit i egen conferenceartikel fra Trafikdage 2013 med titlen Missing Links (Lange, Laursen og Lassen 2013).

5 - Kilde: Danmarks Statistik - statistikbanken.dk/BEF4A

6 - Data fra Region Nordjyllands digitale Sundhedsatlas, der kan tilgås via https://extapps.rn.dk/SundhedsatlasFiles/Sundhedsatlas_Forbrug_V12_HTML/atlas.html

blandt andet i den vestlige ende af byen nær havet, hvor mange af boligerne har havudsigt (Hjørring Kommune 2014).

Hirtshals sogn⁷ er af Ministeriet for By, Bolig og landdistrikter (MBBL) blevet kategoriseret som et byområde ”længere væk fra de største byer” (Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter 2013). På trods af den afsides beliggenhed, er Hirtshals godt forbundet infrastrukturelt, og som komikeren Jan Gintberg anfører i det indledende citat, er Hirtshals ud fra et mobilitetsperspektiv måske ligefrem på forkant. Det danske motorvejs-H strækker mod nord sin venstre arm gennem Jylland via blandt andet Aarhus og Aalborg direkte til Hirtshals. Motorvejen er bygget i 5 faser; begyndende i 1996 og afsluttet med strækningen fra Bjergby til Hirtshals i 2004 (Vejdirektoratet, 2014). Således kan man køre de knap 70 km fra Aalborg (den befolkningsmæssigt fjerde største by i Danmark) til Hirtshals på cirka 40 minutter (Vejdirektoratet 2014, Krak 2016).

Hirtshals er også koblet op på jernbanesystemet i Danmark, og med hyppige afgang på 22 minutter mellem Hjørring og Hirtshals (NT 2013), er der ligeledes gode muligheder for pendling med kollektiv transport. I 2005 blev nye moderne Desiro-togsæt indsat på Hirtshalsbanen.

”Investeringerne i Nordjyske Jernbaner er de hidtil største inden for den kollektive trafik i Nordjylland. Banerne har i høj grad bidraget til at understøtte den positive udvikling for yderområderne, så der også fremover er gode, hurtige forbindelser i Nordjylland” (Nordjyske Jernbaner 2015).

I september 2015 blev en såkaldt ’kombiterminal’ (også omtalt som godsbaneterminal) på 24.000 m² indviet på baggrund af en statslig investering⁸ på 33,5 mio. kr. (Hirtshals Havn 2015). Kombiterminalen ligger i tilknytning til Hirtshals Transportcenter, der er et af i alt syv transportcentre i Danmark (Foreningen af Danske Transportcentre n.d.), og som rummer en lang række faciliteter for erhvervschauffører⁹. I juni 2011 blev en 905 m² stor kioskbygning indviet til både café, kiosk og byens turistkontor, der derved flyttede ud fra selve byen (HTC 2013). Transportcenteret er et strategisk knudepunkt, der kobler infrastrukturen på land og havneaktiviteterne til vands. Hirtshals Havn er den havn i Nordjylland, der har det største passagerantal, og næsteften Aalborg Havn, Aalborg Portland Havn og Frederikshavn Havn er Hirtshals Havn den fjerde største havn i Nordjylland målt på godsomsætning¹⁰ (se appendiks 1), og hævder selv at være ”Norddanmarks førende erhvervshavn” (Hirtshals Havn 2008).

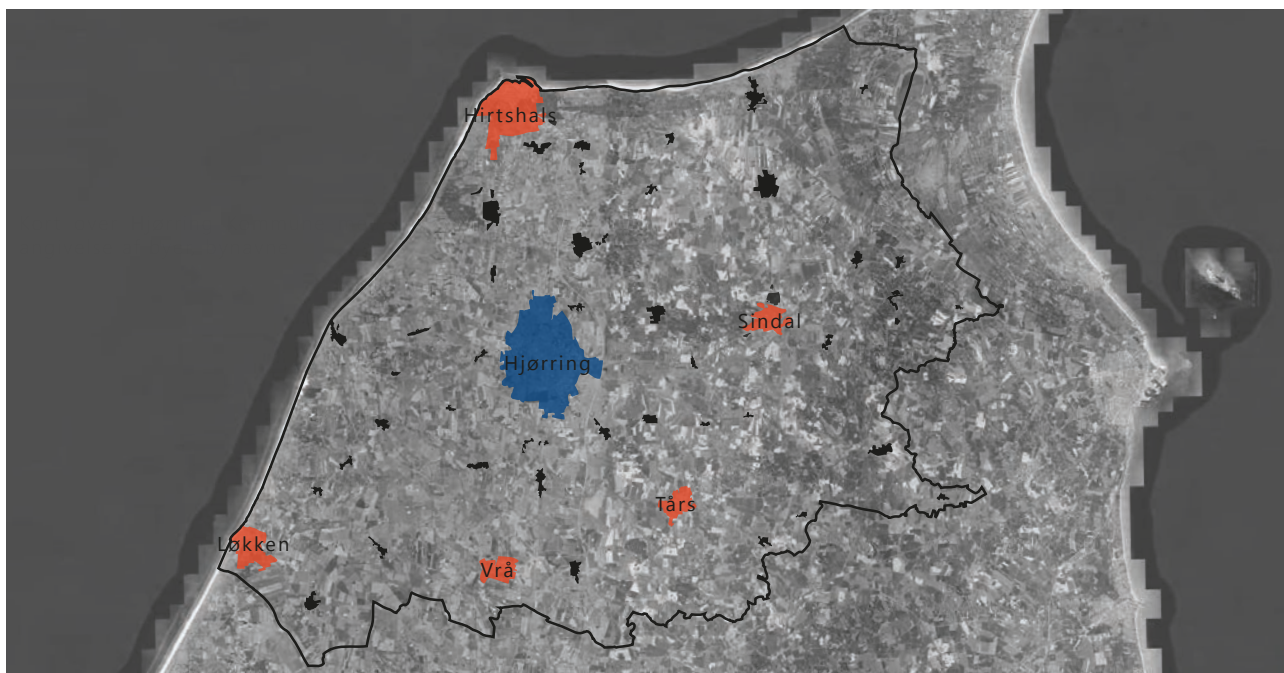
Hirtshals Havn er i vækst, både i form af skibe, gods og passagerer, der strømmer igennem (tabel 2). Dette betyder, at Hirtshals i stigende grad bliver belastet af gods- og passagertrafik. Om en uges tid fra indleveringen af denne afhandling indvies endnu en ny trafikal forbindelse i form af en ugentlig godsroute mellem Hirtshals havn og belgiske Zeebrugge (Hirtshals Havn 2016). Med henblik på færgefart er senest to store cruisefærger blev føjet til den faste rutefart fra foråret 2013, hvilket har skabt 300 nye arbejdspladser indenfor drift, salg og service (Danske Havne 2013, Kjeldsen 2013). Mere end 90 virksomheder i havnen har deltaget i en undersøgelse om havnens erhvervsøkonomiske konsekvenser for Nordjylland. Undersøgelsen dokumenterer blandt andet, hvordan Hirtshals Havn skaber 2723 arbejdspladser. Hertil kommer arbejdspladser i tilknytning til drift af færgerne og de turistrelaterede aktiviteter omkring havnen, som ikke er medregnet i undersøgelsen, og således er antallet af arbejdspladser i forbindelse med havnen i Hirtshals altså endnu større end tallet indikerer (Hirtshals Havn 2008).

7 - Data er af MBBL udtrukket og behandlet på sogneniveau på baggrund af materiale fra Danmarks Statistik. Hirtshals Sogn dækker udover Hirtshals by også Emmersbæk, der kan opfattes som en bydel i den sydlige ende af Hirtshals.

8 - Denne statslige investering er konkret en del af Togfonden DK – en politisk aftale vedtaget af den daværende regering, Dansk Folkeparti og Enhedslisten i 2013 omkring en samlet investering i jernbaneinfrastruktur på knap 30 mia. kr.

9 - Transportcenteret omfatter toldekspedition, speditivsaktiviteter, truckdiesel anlæg med truckdiesel og anlæg med brændstof til personbiler og serviceværksteder. Desuden omfatter centerbygningen chaufførlounge, dobbeltværelser, bedefaciliteter, kontorer og konferencelokaler.

10 - Kilde: Danmarks Statistik - statistikbanken.dk/SKIB101



Figur 5 - Hjørring Kommune med Hjørring i midten og de fem områdebyer samt en lang række landsbyer omkring.



Figur 6 - Hirtshals by og Hirtshals Havn skarpt adskilt af en vej, omgivet af klitplantager, strand og hav.

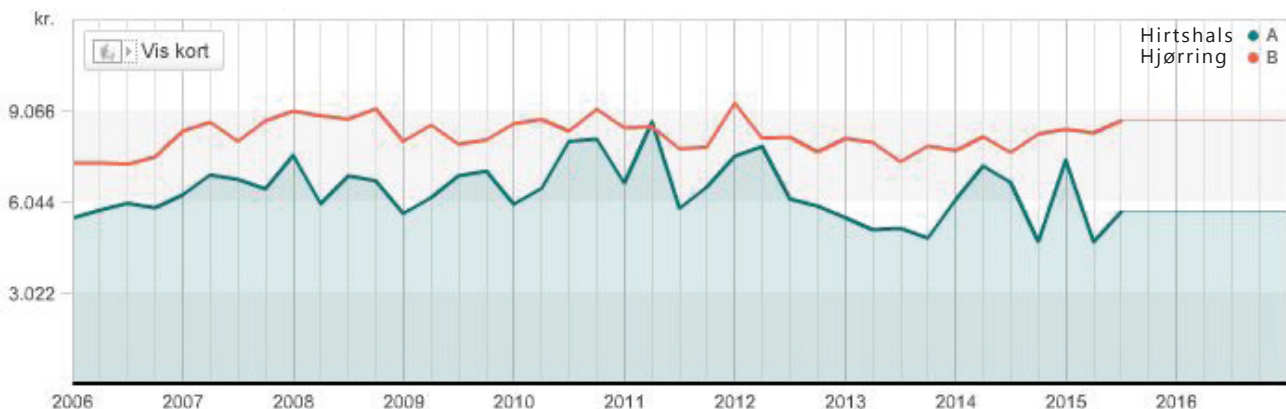
Tabel 1 - Befolkningsudvikling samt befolkningsprognose for Hirtshals med skæringsår 2015

Indbyggertal i Hirtshals per 1. januar 2006 – 2015 (Kilde: Danmarks Statistik - statistikbanken.dk/BY1)										
Årstal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Befolkningstal	6475	6398	6346	6310	6268	6194	6140	6028	5959	5879

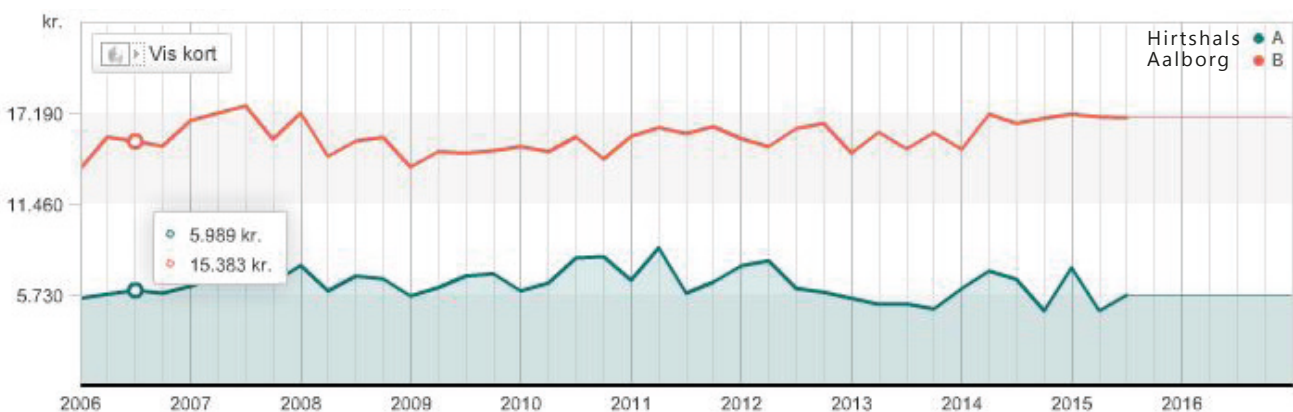
Befolkningsprognose for Hirtshals 2015 – 2024 (Hjørring Kommune 2010a, s. 24)										
Årstal	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Befolkningstal	6062	6025	5985	5947	5907	5870	5835	5802	5767	5735

Tabel 2 - Trafiktal for Hirtshals Havn

Antal skibe, gods og passagerer gennem Hirtshals Havn 2007 – 2014 (Kilde: Danmarks Statistik - statistikbanken.dk/SKIB101)								
Årstal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Skibe	2089	1759	1797	2298	2443	2412	2628	2711
Godsomsætning, 1000 tons	1284	1205	1230	1315	1352	1505	1449	1589
Passagerer, 1000 personer	1838	1888	2063	2178	2247	2246	2345	2479



Figur 7 - Boligpriser i m² for parcel- og rækkehuse i henholdsvis Hirtshals (grøn) og Hjørring (rød).
Kilde: (Realkreditforeningen 2016)



Figur 8 - Boligpriser i m² for parcel- og rækkehuse i henholdsvis Hirtshals (grøn) og Aalborg (rød).
Kilde: (Realkreditforeningen 2016)



Figur 9 - Hirtshals har motorvej direkte til byen, og et af Danmarks største transportcentre ligger i Hirtshals. Byen ligger centralt og strategisk mellem den "grå" (her røde), asfalterede motorvej og den "blå", vandbårne motorvej, og hvis man alene ser på investeringer i infrastruktur og omsætningen på havnen, er Hirtshals et sted i *vækst*.
Kort: (Foreningen af Danske Transportcentre n.d.)

Som den næststørste by i kommunen har Hirtshals en række hovedfunktioner (skolen som nævnt, bibliotek, banker etc.) samt turistbranchen (hovedsageligt Nordsøen Oceanarium), som også skaber arbejdspladser i byen. Det betyder, at byens arbejdsudbud relaterer sig til en række forskellige sektorer, men altså overvejende koblet op på havnen.

Den førnævnte befolkningstilbagegang medfører, at flere og flere huse står tomme. Sammenlignes priserne med markedet i kommunens hovedby Hjørring (figur 7) regionens hovedby Aalborg (figur 8) ses tydeligt de markant lavere vurderinger (Realkreditforeningen 2016) som udtryk for, at Hirtshals anses som et mindre attraktivt bopælningssted. Pendlingsdata fra 2012 viser, at 2017 personer pendlede til Hirtshals mens kun 892 pendlede ud fra Hirtshals (data fra forskningsprojektet BVL, se appendiks 1). Dette indikerer endvidere, at det med den korte pendlingstid er attraktivt at arbejde i Hirtshals og bo andetsteds.

Karakteristikken af Hirtshals, der på den ene side kan ses som et sted i vækst (se figur 9) og på den anden side som et sted i tilbagegang (se figur 10), udgør grundlaget for afhandlingens hovedspørgsmål omkring, hvordan forholdet mellem et sted og dets mobiliteter og mellem leveby og transitby kan forstås i forhold til, hvordan stedets udfordringer og potentialer kan håndteres i fremtidig byudvikling.

Afhandlingens opbygning og indhold

Afhandlingen er opbygget i to dele. Første del omhandler, udover dette indledende kapitel, forskningsprojektets videnskabsteoretiske positionering, casestudiet som forskningsstrategi og de herunder anvendte metoder, samt afhandlingens teoretiske baggrund og ståsted, og de udledte begrebsafklaringer omkring transitby og leveby. I den anden del udfoldes det empiriske materiale i 6 analysekapitler, der gennem forskellige metodiske vinkler udforsker Hirtshalscasen. Analysekapitlerne efterfølges af et kapitel, der særligt søger at svare på forskningsspørgsmålets tredje underspørgsmål i forhold til konkret at diskutere og arbejde strategisk med transit- og levebyer. Til sidst afrundes afhandlingen med en opsamlende konklusion og nogle afsluttende refleksioner samt perspektiver for fremtidig forskning, der er udsprunget af arbejdet med Hirtshals og byplanlægning relateret til transit- og levebyer.

Kapitel 2

Videnskabsteoretisk positionering og refleksioner omkring forskning

I dette kapitel udfoldes de videnskabsteoretiske betragtninger i forskningsprojektet, og der argumenteres for pragmatismens forståelse og tilgang til vidensproduktion indenfor steds- og mobilitetsforskning. Dette understøttes af et fokus på empiri som omdrejningspunkt for forskning, samt på en forståelse af teorier og metoder som praktiske værktøjer i forskningsprocessen. Der argumenteres for, at forskningen må bygges op omkring 'pragmatisk pluralisme', der indebærer, at aspekter fra forskellige videnskabsteoretiske positioner kan bidrage til en dybere forståelse af Hirtshals som transit- og leveby. Således inkluderes henholdsvis et fænomenologisk aspekt, et diskursivt aspekt og et objekt-aspekt, der konkret påvirker afhandlingens delstudier. Det udfoldes endvidere, hvordan forskningsobjektet (Hirtshals) og forskningsspørgsmålene har påvirket forskningsprojektets ontologiske, epistemologiske og metodiske overvejelser, herunder hvordan forskningsprocessen er bundet op på abduktion som slutningsform. Afslutningsvist i kapitlet reflekteres over forskellige betydninger af det videnskabelige blik, herunder forskerens rolle i forskningsprojektet og vurderingskriterier for forskningskvalitet.

Kapitel 3

Et casestudie - forskningsproces og metoder

I forlængelse af den videnskabsteoretiske positionering omkring pragmatismen, kvalificerer dette kapitel den bedrevne forskning som ét omfattende casestudie. Det uddybes, hvordan Hirtshals kan anskues som både en rumlig case, en iboende og instrumental case og som en ekstrem case, samt hvad dette indebærer i forhold til en både kontekstafhængig og generel

vidensproduktion. Det illustreres herefter, hvordan forskningsprocessen har været eksplorativ og iterativ med afsæt i pragmatismens empiridrevne tilgang, og hvordan der til indsamling af empiri er anvendt 'mixed methods'. Kapitlet gennemgår afslutningsvist de i forskningsprojektet anvendte metoder, der er brugt til at indsamle materiale og analysere Hirtshals som relationelt og mobilitetspåvirket sted. Herunder gennemgås det, hvordan metoderne fra forskellige vinkler har bidraget til produktionen af viden i forskningsprojektet.

Kapitel 4

En relationel forståelse af steder i en mobil verden

Ovenpå de videnskabsteoretiske og metodiske overvejelser, går dette og det efterfølgende kapitel i dybden med afhandlingens teoretiske forståelser, der som værktøjer er brugt til at studere den gennemgribende case. Med afsæt i forskningsspørgsmålene ser dette kapitel nærmere på, hvordan steder historisk og nutidigt er blevet forstået og behandlet, både indenfor fagområder som arkitektur, urban design og byplanlægning, og indenfor den humanistiske og samfundsfaglige tradition. Det gennemgås efterfølgende, hvordan det nomadiske og det sedentære verdenssyn ligger til grund for forskellige konkrete måder at forstå og arbejde med steder i forbindelse med steds- og byudvikling. Med afsæt i dette og afhandlingens fokus på de mange flows i Hirtshals, udfoldes en kritik af den konventionelle transportforskning igennem den nyere mobilitetsforsknings perspektiver omkring mobiliteters betydning for steder, og at transport er mere end neutral bevægelse fra et sted til et andet. På den baggrund argumenteres sidst i kapitlet for en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse.

Kapitel 5

Centrale begreber – transitby og leveby

I forlængelse af ovenstående diskuterer, konkretiserer og definerer dette kapitel to centrale analytiske begreber for projektet, nemlig transitby og leveby, der udspænder en normativ og værdimæssig målestok for kvaliteten og funktionen af byer, der som Hirtshals er stærkt påvirket af mobilitet. Igennem en række teoretiske begreber, særligt ikke-steder, urbane netværk og knudepunkter, atmosfære samt bykvalitet og byrum, kvalificeres transitbyens og levebyens respektive karakteristika. Afslutningsvist udfoldes en teoretisk forståelsesramme gennem de to begreber, der således danner afsæt for analysen af casestudiet i de følgende kapitler.

Kapitel 6

At planlægge og udvikle en by

Med dette og de følgende fem kapitler udfoldes analysen af Hirtshals, der som casestudie bidrager i vidensproduktionen omkring karakteristika, problemstillinger, kvaliteter og potentialer for stedsudvikling af Hirtshals og andre transit- og levebyer. Dette kapitel giver en indføring i byens og havnens relativt korte historie, med fokus på de diskurser og idealer, der har været fremherskende særligt i etableringsfasen af den planlagte by, og i lyset af dansk byplanlægning parallelt med byens udvikling. Kapitlet viser, at de tidlige diskurser og idealer – trods mange ændringer og nye planer undervejs – stadig kan findes som stedets gennemgribende DNA i den trafikalt baserede bystruktur, og at dette er medvirkende til, at Hirtshals på mange måder kan beskrives igennem en transitby-terminologi.

Kapitel 7

At rejse igennem Hirtshals

Ovenpå den historiske indføring i Hirtshals som sted, følger dette kapitel, der udfolder gennemrejsende turisters og erhvervsrejsendes oplevelser i mødet med Hirtshals, og hvilken opfattelse de får af byen, havnen og stedet som helhed, når de rejser igennem. Kapitlet er baseret på en spørgeskemaundersøgelse og viser, hvordan de fremherskende stedsforståelser blandt de rejsende omhandler transit, mens forståelsen af Hirtshals som levet sted og potentielt opholdssted er næsten helt fraværende. Således understøtter dette kapitel det foregående kapitels karakterisering af Hirtshals som overvejende en transitby.

Kapitel 8

At ankomme til Hirtshals

Hvor det foregående kapitel studerede gennemrejsendes optik på stedet, udforsker dette kapitel, hvordan det første møde med byen opleves med et professionelt fremmet blik. Dette gøres gennem mine egne rejser ind til Hirtshals i henholdsvis bil, tog og med færge. Det professionelle, urban design-faglige blik, fokuserer særligt på byens sanselige og visuelle udtryksform, og rejserne kvalificerer en kropslig oplevelse af det foregående kapitels karakterisering af Hirtshals som en transitby. Kapitlet udfolder en rumlig analyse af en by, hvor havnen er i forgrunden, mens byen forekommer nærmest usynlig. Kapitlet afsluttes imidlertid med to yderligere narrativer, der beskriver forskellige oplevelser af at ankomme til selve byen, til fods, og der identificeres i den forbindelse en række kvaliteter, der forbindes med levebyen. Det vises også, hvordan stedet kan ændre karakter og udtryk radikalt, hvilket understreger, at stedet ikke må forstås og behandles som en stabil enhed.

Kapitel 9

At opdage Hirtshals

Efter således at være ankommet til byen, går dette kapitel på opdagelse med den professionelle bekendtes blik, og studerer byens fysiske strukturer nærmere: infrastrukturer, åbne strukturer og byggede strukturer. Tilgangen til byens planlægning og fysisk-rumlige fremtræden analyseres i forhold til den gældende kommuneplanstrategi og kommuneplanens beskrivelser af og visioner med Hirtshals. På baggrund af kapitlets studier af byens rumligheder stilles der spørgsmålstegn ved, om byens fysik er fordrende for 'det gode byliv' i relation til en forståelse af Hirtshals som leveby.

Kapitel 10

At kende Hirtshals

Ovenpå de fire foregående kapitlers forskellige udefrakommende blikke på Hirtshals, forsøger dette og det næste kapitel at lære Hirtshals at kende mere nærgående gennem interviews med en række lokale personer. Dette kapitel omhandler disse menneskers forhold til Hirtshals, og det udfoldes, hvordan positive fortællinger om stedet er stærkt knyttet til havnen og landskabet, mens selve byen gennemgående er behæftet med negative fortællinger. Desuden udfoldes de lokales syn på Hirtshals i forhold til bosætning, turisme og erhvervsliv, hvilket bliver studeret i relation til, hvordan det statistiske billede tegner sig indenfor disse tre kategorier. De tre kategorier skal ses som udtryk for de måder, som mennesker primært møder Hirtshals igennem.

Kapitel 11

At leve med transit

Dette sidste analysekapitel går i dybden med de lokales syn på og brug af stedets store transportelementer: motorvej, transportcenter, jernbane og færger. Kapitlet fortolker, hvordan de lokale lever med transit – på godt og ondt. Det fremkommer, at byens konstituering som mobilitetsknudepunkt i høj grad er skabt for erhvervet og de gennemrejsende, mens det ofte ikke er til særlig gavn for byen. Alligevel er tanken om at drosle ned på transit fjern, og på baggrund af interviewmaterialet kan det fremføres, at der er sket en genfortolkning af diskursen fra byens storhedstid om, at fiskeriet lugter af penge – nemlig at infrastrukturen i dag synes og lyder af vækst.

Kapitel 12

Relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi

På baggrund af den relationelle stedsteori og den nyere mobilitetsforskning, begrebsafklaringen af transit- og leveby samt analysen af Hirtshalscasen, argumenteres der i dette kapitel for en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi, som kan bruges i forbindelse med byudvikling af transit- og levebyer. Med strategien lægges der vægt på, at både transitaspektet og leveaspektet er vigtige for en transit- og leveby, men at det er nødvendigt at styrke levebyaspektet og skabe balance mellem de to aspekter, for at fremtidssikre den gode transit- og leveby. Med afsæt i

Hirtshalscasen udledes 9 anbefalinger for byplanlægning og urban design i transit- og levebyer, som en konkret del af den relationelle og mobilitetsorienterede stedsstrategi. Anbefalingerne er vist diagrammatisk for Hirtshals, men er samtidig så generelle, at de kan bruges i forbindelse med byudvikling af andre mobilitetsudfordrede transit- og levebyer.

Kapitel 13

Konklusioner

Som opsummering på afhandlingen genbesøger dette kapitel forskningsprojektets forskningsspørgsmål, og der udledes en overordnet konklusion og seks uddybende konklusioner.

Kapitel 14

Afsluttende refleksioner og perspektiver for fremtidig forskning

Afslutningsvist fremføres nogle refleksioner med afsæt i afhandlingens tematikker og casestudie. Der fremføres først nogle refleksioner relateret til udkantsdebatten, som berørt i indledningen. Dernæst fremføres nogle refleksioner omkring planlagte byer og byplanlægningens rolle. Den tredje refleksion omhandler afhandlingens metodiske tilgang, med fokus på casestudiets delstudier og metodernes samlede empiriske synergi. Afslutningsvist gives nogle perspektiver for fremtidig forskning med afsæt i problematikkerne omkring transit- og levebyer.

Appendiks

Appendiks 1: Registerdata, statistik og dataadgang

Appendiks 2: Danske byer på størrelse med Hirtshals

Appendiks 3: Interviews

Appendiks 4: Spørgeskemaundersøgelse

Appendiks 5: Dansk byplanlægning i 3 efterkrigsperioder

Appendiks 6: Supplerende fotomappings

Kapitel 2

Videnskabsteoretisk positionering og refleksioner omkring forskning

I dette kapitel positionerer jeg min forskningstilgang bag nærværende afhandling i landskabet af videnskabsteoretiske positioner og argumenterer for en pragmatisk tilgang til vidensproduktion. Der redegøres for, hvordan pragmatismens fokus på empiri som omdrejningspunkt for forskning, og forståelser af teorier og metoder som praktiske værktøjer i arbejdet med empirien, har været anvendt i produktionen af ny viden omkring transit- og levebyer.

Forskningsprojektets søgen efter at forstå de komplekse forhold mellem steder og mobiliteter i Hirtshals fordrer en varieret dataindsamling med afsæt i forskellige videnstyper. Dette indebærer viden, der baserer sig på tekst, tale, tal og visuelle elementer, og det indebærer, at en bred vifte af stedsforståelser adresseres. Fremfor at indtage en dogmatisk videnskabsteoretisk position, der tilstræber en specifik metode eller et bestemt paradigme, og som fremfører én bestemt stedsforståelse (eksempelvis stedet som unikt og uforanderligt eller stedet som socialt konstrueret, se endvidere kapitel 4 for en uddybning af forskellige stedssyn), lægger jeg mig i min forståelse af forskningen op ad Svend Brinkmanns pragmatiske udgangspunkt gennem ”en kvalitativ position” (Brinkmann 2013, s. 62). Dette udfoldes i kapitlets første del om ontologi og pragmatisk pluralisme, der foruden en uddybning af pragmatismen inddrager tænkning fra fænomenologien, hermeneutikken og ANT. Disse positioner understøtter forskellige metodiske anvendelser, der til sammen skaber en nuanceret caseforståelse (se også næste kapitel omkring casestudiet, forskningsprocessen og afhandlingens metoder).

Mine ontologiske, epistemologiske og metodiske overvejelser er i udgangspunktet påvirket af mit forskningsobjekt, Hirtshals, i en urban design-orienteret human- og samfundsfaglig kontekst og af mine forskningsspørgsmål. Disse spørgsmål starter alle med et forståelsessøgende hvordan, der fordrer en mere eksplorativ og åben tilgang end hvorfor og hvad, som efterlyser mere entydige forklaringer og specifikke løsninger. Dette hænger også sammen med afhandlingens fokus på steder som relationelle, hvorved mange forskellige forbindelser inddrages til at skabe en bredere forståelse af byudvikling, uden dermed at postulere en endelig og udtømmende viden om transit- og levebyer. I tråd med den nyere steds- og mobilitetsforskning indtager afhandlingen en kritisk position overfor mobilitet i den forstand, at samfundet i sin stræben efter mere mobilitet ikke må overse den indlejrede immobilitet (se kapitel 4 for en uddybning af steds- og mobilitetsteori). Med mobilitetsbegrebet opfordres der til ikke alene at vende blikket mod fakta og statistik, når det handler om mobilitet og sted. Afhandlingen benytter sig delvist af statistisk og talbaseret materiale, men bygger overvejende på et kvalitativt forskningsdesign, der fokuserer på meninger og betydninger, som bidrager med viden om det levede liv. Med denne indgangsvinkel argumenterer jeg i kapitlets anden del for pragmatisk åbenhed og fokus på det anvendelige i forhold til at arbejde videnskabeligt og anvendelsesorienteret med de empiriske analyser. Herunder anføres det, hvordan forskningsprocessen er knyttet op på den abduktive slutningsform. Denne måde at ræsonnere sig frem til nye forståelser af og sammenhænge i empirien udspringer netop af pragmatismens forståelser og tager afsæt i gentagne forståelsesbrud (Alvesson & Kärreman 2011), hvor både deduktive og induktive aspekter anvendes for at nå til en dybere erkendelse af problematikkerne for afhandlingen.

Kapitlets tredje og sidste del om betydninger af det videnskabelige blik er opbygget omkring en række epistemologiske refleksioner¹, der har været centrale for nærværende Ph.d.-projekt og forskningsproces. Videnskabsteorien har i den forbindelse fungeret som diskussionspartner (Wind 2014) og hjulpet til at belyse og forstå min videnskabelige praksis og vidensproduktion.

1 - Videnskabsteori er ikke i sig selv videnskab men ”refleksion over og undersøgelser af videnskabelig praksis og kundskab. Hvor videnskaben er optaget af at skaffe sig kundskab om verden, er videnskabsteorien optaget af at reflektere over de fremgangsmåder, man anvender for at skaffe sig denne kundskab om verden, og de forudsætninger, kundskaben bygger på” (Hansen & Simonsen 2004, s. 8).

Ontologi² og pragmatisk pluralisme

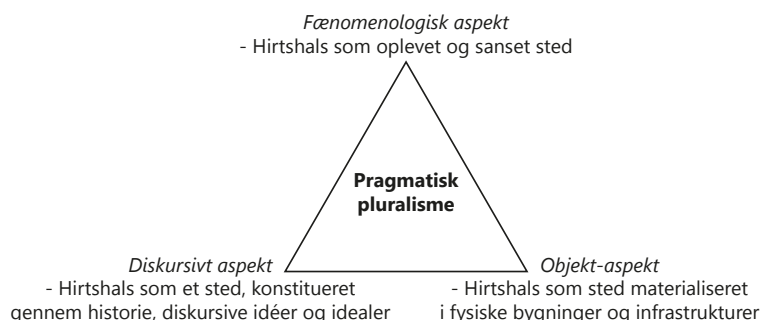
I nærværende forskningsprojekt har det været ønsket at forstå stedet Hirtshals som både fysik, geografi, bevægelse, og betydning, med særligt fokus på den transit, der præger stedet. For at opnå en dybere forståelse af forskningsobjektet Hirtshals og forholdet mellem fysik og betydning, sted og mobilitet, ophold og bevægelse etc., har det været frugtbart at belyse casen gennem forskellige perspektiver, der ikke nødvendigvis er overensstemmende i en dogmatisk anvendelse af en række traditionelle videnskabsteoretiske positioner. Som eksempel tilstræber den positivistiske tradition objektivitet og værdifri videnskabelse og beror sig i forlængelse heraf på empiri, der kan måles, mens de kvalitative positioner søger videnskabelig forståelse gennem subjektive og intersubjektive fortolkninger. Og som eksempel indenfor de bløde videnskabsteorier dikterer fænomenologien, at alle fordomme og forforståelser må lægges væk, mens hermeneutikkens strategi netop er at tage udgangspunkt i fordomme og forforståelser (se Gadamer 1989). Pragmatismen tillader og ligefrem tilskynder det brede perspektiv, der inddrager flere måder at anskue verden på: Pragmatismen har ifølge Brinkmann ”den fordel, at den ikke tvinger os til at vælge blot én af disse [teoretiske perspektiver på kvalitativ forskning, eksempelvis fænomenologi, diskurs analyse, ANT, etc.]. 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).

På denne baggrund advokerer Brinkmann for ”pragmatisk pluralisme” (Brinkmann 2013, s. 57), der inddrager en række forskellige videnskabsteoretiske positioner i forskningsarbejdet ud fra en anvendelighedslogik og idé om, at forskellige traditioner hver for sig har noget interessant og ’rigtigt’ at byde ind med omkring det studerede. Brinkmann demonstrerer med sin ontologiske trekant, der favner et henholdsvis fænomenologisk aspekt, diskursivt aspekt og objekt-aspekt, hvordan et forskningsprojekt kan beriges ved at tænke på det studerede fra flere vinkler. Det kan være en udfordring ”at bevæge sig mellem trekantens forskellige vinkler [...] og inddrage så mange forskellige ting som muligt – nogle symbolske, nogle oplevelsesmæssige og nogle materielle” (Brinkmann 2013, s. 59), men hovedpointen er for Brinkmann, ”at det sociale består af alle disse ting: oplevelse, diskurs og objekter” (Brinkmann 2013, s. 59).

Som det fremgår, er Brinkmanns genstandsfelt hverdagslivet og det sociale. Denne afhandlings genstandsfelt er stedet og byen, men pointen er den samme. I nærværende forskningsprojekt tilstræbes således den pragmatisk pluralisme ved både at studere Hirtshals som oplevet og sanset sted, som et sted, der er konstitueret gennem historie, diskursive idéer og idealer og som materialiseret i fysiske bygninger og infrastrukturer (se figur 11). Brinkmanns model er som udgangspunkt tænkt i forbindelse med kvalitativ forskning. I denne afhandling er der også inddraget kvantitative elementer i form af statistisk materiale for at forstå udbredelsen af centrale fænomener vedrørende bosætning og transit, hvilket er med til at underbygge de tre aspekter af den pragmatisk pluralisme. Afhandlingens metateoretiske tilgang inddrager altså både kvalitative og kvantitative elementer og søger både dybde og bredde – med et overvejende kvalitativt sigte. I næste kapitel uddybes, hvordan jeg mere konkret har arbejdet med casestudiet og en bredspektret metodologi, blandt andet gennem mixed methods. Her skal det dog imidlertid først opridses, hvad forskningsprojektets ontologiske trekants vinkler består af på et videnskabsteoretisk niveau³, og hvordan de er relevante for dette forskningsprojekt.

2 - Ontologi beskæftiger sig med en videnskabs grundlæggende verdensbillede (Hansen & Simonsen 2004, s. 15), på baggrund af hvilket bestemte epistemologiske, metodologiske og teoretiske tilgange kan bedømmes gyldige eller ugyldige. De ontologiske forståelser er filosofiske og metafysiske forestillinger om det værende, hvorved forskellige videnskabsteoretiske retninger anviser, hvad vi kan og ikke kan beskæftige os med indenfor videnskabeligt virke, og indenfor kvalitativ forskning, med hvilke teoretiske perspektiver vi må forstå vores empiriske materiale.

3 - De følgende beskrivelser er overvejende baseret på Liv Egholms (2014) gennemgang af de fremherskende videnskabsteoretiske positioner.



Figur 11 - Forskningsprojektets ontologiske trekant, der favner aspekter af forskellige videnskabsteoretiske positioner i en pragmatisk pluralisme, inspireret af Brinkmann (2012, s. 34, figure 2.1: The ontological triangle)

Fænomenologisk aspekt

Som grundlag for at studere, hvordan Hirtshals fremtræder som oplevet og sanset sted, er fænomenologiens idealer fundet praktisk anvendelige (se særligt analysen i kapitel 7, 8 og 10). Det fænomenologiske aspekt giver indsigt i, hvordan subjektet oplever stedet. Menneskets bevidsthed og erkendelse er fænomenologiens genstandsfelt, hvorfor fænomener må forstås og fortolkes ideografisk.

”I det fænomenologiske perspektiv fokuserer man på, hvordan verden (begivenheder og fænomener) fremstår for det enkelte individ, uden at forskerens forforståelser af fænomenet spiller ind på forståelsen” (Egholm 2014, s. 104).

Husserl betragtes som grundlægger af fænomenologien, der tager ”afsæt i, at videnskab aldrig kan være værdifri, og at netop værditillæggelsen er fænomenets fremtrædelse” (Egholm 2014, s. 112). Således er fortolkning til stede som en del af fænomenet og kan ikke adskilles derfra. ”Enhver betragtning er altid historisk, kulturelt og erfaringsmæssigt indlejret” (Egholm 2014, s. 106). Dette fordrer en induktiv tilgang, hvor erfaringerne definerer teorierne – ikke omvendt (Egholm 2014, s. 108).

Fænomenologien fordrer et førstepersonsperspektiv, hvor forskeren så vidt muligt sætter parentes om sig selv, sin teoretiske viden og forudfattede meninger. ”Alle fordomme må lægges væk for reelt at forstå fænomener i et 1.personsperspektiv” (Egholm 2014, s. 113). Dette er tilstræbt i studiet af Hirtshals, hvor jeg ved hvert besøg i byen altid har forsøgt at se stedets problemer og potentialer åbensindet uanset hvilke indtryk, jeg har fået ved tidligere lejligheder. Dette skal ikke forveksles med et tilstræbt objektivt blik:

”Det ”objektive”, afskrællede blik frasorterer vores følelse af at være til stede i begivenhederne, de ting, vi gjorde, og de oplevelser og følelser, vi forbandt med dem. Alle disse ting er del af begivenhederne og fænomenerne, og vi kan aldrig beskrive noget rigtigt, hvis ikke vi tager udgangspunkt i, hvordan det opleves og erfares af de involverede personer fra et 1.personsperspektiv” (Egholm 2014, s. 110-111).

Jævnfør fænomenologen Merleau-Ponty skal kroppen sættes i centrum for erfaringen, og han ”pointerer, at intentioner handler om vores fysiske måde at bevæge os rundt i verden på. I lighed med den tidligere amerikanske pragmatisme tager han udgangspunkt i, at den kropsligt sansede erfaring er grundlaget for erkendelse og forståelse” (Egholm 2014, s. 109). Viden er således kontekstafhængig, og ”[f]ænomenologiens induktive og ideografiske perspektiv gør etnografiske indsamlingsmetoder oplagte, idet man dermed kan undgå at reducere materialet til en enkelt teori, forklaringsstruktur eller område, men tværtimod skaber mulighed for at se fænomener i deres kompleksitet og mange fremtrædelsesformer” (Egholm 2014, s. 113).

Diskursivt aspekt

Med henblik på at forstå Hirtshals som et sted, der er konstitueret gennem historie, diskursive idéer og idealer, er det relevant at inddrage den fortolkningsorienterede hermeneutik i læsning og forståelse af historiske tekster og dokumenter (se særligt analysen i kapitel 6). Analysen af Hirtshals rummer således også en række 'frosne diskurser' og rationaler, der er indlejret i de historiske mobilitetsplaner for byen og den konkrete fysiske udvikling af byen. Den hermeneutiske tradition stammer fra middelalderen og har flere lighedspunkter og tænkere til fælles med fænomenologien, men er i 1960'erne omformet radikalt, blandt andet via Gadamer's tænkning, som leverer et centralt bidrag til udvikling af hermeneutikken (se bl.a. Gadamer 1989). En sådan position fokuserer på fortolkningen af tekster samt af samfundsmæssige handlinger og praksisser bredt forstået. Således er det hermeneutikkens force at fremanalysere den mening og betydning, som ligger gemt i materialet, gennem fortolkning:

”Hermeneutikken beskriver detaljeret situationer og begivenheder i dybden og er derfor oplagt til at beskrive tilstande, dvs. bredere kontekster, som former og påvirker hændelser og handlinger” (Egholm 2014, s. 98).

Hermeneutikken antager et kontekstuellet perspektiv, og søger at kortlægge og undersøge forandringer, hvorved den historiske kontekst bliver væsentlig for at forstå forandringer over tid. Hermeneutikken går i dybden og benytter sig af fortolkningens dobbelte karakter for at forstå, hvad der ligger til grund for materialet:

”[T]eksten er ikke blot udtryk for forfatterens intention, men også for den samtid og de livsytringer, som forfatteren var farvet af” (Egholm 2014, s. 94).

I modsætning til fænomenologien, tager hermeneutikken netop udgangspunkt i fordomme og forforståelser ud fra den opfattelse, at ”[v]i ikke [kan] forstå noget uden at have noget at forstå det på baggrund af” (Egholm 2014, s. 95). Derimod må vi arbejde hen imod en horisontsammensmeltning af vores egne og de studeredes forforståelser, hvilket opnås, når nye svar ikke længere flytter på vores (for)forståelse.

Yderligere antager hermeneutikken i modsætning til fænomenologien, at forskerens sansemæssige observationer ikke er direkte brugbare, og at det er vanskeligt at opnå den viden, man er interesseret i, ved at iagttage individer udefra (Egholm 2014, s. 100). Derimod retter hermeneutikken sig mod tekster og interviews, hvor fortolkningen af sproget kommer i spil:

”Hermeneutikken fortolker teksten, talen eller tegnene for at fremanalysere den mening og betydning, som ligger gemt i dem, og tager som udgangspunkt, at de fordomme, forskeren har omkring de fænomener, der studeres, bruges som adgang til en bedre og dybere fortolkning” (Egholm 2014, s. 100-101).

På baggrund af dette anvendes det hermeneutiske aspekt til at åbne empiriske udsagn gennem fortolkning, ved at analysere udsagnene i relation til deres kontekst. Ved at veksle mellem de specifikke udsagn i materialet og de mere generelle aspekter af kontekstuelle forhold, benytter hermeneutikken både en deduktiv og en induktiv tilgang til at opnå viden.

Objekt-aspekt

Studiet af Hirtshals indebærer også en forståelse af stedet materialiseret i fysiske bygninger og veje (se særligt analysen i kapitel 9 og 11). Dette objekt-aspekt er naturligt tilstede i arkitektoniske studier, mens det ikke har været behandlet i stort omfang i human- og samfundsvidenskaberne. Der tales dog om en materiel vending indenfor human- og samfundsvidenskaberne, hvor interessen i de senere år er vokset for at forstå, hvilken rolle objekter af forskellig karakter spiller i forhold mennesker og samfund. Dette fokus findes blandt andet i aktør-netværksteori (ANT), som Latour er blandt foregangsmændene for (Latour 2005). I forhold til hvordan objekter er med til at skabe det sociale liv, forklarer Brinkmann:

”Trafik, for nu at tage et klart eksempel, er kun mulig på grund af eksistensen af veje, biler, tog osv., og Latours pointe er, at disse ting ikke kun er *midler*, vi bruger til at realisere vores intentioner om at bevæge os, men er *mediatorer* og som sådan aktivt former de intentioner, vi har” (Brinkmann 2013, s. 58).

Arkitekturteoretiker Albena Yaneva argumenterer i relation hertil for, at designet af de ting, vi er omgivet af, påvirker og medierer, hvordan mennesker agerer i bestemte situationer, og hvordan det sociale liv udspiller sig (Yaneva 2009).

”Assuming that the structure of the material world pushes back on people, ANT argues that artifacts are deliberately designed to shape or even replace human action. They can mold the decisions we make, influence the effects of our action and change the way we move through the world. By so doing, they play an important role in mediating human relationships, even *prescribing* morality, ethics and politics (Latour 1991).” (Yaneva 2009, s. 277)

Det har i lyset af ANT stor betydning for livet i en by, hvordan en facade er udformet (eksempelvis lukket eller åben med store vinduespartier), hvordan en vej eller gade er udlagt (med eller uden fortov, cykelsti, flere spor og fodgængerovergange) eller hvordan et byrum er designet (dets skala, opholdsmuligheder, solorientering, mikroklima etc.) Objektaspektet giver anledning til at studere de fysiske rammer ud fra en forståelse af, at de på lige fod med mennesker har betydning for, hvordan vores liv formes.

Pragmatisk Pluralisme

De tre ovenstående videnskabsteoretiske elementer har hver især været brugt i forskellige stedsanalyser af Hirtshals (se kapitel 6-11) og præget studiets metodiske valg, udfoldet i kapitel 3. Gennemgående har der i denne afhandling været et skærpet fokus på bevægelse, flows og mobilitet på tværs af de forskellige aspekter af den pragmatiske pluralisme. Pointen med den pragmatiske pluralisme er, at vi ikke skal vælge mellem den ene eller den anden ontologi og i forlængelse heraf indsnævre vores studier til eksempelvis rendyrkede fænomenologiske oplevelses-analyser eller diskursive samtale-analyser. Derimod bør vi tilstræbe ”the full situation of inquiry” (Clarke i Brinkmann 2012, s. 37). Med denne forståelse inkluderes både mennesker og ting, diskursive og materielle elementer, der alle påvirker den studerede situation i Hirtshals. Endvidere er det centralt, at forskeren forsøger at forstå relationerne imellem disse forskellige elementer, der i dette forskningsprojekt blandt andet indebærer interviews, beskrivelser af bygninger og omgivelser, mobiliserede diskurser og institutionelle selvforståelser fundet i officielle nutidige og historiske dokumenter. Denne forskningsform er alt andet end lineær, men afspejler i videst muligt omfang verden i sin rodede og relationelle fremtræden – inspireret af forståelsen bag ’situational maps’⁴ (Clarke 2005):

”Arbejdet med situationelle kort er med vilje rodet, fordi verden er et rodet sted” (Brinkmann 2013, s. 61).

I næste kapitel vil det blive forklaret, hvilke metoder, der i abstrakt form udgør afhandlingens situationelle kort, og hvordan det er blevet afgrænset. I det følgende vil det blive gennemgået, hvordan pragmatismen imødekommer arbejdet med de komplekse stedsopfattelser og afhandlingens ønske om at kunne bidrage med konkrete fremtidsperspektiver for transit- og levebyer.

4 - ’Situational maps’ er en tilgang indenfor Grounded Theory, der arbejder med katografisk at fremstille relationerne mellem aktører (humane og non-humane), diskurser og andre elementer i en forsknings-situation (Clarke 2005). I denne afhandling er sådanne forbindelser ikke eksplicit optegnet på kort, men begrebet har fra en pragmatisk synsvinkel været inspirerende i forhold til selve det at arbejde metodisk med relationer, herunder også relationer mellem de enkelte metoder i forskningsprojektet.

Pragmatisk åbenhed og fokus på det anvendelige

I forskningsprojektets stræben efter at finde mulige fremtidsperspektiver for transit- og levebyer ligger uomtvisteligt en vilje til forandring; til konkret handling. Dette er helt grundlæggende for den pragmatisk position.

”A pragmatist [] turns away from abstraction and insufficiency, from verbal solutions, from bad a priori reasons, from fixed principles, closed systems, and pretended absolutes and origins. He turns towards concreteness and adequacy, towards facts, towards action and towards power (1981, p. 28)” (James i Jones 2008).

Praksis har med en pragmatisk forståelse præcedens overfor teori, fordi viden ifølge sådan en position opstår i praksis, i handling og i erfaring. Dette betyder ikke, at afhandlingen afskriver den abstrakte tænkning i det teoretiske arbejde, men at den epistemologiske tilgang er pragmatisk funderet, og tager afsæt i empirien før teorien. Således har jeg tidligt i forskningsprocessen deltaget i lokale netværksmøder og studeret byens fysiske fremtræden og rumlige forløb, hvilket har skærpet mit fokus på projektets tematikker omkring transit og byliv. For at kunne undersøge dette nærmere, er steds- og mobilitetsteori blevet frekventeret, og forskellige teoretiske perspektiver har hjulpet til at stille skarpt på stedets udfordringer og potentialer. I pragmatismen anses teorier i høj grad som værktøjer, ”der sætter os i stand til at forstå og mestre verden” (Brinkmann 2013, s. 16). I denne forståelse er teorier ikke endegyldige sandheder eller overlegne i forhold til det empiriske materiale:

”Teorier er hverken mere eller mindre end forslag til forståelse af sammenhænge i verden (...)” (Hastrup 1999, forord s. iii).

Fremfor at afspejle verden, skal teorier som værktøjer tages i brug, hvor der er et behov for nye perspektiver i analysen, og hvor de rent praktisk hjælper på forståelsen af forskningsmaterialet. På denne måde indlejres den abstrakte tænkning og den konkrete empiri i hinanden. Med henvisning til Annemarie Mols term ’empirisk filosofi’ nedbrydes grænserne mellem de rent teoretiske og konceptuelle analyser og rent empiriske objektstudier:

”Filosofien har brug for det empiriske for ikke at være tom, og kvalitativ forskning har brug for teoretiske og filosofiske refleksioner for ikke at være blind” (Brinkmann 2013, s. 19).

Pragmatisme kan slet og ret ses som en ”idé om idéer” – det vil sige en forståelse, konceptualisering eller tilgang, der er brugbar i vores forståelse, konceptualisering eller tilgang til verden:

”’ideer er ikke ’derude’ og venter på at blive opdaget, men er redskaber - ligesom gafler og knive og mikrochips - som mennesker udtænker for at kunne klare sig i den verden, hvori de befinder sig.” (Menand, 2002, p. x1 i Brinkmann 2013, s. 62).

Det er med disse ’tools’ at afhandlingens viden er blevet skabt. Viden er en menneskelig aktivitet og ikke en repræsentation af verden, som en passiv tilskuer kan observere og afspejle 1:1. Dette kan også ses i hermeneutikkens begreber om for-domme eller for-forståelser:

”Fortolkning afhænger af bestemte *for-domme*, som Gadamer er berømt for at have hævdet, uden hvilke ingen forståelse ville være mulig (Gadamer, 1960). Viden om, hvad andre gør, og også om, hvad mine egne aktiviteter betyder, ’er altid afhængig af en baggrund eller kontekst af andre betydninger, antagelser, værdier, praksis og så videre’ (Schwandt, 2000, p. 201). Der er ingen fundamentale ’givne’,

for al forståelse beror på en videre horisont af ikke-tematiserede betydninger” (Brinkmann 2013, s. 67-68).

Viden må på den baggrund betragtes som forståelser, der skal fortolkes. Ifølge pragmatismen skal viden som nævnt baseres på empiri (men adskiller sig fra positivismen på en række væsentlige punkter såsom forståelse for validitet og hvad der kan betragtes som ’sand’ viden). Dette implicerer, at forskningsprojektet tager udgangspunkt i pragmatismens ”relevanskriterium” (blandt andet Peirce i Bacon 2012, s. 22) hvilket betyder, at der stilles krav om at forskningsprojektet finder berettigelse og tager udgangspunkt i en problemstilling fra ’den virkelige verden’. Pragmatismen har i denne sammenhæng mennesker som omdrejningspunkt, hvilket Aikin beskriver som ’the humanistic requirement’:

”that the criteria for philosophical or scientific significance are the values and purposes of living human objects. The relevant data and purposes for theoretical reflection are the desires, failures, and hopes that naturally arise from everyday life. Philosophical reflections that extends beyond or spurns such relevance to life is arid, dry, and ultimately worthless” (Aikin 2006, s. 319).

I mit arbejde med begreberne sted og mobiliteter, og ikke mindst med det konkrete sted Hirtshals, har subjektet en central betydning. Når afhandlingen beskriver de fysiske fremtrædener af Hirtshals, er det altid med omtanke for, hvordan fysiske rammer påvirker menneskers færden og velvære. Afhandlingen bygger på den grundlæggende værdimæssige antagelse, at hvis der ikke eksisterede mennesker, at skabe bedre vilkår for, var der ikke noget projekt (eller projektet ville være ’værdiløst’). I naturlig følge heraf, får ethvert resultat af projektet også karakter af den situation (og de tilstedeværende mennesker), undersøgelserne er lavet i – ”the situational character of inquiry” (Aikin 2006, s. 319).

Aikin, der refererer til John Deweys pragmatisme, beskriver, hvordan situationen omkring en undersøgelse/udforskning delvist består af de objektive enheder af verden, der forårsager et problem (som undersøgelsen bestræber at finde en løsning til), men at psykologiske og kulturelle elementer af den menneskelige væren i lige så høj grad er med til at skabe situationen (dem, som undersøgelsen bestræber at finde en løsning for). Dette er vigtigt at være bevidst om i behandlingen af den indsamlede viden: De mennesker, jeg vælger at tale med, og vælger ikke at tale med, har forskellige kulturelle forudsætning, politiske dagsordener, personlige mærkesager etc. De er så at sige med til at skabe den kontekst, forskningsprojektet er situeret i. Med det ønske at forstå kompleksiteten af Hirtshals som både transit- og leveby er der tilstræbt en videst mulig variation i de interviewedes personlige baggrunde (se endvidere næste kapitel angående udvælgelse af interviewpersoner).

Et væsentligt aspekt af pragmatismen er ydermere forståelsen af, at data ikke er noget, der ligger og venter på, at vi finder det. Fremfor at være ’givne’ ting, er empirien noget, vi aktivt ’tager’ eller ’udvælger’ (Dewey 1929 i Brinkmann 2013, s. 63) hvorved den fremkomne viden i højere grad skabes fremfor opdages (for eksempel ved at udvælge bestemte metoder, informanter og fokusområder):

”Vi møder aldrig et problem med et jomfrueligt sind, men altid med ’visse erhvervede tilvante forståelsesmåder, med et vist lager af tidligere udviklede betydninger’ (Dewey, 1910, p. 106). Når vi tænker, er det meget sjældent, at vi har en klar opfattelse af et mål, og at vi kun skal finde det mest effektive middel til at nå målet. Det forholder sig oftere sådan, at vi står over for en uklar og problematisk situation, der stimulerer udviklingen af hypoteser, som kan efterprøves i praksis” (Brinkmann 2013, s. 64).

Med andre ord indebærer det at løse et problem i høj grad at blive klar over problemets natur i første omgang. Således er det for denne afhandling et væsentligt bidrag at skabe en forståelse

for problemets natur i Hirtshals-casen. I forlængelse af den pragmatiske tilgang forstås, at kvalitative studier og deres forståelsesorienterede fokus som oftest opstår med udgangspunkt i en ubestemmelig situation (Bacon 2012, s. 96) eller et brud (break down) med den gældende forståelse (Brinkmann 2012, s. 44). Denne type studier fordrer en abduktiv slutningsform fremfor en rendyrket induktiv eller deduktiv slutningsform. Abduktion er den ganske udbredte måde, vi mennesker i dagligdagen ræsonnerer os frem til en forståelse i situationer, hvor vi udsættes for noget uventet eller uforståeligt – det vil sige et break down (Alvesson & Kärreman 2011) i vores umiddelbare forståelse. Dette forskningsprojekt udspringer således af et kontekstualiseret forståelsessammenbrud omkring vækst og tilbagegang på det samme geografiske sted, og ved at udfordre en række 'taget-for-givet-antagelser' omkring, at vækst og mobilitet giver udvikling per se, er forståelsessammenbruddet skærpet (Scott i Brinkmann 2012, s. 44-45).

I abduktionsprocessen arbejdes med 'mulige forklaringer' i en form for iterativ hypoteseafprøvning (Bacon 2012, s. 97). Den abduktive proces kommer i afhandlingen til udtryk gennem inddragelsen af nye metoder undervejs i forskningsprocessen. I begyndelsen af projektet forsøgte jeg at forstå Hirtshals gennem fakta og statistik, men det blev hurtigt klart, at de mennesker, der på forskellig vis bruger stedet, skulle i tale for at opnå en dybere forståelse af stedets karakter. Dette skærpede problemstillingen omkring stedet, ikke blot som en by med en udfordrende befolkningstilbagegang, men som en by, der var splittet og ude af balance som henholdsvis transit- og leveby. Derved blev et menneskeligt perspektiv øget. Mulige forklaringer på, hvorfor der både er vækst og tilbagegang i Hirtshals er søgt i den generelle samfundsudvikling, den lokale byplanlægning, stedets sociale udvikling og italesættelse, og forskellige metodiske vinkler har skærpet en samlet forståelse, som det skal ses i afhandlingens analyser og konklusion.

Betydninger af det videnskabelige blik - epistemologiske refleksioner om forskerens rolle og forskningskvalitet

Videnskabeligt arbejde er ofte knyttet op på sandhedssøgen, men diskussionerne omkring sandhed har dog en tendens til ofte at ende i dogmatiske sandhedsbegreber, der når alt kommer til alt synes afkoblede fra denne afhandlings reelle problemstillinger. Derfor synes det mere nærværende at diskutere nogle af de konkrete elementer, der findes på vejen mod 'sandhed' end at diskutere sandhedsbegrebet per se. Med andre ord synes det mere relevant at diskutere lodigheden og dokumentationen af nærværende forskning. I dette afsnit fremlægges en række refleksioner med udgangspunkt i to spørgsmål, der har været centrale igennem forskningsprocessen. Det ene spørgsmål giver anledning til refleksioner angående min egen rolle i og indflydelse på forskningen, og det andet spørgsmål giver anledning til refleksioner omkring kvaliteten af den forskning, jeg har bedrevet.

Forskerens rolle som professionelt og privat individ

Følgende betragtningerne omkring den rolle, forskeren som subjekt spiller i forskningsprocessen, tager udgangspunkt i en række selvrefleksive overvejelser udsprunget af mit arbejde med nærværende afhandling. Et spørgsmål, der for mig er blevet aktualiseret igennem mit arbejde med sted og mobilitet i Hirtshals, omhandler betydningen af forskerens individuelle præferencer, habitus eller forviden for de analyser, der produceres.

Spørgsmålet kan læses ind i en større videnskabsteoretisk debat om objektivisme og subjektivisme. Der ligger altså i spørgsmålet en underforstået opfattelse af, at det ikke er ligeegyldigt, hvilket forskningsindivid, der går til en bestemt problemstilling, og at besvarelsen eller løsningsforslaget altid vil afhænge af dette subjekt. Mine refleksioner har primært drejet sig om mit professionelle jeg, men da jeg ikke mener at subjektpositioner kan adskilles, kommer overvejelserne heller ikke uden om mit private jeg.

I forhold til mit professionelle jeg, det vil sige min faglige uddannelse som urban designer, er det centrale spørgsmål, hvilken betydning denne baggrund har for udformningen og gennemførelsen af analyserne i afhandlingen. Det er sandsynligt, at forskere med andre

fagligheder ville angribe analyserne på en anderledes måde, men at der ligeledes med et andet udgangspunkt ville komme en regulær afhandling ud med en række løsninger eller fund, som ville være lige så 'rigtige' som mit bidrag. Ifølge Alex Krieger er Urban Design et udtryk for en speciel måde at tænke på, ja, næsten en sindsstemning eller sindstilstand, hvor det sociale urbane liv er i centrum:

"Far from coalescing into a singular set of activities, urban design has, over the half century that it gained autonomy from its progenitor design and planning disciplines, evolved less as a technical discipline than as a frame of mind shared by those of several disciplinary foundations committed to cities and to improving urban ways of life." (Krieger & Saunders 2009, forord af Krieger s. vii)

Ved at give problemstillingen til en urban designer, rettes fokus på de fysiske omgivelser i Hirtshals og de materielle aspekter af begreberne sted og mobilitet. Dette særlige blik gennemsyrrer afhandlingen og kommer særligt til udtryk i den metodiske tilgang, beskrevet i næste kapitel. Desuden indebærer min faglige habitus, at fokus til et vist omfang ligger på et konkret output (se kapitel 12 angående strategier), og at forskningsprojektet er intuitivt drevet⁵.

I forhold til mit private jeg, skal det her nævnes, at jeg selv er født og opvokset i et lille lokalsamfund, hvor gennemkørende lastbiler har præget landsbyen og skabt en barriere, jeg har måttet krydse dagligt. På denne måde, er jeg selv vokset op i et miljø, der for de mange gennemrejsende mest af alt har været defineret ved sin tankstation, men for mig og mine klassekammerater har været rammen om vores livsverden. Dette betyder, at forskningsspørgsmålene resonerer i min egen erfaring. Modsat er det ligeledes relevant at bemærke, at jeg ikke er lokalt kendt i hverken Hirtshals eller Hjørring Kommune, og først fra mine studieår på Aalborg Universitet har fået en berøringsflade med Nordjylland. Dette betyder, at jeg i høj grad selv har måttet 'opdage' Hirtshals og lære stedet at kende i takt med mit Ph.d.-forløbs fremskridning (se forordet s. 13).

Selvom vi ofte stræber mod at eliminere distance (som noget negativt, der forhindrer os i at komme i dialog med materialet), kan der være god grund til i videnskaben at arbejde med en 'analytisk distance' (Hastrup 1999). Gennem teori, metode, tid, observationer, fortællinger, tekst og billeder formidler vi forskningen og kommer via distancen frem til resultater, som man ikke kan se, når man står midt i grøden, hvilket både gælder for dem, der lever i Hirtshals og for mig selv undervejs. Den kvalitative undersøgelsesform rummer "en stræben, der netop ikke søger at eliminere, men tværtimod inddrage, belyse og problematisere forskerens subjektivitet." (Karpatschof 2010, s. 419). Subjektiviteten bør behandles problematiserende, men samtidig som en mulig ressource (ibid.). Det samme angår intersubjektiviteten i interviewsituationer og andre forskningsmæssige sociale relationer.

Disse epistemologiske refleksioner omkring min rolle som forsker har været relevante i forhold til mit forskningsdesign og konkrete metodevalg. Den åbne projektformulering, og mit lille bekendtskab med Hirtshals, har i høj grad fordret en eksplorativ tilgang, min faglighed har skærpet mit blik på de fysiske repræsentationer af sted og mobiliteter, og min opvækst har præget mit blik på og opfattelse af steder som 'transit' og 'lokalsamfund'. Dette har yderligere haft indflydelse på min forskningsambition, som nævnes i det følgende afsnit.

5 - Intuition er forstået jævnfør Nigel Cross formulering 'a designerly way of knowing' (Cross 1982) og Bryan Lawsons designmæssige indstilling til problemløsning (Lawson 2004). Et karakteristika ved tilgangen er, at designere "bring a great deal into the situation that was not in the original problem" (Lawson 2004, s. 8). Designerens særlige blik indebærer ofte fornemmelser og erfaring frem for skarpe afgrænsende formuleringer, der risikerer at udelukke nye perspektiver. Dette designer-blik er godt til at løse "not well-formulated problems but ones which are ill-structured, open ended and often referred to as 'wicked' (Lawson 2004, s. 19).

Forskningskvalitet og idealer i videnskabeligt virke

Et andet spørgsmål, der har meldt sig i relation til mit arbejde, omhandler selve kvaliteten af kvalitativ forskning i forhold til forskningsverdenens dominerende ideal om den neutrale forsker⁶.

I mine studier indgår en lang række normative holdninger og værdisæt blandt mine informanter, bag de politiske og planlægningsmæssige beslutninger, opfattelser bredt i samfundet og i tillæg mine egne indlejrede forståelser, præget af min opvækst og uddannelse som beskrevet ovenfor. Forskningen bliver således mere en del af en social debat – et bidrag til at forstå og anviser et fremtidsorienteret mulighedsrum frem for til at forklare situationen entydigt og diktere en endegyldig fiks og færdig løsningsmodel.

Dette betyder ikke, at alt er *lige* gyldigt, og derfor er det vigtigt at have nogle kvalitetskriterier at spejle sin forskning i. Ud fra et kvantitativt forskningsideal stilles der i regelen krav om 'reliabilitet', 'validitet' og 'generaliserbarhed' i en positivistisk forståelse af begrebernes betydning. Indenfor kvalitativ forskning anvender nogle forskere de samme termer, men i en anden forståelse af, hvad sådanne kvalitetskriterier rent faktisk betyder i et konkret forskningsprojekt (se bl.a. Flyvbjerg 2001, Kvale & Brinkmann 2009). Det kan fremføres, at fordi kvalitativ forskning har et andet sigte end kvantitativ forskning (forståelse fremfor forklaring), så ligger der også nogle andre kvalitetsbetingelser til grund for forskningen, hvor det eksempelvis ikke er et mål i sig selv at kunne gentage og efterprøve en forskningsundersøgelse eksakt. Som kvalitative pendanter til ovennævnte tre kvalitetskriterier, fremhæver Thagaard respektivt 'transparens', 'gyldighed' og 'genkendelighed' som alternative kvalitetskriterier, der giver mening i sammenhæng med den kvalitative forsknings præmisser (Thagaard (2004) i Tanggaard & Brinkmann 2010b, s. 490). Således skal et kvalitativt studie som eksempel ikke nødvendigvis kunne repeteres og reproducere med nøjagtigt samme resultater, men der skal sikres transparens omkring forskningsprocessen. Mere konkret fremhæver Tanggaard og Brinkmann 7 kvalitetsindikatorer (oprindeligt fremstillet af Elliott, Fischer og Rennie i 1999 som guidelines indenfor kvalitative studier i psykologien), der kan bruges som vejledning før, under og efter ethvert kvalitativt forskningsstudie. De 7 kvalitetsindikatorer, der ikke må forveksles med en tjekliste, opfordrer forskeren til 1) at specificere sit perspektiv, 2) at situere sine deltagere, 3) at give eksempler, 4) at foretage troværdigheds-tjek, 5) at opnå kohærens, 6) at sondre mellem generelle og specifikke formål og endeligt 7) at skabe resonans i læseren (Tanggaard & Brinkmann 2010b, s. 492-494).

Jeg har i overensstemmelse med ovenstående kvalitetskriterier og kvalitetsindikatorer bestræbt mig på at behandle både mine informanter og mit indsamlede materiale med åbenhed og respekt gennem hele processen, samt at redegøre for, hvordan jeg metodisk er gået til værks. Mine analysekapitler er præget af mange eksempler for at give mest mulig plads til, at materialet kan tale frit. Jeg har forsøgt så vidt muligt at fremskrive mine informanter som individer af kød og blod, følelser og tanker, og formidle deres baggrund og den kontekst, de taler fra. Jeg har ligeledes gjort en dyd ud af at lægge min egen person frem for åbent at kunne diskutere forskningsresultaterne i lyset af mine for-forståelser og fordomme. Fremfor alt har jeg i overensstemmelse med Arthur Bochner og Yvonna Lincoln baseret min forskning på det ideal, at videnskaben skal være relevant for 'almindelige menneskers' liv, og i den henseende optages af at være 'meningsfuld, brugbar og indsigtsgivende' mere end 'reliabel, valid og generaliserbar'

6 - Dette ideal stammer fra det empiristisk-positivistiske videnskabsideal, der har været (og til dels stadig er) den dominerende videnskabsopfattelse (Hansen & Simonsen 2004, s. 17). Denne forståelse af, hvad 'rigtig forskning' er, indebærer at "videnskabens undersøgelser skal udelukkende omhandle det observerbare, dvs. arbejde empirinært." (Hansen & Simonsen 2004, s. 24). Positivismen, og i særdeleshed den logiske positivisme vil 'rense' videnskab for subjektivitet, og anerkender udelukkende kvantitative videnskabelige metoder. I denne forståelse er metoder endvidere ens i alle videnskaber, og metodeidealet skal hentes i den hårde naturvidenskab. Dette er en enhedsvidenskab, der ser forklaring af den materielle verden som formålet med forskning. Et centralt aspekt af denne tænkning er således 'observation' som basis for videnskabelig praksis.

En sådan naturalistisk ontologi kritiseres fra blandt andet fænomenologien, hermeneutikken og den kritiske realisme, der mener, at observationer altid vil være afhængige af øjet, der ser, og det observerende subjekts forudgivne begreber. Med andre ord problematiseres empirismens idealer om neutralitet og objektivitet. Enhedsvidenskab forkastes, og der fremføres en række andre videnskaber, der studerer mennesker og samfund i tillæg til 'natur'. Forskning indenfor human- og samfundsvidenskaberne adskiller sig altså fra naturvidenskab ved i højere grad at søge forståelse af den kulturelle virkelighed frem for forklaring på den materielle virkelighed (Hansen & Simonsen 2004).

i en positivistisk optik (Bochner i Tanggaard & Brinkmann 2010b, s. 495). Samstemmende med Tanggaard og Brinkmann (der refererer til Lincoln 2002), mener jeg at:

”Kvalitativ forskning er – eller bør være – relationel [...], og bør stå i andre menneskers tjeneste, og i det perspektiv bliver det bl.a. relevant at vurdere forskningens nytteværdi (hjælper den til forbedring af lokale interesser?) og andre pragmatiske virkninger (siger den eksempelvis de udforskede noget?) som centrale kvalitetskriterier” (Tanggaard & Brinkmann 2010b, s. 494).

’Den upartiske forsker’ er et positivistisk ideal, der kritiseres fra blandt andet pragmatismen med det modargument, at forskere altid vil bringe en vis grad af subjektivitet og normativitet ind i forskningsprocessen: vi er ikke neutrale forskere! Denne kritik findes blandt andet som perspektivisme, der påpeger, at ”viden altid skabes ud fra et bestemt perspektiv” (Hansen & Simonsen 2004, s. 35). I erkendelse af, at forskeren altid bringer værdier med til analysen, er det til gengæld vigtigt ikke at lade værdier påvirke udvælgelsen af empirisk materiale, eksempelvis hvilke informanter, der inddrages, eller hvordan materialet efterfølgende behandles. Samtidig må det erkendes, at forskeren allerede ved at påbegynde et givent studie, begynder at ’transformere’ det, der studeres (Bacon 2012, s. 96). Med andre ord bringer forskeren altid en eller anden form for ’interesse’ eller forskningsambition ind i projektet, der farver forskningsarbejdet og det endelige resultat (Hastrup 1999). I mit tilfælde kan forskningsambitionen formuleres som et ønske om at skabe bedre rammer for ’det gode liv’ i transit- og levebyer. At mit forskningssubjekt påvirker forskningsresultatet gør ikke forskningen mindre rigtig eller god. I accept af, at forskningen altid vil farves af egen og andres normativitet og værdisæt, er det til gengæld som nævnt nødvendigt at skabe transparens og dokumentation omkring sin forskning.

I mange tilfælde kan der være sund fornuft i at søge det neutrale (vel vidende, at det aldrig er muligt helt at fralægge sig sine forforståelser og for-domme). Men det er ikke min overbevisning, at arkitekter, designere, planlæggere med flere altid bør tilstræbe en klinisk neutral position. Det er snarere deres samfundsrolle eller samfundsopgave at skabe en ’bedre verden’ for de mennesker, der lever i den. Dette gælder også i forskningshenseende jævnfør phronetisk forskning, hvor analyse af værdier tages som udgangspunkt for handling (Flyvbjerg 1991, s. 73). Der ligger heri et normativt ønske om forandring og forbedring, som ikke kan beskrives objektivt. Lad mig slutte kapitlet med at citere Jon Lang, der argumenterer for vigtigheden af Urban Design som en integreret videns-disciplin og profession af praktiserende designere, og som en måde at adressere ’problems of the world’:

”A concern for urban design is a concern for the quality of life and future lives. A concern for life is exemplified by the empirical research on places, and on people’s behavior in and appreciation of them. [...] recognize urban design’s potential role in creating a better world – in dealing with the multivariate impact of the built environment on people’s lives.” (Lang 1994, s. 465-466)



Figur 12 - Filmoptagelser i forbindelse med fysisk-rumlige stedsanalyser af ankomsten til byen.

Kapitel 3

Et casestudie – forskningsproces og metoder

I dette kapitel gennemgås afhandlingens forskningsproces og metodevalg, der bygger videre på det foregående kapitels pragmatiske fundament. I det metodiske arbejde har elementer fra hermeneutikken, fænomenologien og aktør-netværksteoriens objektaspekt sammen med elementer fra den empirisk-analytiske tradition fungeret som væsentlige værktøjer til både indsamling og behandling af projektets empiriske materiale, jævnfør den pragmatiske pluralisme (se kap. 2).

I arbejdet med at studere relationerne mellem sted og mobiliteter i Hirtshals, der som sted er alt andet end monofunktionelt, men derimod må forstås relationelt (se kapitel 4), og besøges af en lang række forskellige mennesker, bliver det nødvendigt at anlægge en flerhed af teoretiske perspektiver og analysemetodiske tilgange. Der argumenteres i dette kapitel for, at puslespillet må samles af mange brikker, der kræver mange forskellige metoder, for at give det bedst mulige og mest helstøbte billede af det komplekst sammensatte steds udfordringer og potentialer.

Kapitlets første del omhandler i naturlig forlængelse af pragmatismen casestudiet som forskningsstrategi og forklarer, hvorfor netop casestudiet er velegnet til at adressere forskningsprojektets problemstilling. Med casestudiet skabes der både viden om et konkret sted, og der produceres viden, der kan benyttes i planlægning og urban design af andre steder med sammenlignelige problematikker på tværs af forskellige kontekstuelle udgangspunkter (Stake 2003, Yin 2014). Det specificeres endvidere, hvorfor netop Hirtshals er valgt som case, og hvilke kvaliteter Hirtshals besidder ud fra forskellige klassificeringer af casetyper. Herunder uddybes det, hvordan Hirtshals kan klassificeres som en rumligt bestemt case (Johansson 2000), har kvaliteter både som iboende og instrumentel case (Stake 2003) og kan forstås og behandles som en ekstrem case (Flyvbjerg 1991) ud fra casens karakteristika af vækst og tilbagegang på det samme sted. På trods af casens kontekstafhængige aspekt kan Hirtshalscasen analytisk bidrage med mere generel viden omkring transit- og levebyer, som på baggrund af kvalitative vurderinger i et vist omfang kan overføres til andre steder end Hirtshals med lignende steds- og mobilitetsudfordringer (se endvidere kapitel 4 og 5 for en teoretisk udfoldelse af steds- og mobilitetsteorien og en konkretisering af transit- og levebyens steds- og mobilitetsudfordringer, samt kapitel 12 for en række konkrete anbefalinger).

Kapitlets anden del omhandler indsamlingen af empiri. Indledningsvist uddybes det, hvordan forskningsprojektet metodologisk er præget af en eksplorativ og iterativ proces i forhold til indsamling og behandling af materiale, hvilket med afsæt i pragmatismen har givet lejlighed til at belyse casen fra mange forskellige vinkler. Følgelig begrundes afhandlingens brug af mixed methods, der med et pragmatisk afsæt inddrager forskellige metoder på tværs af det kvantitative-kvalitative skel, alt efter deres relevans for forskningsspørgsmålene. Åbenhed overfor at benytte forskellige metoder er netop en særlig kvalitet ved casestudiet som forskningsstrategi, og er understøttet af den pragmatiske pluralisme. Herefter introduceres til de konkrete metoder i forskningsprojektet, der alle er blevet inddraget i forståelsen af metoder til at kunne analysere relationelle og mobilitetsorienterede steder. De konkrete forskningsmetoder, der er anvendt til at indsamle det empiriske materiale, som afhandlingen bygger på, omfatter dokumentanalyse, interviews, spørgeskemaundersøgelser, registerdata og fysisk-rumlige stedsanalyser. En skematisk oversigt og fremstilling af de anvendte metoder og deres bidrag findes i tabel 3 på side 56.

Afslutningsvist beskrives der med henvisning til 'research by design' (Frayling 1993), hvordan jeg som led i forskningsprojektet metodisk har arbejdet med strategier og anbefalinger. Dette arbejde imødekommer afhandlingens tredje underforskningsspørgsmål og er behandlet særskilt, fordi metoden ikke som de andre søger at indsamle empiri om eksisterende forhold, men derimod søger at åbne op for, hvilke fremtidsmuligheder Hirtshals og andre mobilitetspåvirkede steder står over for.

Casestudiet som forskningsstrategi

Formålet med denne afhandling er at udforske forholdet mellem transit- og leveby med afsæt i en række eksplorative hvordan-spørgsmål. Der er endvidere fokus på at skabe viden, der ikke blot oplyser om historiske forhold, men i høj grad er rettet mod nuværende forhold og igangværende processer, der kan bidrage til diskussionen om fremtidsperspektiver for Hirtshals og problematikken omkring transit- og levebyer generelt. Den ønskede viden omhandler således fænomener, der udspiller sig i den virkelige verden, og som ikke kan kontrolleres af forskere som i et lukket laboratorium. Det har derfor været nødvendigt at anlægge en pragmatisk funderet forskningsstrategi, der kan rumme disse komplekse, aktuelle og pågående situationer, hvilket casestudiet er skræddersyet til:

”In general, case studies are the preferred strategy when ”how” and ”why” questions are being posed, when investigators has little control over events, and when the focus is on a contemporary phenomenon within some real-life context” (Yin 1989, s. 13).

2 definitioner af casestudier

Casestudier defineres og kategoriseres forskelligt alt efter hvilke metodebøger og forfattere, der konfereres. Yin definerer et casestudie som en empirisk udforskning (inquiry), der:

- Investigates a contemporary phenomenon within its real-life context; when
 - the boundaries between phenomenon and context are not clearly evident; and in which
 - multiple sources of evidence are used.
- (Yin 1989, s. 23)

Robert K. Yins casestudiedefinition omhandler for det første gennem de første to punkter casestudiets spændvidde/område (scope), og for det andet gennem det sidste punkt casestudiets egenskaber (features), som lægger op til brugen af flere forskellige metoder. Sidstnævnte er i dette forskningsprojekt favnet af mixed methods, hvilket udfoldes senere i dette kapitel.

Robert E. Stake definerer derimod casestudiet ved dets interesse for individuelle cases og ikke, som Yin, hvilke metoder, der bruges. Casestudiet er, med Stakes ord, ikke et metodisk valg, men et valg omkring hvad det er, som studeres (Stake 2003, s. 134). Det er således i første omgang selve casen, der er central, og selvom forskeren både opsøger det almene og partikulære ved casen, er det særligt det usædvanlige ved casen, der trækkes frem.

En case er i bund og grund et *eksempel*, og et casestudie er således en udforskning af eksemplet for derigennem at skabe viden om det, som casen er et eksempel på. I denne afhandling eksemplificerer casen Hirtshals den i indledningen fremførte problematik omkring transit- og levebyer, og opfylder både Yins og Stakes definitioner, hvorfor det kan argumenteres, at Hirtshals er en særligt informativ case og et lærerigt eksempel. Faktum for Hirtshals er, at indbyggertallet falder markant samtidig med, at der registreres en stigning i fysisk mobilitet med et stigende antal mennesker i transit. Dette er usædvanligt og gør Hirtshals interessant som case.

Stake lister 6 punkter, som casestudiet henter viden fra (Stake 2003, 139-140):

1. The nature of the case;
2. The case’s historical background;
3. The physical setting;
4. Other contexts (e.g., economic, political, legal, and aesthetic);
5. Other cases through which this case is recognized;
6. Those informants through whom the case can be known.

Disse punkter kan alle genfindes i denne afhandling, og punkt 1, casens natur, uddybes i det følgende på baggrund af forskellige kategoriseringer af casetyper.

Forskellige casetyper

Casen Hirtshals er med udgangspunkt i ”Strategier for udvælgelse af stikprøver og cases” (Flyvbjerg 1991, s. 150) nøje udvalgt med et informationsorienteret sigte og adskiller sig kategorisk fra de såkaldte ’tilfældige udvælgelser’, der dækker forskellige varianter af stikprøver. På baggrund af mit forudgående kendskab til de by- og mobilitetsmæssige konditioner i Hirtshals og gennem initierende dialog med lokale aktører og forskere, heriblandt gennem netværket ’MobilitetsUdfordring Nordjylland’, blev det sandsynliggjort, at netop Hirtshals som case ville kunne frembringe ny viden om lokale steds- og mobilitetsudfordringer. Således er Hirtshals som gennemgribende case valgt ”på grundlag af forventninger om informationsindhold, baseret på allerede eksisterende data samt på vurderinger ved involverede nøglepersoner og forskere” (Flyvbjerg 1991, s. 150), og dermed casens ”opportunity to learn” (Stake 2003, s. 152). Kvaliteterne ved Hirtshalscasen kan tydeliggøres ved en nærmere granskning af casens natur.

Hirtshals - En rumlig case

Hirtshals-casen er for det første en rumligt bestemt case - til forskel fra socialt eller tidsmæssigt bestemte cases (Miles & Huberman 1994 i Johansson 2000, s. 67).

”En rumslig bestämning [...] kan vara en byggnad, en gård, ett bostadsområde eller en stad. Rumsligt definierade fall är naturligtvis näraliggande inom arkitekturforskningen.” (Johansson 2000, s. 67).

At casen er rumligt bestemt betyder ikke, at der kan eller skal ses bort fra sociale og tidmæssige aspekter af casen, men at det konkrete, fysiske sted er omdrejningspunktet for forskningsprojektet og den viden, der produceres. På trods af den rumlige bestemmelse af casen, er den geografiske afgrænsning af Hirtshals dog ikke entydig, og som det uddybes i kapitel 4 kan en geografi ikke forstås isoleret. I forhold til nogle af forskningsprojektets delstudier har det været nødvendigt at afgrænse skarpt med foruddefinerede sognegrænser (særligt i forhold til registerdata) mens andre delstudier arbejder med mere flydende grænser i overensstemmelse med en relationel og mobilitetsorienteret stedsopfattelse (se kapitel 4).

Hirtshals – En både iboende og instrumentel case

Stake identificerer tre typer af casestudier baseret på, om hovedinteressen er at forstå den specifikke case bedre, eller at uddrage generaliseringer¹ på baggrund af én eller flere cases: Intrinsic², instrumental³ og collective⁴ case studies (Stake 2003). Men som Stake også skriver, kan forskningsinteressen godt være en kombination mellem det partikulære og det generelle:

”Because the researcher simultaneously has several interests, particular and general, there is no line distinguishing intrinsic case study from instrumental; rather, a zone of combined purpose separates them” (Stake 2003, s. 137).

Resultaterne fra studiet af Hirtshals er i udgangspunktet kontekstafhængige og produceret ud fra interessen for Hirtshals, men rummer samtidig almenlydige kvaliteter i forhold til transit- og levebyer. I forlængelse heraf argumenterer Johansson for, at generaliseringer på baggrund af intrinsic cases har stor værdi i arkitekturforskning:

1 - Generaliseringer må her forstås på baggrund af kvalitative vurderinger, se endvidere kapitel 2.

2 - Et iboende (intrinsic) casestudie “[...] is undertaken because, first and last, the researcher wants better understanding of this particular case. [...] in all its particularity and ordinariness, this case itself is of interest” (Stake 2003, s. 136).

3 - Der er tale om et instrumentelt casestudie, “[...] if a particular case is examined mainly to provide insight into an issue or to redraw a generalization” (Stake 2003, s. 137).

4 - Et kollektivt casestudie, “a researcher may jointly study a number of cases in order to investigate a phenomenon, population, or general condition. [...] It is instrumental study extended to several cases” (Stake 2003, s. 138).

”Inom ramen för en praktisk disciplin, som arkitektur till exempel, kan en fallstudie i form av en berättelse om ett fall, vara en slags parallell till verkliga erfarenheter och läggas till läsarens – praktikerns – erfarenhetskunskap. Läsaren kan återuppleva fallet och fallstudien bidrar därigenom till praktikerns socialt konstruerade kunskap” (Johansson 2000, s. 68).

Det er håbet, at denne afhandlings casebeskrivelser kan få netop denne virkning på læseren (forsker såvel som praktiker), så læringspunkterne fra Hirtshals og mine erfaringer deles og optages i andres lagrede viden eller ’erfarenhetskunskap’.

Hirtshals - En ekstrem case

”...hvorfor skyde med haglgevær, når man i mange tilfælde kan ramme plet med en riffel?” (Flyvbjerg 1991, s. 147).

Flyvbjerg beskriver fire typer informationsorienterede cases, hvis formål er at ”maksimere nytten af information fra små stikprøver og enkeltstående cases”: 1: Ekstreme eller afvigende cases, 2: Maksimum variation cases, 3: Kritiske cases og 4: Paradigmatiske cases (Flyvbjerg 1991, s. 150). Hirtshals er i denne sammenhæng først og fremmest valgt og behandlet som ekstrem case ud fra stedets påfaldende og markante forhold mellem befolkningstilbagegang og vækst i rejsende og gods gennem havnen (beskrevet tidligere i afhandlingen)⁵.

Kvaliteten af omhyggeligt udvalgte ’ekstreme cases’ (såvel som ’kritiske cases’) er deres evne til at gøre en situation, et problem, en pointe etc. klar og tydelig, netop grundet det ekstreme ved casen. På den baggrund kan casens ’fund’ (i overensstemmelse med Stakes instrumentelle casetype) i større eller mindre omfang overføres og bruges andre steder, hvor lignende betingelser gør sig gældende, men som er sværere at få øje på. Ifølge Flyvbjerg, kan atypiske og ekstreme cases ofte vise sig ”at give mere information, fordi de aktiverer flere aktører og mere grundlæggende mekanismer i den studerede situation” (Flyvbjerg 1991, s. 149), som ofte kan være afgørende i forhold til indsigt i en given problemstilling samt fungere som afsæt for fremadrettede tiltag.

Dette ph.d.-projekt kan på baggrund af Hirtshalscasens særlige natur udfolde en række problemer og potentialer, ikke alene for Hirtshals, men også for andre byer af lignende karakter og i lignende situationer, og generere værdifuld viden til planlægningen i byer, som har fællestræk med Hirtshals. Det er i denne sammenhæng vigtigt at understrege, at sådanne ligheder altid skal være baseret på en kvalitativ vurdering, og de følgende oplistede karakteristika for Hirtshals må ikke opfattes som en tjekliste, snarere nogle orienteringspunkter for en eller flere ligheder:

- Størrelse: Ca. 5000-7000 indbyggere (se appendiks 2)
- Beliggenhed: Perifere byer fjernt fra de store vækstcentre i Danmark
- Bystruktur: Byer, der er planlagt i henhold til klassicistiske eller modernistiske principper
- Bystatus: Tidligere kommunebyer, der nu fungerer som områdeby eller tilsvarende kategorisering, som by-hierarkisk ligger under funktionen hovedby.
- Primær funktion: Byer af infrastrukturel væsensbetydning i form af knudepunkt eller transit, f.eks. havnebyer, stationsbyer og grænsebyer.

Casestudiets metoder skal bidrage til en dyberegående forståelse af casens karakter og de problematikker, der er forbundet hermed, samt til at skabe et solidt grundlag for at arbejde med strategier, der imødekommer de analyserede problematikker (se kapitel 12).

5 - Samtidig kan Hirtshalscasen dog forstås som kritisk case, der udvælges med det formål ”at opnå information som tillader logiske slutninger af typen ”hvis det (ikke) gælder for denne case, så gælder det for alle (ikke for nogen) cases.” (Flyvbjerg 1991, s. 150). Ydermere har Hirtshalscasen potentiale for over tid at blive opfattet som paradigmatiske for forståelsen af transit- og leveby-problematikken, da paradigmatiske cases rummer den kvalitet ”at fungere som metafor for eller danne skole for det område casen vedrører” (Flyvbjerg 1991, s. 150). Ifølge Flyvbjerg kan en case være alle tre typer på samme tid: ”Tolkningen af en sådan case kan blive særligt indholdsrig, fordi man opnår forskellige perspektiver og konklusioner for casen, alt efter om den ses som den ene eller anden type af case.” (Flyvbjerg 1991, s. 153)

Indsamling af empiri

”The case study’s unique strength is its ability to deal with a full variety of evidence – documents, artifacts, interviews, and observations” (Yin 1989, s. 20).

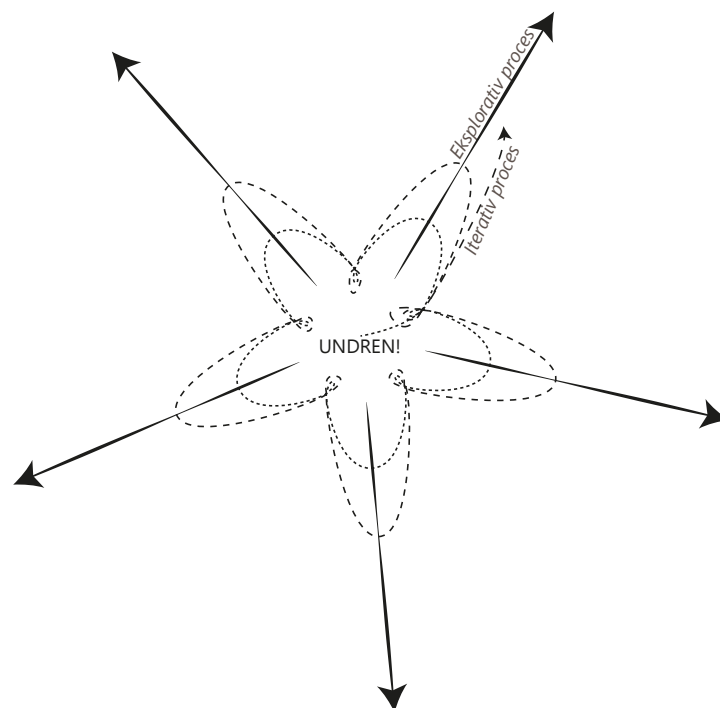
Dette casestudie er baseret på et bredt udvalg af metoder til indsamling af empiri, som vil blive gennemgået enkeltvist sidst i dette kapitel. Udgangspunktet har fra et pragmatisk ståsted været, hvordan afhandlingens forskningsspørgsmål kunne besvares, hvilket betyder, at forskningsspørgsmålet har været styrende for metodevalget. For således at kunne undersøge relationen mellem et *sted* og dets *mobiliteter*, må disse to elementer først og fremmest sættes under lup. Derfor er alle analyserne på den ene eller den anden måde stedsanalyser med en særlig opmærksomhed på mobiliteter. Som det er beskrevet i forrige kapitel, anviser den pragmatiske pluralisme at undersøge stedet gennem både et fænomenologisk aspekt, et diskursivt aspekt og et objekt-aspekt (figur 11, s. 39). Fra et diskursivt ståsted er dokumentanalyser anvendt til at studere, hvordan Hirtshals historisk set har udviklet sig som sted, og derigennem hvilke idealer om sted og mobiliteter, der har påvirket denne udvikling. I forhold til at undersøge, hvilke stedsopfattelser, der kan lokaliseres om Hirtshals, og hvordan de hænger sammen med den aktuelle udvikling, er der ligeledes anvendt en række dokumentanalyser, men i høj grad også spørgeskemaundersøgelser og interviews, for at afdække både interne og eksterne stedsopfattelser.

Hovedspørgsmålets fokus på *relationen* mellem sted og mobiliteter fordrer, at også selve relationen sættes under lup. Denne studeres derfor både som et kvantitativt forhold ved brug af statistik over registerdata, og som et kvalitativt forhold, hvor både fysiske, diskursive og oplevede relationer studeres. I den forbindelse anvendes også fysisk-rumlige stedsanalyser og mappings. Selvom Ph.d.-projektet overvejende må anses som et kvalitativt forskningsstudie, der søger at komme frem til en dybere forståelse af, hvad der ligger bag det åbenlyse statistiske materiale om befolkningstilbagegang og øget mobilitet i Hirtshals, er der altså tale om en empirisk indsamling, der både trækker på kvalitative og kvantitative metoder (se afsnit om mixed methods nedenfor).

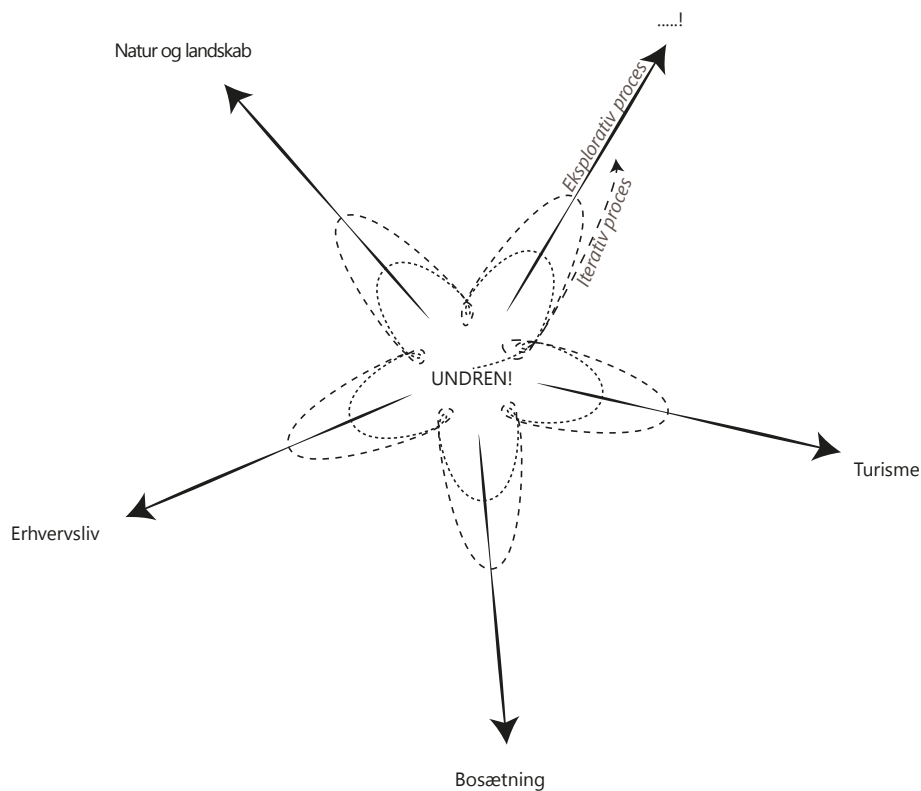
Eksplorativ og iterativ forskningsproces

Forskningsspørgsmålenes karakter har medført et meget empiriorienteret/empiridrevet studie, hvilket er et centralt element indenfor pragmatismen. I henhold til at opnå indgående forståelse omkring problemstillingen og nå frem til mulige handlingsperspektiver, har forskningsprocessen været eksplorativ og iterativ: Eksplorativ, fordi den initierende pragmatiske ’undren’ i projektet ikke har peget i en entydig retning men tværtimod, som udtryk for en situation, der ”forekomme[r] mærkelig eller overraskende for” (Det Danske Sprog- og Litteraturselskab 2014) forskeren, har fordret et åbent og afsøgende tankesæt. Iterativ, fordi enhver ny erkendelse eller forståelse påvirker den centrale ’undren’ og udvider horisonten for, hvor og hvordan svar kan gives og ny viden produceres (se figur 13). Dette betyder konkret for nærværende forskningsprojekt, at jeg med afsæt i og fokus på afhandlingens forskningsspørgsmål har bevæget mig bredt ud og visiteret en række forskellige temaer, eksempelvis turisme, bosætning, erhvervsliv, natur og landskab, havn, infrastruktur og byliv. De enkelte temaer er alle blevet gransket for deres indvirkning på og relation til et fysisk-rumligt perspektiv, og summen har givet en nuanceret forståelse for stedets kvaliteter og udfordringer. De enkelte temaer har gennem forskningsprocessen været belyst flere gange, og er således blevet genbesøgt i takt med, at den samlede viden er blevet øget (se figur 14).

Den eksplorative og iterative proces byder forskeren at gribe de metoder, der synes egnede i takt med, at forskningsprojektet skrider frem, og viden på området både øges og sofistikeres. Dette indebærer et samspil mellem en række praktiske metoder. Med andre ord findes der ikke et foruddefineret metodesæt, der kan føre forskeren sikkert i havn. Der har i udgangspunktet for dette forskningsprojekt været skitseret et udvalg af undersøgelser og metoder, men den iterative proces har medført gentagen vurdering af metodevalget således, at irrelevante metoder igennem forskningsforløbet er fravalgt, anvendelige metoder er skærpet og nye tilføjet efter behov. Eksempelvis havde jeg tidligt i forløbet tanker om at gennemføre en spørgeskemaundersøgelse omkring Hirtshals i forskellige provinsbyers gågader for at få et større datagrundlag omkring samfundsmæssige meninger, betydninger og fordomme. Men i takt med, at jeg dykkede ned i



Figur 13 - Egen model (generel): Eksplorativ og iterativ forskningsproces med afsæt i pragmatisk 'undren'.



Figur 14 - Egen model (specifik): Eksplorativ og iterativ forskningsproces med afsæt i pragmatisk 'undren', eksemplificeret gennem nogle af afhandlingens temaer.

casen fremstod det mere relevant at fokusere på stedet og de mennesker, der på forskellig vis er i berøring med Hirtshals. Således har det tilfældige været styret af en overordnet plan med udgangspunkt i forskningsspørgsmålene.

Mixed methods - Kvalitativ og kvantitativ forskning

Blandingen af kvantitative og kvalitative metoder betegnes 'mixed methods' (Bryman 2008, s. 603, Hesse-Biber 2010, s. 3), hvilket øger kompleksiteten i forhold 'multimethods', der alene dækker over sammenblandingen af metoder, der alle er enten kvantitative eller kvalitative (Hesse-Biber 2010, s. 3). Det kvantitative og kvalitative er ikke ligevægtigt i nærværende forskningsprojekt, og afhandlingen må overvejende betegnes som et resultat af kvalitative forskningsmetoder. Imidlertid er der, som beskrevet senere i dette kapitel, også gjort brug af både registerdata og spørgeskemaundersøgelser, der belyser forskningsspørgsmålet i et kvantitativt lys ud fra en pragmatisk forståelse af, at metoder lige såvel som teori er værktøjer i arbejdet med empirien (se kapitel 2).

Der er i human- og samfundsvidenskaberne en lang tradition for at blande metoder, eksempelvis bag en række etnografiske og bysociologiske bystudier fra Chicagoskolen i starten af det 20. århundrede (Hesse-Biber 2010, s. 2). Dette har blandt andet været inspirerende for at blande og udforske nye metoder indenfor fagområder som antropologi, arkitektur og urban design, hvor der er tradition for både at jonglere med matematiske beregninger, rumlige forståelser og sansemæssige indvirkninger med henblik på at analysere et givent sted.

Alligevel er begrebet mixed methods relativt nyt, og litteraturen omkring mixed methods er først opstået omkring 1980'erne (Frederiksen 2013, s. 18). Sammenblandingen af kvantitative og kvalitative metoder bygger med afsæt i pragmatismen bro mellem de ellers modsatrettede paradigmer⁶.

"Combining qualitative and quantitative methods is a must and should not need to be defended as either provocative or novel" (Jensen 2014b, s. 35).

Jævnfør pragmatismen bør metoderne ikke i et bestemt videnskabsteoretisk paradigme, men bør inddrages, hvor de kan bidrage i henhold til forskningsspørgsmålene:

"Fakta og regelbaseret viden er vigtig på ethvert område. Men at gøre dem til højeste mål er utilstrækkeligt og bagvendt" (Flyvbjerg 1991, s. 143).

Ifølge Dreyfus-modellen er objektive fakta knyttet til de første trin i menneskets læreproces, mens intuition og kvalitative forhold er knyttet til de højere niveauer. Imidlertid er begge elementer vigtige for menneskelig forståelse og handling, hvorfor der er behov for at aktivere både kvantitative og kvalitative metoder (Flyvbjerg 1991, kap. 2):

"Mixed methods research forces the methods to share the same research questions, to collect complementary data, and to conduct counterpart analyses [...]" (Yin 2014, s. 65)

Som alternativ kunne forskningsprojektet have haft én hovedmetode. Formålet var imidlertid at forstå stedet Hirtshals i sin kompleksitet, det vil sige forstå de relationelle sammenhænge, som stedet består af og indgår i, og forstå, hvordan forskellige interessenter bruger og opfatter stedet. Casestudiet som forskningsstrategi og dets bredde i metodebrug muliggør, at studiet af Hirtshals bibeholder de 'holistiske og betydningsfulde karakteristika ved virkelighedens hændelser' (Yin 1989, s. 14). Som formuleret af Mette Jensen:

6 - I 1980'erne problematiseres det i videnskabelige kredse at blande metoder på tværs af det kvantitative-kvalitative skel. Der stilles spørgsmålstegn ved, hvad 'god' forskning indebærer, og argumenterne mod at blande metoder bygger ofte på en forståelse af, at forskningsmetoder bærer epistemologiske forpligtelser og/eller at kvantitativ og kvalitativ forskning er separate og uforenelige paradigmer (Bryman 2008, s. 604-605).

”Case-studier er i modsætning til surveys kendetegnet ved at deres empiriske grundlag ikke udgøres af en velstruktureret og velafgrænset datamængde. Case-studier sigter mod at studere ’virkelige’ fænomener på deres egne præmisser.” (Jensen 2001, s. 35)

Endeligt vil jeg understøtte valget om at inddrage mange forskellige metoder, med følgende citat Robert Sommer:

”There is no single best method – questionnaire, interview, simulation, or experiment – for studying people’s adaption to their environments. One chooses methods to suit the problem and the people and not vice versa. These methods are generally complementary rather than mutually exclusive” (Robert Sommer (2007) i Jensen 2014b, s. 23).

Tabel 3 - Metodeoversigt for afhandlingen

Metoder	Kategorier	Specifikation	Empirisk bidrag	Videnskabs-teoretisk input
Dokument-analyse	• Historiske skrevne og tegnede dokumenter	Arkitektkonkurrenceprogram og -forslag	Oprindelige strategier og visioner	Hermeneutisk
	• Politiske dokumenter	a) Landdistriktsredegørelser b) Kommuneplaner	Nutidige politiske strategier og visioner	
	• Luftfotos og skråfotos	Luftfotos fra 1944, 1964, 1979, 1985, 1992, 2013	By- og havneudvikling i relation til tidligere og nye visioner	
	• (Nyheds)medier	Avisartikler og tv-udsendelser	Nyhedsværdier med udgangspunkt i Hirtshals	
	• Officielle hjemmesider, brochurer og sociale medier	a) Hjørring Kommune b) Hirtshals Havn c) Hirtshals Turistforening d) Hirtshals Handelsstandsforening	De største aktørers selvforståelse og visioner	
	• Teoretiske tekster	Stedsteori og mobilitetsteori	Begrebsdannelse	
Interviews	• Semistrukturerede livsverdensinterviews • Elite-interviews	3 kombinerede interviews 1 semistruktureret livsverdensinterviews	Lokalt blik på og oplevelse af Hirtshals	Fænomenologisk og hermeneutisk
Spørgeskema-undersøgelser	• Afkrydsningsbaseret med uddybende kvalitative besvarelsesmuligheder	2 undersøgelser, hhv. a) privatrejsende, n=675 b) erhvervsrejsende, n=58	Udefrakommende blik på og oplevelse af Hirtshals	Hermeneutisk og empirisk-analytisk
Registerdata	• Befolkningsudvikling og prognoser • Skibsanløb, passagerantal og godsomsætning	Data og prognoser fra a) Danmarks Statistik b) Hjørring Kommune c) COWI og KUBEN	Statistisk materiale at forholde den kvalitative data til	Empirisk-analytisk
Fysisk-rumlige stedsanalyser	Registreringsmetoder inspireret af urban design og etnografi	a) Retningsbestemt drifting: Rejser ind til Hirtshals med bil, tog og færge b) Eksplorativ drifting: Gåture rundt i og omkring Hirtshals --> fotos og produktion af strukturkort	Forskerens blik på og oplevelse af Hirtshals	Fænomenologisk og empirisk-analytisk

Metoder til at analysere relationelle og mobilitetsorienterede steder

Betegnelsen stedsanalyser er i udgangspunktet bred og omfavner både fysisk-rumlige stedsanalyser med afsæt i traditionelle by- og arkitektfaglige stedsanalyser (Miljøverndepartementet 1993) og sociokulturelle stedsanalyser baseret på eksempelvis interviews, spørgeskemaer og studier af skriftlige kilder (Ruud et al. 2007). Begge dele er væsentlige for bedre at forstå steder forud for nye tiltag, strategier og planer. Med en teoretisk forståelse af steder som relationelle og mobilitetsorienterede (se kapitel 4), bliver det særligt vigtigt netop at studere både stedets fysisk-rumlige og sociokulturelle kontekst, for at kunne belyse sammenhænge og relationer på og igennem stedet. I det følgende beskrives de metoder, der i nærværende projekt er anvendt til indsamling af empiri i arbejdet med at forstå stedet og dets sammenhænge – fysisk, strukturelt, historisk, socialt, politisk, relationelt, mobilt med mere (se også tabel 3 for et skematisk overblik).

Dokumentanalyse

”Dokumentanalyse er måske den mest anvendte metode i samfundsvidenskaberne”
(Lynggard 2010, s. 137)

Som en naturlig del af min metodiske værktøjskasse har jeg foretaget en række dokumentanalyser af forskellige typer dokumenter. Foruden ordets klassiske forståelse dækker termen dokument også ikke-tekstbaserede kilder, herunder tegninger, kort og fotos, som dokumenterer noget bestemt, det være sig en sag, en holdning, en idé, et udtryk, en fysisk manifestation etc. Ifølge Lynggard tager dokumentanalyser udgangspunkt i flere dokumenter, der spænder over en vis tidsperiode for at afdække en udvikling over tid. Dog er der ingen standard for, hvor mange dokumenter, der skal anvendes. ”Det er endog muligt at forestille sig undersøgelsesspørgsmål, som kan belyses mest hensigtsmæssigt ved hjælp af blot ét dokument” (Lynggard 2010, s. 146).

Bryman behandler i sit kapitel om ’dokumenter som datakilder’ dokumenter, der 1) kan læses (i en bred forståelse, der inkluderer visuelle dokumenter), 2) ikke er produceret specifikt til forsknings-formål, 3) er bevarede, så de er tilgængelige for analyse, og 4) er relevante for forskerens problemstilling. (Bryman 2008, s. 515). I forlængelse af pragmatismens forståelse af teori som værktøjer har jeg medtaget teoretiske tekster i min forståelse af dokumentanalyse, selvom disse netop er produceret specifikt til forsknings-formål.

Bryman differentierer indenfor dokumentanalyse af visuelle objekter mellem eksterne fotos og forsknings-genererede fotos (Bryman 2008, s. 519). I dette afsnit medtager jeg kun eksterne dokumenter, mens mine egne fotos og filmsekvenser er behandlet som en del af fysisk-rumlige stedsanalyser s. 61, og ikke er blevet decideret analyseret som selvstændige dokumenter. Dokumentanalyserne er foretaget med en hermeneutisk fortolkende tilgang til materialet, og består af følgende:

a. Teoretiske tekster

I studiet af Hirtshals som transit- og leveby har jeg læst mig ind i et større felt af steds- og mobilitetsteori. Dette har givet et teoretisk afsæt for, med hvilke briller jeg studerer min case. Forskellige teoretiske optikker og begreber, eksempelvis ’ikke-sted’ og ’atmosfære’, har fungeret som analytiske værktøjer til at åbne casen op og forstå de komplekse relationer, som Hirtshals er sammensat af og eksisterer som en del af i et større perspektiv (se endvidere kapitel 2 om den pragmatiske forståelse af teorier som værktøjer).

De teoretiske begreber og udsagn har naturligt udviklet sig over tid, og skal endvidere forstås i forhold til samfundsmæssige og politiske strømninger, samtidens viden, forfatterens intentioner med videre. Teksterne fra akademiske bøger og tidsskriftsartikler skal derfor ses som sprog, fikseret i tekst og tid (Lynggard 2010).

b. Historiske skrevne dokumenter

Den fysiske planlægning af Hirtshals og de visioner og intentioner, der ligger bag, er af stor betydning for den faktiske brug af stedet i dag. Således er lokale planlægningsdokumenter,

heriblandt det vindende konkurrenceforslag fra 1923 for en ny by af Steen Eiler Rasmussen og Knud Kristiansen, blevet studeret med et steds- og mobilitetshistorisk blik for at opnå en forståelse for, hvilke idealer, der ligger til grund for byens strukturelle sammensætning og hvilke processer, der har drevet byens udvikling over de seneste 100 år. Ligeledes er en række lokalhistoriske bøger om by- og havneudvikling i Hirtshals, årbøger fra lokalhistorisk selskab og lignende dokumenter blevet gennemgået med et steds- og mobilitetshistorisk blik.

Selvom mobilitetsbegrebet (se kap. 4) indebærer det evigt foranderlige, er det en væsentlig metodisk pointe, at "[m]obilities leave footprints that researchers can follow" (Adey 2010, s. 43). Disse aftryk kan netop findes i historiske dokumenter og beretninger, der hjælper til en forståelse af, hvordan mobiliteten har udviklet sig gensidigt med stedet.

c. Luftfotos og skråfotos

Blandt de analyserede dokumenter i afhandlingen indgår også billeder af Hirtshals taget fra oven. Gamle og nyere luft- og skråfotos er sammenlignet og yderligere analyseret i forhold til andre dokumenter omkring byudviklingen. Dette har muliggjort sammenligninger på tværs af både det, man kunne kalde "tanke-virkelighed" (tegninger/planer og reelle luftfotos) og "faktisk-virkelighed" (reelle luftfotos fra forskellige årstal) over tid.

d. Politiske dokumenter

Projektet trækker endvidere på kommuneplaner fra den gamle Hirtshals Kommune og de seneste fra Hjørring Kommune, samt på landsplanredegørelser og andre statslige dokumenter med relevans for den lokale udvikling i Hirtshals.

e. Officielle hjemmesider, brochurer og sociale medier

De største lokale aktører er blevet studeret gennem de tekster og billeder, der ligger offentligt tilgængeligt på deres hjemmesider, sider på sociale medier og i formidlings- og markedsføringsmæssige brochurer. Der er her tale om henholdsvis Hjørring Kommune, Hirtshals Havn, Hirtshals Turistforening og Hirtshals Handelsstandsforening. Der er ikke gennemført en systematisk gennemgang af de sociale medier, men en løbende orientering, der har gjort det muligt at følge med i blandt andet de store havneudvidelser og bymæssige events uden fysisk at være til stede på daglig basis.

f. (Nyheds)medier

Endeligt er diverse avisartikler fra både lokale og landsdækkende medier inddraget enkelte steder i afhandlingen. Det har ikke været intentionen at afdække pressens behandling af hverken den lokale situation i Hirtshals eller de relaterede samfundsdiskussioner omkring eksempelvis udkantsproblematikken. Der er derfor heller ikke her foretaget en systematisk dokumentindsøgning med efterfølgende dokumentanalyse. Alligevel er enkelte artikler og tv-indslag inddraget i et mindre omfang, dels fordi deres udsagn bidrager med et ekstra forståelseslag og med indspark til analysen, dels fordi deres tilstedeværelse i afhandlingen understreger forskningens tætte tilknytning til 'det levede liv' udenfor afhandlingens akademiske kontekst.

Interviews

En vigtig metode til indsamling af empirisk materiale har været interviews, inspireret af henholdsvis semistrukturerede livsverdensinterviews og eliteinterviews, og foretaget henholdsvis med enkeltpersoner og som fokusgruppeinterview. Det semistrukturerede livsverdensinterview er defineret som et interview, "der har til formål at indhente beskrivelser af den interviewedes livsverden, med henblik på at fortolke betydningen af de beskrevne fænomener" (Kvale & Brinkmann 2009, s. 19). Eliteinterviews er derimod interviews "med personer, der er ledere eller eksperter, og som sædvanligvis beklæder magtfulde stillinger" (Kvale & Brinkmann 2009, s. 167). I dette projekt er der først og fremmest foretaget interviews med personer, som repræsenterer centrale positioner i Hirtshals. Det har været centralt for projektet at finde interviewpersoner, som både er lokale borgere i Hirtshals eller nabobyerne hertil, og centrale aktører i og omkring Hirtshals, såsom politikere, beslutningstagere inden for planlægningsafdelingen i kommunen

og repræsentanter fra erhvervslivet og fra turismesektoren. De første tre interviews er på den baggrund foregået som 'dobbelt interviews', hvor interviewpersonerne i første del af interviewet er blevet adresseret som privatpersoner og lokale borgere i overensstemmelse med det semistrukturerede livsverdensinterview, og i anden del er blevet interviewet som eksperter indenfor deres arbejdsområde i henhold til elite-interviews. Jeg har i den sammenhæng haft fokus på at udvælge personer, der i den første, 'private' del af interviewet henholdsvis kunne repræsentere den lokales blik, pendlerens blik og tilflytterens blik. Samtidig har jeg ønsket i den anden, 'professionelle' del af interviewet henholdsvis at få havnen, byen og turismen i fokus, da de udgør tre centrale interesser i stedet. Gennem deltagelse i det lokale turismenetværk dannede jeg mig tidligt et indtryk af, hvad der var på spil i Hirtshals, og hvem der kunne være interessante at interviewe. Således kom de tre første interviews i stand, jævnfør tabel 4.

Tabel 4 - Planlægning og fordeling af de tre dobbeltinterviews

3 dobbeltinterviews		<i>Del 1: semistruktureret livsverdensinterview</i>		
		<i>Lokal borger</i>	<i>Tilflytter</i>	<i>Pendler</i>
<i>Del 2: Semistruktureret eliteinterview</i>	<i>Havn/erhverv</i>			X
	<i>By/bosætning</i>		X	
	<i>Turisme</i>	X		

Det fjerde interview afveg i form af et fokusgruppinterview, hvor der endvidere kun var fokus på den livsverdensorienterede interviewtilgang. Fokusgruppinterviews er kendetegnet ved at adressere flere interviewpersoner samtidigt, og ved en ikke-styrende interviewstil (Kvale & Brinkmann 2009), der tillader informanterne at tale meget frit om det givne emne:

”Fokusgruppinterview er velegnede til eksplorative undersøgelser på et nyt område, eftersom den livlige, kollektive ordveksling kan bringe flere spontane ekspressive og emotionelle synspunkter frem, end når man bruger individuelle, ofte mere kognitive interview” (Kvale & Brinkmann 2009, s. 170).

Fokusgruppinterviewet blev foretaget med fire personer, der alle har et lokalt, ikke-professionelt tilhørsforhold til Hirtshals, og som samlet udgør en familie bestående af to ægtepar. Fokusgruppinterviewet blev valgt for også at belyse casen fra en vinkel, der ikke var professionelt engageret i hverken den erhvervs- eller bymæssige udvikling. Gennem mit netværk havde jeg fået kendskab til det ene ægtepar, der er flyttet tilbage til Hirtshals efter at have boet mange år i andre og større danske byer, og de var derfor interessante at interviewe som modstykke til den generelle befolkningsudvikling, hvor folk i stigende grad flytter væk fra byen. Det andet ægtepar (søster og svoger til den hjemvendte mand) har altid boet i byen, og repræsenterer således det lokalforankrede blik.

Tabel 5 - Opstillingen af gruppeinterview

1 gruppeinterview	<i>Semistruktureret livsverdensinterview</i>	
	<i>Lokalt ægtepar</i>	<i>'Hjemvendt' ægtepar</i>

Jeg har tilstræbt repræsentativiteten gennem en spredning af informanterne⁷. Konkrete personbeskrivelser af de respektive interviewpersoner figurerer i analysen, se kapitel 10.

Det kan diskuteres, hvorvidt 4 interviews er det rette antal til at repræsentere de forskellige blikke på Hirtshals. Dette skal opvejes i forhold til forskningsprojektets tidsmæssige ressourcer og forståelsen af, at interviewmaterialet blot er ét bidrag til den samlede empirimængde, hvor

7 - Mine informanter kunne alternativt have været udvalgt gennem et fysisk/digitalt opslag i byen/ på internettet, eller jeg kunne have forudbestemt et ønsket antal informanter og udvalgt dem via en tilfældig udvælgelsesproces.

en række andre metoder har genereret empiri med andre vinkler på casen. Ifølge Tanggaard og Brinkmann er det desuden ”bedre at gennemføre relativt få interviews og gennemarbejde analysen af disse, så den bliver sober, grundig og teoretisk nuanceret, end at gennemføre mange interviews med risiko for, at man drukner i mængden af data og ikke får lavet en sammenhængende og nyskabende analyse og fortolkning af materialet” (Tanggaard & Brinkmann 2010a, s. 32).

Interviewene har bidraget med værdifuld viden om ’forvaltningen’ af Hirtshals samt mere personlige fortællinger, der har tegnet forskellige billeder af Hirtshals både som bosætningssted og transitknudepunkt. Interviewsituationerne er også blevet brugt til initierende at drøfte mulige fremtidsscenarier og initiativer til brug i byplanlægning.

Den semistrukturerede interviewguide er inddelt i tre dele: først privatpersonens forhold til Hirtshals, dernæst den faglige vinkel på Hirtshals og slutteligt en samtale omkring fremtidens Hirtshals. Interviewguiden udfordrer interviewpersonerne omkring forståelsen af Hirtshals som henholdsvis bosætningsby, turistdestination, erhvervsmetropol, mobilitetsknudepunkt og Udkantsdanmark, hvilket har informeret projektet omkring betydninger, oplevelser og tilhørsforhold (se appendiks 3).

Foruden de planlagte og semistrukturerede nøgleinterviews er der undervejs i forskningsprojektet også opstået en række spontane samtaler foranlediget af min tilstedeværelse i Hirtshals med spejlreflekskameraet i hånden. Den store kameralinses retning mod ting og steder, der ligger langt fra den typiske turists fokusering, har vakt nysgerrighed og fungeret som indgang til korte og længere samtaler med interesserede borgere. Disse har fødet ind og beriget det empiriske materiale med supplerende vinkler og pointer, som understøtter eller udfordrer den viden, der er kommet ind gennem de strukturerede metoder (interviews, spørgeskemaer etc.).

Begge typer samtaler har foranlediget, at jeg har måttet gå ud og se på byen med nye briller – eksempelvis besøge de steder (gader, bygninger, pladser), der er blevet omtalt, eller grave dybere i særlige forhold – eksempelvis socioøkonomiske sammenhænge.

Spørgeskemaundersøgelse

Med ønsket om at undersøge, hvordan mobilitet påvirker Hirtshals som levet sted, har det været relevant at undersøge de specifikke mobilitetsstrømme, der materialiseret som transit kiler sig igennem byen. For at tegne et bredt billede af, hvordan en sådan mobilitet udføres og opleves, har spørgeskemaet som metodisk værktøj vist sig velegnet, idet det kan bidrage med ”ny viden om sociale eller andre fænomeners udbredelse og statistiske sammenhænge: Hvor udbredte er forskellige former for adfærd eller holdninger, og hvad hænger de sammen med?” (Olsen 2006, s. 7). Spørgeskemaet har gjort det muligt at få indblik i et relativt stort antal menneskers møde med Hirtshals, og efterfølgende sammenligne udbredelsen af deres holdninger og oplevelser på tværs af blandt andet nationalitet og rejseformål gennem en række krydsninger mellem respondenternes svar på en række baggrundsspørgsmål og undersøgelsesorienterede spørgsmål af henholdsvis faktuel og holdningsmæssig karakter (Olsen 2006, s. 15-21).

Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført som et følgeforskningsprojekt (se afrapportering i Lassen et al. 2014) over sommeren 2013 (se de anvendte spørgeskemaer i appendiks 4). I undersøgelsen er henholdsvis (A) privatrejsende (primært turister, men også pendlere og andre privatrejsende) og (B) erhvervsrejsende blevet spurgt ind til deres viden om, relationer til, erfaringer med og meninger om Hirtshals – som by og/eller transitsted. Endvidere er der blevet spurgt ind til de rejsendes socioøkonomiske profil samt generelle rejsepræferencer. Spørgeskemaerne for de to målgrupper har haft 14 helt enslydende spørgsmål (samt 3 delvist enslydende spørgsmål), men der har også været spørgsmål rettet specifikt mod den pågældende målgruppe (henholdsvis 7 (A) og 5 (B)). Spørgeskemaer til de privatrejsende er uddelt ved færgeterminalerne for Color Line og Fjordline/Smyril Line over 3 omgange (henholdsvis forsommer, højsommer og sensommer) mens spørgeskemaet til de erhvervsrejsende er uddelt på Hirtshals Transportcenter af to omgange.

Undersøgelsen resulterede i 675 (A) + 58 (B) besvarelser og som sådan en kvantitativ empirisk mængde data til statistisk analytisk brug. Karakteren af de stillede spørgsmål med opfordringer til uddybende svar som tillæg til de enkle afkrydsningsmuligheder har imidlertid medført, at

undersøgelsen i vid udstrækning også er af kvalitativ karakter. Hvor spørgeskemaer i regelen betegnes som meningsskabende i modsætning til kvalitative metoder, eksempelvis interview, der betegnes som meningstydende (Olsen 2006, s. 12), har spørgeskemaundersøgelsen af de rejsende ved Hirtshals haft en både meningsskabende og meningstydende karakter grundet ovennævnte muligheder for uddybende svar. Af ressourcemæssige årsager er spørgsmål med mulighed for uddybende kommentarer nøje blevet overvejet og reduceret, da det er tidskrævende både at indtaste og behandle, men udbyttet har til gengæld vist sig stort og afgørende i forhold til at forstå baggrunden for de statistiske udsagn (se analysen i kapitel 7).

Af ressourcemæssige årsager er der ikke gennemført en egentlig pilotundersøgelse, men spørgeskemaet er forud for undersøgelsen blevet testet af kollegaer for at klargøre meningen og formuleringen af de enkelte spørgsmål og dermed begrænse risikoen for misforståelser (Olsen 2006, s. 25-41).

Registerdata

Endvidere er der benyttet statistisk baggrundsmateriale, der understøtter projektets pragmatiske tilgangsvinkel og forskningsspørgsmål. Afhandlingen benytter sig af registerdata, der viser befolkningsudviklingen med henblik på alderssammensætning, til- og fraflytning, nationaliteter etc. i Hirtshals samt kvantitative tællinger af havnens skibsanløb, passagerantal og godsomsætning. Desuden er fremskrivninger og prognoser inddraget i en undersøgelse af, hvad kommunens og statens forventninger er til byen som leveby i fremtiden. Det indsamlede registerdata fungerer som kvantitativt udgangspunkt for forskningsprojektet og udfoldes gennem kvalitative og fortolkende analyser.

Fysisk-rumlige stedsanalyser

”[...] what happens when one moves to and encounters new geographical settings (2007:237)? What are the affective possibilities for one entering, crossing and altering such fields?” (Adey 2010, s. 173, med henvisning til Conradson og Latham 2007).

Til at lære byen at kende, og forstå stedet mere indgående, er der hentet inspiration i en række urban design- og arkitekturfaglige metoder. Dels er der foretaget empirisk-analytiske kortlægninger af udvalgte bystrukturer, dels er der foretaget studier med afsæt i en fænomenologisk tilgang til at opleve og sanse steder med kroppen i centrum (se kapitel 8 og 9). Byrum beregnet til ophold og/eller bevægelse er på den baggrund analyseret, og den urbane morfologi udforsket gennem forskerens egne sanser. Det skal i den sammenhæng understreges, at forskning og forsker ikke kan adskilles (se blandt andet Vannini 2012).

Hvor de foregående beskrevne metoder er veldefinerede, anvendt indenfor et bredt felt af videnskabelige fagfelter, omhandler dette afsnit en række metoder, der er opstået indenfor det mere afgrænsede felt af byplanlægning, urban design og arkitektur, med lighedspunkter til antropologiens visuelle etnografiske metoder (Larsen & Meged 2012). Jeg har valgt at samle dem under én overskrift, fordi de alle beskæftiger sig med at analysere og forstå stedet med vægt på den fysisk-rumlige, visuelle fremtoning og de skiftende udtryk, som stedet antager både over tid og i rumlige forløb, når det studeres 'undervejs'. Ved brug af fotos, filmoptagelser og optegnelser på kort, kan metoderne samlet betegnes som fysisk-rumlige stedsanalyser. Jeg har ikke fulgt en foruddefineret metode, men har været særligt inspireret af serial vision (Cullen 1971), drifting (Knabb 1981) og strukturanalyse (Kiib & Marling 1996). I det følgende gives en kort gennemgang af de tre originale metoder, hvorefter jeg vil beskrive mere detaljeret, hvordan de er fortolket og anvendt i dette forskningsprojekt.

Den engelske arkitekt og urban designer Gordon Cullen har studeret byens udtryksform og sanselighed, hvilket blandt andet er beskrevet i *The Concise Townscape* (1971 - original fra 1961). Cullen undersøgte den traditionelle kunstneriske tilgang til by-design af teoretikere som Camillo Sitte, Barry Parker og Raymond Unwin, hvilket han lagde til grund for sin metode 'serial vision'. Som navnet antyder, er metoden bygget op omkring en række serielle observationer af

byen, som giver en forståelse af byens rumlighed og menneskets opfattelse af rum – i bevægelse. Serial vision definerer altså det urbane landskab som en serie af beslægtede områder, hvor netop forholdet mellem de enkelte bygninger eller kvarterer skaber merværdi til stedet.

“Bring people together and they create a collective surplus of enjoyment; bring buildings together and collectively they can give visual pleasure which none can give separately. [...] In fact there is an art of relationship just as there is an art of architecture”(Cullen 1971, s. 7).

Ifølge Cullen består en by af forskellige kontrasterende synsindtryk, som forandrer sig, når man bevæger sig gennem byen. Ved at bevæge sig igennem byen og registrere forløb, rumdannelse, skala, farver, teksturer med mere, opnås en tættere forståelse af byen og dens karaktertræk. Sansningen af byen styrkes af forholdet mellem ”the existing view” og ”the emerging view” (Cullen 1971, s. 9). Det, man ser, påvirker kroppen og den følelse, man har i kroppen, og Cullen påpeger, at der er mærkbar forskel på, om man eksempelvis går ind i, er midt i eller er på vej ud af et givent byrum. Cullen var således optaget af den visuelle og sansemæssige oplevelse af bybilledet, som det forandrer sig, mens man bevæger sig frem gennem en given strækning i byen.

Kunstnersammenslutningen Situationisterne (1957-1972) har ligeledes været stærkt refereret i urban design (se bl.a. Nielsen 2001, Corner 1999a) i forbindelse med deres mobile måde at sanse byen på. Mest kendt er franskmændene og teoretikeren Guy Debord (1931-1994), en af hovedmændene bag situationisterne og metoden drifting. Et tema for kunstnersammenslutningen var ”*dérive*”, der betyder ”at drive” og ”at blive afledt”, og fokus var med andre ord at drive rundt i byen for at kortlægge dens atmosfære. Fra psykogeografi kendes ”*dérive*” som en uplanlagt rejse gennem et landskab, som regel i byerne, hvor de subtile, æstetiske konturer af den omgivende arkitektur og geografi ubevidst leder de rejsende, med det ultimative mål at støde på en helt ny og autentisk oplevelse. På den måde er drifting en teknik til hurtigt at passere igennem forskellige bystemninger, hvor det interessante er det samlede urbane miljø, atmosfæren og byen som enhed.

Strukturanalysen (Küib & Marling 1996) bygger på de registreringer og kortlægninger, som planlæggere traditionelt har foretaget i forbindelse med kommuneplanlægning og bebyggelsesplanlægning, ”for bedre at kunne forstå hvordan byen rent fysisk og funktionelt er ”skruet sammen”. Målet er at skabe sig enkle billeder af enkle temaer inden for den fysiske eller funktionelle struktur af en by”(Küib & Marling 1996, s. 2). Hans Küib og Gitte Marling inddeler som arkitekter og urban designere byen i tre fysiske lag: Bebyggelsesstrukturer, Den grønne struktur og Trafikstrukturen (eventuelt suppleret af den blå struktur, der i nærværende case må tilskrives en ikke uvæsentlig rolle). Metoden går ud på systematisk at gennemgå de tre strukturer og relevante delstrukturer, først hver for sig og siden på tværs, med det formål ”at skabe overblik over *værdifulde og bevaringsværdige strukturer* men også at kortlægge de *problemområder*, der findes inden for en struktur eller i konflikten mellem to strukturer” (Küib & Marling 1996, s. 2). På baggrund af analyserne udarbejdes såkaldte ’temakort’ med tilhørende tekst og eventuelt supplerende illustrationer.

Med afsæt i disse metoder har jeg studeret Hirtshals gennem et fysisk-rumligt perspektiv. Jeg har imidlertid ikke anvendt metoderne 1:1 men brugt dem som inspiration for mine egne metoder (se figur 15 for en grafisk fremstilling af metodernes nuanceforskelle):

a. Retningsbestemt drifting

Den første metode er en variation over serial vision og drifting. Med det formål at forstå, hvordan Hirtshals opleves af folk, der ikke er lokale og som ankommer til byen for første gang, har jeg foretaget rejser ind til byen med forskellige transportmidler og ad forskellige ankomstveje. Rejserne er dokumenteret visuelt gennem filmsekvenser og fotos, og umiddelbart efter rejserne beskrevet i narrative beretninger med intentionen at indfange multiple sansemæssige stemninger og indtryk. Narrativerne er suppleret af udvalgte fotos og stilbilleder, som indfanger stemninger og markante visuelle ændringer langs ruterne. De visuelle medier har dog ikke kun haft en illustrativ rolle, men fungerer som data og en del af mine feltnotater (Bryman 2008, s. 519).

Serial vision



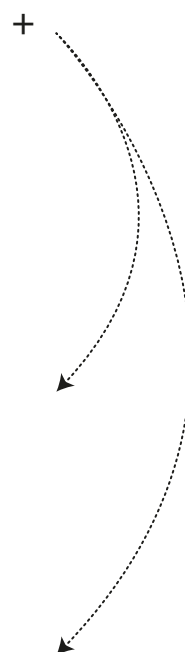
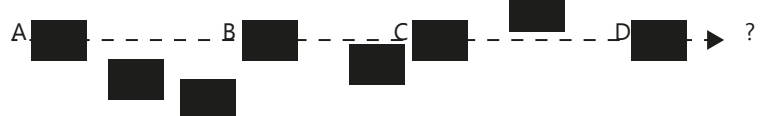
Drifting



Retningsbestemt drifting



Eksplorativ drifting



Figur 15 - Egen grafiske fremstilling af de to originale metoder, Serial Vision (Cullen 1971) og Drifting (Debord 1956), der har inspireret til de i afhandlingen udviklede metoder Retningsbestemt drifting og Eksplorativ drifting.

Baseret på mine egne rejser analyseres ankomstruterne og deres skiftende karakter ind mod byen, formidlet i kapitel 8. Metoden læner sig op ad serial visions retningsbestemte tilgang, men er mere fri i forhold til hvad der observeres og fotograferes, jævnfør drifting.

b. Eksplorativ drifting

Den anden metode er ligeledes en variation over serial vision og drifting, men med en større vægtning på sidstnævnte. Den mobile metodetilgang er her anvendt i observationsstudier af selve byen Hirtshals. Med et ønske om at opdage byen indefra – ikke blot studere den på kort og luftfotos, læse om den og udspørge andre om deres oplevelser med den – har jeg foretaget en lang række rejser rundt i og på kryds og tværs af byen. Disse studier har, i modsætning til de retningsbestemte driftings, ikke været gennemført efter forud planlagte ruter. Med et overordnet ønske om at opleve byens forskellige kvarterer, har jeg gået på opdagelse med en turists intuition, og ladet mine ruter afhænge af min nysgerrighed. I mobilitetsteorien er dette undertiden behandlet som 'the tourist gaze' (se bl.a. Urry 1990). Adey supplerer til begrebets visuelle dominans: "site-seeing is constructive of a kaleidoscope of other sensory mobile experiences." (Adey 2010, s. 152), og det er netop det fulde sanseapparat, der er taget i brug, for ved hjælp af denne metode at få Hirtshals under huden.

Nogle af rejserne er foretaget til fods og andre i bil, og ligeledes dokumenteret med foto- og videokamera. Disse registreringer af byen trækker også på antropologiske feltstudier, men har haft et øget fokus på de fysiske omgivelser og de indtryk, de efterlader én gennem materialer, skala og rumligheder. Selvom jeg har været opmærksom på, hvordan andre mennesker har ageret i byrummene, har mit primære fokus ligget på mit eget sanseapparat og oplevelsen af at være til stede.

De to metoder har som det fremgår et stærkt fokus på stedets sansede fysik og visuelle udtryk samtidig med, at de i deres oprindelige fokus, forstærket af afhandlingens interesse for mobiliteter, har et indlejret mobilt aspekt. Man oplever som oftest byen i bevægelse (Andersen et al. 2012). Ifølge Peter Adey praktiseres og opleves mobiliteter in situ, hvilket betyder, at forskeren skal ud og være på stedet metodisk (Adey 2010, s. 142):

"[...] walking through a place demands an 'involvement' with senses such as 'sight', 'hearing', 'touch', 'smell', 'the kinetic sense called proprioception' and even 'taste'." (Adey 2010, s. 157 (med reference til Paul Adams 2001))

Begge metoder bygger på forskerens egne fænomenologiske oplevelser og observationer, men det er imidlertid vigtigt at forstå forskerens professionelle baggrund indenfor urban design. Dette betyder, at rejserne er foretaget med et særligt fagligt blik, og at observationerne på den baggrund må forventes at være anderledes fokuserede, end hvis jeg havde bedt mine interviewinformanter eller andre med en anden faglig baggrund om at foretage rejserne. Samtidig har det været vigtigt, særligt ved den retningsbestemte drifting, at rejserne blev foretaget mens stedet stadig var fremmet for mig, fordi jeg på den måde kunne give så umiddelbar en beskrivelse af oplevelsen og omgivelserne som muligt. Alfred Schutz skriver fra et fænomenologisk sociologisk ståsted om 'den fremmede' og 'den hjemvendte', som to særlige tilstande, et menneske kan være i under mødet med en kultur i bred fortolkning (Schutz 2005). Det kan fremføres, at jeg i mine første møder med Hirtshals har været i en tilstand af 'den professionelle fremmede', mens jeg ved senere besøg – om ikke som hjemvendt – så har været i en tilstand af 'den professionelle bekendte', hvilket har været styrende for mit blik og mine observationer.

De to metoder er dokumenteret gennem 'visuelle feltnoter' (Larsen & Meged 2012, s. 309). Brugen af fotografiet som væsentlig del af de anvendte metoder er ikke neutral, da det i lige så høj grad som en tekstlig beskrivelse af et sted består af valg, fravalg og er præget af forskerens blik. "[...] selvom kameraet gengiver virkeligheden realistisk, er det ikke en neutral måde at observere på. Ingen fotograferer eller filmer det samme sted på samme måde" (Larsen & Meged 2012, s. 306). Derfor har jeg måttet forholde mig selv-refleksivt i forhold til mine egne fotos, der ofte er med til at tydeliggøre en pointe i afhandlingens skrevne del:

”Ligesom et transskriberet interview skal analyseres, skal de fotografier, man vælger at bruge i sin tekst, fortolkes og forklares. Et fotografis mening afhænger af de øjne, der ser og fortolker det” (Larsen & Meged 2012, s. 307).

Når dette er sagt, har kameraet haft en vigtig funktion ved både gennem filmsekvenser og stillbilleder at fungere som værktøj til at lave visuelle feltnoter, og det er derudover blevet anvendt ”til at opdage nye aspekter, detaljer eller mønstre” (Larsen & Meged 2012, s. 310), når jeg efterfølgende har siddet i ro og mag og nærstuderet og kategoriseret billederne. Jeg har her arbejdet med at strukturere det omfattende fotomateriale i kategorier (facader, pladser, rundkørsler, maritime symboler, parkeringsarealer etc.), hvilket har givet et overblik over byens bestanddele og karakteristika.

Med afsæt i de eksplorative driftings samt generelle observationer fra dokumentanalysen af luftfotos, skråfotos og kortmateriale, har jeg udført nogle opsummerende kort af byens strukturer med inspiration fra Küb og Marlings strukturanalyse (1996). I stedet for termene bebyggede strukturer, grønne strukturer og trafikstrukturer, benytter jeg de mere åbne termer byggede strukturer, åbne strukturer og infrastrukturer, og fremhæver udvalgte delstrukturer, der vurderes særligt relevante for projektet. Kortene er vist i kapitel 9 og suppleret med udvalgte fotos (i øjenhøjde) fra de eksplorative driftings, samt uddrag fra dokumentanalysen af den gældende kommuneplan. Sammenstillingen af de empirisk-analytiske strukturanalyser, de fænomenologiske rejser og de diskursive politiske udsagn udtrykker den pragmatiske pluralismes fokus på at forstå Hirtshals som både oplevet og sanses sted, som sted materialiseret i fysiske bygninger og infrastrukturer og som sted konstitueret gennem historie, diskursive idéer og idealer.

Strategier for byudvikling

Som en særskilt metode, der ikke så meget omhandler indsamling af empiri, men derimod har et fremtidsorienteret greb på casestudiet, vil jeg her til sidst behandle strategier for byudvikling, som jeg anvender i kapitel 12 til at adressere det sidste af mine forskningsspørgsmål. Formålet er at give et bidrag til diskussionen om mulige fremtidsudsigter og visioner for Hirtshals og andre stærkt mobilitetspåvirkede steder.

Visualiseringer af ’possible futures’ er en kernekompetence indenfor urban design. Fra et design-antropologisk perspektiv argumenteres der for anvendeligheden af ”the generation of conceptual alternatives and future possibilities” (Gunn, Otto & Smith 2013). Baseret på den stedspecifikke analyse af Hirtshals, kan det fremføres, at arbejdet med at visualisere strategier til at håndtere de identificerede steds- og mobilitetsudfordringer, er en særlig forskningsmetode, ofte beskrevet som ’research by design’. Betydningen af dette udtryk er vidt diskuteret, men forståelsen af begrebet, der er anvendt i denne afhandling, er forskning *gennem* design snarere end forskning *i* eller *for* design (Frayling 1993). Metoden kan bidrage med håndgribelige forslag til, hvad der kan gøres ved den aktuelle situation i Hirtshals, og dermed være en vigtig brik i diskussionen om fremtidige tiltag med fokus på muligheder i stedet for begrænsninger. Jensen har kaldt Research by Design for ”et visualiseret tankeeksperiment” (Jensen 2014a), og det kan fremføres, at Research-by-design er en kreativ metode til at kommunikere på det visuelle plan, og dermed et strategisk værktøj at centrere diskussioner omkring. Formålet er at skabe ny viden gennem det visuelle konceptuelle arbejde med strategier for Hirtshals. Målet er at bidrage med ny viden om, hvordan ”sted” og ”mobilitet” opfattes, og hvad konsekvensen af deres fysiske gestalt er. Dette kan være nyttigt i den fremtidige udvikling af Hirtshals og lignende transit- og levebyer.

Teorikapitler - Prolog

De følgende to kapitler omhandler afhandlingens teoretiske fokus og opstiller det relationelle og mobilitetsorienterede blik, som casen overordnet er forstået igennem, og som jeg vil argumentere for er nødvendigt i forbindelse med steds- og byudvikling. Teorien skal som det er fremført i kapitel 2 forstås som værktøjer til at arbejde med empirien. Det skal derfor her understreges, at det er casen, der har initieret valget af teoretiske tematikker og guidet det teoretiske blik – også selvom det her i kapitelopbygningen bliver fremstillet før analysen af casen.

Med afsæt i forskningsspørgsmålet (se side 25), dykker de følgende to kapitler med en teoretisk optik ned i stedsbegrebet og mobilitetsbegrebet, for igennem Hirtshals-casen at være i stand til at frembringe viden om relationen mellem et sted og dets mobiliteter.

Det første kapitel tager udgangspunkt i en teoretisk behandling af stedsbegrebet som baggrund for at forstå de problemstillinger, som Hirtshals står overfor relateret til et faldende befolkningstal. Først ses der nærmere på stedsbegrebets betydning i arkitektur, urban design og byplanlægning, og der argumenteres for et alternativ til to yderpoler af begrebet, *genius loci* og den generiske by, igennem en ikke-dogmatisk stedstænkning. Herefter sættes stedsbegrebet i et historisk perspektiv gennem en bredere forståelse af human- og samfundsvidenskaberne, og der gives med udgangspunkt i Hirtshals eksempler på, hvordan et sted er blevet forstået på forskellige måder siden stedsbegrebet for alvor kom på dagsordenen i 1960'erne. Efterfølgende vises det, hvordan to forskellige grundlæggende filosofiske positioner, den sedentære og den nomadiske verdensforståelse, i vid udstrækning er styrende for, hvordan steder er blevet og fortsat bliver forstået, og det fremføres, at dette er en vigtig erkendelse for at kunne arbejde med stedsudvikling på et reflektivt grundlag. Fortsat med afsæt i forskningsspørgsmålet og afhandlingens interesse for, hvordan de mange flows i Hirtshals påvirker byen og stedet, udfoldes dernæst en række teoretiske perspektiver omkring mobiliteters betydning for steder, et teoretisk felt, der er fremkommet siden årtusindeskiftet og ofte refereret til som det ny mobilitetsparadigme. Den nye mobilitetsforskning leverer et vigtigt bidrag til at gentænke og revitalisere den klassiske stedsteori. Sidst i kapitlet vil jeg, på baggrund af de foregående afsnit om forskellige stedssyn og det ny mobilitetsparadigmes sensitivitet overfor komplekse forbindelser, argumentere for en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse.

På baggrund af det første kapitels generelle forståelse af steder i en global, mobil og relationel verden, udvikler jeg i det følgende kapitel 'transitby' og 'leveby' som to teoretiske begreber til værdimæssigt at kunne analysere, bedømme og vurdere udviklingen i en konkret empirisk case, hvor disse to tematikker fremstår centralt. Således søger det andet kapitel, ligeledes med afsæt i forskningsspørgsmålet, konkret at kvalificere forholdet mellem leveby og transitby i forhold til at håndtere udfordringerne og potentialerne i fremtidig byudvikling. Først adresseres begrebet 'transitby' gennem en udfoldelse af *ikke-steder* samt *urbane netværk og knudepunkter*. Derefter adresseres begrebet 'leveby' med fokus på først *byliv og byrum* og efterfølgende på *atmosfære*. Det er gennem disse begreber, at Hirtshals som case bidrager til en større viden omkring byudvikling og perspektiver for urban design.

Pragmatisk pluralisme, som jeg argumenterede for i kapitel 2, genspejles i de forskellige teoretiske temaer, hvor både den fænomenologiske vinkel, de diskursive aspekter og et fokus på de fysisk-materielle aspekter har indvirket på forståelserne af steder og mobiliteter og på koncepterne transitby og leveby.

Kapitel 4

En relationel forståelse af steder i en mobil verden

Afhandlingen tager afsæt i en markant befolkningstilbagegang i Hirtshals på trods af byens veludbyggede infrastruktursystemer og erhvervsfremgang på havnen. Udfordringen ved at folk flytter fra byen kan forstås i lyset af den generelle bevægelse fra de mindre til de større byer, som et led i en overordnet urbaniseringsproces, hvilket blandt andet er diskuteret igennem den i indledningen omtalte udkantsdebat. Imidlertid synes situationen i Hirtshals, netop ved sine mange og velfungerende globale forbindelser, ikke at kunne forklares alene gennem udkantsproblematikkerne. En tese er derimod, at stedet er udfordret på en række andre parametre, relateret til de store strømme af mennesker og gods igennem Hirtshals. Derfor skal dette kapitel udfolde en række generelle betragtninger indenfor stedsforskning, og på den baggrund kvalificere nødvendigheden af, at de, der arbejder med by- og stedsudvikling i højere grad må forstå steder som relationelle og indlejrede i en mobil verden. Som den efterfølgende analyse af Hirtshals også illustrerer, så er et sted netop ikke en stabil størrelse, og gives blandt andet mening gennem mobiliteter og relationer.

I en lang årrække har det fremherskende transportparadigme tilskyndet at optimere infrastrukturer imellem og i byer, men den nyere mobilitetsforskning påpeger, at hvis vi vil forstå steder i deres kompleksitet, må vi også undersøge, hvad den øgede mobilitet skaber af immobilitet og sociale skel samt tænke i, hvordan de mange flows kan udnyttes, hvilke muligheder de giver for stedets udvikling, samt hvilken mobilitet (muligheder for at flytte sig) der skabes for mennesker (Kaufmann 2002). Hirtshals (og alle andre steder) er som netop fremført ikke en stabil størrelse, og må i tillæg til sin fysiske struktur, historiske baggrund og sociale konstruktion i høj grad også forstås ved betydningen af de mange forskellige strømme, der krydser ind og ud af byen. Det skal fremføres, at Hirtshals ikke kun eksisterer som et sted, der kan defineres indenfor afgrænsede streger på et kort, men i høj grad også er defineret af mobilitet og produceret ved, at nogle mennesker bor andre steder og pendler ind, nogle mennesker bor i byen og pendler ud, nogle mennesker rejser igennem byen, og en stor mængde gods og idéer rejser ind i, ud af og igennem stedet.

Problematikken giver på den baggrund anledning til at undersøge casen fra et teoretisk perspektiv med afsæt i eksisterende steds- og mobilitetsforskning, heriblandt det ny mobilitetsparadigme (Sheller & Urry 2006), og med fokus på en relationel stedsforståelse (Massey 1991). Tim Cresswell har med sine bøger 'Place' og 'On the Move' sammenfattet store dele af den eksisterende steds- og mobilitetsforskning og viser blandt andet, hvordan sted og mobilitet ontologisk er tæt forbundet. Denne afhandling lægger sig op ad Cresswells perspektiver på sted og mobilitet som to sider af samme mønt (Cresswell 2004, Cresswell 2006). Det kan ellers være nærliggende ud fra en hverdagssproglig forståelse at tænke de to begreber som dikotomier i forhold til stilstand og bevægelse, og som det skal ses i dette kapitel er begreberne da også til tider blevet behandlet sådan på et teoretisk niveau (Koolhaas 1994, Norberg-Schulz 1980), men dykkes der ned i forståelsen af begreberne viser det sig, at der er et tæt vævet indbyrdes forhold. Alt efter situationen og det perspektiv, der anlægges, vil jeg argumentere for, at mobiliteten kan findes som en del af stedet, eller stedet som en del af mobiliteten. Dette betyder konkret, at casestudiet må gennemføres under det, jeg vil kalde *mobilitetsorienteret stedsforskning*, det vil sige en forskning, der har det konkrete sted, dets udvikling og lokale kendetegn som forskningsobjekt samtidig med en skærpet opmærksomhed på de globale relationer, som stedet indgår i og de fysiske, sociale og virtuelle mobiliteter, som er en del af stedet.

I dette kapitel tager jeg udgangspunkt i en begrebsliggørelse af det fysiske sted som noget, vi kan arbejde med indenfor arkitektur, urban design og byplanlægning. Først gengives to modsatrettede stedsforståelser, der har haft store implikationer for, hvordan arkitekter og byplanlæggere i nyere tid har inter文neret med steder. Med afsnittet understreges vigtigheden af et skærpet fokus på vores fysiske omgivelser i arbejdet med stedsudvikling, men der lægges samtidig op til en

nuanceret, ikke-dogmatisk stedstænkning. Dette leder over i en gennemgang af stedsbegrebet i et historisk perspektiv og herunder udfoldelse af en bredere stedsforståelse end den typisk er blevet behandlet indenfor arkitekturforskningen. I den forbindelse inddrages mobilitetsbegrebet og det nye mobilitetsparadigme, der er opstået som selvstændigt forskningsfelt siden årtusindskiftet. Mobilitetsbegrebet hjælper til at forstå steder i en global, mobil og relationel verden og er således med til at gentænke den klassiske stedsteori. Dette underbygges efterfølgende med et afsnit, der forklarer, hvordan forskellige stedsopfattelser grundlæggende bygger på forskellige verdenssyn eller filosofiske positioner om enten verden som stabil eller flydende. Sidst i kapitlet udfoldes en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse, argumenteret på baggrund af de foregående afsnit. Den relationelle og mobilitetsorienterede stedsforståelse skal ses som denne afhandlings teoretiske fundament. Dette går netop i tråd med afhandlingens videnskabsteoretiske ramme af pragmatisk pluralisme, ved at tilskynde en sammenvævet stedsforståelse, bestående af mange elementer. Dette skal hjælpe til at forstå Hirtshals både som oplevet og sanset sted, som et sted konstitueret gennem historie, diskursive ideer og idealer samt som sted materialiseret i fysiske bygninger og infrastrukturer. Som beskrevet under den pragmatiske pluralisme (s. 38) trækker sådanne analyser på forskellige videnskabsteoretiske positioner, og disse føder ind i forskellige teoretiske forståelser af, hvad et sted er.

Stedsbegrebet i arkitektur, urban design og byplanlægning

Inden for fysiskorienterede fagområder som arkitektur, urban design og byplanlægning, har diskussioner omkring kvaliteterne af fysisk sted¹, specielt i forhold til det bebyggede miljø og site, i forståelsen af et fysisk sted for intervention, traditionelt været dominerende (Cullen 1971, Gehl 1971, Kahn & Burns 2005, Koolhaas 1994, Norberg-Schulz 1980). Hvad angår de fysisk-arkitektoniske og bymæssige design-orienterede fagområder er der gennem tiden sket en udvikling og endda skifte i den fremherskende forståelse af stedsbegrebet. Begrebet sted har i forskellige perioder været farvet af meget forskellige samfundsideal, og har svinget mellem på den ene side en stærkt fænomenologisk, næsten idealiseret forståelse, især tilskrevet Norberg-Schulz og idéen om stedets ånd; 'Genius loci' (Norberg-Schulz 1980) og på den anden side en langt mere generisk opfattelse, som blandt andre Koolhaas har været fortalende for med sin 'Generic City'-tilgang (Koolhaas 1994). Disse to forståelser af sted, udfoldet nedenfor, er således yderpunkter i det teoretiske landskab inden for arkitekturteori, der begge har været indflydelsesrige i forståelsen af det bebyggede miljø. De to positioner udspænder og strækker forståelsen af, hvad et sted er, udgøres af, kan og skal kunne, og de udfordrer fra hver sin front forståelsen af Hirtshals som autentisk eller generisk sted.

Genius Loci

Arkitekt og arkitekturteoretiker Christian Norberg-Schulz (1926-2000) repræsenterer et stedssyn, hvor arkitektur og landskabsdesign altid skal adaptere til den specifikke kontekst (Norberg-Schulz 1980). Hans stedsteori er funderet i fænomenologien som filosofisk retning, stærkt inspireret af Heidegger (1927), og skal forstås som et modsvar til tidens fremherskende funktionalistiske og modernistiske idealer (Norberg-Schulz 1980, s. 5). Indenfor arkitekturteori og -praksis har genius loci-begrebet fået afgørende implikationer for, hvordan man kan forstå og arbejde med steder ud fra et ønske om, at styrke menneskets eksistentielle vilkår gennem arkitektur.

"A place is a space which has a distinct character. [...] 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).

Arkitekturen skal udtrykke en naturlig sammenhængskraft mellem det naturgivne steds lokale karaktertræk og menneskets interaktion med stedet. De norske stavkirker har eksempelvis været

1 - I den engelsksprogede faglitteratur behandlet som 'place' i opposition til 'place'

fremført som særligt gode eksempler på en arkitektur, der er født af 'stedets ånd' ved den måde, de imiterer det norske landskab og er bygget af det træ, der groede på stedet før kirkerne blev opført.

Tilgangen er også blevet kaldt 'an architecture of the senses' og kommer blandt andet til udtryk i værker af Glenn Murcutt, Steven Holl og Peter Zumthor (Pallasmaa 2005). Deres værker, der på minimalistisk vis bygger på den fænomenologiske tradition, er karakteristiske ved brugen af meget taktile, ofte lokalt fremstillede materialer, et formsprog, der enten imiterer eller underlægger sig landskabets og omgivelsernes fremtoning, og et stort fokus på arkitekturens brydninger og indlemninger af naturligt lys. Traditionen insisterer på autenticitet og ægthed som værende kvaliteter ved ethvert sted (Norberg-Schulz 1980). Det bliver således arkitektens, urban designerens eller planlæggerens opgave at understrege og fremelske stedets "iboende" kvaliteter gennem linjeføringer, rumligheder, materialer og så videre i det byggede miljø. Stedet er i den fænomenologiske tradition umiddelbart forståeligt og aflæseligt, og dets eksistensgrundlag er statisk, fastforankret, rodfæstet, evigtgyldigt, essentielt (Heidegger 1927).

Den nordiske arkitekturtradition har været stærkt præget af den fænomenologiske tilgang, som Norberg-Schulz er blevet varemærke for. Den stedsspecifikke tilgang er ligeledes repræsenteret i arkitektursynet hos Kritisk Regionalisme, der i tråd med Norberg-Schulz kritiserer modernismen for et fravær af identitet og *sted* (Frampton 1983). Men hvor tilgangen hos Norberg-Schulz er fuldt optaget af det autentiske og traditionelle ved stedet, søger den kritiske regionalisme at bygge videre på 'stedets ånd' i kombination med en moderne samfundsudvikling:

"Kritisk regionalisme skal forstås som en praksis, der er kritisk over for moderniseringen samtidig med, at den nægter at opgive frigørende og progressive aspekter af den moderne kulturarv. [...]. Den er regional i den forstand, at den understreger visse stedsspecifikke, topografiske faktorer. Kritisk regionalisme har ikke til hensigt at efterligne folkelig, lokal tradition, men snarere at kunne identificere nye regionale skoler" (Hauxner 2011, s. 228).

I Skandinavien er Alvar Alto, Sverre Fehn og Jørn Utzon eksempler på arkitekter, der formår at kombinere rødderne med det moderne (Hauxner 2011, s. 228). I en dansk kontekst arbejder Realdania "for at skabe livskvalitet for alle gennem det byggede miljø" (Realdania n.d.), og det kan fremføres, at den filantropiske forening særligt støtter projekter med et værdigrundlag i den fænomenologiske tradition såsom kampagnen "Stedet Tæller" og projektet "Mulighedernes Land". Ligeledes kan initiativet "Nasjonale Turistveger", med det norske vejvæsen som bygherre, nævnes som et projekt, der arbejder for at fremhæve stedbundne potentialer i det norske landskab. Snøhetta er blandt de etablerede tegnestuer, der med en moderne samfundsmæssig tilgang fastholder det stedsspecifikke udgangspunkt for arkitekturen. I et interview udtrykker landskabsarkitekt og partner i Snøhetta, Jenny B. Osuldsen, denne stedsforståelse: "A site is always unique. Even if you can find similarities with other places and it has the same atmosphere – a site is unique" (Osuldsen i Laursen & Lanng 2013).

Som kritik af genius-loci-tilgangen er det imidlertid blevet fremført, hvorvidt det giver mening, at arbejde ud fra stedet som stabilt og uforanderligt. Det fænomenologiske aspekt af genius loci kan også til en vis grad kritiseres for blive nostalgisk, og arkitekturhistoriker Mari Hvattum anfægter blandt andet, at "[s]tedstænkningens mimetiske arkitekturforståelse står [...] frem i nærmest karikeret form. Uafhængigt af om det er godt eller dårligt, skal det, som er, være normgivende for det, som skal komme." (Hvattum 2010, s. 42). På den baggrund kan der stilles spørgsmålstejn ved, hvilket syn et 'Hirtshals-genius-loci'-orienteret projekt ville medføre, og om dette ville være til gavn for den fremtidige udvikling af stedet.

Den generiske by

Som modstykke til den fænomenologisk funderede arkitektur- og stedsteori bød 1990'erne, præget af globalisering og teknologisk udvikling, på et mere steds- og tidløst alternativ, hvor blandt andre William Mitchells *City of Bits* fremfører, at 'det lokale eller stedlige [har] udspillet sin rolle' (Hvattum 2010, s. 39). Særligt kendt er Rem Koolhaas for fremskrivningen af *The Generic*

City: "the city liberated from the captivity of center, from the straitjacket of identity" (Koolhaas 1994, s. 1259-1250). Koolhaas bemærker en global tendens, hvor arkitektur og byplanlægning bliver mere ensrettet, og stiller spørgsmålstegn ved, om dette 'tab af identitet' nødvendigvis er negativt – eller om der kan være fordele ved den 'identitetsløse', 'centerløse', 'historieløse', 'kunstige' og 'fraktale' 'post-city' (Koolhaas 1994). Det kan fremføres, at Koolhaas repræsenterer en tid med byggeboom og økonomisk vækst, som til en vis grad kan have muliggjort forståelsen af, at stedet ikke har så stor betydning.

Koolhaas sammenligner 'identitet' med en mussefælde, hvori flere og flere mus skal deles om det oprindelige stykke lokkemad (Koolhaas 1994, s. 1248). I takt med befolkningsvæksten skal flere og flere mennesker tilsvarende deles om 'det ægte', som måske slet ikke findes. For Koolhaas er 'stedet' reduceret til et markedsføringspotentiale målrettet turister, der allerede i lufthavne bombarderes med miniaturefigurer af lokale monumenter. Koolhaas anfægter her en automatisk higen efter autenticitet, identitet, rødder og historie:

"Regret about history's absence is a tiresome reflex. It exposes an unspoken consensus that history's presence is desirable. But who says that is the case?" (Koolhaas 1994, s. 1263).

Med en af Koolhaas' mest berømte fraser 'fuck kontekst' anfægter han det fænomenologiske ideal, men sigter dog også efter et øget fokus på kontekst, blot i en mere abstrakt forstand såsom økonomi, politik, etc.

Bevægelsen væk fra arkitektoniske og kulturelle, stedslige forskelle mod lighed ser Koolhaas som et udtryk for frihed, og et mulighedsrum til at skabe nyt. Stedet og arkitekturen, befriet fra identitet, er fleksibel og åben for det ukendte i fremtiden, og landskabsarkitekt Malene Hauxner gengiver forståelsen hos Koolhaas således:

"Succesen ligger ikke i historiske rester og stedets ånd, men nærmest i det modsatte. En bygning skal være en rumlig, arkitektonisk skulptur, hvis program kan bestemmes på et senere tidspunkt" (Hauxner 2011, s. 230-231).

Kasimir Malevich er et eksempel på en arkitekt, der med overlæg tegner programløs arkitektur for at imødekomme fremtidens mulighedsrum og behov (Hauxner 2011, s. 231).

Koolhaas er medstifter af tegnestuen OMA, der sammen med WEST8 og MVRDV i særlig grad repræsenterer den hollandske bølge af pragmatisk arkitektur og urbanisme. MVRDV lavede i 1998 projekterne FARMAX (MVRDV 2006) og METACITY/DATATOWN (Maas, van Rijs & Koek 1999), der går i tråd med Koolhaas generiske og stedløse forestillinger:

"Datatown is based only upon data. It is a city that wants to be described by information; a city that knows no given topography, no prescribed ideology, no representation, no context. Only huge, pure data" (MVRDV 1998).

De hollandske pragmatikere har inspireret 2000ernes danske bølge af unge tegnestuer (ADEPT, BIG, COBE, EFFEKT, JAJA, NORD, PLOT, POLYFORM, SLETH, TRANSFORM, WE etc.). Disse tegnestuer er dele af et paradigmeskifte indenfor dansk arkitektur, "i en brydningstid mellem tradition og fornyelse" (Weiss & Vindum 2012, s. 15), hvor de går mere pragmatisk og diagrammatisk til værks end tidligere store danske arkitekter.

Indenforbyplanlægning har blandt andre Thomas Sieverts "stillet spørgsmålstegn ved ønskerne om at vende tilbage til den klassiske bys kvaliteter" (Jørgensen i Dansk Byplanlaboratorium & Center for Strategisk Byforskning 2013, s. 27). Han argumenterer for, at vi skal acceptere den moderne bys kaotiske sammensætning og udvikling, fordi den tilbyder nogle andre muligheder for et hverdagsliv, som efterspørges i den moderne verden.

En kritik af den generiske by og de hollandske og danske arkitekturpragmatikeres tilgang til urbanisme er blandt andet udtrykt af arkitekt og urban designer Douglas Kelbaugh:

”Despite their theoretical and aesthetic sophistication [...] it is questionable whether Post-Urbanist works give back as much as they take from the city around them. Its projects are typically self-contained, if not self-centered, with little faith in the work of others to complete a fragmented urban fabric” (Kelbaugh 2007, s. 16).

Kelbaugh anfægter herved forholdet mellem ikoniske arkitekturprojekter med et post-urbanistisk udspring og den bymæssighed, de indplaceres i. Den generiske bys byggeprojekter og stedsforståelse kan således kritiseres for et fravær af relationer og forståelser for lokale værdier.

En ikke-dogmatisk stedstænkning

Hvis man skal se Hirtshals i lyset af de to fremførte positioner i rendyrket form, skal man enten forstå stedet som stabilt og med en uforanderligt, naturbunden stedsånd, eller som en stedløs, generisk by, der overvejende eksisterer grundet økonomiske interesser. Begge tilgange forekommer ekstreme, og som det empiriske casestudie viser, er ingen af stedsforståelserne i tilstrækkelig grad dækkende for den virkelighed, der udspiller sig i Hirtshals (se kapitel 6-11). Hvattum kritiserer både Norberg-Schulz og Rem Koolhaas for hver deres form for steds-tyranni:

”Begge positioner reducerer [...] arkitektur til et produkt af på forhånd definerede faktorer – det være sig stedets ånd eller højkapitalismens markedskræfter” (Hvattum 2010, s. 41).

En sådan opstillet dikotomi mellem *genius loci* og den generiske by kan figurere som et hønen-eller-ægget-spørgsmål i forhold til, hvad der kom først – fornemmelsen for sted eller den menneskeskabte arkitektur og byplanlægning? Er det med andre ord, ud fra sådanne stedsforståelser, geografien, geologien, himlen og havet, der har skabt Hirtshals, og ligger til grund for byens bygninger og fysiske rumligheder, eller er det vejene og husene, som folk er flyttet ind i, der har skabt den by, som i dag er udfordret på sin ’stedsidentitet’? Hvattum tillægger det bebyggede stor betydning:

”Steder skaber ikke arkitektur, i hvert fald ikke helt af sig selv. Ofte forholder det sig stik modsat: Arkitektur skaber steder” (Hvattum 2010, s. 43).

Hun argumenterer for, at ”stedet er en kulturel konstruktion snarere end en naturgiven betingelse” (Hvattum 2010, s. 40). Kritikken af *Genius Loci*-begrebet og dets indflydelse på arkitektur og forståelse af steds-identitet er tydelig:

”Identitet er ikke noget, der kan graves op af jorden som en garanti for ægte rødder og autenticitet. Identitet er noget konstrueret, bogstaveligt taget noget bygget, som aldrig står i et direkte eller et oplagt forhold til det, som findes fra tidligere, hverken det naturgivne eller det kulturelle der har aflejret sig gennem tiderne” (Hvattum 2010, s. 42).

Hvattum er fortalende for ”en ikke-tyrannisk stedstænkning, hvor det stedlige tilskrives betydning uden at blive essentialistisk eller tvangspræget” (Hvattum 2010, s. 42). Der kan her spores en samhørighed mellem Hvattums stedssyn og den kritiske regionalisme, selvom Hvattum selv lægger afstand til sidstnævnte. Hvattum insisterer på betydningen af det lokale, men udtrykker en advarsel mod at fetichere stedet som en uforanderlig størrelse. Stedsbegrebet indenfor arkitektur, urban design og byplanlægning skærper fokus på det fysiske og rumlige steds virkning på oplevelsen af sted i en mere bred forstand. Stedet findes i høj grad i det sansede og i de indtryk, det giver og aftryk, det sætter på folk.

”Vi må med andre ord være på vagt over for stedstænkningens nationalistiske og essentialistiske understrømninger, samtidig med at vi udforsker, tolker, beskriver og bygger ’selve stederne’” (Hvattum 2010, s. 43).

I bogen "New Nordic – arkitektur & identitet" fremføres ligeledes en afstandtagen fra den klassiske *genius loci*-tilgang mod en moderne forståelse af stedsidentitet, blandt andet gennem 'performativ regionalisme', der betoner menneskers aktive rolle i selve stedsoplevelsen (Allen 2007). Med udgangspunkt i blandt andet en af attraktionerne langs de fornævnte norske nationale turistveje, "Hereiane" ved Hardanger af 3RW argumenteres for, at mennesker i højere grad er medskabere end alene modtagere af stedsoplevelser:

"Bygningen peger på nye tendenser inden for stedsteori, der prioriterer den individuelle oplevelse og interaktion og bryder med Norberg-Schulz' og Framptons positioner. En af disse tendenser kommer til udtryk i Barbara Allens performative regionalisme, hvor det ikke længere handler om at aflæse og artikulere essentielle værdier, men tværtimod om at sætte mennesket i centrum: Det er herfra, verden opleves og erfares" (Schelde & Asgaard Andersen 2012, s. 42).

Tilgangen er i tråd med Robert A. Beauregards forståelse af, at 'steder aldrig er tomme' (Beauregard 2005, s. 39). Ifølge Beauregards er steder, selv dem, vi sjældent besøger, del af en fortælling og en fælles erindring. Når arkitekter og planlæggere arbejder med et fysisk sted, involverer det skabelsen af nye fortællinger som en del af stedet.

"Sites, though, do not appear initially as fully rationalized. Rather, they have to be created through the articulation of certain professional qualities (e.g., area, economic value) and the suppression of others. The place to be displaced has first to be prepared. Consequently, the site does not exist prior to the onset of planning and design. It is an integral part of these processes. The site is created through the acts of planning and design" (Beauregard 2005, s. 41).

Som casestudiet af Hirtshals senere i afhandlingen viser, eksisterer der både opfattelser af Hirtshals, som er meget generiske, og opfattelser, som er meget stedsbundne. Det kan her fremføres, at dette er med til at komplicere stedet. Afhandlingens samlede forståelse bygger på en kombination, eller måske snarere en mellemting, gennem forståelsen for, at både de menneskeskabte fysisk-rumlige omgivelser og stedets naturlige kvaliteter er med til at skabe det sted, som vi oplever og tillægger betydning. Oveni dette bygger afhandlingens stedsforståelse endvidere på en forståelse af, at strømme af mennesker, fisk, teknologier, tanker, diskurser og andre ting, der hverken kan puttes i den stedsbundne eller den generiske kategori, i høj grad er med til at forme stedet. Casestudiet viser netop, som det skal se i kapitel 6-11, at Hirtshals som sted består af mobiliteter, relationer, idéer, fysik og meget mere, der til sammen er med til at konstituere Hirtshals som transit- og leveby.

Stedsbegrebet i et historisk perspektiv

Med afhandlingens ønske om at forstå den udvikling, der finder sted i Hirtshals, synes det relevant at udfolde stedsbegrebets historiske udvikling som en ramme om, hvordan steder er blevet opfattet og planlægningsmæssigt behandlet, og hvordan der metodisk, teoretisk og analytisk kan arbejdes med steder i nærværende afhandling. Indenfor den humanistiske og samfundsfaglige tradition, særligt indenfor antropologi og kulturgeografi, findes en lang tradition for forskning i begrebet sted (Allen et al. 1998, Augé 1995, Canter 1977, Cresswell 2004, Graham & Marvin 2001, Harvey 1989, Healey 2000, Lefebvre 1992, Massey 1991, Soja 1989, Tuan 1977, Casey 1996). Ifølge Cresswell, "[p]lace is not a specialized piece of academic terminology" (Cresswell 2004, s. 1). Sted er en del af hverdagen og vores almindelige sprogbrug, men som begrebet bliver udfoldet teoretisk, nuanceres det i en palette af forskellige betydninger. Fællesnævneren er dog, at steder "are all places people are attached to in one way or another" (ibid, s. 7) og en definition på sted er som sådan foreslået af Cresswell som "a meaningful location" (ibid, s. 7). Beliggenhed (location), lokation (locale), og fornemmelse af sted (sense of Place) er beskrevet

som tre fundamentale aspekter indlejret i 'sted' (Agnew 1987 i Cresswell 2004 s. 7), hvilket betyder (1) fysisk beliggenhed (med koordinater, faste eller flytbare), (2) fysiske omgivelser for sociale relationer (virkelige eller forestillede) og (3) den subjektive og følelsesmæssige tilknytning til sted (Ibid, s. 7). Pointen er, at "stedet" er noget vi knytter os til og tillægger betydning. Dette kan være positivt - et smukt/spændende sted, som vi gerne bebor og besøger, eller negativt - et grimt/kedeligt/socialt belastet sted, hvor vi ikke ønsker at opholde os. Stedet er og skal først og fremmest forstås konkret og nærværende, hvor subjektet ved sin fysiske tilstedeværelse tager del i produktionen af stedet. De måder, hvorpå steder planlægges, designs og udformes, påvirker vores liv. Alligevel er stedet ikke alene fysisk som et objekt. Sted kan forstås som en måde at vide på, mere end som en ting i verden (Ibid).

Indenfor geografens tænkning af sted lå fokus før 1960'erne på 'regioner' og deres forskelligheder og kendetegn. Dette kendes som Regional Geografi (og har klare ideologiske og diskursive ligheder med fornævnte kritiske regionalisme), hvor geografer og andre lignende fagfolk gjorde en dyd ud af at gøre optegnelser af grænser imellem regioner, og udføre detaljerige og nøgterne beskrivelser af alt fra stedets jordbund og stenarter til stedets kultur. I denne optik ville Hirtshals skulle forstås som et unikt og naturligt skabt sted løsrevet fra andre byer og steder. Indbyrdes påvirkninger af kultur og geografi kommer på dagsordenen i begyndelsen af 1960'erne, og i dag er man grundlæggende gået væk fra at 'identificere' regioner til i stedet (politisk) at 'skabe' regioner med særlige kendetegn (MacLeod og Jonas (2001) og Paasi (2002) i Cresswell 2004). Dette genkendes i alle skalaer af planlægning i dag, hvor eksempelvis både landsplaner og kommuneplaner udpeger særlige steder (regioner, byer, pladser, bygninger..), hvor der skal planlægges for en bestemt steds-identitet. Når Hirtshals i Hjørring Kommuneplan fremføres som et sted, hvis styrker ligger i erhvervsudvikling, og ikke nævnes under indsatsområderne 'unge og uddannelse' eller 'attraktive og differentierede by- og boligmiljøer', er disse beskrivelser i høj grad med til at sætte dagsordenen for, hvad Hirtshals er som sted for byens borgere (se kapitel 10). Derfor bliver det afgørende for Hirtshals og mange andre byer, hvordan politiske og samfundsmæssige agendaer udstikker målsætninger for stedets udvikling og for dets både fysiske og sociale fremtræden og identitet.

Sted er inden for geografien som teoretisk begreb udsprunget af det videnskabelige arbejde med rum (space). I 1960'erne (og 70'erne) er rum fremtrædende i de teoretiske diskussioner, og selvom sted ligeledes begynder at figurere i videnskaben på dette tidspunkt, er det primært som en fysisk beliggenhed (location) uden yderligere meningsdannelse. I 1970'erne og 1980'erne bliver sted for første gang det centrale begreb i det videnskabelige arbejde hos blandt andre Yi-Fu Tuan (1977), Edward Relph (1976) og Anne Buttner og David Seamon (1980). De tillægger begrebet bløde værdier i form af subjektivitet og oplevelse (experience) udover de nøgterne kvantificerbare fakta og karakteristika. Fænomenologi og eksistentialisme bliver de centrale filosofiske retninger, hvormed stedet forstås som 'en måde at være til på i verden' (Cresswell 2004). Dette perspektiv er optaget af det tætte bånd mellem et sted og de mennesker, der lever på og med stedet, og kommer i Hirtshals mest karikeret til udtryk gennem symbolet af den lokale fisker, der lever af, på og med havet, og hvis fysiske og mentale fremtræden går i ét med naturens barske karakteristika; Hirtshals' Genius Loci (Norberg-Schulz 1980). Ifølge Relph er rum konteksten for sted, men får samtidig mening gennem specifikke steder. Han differentierer mellem det abstrakte rum og de oplevede, sansede steder. Eksempelvis kan rum blive til sted for en bilist, når bilen går i stå på en given lokalitet, og de omgivelser, der før fløj hastigt forbi 'falder i sted' (Vacher 2005), se også Bowker & Star i (Graham 2010) og denne afhandlings kapitel 7. Relph var inspireret af Heideggers "dasein" (tilstedeværen) og forstod sted som noget "mere end..". Denne fænomenologiske og eksistentialistiske stedsopfattelse tager et romantisk og på mange punkter nostalgisk afsæt. Det 'at bo' anskues i denne tradition som den ideelle form for eksistens. Ifølge Tuan er skabelsen af steder i enhver skala forbundet med en form for hjemlighed – stedet er altså forbundet med det kendte og det trykke (Cresswell 2004).

I 1980'erne skifter stedsopfattelsen igen i takt med, at den radikale kulturgeografi (radical human geography) vinder indpas. Sted bliver herfra i højere grad anskuet som socialt og kulturelt konstrueret, og politik bliver afgørende i diskussionen af sted. Race, køn, seksualitet, klasse etc. bliver diskuteret i forhold til stedsbegrebet. David Harvey (1996) repræsenterer denne

forståelse, hvor sted helt fundamentalt opfattes som socialt konstrueret. I denne optik er stedet grundlæggende ikke naturligt, og det står i menneskers magt (og ret) at ændre på steder til egen vinding. Stedet er noget fysisk og materielt, der kan være bebygget, beplantet, belagt etc. Herudover er stedet meningsbærende og tillagt betydning gennem medier, politikere, indbyggere og så videre (Cresswell 2004).

Denne position kritiseres i 1990'erne, blandt andet af Robert Sack (1992) og Edward Casey (1996) og J. E. Malpas (1999), der udtrykker, at sted har en fundamental rolle i socialt liv. De forstår stedsbegrebet som noget dybere end en social konstruktion. Stedet er essentielt for det at eksistere som menneske, og har en iboende kraft, der hverken kan reduceres til noget socialt, naturligt eller kulturelt – derimod er stedet et fænomen, der bringer disse felter sammen og ligefrem skaber dem. I denne optik er sted fundamentet for subjektivitet, og eksistensen af sted er det primære for at kunne konstruere betydning, mening og samfund (Cresswell 2004).

Den dominerende forståelse af stedet har således skifter over tid imellem en eksistentiaalistisk og en socialkonstruktivistisk forståelsesramme. Cresswell stiller spørgsmålstejn ved begge tænkningsinsisterer på stedet. Han påpeger, at alle mulige ting er socialt konstrueret: tandpasta, partikelfysik, fjernsyn, mode etc. Men nogle ting er dog tydeligt ikke sociale konstruktioner: tyngdekraft, Jorden, liv & død etc. Alt dette har socialt konstruerede betydninger uden hvilke, det ville være umuligt at tale om dem, men de eksisterer alle uanset om vi mennesker er til, eller ej. For Cresswell er sted hverken som tandpasta (som engang ikke eksisterede og i fremtiden vil blive overflødig); heller ikke som tyngdekraft, der eksisterer fuldstændig fri af menneskers vilje eller bevidsthed. Sted er en menneskeskabt konstruktion, men en nødvendig konstruktion på den måde, at der intet sted var til før mennesket kom til verden, men at sted opstod i det selv samme øjeblik, mennesker kom til verden (Cresswell 2004, s. 33).

Fra den humanistiske og samfunds-faglige diskussion af stedsbegrebet fremgår det således, at sted på mange måder er noget konkret og fysisk, men at der også findes noget ”mere end..” det rent fysiske. Stedet kan fremkalde eller vække følelser, minder, visioner og på alle tænkelige måder påvirke vores sindsstemninger, tanker, lyster med mere. Opsummerende kan det derfor fremhæves, at sted ifølge Cresswell er en kombination af lokalitet, materialiteter, betydning og magt. Derfor er det vigtigt at overveje, hvordan stedet behandles og fremstilles gennem blandt andet fysisk planlægning og politisk italesættelse. Afhandlingens casearbejde undersøger dette for Hirtshals gennem forskellige empiriske studier (kapitel 6-11).

To forskellige grundlæggende filosofiske positioner

Behandlingen og fremstillingen af et givent sted afhænger dybest set af hvilket verdenssyn, der ligger til grund for stedsopfattelsen, herunder hvordan der tænkes om verden som mobil eller stabil. I dette afsnit sammenfattes to dominerende filosofiske positioner og deres konsekvenser for stedet, baseret på Cresswells kapitel 'The metaphysics of Fixity and Flow' i *On the Move* (Cresswell 2006). Heri forklarer han, hvordan 'geographical imagination' (tanker/ideer/opfattelser af sådan noget som sted, rumlig orden og mobilitet) fremsætter en underliggende metafysik, som influerer og informerer tanke og handling. Cresswell finder, at den måde, vi 'filosoferer' over steder og mobiliteter helt konkret påvirker vores reelle tanker og handlinger.

“In contemporary social thought, words associated with mobility are unremittingly positive. If something can be said to be fluid, dynamic, in flux, or simply mobile, then it is seen to be progressive, exciting, and contemporary. If, on the other hand, something is said to be rooted, based on foundations, static, or bounded, then it is seen to be reactionary, dull, and of the past. This has not always been the case [...]” (Cresswell 2006, s. 25).

Cresswell mener, at det er ufrugtbart at skelne mellem vor tids akademiske tænkning og verden. Ifølge Cresswell er der to primære metafysiske måder at se verden på: den sedentære og den nomadiske. Begge drejer de sig om forståelser af mobiliteter, rumlig orden og sted. De to

metafysiske positioner kan spores i afhandlingens empiriske materiale, og har betydning for, hvordan Hirtshals efterfølgende forstås.

Sedentær metafysik

Den sedentære metafysiske forståelse "[...] sees mobility through the lens of place, rootedness, spatial order, and belonging. Mobility, in this formulation, is seen as morally and ideologically suspect, a by-product of a world arranged through place and spatial order" (Cresswell 2006, s. 26). Uanset forskningsdisciplin², er det i bund og grund den samme dominerende ontologi, epistemologi og normativitet, der er på færde.

Mobile befolkningsgrupper og individer er her grundlæggende opfattet som 'figures of mobile threat' (ibid., s. 26), og selv når mobilitet har været det egentlige fokus i 'human geography', er mobiliteten blevet set gennem en optik af det uforanderlige (fixity) som ideal (ibid., s. 28). I den sedentære metafysik finder man forestillingen, at folk ikke flytter sig eller rejser nogen steder, hvis de kan være fri, og om bevægelse som et nødvendigt onde (ibid., s. 29). Bevægelse sættes lig med dysfunktion (ibid., s. 30), og ifølge Cresswell er en af de tydeligste mangler i 'spatial science'-tilgangen en fornemmelse for værdier og betydninger indlejret i mobiliteten (ibid., s. 30):

"In general terms, place, in its ideal form, is seen as a moral world, as an insurer of authentic existence, and as a center of meaning for people. Mobility is often the assumed threat to the rooted, moral, authentic existence of place" (Cresswell 2006, s. 30).

Med henvisning til Relph bliver stedet det fænomenologiske udgangspunkt for geografien, og essentielt for det at være menneske (ibid., s. 31). Og med henvisning til Tuan, er stedet grundlæggende en statisk idé, der er nødvendig for, at vi kan udvikle en fornemmelse for stedet (ibid., s. 31):

"Places marked by an abundance of mobility become *placeless*. To Relph, for instance, modern tourism and superhighways play their part in the destruction of place. Before the highways, the railways were the culprits destroying authentic senses of place. Now, we might look to airports" (Cresswell 2006, s. 31).

Mobilitet har lige såvel som det har været centralt for byens morfologi, været opfattet som en 'patologisk' trussel mod samfundet (jf. Ernest Burgess), og som en skaber af kaos og generel trussel mod stedet med dets tab af loyalitet og 'locus' til følge (jf. Nils Anderson) (Cresswell, s. 36-37).

Nomadisk metafysik

I den anden ende af den metafysiske verdensforståelse beskriver Cresswell den nomadiske metafysik:

"Indeed the word *modern* seems to evoke images of technological mobility – the car, the plane, 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, 15-16).

I modsætning til den sedentære, sætter den nomadiske metafysiske forståelse "[...] mobility first, has little time for notions of attachment to place, and revels in notions of flow, flux, and dynamism. Place is portrayed as stuck in the past, overly confining, and possibly reactionary" (Cresswell 2006, s. 26). Dette er en forståelse, der har vundet indpas de senere år indenfor

² - Cresswell beskriver 'spatial science', 'humanistic geography', tidlig og konservativ del af 'cultural studies' og 'sociology' repræsenteret ved Chicago Skolen

bl.a. 'social and cultural theory', 'architecture', 'Structuration theory' og 'time-geography', og som hylder den nomadiske figur (ibid., s. 46). Sociologien bruger ofte mobilitetsbegrebet, mens antropologien bruger begrebet 'rejse' (travel) men med samme iboende ønske om at udforske forandring og transformation (ibid., s. 43):

"Not only does the world appear to be more mobile, but our ways of knowing the world have also become more fluid" (Cresswell 2006, s. 45).

Nigel Thrift er en af de fremtrædende teoretikere, der går hele vejen med sin mobile ontologi og epistemologi indenfor geografin. Frem for at holde mobiliteten op i forhold til stedsbegrebet, ser Thrift på relationen mellem mobiliteter (ibid., s. 47):

"Within nomadic metaphysics, mobility is linked to a world of practice, of anti-essentialism, anti-foundationalism, and resistance to established forms of ordering and discipline. Often mobility is said to be nonrepresentational or even against representation" (Cresswell 2006, s. 47).

Der er med andre ord fokus på *det, der skal komme* frem for det allerede hændte og opnåede, der opfattes som stabilt og statisk. I den sammenhæng arbejder blandt andre Deleuze & Guattari med begrebet *rhizom*, den underjordiske del af et plantenetværk. Et rhizom er som modsvar til det rodfæstede udtryk for det foranderlige og multiplicerbare.

Cresswell henviser også til en nomadisk arkitekturteori udtrykt ved blandt andre Robert Venturi (*Learning from Las Vegas*) og Bernard Tschumi (*Parc de la Villette*, Paris). En arkitekturtænkning, der danner modstykke til arkitektur med afgrænsninger, tilhørsforhold og kontekstuel betydning. Der er i deres arkitektur og urbane designs lagt vægt på processer, tilpasningsduelighed og foranderlighed i en 'ideologi-fri' arkitektur (ibid., s. 53). Cresswell citerer Tschumi:

"For me, architecture starts with the concept of mobility. Without mobility there is no architecture. I would go further; it is always said that architecture is static, that it is about substructures, foundations, shelter, safety... Exactly the opposite is true: architecture is always in confrontation with movement, the movement of the bodies that pass through it" (Tschumi i Cresswell 2006, s. 51).

Den sedentære og den nomadiske metafysik kan genfindes som skiftende filosofiske grundlag for de præsenterede stedsforståelser, og konkret bag tankegangene om det sedentære *genius loci* (Norberg-Schulz 1980) og det langt mere nomadiske *generic city* (Koolhaas 1994). Det er vigtigt at sætte fokus på disse begreber og bagvedliggende forståelser for reelt at forstå de udfordringer, som Hirtshals og andre mobilitetspåvirkede steder står overfor. Dette kan åbne op for en mere kvalificeret diskussion omkring by- og transportplanlægning, og hvordan forskellige planlægningstilgange påvirker steder for mennesker. Dette leder over i en gennemgang af den nyere mobilitetsforskning og derigennem en kritik af den konventionelle transportforsknings forståelse af strømme og steder.

Det ny mobilitetsparadigme

"The slippery and intangible nature of mobility makes it an elusive object to study. Yet study it we must for mobility is central to what it is to be human" (Cresswell 2006, s. 1).

Transportforskning har traditionelt været en rationalistisk og ingeniørfaglig disciplin, der har fokuseret på optimering af rejsetid og reduktion af diverse ricikofaktorer som støj, kø, ulykker osv. Den konventionelle transportforskning og trafikplanlægning har således "traditionelt

betraktet transport som retningsbestemte bevægelser med klare start- og slutpunkter i tid og rum” (Lassen 2005, s. 45). På den måde kan det fremføres, at transportforskning traditionelt er foregået i kassetænkning – en statisk tænkning, der bygger på den sedentære metafysik som beskrevet ovenfor. Et alternativ til dette statiske og rationalistiske blik foreslås gennem mobilitetsforskning (Adey 2010, Cresswell, 2006, Jensen, 2013; Kaufmann, 2002; Sheller & Urry, 2006; Urry, 2000), der kan ses som et udtryk for et ontologisk skift væk fra sedentarismen og nærmere imod nomadismen - fra sektortænkning til relationel forståelse (uddybet i det herpå følgende afsnit).

Mobilitetsforskningen etableres op gennem 1990'erne og er fra årtusindeskiftet, med bogen *Sociology beyond Societies* (Urry 2000), artikuleret som et selvstændigt, tværfagligt forskningsfelt. Den nye tilgang og forståelsesramme er benævnt 'det ny mobilitetsparadigme' eller 'den ny mobilitetsvending' (Cresswell 2006, s. ix) og indebærer en forståelse af mobilitet som et grundlæggende vilkår for det moderne samfund. Den ny mobilitetsforskning er således kendetegnet ved at sætte mobilitet centralt i forståelsen af det sociale og samfundet (Urry 2000, Urry 2007). Vi må altså forstå det sociokulturelle igennem en række forskellige former for mobilitet (fysisk, virtuelt, socialt, oplevet osv.) og de indbyrdes relationer herimellem (Urry 2000). For Adey findes mobilitet aldrig i ental men derimod altid i sammenhæng med andre mobiliteter (ibid., s. 18), og med Jensens ord er vi altid mobile sammen med andre eller sammen med noget (Jensen 2013). Mobilitetsforskningen er hermed i sit udgangspunkt tværfaglig, idet den må trække på mange forskellige mobilitetsformer, der traditionelt er blevet behandlet i separate fagfelter. Ligeledes sætter mobilitetsforskningen netop fokus på, at mobiliteter er socialt/kulturelt produceret og derfor er betydningsbelagt (mobilitet er mere end bevægelsen fra A til B). I en sådan optik opfattes steder som relationelt forbundne og konstitueret i bevægelsen af forskellige mobiliteter.

Det ny mobilitetsparadigme har fundet relevans indenfor mange forskelligartede (tværfaglige) forskningsfelter, men jeg vil i det følgende forsøge at skitsere mobilitetsbegrebets relevans for problemstillingerne vedrørende transit- og levebyer, som præsenteret i afhandlingens introduktion og som teoretisk vil blive behandlet i næste kapitel. Det ny mobilitetsparadigme demonstrerer blandt andet et alternativ til konventionel transportforskning og understreger, at mobilitet er mere end den fysiske bevægelse fra punkt A til punkt B. Den konventionelle transportplanlægning bygger grundlæggende på idealer og modeller fra 1960'erne med mål omkring økonomisk effektivitet og optimering af rationelle trafiksystemer ud fra en værdimæssig forståelse af mobilitet som værende entydigt forbundet med vækst, fremgang og forbedrede levevilkår (Lassen 2005, s. 45-46). Eksempelvis opstod trafiksegregering som begreb omkring 1960'erne med blandt andet Buchanan-rapporten *Traffic in Towns* fra 1963 og den svenske SCAFT-rapport *Sikrere Veje*, hvor der foreslås en mere eller mindre total opdeling af trafikken, så byerne kan planlægges for biler, der på denne tid gør deres store indtog, og så det stadig er muligt at færdes til fods uden risikoen for at blive påkørt (Gaardmand 1993, s. 85-86). Kvantitative målinger, samlet i lukkede (komplekse) systemer, danner i konventionel transportplanlægning alene beslutningsgrundlag for store dele af transportplanlægningen. Det er blandt andet denne 'sorte boks', som den nyere mobilitetsforskning ønsker at åbne op for.

”Transport geographers have not kept pace with theoretical and methodological advances in the discipline ...transportation has “lost its disciplinary centrality, largely because it has remained within the analytical framework of the 1960ies”” (Keeling 2007, s. 218 i Adey 2010).

Den nye mobilitetsforskning kritiserer, at “[t]he study of transport mostly concentrates upon the changing nature of transport systems and has developed something of a technological determinism. It little examines the complex social processes that underlie and orchestrate the uses of such transports” (Urry 2007, s. 19). Urry argumenterer i forlængelse heraf for hverken at sætte samfundet eller transportteknologier først, men at udøve forskning under det ny mobilitetsparadigme, der overskrider foruddefinerede studieområder. Hvor den konventionelle trafikplanlægning således behandler steder som 'funktions-steder', der skal hjælpe med til at

optimere og effektivisere transportinfrastruktur, opfordrer den ny mobilitetsforskning til at overskride denne snævre transportoptik og se på hvilke andre funktioner og betydninger, der er indlejret i det konkrete stykke infrastruktur (Vannini 2012). Ifølge Adey tilvejebringer det ny mobilitetsparadigme en ny og mere nuanceret forståelse af transport som et socialt objekt, hvilket også begynder at vinde indpas i transportgeografien, blandt andet i form af undervisningsmateriale, som peger på mere holistiske og integrerede tilgange til transport, der giver plads til både kvantitative og kvalitative studier (Adey 2010, s. 179). Med det ny mobilitetsparadigme søges der i høj grad en forståelse for, hvorfor vi rejser og bevæger os, fremfor som nogle konventionelle sociologer og miljøforskere, at betragte, studere og afgrænse sociale relationer og alene betragte transport som et negativt ladet samfundsmæssigt fænomen (Urry 2002).

Cresswell skelner analytisk mellem bevægelse og mobilitet. "If movement is the dynamic equivalent of location, then mobility is the dynamic equivalent of place." (Cresswell 2006, s. 3). Denne skelnen indebærer en forståelse af, at mobilitet (ligesom sted) er betydningsbærende og værdiladet, en bærer af historie, ideologi, magt og social meningsdannelse – i modsætning til den neutrale og rent faktuelle bevægelse (eller beliggenhed i forståelsen 'en fysisk position').

Jævnfør Cresswell er den simpleste forståelse af mobilitet en flytning af noget fra ét punkt til et andet, uanset hvor stor eller lille afstanden måtte være. Cresswell henviser til den klassiske migrationsforskning, hvor faktorer af tiltrækning og fraskydning i henholdsvis punkt A og B (f.eks. to byer eller lande) blev studeret og alene lagt til grund for flytningen, mens linjen mellem de to punkter ikke blev udforsket. Cresswell opfordrer til at "explore the content of the line that links A to B, to unpack it, to make sure it is not taken for granted" (Cresswell 2006, s. 2). Linjen kan illustrere en kort vejstrækning eller en lang rejse. I denne afhandling vil jeg både udfolde konkrete ruter til og igennem Hirtshals, og behandle hele Hirtshals i en større skala som en del af en linje mellem A og B; hvor A eksempelvis kan være Tyskland og B være Norge. Med andre ord indebærer mobilitetsforskningen et 'mere end...'-perspektiv, der søger at afdække det ikke umiddelbart målbare, som ofte findes mellem A og B (se Jensen 2013).

For Cresswell er mobilitet socialt produceret, det vil sige bevægelse med tillagt betydning som før beskrevet, og som vi til en vis grad har indflydelse på. Den socialt producerede mobilitet forstås af Cresswell som henholdsvis 'en ting i verden' (en empirisk realitet, som vi kan observere og studere), 'betydning' (en repræsentation af idéer og meninger) og 'en måde at være i verden på' (det sansede, oplevede, og kropsligt praktiserede). (Ibid., s. 3). I den forbindelse har kontekst stor betydning for, hvordan mobilitet er forstået, opfattet og givet mening, men samtidig er det vigtigt at være sig bevidst, at også konteksten er i konstant forandring og påvirkes af mobiliteten (Adey 2010, s. 39).

Meget mobilitetsforskning er centreret omkring menneskekroppens bevægelser og disses betydninger i verden. Denne afhandlings fokus ligger i højere grad på mobilitet i bymæssig skala, der dog naturligvis indbefatter menneskekroppe i bevægelse, og i høj grad deres sansemæssige oplevelser:

"What connects mobility at the scale of the body to mobility at other scales is meaning. [...] Movement is rarely just movement; it carries with it the burden of meaning and it is this meaning that jumps scales" (Cresswell 2006, s. 6-7).

Adey beskriver, i tråd med Urry, mobilitet som 'levede relationer', og som "a way of addressing people, objects, things and places" (Adey 2010, forord s. Xvii). Mobilitet er særligt i nyere tid forbundet med høj social status (se også Bauman 2000), hvor det at stige op i det sociale hierarki, hænger sammen det at være aktiv, fleksibel og omstillingsparat, ofte på rejser med både job og familie, og i det hele taget et modstykke til det immobile, for at undgå at blive 'left behind' (Morley (2000) i Adey 2010, s. 38). Med henvisning til J. B. Jackson påpeger Adey dog, hvordan det ikke er alle, der nyder godt af den øgede mobilitet:

"[G]rowth of mobility infrastructures gradually erodes participation because of its tendency to support some kinds of mobility, along with the people who have access to them, while degrading others" (Adey 2010, s. 89).

Også Hannam et. al. er interesseret i steder, teknologier med mere, der fremmer mobiliteten for nogle mennesker alt imens den forstærker immobiliteten for andre (Adey 2010, s. 102). Med henvisning til Habermas, Sheller og Urry, skriver Adey:

”The public spaces of the city and the private places of the home appears to have ‘drowned-out in the modern urban built environment centred on traffic flow’. The space of the car, particularly seems to have replaced meeting spaces, places of debate, face-to-face interaction and, importantly, meaningful engagement. The car is suggested to have altered the role and function of public spaces such as streets and squares to the degree that they have become subservient to the ‘technical requirements of traffic flow’ (Adey 2010, s. 89).

Adey henviser til Urry, der placerer mobilitet i relation til immobilitet eller såkaldte ‘fortøjninger’, og viser, hvordan ”[...] complex mobility systems are supported by immobility or infrastructural moorings. These may well include vast and heavy facilities and technologies that are far more rooted but which permit other fluidities” (Adey 2010, s. 21). Dette kommer til udtryk i arkitektur og infrastruktur, der kan ses som eksempler på immobile fortøjninger, der muliggør til stadighed mere mobile situationer. På den baggrund bliver det vigtigt at forstå, hvilke mobile (eller immobile) situationer, det byggede miljø fordrer, og hvilke betydninger for mennesker, det skaber. Steder og mobiliteter kan som fremført ikke forstås isoleret, men får mening og betydning i relation til hinanden og til en kontekst af stedslig, mobil, social og historisk karakter.

Relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse

På baggrund af de foregående afsnit om forskellige stedssyn og det ny mobilitetsparadigmes sensitivitet overfor komplekse forbindelser og sociale aspekter af fysisk mobilitet, vil jeg i dette afsnit argumentere for, at en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse er nødvendig, for at kunne forstå et sted i al sin kompleksitet. Geograf Doreen Massey er blandt de fremtrædende kritikere af den type stedsopfattelse, hvor ‘ægte mening’ med sted kun kan findes i det bestandige, uforanderlige og rodfæstede.

”A reimagination of things as processes is necessary (and indeed now widely accepted) for the reconceptualisation of places in a way that might challenge exclusivist localisms based on claims of some eternal authenticity” (Massey 2005, s. 20).

Massey påviser en række uadskillelige sammenhænge mellem det lokale sted og den globale verden. Hun argumenterer for, at 1) steder er processer, 2) steder er grænseløse, og 3) steder ikke har entydige, unikke identiteter. Dette betyder, at steder skal forstås i en konstant forandringsproces, og at de ikke kan forstås isoleret, hverken gennem fysiske afgrænsninger eller eviggyldige karaktertræk. Samtidig fremhæver hun imidlertid, hvordan 4) ”none of this denies place nor the importance of the uniqueness of place (Massey 1991, s. 8). For Massey er tid, rum og sted flydende størrelser, og alt i verden relationelt, heterogent og konstant under konstruktion, hvilket betyder, at man ikke kan fiksere eller fryse et sted, men må se på og forstå stedet ‘undervejs’ (Lange, Laursen & Lassen 2013). Det betydningsbærende eller meningsfulde *sted*, er således altid i bevægelse (politisk, kulturelt, socialt etc.).

Også Healey (2000, s. 517) skriver om den relationelle karakter af urbanismen og påpeger, at nutidig urbanisme består af mangfoldige og globaliserede forbindelser. Hun fokuserer på det dynamiske og processuelle, og beskriver urbane områder, som ”’driven’ and ‘shaped’ by different forces, interacting with each other in different ways, bypassing, conflicting, coordinating in complex trajectories” (Healey 2000, s. 526).

Forskning i havne peger eksempelvis på, at en havn som sted ikke skal forstås isoleret, men i høj grad fungerer i samspil med sit ”hinterland” bestående af en lang række andre virksomheder, andre havne og ikke mindst den by, som havnen er knyttet til (Gjerding & Kringelum 2015).

Det samme gælder andre transitsteder som eksempelvis lufthavne (Goetz, Budd & Adey 2014, Cresswell 2006).

Stedet er med denne afhandling anskuet gennem det relationelle blik, og prioriterer således analyser af, hvorledes steder er indrettet og gjort meningsfyldte gennem menneskelig udfoldelse. (Lange, Laursen og Lassen 2014). Stedet er et produkt af mobiliteter og kulturelle, sociale, politiske og økonomiske relationer (Simonsen & Barenholdt 2004, s. 1). I forhold til at arbejde rumligt og arkitektonisk med et sted, er den relationelle forståelse vigtig for at undgå at skabe steder med en snæver funktion, uden sammenhæng til konteksten. I den førnævnte performative regionalisme udtrykkes det mangfoldige og inviterende stedsideal, der opererer med 'pluralistiske betydningsdannelser':

"Snarere end at reducere stedet til en enkelt eller få privilegerede opfattelser, åbner den performative vinkel på regionalisme for mange og differentierede opfattelser, der alle er gyldige. Denne åbning i retning af en mere pluralistisk betydningsdannelse er afgørende for en aktuel opfattelse af både arkitektur og kulturel identitet" (Schelde & Asgaard Andersen 2012, s. 42).

Forståelsen af, at steder kan have mange forskellige betydningslag giver således god mening i samspil med den relationelle stedsforståelse, der netop peger på, at steder må forstås som komplekse sammenstillinger af både materielle og immaterielle elementer og mobiliteter. Burns og Kahn bygger deres designkoncepter og -strategier på denne stedsopfattelse:

"No particular locale can be experienced in isolation. Embedded in comprehension of a contained parcel is contact with something tangibly much greater. The concept of site, then, simultaneously refers to seemingly opposite ideas: a physically specific place and a spatially and temporally expansive surround. Incorporating three distinct geographic areas, two divergent spatial ideas, and past, present, and future timeframes, sites are complex" (Burns & Kahn 2005, s. xii).

Fra en landskabsurbanistisk vinkel fremfører James Corner (1999b) og andre en tilgang til at forstå byer som processuelle landskaber og derudfra designe byens rumligheder fremfor at fokusere på arkitektoniske enheder. Den processuelle tilgang findes ligeledes hos Anne Tietjen (2011), der argumenterer for at tænke byudvikling i helheder og netværk (dette uddybes yderligere i kapitel 12).

Opsummerende og med forbehold for at miste nuancerne i relationsbegrebets mange facetter, kan der argumenteres for, at *sted* forstås relationelt i henholdsvis *Tid*; stedet har en historie som påvirker fremtiden, og visioner om fremtiden er med til at påvirke stedet i nuet, i *Rum*; den fysiske og virtuelle forbindelse til andre steder giver stedet mening i et netværk af steder, og i *Mening*; forestillinger om og italesættelse af steder har stor betydning for, hvordan det enkelte sted opfattes og opleves, og har indflydelse på, hvordan stedet udvikles fremover.

Det relationelle blik giver således anledning til at analysere problemstillingen i Hirtshals i lyset af stedets historiske udvikling, dets sammenhæng med andre steder lokalt og globalt, og dets betydning hos forskellige folk, der rejser til og fra som bosættere, fraflyttere, pendlere, arbejdere eller turister, hvilket vil fremgå af afhandlingens analytiske kapitler 6-11. I denne afhandling arbejdes der således opsummerende ud fra en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse, der betyder, at sted konkret opfattes og defineres som en relation mellem fysik og geografi, mobilitet og sociale sammenhænge, historie og betydning.

Kapitel 5

Centrale begreber -transitby og leveby

”Issues of movement, of too little movement for some or too much for others or the wrong sort or at the wrong time, are it seems central to many people’s lives and to the operations of many small and large public, private and nongovernmental organizations” (Urry 2007, s. 6).

Idet foregående kapitel er Ph.d.-projektets forskningsfelt, på baggrund af forskningsspørgsmålene s. 25, udspringt af teoretiske betragtninger om sted og mobilitet. Betragtningerne er forankret i casen om Hirtshals som henholdsvis lokal leveby og global transitby, sidstnævnte i kraft af sin position som internationalt mobilitetsknudepunkt. Citatet af Urry ovenfor peger på en problematik, der er central i forhold til Hirtshals: øget bevægelse igennem Hirtshals og stigende fraflytning væk fra Hirtshals, har grundlæggende betydning og konsekvenser for byens indbyggere, besøgende og erhvervsliv.

I dette kapitel udfoldes konkret betydningen af henholdsvis *transitby* og *leveby*. Dette er begreber, der er udsprunget af det empiriske arbejde med casen og dens faktuelle karakteristika og spændingsfelt af øget transit og svindende befolkning. Imidlertid har det været nødvendigt for analysen af casen, at skabe en dybere teoretisk forståelse og begrebsafklaring i forhold til begrebernes meningsdannelse og betydning. Den mobilitetsorienterede stedsforskning, byggende på en relationel forståelse af steder, har nødvendiggjort en normativ og værdimæssig målestok for det, som skal analyseres i Hirtshalscasen. Derfor skal afhandlingens to forskningsobjekter, transitby og leveby, i dette kapitel diskuteres, konkretiseres og defineres teoretisk med afsæt i den teoretiske litteratur. Dette gøres med fokus på en række allerede udviklede teoretiske begreber, der belyser særlige teoretiske tematikker med relevans for afhandlingens casearbejde. Gennem disse teoretiske termer skabes et opmærksomhedsfelt for analysen af afhandlingens case, Hirtshals, der kan analyseres, bedømmes og vurderes ud fra transitby-leveby-terminerne.

Først gennemgås og udfoldes begreberne *ikke-sted* og *urbant knudepunkt*, hvilket underbygger konceptualiseringen af transitby som teoretisk begreb. På den baggrund karakteriseres transitbyen som et sted, der er domineret af gennemkørende trafik og fungerende som et strategisk knudepunkt i stor skala. Derefter gennemgås begreberne *bykvalitet* og *byrum* samt *atmosfære*, hvilket underbygger konceptualiseringen af leveby som teoretisk begreb og pendant til transitbyen. Levebyen karakteriseres på den baggrund som et sted, der først og fremmest opleves som et attraktivt bopælsmiljø, både gennem rent funktionelle kvaliteter, og gennem oplevede og multisensoriske byrumsmæssige og stedslige kvaliteter. Afslutningsvist udfoldes en teoretisk forståelsesramme omkring sameksistensen af transitby og leveby, herunder hvordan begreberne anvendes i analysen af casestudiet kapitel 6-11 som en normativ og værdimæssig målestok for forståelsen af Hirtshals som transit- og leveby.

Transitby

Med dette casestudie ønskes det blandt andet at forstå og undersøge, hvordan Hirtshals by påvirkes af den øgede transit gennem Hirtshals Havn, og således, hvilken indflydelse infrastruktur har på et givent sted. Hirtshals oplever en stigning i gennemrejsende, og der er etableret store fysiske infrastrukturprojekter i de senere år, hvilket påvirker stedet som helhed. På den baggrund skal begrebet *transitby* konkretiseres og defineres teoretisk med afsæt i ikke-steder og urbane knudepunkter, for senere i case-analysen at kunne diskutere og begrebsliggøre, hvordan Hirtshals er konstitueret som sted.

Ikke-steder

”The traveller’s space may thus be the archetype of *non-place*” (Augé 2008, s. 70).

Hirtshals er et sted, der på mange måder er præget af infrastruktur og transit. I arbejdet med at tilnærme mig en definition på termen transitby har jeg fundet det relaterede begreb ikke-sted relevant. Den franske antropolog Marc Augé skrev i 1992 *Non-places, an introduction to supermodernity*³.

Som titlen anslår, udreder Augé et begrebsapparat til at begribe en særlig type steder, benævnt ikke-steder, der er affødt af den ’super-moderne’ verden⁴. Disse ikke-steder står i kontrast til, hvad Augé betegner ’antropologiske steder’ eller blot steder, som er kendetegnet ved deres historiske og kulturelle spor:

”We will reserve the term ’anthropological place’ for this concrete and symbolic construction of space, which could not of itself allow for the vicissitudes and contradictions of social life, but which serves as a reference for all those it assigns to a position, however humble and modest. [...] anthropological place – is a principle of meaning for the people who live in it, and also a principle of intelligibility for the person who observes it” (Augé 2008, s. 42).

Det antropologiske sted, også blot omtalt som sted, eksisterer ikke i virkeligheden, men er en konstruktion, som vi ynder at forestille os selv at bebo. Det er ifølge Augé en myte (Ringgaard 2010, s. 76). Ikke desto mindre lever myten og bruges som målestok i forestillingen om ’det gode sted’ (indeholdt i *levebyen* som beskrevet i næste afsnit), kendetegnet ved mindst tre fællestræk, nemlig at være ’steder af identitet, af relationer og historie.’ (Augé 2008, s. 43). Det synes umuligt at tænke på en direkte dikotomi til et sted, og når Augé fremstiller ikke-steder gøres det også klart, at de ikke eksisterer i den absolutte form, sådan som begrebet rent teoretisk konstruerer ikke-steder. Derimod tjener begrebet til, sammen med begrebet om det antropologiske sted, at udspænde et forståelsesfelt omkring stedsbegrebet, der gør det muligt at diskutere *graden* af stedslighed i forhold til andre steder:

”The place/non-place pairing is an instrument for measuring the degree of sociality and symbolization of a given space” (Augé 2008, s. VIII).

Modstillingen af steder og ikke-steder fungerer på forskellige skalaniveauer og kan således bruges til at analysere stedkarakteren af eksempelvis et hus, en by eller et land. Augé forklarer ikke-stedet som noget, der er kommet til verden i nyere tid:

”If a place can be defined as relational, historical and concerned with identity, then a space which cannot be defined as relational, historical and concerned with identity will be a non-place. The hypothesis advanced here is that supermodernity produces non-places, meaning spaces which are not themselves anthropological places and which, unlike in Baudelairean modernity, do not integrate the earlier places; instead these are listed, classified, promoted to the status of ’places of memory’, and assigned to a circumscribed and specific position” (Augé 2008, s. 63).

Ikke-steder er således udtryk for den særlige type steder, der er opstået sammen med supermoderniteten: Ifølge Augé er der ’3 accelererede transformationer’, som er typiske for

3 - Originaltitel: ’Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité’, i 1995 oversat og udgivet på engelsk, og senest genudgivet i 2008 i en 2. udgave på engelsk med tilføjet introduktion til bogen, hvorfra nogle af de følgende citater er taget.

4 - Supermodernitet eller hypermodernitet dækker over en intensivering af modernitet og indebærer en stærk tro på menneskers evner og muligheder for at forstå og kontrollere samfundsudviklingen.

vores tid og med til at definere supermoderniteten: *Tid* (Augé 2008, s. 20-25), *Rum* (Augé 2008, s. 25-29) og *Ego* (Augé 2008, s. 29-33). Et essentielt karaktertræk ved supermoderniteten er overflod af henholdsvis tid, rum og ego. *Tid* kommer særligt til udtryk i accelerationen af historie, hvor epoker eller historiske perioder og begivenheder kommer i kortere intervaller.

”Nowadays the recent past – ‘the sixties’, ‘the seventies’, now ‘the eighties’ – becomes history as soon as it has been lived. History is on our heels, following us like our shadows, like death” (Augé 2008, s. 22).

I forhold til *rum*, beskriver Augé i andre termer tid-rum-sammentrækningen, som forklaret i det foregående kapitel.

”[...] the excess of space is correlative with the shrinking of the planet” (Augé 2008, s. 25).

Augé beskriver, at vi er i en tid, der er karakteriseret ved skalaændringer, og henviser blandt andet til, hvordan nutidens lynhurtige transportmidler har bragt alle storbyer indenfor kun få timers rejse fra hinanden (Augé 2008, s. 26):

”This, as we have seen, is expressed in changes of scale, in the proliferation of imaged and imaginary references, and in the spectacular acceleration of means of transport. Its concrete outcome involves considerable physical modifications: urban concentrations, movements of population and the multiplication of what we call ‘non-places’, in opposition to the sociological notion of place, associated by Mauss and the whole ethnological tradition with the idea of a culture localized in time and space. The installations needed for the accelerated circulation of passengers and goods (high-speed roads and railways, interchanges, airports) are just as much non-places as the means of transport themselves, or the great commercial centres, or the extended transit camps where the planet’s refugees are parked” (Augé 2008, s. 28).

*Ego*et er den tredje store markør for supermoderniteten, hvilket udfordrer begreber som lokal kultur, ’store fortællinger’ og territorietænkning, og som gør etnologer og andre, der arbejder med at beskrive mennesker og samfund ’teoretisk forpustede’:

”The third figure of excess in relation to which the situation of supermodernity might be defined is well known to us. It is the figure of ego, the individual, who is making a comeback (as they say) in anthropological thought [...]” (Augé 2008, s. 29).

Med de tre begreber tid, rum og ego, giver Augé således sin karakterisering af den virkelighed, der præger særligt slutningen af det 20. århundrede og nu det 21. århundrede – den samme virkelighed som Rem Koolhaas beskriver med *the generic city* (Koolhaas 1994):

”The three figures of excess which we have employed to characterize the situation of supermodernity – overabundance of events, spatial overabundance, the individualization of references – make it possible to grasp the idea of supermodernity without ignoring its complexities and contradictions, but also without treating it as the uncrossable horizon of a lost modernity with which nothing remains to be done except to map its traces, list its isolates and index its files” (Augé 2008, s. 33).

Som Augé skriver senere i bogen, finder supermoderniteten naturligt sin fulde udtryksform gennem ikke-steder (Augé 2008, s. 88). For at blive mere konkret, er ikke-stedet ofte karakteriseret

ved deres fysiske og funktionelle sammenhæng med transport og transit. De er ofte såkaldte transit-steder, hvis formål primært er at føre folk frem til deres egentlige destination og rejsemål – til de steder, der oftere tænkes på som 'vedkommende' og 'ægte' steder. Karakteriserende for ikke-steder er desuden, at de 'ligger spredt og hver for sig', i 'periferien' frem for i bymidten, og at de 'er uden forbindelse til stedets historie'; de er 'specialiserede og funktionelle' med det formål, at tjene 'produktion, forbrug, transport osv.' Desuden er de 'stærkt medierede' gennem skilte, symboler, højtalere etc. (Ringgaard 2010):

”Main roads no longer pass through towns, but lists of their notable features – and, indeed, a whole commentary – appear on big signboards nearby” (Augé 2008, s. 78).

Lufthavne og motorveje er nogle af de mest anvendte eksempler på ikke-steder, men infrastrukturens systemer er generelt præget af den særlige stedstype. Augé går videre endnu, og nævner også store, ensformige boligområder og industrikvarterer som eksempler på steder, der har en vis grad af ikke-sted over sig. Urry beskriver i den forbindelse ikke-steder som rendyrkede mobilitetsrum:

”[L]arge areas of the globe now consist of car-only environments – the quintessential non-places of super-modernity (Augé 1995) (...) These car spaces exert an awesome spatial and temporal dominance over surrounding environments, transforming what can be seen, heard, smelt and even tasted (the spatial and temporal range of which varies for each of the senses). Such car-environments or non-places are neither urban nor rural, local nor cosmopolitan. They are sites of pure mobility within which car drivers are insulated as they 'dwell-within-the-car'” (Urry 2000, s. 193).

”Places and non-places are opposed (or attracted) like the words and notions that enable us to describe them” (Augé 2008, s. 86). På den måde opstiller Augé ordpar, der knytter sig til og er beskrivende for de to stedstyper, og hvor de ord, der ikke eksisterede 30 år før bogen blev skrevet, er knyttet til ikke-stedet:

Tabel 6 – Skematisk fremstilling af Augés fremførte ordpar knyttet til de to stedstyper: ikke-sted og sted (Augé 2008, s. 86-87).

Ikke-sted	vs.	sted
Transit	vs.	bosætning
Til- og frakørsler	vs.	vejkryds
Passager	vs.	rejsende
Parcelhuskvarter	vs.	monument
Kommunikation	vs.	sprog

Steder og ikke-steder er ifølge Augé forbundne og sammenfiltrede, og findes som nævnt ikke i rendyrket form. Med det bevidst konstruerede begreb sætter Augé spot på en særlig type steder; virkelige, sanselige, percipérbare steder, som vores moderne tid er medskabere af. Begrebet og dets lige så teoretisk konstruerede modsætning, 'det antropologisk ægte sted', er relevante analytiske redskaber i analysen af Hirtshals.

Det betyder således ikke, at et sted kan være mindre sted end et andet, men at nogle steder opleves og tolkes normativt sådan ud fra idealet om 'det ægte' eller 'det autentiske', præget af den fænomenologiske tænkning. Havne, transportområder og industriområder er altså ligeså meget steder, som strande, parker og byrum til rekreative formål. Det er steder, hvor mennesker arbejder og tilbringer 8 timer eller mere om dagen, og for dem, opleves stedet anderledes end for udefrakommende og gennemrejsende. Men i en romantisk forståelse af stedsbegrebet forbinder

vi automatisk *stedet* med noget hyggeligt, romantisk, og det at bo (jævnfør Heideggers *dwelling*). Hos Augés hersker en underliggende nøgtern dystopi eller melankoli, der tydeliggør hans personlige ærgrelse over den måde, hvorpå steder ændrer karakter.

Ikke-steder: Anti-seværdigheder i den usynlige verden

Diskussionen om steder og ikke-steder kan genfindes i betegnelsen seværdighed – det visuelt betonedede begreb for bestemte steder, som vi frivilligt og målrettet opsøger i vores fritid med det formål at opleve og underholdes. Henrik Dahl, sociolog og samfundsdebattør viser blandt andet med sin bog *Den usynlige verden* (Dahl 2008), hvordan vi i modsætning til de gængse seværdigheder, kun har et begrænset ordforråd til at beskrive de situationer, vi kommer i, når vi er i transit og opholder os på 'ikke-steder'. Der ligger vel netop det i dikotomien, at *ikke-steder* er 'nødvendigheder' og som sådan en type steder, man ikke frivilligt opsøger, mens *steder* tiltrækker os i vores fritid, er udflugts- og rejsemål, eller omfattet af hjemlig hygge, omsorg, personlighed, altså en type steder, som vi ønsker at beskæftige os med og begrebsliggøre gennem et rigt ordforråd.

Antropolog Mark Vacher peger på havnen som noget, der ikke i sig selv gør en forskel, men som derimod er til på grund af en forskel. "Havnen er et fænomen, der udspændes mellem steder (...), og mennesker, der er i en havn, er der, fordi de vil være andre steder" (Vacher 2013). Som det vises senere i afhandlingen er dette netop en af de virkeligheder, som Hirtshals er udfordret af. Byen er for et stort antal turister og erhvervsrejsende en logistisk terminal, der forbinder de egentlige destinationer.

Ikke-steder: Formløse overskudslandskaber

Arkitekt Tom Nielsen beskriver i forlængelse af ovenstående diskussion en række strukturer og steder, der ofte er oversete, men arealmæssigt omfangsrige, dele af den moderne by. I kølvandet på byernes vækst og den moderne byplanlægning opstår *den moderne bys overskudslandskaber*; små og større områder, der er tilovers, når vi skaber antropologiske steder og seværdigheder:

"Når dele af byen profileres kraftigt som 'forside', opstår uundgåeligt en tilsyneladende lige så stor bagside" (Nielsen 2001, s. 6).

Nielsen forklarer, hvordan bebyggelsen har en tendens til at samles i enklaver af bycentre og forstadskvarterer, industriparker og shoppingcentre, som forbindes af infrastrukturelle anlæg. Investeringer rammer pletvist på landkoret, og mellem disse planlagte, designede og kontrollerede rum bliver formløse (by)landskaber tilovers. Nielsen søger en dybere forståelse af det formløse og adopterer fra kunstens verden et vokabularium til at beskrive overskudslandskaberne og "meningsfyldt bruges til at skifte betragtningsvinkel på det urbane felt; fra det byggede til dets bagside eller det ikke byggede" (Nielsen 2001, s. 87). De fire 'processer', som Nielsen tager fra Bois og Krauss (med afsæt i Batailles tænkning om netop 'det formløse') er basal materialitet (det materielle i en ikke-idealiseret form såsom asfaltflader og overskudsjord), horisontalitet (det før-arkitektoniske eller ikke-arkitektoniske flade rum), puls (tidlig udstrækning og tilsyneladende endeløse gentagelser eller rytmer) og entropi (tilstand af forskelsløshed og uundgåelig bevægelse mod større og større disorganisation) (Nielsen 2001, s. 87-89). Nielsen vender den negative forståelse af det overskydende og tiloversblevne til en positiv forståelse af et potentiale, hvor overskudslandskaberne "kan spille en rolle som et 'alternativt offentligt rum', mellem det kontrollerede og det ukontrollerede, mellem det designede og det ikke-designede" (Nielsen 2001, s. 178). Som det skal vises med casestudiet, har også Hirtshals en række overskudsrum med potentiale (se særligt kapitel 8 og 9).

Urbane netværk og knudepunkter

Et andet karakteristika ved *transithyen* er stedets stærke relationer til andre byer og steder som en del af et urbant netværk. Sociolog Manuel Castells har beskrevet, hvordan samfundet i dag i højere grad end tidligere er struktureret omkring netværk fremfor individuelle aktører (Castells 1996). Han beskriver 'netværkssamfundet' ved et konstant flow af informationsstrømme

(materielle og immaterielle), drevet af teknologiske fremskridt. Den materielle og immaterielle komponent af disse globale informationsnetværk udgør *strømmenes rum* (*space of flows*):

“[...] the material arrangements allow for simultaneity of social practices without territorial contiguity. It is not purely electronic space [...] First, it is made up of a technological infrastructure of information systems, telecommunications, and transportation lines. [...] Second, the space of flows is made up of nodes and hubs. [...] Hubs are communication sites (e.g., airports, harbors, trains, or bus stations) that organize exchanges of all kinds, as they increasingly are interconnected and spatially related. [...] Third, the space of flows is also made of habitats for the social actors that operate the networks, be it residential spaces adjacent to the nodes, protected and secluded spaces of consumption, or global corridors of social segregation separating these corridors from the surrounding places around the globe. [...] Fourth, the spaces of flows comprises electronic spaces [...]” (Castells 1999, s. 295-296).

Strømmenes rum står i kontrast til stedernes rum (*space of places*), som er de fysiske rum, vi befinder os i både i tid og rum. Netværkssamfundet afføder flere flows og netværk (fysiske, digitale og virtuelle) mens den fysiske kontekst bliver mindre betydelig. Ifølge Castells er de ‘dominerende aktiviteter’ tilblevet omkring strømmenes rum, mens ‘oplevelser’ (experience) og ‘sociale interaktioner’ stadig organiseres omkring stedernes rum, men at stedernes rum bliver mere og mere magtesløse i takt med alsidigheden af strømmenes rum (Castells 1999, s. 296).

“The only chance of resistance for localities is to refuse landing rights for overwhelming flows – only to see that they land in the locale nearby, therefore inducing the bypassing and marginalization of rebellious communication” (Castells 1999, s. 296-297).

Netværkssamfundet og strømmenes rum er fremkommet i takt med globaliseringen og det (post)moderne samfund. Med Sociolog Zygmunt Baumanns termer er der tale om en flydende modernitet (*liquid modernity*), der i lighed med supermoderniteten som beskrevet i forrige afsnit er en beskrivelse for vores senmoderne samfund, og som karakteriserer nutidens højt udviklede globale og mobile samfund (Bauman 2000).

Den flydende modernitet producerer, hvad by- og regionalplanlægger Maarten A. Hajer kalder nul-friktionssamfundet (*Zero-friction society*), hvor blandt andet gnidningsløse trafiksystemer, ensartede butikskæder og monokulturelle (by)rum er dominerende (Hajer 1999). Hajer differentierer mellem *public space* – rum eller steder, der blot er offentlige af navn, dvs. offentlige i den forstand, at alle har ret til at være der, og *public domain* – rum eller steder, der også i realiteten benyttes af et bredt udsnit af befolkningen, og hvor der opstår social interaktion på tværs af kulturelle samfundslag (Hajer 1999, s. 32, se også Hajer & Reijndorp 2001). Olesen og Lassen (2012, 2015) har her argumenteret for mobilitetens restriktive egenskaber, der skaber steder, som kun målrettes bestemte dele af befolkningen.

Zero-friction public spaces har mange fællestræk med transitbyen; optimering af flow-belastning, fremme af fysisk mobilitet, single-minded, trafik fremfor mobilitet med mere (se ydermere tabel 7). Samtidig peger Hajer imidlertid på potentialet ved at arbejde fysisk med disse steder:

”It is precisely on the interchanges that the public domain could emerge. We see how the development of all the buildings and infrastructure at these nodes is dominated by zero-friction discourses. Yet it is at such places that meaningful interaction might be catered for” (Hajer 1999, s. 34).

Tabel 7 - "Between public space and public domain", (Hajer 1999, s. 34).

Zero-friction public space	Public domain
Aesthetic	Socio-cultural
Optimal flow congestion	Positive
Enhancing physical mobility	Enhancing cultural mobility
Single-minded	Open-minded, tilting
Conformist	Confronting
Style	Intriguing
Form	Programme
Sectoral	Post-sectoral
Traffic	Mobility
Confirming opinions	Presenting new options

Transitbyens karakteristika

På baggrund af de foregående afsnit skal der her opsamlende gives en karakterisering af transitbyen. Transitbyen er domineret af gennemkørende trafik, hvorved et større antal personer rejser igennem uden end med ærinde i byen.

Transitbyen er typisk et strategisk knudepunkt af kommunal, regional, national og/eller international karakter. Byens betydning som knudepunkt vil være fremherskende i bevidstheden hos politikere, erhvervsfolk og andre interessenter, og således dominerende i forhold til andre, lokalt forankrede betydninger og stedsforståelser.

Som knudepunkt er transitbyen typisk kendetegnet ved flere forskellige transportformer, der afløser hinanden i transporten af mennesker og gods. Dette kan eksempelvis foregå mellem land-, vand og luftbåren trafik, eller mellem (motor)vej- og skinebåren trafik.

Transitbyen deler i sin yderste konsekvens karakteristika med ikke-stedet gennem et minimum af oplevet historie, relation og identitet. Det kan være problematisk at tale om noget som helst sted som ikke-sted, og det er vigtigt her at understrege, at også transitsteder er historiske steder, hvorfor betegnelsen omhandler oplevelsen af stedet, ikke stedet som artefakt. Fokuspunkter, der har drevet analysen af casen, er i den forbindelse:

- Er Hirtshals et ikke-sted, eller i hvilken grad er Hirtshals defineret ved identitet, relationer og historie?
- Er Hirtshals en anti-seværdighed?
- Er Hirtshals en del af den usynlige verden?
- Havde stedsopfattelsen af Hirtshals som terminal været anderledes, hvis havnebyen i større omfang havde været domineret af en lystbådehavn frem for en fergehavn?
- I hvilken grad er Hirtshals del af netværkssamfundet og strømmenes rum, og er byen udtryk for den flydende modernitet?
- Er Hirtshals et glat og friktionsfrit sted?

Analysen af nærværende casestudie i kapitel 6-11 undersøger disse og lignende spørgsmål i relation til forståelsen af transitbyen. Med dette afsnit er der forsøgt udviklet et vokabular som teoretiske værktøjer til at arbejde analytisk med casen. Gennem analysen skal det yderligere undersøges, hvorvidt transitbyen rummer nogle stedslige potentialer, som kan forløses gennem opfølgende strategier og byplanlægning.

Leveby

Som en form for pendant til *transitbyen*, ønskes det at undersøge de bymæssige kvaliteter og udfordringer for steder med øget transit. Jeg vil med denne anden del af dette kapitel komme nærmere en konkretisering af *levebyen* som teoretisk begreb. Begrebet er ikke tidligere defineret, men er fundet anvendt i flere artikler og projekter som selvforklarende term. Således skrev chefredaktør for Randers Amtssavis Turid Fennefoss i 2013 i sin leder: 'Fremtidens Leveby':

"Kun de dygtigste byer vil overleve som selvstændige samfund. Her har Randers en række historiske fordele som en by, der allerede har formået at ændre sig radikalt fra industritung arbejderby til en moderne videns- og serviceorienteret by og står derfor i en stærk position i den aktuelle udvikling. Randers er en by, der kender sin position og forstår at udnytte og videreudvikle den. I takt med at videnstunge arbejdspladser koncentrerer sig mod syd, skal der sættes på at skabe fremtidens arbejdspladser i Randers. Den lokale udvikling må aldrig holde pause, og Randers har alle muligheder for at blive en nøglespiller i fremtidens østjyske millionby - som leveby, rekreativ oplevelsesby og centrum for udviklingen i et stort opland. Glade pendlerfamilier er et godt udgangspunkt, men det er de lokale arbejdspladser, der sikrer udvikling og fremtid og en levedygtig by" (Fennefoss 2013).

Et andet eksempel på brugen af termen leveby kan findes lokalt i Hjørring Kommune, som i samarbejde med by- og landskabstegninstuen METOPOS, Aktionsgruppen Vendsyssel og Indenrigs- og socialministeriet i 2008-2011 gennemførte et forsøgsprojekt for kommunens landdistrikt under overskriften "Leveby 2011 – et attraktivt hverdagsliv som kickstarter for øget bosætning og livskvalitet i landdistrikter" (Metopos by- og landskabsdesign 2009).

De to eksempler på brugen af termen *leveby* omhandler byer af vidt forskellig størrelse og status, hvor Hirtshals placerer sig et sted imellem. Fælles for ordbrugen er de lokale bosætningskvaliteter som omdrejningspunkt. Levebyen som teoretisk begreb følger også de internationale diskussioner omkring 'livability', der med en social dagsorden søger at udvikle gode rammer for byliv i lokale miljøer. Eksempelvis gives denne definition af den amerikanske organisation Partners for Livable Communities:

"Livability is the sum of the factors that add up to a community's quality of life—including the built and natural environments, economic prosperity, social stability and equity, educational opportunity, and cultural, entertainment and recreation possibilities" (Partners for Livable Communities 2015).

Indenfor blandt andet planlægning og urban design har livability-begrebet fået udbredt anvendelse, men med mange nuancer og varierende definitioner (Appleyard et al. 2014). En fællesnævner er imidlertid 'livskvalitet', og Appleyard et al. foreslår følgende tværgående definition:

"Livability is the accessibility people have to opportunities in and around the public realm (for commuting, work, education, rest, rejuvenation, etc.) to improve and/or maintain their desired quality of life" (Appleyard et al. 2014, s. 12).

Imidlertid påpeger Appleyard et al. at livskvalitet for én kan komme i modstrid med livskvalitet for en anden:

"This is particularly true in transportation, as one's travel inherently touches the lives of others along the pathway" (Appleyard et al. 2014, s. 2).

Med dette in mente understreger livability-konceptet denne afhandlings problemstilling, og det normative forhold mellem sted og mobilitet. Rejser, transport og strømme, der for nogen

fremmer det gode liv, kan med henvisning til det i kapitlet indledende citat af Urry, være en barriere i andres liv.

Ordet leveby lægger sig endvidere op ad begrebet *levested*, der kan defineres som et ”sted hvor bestemte dyr eller planter henholdsvis lever og vokser” (Den Danske Ordbog n.d.), og knytter sig ligeledes til termen *biotop*, der kommer af bio og top, hvilket oversat betyder ’plads for liv’ (Den Store Danske n.d.). Pointen er, at levebyen har borgerne i centrum, og i kraft af sine stedslige kvaliteter er attraktiv som bosætningsby. Dette skal udfoldes i det følgende gennem teoretiske betragtninger om *bykvalitet* og *byrum*, samt begrebet *atmosfære*.

Bykvalitet og byrum

Med henblik på at kvalificere *levebyen* som begreb har jeg set nærmere på kvaliteten af byer og byrum i et historisk perspektiv. Ifølge arkitekt og byplanlægger Gertrud Jørgensen har ”byernes kvalitet [...] stor indflydelse på livskvaliteten. En by i dag er dog ikke det samme som for 50, 100 eller 2.000 år siden. Livet har ændret sig, og det stiller også nye krav til byplanlægningen” (Jørgensen 2013, s. 15).

Jørgensen skriver om *planlægning for det gode liv i byen*, og gennemgår i grove træk den historiske udvikling af både livsvilkår og planlægningsidealer, som har præget vores byers udvikling frem til den form (eller de former), de antager i dag:

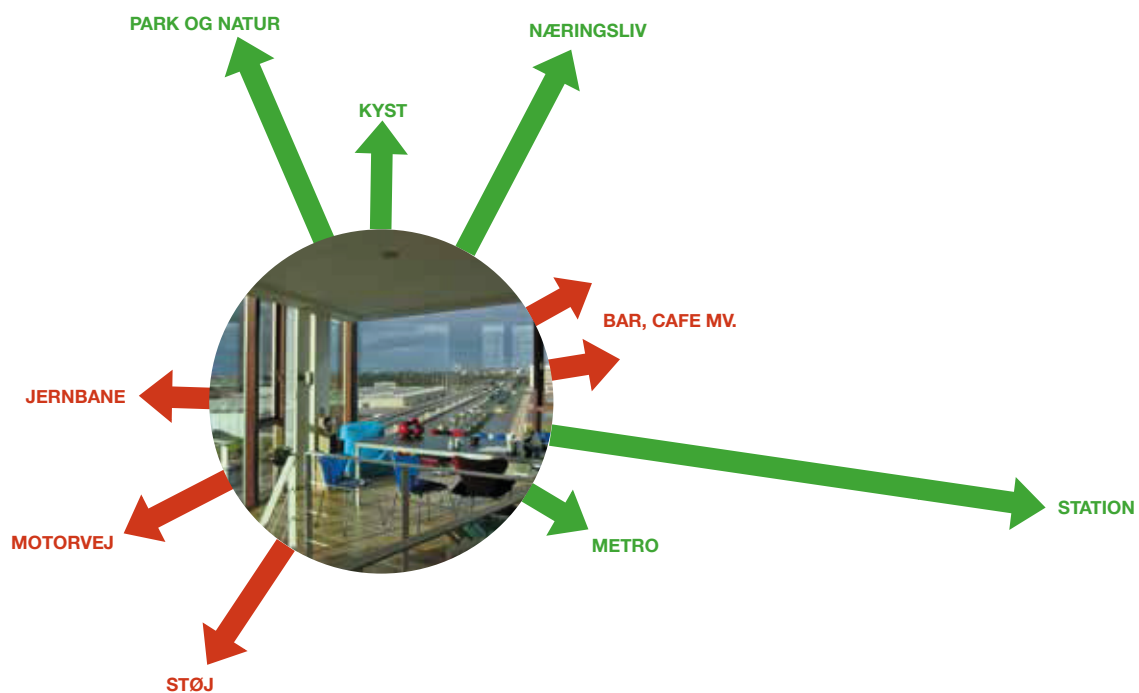
”Byplanlæggere har gennem tiderne – med vekslende interesse – arbejdet med byen som en ramme for ”det gode liv”. Opfattelsen af, hvad det gode liv er, har naturligvis ændret sig gennem tiden, og dermed har også vilkårene og idealerne for byplanlægning skiftet” (Jørgensen 2013, s. 15).

Jørgensens byhistoriske rejse går tilbage til de klassiske græsk/romerske idealer om byer og byliv, der er beskrevet af Marcus Vitruvius Pollio, og særligt kommer til udtryk gennem det stedslige natur- og klimagrundlag, et balanceret samspil mellem holdbarhed, nytteværdi og skønhed, og et fokus på fælles bymæssige funktioner og offentlige byrum, centralt placeret og omhyggeligt designet til gavn for menneske, by og samfund – idealer, der har været dominerende frem til moderne tid (Jørgensen 2013).

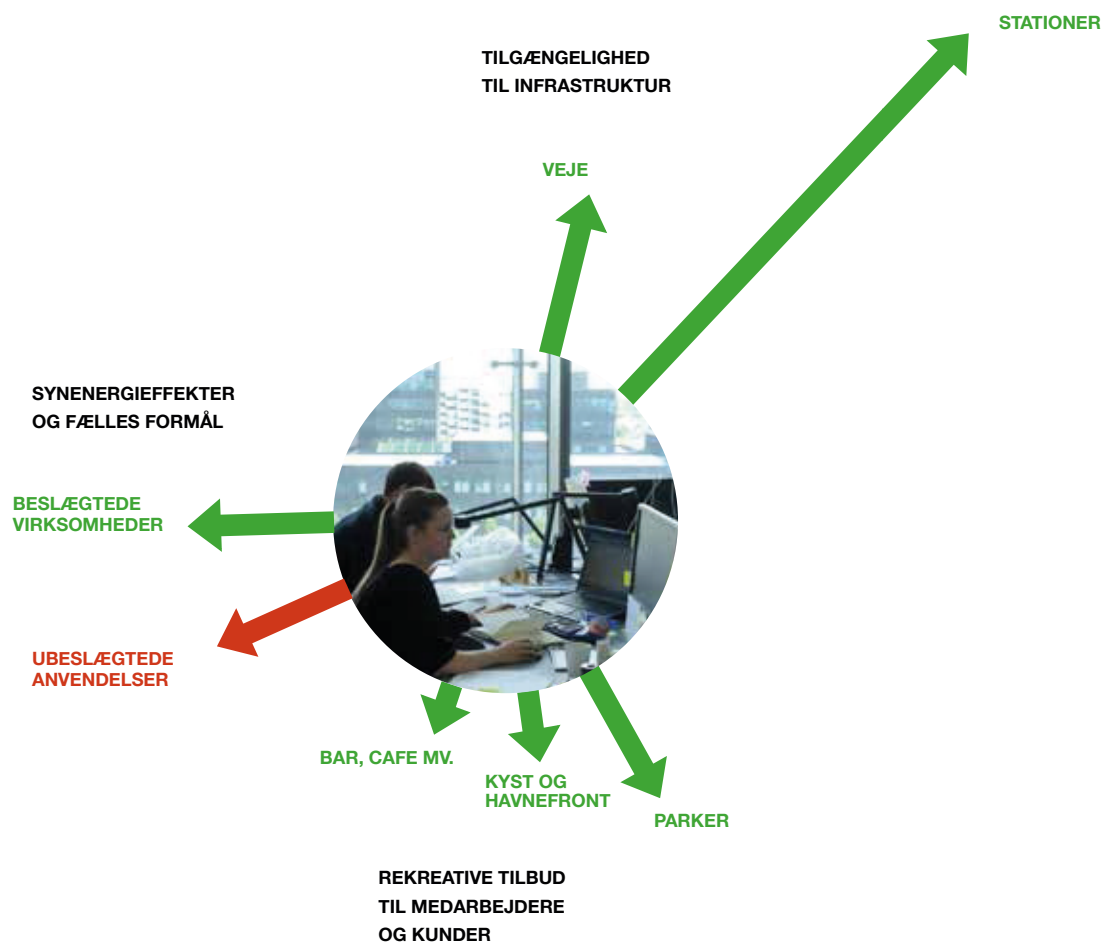
Som Jørgensen beskriver, opstår der omkring år 1900 et fornyet fokus på livet i byerne, hvor særligt Ebenezer Howard er med til at initiere en diskussion omkring hverdagsliv og bykvalitet for den brede befolkning. Som det vises i næste kapitel har Howards idealer helt konkret været inspiration for de planer, der ligger til grund for Hirtshals. Hans tanker bidrager til en diskussion omkring velfærdsidealere med udgangspunkt i byens borgere fremfor den i perioder fremherskende brug af byplanlægning som magtdemonstration (Jørgensen 2013).

Jørgensen påpeger yderligere, hvordan store dele af det 20. århundrede har været præget af tankerne om ’den moderne velfærdsby’, initieret på en byplanlæggerkonference i 1933 og formuleret som et byplanmanifest, Athen Charteret, senere udgivet i 1943 af arkitekt og byplanlægger Le Corbusier. Manifestet bygger videre på Howards sociale velfærdsidealere, og som reaktion på den industrielle og teknologiske udvikling anbefales det blandt andet at bygge i højden og dermed frigive store arealer i byen til begrønning, lys og luft, samt af sikkerhedsmæssige overvejelser at skabe differentierede trafiksystemer mellem de bløde trafikanter og de nye biler (Jørgensen 2013).

Imidlertid kritiseres de modernistiske planlægningsidealere for i praksis ikke at skabe gode betingelser for byliv. Jane Jacobs (1961) er en af de tidlige kritikere, der argumenterer for vigtigheden af diversitet, variation og en menneskelig skala for at skabe betingelser for et stimulerende byliv, og fra dansk side står Jan Gehl (1971, 2010) som den fremtrædende kritiker og talsmand for værdien af at arbejde med byen i øjenhøjde. Gehl peger på den samfundsmæssige betydning af gode, offentlige byrum med ræsonnementer for at bruge byen aktivt, og skabe det fysiske miljø i en menneskelig skala. Byens form og byens liv hænger ifølge Gehl ubønhørligt sammen (Gehl & Svarre 2013). I 1980’erne og 1990’erne er disse tanker, der trækker tråde tilbage til de klassiske byidealere, blevet delvist karikeret igennem ’new urbanism’, der forsøger at kopiere og genskabe den ’klassiske by’ i helt nybyggede områder (Jørgensen 2013, s. 26). Denne urbanisme



Figur 16 - Vigtige faktorer for ejerboligers værdi (COWI A/S & Tegnestuen Jens V. Nielsen 2014, s. 4-5).



Figur 17 - Vigtige faktorer for erhvervsmåls værdi (COWI A/S & Tegnestuen Jens V. Nielsen 2014, s. 6-7).

er kritiseret af blandt andre Thomas Sieverts beskrivelse af 'myten om den gode klassiske by' (Jørgensen 2013, s. 27). Ifølge Sievert er den nutidige by en grænseløs by, og Jørgensen gengiver en af Sieverts pointer, der går på, "at forestillingen om den klassiske by og dens kvaliteter som ramme om det gode byliv forvrænger og ødelægger vores evne til faktisk at "se" og forstå den grænseløse bys kvaliteter og negative sider i et klart lys, og dermed også gør planlæggerne mindre dygtige til at løse de (mange) problemer, der findes i denne form for by" (Jørgensen 2013, s. 27).

I forhold til at skabe gode rammer om byliv og bykvalitet i den grænseløse by foreslår Jørgensen landskabsurbanismen som redskab:

"En planlægningstilgang, som kunne være særlig velegnet til at arbejde med problemer og muligheder i den grænseløse by, er landskabsurbanisme: Her ses landskabet som det bærende og integrerende element i byen. Enhver plan tager nøje udgangspunkt i stedsanalyser, og en plan har ikke et bestemt slutprodukt, men fastlægger rumlige strategier og processer, og hvor det endelige slutprodukt kan ændre sig over tid" (Jørgensen 2013, s. 28).

Identificeringen af 'den grænseløse by' er rammende for store dele af den urbaniserede verden, hvor bygrænser er flydende, og store områder, der tidligere var skarpt inddelt i land og by, i højere grad må forstås som et sammenfiltret, urbant landskab. Problematikken skal dog i særlig grad ses i forhold til de større byer og byregioner, eksempelvis 'det østjyske bybånd', hvorimod mindre byer som Hirtshals stadig ligger relativt alene⁵, og på mange måder er tydeligt adskilt fra de større byer, Hjørring og Aalborg, hvor eksempelvis de videregående uddannelser samt store og specialiserede indkøbsmuligheder ligger. Der kan derfor argumenteres for, at mange mindre byer stadig har behov for et defineret centrum og en række mødesteder som væsentlige bymæssige kvaliteter, for selvom globalisering, centralisering og digitalisering er ved at ændre den fysiske geografi markant, har mennesker stadig basale behov, og byrum i en 'menneskelig skala' er noget, der stadig har værdi for den almene befolkning. Imidlertid kan der også argumenteres for, at sådanne bycentre og mødesteder skal gentænkes. Der argumenteres således ikke for en 1:1 gentagelse af de klassiske bycentertanker, men samtidig synes det heller ikke motiverende for byliv og bykvalitet at understøtte den grænseløse bys fysik. Landskabsurbanisme kan som beskrevet af Jørgensen være en løsning i arbejdet med den grænseløse by, og det skal her anføres, at landskabsurbanisme også kan være inspirerende for byudviklingsstrategier af byer som Hirtshals, der er mindre grænseløse, men stadig til en vis grad er forbundet funktionelt, infrastrukturelt, forståelsesmæssigt med videre til andre byer og steder. Imidlertid skal dette kobles med en forståelse omkring de specifikke behov, som de mindre byer kan have for lokale mødesteder.

Med et ønske om, at få mere viden om 'hvilke konkrete, økonomiske værdier investeringer i byliv og bykvaliteter skaber', har Miljøministeret sammen med en lang række samarbejdspartnere udarbejdet den hidtil største analyse i Norden indenfor værdien af byliv, hvilket blandt andet er opsummeret i rapporterne "byliv der betaler sig" (COWI A/S 2013) og "gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet" (COWI A/S & Tegnestuen Jens V. Nielsen 2014). Analyserne er foretaget på baggrund af data fra København og Aarhus, men de i projekterne udpegede tommelfingerregler synes alligevel interessante i forhold til at kvalificere levebyen som koncept. Projekterne viser blandt andet, at bosætningsmæssig nærhed til parker og bynær natur samt specifikt nærhed til kysten, og nærhed til togstationer har positiv værdi, ligesom disse elementer også viser sig at have positiv økonomisk effekt for erhvervet (se en gengivelse af projekternes diagrammer over positive og negative effekter for boligernes og erhvervslejemåls værdi på figur 16 og 17). Selvom det kan være vanskeligt at måle og veje byrum og bykvalitet, viser undersøgelserne alligevel, at disse u håndgribelige størrelser besidder en værdi og betydning. Sådanne kvaliteter vil derfor være relevante at inddrage i et strategisk arbejde for at skabe byudvikling med fokus på byliv og bykvalitet.

5 - Selvom byen Hirtshals også oplever en sammensmeltning med landsbyen Horne.

Atmosfære

Med henblik på at kvalificere begrebet leveby er også atmosfærebegrebet (undertiden aura (Benjamin 1935) eller *ambiance* (Thibaud 2011)) fundet relevant for at forstå, hvad der gør en by vedkommende, attraktiv og god at leve i. Atmosfærebegrebet har rødder i fænomenologien. Ifølge Gernot Böhme eksisterer atmosfærer et sted mellem objekt og subjekt, og er umiddelbart noget ubestemmeligt, noget 'mere end...', udenfor rationel forklaring:

“Atmosphere is the common reality of the perceiver and the perceived” (Böhme 1993, s. 122).

Atmosfære er altså en usynlig, men alligevel tilstedeværende, “forbindelse imellem omgivelsernes kvaliteter og menneskelige tilstande. Og netop imellem dem. Atmosfæren er hverken en egenskab ved tingene eller et foster af den menneskelige indbildning” (Ringgaard 2010, s. 46). I bogen *Atmospheres* (Zumthor 2006) beskriver arkitekten Peter Zumthor en særlig stemning og sindstilstand, som han oplevede i et konkret italiensk byrum i påsken 2003, og i sine refleksioner over oplevelsens oprindelse finder han i overensstemmelse med Böhme, at den ikke kunne have været den samme uden tilstedeværelsen af både ham selv og omgivelserne:

”So what moved me? Everything. The things themselves, the people, the air, noises, sound, colours, material presences, textures, forms too - forms I can appreciate. Forms I can try to decipher. Forms I find beautiful. What else moved me? My mood, my feelings, the sense of expectation that filled me while I was sitting there. Which brings that famous Platonic sentence to mind: <Beauty is in the eye of the beholder.> Meaning: it is all in me. But then I perform an experiment: I take away the square – and my feelings are not the same” (Zumthor 2006, s. 17).

For Zumthor har god arkitektur (hvilket langt hen af vejen kan overføres til byrum) den kvalitet, at den formår at 'røre' de mennesker, der oplever den. Til at sætte ord på, hvad det er ved en bygning, et menneske eller et sted, der på vedkommende måde rører os, anvender Zumthor atmosfærebegrebet:

”I enter a building, see a room, and - in the fraction of a second - have this feeling about it. We perceive atmosphere through our emotional sensibility - a form of perception that works incredibly quickly, and which we humans evidently need to help us survive. Not every situation grants us time to make up our minds on whether or not we like something or whether indeed we might be better heading off in the opposite direction. Something inside us tells us an enormous amount straight away” (Zumthor 2006, s. 12).

Arkitekt Juhani Pallasmaa citerer psykiateren Iain McGilchrist, der fra et ikke-arkitektonisk perspektiv giver en forklaring på disse umiddelbare indtryk og ubevidste bedømmelser af ”godt” og ”dårligt”:

”We do not make choices about whether we like something on the basis of explicit assessment, a balance sheet, weighing up its parts. We make an intuitive assessment of the whole before any cognitive processes come into play, though they will, no doubt, later be used to ”explain”, and justify, our choice” (McGilchrist in Pallasmaa 2010, s. 238).

Dette betyder, at vi danner os en fornemmelse for et steds atmosfære endnu før vi når at identificere stedets detaljer eller når at forstå og behandle stedet med vores intellekt:

”As we enter a new city, we grasp its overall character similarly, without having consciously analyzed a single one of its myriad properties” (Pallasmaa 2010, s. 240).

Atmosfære: Det multisensoriske sted

Atmosfærer er formet gennem menneskers kropslige interaktion med et sted, og kan beskrives som et steds multisensoriske kvaliteter. Således er atmosfære-begrebet tæt forbundet med fænomenologien, og ifølge Böhme skal vi være fysisk til stede for at kunne opleve et sted til fulde. Pallasmaa beskriver arkitektur som altid værende multisensorisk og understreger vigtigheden af at tænke det fulde sanseapparat med i det bebyggede miljø for at undgå kun at skabe arkitektur for visuel tilfredsstillelse (Pallasmaa 2005). Han retter en særlig kritik mod byplanlægningens visuelle paradigme:

”[...] the visual paradigm is the prevailing condition in city planning, from the idealised town plans of the Renaissance to the Functionalist principles of zoning and planning that reflect the ‘hygiene of the optical’. In particular, the contemporary city is increasingly the city of the eye, detached from the body by rapid motorised movement, or through the overall aerial grasp from an airplane. The processes of planning have favoured the idealising and disembodied Cartesian eye of control and detachment; city plans are highly idealised and schematised visions seen through le regard surplombant (the look from above) [...]” (Pallasmaa 2005, s. 29).

Pallasmaa modstiller ’øjets by’ og ’den haptiske by’, hvor den førstnævnte er karakteristisk for den nutidige, moderne eller unge by udtrykt ved ’distance’ og ’exteriority’, mens den haptiske by er udtrykt ved ’interiority’ og ’nearness’ (Pallasmaa 2005, s. 33).

Pallasmaa mener, at der i den vestlige verden er begyndt at komme fokus på de ’forsømte sanser’, og opmuntrer det stigende forsøg blandt arkitekter på at bringe det multisensoriske tilbage i arkitekturen gennem en styrket fornemmelse for materialitet og ’haptisitet’, tekstur og vægt, rumlig tæthed og materialiseret lys (Pallasmaa 2005, s. 37).

Flere af Pallasmaas eksempler på, hvordan forskellige sanser indgår i den atmosfæriske oplevelse af steder, vækker genklang i denne afhandlings case gennem lydbilledet af mågeskrig lugten af havneby:

”The echo of steps on a paved street has an emotional charge because the sound reverberating from surrounding walls puts us in direct interaction with space; the sound measures space and makes its scale comprehensible. We stroke the boundaries of the space with our ears. The cries of seagulls in the harbour awaken an awareness of the vastness of the ocean and the infiniteness of the horizon.” (Pallasmaa 2005s. 51), og senere med fokus på lugtesansen: ”Fishing towns are especially memorable because of the fusion of the smell of the sea and of the land; the powerful smell of seaweed makes one sense the depth and weight of the sea, and it turns any prosaic harbour town into the image of the lost Atlantis” (Pallasmaa 2005, s. 54-55).

Der er i beskrivelserne tale om ”atmosfærernes flersensoriske karakter” (Albertsen 1999, s. 14), der er vigtige have med i forståelsen af hvad der skaber det gode urbane liv. Fra et socialvidenskabeligt perspektiv synes dette i øvrigt at trække tråde til litteraturen omkring non-representation theories (under tiden også kaldet more-than-representation theories), (se blandt andre Vannini 2012, Anderson & Harrison 2010, Thrift 2007, Waterton 2013), samt aktør-netværks-teoriens perspektiver omkring samspillet med fysiske objekter og det levede liv (Yaneva 2009, Latour 2005).

Atmosfære: Æstetik

Augés betænkeligheder ved supermodernitetens ikke-steder hører også sammen med et tab af atmosfære i forbindelse med det byggede miljø. ”The pre-eminence of system over history and of the global over the local has consequences in the domain of aesthetics, art and architecture” (Augé 2008, s. XV). Atmosfærebegrebet danner bundklang i fænomenet æstetik, særligt i forhold til arkitektur og byrum. Ordets oprindelige betydninger omhandler ’opfattelse via sanserne’, og ikke blot ’smagsdommeri’ eller ’skønhedsfilosofi’ (Thibaud 2012, s. 4).

Atmosfære er ifølge Gernot Böhme det grundlæggende koncept bag begrebet æstetik (i kunst, landskabsarkitektur etc.), og “Aesthetic work consists of giving things, environments or also the human being [...] properties from which something can proceed. That is, it is a question of “making” atmospheres through work on an object” (Böhme 1993, s. 123).

Böhme skriver om en ny æstetik som en generel teori over æstetiske værker, der skal forstås som produktionen af atmosfærer (Böhme 1993, s. 116). Tanken om at kunne skabe atmosfærer, eller ’tilrettelægge atmosfærer’ gennem arkitektur og byplanlægning, og at dette kan give såkaldt ”atmosfærisk magt” (Albertsen 1999, s. 12) er tankevækkende i forhold til de udfordringer, Hirtshals står overfor, hvor havnens netværk af virksomheder, infrastrukturer og rejsende dominerer i deres fremtrædelse af strømmenes rum (Castells 1996), mens stedernes rum (ibid) i byen kan synes svage, og befolkningstallet i øvrigt falder år for år. Med citering af Böhme skriver Albertsen:

”Arkitekter løser altså nok sagligt-funktionelle problemer, fastlægger på forhånd produkters tinglige egenskaber, men de designer også omverdensfysiognomier og mulige atmosfærer. De skaber rum” med en bestemt stemningskvalitet, atmosfærer. Bygninger, inderum, pladser, indkøbscentre, byrum og kulturlandskaber kan være oplyftende, nedtrykkende, lyse, kolde, gemytlige, festlige, saglige; de kan udstråle en afvisende eller en indladende, en autoritativ eller en familiær atmosfære”. At tilrettelægge atmosfærer giver således også *atmosfærisk magt*” (Albertsen 1999, s. 11-12).

På den baggrund kan man argumentere for, at arkitekter og andre med indflydelse på det bebyggede miljø har et ansvar for at udøve magten med størst mulig omtanke for de mennesker, der senere skal bruge bygningerne og færdes imellem dem. Det kan i den forbindelse spørges, hvordan gode bymiljøer, der får folk til at føle sig hjemme og tilstede, er arrangeret?

”Mennesker bor i for ringe grad i rummet, rummet bor tilsvarende i for begrænset omfang i menneskene. Den liden tilknytning til steder, som mange mennesker må færdes i, har svækket engagementet i det bebyggede miljø og ansvaret for de mennesker, som man færdes sammen med.” (Jantzen 2011, s. 91).

Christian Jantzen argumenterer for, at ”kropsligt nærvær i rum forudsætter en oscillerende mellem familiaritet og fremmedhed” (Jantzen 2011, s. 76), og at ”æstetik er den praksis, der frembringer denne oscillerende” (Jantzen 2011, s. 76). Med det mener Jantzen, at nye (ukendte) designs skaber overraskelser og dermed udløser opmærksomhed og bevidsthed (mentalt og kropsligt), og kræver engagement i miljøet - så længe det ikke bliver *for* ukendt. Dette rejser nye spørgsmål om, hvad æstetik er, og for hvem - og hvor skellet er mellem at begå og ikke begå ’nye æstetik’ (f.eks. ny arkitektur, urban design, etc.).

Med en by som Hirtshals som analyseobjekt, er det interessant at analysere og diskutere, om der er én atmosfære for lokalbefolkningen og en anden for turister, i tråd med Dag Østerbergs forståelse af atmosfærer (Albertsen 1999, s. 24). Og hvis der er - og disse atmosfærer kan påvirkes af fysisk planlægning - hvordan sikrer man de bedste atmosfæreskabende betingelser for både beboere og besøgende?

”Architecture cannot, however, become an instrument of mere functionality, bodily comfort and sensory pleasure without losing its existentially mediating task. A distinct sense of distance, resistance and tension has to be maintained in relation to programme, function and comfort. A piece of architecture should not become transparent in its utilitarian and rational motives; it has to maintain its impenetrable secret and mystery in order to ignite our imagination and emotions.” (Pallasmaa 2005, s. 62).

Atmosfærer er vanskelige at måle, og oplevelsen af atmosfærer opstår som nævnt mellem det sansede og den sansende. Alligevel er atmosfære-begrebet ikke alene beskrivende for individuelle, subjektive oplevelser:

”Different people present can discuss the atmosphere and more or less agree on its character, provided that their sensibilities towards atmospheres do not diverge too much” (Albertsen 2012, s. 70).

Der vil altså som regel kunne findes nogle karaktertræk ved et sted, som står særligt frem i bevidstheden hos flertallet, og måske endda bliver en del af en kollektiv bevidsthed og identitet. På den baggrund kan der argumenteres for, at atmosfærer kan tolkes som nogle karaktertræk ved et sted, som står særligt frem i oplevelsen af stedet in situ.

Levebyens karakteristika

Med afsæt i ovenstående afsnit skal der her udledes en karakterisering af levebyen som pendant til transitbyen. Levebyen er først og fremmest karakteriseret som ’et attraktivt bosætningsmiljø’. Hvad dette indebærer, varierer naturligvis fra subjekt til subjekt, og vil også ændres gennem den enkeltes livscyklus. Det skal her fremføres, at et attraktivt bosætningsmiljø kan inddeles i to dele. Den ene del indebærer en række meget konkrete bymæssige funktioner. I overført betydning kan det sammenlignes med en velfærdssamfundsudgave af Maslows behovspyramide, hvor nederste lag i pyramiden består af huse, veje og basale indkøbsmuligheder. Ovenpå dette lag, bygges forskellige funktionelle servicetilbud, et mere og mere varieret jobudbud (med mindre der er tale om pensionister), og adgang til skole- og fritidsordninger samt forskellige uddannelsesinstitutioner, såfremt der er tale om børnefamilier og unge mennesker. Dertil kommer yderligere adgang til fritidstilbud, kultur og natur, og byrumsmæssigt et eller flere gode opholds- og mødesteder. Levebyen skal i yderste potens rumme alt dette.

Den anden del af et attraktivt bosætningsmiljø består af nogle mere udefinerbare kvaliteter ved et sted, som kan indfanges med begrebet atmosfære. Dette er kvaliteter, der sætter sanserne i aktion og afføder kropslige reaktioner på byen eller stedet. Med andre ord er det alt det, der er svært at sætte ord på, men som gør, at vi går fra et sted med en god følelse og fortæller videre til andre mennesker, at der var ’rart’ eller ’spændende’, og at det virkede som et godt kvarter eller en hyggelig by. På sin vis kan denne del af et attraktivt bosætningsmiljø forstås som det allerøverste lag i den førnævnte velfærdssamfundsudgave af Maslows behovspyramide.

Levebyen vil for dens borgere og besøgende opleves som Augés beskrivelse af det antropologiske sted, det vil sige en by, hvor historie, relationer og identitet opleves som en betydelig del af stedet. I forlængelse af dette er levebyen karakteriseret gennem en fysisk fremtoning, der er stimulerende for oplevelsen af positivt stemte atmosfærer, og hvor det fysiske-rumlige, bebyggede miljø møder den menneskelige skala. Levebyen er i den henseende et multisensorisk sted, det vil sige et sted, hvor de fysiske omgivelser medvirker til en stimulering af det fulde sanseapparat gennem taktile overflader, karakterfulde dufte, detaljerige bygninger, en kropslig skala etc. Levebyen opfylder i overført betydning betingelserne for en biotop: et sted med plads til liv. Fokuspunkter, der har drevet analysen af casen, er i denne forbindelse:

- Kan Hirtshals tilbyde et attraktivt hverdagsliv med gode rammer for byliv?
- Er byplanlægningen i Hirtshals overvejende fremmende for stedslige kvaliteter lokalt eller globalt?
- Hvordan opleves Hirtshals med udgangspunkt i en menneskelig skala og livet mellem husene?
- I hvilken grad rummer Hirtshals kvaliteter eller potentialer for et byliv, der betaler sig?
- Hvilke umiddelbare indtryk kan man få ved mødet med Hirtshals?
- Hvilke indtryk er kendetegnende for oplevelsen af Hirtshals, og hvordan kan man tale om atmosfæren eller atmosfærerne i Hirtshals?

Ligesom for transitbyen, undersøger analysen af nærværende casestudie i kapitel 6-11 disse og lignende spørgsmål i forhold til at forstå leveby-aspekterne af Hirtshals.

Tilsvarende transitbyen som teoretisk værktøj, er der med dette afsnit forsøgt udviklet et vokabular omkring levebyen til at arbejde analytisk med casen. Gennem analysen skal det yderligere undersøges, hvordan levebyen påvirkes af transitbyen indenfor rammerne af det samme sted, og om der kan identificeres nogle potentialer i samspillet mellem transit- og leveby.

Sameksistens af transitby og leveby

Med dette kapitel har jeg foreslået en teoretisk analyseramme, der indeholder begreberne transitby og leveby. Disse begreber er udsprunget af empirien, og kan på baggrund af dette kapitels teoretisk udfoldelse og konkretisering af begreberne, være med til at belyse Hirtshals som case, og til analytisk at forstå empirien dybere. Begreberne transitby og leveby udgør som beskrevet en værdimæssig målestok, som en konkret empirisk case såsom Hirtshals og andre mobilitetspåvirkede steder kan analyseres og diskuteres op imod i forhold til at kunne arbejde med 'mulige' og normativt 'bedre' fremtider for stedet. På baggrund af de følgende analysekapitler kan det diskuteres, om og i givet fald hvordan og i hvilken grad levebyen og transitbyen kan sameksistere, forståelsesmæssigt kan integreres og rent fysisk kan kobles. Med den relationelle forståelse skal det endvidere fremføres, at de to begreber kan bidrage og influere positivt på hinanden.

Konkret vil jeg gennem analysekapitlerne, og særligt i de delkonklusioner, der afslutter de seks kapitler, løbende referere til de to begreber som normative målinger af stedets fremtræden i forskellige situationer. På baggrund af de forskellige metoder og blikke på casen, informanternes udsagn og forståelser, undersøgelserne af Hirtshals som oplevet og sanset sted, som et sted, konstitueret gennem historie, diskursive idéer og idealer og som sted, materialiseret i fysiske bygninger og veje, forholder jeg de to teoretiske begreber til de multiple stedsforståelser, der er kendetegnende for forskellige gennemrejsende turister og erhvervsrejsende, indbyggere og eksterne personer med forskellige forhold til Hirtshals.

Teorikapitler - Epilog

Jeg har gennem de foregående to kapitler vist, at en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse indfanger mere komplekse sammenhænge, og er nødvendig for at forstå, hvordan steder udvikler sig i relation til andre steder. Endvidere har jeg udfoldet en række teoretiske pointer om, hvordan samfundet i højere grad må forstås gennem en flerhed af mobiliteter, og hvordan det ny mobilitetsparadigme peger på, at der foregår mere mellem A og B end blot nøgtern og mekanisk bevægelse af mennesker og ting. Endeligt har jeg påpeget, at disse perspektiver kan bruges indenfor urban design, arkitektur og byplanlægning til at motivere, nuancere og kvalificere arbejdet med byudvikling.

Det er gennem det teoretiske arbejde blevet tydeligt, hvordan den klassiske stedsteori og nyere mobilitetsteori er relateret, og hvordan mobilitetsteoriens samfundsfaglige aspekter og fokus på verden som mobil udfordrer den klassiske stedsforståelse og sammen med den relationelle stedsteori danner grundlaget for en nytænkning og revitalisering af stedsteori med relevans for et konkret studie af sted og mobilitet i Hirtshals. Jeg vil argumentere for, at steder må analyseres både gennem deres materialiteter og deres indlejrede betydninger, og ikke mindst ved at se på mobiliteter og deres fysiske repræsentationer på stederne. En sådan analyse vil i højere grad kunne rumme helheden og afdække både materielle og immaterielle relationer.

På den baggrund udvikler jeg en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse, der fungerer som teoretisk forståelsesramme og afsæt for den efterfølgende analyse af casen. Med *sted* og *mobilitet* som omdrejningspunkt kan det ikke understreges nok, at det relationelle blik udgør den optik, hvormed analysen udføres. Således skal den undersøgte case både forstås som *sted* og som *mobiliteter*, og fra et tværfagligt perspektiv, der dels bygger på de social- og samfundsfaglige traditioners arbejde med steder og mobiliteter, og på de fysiskorienterede traditioners arbejde med de samme koncepter. Ved en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse forstås sted således konkret som en relation mellem fysik og geografi, mobilitet og sociale sammenhænge, historie og betydning. Stedsforståelsen har haft betydning for forskningsdesignets opbygning på den måde, at der i de forskellige analyser netop er fokus på disse dele: fysik, geografi, mobilitet, sociale sammenhænge, historie og betydning, relateret til at forstå Hirtshals som konkret sted.

For at understøtte casens iboende samfundsmæssige og designmæssige perspektiver, anvendes de teoretiske perspektiver på sted og mobilitet henholdsvis inden for samfundsvidenskaberne og inden for de mere fysisk orienterede fagområder såsom arkitektur, urban design og byplanlægning til at udvide forståelsen af Hirtshals og den måde, by og havn er planlagt og udviklet. Hirtshals siges at være ”den mest planlagte by i hele Kongerige” - en modernistisk byplan, tegnet ud fra idealet om effektivitet og friktionsfri bevægelse fra A til B (se endvidere kapitel 6). Ved at tilgå forskningsprojektet med en teoretisk forståelse af steder som relationelle entiteter og med mobilitetsforskningens opmærksomhed på det, der er ”mere end ...”, og gennem både kvantitative og kvalitative overvejelser omkring steders rolle og mobiliteternes betydning, vil der blive sat spørgsmålstejn ved de konventionelle strategier bag byens planlægning.

Denne afhandling antager en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse med en særlig omtanke for det bebyggede miljø. Således er steds-specifikke overvejelser væsentlige, men set i et større perspektiv af relationelle steder, mobiliteter, økonomiske og politiske forudsætninger og meget mere. Det relationelle blik, som afhandlingen er udført under, indebærer en grundlæggende forståelse af, at hverken steder eller mobiliteter er entydige størrelser, men at vi derimod er omgivet af flere og overlappende mobilitets- og stedsforståelser. I forhold til Hirtshals er der for eksempel tale om beboernes, politikernes og turisternes forskellige blikke og forståelser, hvilke igen vil være forskellige helt ned på individniveau. Den relationelle forståelse fordrer en differentiering og nuancering i arbejdet med at belyse byens udvikling. Med denne forståelse kan Hirtshals ikke blot analyseres som et transitsted eller som et autentisk sted, for uden både at adressere et fænomenologisk og et mobilt blik, ville belysningen af stedet blive meget begrænset. Analysen må således afsøge Hirtshals som både rodfæstet og konstitueret gennem et flow.

Tabel 8 - Skematisk fremstilling af afhandlingens analysekapitler (kapitel 6-11) relateret til den ontologiske trekants aspekter og en metodisk tilnærmning til byen.

	at studere Hirtshals som et sted, der er konstitueret gennem historie, diskursive idéer og idealer	at studere Hirtshals som et sted materialiseret i fysiske bygninger og veje	at studere Hirtshals som oplevet og sanset sted	Tidslig tilnærmning	Rumlig tilnærmning	Social tilnærmning
'At planlægge og udvikle en by'	X	x		Historisk perspektiv	Planer, luftfotos og tekster	Samfund
'At rejse igennem Hirtshals'		x	X	Nutidigt perspektiv	Byens periferi	Turister og erhvervs-rejsende
'At ankomme til Hirtshals'		x	X	Nutidigt perspektiv	Byens periferi	Forskeren
'At opdage Hirtshals'	x	X	x	Nutidigt perspektiv	Byens kvarterer	Forskeren og kommunen
'At kende Hirtshals'	x	x	X	Nutidigt perspektiv	Byens helhed	Lokale
'At leve med transit'	x	X	x	Nutidigt perspektiv	Byens flows	Lokale

Analysekapitler - Prolog

I denne del af afhandlingen fremlægges det empiriske materiale igennem seks kapitler (kapitel 6-11). Ideen bag opbygningen af denne analysedel er, at kapitlerne gradvist nærmer sig byen i tidslig, rumlig og/eller social distance, hvorved læseren vil opleve, at stedet Hirtshals kommer tætte på og bliver mere og mere udfoldet (se tabel 8, søjle 5-7). Undervejs vil der figurere en række delkonklusioner omkring, hvad sted og mobilitet er og betyder for Hirtshals.

På grund af strukturen, vil der forekomme tematiske overlap imellem de forskellige kapitler, men det er med den intention, at de enkelte temaer belyses grundigere og nuanceres yderligere for hvert kapitel, og at de tematiske overlap er medvirkende til, at læseren lærer stedet at kende i dybden.

Som det er blevet præsenteret i kapitel 2 og 3, baserer forskningsprojektet sit videnskabsteoretiske og metodiske fundament på pragmatisk pluralisme og casestudiets mixed methods-tilgang. De seks næste kapitler tager afsæt i forskellige metoder, og således bygger det ene kapitel også metodisk ovenpå det næste, der således anskuer casen fra en ny vinkel. Hvad angår den pragmatiske pluralisme er det en pointe ikke at adskille det fænomenologiske aspekt, det diskursive aspekt og objekt-aspektet kategorisk og metodisk. Alligevel vil typisk et af aspekterne være mere fremtrædende end de andre i det enkelte kapitel (se tabel 8, søjle 2-4).

Det første analysekapitel, 'At planlægge og udvikle en by', søger overordnet at studere Hirtshals som et sted, der er konstitueret gennem historie, diskursive idéer og idealer, kombineret med det at studere Hirtshals som et sted materialiseret i fysiske bygninger og veje.

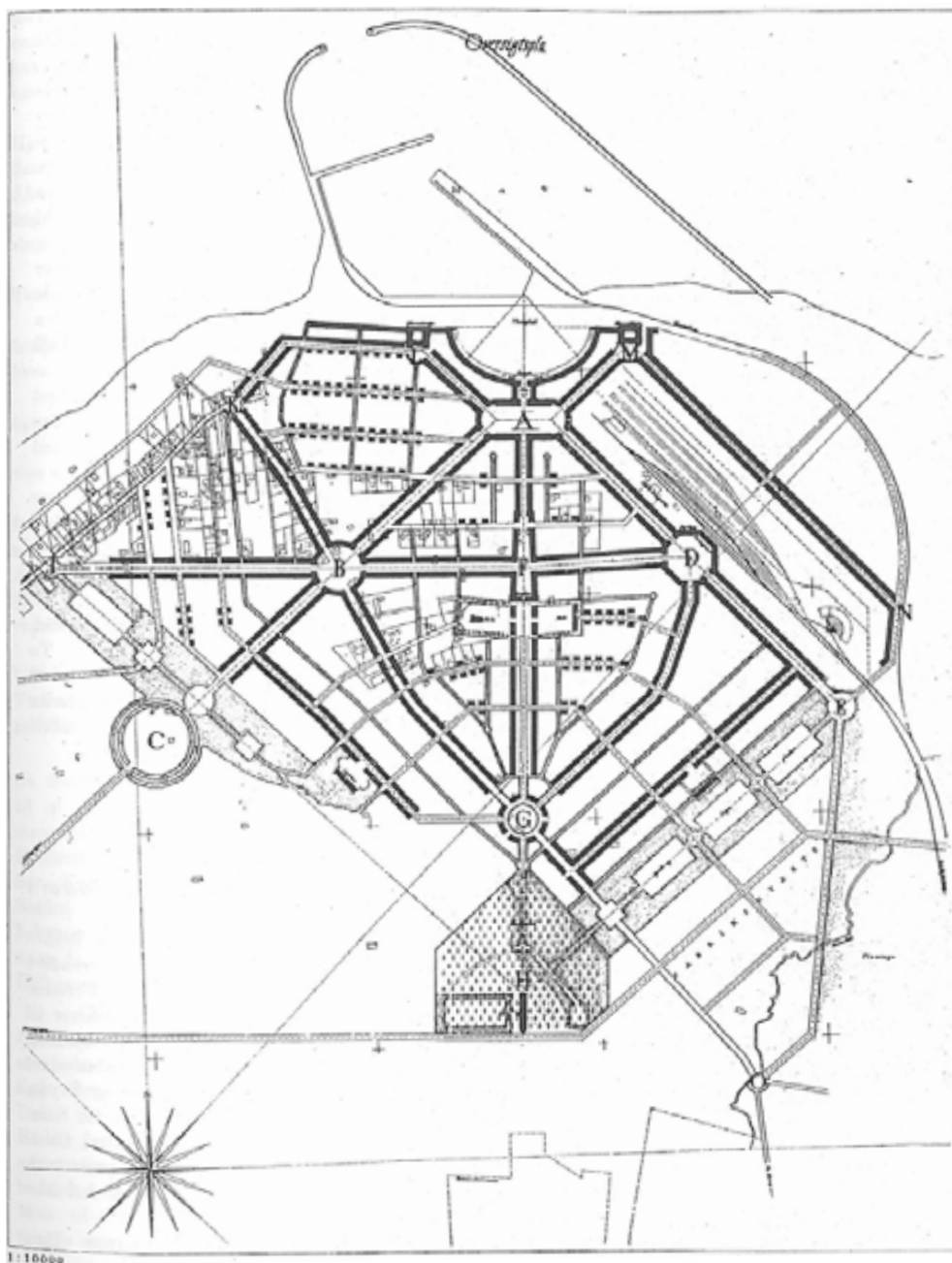
De næste to analysekapitler, 'At rejse igennem Hirtshals' og 'At ankomme til Hirtshals' søger i højere grad at studere Hirtshals som oplevet og sanset sted, men ud fra henholdsvis de fremmedes blikke (turister og erhvervsrejsende) og det jeg vil kalde den professionelle fremmedes blik (urban-design-forskeren).

Det fjerde analysekapitel, 'At opdage Hirtshals', fastholder det urban design-faglige blik, men kommer længere ind i byen og søger først og fremmest at studere Hirtshals som et sted materialiseret i fysiske bygninger og veje.

Det femte analysekapitel, 'At kende Hirtshals', har igen det, at studere Hirtshals som oplevet og sanset sted, som sit primære fokus, men denne gang igennem et lokalt perspektiv på baggrund af interviews med en række borgere og nøgleaktører.

Det sjette analysekapitel, 'At leve med transit', anlægger ligeledes et lokalt perspektiv på baggrund af interviews med de lokale borgere og nøgleaktører, men i dette afsluttende analysekapitel med særligt fokus på at studere Hirtshals som et sted materialiseret i fysiske bygninger og veje i forhold til, om transitknudepunktet skaber lokal værdi.

Den teoretiske relationelle og mobilitetsorienterede stedsforståelse, præsenteret i kapitel 4, gennemsyrrer hele den måde, de følgende seks analysekapitler er opbygget og udført på. Begreberne transitby og leveby, der er udsprunget af arbejdet med Hirtshals-casen, og teoretisk udfoldet, konkretiseret og defineret i kapitel 5, anvendes undervejs i den følgende analyse til at forstå, hvordan og i hvilke forskellige situationer og sammenhænge, Hirtshals fremtræder i bestemte stedslige og mobilitetspåvirkede forståelser.



Figur 18 - Vindende konkurrenceforslag fra 1923 til en byplan for en helt ny by, Hirtshals, af Knud Christiansen og Steen Eiler Rasmussen (Christiansen & Rasmussen 1923, s. 17).

Kapitel 6

At planlægge og udvikle en by

”Mange danske byer er vokset op omkring en aktiv erhvervshavn, der har været omdrejningspunkt for områdets handel, produktion, arbejdspladser og økonomiske udvikling. Havnens og byens udvikling har været knyttet tæt til hinanden, selvom betingelserne for samspillet har ændret sig gennem tiderne” (Erhvervsstyrelsen 2015).

Historisk set er mange af Danmarks byer opstået og groet omkring en havn. Et lille antal havnebyer er planlagt ”fra bunden” i nyere tid, heriblandt Esbjerg (1868), Hirtshals (1919) og Hanstholm (1960) langs den jyske vestkyst og Rødbyhavn (1912) på Lolland. De planlagte havnebyer er udtryk for ’drømmen om havne langs vestkysten’ (Gaardmand 1993, s. 16), bygget i en tro på både havne- og bymæssig vækst. Af de nævnte byer er det imidlertid kun Esbjerg, der oplever stigning i befolkningstallet i dag.

Hirtshals er blevet kaldt den ”mest planlagte by i Kongeriget” (Thomassen 1954, s. 164). I dette kapitel skitseres den historiske kontekst for casen Hirtshals med henblik på at forstå hvilke idealer om sted og mobiliteter, der har påvirket havne- og byudviklingen. Kapitlet belyser endvidere hvilke idealer, der ligger bag ’den planlagte by’, og dansk og international byplanlægningshistorie inddrages som en vigtig kontekst og forståelsesramme til at belyse problemstillingerne omkring vækst og tilbagegang, som afhandlingen på et mere overordnet niveau berører.

Først dykkes der ned i de initierende tanker om en havn og visioner for en helt ny by på den jyske vestkyst. Derefter udfoldes de fremherskende byplanlægningsidealiser, der gik forud for planerne om Hirtshals, og som kan genkendes i det vindende konkurrenceforslag til den nye by. Herefter gennemgås udviklingen i Hirtshals frem til i dag, set i lyset af nationale tiltag og strømninger. Afslutningsvist konkluderes og argumenteres der på baggrund af den historiske udvikling, hvordan de initierende idealer om et effektivt infrastruktursystem har grundfæstet sig og i dag kan ses som byens DNA, mens de byrumsmæssige og arkitektoniske visioner for byen ikke er kommet langt videre end de tegnede planer.

En ny og moderne by – visioner i en fremgangstid

”Historien om fiskeriet og Hirtshals handler nok om en natur og en beliggenhed med muligheder. Men måske lige så meget om en befolkning med vilje og evne til at udnytte mulighederne” (Simonsen 2002, s. 175).

Hirtshals er i europæisk kontekst en ung by, grundlagt i første halvdel af det 20. århundrede. Før denne tid var Lilleheden (som senere fik navnet Hirtshals) et næsten øde sted med kun ganske få gårde i området, der levede af landbrug, og kun som supplement til kosten bedrev kystfiskeri. Der var imidlertid observeret gode fiskeriforhold, særligt indenfor sildefiskeriet, og den geografiske udformning og placering gav gunstige forhold for fiskehandel og eksport til bl.a. Tyskland, England, Norge og Sverige (Simonsen 2002). Pynten gør kysten særligt stærk og modstandsdygtig overfor erosion, tilsanding og tilisning, hvilket gjorde stedet attraktivt for fremmede fiskere, bl.a. helt fra Sverige, til at lande fisk året rundt i Hirtshals.

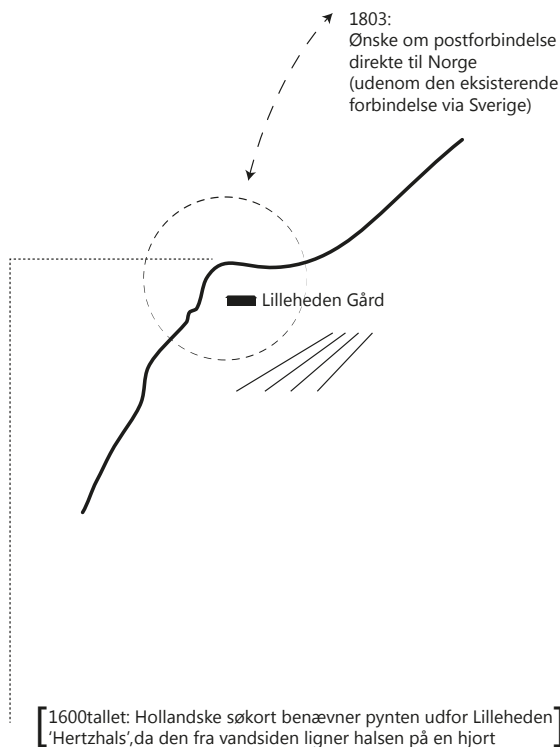
Der har været forslag om at anlægge havn på dette sted allerede i 1804 (Ibid) og adskillige gange i løbet af 1800tallet, men først i 1917 blev der vedtaget en lov, som foreskrev, at to nye fiskerihavne skulle opføres langs den danske nordvestkyst, på to strategisk udvalgte steder: Hanstholm og Hirtshals. Nye teknologier gjorde blandt andet bådene større og fiskerimetoderne mere effektive, hvilket gjorde det muligt fra Hirtshals at nå ud til de gode fangstfelter. Historisk set kan det fremføres, at Hirtshals er skabt af relationer og forbindelser, hvilket uddybes på de følgende sider gennem diagrammer og tekst.

Diagrammerne og diagramteksterne på dette og det følgende opslag er baseret på følgende kilder: (Christensen 1998, Hirtshals Havn 2013, Lokalhistorisk selskab for Hirtshals Kommune 1979, Lokalhistorisk selskab for Hirtshals og omegn 2014, Nielsen 1976, Nordjyllands Amt 2003, Rasmussen 1968, Simonsen 2002, Vendsyssel historiske Museum n/d, Vestergaard 1984, Zielke 2012)

Før 1800-tallet

Langt op i 1800-tallet levede befolkningen af landbrug, mens fiskeriet kun var et supplement. Alligevel opstod ønsket om en havn i 1803, for at kunne etablere en sikker postforbindelse til Norge. Imidlertid 'tabte' man til Frederikshavn, der fik havn i 1805.

1) Første tanker om havn ved Hirtshals

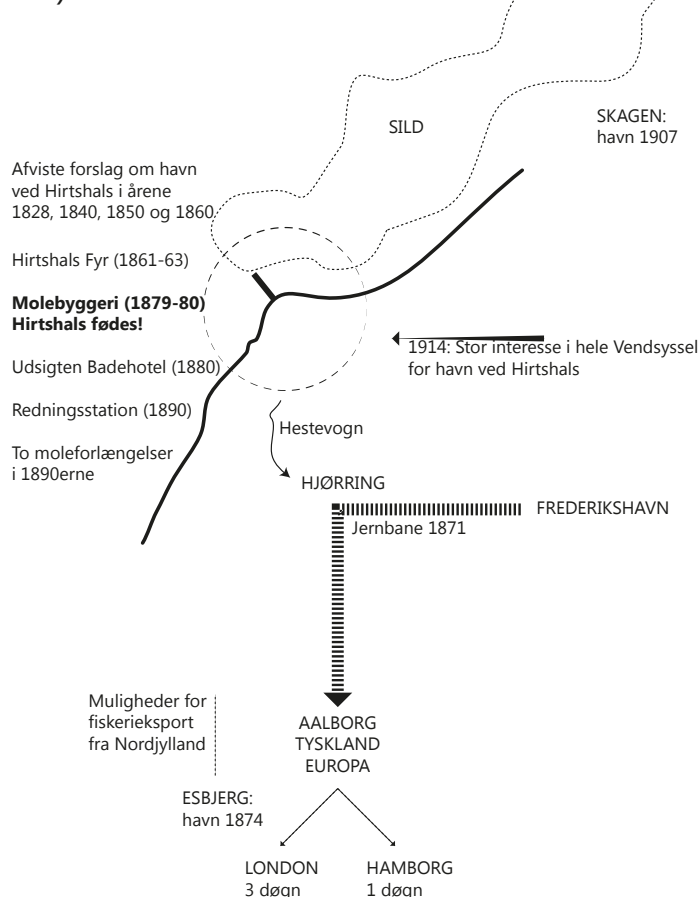


Figur 19

1800-tallet

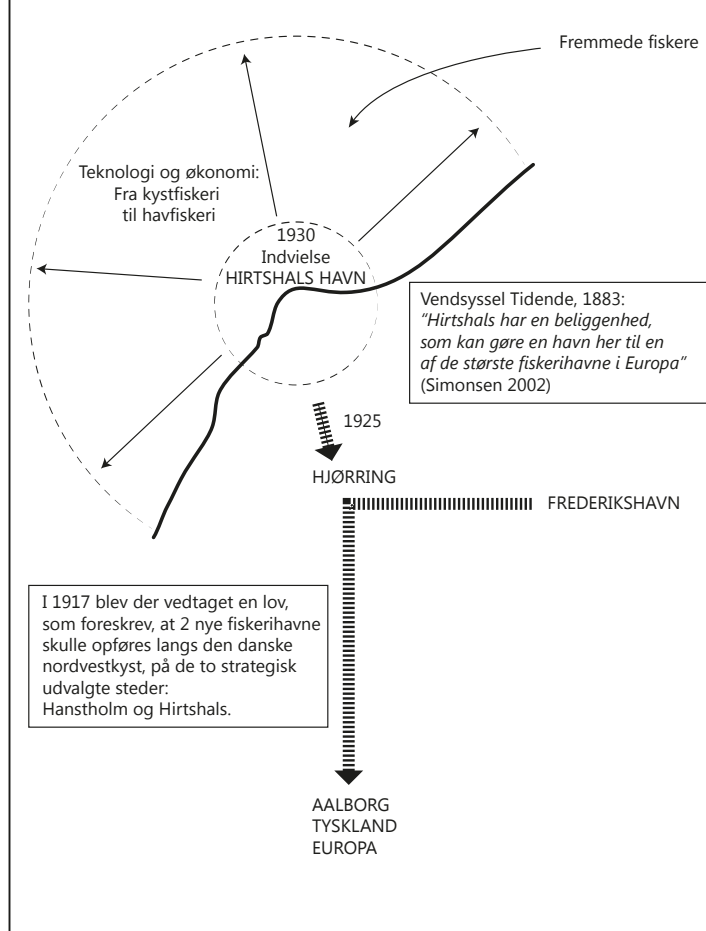
Gentagne forslag om en havn ved 'Lilleheden' afvises, men efter forslag i 1878 opføres en mole i 1879-80 på argumentet om fiskerimuligheder, og eksistensgrundlaget for erhvervsfiskeri opstår. Med hestevogn og tog fra Hjørring kan der afsættes fisk til Tyskland, og via Esbjerg til London. Turismen har også fundet vej til Hirtshals.

2) Fortsat interesse i havn ved Hirtshals



Figur 20

3) Havn i Hirtshals bliver en realitet

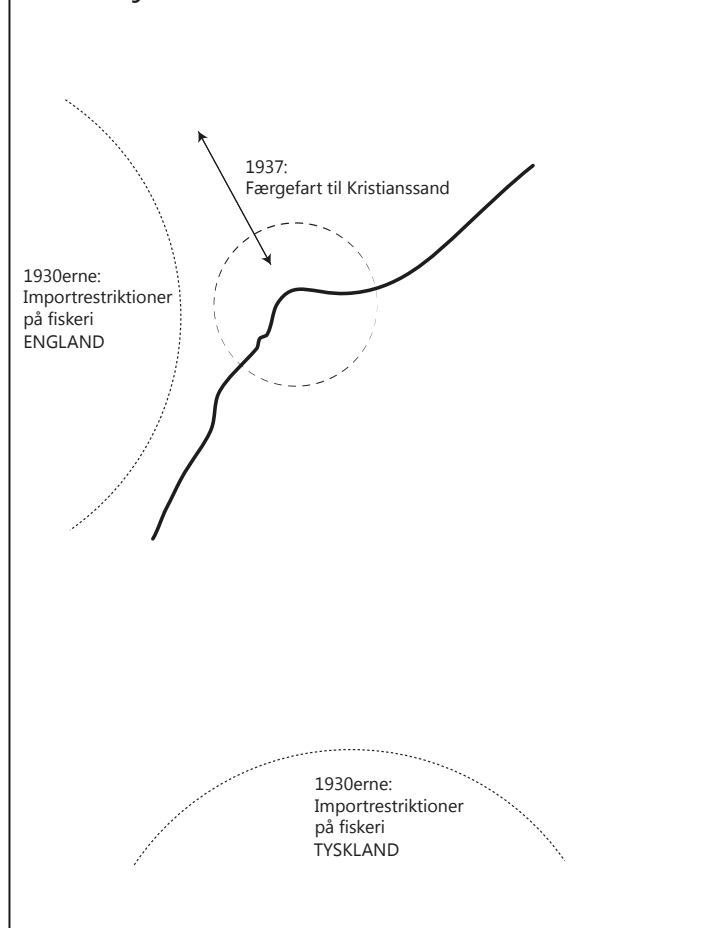


Figur 21

1900-1930

Efter lov af 1917 indvies havnen i 1930. Pynten var modstandsdygtig for erosion og tilsanding, og den geografiske beliggenhed, isfri forhold samt priser og service tiltrak fremmede fiskere til Hirtshals året rundt. Forbindelserne ud i verden er med jernbanen fra 1925 styrket væsentligt.

4) Sløj start for fiskeriet i Hirtshals

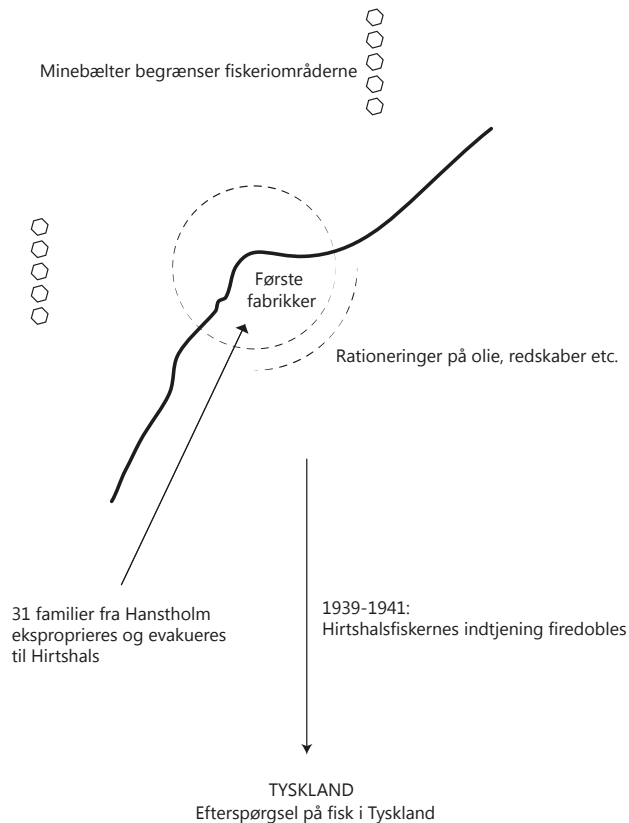


Figur 22

1930-1940

Udviklingen er i 1930'erne hæmmet af Englands og Tysklands importrestriktioner. Trods dette afholdes der fra 1930 fiskeriauktion i Hirtshals, og i 1937 etableres den første færgefart fra Hirtshals. Forbindelsen til Norge er tidligere gået via Frederikshavn.

5) 2. Verdenskrig: udfordring og udvikling



1940-1950

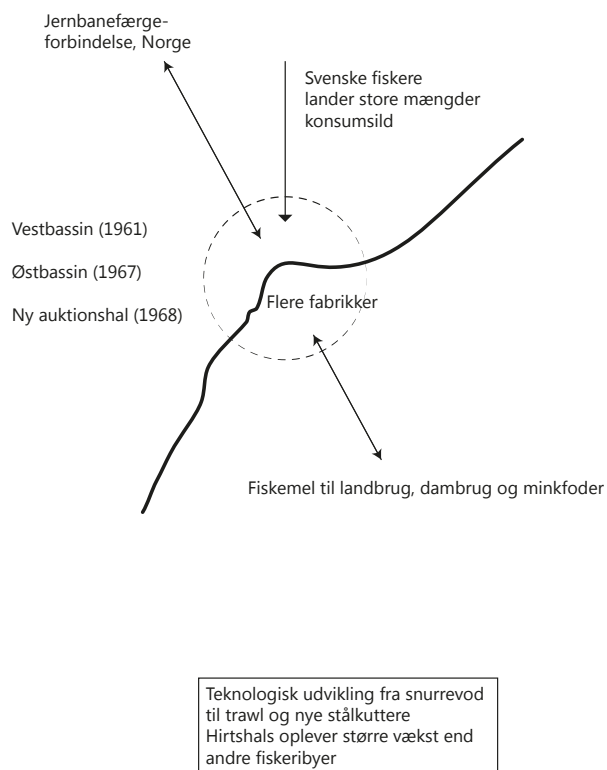
Minebælter og rationeringer er en udfordring under Anden Verdenskrig. Til gengæld medfører krigen en øget efterspørgsel på fisk i Tyskland, og indtjeningen i Hirtshals øges markant. Ydermere medfører krigen at 31 familier flytter til Hirtshals fra Hanstholm - med penge på lommen og vilje til at arbejde.

Figur 23

1950-1970

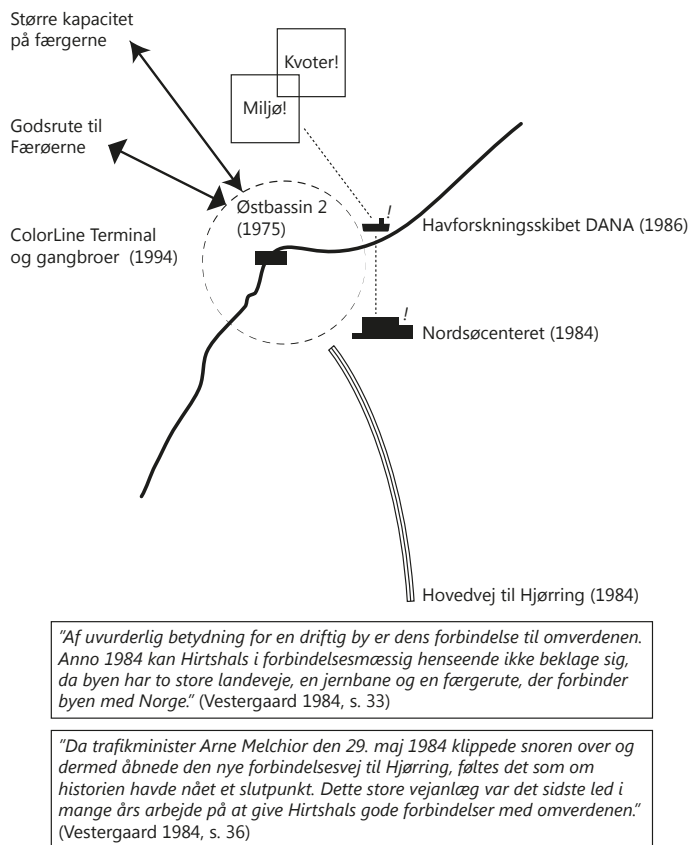
Den teknologiske udvikling i 1950'erne og særligt 1960'erne giver vækst på havnen og i byen. Trawl, elektronisk udstyr (ekkolod), forbedret fiskeriforbearbejdningsindustri, fryseteknik, fiskemel+olie, fiskemel og frostvarer øger eksporten og medvirker til velstandsstigning.

6) Eksplosiv udvikling i 1960'erne



Figur 24

7) Nye udfordringer, ny udvikling!

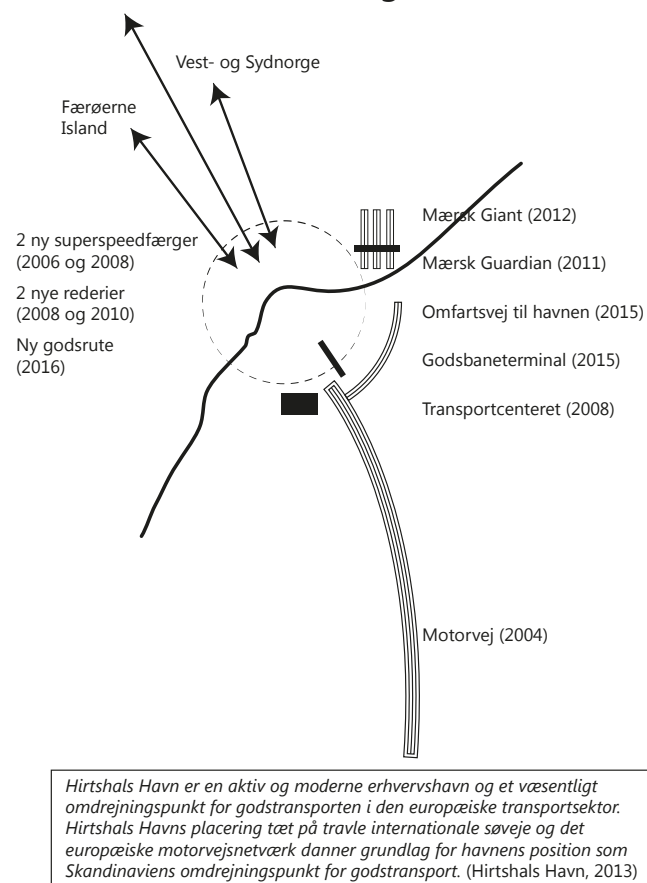


Figur 25

1970-2000

Ressourcebegrænsninger, kvoter og miljøkrav udfordrer fiskeriet. Dog er Hirtshals i 70'erne landets største konsumfiskerihavn. Udfordringerne vendes til det positive med opførelsen af Nordsøcenteret der inkluderer et stort forskningsafsnit. Fiskelandingsmængden kulminerer i 1980, de 5 fiskemølsfabrikker nedrives og frigiver plads til mere færgetrafik.

8) Fra fiskerihavn til logistikhavn



2000-2016

I 2001 overgår statshavnen til kommunal selvstyrehavn. Dette giver anledning til nye visioner om lokal forankring, og i 2015 indføres det nye slogan: "Port of Scandinavia - because geography matters". Efter årtusindeskiftet øges og styrkes både færge- og godsforbindelserne markant, og havnen er i højere grad blevet et logistikcenter.

Figur 26

En ny by med en moderne byplan

Sammen med havnen forventede regeringen, at en by naturligt ville opstå, og for at håndtere væksten og udviklingen af en sådan bosætning, ønskedes en byplan at rette sig efter. De første tegninger af en helt ny by blev således foretaget på baggrund af en arkitektkonkurrence i 1919, udskrevet under Ministeriet for Offentlige Arbejder, hvor de danske arkitekter Steen Eiler Rasmussen og Knud Christiansen blev udråbt som vindere. De næste fire år finpudsede de idéerne til en omfattende masterplan, som lå færdig i 1923. Planerne var moderne og byggede på et simpelt trafikdiagram: en hovedvej ind fra sydvest, en jernbane ind fra sydøst og havnen med mulighed for indsejling af skibe fra nord (se figur 27). Hvor disse tre transportformer mødtes, ville et infrastrukturelt center skabe de perfekte betingelser for, at en helt ny by kunne blomstre frem. Det forventedes ifølge konkurrenceprogrammet, at fiskeriet alene ville beskæftige 500 mænd, og Christiansen og Rasmussen dimensionerer med deres planforslag byen til at kunne rumme ca. 6000 mennesker. Med tanker om yderligere vækst skriver de:

”Hvis Byen engang i Fremtiden helt udfylder Rammerne for Byplanen og er i stadig Vækst, da bør man ikke forandre dens Program og bygge høje Huse, men man bør søge Udvidelse mod Syd. [...] Bebygges her med spredt Bebyggelse, vil dette Kvarter ogsaa kunne rumme ca. 6000 Mennesker” (Christiansen & Rasmussen 1923, s. 43).

Planen var nyklassicistisk i sin opbygning, og fulgte meget lig den senere modernisme en funktionalistisk struktur med lige akser. Hvor linjerne i planen mødtes, skulle en pladsdannelse lægges ud, og i tråd med de transportbejstrede moderne visioner blev pladserne i planen benævnt henholdsvis Trafikcentrum, Færdselsplads og Banegårdsplads (figur 29). Infrastrukturen delte planen op i afgrænsede bykvarterer til forskellige formål: boliger til fiskere, andre boligområder med villaer, et område til fabrikker og et til jernbane-aktiviteter (figur 28). Følgende uddrag af planen fra 1923 udtrykker idealet om den kliniske, funktionelle og moderne by:

”Blandt de Forsyndelser, der i Almindelighed begaas i en moderne By, er Sammenblandingen af uensartet Bebyggelse særlig iøjnefaldende. [...] Spørgsmaalet er ikke blot af æstetisk, men lige saa fuldt af praktisk Art. Det er ikke blot uhygiejnisk, men ogsaa uøkonomisk at blande Fabriksbebyggelse med Beboelseshuse, Forretningshuse med Villaer. [...] Er Trafikaarerne i Hirtshals fastlagt som foran foreslaaet, frembyder Kvarterfordelingen ingen Vanskeligheder. Der, hvor Trafikken mødes, vil Forretningslivet blomstre” (Christiansen & Rasmussen 1923, s. 10).

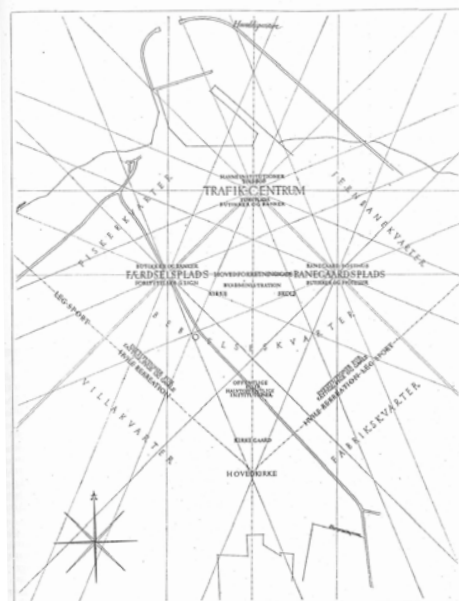
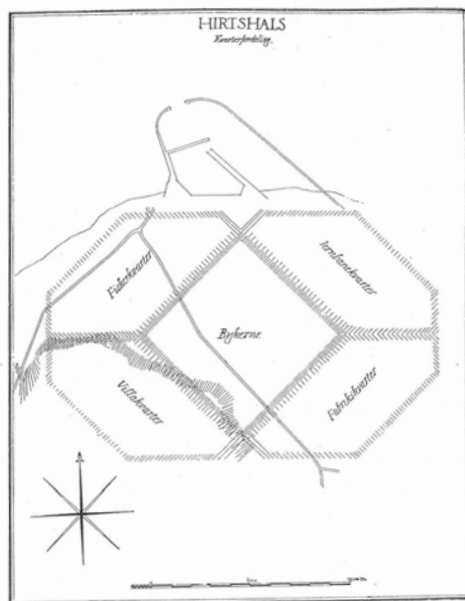
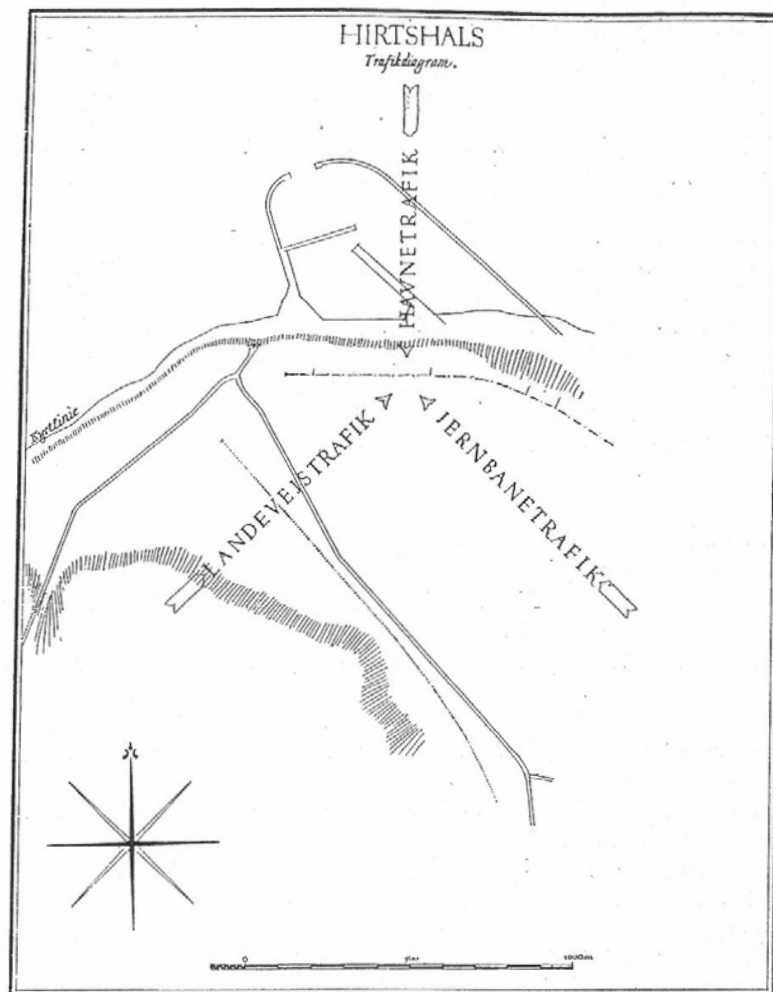
Knud Christiansens og Steen Eiler Rasmussens idéer til den nye by står ikke alene, men udtrykker samtidens behov og idealer indenfor byplanlægning. I det næste afsnit vil disse derfor blive tegnet op som forståelsesramme for planerne og den videre udvikling i Hirtshals.

Moderne byplanlægningsidealer forud for den nye by Hirtshals

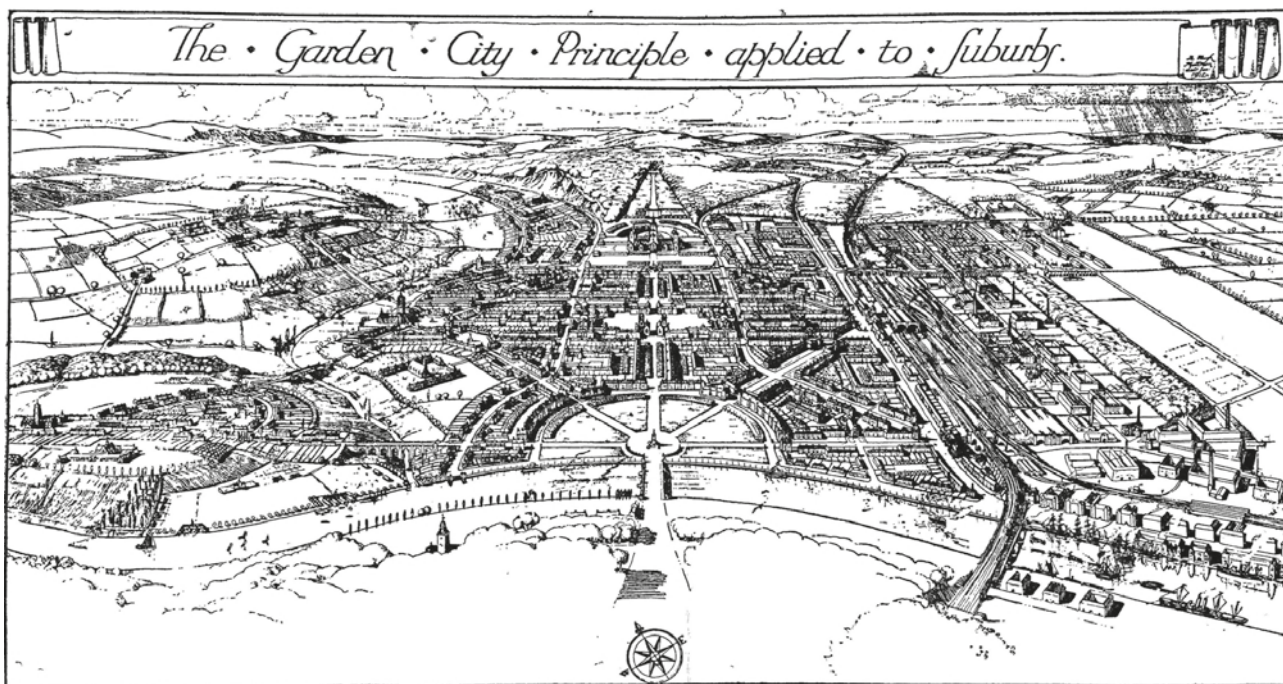
Industrialiseringen i Europa i 1800tallet bragte nye bymæssige muligheder, men også nye udfordringer omkring infrastruktur og forringet hygiejne:

”I pagt med det sene 1800-tals fremherskende liberale ideologier betragtede man det private initiativ som den bedste garant for byudviklingen. Men fremtrædende læger, arkitekter og ingeniører mente, at industrialiseringen stillede så store krav til byens infrastruktur, boligvilkår og hygiejniske forhold, at kommunerne burde spille en langt større og mere aktiv rolle” (Tofte 2015).

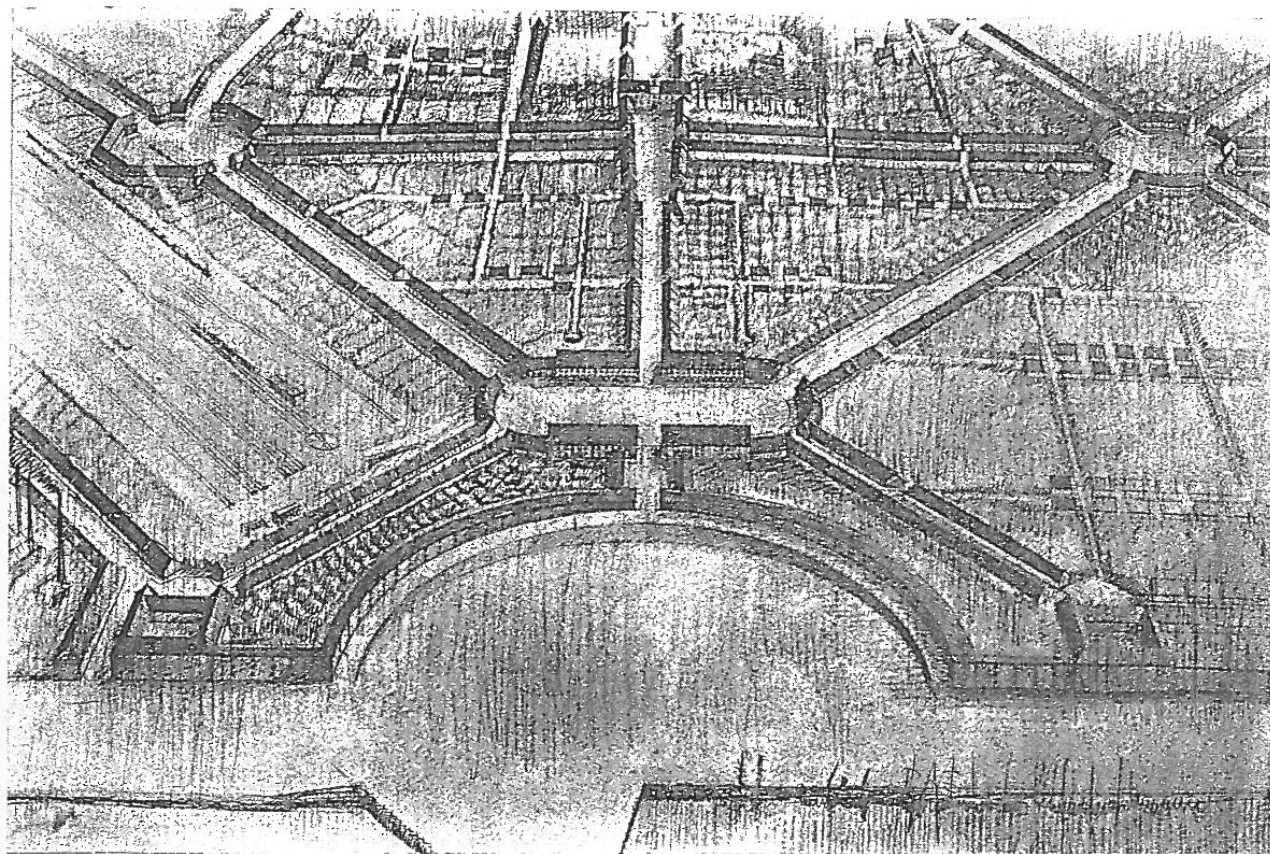
Dette ønske er nok medvirkende til, at Dansk Byplanlaboratorium stiftes i 1920, og at Danmark får sin første byplanlov i 1925. Omkring år 1900 opførtes i Danmark nye bydele og helt nye



Figur 27-29 - Mobilitet som generator for byudvikling i Knud Christiansens og Steen Eiler Rasmussens trafikdiagram, kvartersfordeling og finere differentiering af byen.
(Christiansen & Rasmussen 1923, s. 9, 11 og 13).



Figur 30 - Eksempel på engelsk Garden City-plan fra 1912. Planen er udført af Sir Raymond Unwin (1863-1940) og publiceret i bogen *Nothing Gained by Over crowding!*, udgivet af P.S. King & Son (Orchard House, Westminster) for "the Garden Cities and Town Planning Association" (senere "the Town and Country Planning Association"). Ingen copyright.



Figur 31 - Knud Kristiansens og Steen Eiler Rasmussens fugleperspektiv af visionen for Hirtshals (Christiansen & Rasmussen 1923, s. 23). Planen har stærke lighedstræk med de idealtypiske havebyer.

byer, ”hvor hensynet til boliger, erhverv og trafik gik hånd i hånd med ønsket om æstetik og harmoni” (Tofte 2015). Idealerne bag de berømte byfornyelser i Paris 1853-1927 (Jordan 1995) med Hausmanns nedrivning af de tætte og ’usunde’ middelalderkvarterer, og opførelsen af brede gader og boulevarder, parker og pladser, kan på mange måder genfindes i Steen Eiler Rasmussens og Knud Kristiansens visioner fra 1919, og særligt den reviderede plan fra 1923, for en helt ny by i Hirtshals.

Dette byplanlægningsideal afspejler på mange måder et generelt samfundsideal baseret på opdagelsen af kroppens blodcirkulation tilbage i 1628 og senere nervesystemet, der medførte at sundhed og helbred begyndte at blive forbundet med ’cirkulation’:

”Just as the blood circulated through the body, so air circulated through the city. City managers and planners in the eighteenth century began to clean dirt off the streets and instigated the construction of intricate sewer systems. Road surfaces, previously constructed from pebbles, were made smooth through the use of flagstone. Urban planners and architects sought to maximize flow and movement. Words such as *artery* and *vein* began to appear in the texts of the new urbanists. They believed that blockages created bad health in the urban body” (Cresswell 2006, 7-8).

Den nye by i Hirtshals inddeles som nævnt i adskilte kvarterer til forskellige formål, og infrastrukturen skulle forbinde planens centrale steder og distribuere trafikken effektivt. Allerede i 1889 blev der dog fremført en kritik af tidens strømlinede og hygiejniske planlægningsidealer, blandt andet fra den østrigske arkitekt Camillo Sitte. I bogen ’City Planning According to Artistic Principles’ (1889 1965)¹ fremhæver Sitte kvaliteterne ved antikkens og middelalderbyens irregulære opbygning, og taler for et større fokus på de urbane rum frem for selve arkitekturen.

En haveby på den jyske vestkyst

Knud Christiansens og Steen Eiler Rasmussens forslag til boligtyper i den nye by er for samtiden store, enetages enfamiliehuse på grunde, der alle er store nok til, at der kan dyrkes have:

”Den, der har været i Hirtshals, der er den mest nøgne Flække i Danmark, vil maaske smile ved Tanken om, at den nu skal gøres til Haveby” (Christiansen & Rasmussen 1923, s. 16).

Idealerne har Christiansen og Rasmussen hentet fra England, hvor Ebenezer Howard i 1898 udtænker haveby-konceptet i ’To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform’ (1898), fire år senere genudgivet under den nye titel ’Garden Cities of To-Morrow’ (1902), der har lagt grunden for havebybevægelsen. Principperne udtrykker en fænomenologisk ideologi og en decentral tankegang, hvor de enkelte havebyer i overvejende grad skulle være selvstyrende og selvforsynende med både industri og landbrug. Jernbanen var i centrum for de idealistiske byplaner, da bilen på denne tid ikke var slået rigtigt igennem. Konceptet bestod i at tage det bedste fra naturen og landskaberne, kombineret med det bedste fra byerne. Som hos Haussmann var et af de klare mål at gøre op med de ’3. baggårde’, røg og smog, og haveby-idéen var i udgangspunktet tænkt som et projekt for arbejderklassen, selvom det i realiteten endte med at blive meget dyrt. Havebykonceptet kan ses som den første bølge af ’new towns’, der ellers forbindes med new town-bevægelsen efter 2. Verdenskrig.² Danske planlæggere rejste til England og blev inspireret af havebyer og new towns, og tankerne og idéerne kom med hjem og genkendes i høj grad i planen for Hirtshals, ikke blot ved dens mange parcellushaver, men også dens strukturelle opbygning som før beskrevet. De klare inspirationer fra haveby-konceptet ses på figur 30-31³.

1 - Originaltitel: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (1889).

2 - New town-bevægelsen arbejdede for at få folk fra de overbefolkede og forurenede storbyer til nye, velfungerende og selvforsynende byer i landlige områder. De nye byer er ofte kendetegnet ved infrastruktur-segregerede systemer, der var et af de grundlæggende idealer om en god by.

3 - Lighederne mellem de to byplaner er tidligere beskrevet i ’Byplan: Vore byer og deres planlægning – tidsskrift for byplanlægning, egns- og landsplanlægning’ (Thomassen 1954).

Et funktionelt distributionscenter på den jyske vestkyst

I 1933 sætter Walter Christaller byudvikling på matematisk formel med sin såkaldte 'Central Place Theory'. Fem størrelser af bebyggelser ('flækker', landsbyer, byer, storbyer og regionale hovedstæder) indgår ifølge teorien i et hierarki med regionale hovedstæder som de største knudepunkter, hvor ud fra de andre bebyggelser lægger sig i et triangulært grid-system rundt om det centrale sted. Teorien fremstiller byer som rene funktionelle distributionscentre, der udelukkende eksisterer af økonomiske årsager, og som kan rumme et bestemt antal indbyggere og arbejdspladser i henhold til efterspørgslen på bestemte varer. (Briney 2015). Teorien tager ikke højde for kulturelle og stedsspecifikke kvaliteter ved de enkelte steder. På sin vis er Hirtshals planlagt som et sådant funktionelt distributionscenter mellem gode fangstfelter og et europæisk marked med stor efterspørgsel på fisk.

Det kan således konstateres, at Hirtshals i udpræget grad er tegnet og grundlagt ud fra moderne byplanlægningsidealer, baseret på tidens internationale strømninger. I det efterfølgende afsnit gennemgås den reelle udvikling i Hirtshals sideløbende med den øvrige byudvikling i Danmark, hvor bilismen hastigt vinder indpas.

Udviklingen i Hirtshals set i lyset af dansk byplanlægning

"Igennem et par menneskealdre har et teknologisk redskab som bilen haft afgørende indflydelse på byernes udformning – og i øvrigt for hele den måde, vi bor, arbejder og holder ferie på" (Gaardmand 1993, s. 11).

I slutningen af 1800tallet og begyndelsen af 1900tallet opstår stationsbyerne i Danmark, ofte som helt nye byer, og i årene før 1. Verdenskrig var der yderligere en del provinsbyer, der fik udarbejdet byplaner (Gaardmand 1993, s. 16), eksempelvis Silkeborg i 1849 og Esbjerg i 1868. Byplankonkurrencen for Hirtshals udskrives lige efter krigen i 1919 og markerer en tid, hvor 'byens' samlede layout kommer i fokus med gennemgribende strukturelle ændringer⁴. Fra sidst i 1920'erne vinder funktionalismen indpas i Danmark, og planen for Hirtshals manifesterer på flere punkter disse nye tanker om et effektivt og moderne bysamfund.

Dansk byplanlægning er af Arne Gaardmand blevet inddelt i 3 efterkrigsperioder fra 1938-1992 (Gaardmand 1993), og det kan fremføres, at udviklingen i Hirtshals generelt set følger den nationale udvikling med en moderat befolkningstilvækst i den første periode, en blomstrende udvikling i den anden, og en stagnerende udvikling i den tredje. I appendiks 5 udfoldes strømningerne i de tre perioder yderligere.

Den første af Gaardmands 3 efterkrigsperioder omhandler årene 1938-1960 under overskriften "Besættelse og faglig oprustning". Der er på landsplan en beskeden boligtilvækst med ca. 20.000 nye boliger om året i perioden. I Hirtshals sker befolkningstilvæksten tilsvarende langsomt i begyndelsen, og der udføres mange afvigelser fra den oprindelige plan.

"I Hirtshals lå den oprindelige station uden for byen. En påregnet udvidelse af byen hen mod stationen udeblev, og banen omlagdes derfor efter få år fra Emmersbæk [parcelhusområde] og nærmere byen til en midlertidig stationsbygning mellem by og havn. Først i 1939 fik byen den nuværende stationsbygning" (Nordjyske Jernbaner 2015).

Mod slutningen af Gaardmands første efterkrigsperiode får Hirtshals dog vind i sejlene, og det bebyggede areal fordobles fra 1944 til 1958 (Aaris & Larsen 1982). Desuden opstår bydelen Emmersbæk, udenfor statsarealerne (ibid.).

Den anden efterkrigsperiode følger i årene 1960-1975 med overskriften "Byvækst og planeksplosion". I denne periode opføres godt 50.000 boliger om året, og der sker en

4 - Eksempelvis udskrives en omfattende byplankonkurrence for Sønderborg i 1927 og Vesterbro-gadegennembruddet i Aalborg gennemføres i begyndelsen af 1930'erne.

eksplosion i erhvervsbyggeri, institutioner, offentligt byggeri med mere. Et øget antal biler og forretningsbyggerier lægger pres på landets bycentre, og der er i 1960'erne stor opmærksomhed på trafikafvikling og -sikkerhed, der blandt andet behandles i den svenske SCAFT-model fra 1960'erne og i Buchanan-rapporten 'Traffic in Towns' fra 1963, hvor det på baggrund af analyser i engelske byer anbefales at indrette byer efter biler, men samtidig prioritere kollektiv trafik. Begge modeller arbejder i høj grad med trafiksegregering for at skille de bløde trafikanter fra det stigende antal biler.

Der pågår også i denne periode en omfangsrig debat omkring, hvorvidt landsplanlægning skal fordre en centralistisk eller en decentralistisk udvikling, og hvor motorvejsnettet skal udbygges. Det ender ud med vedtagelser af 'det stor H', og kimen bliver lagt til det nordjyske 'store Y', som i 2004 færdigudbygges helt til Hirtshals. I den nordjyske regionplanlægning af 1963 'Nordjylland år 2000' udpeges tre vækstområder: Frederikshavn, Hjørring-Hirtshals og Thisted-Hanstholm (Med Aalborg-Nørresundby som regionens fortsatte kraftcentrum, jævnfør Christallers fornævnte hierarkiske byteori). I skitseforslaget er Hirtshals markeret som et 'vækstområdes havneby' mens selve vækstområderne og udviklingsbyerne er udpeget andre steder. På trods af dette opnår Hirtshals i den anden efterkrigsperiode en enorm vækst. Den primære udvikling foregår i den syd-østlige del af byen og i Emmersbæk. På trods af det forblæste klima findes der områder med læ og mulighed for at holde haver med planter og træer, og enfamiliehuse bliver totalt dominerende, i tråd med de oprindelige planer. Havnen udbygges voldsomt mellem 1963 og 1975, hvor det bebyggede areal til havneformål 3-4-dobles (Aaris & Larsen 1982). Rådhuset bygges også i denne periode (ibid.) og kan ses som udtryk for den eksplosive vækst.

Den tredje af Gaardmands efterkrigsperioder baserer sig på årrækken 1975-1992, og beskrives under overskriften "Stagnation og omstilling". Perioden er påvirket af oliekrisens følger, hvor arbejdsløsheden stiger, og boligproduktionen falder. Boligbyggeriet toppe i 1973 med 55.000 nye boliger og falder til under 15.000 nye boliger årligt i 1990'erne. Debatter om "det skæve Danmark", de store byers betydning, begrænsning af sommerhus-udstyknings, byfornyelse med mere følger i hælene på byggeriets tilbagegang.

I den tredje af efterkrigsperioderne udvikles nye parcelhuskvarterer i Hirtshals, særligt på Nejst, der samler Hirtshals og Emmersbæk til en sammenhængende urban struktur. Derudover er det stadig industriarealerne, der i størst omfang udbygges. Befolkningstallet i Hirtshals er på 6838 i 1976 og når sit højeste i 1996 med 7009 indbyggere.

I 1982 foreligger miljøministeriets godkendelse af planstyrelsens plan for de regionale bymønstre. I Nordjylland er der udover Aalborg-Nørresundby som 'landsdelscenter under udbygning' kun udpeget fire 'egnscentre, eller byer med regionale funktioner', nemlig Frederikshavn, Hjørring, Brønderslev og Hobro. Hirtshals er i planen udpeget som 'egnscenter under udbygning', hvilket ifølge Gaardmand "fra ministeriets side var tænkt som et skulderklap og en opmuntring!" (Gaardmand 1993, s. 202).

Gaardmands gennemgang af dansk byplanlægning slutter ved landsplanredegørelsen i 1992: 'Danmark på vej mod år 2018', og de godt 20 år, der er gået, giver anledning til at opsummere en "fjerde efterkrigsperiode". Det kan bemærkes, at der med den nævnte landsplanredegørelse af 1992 og fremefter sker et paradigmeskift i dansk byplanlægning (Gaardmand 1993, s. 289, Jensen 1999). Hvor tankegangen førhen byggede på en ligelig udvikling i hele landet, argumenteres der fra 1992 for en styrket konkurrence mellem byer, centralisering med København som lokomotiv og en styrkelse af en ørestadsregion til gavn for hele Danmark.

Måske med undtagelse af 'Et Danmark i balance – hvad skal der gøres?' (Miljøministeriet 2003), har der været et markant fokus på regional vækst og hovedstadsudvikling. I landsplanredegørelse fra 2006: 'Det nye Danmarkskort – planlægning under nye vilkår', står der blandt andet:

"En stærk og konkurrencedygtig hovedstad er en vigtig forudsætning for Danmarks udvikling. Danmark skal have en hovedstad, der kan tiltrække virksomheder, arbejdspladser og arbejdskraft i global konkurrence. Planlægningsmæssigt må vi sikre optimale rammer for hovedstaden i den internationale konkurrence, og vi må i planlægningen have viljen til at give København og Øresundsregionen de fornødne muligheder og den fornødne volumen" (Miljøministeriet 2006, s. 13).

Kommunesammenlægningen i 2007 understreger strategien med udgangspunkt i vækstcentre ud fra en vision om, at disse vækstcentre vil være til gavn for hele landet:

”[K]ommunerne [får] med kommunalreformen sammen med regionerne og de regionale vækstfora et større ansvar for at sikre, at der bliver skabt regional vækst og ikke mindst for, at Danmark er rustet til at klare sig i den skærpede globale konkurrence” (Miljøministeriet 2006, s. 10).

Den nuværende landsplanredegørelse: ’Grøn omstilling - nye muligheder for hele Danmark’ fra 2013 har ligeledes et stort fokus på hovedstadsudvikling som forudsætning for hele nationens udvikling (Miljøministeriet 2013, s. 14). Det kan konstateres, at hvor det tidligere var København, der havde de største problemer med fattigdom, narkomaner, dårligt byggeri etc., har de seneste 20 års væksttanker vendt situationen således, Københavns Kommune i dag har stort socialt og økonomisk overskud. Egnsprogrammer og egnsstøtte er stoppet, og ’Udkantsdanmark’ bliver italesat som taberen i vækst- og udviklingsspillet, og gennem flere reformer er udkantsproblematikken accelereret (Svendsen 2013, Dybvad 2015). For en by som Hirtshals, der geografisk befinder sig langt fra København, opstår et paradoks mellem en by i tilbagegang og en havn i rivende vækst. Siden 1996 er befolkningstallet i Hirtshals faldet, mens havnen er vokset stødt i både omsætning og areal.

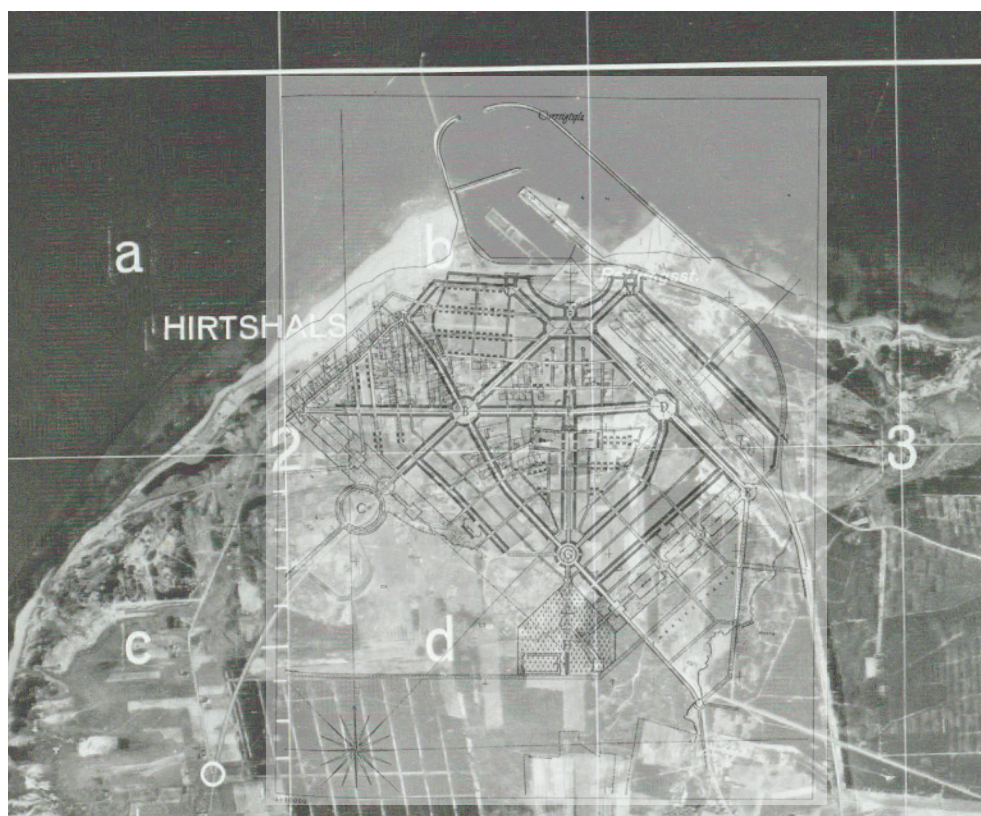
Konklusion – Det infrastrukturelle DNA

En interessant iagttagelse af den historiske havne- og byudvikling er, hvordan Hirtshals i meget høj grad er det, man kunne kalde et mobilitetsfunderet sted; Hirtshals er historisk set konstitueret gennem flows, forbindelser, teknologi, menneskelig drivkraft etc., og er på den måde også udtryk for netværkssamfundet (se Castells 1996) og en flydende modernitet (se Bauman 2000). Byen har altid været et dynamisk og relationelt sted, og det giver således ikke mening at forsøge at forstå Hirtshals isoleret eller kun i en regional eller for den sags skyld national kontekst. Som illustreret på s. 104-107 har forbindelser til Norge og Sverige, England og Tyskland haft stor betydning for udviklingen af Hirtshals fra ubetydeligt fiskerleje til et betydeligt fiskerisamfund, senere havnesamfund i bredere forstand, og stedets mobilitetsudfordringer i form af infrastrukturel isolering frem til 1920’erne, importrestriktioner i 1930’erne og rationeringer samt begrænsede fiskeriområder under 2. Verdenskrig er blevet overkommet ved at fokusere på stedslige, teknologiske og menneskelige styrker og potentialer.

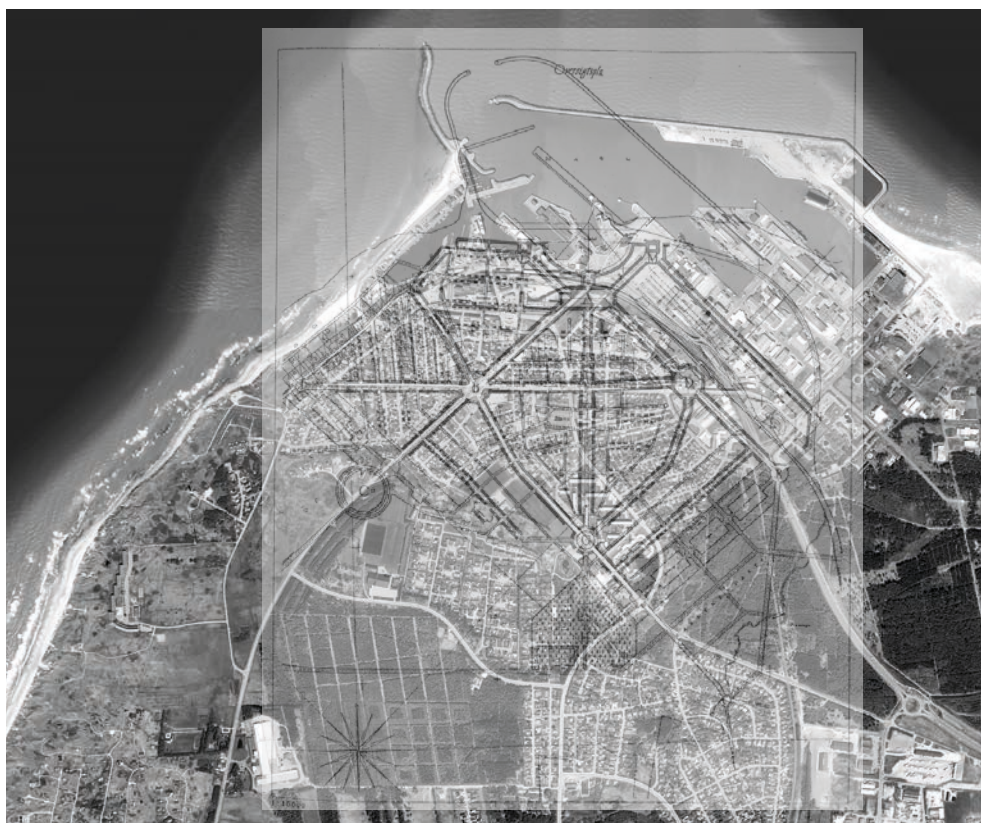
Af disse styrker kan det konkluderes, at særligt geografien er et centralt udgangspunkt for stedets udvikling. Danmark har havne rigtig mange steder langs kysterne, men geografien er en stedsspecifik styrke for Hirtshals, som er mere end blot en placering ved vand. Selvom Hirtshals på et danmarkskort kan afkodes som perifer set i forhold til hovedstaden, har Hirtshals i et europæisk perspektiv en meget central beliggenhed som port mellem Skandinavien, særligt Norge, og Centraleuropa, og med en fornuftig placering ud til Nordsøen og forbindelse til Storbritannien.

Udviklingen i Hirtshals har i høj grad været drevet af fiskeriet, der som erhverv har berørt størstedelen af byens befolkning. Havnens beliggenhed betød, at også udenlandske fiskere kom til Hirtshals for at fiske og lande fisk. Senere har havnen udvidet sit funktionskatalog og udviklet sig fra fiskerihavn til intermodalt logistikcenter, men historisk set har havnen haft en afgørende betydning for byens tilblivelse, eksistens og udvikling, og det kan fremhæves, at havnen danner grundlaget for byens eksistens.

Hirtshals er tegnet og opført som udtryk for en stærk tro på vækst, og efter en langsom start tog udviklingen for alvor fart med en eksplosiv vækst fra slutningen af 1950’erne til begyndelsen af 1970’erne. Byen voksede fortsat men i et mere moderat tempo frem til midten af 1990’erne. Mens byens vækst er aftaget, er havnens vækst fortsat, hvilket rent fysisk er manifesteret i store havneudvidelser. Hvor havn og by i midten af forrige århundrede mere eller mindre begge fulgte byplanens struktur og arealudlæg, er havnen udvidet markant og er nærværende ligeså stor som byen (se byplanen overlagt luftfotos fra henholdsvis 1944 og 2013 på figur 32 og 33).



Figur 32 - Knud Kristiansens og Steen Eiler Rasmussens byplan fra 1923 overlagt luftfoto fra 1944.



Figur 33 - Knud Kristiansens og Steen Eiler Rasmussens byplan fra 1923 overlagt luftfoto fra 2013.

At udarbejde en masterplan for en idealby er én ting - noget andet er at opføre byen og udleve visionerne i praksis, og ”Til stor skuffelse for præmievinderne fik det nye Hirtshals dog lidt tilfælles med konkurrenceprojektet fra dengang” (Gaardmand 1993, s. 16). Meget af den bebyggelse og arkitektoniske kvalitet, udformning af byrum og gadebilleder, som arkitekterne havde givet anvisninger til med det vindende konkurrenceforslag, blev aldrig indfriet. Dette var i øvrigt noget, som Steen Eiler Rasmussen og Knud Christiansen var forberedte på, da de beskrev deres vindende visioner:

”Det vilde være taabeligt at tro, at man i 1922 kunde bestemme, hvorledes en Gade skal være, der maaske først skal gennemføres i 1960. Men man kan angive, at den for at passe ind i Helheden, maa ligge omtrent der eller der, og at det vilde være heldigt, om den fik den eller den Bebyggelse, - men i øvrigt maa man lade Fremtiden raade” (Christiansen & Rasmussen 1923, s. 7).

Én ting, der dog er fastholdt, er trafikdiagrammet – projektets rygrad. På baggrund af de historiske analyser er det tydeligt, at mobilitet i den oprindelige plan for Hirtshals blev set som den vigtigste generator for byudvikling. Planen var som beskrevet stramt aksial i sin opbygning, og alle veje var udlagt, så de førte direkte fra punkt A til punkt B. Selvom det langt fra er den fulde plan, der er blevet realiseret⁵, genfindes vejstrukturen fra masterplanen tydeligt i luftfotos over Hirtshals i dag (figur 33).

En væsentlig pointe fra denne historiske analyse er derfor det, jeg vil kalde stedets infrastrukturelle DNA: trafikdiagrammet er blevet materialiseret i en dominerende infrastruktur, og den glatte og gnidningsfri bevægelse, der for 100 år siden blev set som den vigtigste generator for byudvikling, er stadig definerende for Hirtshals. Diskursen om bevægelse er med andre ord ’frosset’ ind i byen.

Den af Sitte fremførte skepsis i forhold til strømlinede og hygiejniske planlægningsidealer tilbage i 1889 trækker tråde frem til det ny mobilitetsparadigme, her artikuleret af Cresswell:

“[...] the 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).

Kapitlets historiske pointer omkring Hirtshals som et mobilitetsfunderet sted, havnens grundlag for byens eksistens og stedets infrastrukturelle DNA giver en del af forklaringen på, hvorfor Hirtshals i dag fremstår hovedsageligt som transitby.

5 - I ’Bybygning i Hirtshals’ (Aaris & Larsen 1982), et afgangprojektet fra Aarhus Arkitektskole, findes i appendiks en detaljeret gennemgang af Hirtshals planlagte og faktiske bebyggelsesmæssige udvikling i årene 1919-1982. Projektet dokumenterer, hvordan adskillige reviderede bebyggelsesplaner har været udført siden vinderforslaget i 1919, og at udviklingen ”har rettet sig meget lidt efter de mange planer, men snarere har fulgt sin egen ”autonome” rytme” (Aaris & Larsen 1982, appendiks uden sidetal).



Figur 34 - På vej til check-in i en af færgeterminalerne på Hirtshals Havn.

Kapitel 7

At rejse igennem Hirtshals

”A town without a face, only a place for going through!” (Tysk kvinde, 62 år og gennemrejsende turist på vej til Norge. Om Hirtshals, sommeren 2013).

I dette kapitel undersøges det, hvordan Hirtshals opleves af de mennesker, der rejser igennem havnen. Dette gøres med henblik på at forstå, hvordan byen påvirkes af den øgede transit, og for at spore, hvilke stedsopfattelser, der findes blandt ikke-lokale ’brugere’ af stedet. Fokus i undersøgelsen er et udefrakommende blik på stedet, hvilket er vigtigt i forhold til fortællingen om, hvad Hirtshals er for et sted.

Årligt rejser mere end 2.200.000 passagerer med færge til og fra Hirtshals, mere end 2700 skibe anløber Hirtshals Havn, og der omsættes for mere end 1.500.000 ton gods årligt (se appendiks 1). Både passagerantal, skibsanløb og godsomsætning stiger år for år. Den øgede godsomsætning betyder tilsvarende, at flere og flere erhvervschauffører kører til og fra Hirtshals med minimum et stop ved Hirtshals Transport Center. Kapitlet undersøger konkret, hvordan den rejsende erhvervschauffør og færgepassager oplever Hirtshals, og hvad det er for en opfattelse, de får af byen og stedet, når de rejser igennem.

Den kritiske masse af mere end 2.200.000 årlige gennemrejsende set i forhold til byens knap 6000 indbyggere bør ikke undervurderes. Kapitlet er på den baggrund interesseret i stedets positive og negative ry i relation til stedsidentitet, og i forskellige eksterne fortællinger eller diskurser om byen i forhold til at markedsføre byen.

Som netop anført er mængden af gods- og persontrafik gennem Hirtshals stigende. Til et vist omfang udgøres en del af trafikken af lokal pendling mellem Hirtshals og Hjørring/Aalborg, men den største andel kan tilskrives havnens fragtskibe samt færgerne, der transporterer turister og gods til og fra fem destinationer i Norge foruden Færøerne og Island (se tabel 9). Om året anløber nu mere end 600 lastskibe og over 2000 færger Hirtshals Havn.

Den store mængde gennemrejsende er med til at definere Hirtshals som et transportknudepunkt, og i kommuneplanen beskrives det ligeledes, at havnen skaber arbejdspladser og udvikling for ikke blot Hirtshals, men, i særdeleshed, for Hjørring Kommune og Nordjylland:

”Færge- og godstrafikken udgør ca. 60 % af havnens omsætning. Havnen og de havnerelaterede aktiviteter skaber mange arbejdspladser i byen og har stor erhvervsøkonomisk betydning” (Hjørring Kommune 2013, s. 73).

Der kan imidlertid stilles spørgsmål ved, om denne trafik også har en stedslig betydning, og hvordan Hirtshals som sted opleves af de mange gennemrejsende turister og erhvervsrejsende. Med ønsket om at besvare disse spørgsmål, er dette kapitel baseret på resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse blandt turister og erhvervsrejsende gennem Hirtshals, udført på Hirtshals Havn og Hirtshals Transportcenter over sommeren 2013 (se uddybende om undersøgelsens forudsætninger og udførelse i kapitel 3) (Lassen et al. 2014).

Først fremlægges resultaterne fra undersøgelsen blandt de privatrejsende og efterfølgende blandt de erhvervsrejsende. Sidst i kapitlet udledes en række opsummerende pointer.

Tabel 9 - Færgeruter fra Hirtshals (Direct Ferries 2015)

Hirtshals – Larvik, sejler 14 gange ugentligt med Color Line
Hirtshals – Kristiansand, sejler 35 gange ugentligt med Color Line og Fjord Line
Hirtshals – Stavanger, sejler 7 gange ugentligt med Fjord Line
Hirtshals – Bergen, sejler 7 gange ugentligt med Fjord Line
Hirtshals – Langesund, sejler 7 gange ugentligt med Fjord Line
Hirtshals – Torshavn, sejler 2 gange ugentligt med Smyril Line
Hirtshals – Seydisfjörður, sejler 1 gang ugentligt med Smyril Line
1 gennemsnit over 10 færgeanløb dagligt

På vej på ferie

Undersøgelsen af privatrejsende på Hirtshals Havn gav 675 besvarelser. Heraf var blot 17 % danskere. Størstedelen af de rejsende er nordmænd (39 %) efterfulgt af tyskere (23 %) og hollændere (10 %). De øvrige rejsende kommer fra en længere række europæiske lande foruden nogle få fra USA og Canada. De rejsende er overvejende veluddannede, hvor 55 % har en mellemlang eller lang videregående uddannelse, og kun 2 % er ufaglærte. Netop fordi undersøgelsen er foretaget om sommeren, rejser langt størstedelen i turismeøjemed (71 %) og for at besøge familie og venner (15 %), mens en mindre del angiver erhverv (4 %) og pendling (2 %) som deres primære rejsemål. Bil er det mest anvendte transportmiddel (68 %), mens en mindre andel af de rejsende benytter autocamper (15 %) eller bil med campingvogn (4 %), eller slet og ret rejser med cykel/til fods (5 %). Dertil kommer 7 %, der angiver en anden transportform, hvilket hovedsageligt dækker over busrejser.

Et centralt spørgsmål fra undersøgelsen går på, hvordan de rejsende har oplevet ankomsten til Hirtshals (se figur 37). Spørgsmålet giver kun anledning til ganske få decideret negative besvarelser. Langt størstedelen af de rejsende svarer kortfattet, men positivt, med ”OK”, ”fint”, ”god” og tilsvarende anerkendende udtryk. Dette må ses som udtryk for, at de rejsende generelt oplever, at Hirtshals som transitsted fungerer godt og gnidningsfrit. Blandt de øvrige og mere uddybende besvarelser understreges denne oplevelse af en nem og bekvem infrastruktur, men det bliver samtidig tydeligt, at byen Hirtshals forsvinder i det store transitsystem. Dette udtrykkes blandt andet med udsagn som ”anonym” og ”fin vej – kedelig by”, og en tysker forklarer, at vedkommende ikke har set byen, da vejen gik direkte til havnen. Blandt de mere positivt stemte udsagn er ”let med motorvej”, ”godt skiltet, let at finde rundt” og ”dejlig by – gode til- og frakørsler”, som om de gode til- og frakørsler er bestemmende for, at byen opleves ’dejlig’.

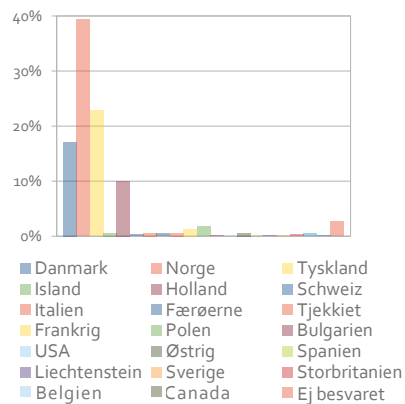
Generelt omhandler de fleste udsagn selve infrastrukturens elementer (vej, motorvej, til- og frakørsler, skiltning og sågar det punktlige tog). Som Bowker & Star peger på, bliver man først bevidst, når infrastrukturer er ’broken’ (Bowker & Star i Graham 2010, s. 7), det vil sige ved kødannelser, vejspærringer eller andre forhindringer på rejsen og forstyrrelser mens man er i strømmenes rum (Castells 1996). Dette kan blandt andet forklare, hvorfor så mange besvarer spørgsmålet kortfattet og positivt uden videre bevidst stillingtagen til deres ankomst: infrastrukturen til havnen i Hirtshals fungerer godt! Også Augé (1995) giver en mulig forklaring på, hvorfor så mange rejsende måske rent faktisk nyder ankomsten til færgen ved Hirtshals!

”’Anthropological place’ is formed by individual identities, through complicities of language, local references, the unformulated rules of living know-how; non-place creates the shared identity of passengers, customers or Sunday drivers. No doubt the relative anonymity that goes with this temporary identity can even be felt as a liberation, by people who, for a time, have only to keep in line, go where they are told, check their appearance” (Augé 2008, s. 81).

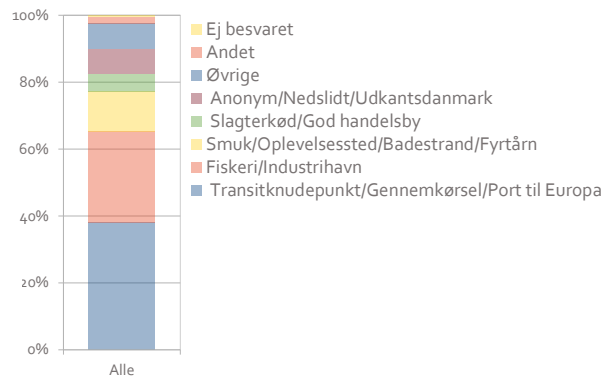
Et andet væsentligt spørgsmål omhandler hvilke ord, de rejsende forbinder med Hirtshals by (se figur 36). I forhold til stedets karakteristika eller identitet er det bemærkelsesværdigt, hvordan 65 % af de ord, de rejsende vælger til at beskrive Hirtshals by med, har med havn og infrastruktur at gøre, mens kun 17 % har med by og turisme at gøre – heraf under 2 %, der ser byen som en handelsby. Hertil kommer 9 %, der forbinder Hirtshals by med ordene ”anonym”, ”nedslidt” og ”Udkantsdanmark”.

De mange gennemrejsende er som tidligere anført et stort potentiale for Hirtshals, og en kvantitativ optælling af, hvor mange der kunne forestille sig at besøge Hirtshals på en fremtidig ferierejse viser, at næsten halvdelen svarer ’ja’ (48 %), (se figur 38). Den kvalitative uddybning af disse tilkendegivelser afslører imidlertid en bredere forståelse af ordet ’besøge’, end det, der med spørgsmålet var ment som et decideret ophold i byen (af kortere eller længere varighed). En stor del af de, der svarer ’ja’ og de, der svarer ’nej’ på spørgsmålet, uddyber med de samme forklaringer: gennemrejse, transit og færgeforbindelse. Det vil sige, at mange af de gennemrejsende forventer at benytte færgerne til og fra Hirtshals i fremtiden uden nødvendigvis at ville gøre ophold i

Figur 35 - Nationalitet (N=675)



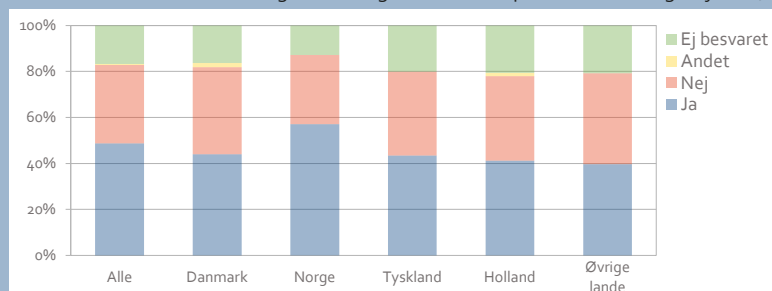
Figur 36 - Ord, de rejsende forbinder med Hirtshals (N=1822)



Figur 37 - Hvordan har du oplevet ankomsten til Hirtshals? (udvalgte kvalitative besvarelser)

- Anonym
- Fin vej - kedelig by
- Ikke tilrettelagt for turist
- Pragmatisk
- Som end god nok (mangler lidt mere turistpræg)
- Habe Hirtshals nicht gesehen da es direct zum Hafen ging
- Sonnig, schön, kein service am Kai
- Bra organisiert :-)
- Dejlig by - gode til- og frakørsler
- Fint/nødvendigt
- Godt skiltet, let at finde rundt
- It was wery close where the stopping was and where the boat leaves...
- Let med motorvej
- OK, just traveling through
- Som sædvanlig, det lokale tog er fint og punktlig

Figur 38 - Kunne du forestille dig at besøge Hirtshals på en fremtidig rejse? (N=675)



"Nej":

- Søvnig by
- Jeg opfatter det som en stille havneby uden nogen seværdighed
- Jeg har slet intet forhold til byen
- A town without a face, only a place for going through
- Hirtshals virker ikke som en tiltalende by
- Only in transit to Norway
- Kun som gennemkørsel til Norge
- Just passing through.
- Kun et ankomstpunkt for fergen

"Ja":

- For å besøke Nordsjøsentret
- God strand og friske fisk
- Har været her før og det er en koselig og rolig by
- Nemt at komme til Norge, smukt område/ let at komme til med off. transp.
- Virker som en koselig plass
- Transit til Norge
- Men kun som gjennnonreise
- Auf der Durchreise
- A very good ferry destination

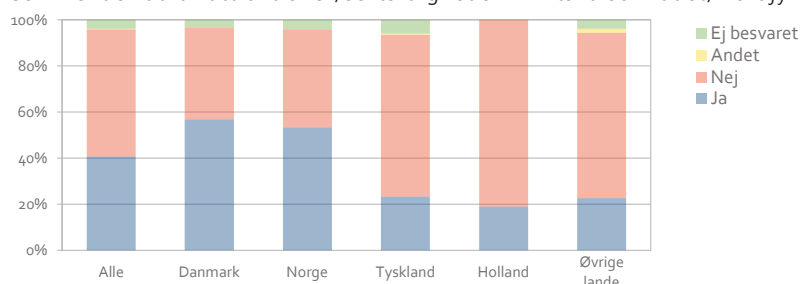
byen. Der er også en andel, der rent faktisk ønsker at gøre ophold, men overvejende er dette angivet som besøg på Nordsøen Oceanarium, der er beliggende i industri kvarteret på kanten af Hirtshals by og med direkte adgang fra vejen mellem havnen og motorvejen – det vil sige udenom Hirtshals by. Blandt de afvisende besvarelser findes begrundelser som ”en by uden ansigt – kun et sted til gennemrejse”¹ og ”Hirtshals virker ikke som en tiltalende by”.

Med spørgeskemaundersøgelsen er det yderligere blevet udforsket, hvilket kendskab de rejsende har til Hirtshals og lokalområdet. I forhold til kendskab og information, er det danskerne og nordmændene, der bedst kender til lokalområdets seværdigheder, mens tyskerne og hollænderne har et langt mindre kendskab til denne by, som deres ferierejser går igennem (se figur 39). Generelt er der størst efterspørgsel på flere informationer om området (se figur 40), og sammenholdt tyder dette på, at der gemmer sig et potentiale i at få flere tyskere og hollændere til byen. Danskerne, der kender mest til byen (se figur 39), er den nationalitet, der sjældnest besøger byen (se figur 41), hvilket kan være udtryk for et nationalt negativt image af et sted, der ikke er værd at besøge. Derimod har næsten 40 % af de norske rejsende besøgt byen. 15 % af nordmændene efterspørger flere shoppemuligheder som den faktor, der i endnu højere grad ville få dem til at besøge byen. Som den største gruppe af rejsende i undersøgelsen udgør dette et vigtigt bymæssigt potentiale.

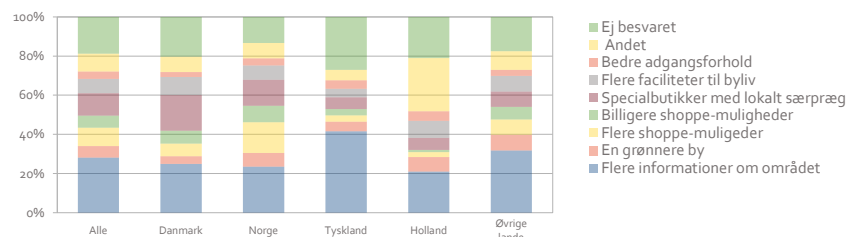
Studiet af de rejsendes præferencer viser, at det generelt er natur (særligt hollænderne) og ro (særligt tyskerne), som er mest efterspurgt blandt de rejsende, når de vælger feriested (se figur 42). Dette er netop noget af det, som Hirtshals i høj grad kan tilbyde, men som det blev vist ovenfor, mangler de rejsende slet og ret disse informationer. Det er også bemærkelsesværdigt, hvor mange af de rejsende, der udtrykker, at de gerne tager en omvej, for at opleve naturen (se figur 43), og hvor mange, der mener, at rejsen i sig selv er en oplevelse (se figur 44), mens det er langt mindre vigtigt for de rejsende, at nå hurtigst muligt fra A til B (se figur 45). Dette stemmer godt overens med, at disse rejsende netop har valgt at sejle frem for at flyve, som jo unægtelig kunne have afkortet deres rejse. Igen er det især hollænderne og tyskerne, der ser selve rejsen som en oplevelse, og gerne tager en omvej for at opleve naturen, hvilket understreger, at der særligt blandt disse grupper er et potentiale for at markedsføre Hirtshals som mere end et transitknudepunkt men også som en destination: et seværdigt sted (Dahl 2008).

1 - Citat oversat fra engelsk: "A town without a face, only a place for going through!"

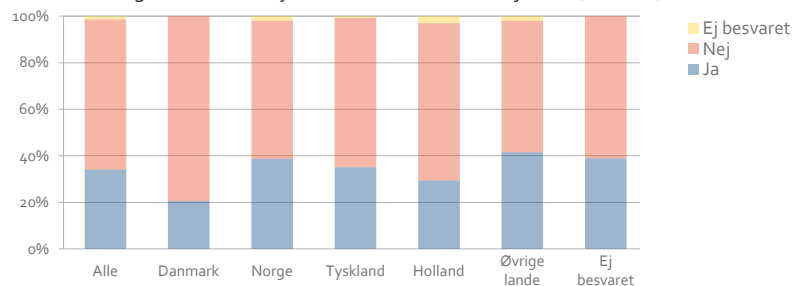
Figur 39 - Kender du til attraktioner/seværdigheder i Hirtshalsområdet/Nordjylland? (N=675)



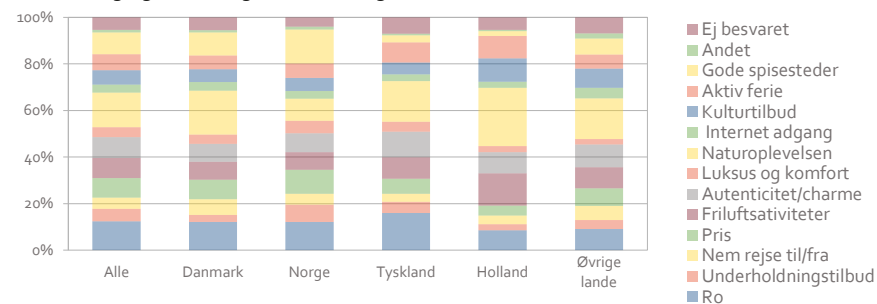
Figur 40 - Hvad skulle der til for at du oftere ville besøge Hirtshals by? (N=877)



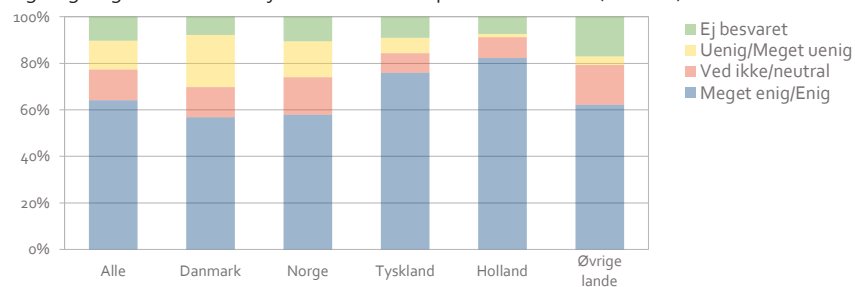
Figur 41 - Har du besøgt Hirtshals by i forbindelse med rejsen? (N=675)



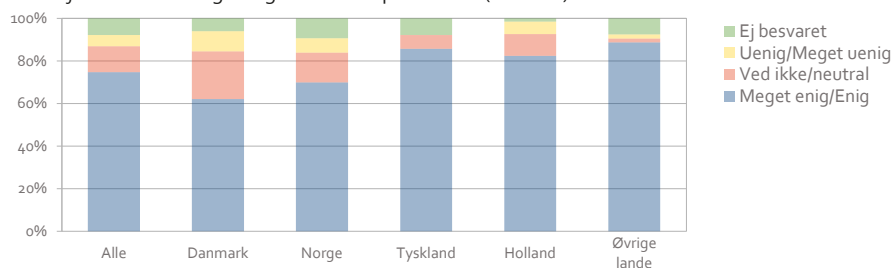
Figur 42 - Hvad er vigtigst for dig når du vælger feriested? (N=1876)



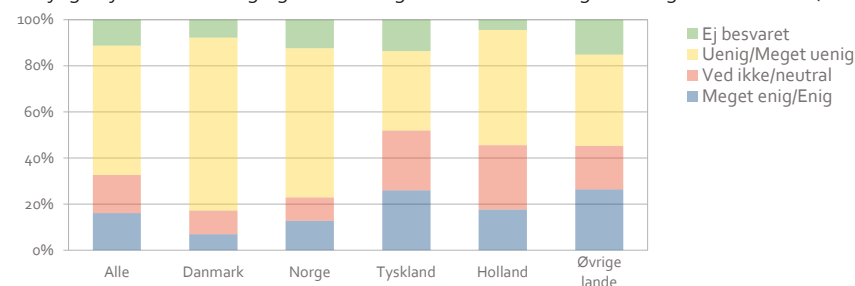
Figur 43 - Jeg tager gerne en omvej for at kunne opleve naturen! (N=675)



Figur 44 - Rejsen er for mig i sig selv en oplevelse! (N=675)



Figur 45 - Når jeg rejser er det vigtigste for mig at komme hurtigst muligt fra A til B! (N=675)



En hverdag blandt lastbiler

Spørgekemaundersøgelsen blandt de erhvervsrejsende på Hirtshals Transportcenter har givet i alt 58 besvarelser, hvoraf halvdelen af chaufførerne er danskere. 12 % havde ikke angivet nationalitet, men de resterende personer var henholdsvis nordmænd (12 %), rumænere (9 %), tyskere (7 %) hollændere (5 %) og øvrige nationaliteter (5 %). Næsten halvdelen af chaufførerne har en erhvervsuddannelse (48 %) mens der er stort set lige mange, der enten har et højere eller et lavere niveau af uddannelse. Med få afvigelser bliver de fleste erhvervsrejser påbegyndt i chaufførens hjemland, mens 66 % har Norge som deres destination. Herefter følger Danmark, som kun 12 % har anført som rejsemål. Dette er hovedsageligt chauffører, der afleverer deres gods på transportcenteret eller havnen til videre transport og distribution. Næsten 35 % angiver, at de kører international erhvervskørsel mellem 200-300 dage om året, hvilket indikerer, at chaufførernes hverdage er struktureret omkring deres lastbiler og de steder, de gør ophold, mere end deres bopæl. Således synes det ikke uvæsentligt, hvad deres forhold er til Hirtshals.

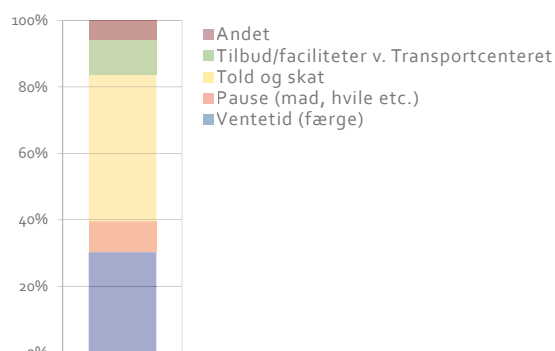
Undersøgelsen viser, ikke overraskende, at Hirtshals Havn har en meget stor betydning i forhold til at tiltrække disse erhvervsrejsende. Blandt andet angiver 30 % af de erhvervsrejsende, at deres ophold ved Transportcenteret skyldes ventetid på færgen (se figur 46). I tillæg viser undersøgelsen, at 57 % af de adspurgte erhvervsrejsende passerer Hirtshals Havn en eller flere gange om ugen, og 19 % passerer Hirtshals Havn 1-3 gange om måneden (se figur 47). På den baggrund synes der at være et stort potentiale i disse erhvervsrejsende, som i modsætning til de fleste turister, kommer forbi Hirtshals mange gange om året. Således kan der argumenteres for, at de erhvervsrejsende kan være med til at udbrede kendskabet til Hirtshals, og at der er potentiale for, at de vil vende tilbage til stedet med deres familier på fremtidige ferier, såfremt deres oplevelser af stedet som andet end transit understøttes.

Dette kræver imidlertid, at de erhvervsrejsende oplever byen, havnen og naturen. Undersøgelsen viser, at der er mange, der sjældent (43 %) eller aldrig (34 %) besøger Hirtshals by (se figur 48). Lige som de privatrejsende er også de erhvervsrejsende blevet spurgt, hvad der skal til for, at de oftere vil besøge Hirtshals (se figur 49). Der er en stor del (40 %), der ikke har besvaret spørgsmålet, og det kan være nærliggende at tolke dette som udtryk for, at de ikke kan forestille sig noget, der skulle ændre på dette forhold. De, der har besvaret spørgsmålet udtrykker ligesom de privatrejsende et ønske om flere informationer om området (13 %), og dernæst ønsker om enten billigere shoppe-muligheder (10 %) eller flere shoppe-muligheder (9 %). 7 % ønsker bedre adgangsforhold (f.eks. parkering, skiltning, stiforbindelser) og 7 % efterspørger enten flere faciliteter til byliv eller specialbutikker med lokalt særpræg.

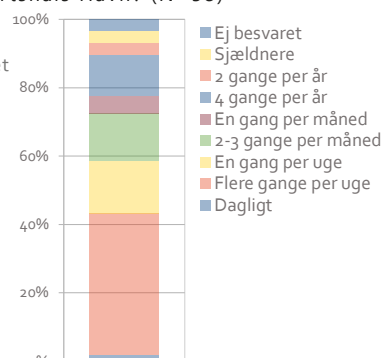
Undersøgelsen tegner også et billede af Transportcenterets konsekvenser for henholdsvis Hirtshals havn og Hirtshals by (se figur 50). 52 % af de adspurgte har kørt erhvervskørsel ved Hirtshals før 2008, hvor Hirtshals Transportcenter blev etableret. Disse 52 % har derfor kunnet udtale sig om, hvordan transportcenteret har ændret deres rutiner for ophold ved Hirtshals. Havnen og erhvervslivet har overordnet set fået en aktiv medspiller i Hirtshals Transportcenter. Ikke mindst fordi 30 % oftere lader deres rute gå via Hirtshals, end de gjorde før 2008. Dertil kommer, at mange af de erhvervsrejsende oplever bedre komfort (60 %), oplever rejsen som mere effektiv (30 %), og at transportcenteret har medført, at chaufførerne nu oftere mødes med kollegaer (33 %) og med kollegaer af forskellig nationalitet (40 %).

Derimod er det problematisk for Hirtshals by, at de erhvervsrejsende i højere grad opholder sig på transportcenteret, der ligger i udkanten af byen, frem for at tage en pause og udnytte ventetiden før færgen inde i byen. 37 % angiver, at de nu oftere tager pause ved transportcenteret end andre steder, og 37 % oplever opholdet ved Hirtshals som kedeligt i forhold til før transportcenteret blev opført. Ydermere svarer 20 %, at de ved mindre om, hvad der foregår i Hirtshals, 17 % svarer, at de oftere besøgte Hirtshals by førhen og 7 % mener, at de får færre oplevelser under opholdet ved Hirtshals nu, end de gjorde i forbindelse med deres erhvervskørsel før 2008. Dette kan ses som udtryk for, hvordan Hirtshals som sted har gennemgået en transformation fra en fiskerihavneby til en by, der fungerer som et transporthub. Transportcenteret har styrket Hirtshals som transitby, men svækket byens muligheder for at blive oplevet som en by med en historie, kultur og relationer til det omkringliggende område, jævnfør kvaliteter ved levebyen som beskrevet i kapitel 5.

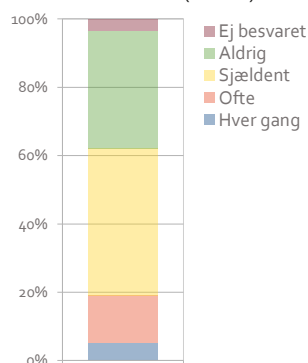
Figur 46 - Hvad skyldes dit stop ved Hirtshals Transportcenter? (N=86)



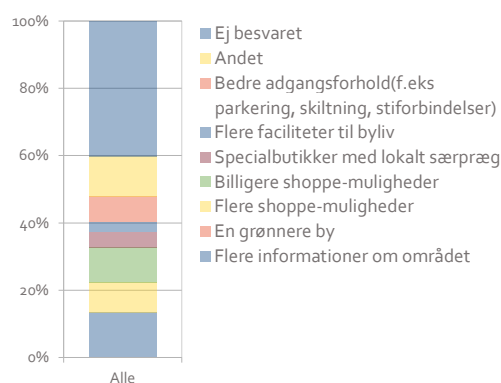
Figur 47 - Hvor ofte passerer du Hirtshals Havn? (N=58)



Figur 48 - Hvor ofte besøger du Hirtshals by i forbindelse med erhvervskørsel via Hirtshals Havn? (N=58)



Figur 49 - Hvad skulle der til for at du oftere ville besøge Hirtshals? (N=67)



Figur 50 - Transportcenterets konsekvenser for Hirtshals havn og by

Positive konsekvenser

- 30% tager nu oftere via Hirtshals
- 60% oplever bedre komfort
- 30% oplever rejsen som mere effektiv
- 33% mødes nu oftere med kollegaer
- 40% mødes nu oftere med kollegaer af forskellig nationalitet

Negative konsekvenser

- 37% oplever opholdet ved Hirtshals som kedeligt i forhold til før
- 37% tager nu oftere pause ved Transportcenteret end andre steder i byen/området
- 20% ved mindre om, hvad der foregår i Hirtshals
- 17% besøgte oftere Hirtshals by førhen
- 7% mener, at de får færre oplevelser under opholdet



Figur 51 - Godstransport via Hirtshals Transportcenter. Foto: Hirtshals Transportcenter.

Konklusion - Alle veje fører til havnen

Dette kapitel har beskæftiget sig med, hvad gennemrejsende oplever og tænker om Hirtshals som sted. Et udpluk af de væsentligste pointer fra undersøgelsen er fremhævet sammen med en række fotos fra Hirtshals på det næste opslag.

Overordnet kan det konkluderes, at Hirtshals Havn er en meget vigtig bestanddel af Hirtshals, og som beskrevet i det foregående kapitel danner havnen grundlaget for, at byen overhovedet eksisterer. Imidlertid viser analysen i dette kapitel, at havnen også medvirker til at skabe en by, der udelukkende er baseret på transit. For de gennemrejsende er Hirtshals i mange tilfælde en usynlig by, og både fysisk og mentalt en del af 'den usynlige verden': en såkaldt 'anti-seværdighed' (se også Dahl 2008). Hirtshals Havn kan ses som en terminal, der, ligesom en lufthavn, har den rette infrastruktur til at facilitere en stor transport af både mennesker og gods (se også epilogen efter analysekapitlerne s. 203). Det vil sige, at når man i den offentlige debat italesætter, og derigennem stigmatiserer, Udkantsdanmark som en del af landet, hvor der er mangel på arbejdspladser og dårlig fremkommelighed, så gælder det ikke for Hirtshals. Men som undersøgelsen viser, er Hirtshals, på den anden side, også kun i mindre omfang et sted, hvor folk får lyst til eller mulighed for at gøre ophold (Lassen et al. 2014).

Undersøgelsen af de gennemrejsende viser, at ikke ret mange rejsende opfatter Hirtshals som et sted, men i højere grad som et ikke-sted (Augé 1995) eller en transit-by som beskrevet i kapitel 5. For de mange gennemrejsende bliver stedet, trods ophold ved færgen, blot en del af 'strømmenes rum' (Castells 1996), og den friktionsfri rejse til havnen forudsætter til en vis grad opdelingen af by og havn således, at byen ikke 'bremser' flowet til havnen. Dette kan være medårsag til, at havnen udvikles, mens byen på en række punkter er udfordret. De gennemrejsendes opfattelser af Hirtshals som et ikke-sted er potentielt problematisk for byens omdømme.

Ydermere er det problematisk for byen, at optimeringen af flows direkte til havnen og servicering af erhvervsrejsende på transportcenteret trækker livet væk fra byen. Dette mindsker stedstilknytningen og fjerner denne del af 'kundegrundlaget' for byens restaurationer og butikker.

Imidlertid synes der at være et uforløst potentiale i de mange gennemrejsende. Særligt tyske og hollandske turister efterspørger netop noget af det, der ligger lige rundt om hjørnet, nemlig ro og naturoplevelser, men fordi de landskabelige kvaliteter ved stedet figurerer som en del af byens bagside, skjult bag havn og infrastruktur, opdager turisterne ikke, at Hirtshals netop byder på disse kvaliteter og oplevelser. Formidling på forskellige niveauer er afgørende for at forløse det store potentiale, som den kritiske masse udgør for byen! Hvordan der mere konkret kan arbejdes med dette vil blive behandlet uddybende sidst i afhandlingen i forbindelse med forskningsprojektets handlingsorienterede bidrag gennem en relationel stedsstrategi.



Figur 52 - Hirtshals Havn anno 1953. Hirtshals var defineret ved de "forankrede fiskere", der gør Hirtshals til rammen om familieliv, byliv, hverdagsliv. Foto: Hirtshals Lokalarkiv.



Figur 53 - Hirtshals Havn i dag. Hirtshals er i høj grad defineret ved de "utilknyttede turister", der gør Hirtshals til en glemt by og rammen om transit. Foto: Hirtshals Havn.



De danske rejsende er dem med det største kendskab til byen/området og samtidig dem, der sjældnest besøger byen

Figur 54



Især de norske rejsende efterspørger flere shoppemuligheder

Figur 55



De rejsende efterspørger generelt flere informationer om området for, i højere grad, at ville overveje et besøg i byen

Figur 56



Byen betragtes generelt ikke som en handelsby blandt de rejsende

Figur 57



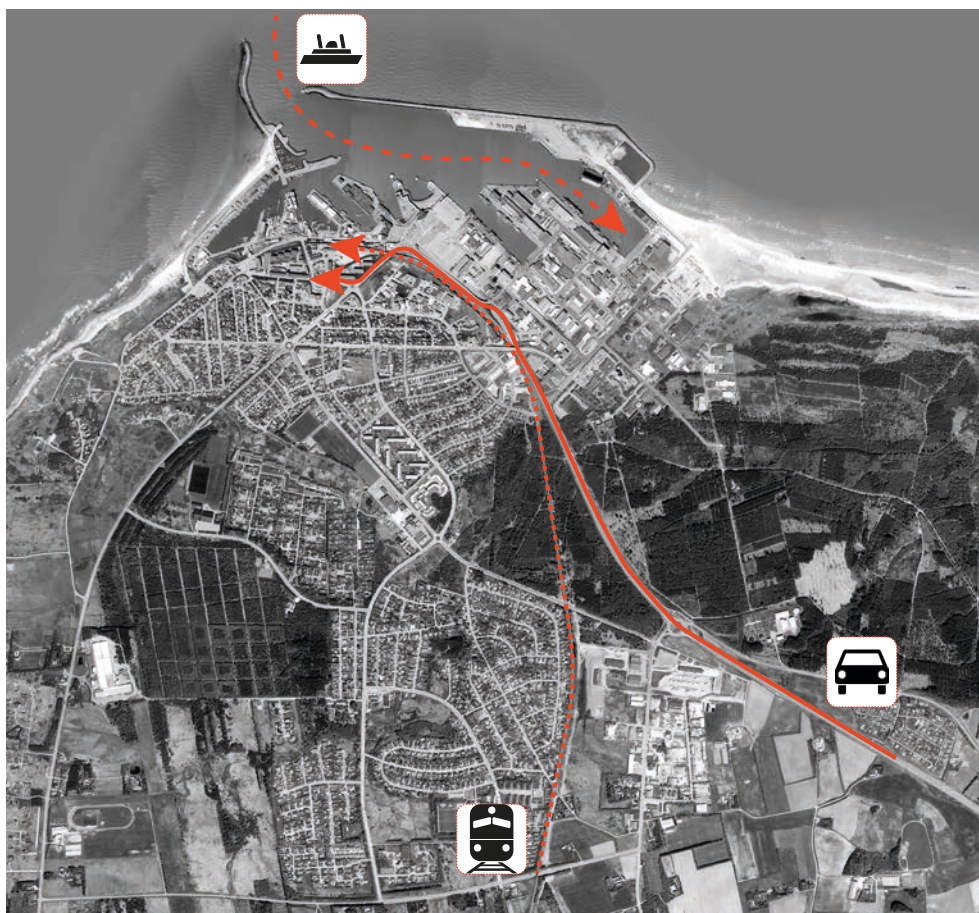
Byen opleves af de rejsende i høj grad som et 'neutralt' transitsted og fungerer i høj grad som transitby både for turister og erhvervsrejsende

Figur 58 - Foto: Hirtshals Transportcenter

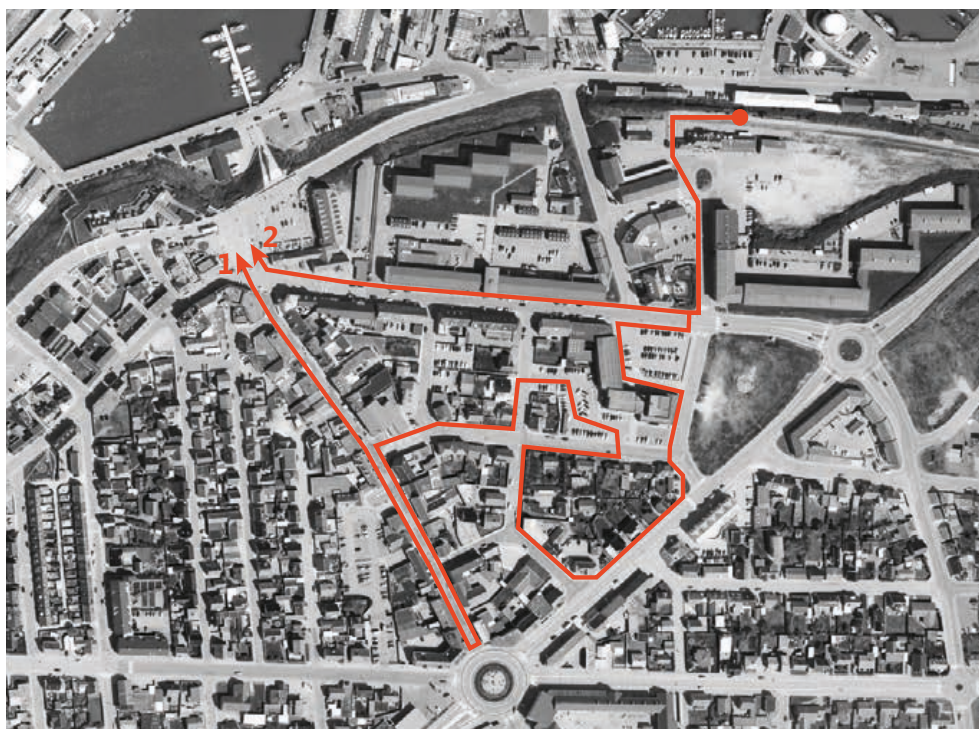


Der synes især at være et potentiale for at tiltrække flere af de tyske og hollandske rejsende, som på forskellige måder vægter naturoplevelser højt

Figur 59



Figur 60 - De tre største adgangsveje til Hirtshals med henholdsvis bil, tog og færge.



Figur 61 - To forskellige ruter fra stationen til byens centrale plads, gået henholdsvis i marts og i juli 2013.

Kapitel 8

At ankomme til Hirtshals

“We do not make choices about whether we like something on the basis of explicit assessment, a balance sheet, weighing up its parts. We make an intuitive assessment of the whole before any cognitive processes come into play, though they will, no doubt, later be used to “explain”, and justify, our choice” (McGilchrist i Pallasmaa 2010, s. 238).

Det foregående kapitel er baseret på statistisk materiale og gennemrejsendes udsagn, der tegner et billede af Hirtshals som transitby. Dette kapitel udfolder gennem en kvalitativ undersøgelse de trafikrum, som den rejsende oplever, og som kimen blev lagt til i 1923 med Knud Christiansens og Steen Eiler Rasmussens trafikdiagram (beskrevet i kapitel 6). Med andre ord søger kapitlet gennem narrative beskrivelser at studere den fysiske fremtræden af transitbyen, og komme nærmere en forståelse af, hvilket førstehåndsindtryk byen giver de mange rejsende, både mens de entrerer i deres respektive transportmidler, og når de 'stiger af' og møder byen til fods¹. Ovenstående citat udtrykker netop vigtigheden af førstehåndsindtrykket. Ubevidst vurderer vi alt nyt, som vi møder, og stempler det forenklet sagt med normative kategorier: 'Godt' eller 'dårligt', 'spændende' eller 'kedeligt', 'smukt' eller 'grimt'.

Ifølge kommuneplanen spiller Hirtshals "en vigtig rolle i kommunens satsning på turisterhvervet, idet byen er velkomsten til kommunen for de mange turister, som ankommer med færgerne" (Hjørring Kommune 2013, s. 71). Spørgsmålet er dog, hvordan denne ankomst opleves af en førstegangsbesøgende. I stedet for at 'rejse igennem' søger dette kapitel at 'ankomme til' Hirtshals. Med kapitlet ønskes det at kvalificere en kropslig oplevelse af det foregående – stadig med den fremmedes blik (Schutz 2005), men, som udfoldet i metodekapitlet omkring retningsbestemt drifting (se figur 15, s. 63) nærmere defineret som 'den professionelle fremmedes blik' gennem mine egne rejseobservationer.

Masterplanen fra 1923 var hovedsageligt tegnet fra oven og angiver kun få tanker om, hvordan byen skulle blive oplevet fra gaderne. Først undersøges 'det første møde' med Hirtshals gennem en rumlig analyse af ankomsten til byen gennem de tre dominerende rejseformer i Hirtshals, der er angivet i trafikdiagrammet: bil, tog og færge. Efter motorvejens opførelse er Aalborgvej blevet den primære landevej til Hirtshals, hvorfor denne ankomstvej analyseres i stedet for den gamle landevej Hovedvejen/Jyllandsgade, som trafikdiagrammet anviser (figur 60). Formålet med kapitlet er en forståelse af, hvilke fysisk-rumlige karakteristika, der kendetegner det oplevede sted. De tre møder med byen peger alle på, at havnen uanset transportform opleves i forgrunden, mens byen træder i baggrunden (jævnfør Erving Goffmans dramaturgiske terminologi omkring 'frontstage' og 'backstage', Goffman 1959).

Efter beskrivelsen af disse tre trafikale møder undersøges 'det første møde' med Hirtshals midtby gennem 2 narrative skildringer af ankomsten ind til selve byen til fods (figur 61). Dette gøres på baggrund af mine egne første besøg i Hirtshals. Disse besøg udtrykker, hvordan stedet radikalt kan ændre karakter og udtryk i forhold til blandt andet årstid og vejrforhold, hvorfor det ikke kan eller må behandles som stabilt og uforanderligt.

1 - Kapitlets 5 narrative beskrivelser er baseret på mine egne rejser til Hirtshals i foråret og sommeren 2013. Rejseberetningerne er i tidligere versioner udgivet i egen conferenceartikel fra Trafikdage 2013 under titlen Missing Links (Lange, Laursen og Lassen 2013), men er redigeret sprogligt i denne afhandling.

At ankomme til Hirtshals i bil

Kører man til Hirtshals i bil, vil man, med mindre man kommer via lokale veje fra de nærmeste landsbyer, ankomme via motorvejen fra syd. Kort udenfor byen skifter motorvejen E39 til hovedvejen Aalborgvej. Fortsætter man og følger vejen ligeud gennem de næste to rundkørsler, kan man undre sig - hvor er byen? Rundt omkring øjnes intet andet end landskabet, først marker og senere tæt skov, men uden tegn på menneskebyggede strukturer, bortset fra vejen selvfølgelig.

Længere fremme svinger vejen en smule, og endelig kommer bygninger til syne (Figur 62): På venstre hånd Hirtshals Vask & Farveri, en stor ensartet lagerbygning i gule mursten, der ligger i forreste række flankeret af en række mindre bygninger i forskellige materialer og forskelligt vinklet i forhold til hinanden. Til højre for vejen fanger Skaga Hotel øjet, et temmelig stort kompleks med dobbelte bygningsarme til siderne i orangerøde mursten og store vinduespartier. Længere inde på højre side ligger Nordsøen Oceanarium, en stor kassebygning, og længere bagud fanges et glimt af havet.

Bygningerne er placeret omkring et vejkryds, hvor man for første gang møder et færdselsskilt, der peger mod 'Hirtshals' (figur 63). Skiltet fortæller imidlertid mere end blot 'Hirtshals'. Det viser, hvordan Hirtshals Havn ligger ligefremme, mens man er nødt til at foretage et højresving for at nå frem til Hirtshals centrum - og det, selvom byen rent fysisk ligger til venstre (Figur 64). Med disse anvisninger følges vejen mod Hirtshals by, der i en kurve stiger og krydser over den vej, der går direkte til havnen (Figur 65) - men straks efter den er krydset, drejer vejen igen mod højre og fortsætter langs forskellig havnebebyggelse (lagerbygninger, terminalbygninger osv.), og igen rejser spørgsmålet sig, om dette virkelig er vejen ind til byen. På dette punkt mødes vejen og jernbanen og følges langs industriområdet på højre side (figur 66), indtil ruten atter når et vejkryds med skiltning mod centrum - denne gang hele to skilte i to forskellige retninger. Vælges den, der følger vejen, føres man nu under jernbanen og op til endnu en rundkørsel. Omgivet af nogle to- og tretagers boligblokke, og med kig til det tidligere rådhus, ledes man via skiltning til Parkering Centrum, for første gang ind i en bymæssighed med bygningsmasse på begge sider. Hvad der regnes som centrum er selvfølgelig ikke fast defineret, men byen bliver ikke meget tættere end dette, og man vælger selv herfra at parkere ved eksempelvis rådhuset, et supermarked eller ved togstationen. Herfra må man blot stole på sin intuition i søgen efter gågade, restauranter og seværdigheder.



Figur 62 - Første visuelle møde med bebyggelse under ankomsten til Hirtshals i bil.



Figur 63 - Skiltningen udtrykker et sted, hvor havnen er prioriteret til fordel for byen.



Figur 64 - Flere gange skal der aktivt drejes fra, hvis det ønskes at komme ind til byen - endda i geografisk modsat retning.



Figur 65 - Via en flyover krydses vejen til havnen, men havnens byggeri er stadig i fokus.



Figur 66 - Byen er skjult bag en grøn vold mens havnen er eksponeret gennem trådhegn.

At ankomme til Hirtshals med tog

Turen til Hirtshals i tog følger på den bynære strækning den før beskrevne bilvej mellem græsvold og havnearealer. Togstationen i Hirtshals er placeret i skellet mellem havn og by (Figur 67-68). En amerikansk turist, der har besøgt Hirtshals med tog, skrev på sin rejseblog følgende beskrivelse sin ankomst:

”I had my doubts about Hirtshals the moments I stepped off the train. The station is quite literally attached to a huge, sprawling ferry terminal and industrial port complex. At least, I figured, it couldn’t be any worse than my recent experiences at Holyhead and Harwich” (Macgellan 2011).

Det er tydeligt, at turisten ikke er positivt stemt efter det første møde med byen – et møde, der ifølge dette kapitels indledende citat af psykiater og forfatter Iain McGilchrist er afgørende for vores følgende bedømmelse og vurdering af stedet.

Fra perronen går den naturlige vej modsat havnen mod ’byen’. Det første man møder er en stor åben og udefineret pladsdannelse med spredt parkerede biler på et underlag af grus (figur 69), flankeret af to lavprissupermarkeder. Heller ikke dette møde er videre inviterende, i normativ forstand, til udlevelse af drømmen om ’det gode liv mellem husene’, jf. Gehl (2007).



Figur 67 - Udsigten over havnen fra togstationen.



Figur 68 - Hirtshals Station er endestation for lokalbanen fra Hjørring, der faciliterer et af landets mest moderne tog.



Figur 69 - Den første plads man møder ved ankomsten til Hirtshals med tog.

At ankomme til Hirtshals med færge

Sejler man til Hirtshals med færge ankommer man med et blik ind på byens kontur fra lang afstand. Med saltvand og blæst i ansigtet nærmer kysten, landskabet og byen sig til lyden af mågeskrig og færgens motorer. Hirtshals er på afstand ganske flad med kun enkelte industrielle skorstene til at bryde horisontlinjen, der tegnes af skov og beplantning i baggrunden. Jo nærmere man kommer byen, ses også Hirtshals Fyr, kirken samt diverse elmaster stikke op. Ellers putter byens røde tage sig bag de industrielle havnebygninger, der dominerer billedet. Tættere på mødes man af stenmoler og diverse store skibe til fiskeri, og pakhuse, siloer og andre betonbygninger er nu ganske tæt på og blokerer for Hirtshals by.

Man ankommer altså til den forømtalte industrielle havn. Alt efter færgeselskab og om man er i bil, med cykel eller til fods, entrerer man dog byen forskelligt. Helt bynært ligger Color Lines terminalbygning mens Fjord Lines og Smyril Lines færger ankommer i Østhavnen, hvor man som fodgænger skal med bus til Hirtshals by med ankomst ved togstationen. Kommer man til fods fra Color Lines færge, ledes man igennem en lang slange (landgangstunnel), der ender i det samme kryds, hvor bilisten i beskrivelsen før måtte vælge mellem to skiltninger mod centrum. Vælges den anden vej, går man nærmest på kajen omgivet af havnebygninger, servicebygninger, værksteder, sømandshotel, en havnekiosk og en havnegrill, et sejlmageri, advokatfirma mv. og parkerede biler og lastbiler ud til havnebassinerne. På en del af strækningen blokeres udsigten til vandet af en grå betonmur. Denne industrielle gade, Havnegade, virker lukket for en udefrakommende, og som et sted, der hurtigst muligt skal passeres. Byen ligger ovenfor gaden, adskilt af en stejl skrænt. Længere fremme skiltes der til togstationen, og veje fører op til byen (ved rådhuset) eller rundt om byen til vandrerhjemmet, der ligger i udkanten af Hirtshals tæt ved badestrand.

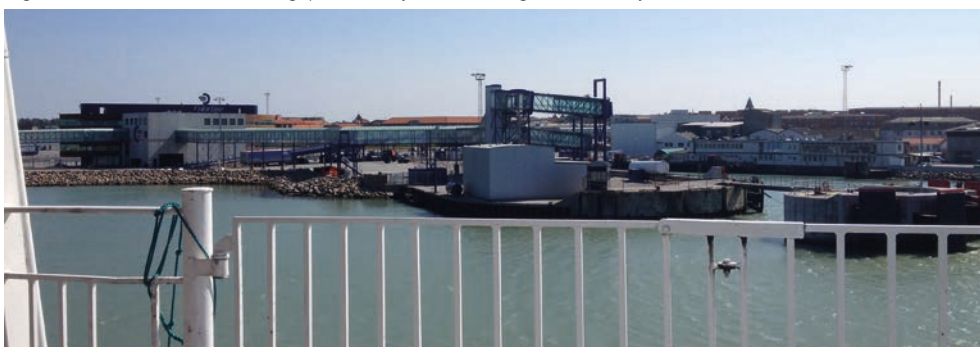
Kører man fra borde i bil, ledes man uanset færgeselskab ud på samme vej, som beskrivelsen af ankomsten til Hirtshals i bil, fulgte, og derfra udenom byen til motorvejen.



Figur 70 - Indsejlingen til Hirtshals viser en flad havneby og kun få indtryk af beboelse og byliv.



Figur 71 - Havnen breder sig på hele kyststrækningen foran byen.



Figur 72 - Havnens anlæg er markante strukturer, der visuelt tiltrækker sig opmærksomhed.



Figur 73 - Fra det østlige færgelæje ledes man i en stor bue udenom byen.

...at ankomme til Hirtshals by?

De tre foregående ankomstbeskrivelser tegner et billede af et sted, hvor havnen rent visuelt er i forgrunden, mens byen træder i baggrunden og på store dele af strækningerne helt forsvinder. Ruterne fører dog alle ind til Hirtshals, og spørgsmålet er, hvad det så er for en by, man er ankommet til. Det er der ikke et entydigt svar på. Stedets oplevede identitet afhænger i høj grad af det enkelte sansende subjekt, af tid og årstid, af formålet med besøget, forventninger og fordomme og af en lang række andre påvirkende faktorer in situ og ex situ. Alligevel gives i det følgende to konkrete beskrivelser af Hirtshals by, sådan som jeg har oplevet mine tidligste besøg i byens centrum efter ankomst med henholdsvis tog fra Aalborg og færge fra Kristiansand. De to narrativer er eksempler på, hvordan et steds karakter ikke er stabilt, men ændrer sig over tid.

Hverdag i marts 2013

6. marts 2013. Det første møde med Hirtshals by virker trist. Stedet virker øde, nærmest forladt; her er koldt, tåget og blæsende. Jeg er taget til Hirtshals i forskningsregi for at se mig omkring og lære byen lidt at kende. Mit udgangspunkt er togstationen, som beskrevet ovenfor – ikke et sted, der indbyder til ophold eller som repræsentant for byen inviterer på nærmere udforskning – for andre end forskeren eller den målrettede besøgende.

Jeg går rundt på må og få, ser det gamle rådhus udefra, hvor biblioteket nu befinder sig, men er lukket for alle andre end borgere i kommunen, ser et lokalt museum udefra, der på denne hverdag i marts er lukket, og finder på min vandren frem til byens gågade, med håb om at møde lidt liv og en atmosfære, der kan ændre mit umiddelbare indtryk af byen. Desværre, for Hirtshals, er det ikke byens bedste sider, der vises frem på denne vinteragtige dag i marts. Nogle butikker holder stædigt åbent med salg af sko og overtøj, men store butiksvinduer langs gaden er dækket til med kasser og afdækningspap og giver indtryk af en by i forfald.

Sulten begynder at melde sig, og en grillbar i gågaden holder åbent. På trods af den udmærkede burger, fratager de andre gæster mig lysten til at vende tilbage – en mand og en kvinde hænger ud ved spilleautomaterne, drikker øl og ryger på trods af rygeforbud – grillbarens ejer opgiver tydeligvis efter et par påtaler og vender det blinde øje til. Et ungt par stikker hovederne ind, men forlader hurtigt spisestedet igen ved lugten af cigaretrøgen. Jeg går atter ud i den friske luft og strider mig mod vinden ned af gågaden, der munder ud på en åben flisebelagt plads. Et skilt fortæller mig, at dette er Den Grønne Plads. I dag virker alt gråt, på nær den gulmalede kro, der lyser op med lidt autentisk charme. Jeg krydser pladsen for at se nærmere på byens karakteristiske trappeanlæg, der efter sigende forbinder by og havn i mere end én forstand. Byen ligger højt med udsigt fra pladsen og trappen over havn og hav, i i forlængelse af gågaden. Dette forløb har interessante takter, og det ses, at der er investeret i dette. Men på denne dag, er det ikke nok til at overbevise mig om byens kvaliteter.



Figur 74 - Den Grønne Plads en hverdag i marts 2013.



Figur 75 - Gågaden en hverdag i marts 2013.



Figur 76 - Butiksvindue en hverdag i marts 2013. Samlet set en række stemningsbilleder med indtryk af forfald og fravær af liv i byen.

Sommereftermiddag i juli 2013

17. juli 2013. Bussen fra færgen til toget, der skal føre mig videre til min destination længere nede i Jylland, er forsinket og byder mig 40 minutters uplanlagt ventetid i Hirtshals. Vejret er varmt, og ovenpå en urolig sejlads udnytter jeg ventetiden til at se mig lidt omkring i havnebyen. Atter med togstationen som udgangspunkt er der umiddelbart stadig ikke meget at komme efter – den åbne udefinerede plads og et par supermarkeder stiller ikke den ventende tilfreds, så jeg går raskt op ad gaden ligefremme og drejer til højre. Jeg kender denne gang byen en smule og ved, hvor centrum er. Jeg overraskes positivt over de mange mennesker, jeg møder på min vej – borgere og turister med isvafler og indkøbsposer. Da jeg kommer til gågaden er det et helt anderledes og velkommende sted, jeg befinder mig. Stedet er som forandret på de fire måneder. Og jeg er tydeligvis ikke den eneste, der fornemmer, at denne dag er dette et godt sted at være. Caféer er åbnet og rykket ud på Den Grønne Plads med borde og stole, besat af turister, der nyder den varme men stadig friske havluft. Og trappen, der i marts skilte de med sin ensomhed, er i dag indtaget af turister, der har slået sig ned med is og kolde drikke og udsigt til enten havn eller by. Opløftet af dette syn, og besnæret til at blive, må jeg alligevel vende tilbage til station, så jeg ikke misser endnu et tog.

Klimaet har haft stor betydning for min positive oplevelse, men kan dog langt fra alene forklare forskellen. Noget af det positive ved dette besøg er, at der på denne sommerdag er mennesker, der har fundet frem til byen og oplever dens nærhed til hav og havn, caféer og nyder de sommerlige værdier. Men samtidig slår det mig, hvor mange flere mennesker, der kunne opleve dette, hvis de blot var blevet præsenteret for en sådan attraktiv atmosfære ved deres første møde med byen. Dette er, som beskrevet i det foregående afsnit, ikke tilfældet, og det kan desværre forventes, at alt for mange mennesker tager deres førstehåndsindtryk ved en gennemkørsel af byen med sig hjem, og altså aldrig vender tilbage i anden henseende end endnu en gennemkørsel grundet færgeforbindelserne.



Figur 77 - Trappen ved Den Grønne Plads en sommereftermiddag i juli 2013.



Figur 78 - Den Grønne Plads en sommereftermiddag i juli 2013.



Figur 79 - Gågaden en sommereftermiddag i juli 2013. Samlet set en række stemningsbilleder med oplevelsen af en hyggelig kystby fuld af attraktive butikker og spisesteder.

Konklusion – Byen ude af syne, ude af sind

De fem små narrativer fortæller gennem 'den professionelle fremmedes' blik noget om, hvordan Hirtshals erfares af en besøgende udefra, og hvordan stedet i høj grad er foranderligt over tid. Fælles for de tre rejser ind til byen med henholdsvis bil, tog og færge er, at havnen er visuelt eksponeret og står i forgrunden, mens byen står i baggrunden, og på flere strækninger ligger skjult. Ude af syne, ude af sind! På denne måde understøtter disse rejsebeskrivelser de statistiske besvarelser og kvalitative udsagn blandt de gennemrejsende, som er fremlagt i det foregående kapitel. Infrastrukturen til Hirtshals er anlagt på en måde, så den bidrager til at skabe en transitby.

De to sidste rejseberetninger afdækker imidlertid Hirtshals som noget andet end en transitby. Hirtshals er også en leveby, og helt klart et *sted* i antropologisk forstand – ikke blot et *ikke-sted* (Augé 1995). Gennem mine besøg fik jeg den klare oplevelse, at dette er en by, hvor mennesker har deres daglige gang, men den store forskel på besøget i marts og besøget i juli var så udtalt, at det knapt oplevedes som det samme sted. Det kan altså argumenteres, at der findes forskellige steder på det samme sted, eller at stedet kan ændre radikalt karakter. Stedet er ikke uforanderligt, fast eller stabilt, sådan som det ellers traditionelt er blevet behandlet hos blandt andre Norberg-Schulz (1980). Derimod er steder foranderlige, ustabile og ikke faste, og må forstås sådan for at kunne blive behandlet i overensstemmelse med deres skiftende natur (jævnfør, blandt andre, Massey 1991). Det nytter således ikke at udarbejde planer for et givent sted alene med øje for, hvordan det bliver brugt og tager sig ud på en varm sommerdag, uden også at forholde sig til, hvordan stedet er under andre forudsætninger. Stedet genskabes og omdefineres hele tiden og påvirkes i høj grad af de mennesker og det liv, der leves der på det givne tidspunkt, og af årstiderne og vejrforholdene. Steder er påvirkede af mennesker, deres tilstedeværelse og deres handlinger (Harvey 1989, Hvattum 2010, Cresswell 2004).

Analysen i dette kapitel peger på, at Hirtshals både består af ikke-stedet og af stedet, eller af transitby og leveby. Men analysen peger i høj grad også på, at stedet først for alvor udfoldes, når man kommer bagom ikke-stedet. Der kan her argumenteres for, at det er vigtigt at fremme de positive fortællinger, ikke kun om alt det, som er transitbyens kvaliteter, men i høj grad også om levebyens kvaliteter. Ved at have havnen og transitten i forgrunden er der risiko for, at mange mennesker ikke får muligheden for at opleve byen og dens positive fortællinger, på grund af den fysiske planlægning (se blandt andet Sandercock 2003 omkring vigtigheden af historier og historiefortælling i planlægningspraksis). Jeg vil afslutte dette kapitel med at citere den førnævnte amerikanske turist, der heldigvis for Hirtshals ændrer radikalt opfattelse af stedsidentiteten i takt med, at han bevæger sig ind i byen, væk fra togstationen. Det bevidner hans historiefortælling fra Hirtshals. Moralen sidst i citatet understreger netop dette kapitels pointe med, at steder ikke kun kan bedømmes på afstand, men skal opleves kropsligt for at kunne kvalificeres tilstrækkeligt.

"A couple of blocks down the road toward my hotel, I passed a nice little fishing boat harbor and thought maybe the town had some charm after all. I then strolled through the requisite, tidy little shopping block and found myself situated on a charming town square.

It turns out that Hirtshals is a really nice little town on the North Sea. It is visually dominated by a large lighthouse that has a very well preserved WWII coastal battery bunker right next to it. The beach is handsomely rugged, strewn with other remnants of the war era, and offered me an excellent, windy walk by the sea. There is an adorable little maritime museum, but the town itself is kind of an outdoor museum with sculptures of seafaring life and people pretty much everywhere. Plus, I made friends with a really great dog... and that always brightens my day!

The moral of the story? Don't judge a town by its train station!"
(Macgellan 2011)



Figur 80 - Flise indfældet i belægningen på Jepsens Plads ved gågaden.

Kapitel 9

At opdage Hirtshals

“Det driftige erhvervsliv er byens dynamo, der skal understøttes af spændende by- og boligmiljøer” (Hjørring Kommune 2013, s. 71).

Hvor de forrige kapitler har bevæget sig i randen af byen, langs de mest trafikerede veje og kort berørt de centrale og mest besøgte steder i byen, kommer dette kapitel bagom byens yderste lag og ind i byens hverdags-boligkvarterer. Ovenstående citat fra kommuneplanen henleder opmærksomheden på de fysiske byrumsmiljøer, der anses som en vigtig medspiller for erhvervslivet. Spørgsmålet er, hvordan Hirtshals by- og boligmiljøer reelt tager sig ud. I dette kapitel udforskes derfor de fysiske og rumlige karakteristika ved Hirtshals by gennem et professionelt blik på byen. Analysen i dette kapitel er først og fremmest baseret på mine egne gentagne besøg i byen med observationer og registreringer af det fysiske miljø samt mine oplevelser af stedets karakter (se kapitel 3 for en metodebeskrivelse). Kapitlet beskæftiger sig således både med bykvalitet og byrum samt med byens atmosfærer, hvilket jeg i kapitel 5 har argumenteret for er væsentlige dele af leveby-begrebet. Formålet med kapitlet er at udvide forståelsen af Hirtshals gennem en nærmere analyse af byens fysiske fremtræden og udtryk gennem dens strukturer og rumligheder – det, som man oplever og møder på sin vej ved at gå på opdagelse både i byens centrum og afkroge.

Observationerne relateres, hvor det er relevant, til dels den oprindelige byplan fra 1923, dels den 90 år senere, aktuelle kommuneplan fra 2013. Dette gøres med henblik på at undersøge, hvordan de forestillede kvaliteter og karakteristika fra 1923 er blevet materialiseret, og hvordan Hjørring Kommune ser på og arbejder med Hirtshals – og i hvilken grad dette understøtter de ovennævnte ’spændende by- og boligmiljøer’.

Indledningsvist gives et indblik i kommuneplanens beskrivelser af og visioner for Hirtshals. Kommunens tilgang til Hirtshals er for så vidt et top-down-perspektiv, der gennem planlægning, design og regulativer har stor betydning for, hvordan helt lokale forhold er og opleves (se endvidere Jensen 2013 omkring situationelle mobiliteter ’staged from above and from below’). Dernæst belyses disse lokale forhold, og hvordan oplevelsen er i byens rum, på baggrund af en række ’eksplorative driftings’ (se figur 15, s. 63), udført med ’den professionelle bekendtes’ blik. Observationerne er organiseret som en strukturanalyse inddelt i infrastrukturer, åbne strukturer og byggede strukturer (se metodisk redegørelse i kapitel 3). Under afsnittet ’infrastrukturer’ gives to korte eksempler fra de ’eksplorative driftings’, hvor det er blevet tydeligt, at det fysiske miljø ikke alene præges af kommunens top-down-perspektiv, men også er ’staged from below’ (Jensen 2013). Afslutningsvist opsummeres kapitlets konklusioner omkring opdagelserne af Hirtshals.

Hjørring Kommunes tilgang til Hirtshals

Hjørring Kommuneplan 2013 består udover indledende fakta af en generel kommuneplanstrategi, der indeholder 3 generelle satsninger, 4 pejlemærker for byudvikling i kommunen og 7 principper for byvækst. Kommuneplanstrategien beskriver således en række konkrete handlinger, som kommunen vil gennemføre. Derefter beskriver kommuneplanen gennem 7 temaer¹ en lang række konkrete emner, for hvilke der ligeledes beskrives mål og strategi samt baggrund, retningslinjer og kort. Under temaet By beskrives de forskellige byer hver for sig.

I kommuneplanstrategien er der udpeget 3 overordnede indsatsområder (Hjørring Kommune 2013, s. 34): For det første skal kommunen “Satse fokuseret på unge og uddannelse”, og når der læses ind i teksten fremgår det, at dette primært skal ske i Hjørring. For det andet skal

¹ - Temaerne i kommuneplanen er By, Land, Trafik, Tekniske anlæg, Klima & Miljø, Ferie – Fritid og Kulturarv.

kommunen "Bygge på egne styrker i erhvervsudviklingen", og i den forbindelse er Hirtshals omdrejningspunktet. For det tredje skal kommunen "Skabe attraktive og differentierede by- og boligmiljøer", og for dette indsatsområde er det bemærkelsesværdigt, at Hirtshals slet ikke nævnes – selv i underpunktet til indsatsområdet "Styrk bosætningen i kystbyerne ved at dyrke deres styrker", er det kun Lønstrup, Løkken og Tversted, der figurerer. Hirtshals behandles altså ikke i kommuneplanstrategien som en kystby eller prioriteret bosætningsby, hvilket kan skyldes interessekonflikter med kommunens store interesse i Hirtshals som erhvervsby. Det fremgår blandt kommunens 7 byudviklingsprincipper, at Hirtshals som erhvervsområde har stor værdi for kommunen (nr. 3): "Hirtshals fastholdes som en 'særlig' områdeby med udgangspunkt i byens betydning for kommunens fremtidige erhvervsudvikling" (Hjørring Kommune 2013, s. 40).

Under kommuneplanens tema By, findes 10 mål for byudviklingen generelt i kommunen. Det øverste mål er, "at byudvikling sker i overensstemmelse med byernes rolle i bymønsteret" (Hjørring Kommune 2013, s. 54). Hirtshals er den næststørste by, og betegnes med den næstøverste rolle i bymønsteret, men alligevel fremstår det som om byen alene behandles som erhvervsområde. I et skema over nyudlæg til henholdsvis boliger og erhverv i kommunens respektive byer bliver forskellen tydelig: der udlægges i Hirtshals 1 ha til bolig mod 27 ha til erhverv (Hjørring Kommune 2013, s. 55). I forhold til byudvikling fremfører kommunen følgende:

"Byer med succes arbejder målrettet på at styrke innovation og produktivitet i de erhverv, hvor de har deres styrker. Men de gør mere. Byer i udvikling satser også ambitiøst på byudvikling. Byerne skal være synlige udtryk for den udvikling, vi ønsker at skabe i hele kommunen. Derfor vil vi fra Byrådets side arbejde vedvarende på at skabe attraktive bymiljøer, der både tiltrækker og fastholder borgere" (Hjørring Kommune 2013, s. 39).

Man kan stille spørgsmålet, hvorvidt Hirtshals er et synligt udtryk for den udvikling, kommunen ønsker i forhold til at skabe attraktive bymiljøer. Med henblik på konkrete handlinger beskriver kommuneplanen, at der "skal arbejdes med forskønnelse og helhedsplaner for områdebyerne Sindal, Løkken, Vrå og Tårs" (Hjørring Kommune 2013, s. 45). Dette er altså 4 ud af 5 områdebyer, hvor Hirtshals som den eneste ikke nævnes. Kommunens forestilling om, hvad der gør en by attraktiv, er sammenlignelige med afhandlingens leveby-begreb (kapitel 5). De skriver:

"Den enkelte by skal udvikles og styrkes på baggrund af dens særlige karakter, kvaliteter og potentialer. Det er faktorer som attraktive bosætningsmuligheder, infrastruktur og tilgængelighed, offentlig og privat service, skoler og institutioner, detailhandel, byliv og spændende byrum, kultur- og fritidstilbud samt nærrereative muligheder, der er medvirkende til at gøre en by attraktiv for både borgere og erhvervsliv" (Hjørring Kommune 2013, s. 51).

Derfor vil kommunen blandt andet gøre en indsats for helårsbeboelse i kystbyerne for at "undgå, at byerne ender som tomme kulissebyer udenfor feriesæsonen" (Hjørring Kommune 2013, s. 52). Ifølge kommuneplanen er Hjørring Kommune "én af de suverænt største turistkommuner i hele landet" (Hjørring Kommune 2013, s. 12). For kommunen spiller Hirtshals som by imidlertid en mindre rolle i turismesammenhæng, hvor det primært er saltvandsakvariet, der tæller:

"Turismen knytter sig særligt til kystbyerne Løkken, Lønstrup og Tversted og kystområderne. Dette suppleres af bylivet og kulturtilbud[d]ene i Hjørring og oplevelser i kommunens øvrige byer bl.a. Nordsøen Oceanarium i Hirtshals" (Hjørring Kommune 2013, s. 216).

Det er i den sammenhæng bemærkelsesværdigt, at de ellers store sommerhusområder ved Kjøl og Tornby, der er tæt koblet til Hirtshals, ikke fremgår eller behandles under turisme i kommuneplanen.

Boks 1:

Kommuneplanstrategiens generelle satsninger (Hjørring Kommune 2013, s. 34)

- Satse fokuseret på unge og uddannelse
- Bygge på egne styrker i erhvervsudviklingen
- Skabe attraktive og differentierede by- og boligmiljøer

Kommuneplanstrategiens generelle pejlemærker for byudvikling (Hjørring Kommune 2013, s. 37)

1. Styrk Hjørrings rolle som hovedby med attraktivt byliv og kultur.
2. Styrk bosætningen i kystbyerne ved at dyrke deres styrker.
3. Skab attraktive bosætningsmuligheder for børnefamilier, hvor der er et potentiale.
4. Understøt, tilpas og vedligehold den øvrige kommune ved en aktiv planlægningsindsats.

Kommuneplanstrategiens generelle principper for byudvikling (Hjørring Kommune 2013, s. 40)

1. Det nuværende bymønsters opdeling i 4 forskellige bytyper (hovedby, områdeby, lokalby og landsby) opretholdes.
2. Hjørring styrkes som hovedby som den centrale drivkraft i kommunen.
3. **Hirtshals fastholdes som en 'særlig' områdeby med udgangspunkt i byens betydning for kommunens fremtidige erhvervsudvikling**
4. De fire områdebyer Løkken, Vrå, Tårs og Sindal fastholdes som centre, der betjener lokalbyer, landsbyer og det åbne land. Områdebyerne differentieres mht. serviceniveau og udbygningsmuligheder med udgangspunkt i deres respektive styrker.
5. **Der skal arbejdes målrettet med fornyelse i områdebyerne: Løkken Sindal Tårs og Vrå.** Der skal endvidere arbejdes med geografiske udviklingsområder, fx deletilbud mellem landsbyer. Der arbejdes med at fremtidssikre en fornuftig infrastruktur og kollektiv trafikbetjening, der på én gang styrker hovedbyens og områdebyernes centerfunktioner og gør fortsat bosætning i lokalbyer og landsbyer mulig og attraktiv.
6. **Offentlige investeringer i byudvikling til erhvervsformål sker fremover primært i Hjørring og Hirtshals, sekundært i de øvrige områdebyer.** Mindre håndværksvirksomheder og lignende kan fortsat etablere sig over hele kommunen. Boligudviklingsker fremover primært i hovedog områdebyerne. Fremadrettet skal der være mulighed for at bygge et mindre antal boliger i lokalbyer og landsbyer tilpasset behov og omgivelser i den enkelte by.
7. Bebyggelse og anvendelse i det åbne land betyder store forandringer i oplevelsen af landskab og landsbyer i de kommende år. Der skal laves selvstændigt temaarbejde for landdistriktet og for anvendelsen af det åbne land. Politik formuleres på baggrund af indspil eksempelvis fra landsbyforum, landbruget, kulturarvskommuneprojektet og turismen m.fl.

Boks 2:

Kommunens mål for byudvikling (Hjørring Kommune 2013, s. 54)

- **At byudvikling sker i overensstemmelse med byernes rolle i bymønstret.**
- At byudvikling sker efter princippet indefra og ud, således at der sikres klare grænser mellem by og land, og at spredt og tilfældig byudvikling i det åbne land undgås.
- At arealforbruget til byudvikling skal søges reduceret ved hjælp af byomdannelse og fortætning af eksisterende byområder før inddragelse af nye arealer.
- At byudvikling sker på et bæredygtigt grundlag og under hensyntagen til klimaforandringer.
- At byerne skal omdannes og udvikles i respekt for deres kulturarv og bynære landskaber
- At byudvikling i byerne sker efter udviklingspotentiale og efterspørgsel.
- At byudvikling skal være baseret på et bærende princip om bevarelse af byernes grønne kiler og strukturer.
- At indarbejde landskabelige og naturmæssige værdier i byudviklingen for at sikre attraktive boligområder.
- **At byudvikling sker i respekt for de øvrige arealinteresser.**
- At erhvervsudvikling ved motorvejen skal begrænses.

Boks 3:

Kommunens mål for Hirtshals (Hjørring Kommune 2013, s. 71)

- **At Hirtshals Havn skal videreudvikles som kommunens transportknudepunkt med stærke internationale forbindelser.** Havnen skal udgøre et aktivt og effektivt element i den samlede transportkæde, så den bidrager til en øget anvendelse af søtransport, og der skal sikres mulighed for at kunne etablere omlastestation til banegodsbetjening af østhavnen.
- **At havnens arealer skal fastholdes til havnerelaterede erhverv,** og at havnen sikres muligheder for at kunne udvides mod øst.
- At erhvervsudviklingen skal have en stærk fokusering på transport og erhvervs- og forskningsaktiviteter inden for det maritime område, herunder akvakultur.
- **At de bynære havneområder udvikles og tilføres nye kvaliteter, så der opstår et oplevelsesmæssigt samspil mellem bymidte og havn, som styrker bylivet.**
- At byen spiller en vigtig rolle i kommunens satsning på turisterhvervet.
- At byens karakteristiske landskabstræk mellem det blå hav og de grønne områder i baglandet samt skrænten mellem byen og havnen med den storslåede udsigt indtænkes i den fremtidige udvikling af byen.

På trods af, at Hirtshals gennem kommuneplanen fremstår som kommunens erhvervsområde, er det kommunens næststørste by med knap 6.000 indbyggere. En af kommunens udfordringer i forhold til Hirtshals er selve byens profil, hvilket fremgår i den specifikke tekst om Hirtshals på side 71-75. De 'spændende by- og boligmiljøer', som omtalt i kapitlets indledende citat fra kommuneplanen, er ikke fremtrædende i dag (se bl.a. figur 81-84). Bosætningsmæssigt kræver Hirtshals en indsats:

"Byens bosætningsprofil skal styrkes. Det er væsentligt for evnen til at tiltrække nye borgere og kvalificeret arbejdskraft, at byen og området som helhed kan tilbyde varierede bosætningsmuligheder med såvel velbeliggende parcelhusgrunde med let adgang til naturen som bynære boliger med udsigt til havet og havnen" (Hjørring Kommune 2013, s. 71).

At Hirtshals bosætningsprofil skal styrkes er ikke en del af kommunens generelle indsatsområder, strategi, principper og mål for byudvikling, og nævnes altså først i den specifikke emnetekst om Hirtshals. Derfor er det sandsynligt, at elementerne i kommuneplanstrategien vil blive prioriteret for Hirtshals bosætningsprofil.

Under 'strategi for erhverv og turisme' i Hirtshals er Hirtshals Havn omdrejningspunktet, og der fokuseres i den forbindelse også på udbygning af infrastruktur med transport af gods på bane:

"Der er væsentlige beskyttelsesinteresser i området, hvor spor og vej tænkes placeret, med fredskov, økologisk forbindelse, særligt værdifuldt naturområde, beskyttet landskab og særlig geologisk interesseområde, men transportforbindelserne bør tåles på grund af væsentlig samfundsmæssig interesse" (Hjørring Kommune 2013, s. 71).

Længere nede i teksten under 'strategi for bosætning' fremhæves det endvidere:

"Den arbejdende havns autentiske stemning har en betydelig tiltrækningskraft på både byens borgere, turister og andre besøgende. Der forudses at ville opstå ønsker om at anvende arealer og bygninger i den bynære del af havnen til bymæssige funktioner for at drage nytte af den attraktive beliggenhed samt for at knytte by og havn sammen til en oplevelsesmæssig helhed. Byrådet ønsker en udvikling på de bynære havneområder, som skaber et oplevelsesmæssigt samspil mellem by og havn, men kun i form af byfunktioner, som ikke skaber miljømæssige problemer i forhold til de fungerende erhverv på havneområdet - derfor ingen boliger" (Hjørring Kommune 2013, s. 71).

Disse to eksempler er udtryk for kommunens prioriteringer, der understøtter en økonomisk, samfundsmæssig, kommunal og national interesse, der vejer tungere end det lokale natur- og bosætningsmiljø.

Modsat dette top-down-perspektiv, skal resten af kapitlet se nærmere på, hvordan de faktiske forhold i Hirtshals by er og opleves, ved at gå på opdagelse i byen, og med et professionelt blik beskrive byens infrastruktur, åbne strukturer og byggede strukturer. Dette er gjort på baggrund af en række eksplorative driftings som beskrevet i kapitel 3, s. 64. (Se endvidere appendiks 6 for supplerende fotomappings).



Figur 81-84 - Beboelsesveje i Hirtshals.



Figur 85-88. Fig. 85: De nye transportforbindelser, der ifølge kommuneplanen 'bør tåles' (foto: Hunderup Foto). Fig. 86: Den arbejdende havns autentiske stemning. Fig. 87-88: Overgangen mellem havn og by, hvor Kommunen forudser, at der vil opstå ønsker om bymæssige funktioner, men for at undgå konflikter ikke vil tillade boliger. I stedet er der for nylig opført et højt hotel (som ses på fig. 86 og 88).

Infrastrukturer

”Hirtshals har en effektiv infrastruktur med færgehavn, motorvej helt ind til by og havn samt jernbaneforbindelse til Hjørring med videre forbindelse til Aalborg og Frederikshavn” (Hjørring Kommune 2013, s. 72).

I kommuneplanen bliver infrastrukturen i Hirtshals beskrevet som ovenfor, og der bliver ikke gået dybere ind i selve byens interne infrastruktur. Infrastrukturen er som beskrevet i de foregående kapitler en dominerende struktur i Hirtshals, hvilket bygger på den oprindelige byplan, hvor infrastrukturen netop udgjorde hovedgrebet som det overordnede strukturerende element. Byen har 6 rundkørsler, hvilket er mange i forhold til byens størrelse. De fleste erstatter dog blot et almindeligt kryds med fire gader (se næste opslag, figur 94-99) men er interessante at studere i forhold til de pladser, der var tænkt i den oprindelige byplan fra 1923. Den mest iøjnefaldende rundkørsel ligger hvor Hovedvejen/Jyllandsgade (den oprindeligt primære indkørsel til byen) møder de østvestgående gader Østergade og Vestergade og de nordvest-sydøstgående Nørregade og Søndergade. Dette gadenet er meget karakteristisk og danner en regulær stjerneformation, inspireret af havebyprincipperne som præsenteret tidligere. Oprindeligt var dette infrastrukturelle knudepunkt tænkt som det ene af byens tre centre, ’Færdselspladsen’, der i planen fra 1923 skulle være omdrejningspunkt for butikker og banker, forlystelser og lignende. I dag er rundkørslen først og fremmest defineret af en stor tankstation. Der er dog også nogle butikker ud mod ’færdselspladsen’, nemlig to frisører, en optiker, en genbrugsbutik og en børnetøjsforretning samt et tomt lejemål, og rundkørslen ligger som indgang/ende af gågaden. Derudover har Hirtshals Skole en bred facade ud til rundkørslen, og VUC/HF har ligeledes nogle lokaler ud til denne brede, 6-armede rundkørsel (se figur 94).

Rundkørslen ved Østergade og Peder Rimmensgade/Skovvejen ligger et parhundrede meter fra jernbaneskinneerne på det punkt, der oprindeligt var tænkt som ’Banegårdspladsen’ og skulle fungere som bycentrum med banegård, posthus, butikker og hoteller. Imidlertid har rundkørslen i dag ingen byrumsmæssige funktioner af betydning, omgivet af to åbne og flade parcelhus-græsplæner, bagsiden af et bowlingcenter og en parkeringsplads samt opmagasineringsplads til en ingeniør- og handelsvirksomhed (se figur 96).

Rundkørslen mellem Jyllandsgade og Jørgen Fibigersgade/Margrethevej ligger lidt forskudt fra det sted, der oprindeligt var tænkt som byens hovedplads, i planen benævnt ’Trafikcentrum’ med havneinstitutioner, toldbod, torveplads, butikker og banker. Rundkørslen er i dag på de to sider flankeret af henholdsvis to- og treetagers boligbyggeri, og på de to andre sider flankeret af store tomme grunde uden bebyggelse (se figur 95).

Byens mobilitetsstruktur bygger på en logik om, at disse rundkørsler er vigtige, centrale steder med særlige funktioner. Mange veje fører derhen (og derfra), men når man som ovenfor sammenligner intentionerne med pladserne og de faktiske funktioner, der er omkring rundkørslerne i dag, er det tre meget anderledes byrum end oprindeligt tiltænkt. Ingen af stederne er i dag attraktive som mødesteder og opholdssteder, og der er da heller ingen af disse rundkørsler, der har bevaret de tiltænkte navne som ’pladser’ eller ’centre’. De er alene funktionelle rundkørsler, der distribuerer vejene i forskellige aksiale retninger.

En anden observation omkring infrastrukturen i Hirtshals er, at vejene i byen er meget brede: de største gader er ca. 12-16 meter brede og villavejene måler 8-10 meter, inklusiv fortove i hver side, og ofte tæller fortovene 4 eller flere brede fortovsfliser i begge sider. I mange tilfælde er vejrummet ikke umiddelbart defineret af bygningsværker, men udvides af åbne og flade parkeringspladser, forhaver og forpladser. Således måler rummene omkring gaderne ofte 20 meter, og flere steder måles punktvis over 30 meter brede gaderum. Disse åbne vej- og gaderum giver oplevelsen af en by, der ikke er tiltænkt fodgængerer. I disse gader kan vinden for alvor få fart, og skalamæssigt er byens meget brede rumligheder ud af proportioner med en menneskelig skala, jævnfør Gehls studier af dimensioner i byrum (se bl.a. Gehl 2007, s. 65).



Figur 89 - Hirtshals har seks rundkørsler, der distribuerer de brede og lige gader.



Figur 90-93 - Bredden af udvalgte gader i Hirtshals (se kortet ovenfor på figur 89).



Figur 94 - Rundkørslen, hvor 'Færdsekspladsen' oprindeligt var planlagt, er den eneste, der tilnærmelsesvist er omgivet af de funktioner, der oprindeligt var tænkt.



Figur 95 - Rundkørslen hvor pladsen med navnet 'Trafikcentrum' oprindeligt var planlagt, ligger mellem to store tilgroede, ubebyggede grunde og nogle etagebyggerier, tæt på det gamle rådhus og den svenske sømandskirke.



Figur 96 - Rundkørslen, hvor 'Banegårdspladsen' oprindeligt var planlagt, ligger i dag i overgangen mellem et haverne i et beboelseskvarter, en ingeniør- og handelsvirksomheds opmagasineringsplads og bagsiden af et bowlingcenter.



Figur 97 - Rundkørsel i den sydlige del af byen mellem Søndergade og Margrethevej.



Figur 98 - Endnu en lille rundkørsel, placeret i et beboelseskvarter mellem Østergade og Margrethevej.



Figur 99 - Rundkørset i den vestlige del af byen, tæt på Hirtshals Campingplads og Hirtshals Vandrerhjem.

Byens flow – 'staged from below'

Med bogen 'Staging Mobilities' fremfører byrumssociolog Ole B. Jensen (2013), at mobile situationer skabes i et samspil mellem fysiske omgivelser, sociale interaktioner og den enkeltes kropslige ageren, og at alt dette iscenesættes både oppefra gennem planlægning, design, regulativer og institutioner, og nedefra gennem individuelle 'performances'. Gennem mine eksplorative driftings har jeg observeret, hvordan dette også er tilfældet i Hirtshals, og hvordan byen 'staged from below' sætter fysiske spor. I Jensens 'Designing Mobilities' (2014b) stilles i den forbindelse et relevant spørgsmål: "How is design affording and/or preventing particular mobile practices in everyday life?" (Jensen 2014b, s. 19).

I Hirtshals er der som understreget i de foregående analyser et markant hierarki indenfor den fysiske mobilitet, hvor godstransport/lastbiler og gennemgående trafik af turister i bil kommer før de langsommere bløde trafikanter. Dette kommer til udtryk i planlægningen og designet af den fysiske infrastruktur, der prioriterer nem og hurtig fremkomst for biler og lastbiler med den 'globale' erhvervsrejsende eller turist bag rettet (som det sås i kapitel 7), mens den 'lokale' fodgænger bliver mødt af en asfalteret infrastruktur, der skaber friktion og omveje på hverdagens korte ruter mellem hjemmet og skolen, vennerne, fritidsaktiviteterne, dagligvarehandelen etc. Cresswell udtrykker, hvordan der skabes friktion i mødet mellem disse globale og lokale flows:

"In this world it is important to understand that mobility is more than about just getting from A to B. It is about the contested world of meaning and power. It is about mobilities rubbing up against each other and causing friction. It is about a new hierarchy based on the ways we move and the meanings these movements have been given" (Cresswell 2006, s. 265).

'Staged from above' er der tale om en 'pålagt struktur og orden', men som det skal vise sig, er systemer ofte nemme at infiltrere af det undseelige, 'staged from below':

"Mobility becomes human agency. While the bounded territories of planners impose structure and order on the world, the ability to move through, within, and between these spaces constitutes a kind of almost-free will on the part of the individual walker" (Cresswell 2006, s. 213).

Billederne på figur 100-108 viser, hvordan mennesker trodser de pålagte planer og træder deres egne stier, hvor der er behov. På denne måde materialiserer mobiliteten sig ikke kun gennem de ovenfra tænkte ideer og idealer, men også nedefra gennem menneskers handlinger:

"Walking expresses a limited and ambiguous freedom to take the geography that is given and make more personal ones in new and mobile ways" (Cresswell 2006, s. 213).

Langs den dominerende Jyllandsgade observerede jeg på en af mine eksplorative driftings, hvordan den planlagte virkelighed bliver trodset af bløde trafikanter, der gennem et hul i et hegn har trådt en sti for at krydse vejen mellem to boligkvarterer. Ligeledes har jeg observeret, hvordan stedkendte personer har trådt to stejle stier over de grønne volde og igennem det buskads, der ellers skjuler stationsområdet, hvis man går fra Den Grønne Plads ad Havnegade og Skagerakvej.

Observationerne er måske ikke enestående for Hirtshals. Men de understreger ikke desto mindre et behov i Hirtshals for en mere fodgængervenlig infrastruktur, ligesom de trådte stier ved stationen er med til at tydeliggøre, hvordan netop stationen som centralt knudepunkt ligger uhensigtsmæssigt skjult bag den vold, der adskiller byen fra havnens støjende infrastruktursystem.

I forhold til at skabe byen 'ovenfra' og 'nedefra' kan der argumenteres for, at byplanlægningen så vidt muligt skal forsøge at komme sådanne elementer i forkøbet og planlægge for et godt og attraktivt hverdagsliv med gode rammer for byliv, og en velfungerende by for fodgængere og cyklister; med andre ord en velfungerende leveby.



Figur 100-103 - Trådt sti på tværs af Jyllandsgade.



Figur 104-108 - Trådt stier til stationen fra henholdsvis Havnegade og Skagerakvej.

Åbne strukturer

”Det er også vigtigt, at bymidten byder på interessante byrum med indbydende pladser og opholds- og mødesteder [...]” (Hjørring Kommune 2013, s. 72).

Udover infrastrukturene er der i Hirtshals forholdsmæssigt mange åbne områder med ingen eller begrænset anvendelse og funktion. Disse områder er typisk tilgroede byggegrunde eller 'voids', der venter på enten at blive bebygget med huse eller udformet som egentlige rekreative rum. Som arealerne ligger hen i dag, fremstår de som tiloversblevne byrum, 'left over spaces' eller en afart af de såkaldte 'overskudslandskaber' (Nielsen 2001), der efterlader bybilledet utilsigtet perforeret (markeret med mørkegrønt i figur 109). Heriblandt findes 'Cirkuspladsen' på omtrent 6.000 m² mellem det gamle rådhus og rundkørslen for enden af Margrethevej, og et endnu større ubebygget felt på ca. 13.500 m² på den anden side af samme rundkørsel. Disse områder er blandt det første, man møder, hvis man kører ad Aalborgvej og følger skiltningen mod centrum ad Jyllandsgade som beskrevet i kapitel 8. Disse uudnyttede grunde kan dog ses som et potentiale for byen. Gennem nye funktioner, bebyggelse og byrumsdesign kan de transformeres til mere attraktive steder i byen. Et spændende tiltag, som er undervejs mens denne afhandling skrives, er netop omdannelsen af den mindste, uudnyttede grund, Karens Plads, til en egentlig pladsdannelse midt i byen (se foto af pladsens hidtidige udseende på figur 110).

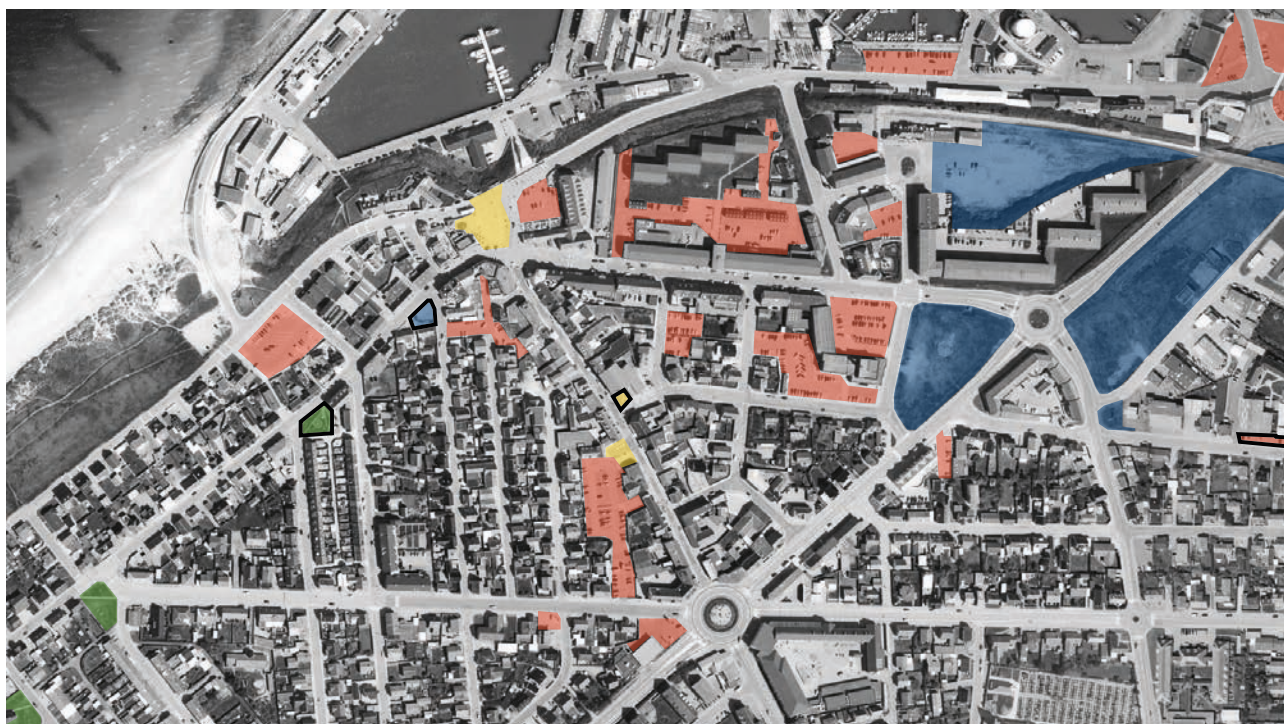
I den centrale del af byen findes kun ét mindre parklignende byrum på omtrent 500 m², hvor en kunstinstitution og et bordebænkesæt er stillet op (markeret med lysegrønt i figur 109). Med klitrækkerne 100 meter derfra kan det undre, at det netop er her, der er prioriteret et grønt areal fremfor længere inde i byen.

Ud over disse mere eller mindre tilsigtede grønne områder, efterlader store asfalterede parkeringspladser det bebyggede miljø med yderligere 'huller' (markeret med rødbrunt i figur 109). Nogle ligger 'bag' supermarkeder eller andre bygninger, men mange ligger som åbne fysiske rumligheder i vejkryds og bidrager til oplevelsen af udefinerede byrum.

Byen har tre anlagte pladser (markeret med gult i figur 109), hvor forskellige aktiviteter finder sted henover året. Byens største og mest benyttede plads, Den Grønne Plads, ligger for enden af gågaden Nørregade og bruges blandt andet til udeservering om sommeren fra den tilstødende guldpuddede café. Pladsen er flisebelagt, flankeret af en lav, gul halvmur mod havnen og omkring 1000 m², men ligger som en del af et større åbent rum, da kroens udeservering og parkeringsplads på godt og vel det dobbelte ligger på den anden side af vejen. Dette område er ligeledes afskærmet mod havnen af forskellige halvmure i brune tegl og sten, og af den gule kro. Med fraværet af beplantning og de markante gule bygninger mod pladsen kunne pladsen oplagt omdøbes fra Den Grønne Plads til Den Gule Plads.

I det centrale Hirtshals findes der endvidere to mindre pladser (100-300 m²), der begge er placeret lidt forskudt og på hver side langs gågaden Nørregade. Disse pladser er delvist belagt med træplanker, indrettet med store, runde plantekummer og solide rektangulære træbjælker som bænke. Desuden er pladserne indrammet af markeringspæle og lygtepæle i cortenstål. Disse to pladser griber med materialeoverlap fast i gågaden, og er på denne måde gode takter i forsøget på at skabe ophold i byens mest fodgængervenlige miljø.

Overordnet er bybilledet dog præget af store udefinerede rumligheder uden intim bymæssig skala. Sammenholdes arealanvendelsen til henholdsvis biler og mennesker er det kun de områder, der er markeret med gult og lysegrønt, som er designet for ophold, mens alle de røde felter er for biler.



Figur 109 - store åbne arealer perforerer bystrukturen; især parkeringspladser (rød) og tilgroede eller ubelagte 'left over spaces' (blå). Nogle få pladser (gul) og parker (grøn) højner kvaliteten af de åbne strukturer i byen.



Figur 110-113 - Fire af de mindste åbne strukturer, der kendetegner Hirtshals.



Figur 114 - Den Grønne Plads.



Figur 115 - Overgangen mellem Den Grønne Plads og Hirtshals Kro.



Figur 116 - Udsnit af et af byens grønne overskudsarealer.



Figur 117 - En af byens mange 'bagsider'.



Figur 118 - En af byens mange parkeringspladser.



Figur 119 - De åbne strukturer længere væk fra bymidten og helt udenfor bygrænserne er også vigtige for beskrivelsen af Hirtshals. Først og fremmest åbner havet sig som en stor blå panoramisk flade mod vest, nord og nordøst. Fladen og horisontlinjen brydes kun punktvis af skibe i forskellige størrelser og afskygninger.



Figur 120 - Både nordvest og nordøst for by og havn er der strand. Husmoderstranden, som dette foto viser, ligger ganske bynært vest for den Grønne Plads.



Figur 121 - Ovenfor strandene rejser klitlandskabet sig, med forskellige græsser og andre planterarter. Klitterne er stejle og udtrykker naturens kræfter.



Figur 122 - Vest for byen ligger et stort, åbent og relativt flat klitlandskab. I dette landskab ligger Hirtshals Fyr og Bunkermuseum samt ferielejlighedsbebyggelsen Fyrklit, som vist på billedet. Dette landskab fortsætter længere sydpå, hvor det bebygges af sommerhusklynger.



Figur 123 - Tæt på rundkørslen ved Margrethevej ligger Folkeparken. Byparken er etableret i 1970'erne, og det er forsøgt at bevare de egnestypiske naturtræk og beplantningstyper i parken, der endvidere er tænkt som en del af en natursti i området (Kilde: Kommunalt infoskilt i parken).



Figur 124 - Øst for Hirtshals ligger Lilleheden Klitplantage på knap 80 hektar, påbegyndt i 1888 for at modvirke sandflugt (Visit Hirtshals 2016). Naturområdet er beskyttet, og består af "et varieret landskab af hede, strandbred, mose, strandsump, klit, søer og 5 kilometer vandløb" (Visit Hirtshals 2016).

Byggede strukturer

”Visse steder har byen en lidt klondykeagtig karakter, hvilket er en del af Hirtshals’ særegne charme. Her bærer husene præg af den lokale foretagsomhed, beskedne materialer og økonomiske op- og nedgangperioder. Resultatet er et interessant og sammensat billede af byens betingelser og sjæl” (Hjørring Kommune 2013, s. 72).

Bebyggelsen i Hirtshals er kendetegnet af parcelhuse og to-tre-etagers lejlighedsbyggeri. Bybilledet er mange steder præget af nedslidte og dårligt vedligeholdte bygninger. Mange huse og butikker er til salg, hvilket ikke kun ses af ejendomsmæglernes skilte, men også af manglende vedligehold på de pågældende grunde. Nogle butikker mangler slet og ret vedligeholdelse, og andre har dækket vinduerne til med afdækningspap på grund af lukning, hvilket efterlader et dystert udtryk af det ellers nyrenoverede gågadeforløb.

En tur rundt i boligområderne afslører lignende nedslidte bygninger, der forringer det generelle indtryk af stedet. Udover de mange parcelhuse finder man blandt andet Margretheparken, et etagebyggeri, opført i to etaper fra 1962-1969, og renoveret i 1997 (Domea 2015) og et etagebyggeri fra samme periode tættere på centrum mellem Jørgen Fibigers Gade, Jyllandsgade og Hirtshals Station. Dette er ved at blive renoveret. Der er også et område med rækkehuse på Nejst fra starten af 1980'erne. Husene i kanten af byen er mere eftertragtede og overvejende mere velholdte (Hjørring Kommune 2014). De største og dyreste boliger findes på Stenbjerg, et nyere boligområde fra 2000'erne i den sydvestlige ende af byen, der er terrænmæssigt hævet over byens andre parcelhuskvarterer og dermed nyder godt af havudsigten.

I gågaderne mødes man af en række påfaldende bygningsfacader. Adskillige butiks-, restaurant og caféejere har tilføjet nye facadebeklædninger, uden på de oprindelige gule pudsede mure (figur 126). Dette kan aflæses som udtryk for en moderne form for eklekticisme, hvor restauranter og butikker ønsker at udtrykke hver deres identitet og stil gennem deres facader. Det samlede udtryk af gaderne efterlades imidlertid rodet og kunstigt. Ifølge kommunen skyldes det, at ”Hirtshals’ bygningsstruktur er præget af det 20. århundredes mange muligheder og fravær af krav om helhed. Derfor opleves byen uden overordnede fællestræk, moderne, stærkt blandet og sammensat. Bygningsstrukturen udgøres af indbyrdes meget forskellige bygningsvolumener og materialer. Dette er en særlig mulighed og udfordring, når der skal bygges nyt” (Hjørring Kommune 2013, s. 72).

Kommunen ser det sammensatte bymiljø som modstandsdygtigt og, om end en udfordring, i høj grad også som en mulighed for at tilføre endnu mere nyt til de byggede strukturer:

”Hirtshals’ bygningsstruktur udgøres af indbyrdes meget forskellige bygninger, materialer, højder og drøjder, hvilket giver en særlig mulighed og en særlig udfordring, når der skal bygges nyt. Byens profil er derfor ikke sårbart overfor at tilføje enkeltstående høje huse. Enkeltstående høje bygninger (punkthuse) med velovervejede placering og med høj arkitektonisk kvalitet vurderes at kunne tilføre byen ny identitet.” (Hjørring Kommune 2013, s. 74).

Således er der i 2014 opført et 6-etagers hotel ved siden af kroen, men hvorvidt hotellet er udtryk for en høj arkitektonisk kvalitet kan diskuteres (og som det vises i næste kapitel, har hotellets arkitektoniske fremtoning heller ikke befolkningens udelte begejstring). Om det skyldes en løs lokalplan eller dispensationer på baggrund af erhvervsudviklingsinitiativer er uvist.

Imidlertid er der også en række bebyggelser, der skiller sig ud i positiv forstand. På opslaget s. 164-165 fremvises udvalgte byggerier fra Hirtshals, der fremstår som små arkitektoniske perler og vidner om et sted med initiativ, visioner og økonomisk formåen.



Figur 125 - De røde flader markerer etagebyggeri og rækkehuse, der skiller sig ud fra de mange parcelhuse, som overvejende er beboelsesformen i Hirtshals. Derudover er udvalgte bygninger fremhævet for deres særlige arkitektur, hvoraf de fleste er vist på næste opslag.



Figur 126-129 - Fig. 126: Den lokale slagter har valgt en mørk brun træfacade med et amerikansk ranch-look, og den kinesiske grillbar har monteret en skalmur af stenplader udenpå den traditionelle guldpuddede mur. Fig. 127: Mange huse har 'til salg'-skilte i vinduerne i stedet for stueplanter. Fig. 128: Butiksrudd i gågaden. Fig. 129: Byens sømandshotel.



Figur 130 - Blandt de mest markante bygninger i Hirtshals finder man Det Gamle Rådhus, tegnet af arkitekterne Niels Jørgen Dam og Kjeld Dirckinck-Holmfeld og opført 1971-1983 i røde tegn.

"Noget almindeligt rådhus er det bestemt ikke - det er en ejendommelig rå parafrase over et skib som en cadeau til Hirtshals' tilhørsforhold til havet. Skibsmotivet genfindes i rådhusets første del fra 1971, der udgøres af to bastionsagtige rødstensblokke med kontorer i hhv. én og to etager, der balancerer hinanden omkring et let, træinddækket indgangsparti. Et tårn og en højt hævet byrådsal illuderer mast og bro for at understrege den maritime forbindelse" (arkark n.d.).

Udvidelser har senere sløret den oprindelige skibsidé, og efter kommunesammenlægningen har bygningen ikke længere samme funktion, men planer er i gang for at nedrive en del af bygningen og i stedet opføre et lavprissupermarked. Den blivende del af det gamle rådhus er indrettet til bibliotek.



Figur 131-132 - Desuden finder man Hirtshals Kro, der stammer helt tilbage fra 1769 og fremstår med en gul pudset facade. Kroen ejes i dag af Hotel Hirtshals, der i 2014 lod et 6 etagers hotel opføre i hvid og gul ved siden af kroen (Hotel Hirtshals n.d.).



Figur 133 - Hirtshals Kirke er tegnet af den københavnske arkitekt Carl Valdemar Harrild og opført 1907-1908. På dette tidspunkt var der kun en spredt bebyggelse i området, og siden er byens boligkvarterer vokset udenom kirken, der i dag ligger midt i byen. Kirken blev udvidet i 1960'erne og restaureret i 2007 (dkm n.d.).



Figur 134-135 - Den gamle Hirtshals Banegård (foto tv), der er tegnet af Sylvius Knutzen og åbnet i 1925, udtrykker idealerne om 'bedre byggeskik' (Nordjyllands Jernbaner 2015a). Den 'nye' station (foto th) er fra 1938, men er i dag afløst af en billetautomat og ikke længere i brug. (Nordjyllands Jernbaner 2015b).



Figur 136 - Trappen er tegnet med inspiration i havets bølger af kunstnerne Dorte Dahlin og Mogens Møller og indviet i 1997 som en forbindelse mellem by og havn (Visit Hirtshals n.d.).



Figur 137 - Hirtshals Fyr er fra 1863 og ligger i tilknytning til en gruppe bunkere fra 2. Verdenskrig (det 10. batteri - en del af Atlantvolden) (Visit Hirtshals n.d.). Fyret ligger som et landmark i lige forlængelse af Hjørninggade, adskilt af Hirtshals Camping.

Konklusion - En ureguleret by

Læsningen af kommuneplanen og analysen af de forskellige bystrukturer giver anledning til en række nye pointer omkring de problemstillinger, som tegner sig for Hirtshals.

En vigtig pointe omhandler den uregulerede planlægning, der har pågået gennem snart et helt århundrede. Denne ”løse planlægning” kommer synligt til udtryk i, hvad der kan betegnes for et rodet arkitektonisk bylandskab. Som vist er der nogle fine bygningsværker i byen, men det generelle billede fremstår nedslidt og ureguleret. Sammenfattende kan Hirtshals karakteriseres som en by, præget af en pragmatisk holdning til byplanlægning, hvilket er synligt i den måde funktionalitet tilsyneladende prioriteres for æstetik. På denne måde kan bybilledet aflæses som et udtryk for en usentimental holdning til det fysiske miljø. På den baggrund kan der argumenteres for, at der er et fagligt set ubalanceret forhold mellem en helhedsorienteret tilgang til byplanlægningen og en markedsdrevet tilgang til byplanlægningen. Denne skævvridning er allerede startet tidligt i byens historie, hvor folk begyndte at bygge udenfor byplanens rammer på grund af de økonomiske fordele med billigere byggegrunde.

Ud fra en urban design-faglig vinkel synes byrums kvalitet i Hirtshals med andre ord at være spredt fægtning. Imidlertid skal det ikke negligeres, at Hirtshals rummer flere små arkitektoniske perler. Som det er vist på s. 164-165 er der en række prominente bygningsværker, der fortæller historien om en by med visioner og fremgang. Det vurderes af væsentlig betydning for byens fremtidige attraktivitet, at der værnes om disse bygningsværker, og at der i højere grad bygges videre på deres kvaliteter end på det, der med et romantiserende udtryk beskrives som byens ’klondykeagtige karakter’.

En anden meget væsentlig pointe, som de mange besøg og gåture rundt i byens forskellige kvarterer har fordret, er, at det ikke kun er byens ’eksterne’, overordnede infrastruktur, der dominerer – den dominerende infrastruktur er også forplantet ind i selve byen. Dette viser sig ved de lige, brede veje og gader, og uforholdsmæssigt store parkeringsarealer set i forhold til arealer til andre bymæssige formål. Det understreget endvidere af de to eksempler sidst i kapitlet, hvor fodgængere og cyklister har trådt deres egne stier for at krydse byens infrastrukturelle barrierer (jævnfør Lynch 1960). Dertil kommer, at Hirtshals kan karakteriseres som en by med rigtig meget bagside, netop ved at de store parkeringsarealer og tomter ligger ud til byens gader samtidig med, at der generelt er få pladser eller andre mødesteder. De store åbne arealer medvirker til en oplevelse af en utilsigtet ’hullet’ by. Gågaden udtrykker endvidere et misforhold imellem, hvordan selve gaden ser ud (på grund af byfornyelse i 2010) og hvordan bygningerne og detailhandelen ser ud og fungerer.

En tredje pointe fremkommer ved nærlæsning af kommuneplanstrategiens generelle mål og de konkrete målsætninger for Hirtshals. Kommuneplanens konkrete afsnit om Hirtshals udtrykker flere bymæssige visioner i forhold til at fremme forholdene for bosætning og turisme gennem byens fysiske udtryk. Der udtrykkes blandt andet ønsker om ’et arkitektonisk højt ambitionsniveau’, ’omdannelse, nybyggeri og fortætning i midtbyen’, ’kvalitetsløft i det almene boligbyggeri’, ’renovering af Banegårdspladsen’, at ’knytte Hirtshals og Horne sammen’, at udvikle ’Rådhusgrønningen [...] til en anderledes bypark’, og at tydeliggøre og formidle ’forbindelserne mellem de oplevelsesmæssige knudepunkter i Hirtshals’ (uddrag, Hjørring Kommune 2014, s. 72). Byrådets overordnede prioriteringer afslører imidlertid, at Hirtshals ikke er en by, de vil satse på i denne retning. Dette svækker de bosætningsfremmende visioner for Hirtshals.

Således er der identificeret et misforhold imellem kommunens 3 styrende indsatsområder, principper og mål for byudvikling på et overordnet kommunalt plan, og så de specifikke ønsker for Hirtshals by. Dette kan sandsynligvis medføre, at der er meget langt fra visioner til realisering, og der kan argumenteres for et bredere fokus på byen både ’staged from above’ og ’staged from below’ (Jensen 2013). En vision i denne sammenhæng kunne så være, igen at opnå at blive kåret til ’Årets By’, sådan som en flise i gågaden bevidner, at Hirtshals blev tilbage i 1989 (se starten af kapitlet figur 80).



Figur 138 - Gågaden med en blanding af slidte butiksfacader og ny belægning samt nyt byrums-interiør fra 2010.



Figur 139 - Hverdagsliv på havnen en tåget dag i marts 2013.

Analysekapitel 10: At kende Hirtshals

I de foregående kapitler har fokus ligget hos udefrakommende – turister, erhvervsrejsende og forskeren selv. I dette og i det følgende kapitel skifter fokus til et mere lokalt blik med udgangspunkt i byens borgere, 'nabo-borgere' og nøgleaktører omkring udviklingen af Hirtshals. Denne del af afhandlingen er baseret på interviews med en række udvalgte personer med tilknytning til Hirtshals og derigennem lokale fortællinger om og forståelser af Hirtshals. Således udtrykker disse kapitler en række lokale fortolkninger af Hirtshals som sted.

I dette kapitel ser jeg først og fremmest nærmere på, hvad der karakteriserer Hirtshals fra et lokalt perspektiv, og hvad der med dette blik er med til at forme stedets identiteter. Særligt fremgår det af interviewmaterialet, at havnen og naturen generelt set er stærke og positive identitetsmarkører for byen, mens selve byen af informanterne forbindes med mere negative associationer. Stedets karakteristika uddybes i anden del af kapitlet gennem en analyse af, hvordan informanterne oplever og forstår Hirtshals i forhold til bosætning, turisme og erhverv. Disse tre kategorier er valgt, da de illustrerer de primære tre forhold, man overvejende kan have til Hirtshals og vil møde Hirtshals igennem. Gennem de lokale fortolkninger giver dette kapitel en dybere kvalitativ forståelse af blandt andet de tal og statistikker, der i indledningen til afhandlingen tegner et generelt billede af Hirtshals.

Informanter

Der er foretaget få men relativt lange og dybdegående interviews (se kapitel 3 for en metodisk redegørelse). Indledningsvist skal de interviewede og deres baggrunde kort præsenteres:

A) Lokal, 61 år. Født og opvokset som 7. generation på slægtsgård i Horne (landsby umiddelbart syd for Hirtshals). Stadig bosiddende i Horne i et hus købt for snart 40 år siden. Kunderådgiver i Sparekassen Vendsyssel og formand for Hirtshals Turistforening. Næstformand i partiet Venstre i Hirtshals og omegn og repræsentant i Hjørring Byråd. Generelt engageret i mange af byens foreninger og i frivilligt arbejde, der skaber aktiviteter i byen. Stort lokalt kendskab og engagement. Repræsenterer 'den lokale'.

B) Pendler, 33 år. Født og opvokset i Hjørring. Stadig bosiddende i Hjørring, og i færd med at stifte familie her. Marketingchef for Hirtshals Havn. Primært fokus på havnens udvikling, men i samspil med turisterhverv og handelsliv. Er medlem af lokalt turismenetværk i Hirtshals. Repræsenterer 'pendleren' i form af en udeboende, der arbejder i byen.

C) Tilflytter, 54 år. Født og opvokset i Silkeborg, uddannet på Det Fynske Kunsthøgskole og har blandt andet også boet i København. Tilflyttet til Hirtshalsegnen for ca. 25 år siden. Bor og arbejder som billedhugger på gårdejendom ca. 15 km fra Hirtshals. Udfører i disse år en lille plads i granit centralt i Hirtshals. Har en mindre omgangskreds i lokalmiljøet og et stort netværk nationalt og globalt. Optaget af kunst og nærvær i bymiljøer. Repræsenterer 'tilflytteren'.

D) Fokusgruppeinterview med familie bestående af 2 ægtepar (se nedenfor), hvor det ene har boet andetsteds siden 1980'erne, men nu er flyttet tilbage til Hirtshals, og det andet har boet i Hirtshals hele deres liv. De pendler alle fire ud af byen. Engagerede som formænd og medlemmer i nogle af byens største foreninger. Har et stort netværk af familie og venner i området. Repræsenterer 'de hjemvendte' og 'de lokale'.

D1) Hjemvendt kvinde, 55 år, kunderådgiver (Senior Relationship Manager), Nordea, Aalborg

D2) Hjemvendt mand, 60 år, økonomi- og administrationschef, Martec, Frederikshavn

D3) Lokal kvinde, 46 år, bogholder, Beierholm, Aalborg

D4) Lokal mand, 47 år, maskinmester, Energisparesekselskabet Vendsyssel, Hjørring

Blikke på Hirtshals – på jagt efter en stedsidentitet

I denne første del af kapitlet undersøges det, hvordan de lokale selv oplever Hirtshals, for at få viden om, hvordan transit- og levebyen opleves indefra, relateret til det billede, som de foregående kapitler har tegnet af byen. Det viser sig gennem de forskellige interviews, at der særligt er tre elementer, havnen, naturen og byen, der gennemgående træder frem som identitetsmarkører¹. Det viser sig dog også, at det ikke er alle disse, der er forbundet med en positiv fortælling.

Havnen

Interviewanalysen viser, at havnen er vigtig for byens selvforståelse. Det er konsistent gennem alle interviews, at havnen står frem som den vigtigste identitetsmarkør for Hirtshals. Det følgende citat er en umiddelbar beskrivelse af Hirtshals, og det viser, hvordan havnen og den deraf afledte infrastruktur står i forgrunden, mens selve byen slet ikke nævnes:

”Jamen så vil jeg beskrive [Hirtshals] som en aktiv erhvervsby, altså hvor der virkelig er gang i den, og jeg vil helt automatisk komme til at snakke om havnen, helt automatisk, fordi det er havnen, der er magneten for det hele! Der ligger nogle gode ting [her], altså, vi er glade for, vi fik motorvejen så langt mod nord, mod Hirtshals, og så har vi en dejlig 4-sporet vej de sidste 4 km, helt ned til havnen, og det er det, der gør, at i dag [...] står rederier og vognmænd, speditører og alt muligt i kø for at få lov til at gå den vej herover, fordi infrastrukturen er altså bare i orden!” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Ikke alene er havnen vigtig for Hirtshals som et sted for erhvervsliv og ’money-making’, havnen er også den dominerende ramme om fritid, oplevelser og barndomsminder. Mange lokale borgere har forældre eller anden familie, der arbejder eller har arbejdet på havnen, og for dem er havnen indkodet med masser af sanseindtryk og gode stemningsoplevelser. Livet har historisk set i høj grad udspillet sig omkring havnen, der har været den primære årsag til, at udefrakommende skulle lægge vejen forbi Hirtshals. Eksempelvis fortæller pendleren, der er opvokset i Hjørring:

“Min far arbejdede jo hernede [i Hirtshals], og han var gammel havnearbejder, så dér kom jeg jo rigtig meget hernede, men det var også på havnen, og det var dengang jeg var helt lille, jeg var med nede i skibene og sådan noget, så det var også mere havnen - det var ikke så meget byen, den brugte vi jo egentlig ikke” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Havnen har sat sig spor i de lokale – også i dem, der ikke har haft en umiddelbar tilknytning i form af forældre eller anden familie med havnerelaterede jobs:

“...det var havnen, der trak, og jeg kan da også huske min far og mor, de handlede også i Hirtshals [...], og når man så var helt borte og var med nede [i byen og handle], det, der gjorde indtryk, det var havnen! Det var det. Det der, for eksempel, en søndag formiddag, at prøve at cykle rundt på havnen, jamen der var aktivitet uden lige! [...] så havnen har betydet meget for mig!” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Det lokale ægtepar har boet i Hirtshals hele deres liv, med undtagelse af syv måneder, hvor de boede i Tornby; en med egne ord ’misforståelse’, og de flyttede da også hurtigt de små syv kilometer tilbage til en hav- og havnenær adresse i Hirtshals. At være tæt på havnen er en vigtig del af hverdagen og borgernes identitet:

1 - Dette understøttes af en anden interviewundersøgelse fra 2010, foretaget for Hirtshals Museum af ANEX (analyse- og konsulentbureau inden for kvalitative brugerundersøgelser og rådgivning til kultur- og oplevelsesvirksomheder), der blandt andet konkluderer, at den lokalhistoriske bevidsthed i Hirtshals er funderet i pejlemærkerne ’havn’, ’natur’ og ’nærhed’ (anex 2010, s. 3).

”...du [henvendt til hendes mand] elsker jo en havnerunde, og dem kan du jo godt tage tre af om dagen rundt, for at se hvad der sker dernede [...]. Ikke fordi, du har jo aldrig arbejdet med fisk, men det er bare sådan noget; man skal lige se, hvad der rører sig” (Lokal kvinde, bogholder i Aalborg).

På baggrund af de gennemførte interviews kan det fremføres, at havnen spiller en meget vigtig rolle for byens selvforståelse, uanset om man som borger har en egentlig tilknytning til havnen eller ej. Det kan fremføres, at havnen både fysisk og mentalt står stærkt frem i byen, og kan således på baggrund af interviewmaterialet tolkes som en betydelig identitetsmarkør.

Naturen

Næstefter havnen, er naturen i interviewmaterialet fremhævet som en hovedattraktion og et stort aktiv for lokalbefolkningen og de besøgende. Landskabet beskrives barskt og rå, hærdet til at modstå naturens elementer, der med havet og vestenvinden former geografien og vegetationen. Havet er for alle interviewpersoner nummer et (delvist forbundet med havnen), og strande og stejle klitter følger. Beskrivelser af landskabet linkes også til beskrivelser af borgernes mentalitet og de fysiske miljøer i byen. Tilflytteren, der har købt en gård i landdistriktet nær Hirtshals, beskriver naturen som en afgørende stedslig kvalitet:

”Det bedste, det er.. jamen det er naturen heroppe. Det her rå, åbne landskab, som Hirtshals jo i den grad repræsenterer” (Tilflytter, byrumskunstner).

Muligheden for at komme væk og finde fred og ro til at arbejde var den vigtigste grund til, at byrumskunstneren slog sig ned på et nedlagt landbrug 15 km udenfor Hirtshals, og ikke i byen. Naturen i området var en væsentlig tiltrækningskraft, og er også identificerende for Hirtshals:

”...det, jeg skulle, det var at komme langt væk og finde arbejdsro, så egentlig fandt jeg et sted her for enden af en grusvej, hvor jeg havde den her rå natur, det er naturen heroppe, ikke! Men den har Hirtshals jo i den grad [også], den her rå, usentimentale natur, ligesom man kan sige, byen er jo usentimental, ikke!” (Tilflytter, byrumskunstner).

For det hjemvendte ægtepar, er der heller ingen tvivl om naturens rolle for deres beslutning om at flytte tilbage til Hirtshals. De har i mange år haft et lille hus i Hirtshals, som de har kunnet bo i, når de besøgte den øvrige familie i byen, og for nylig har de opført et nyt hus på grunden med havudsigt og er flyttet permanent til Hirtshals:

”...og så det allervigtigste, det er selvfølgelig det du ser derude – det er Vesterhavet. Når man én gang har været der, så er det altså svært at slippe det igen!” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Parret forklarer, at de imens de boede i Aalborg en dag talte om, hvad de vægtede højest – kultur eller natur, og da de blev bevidste om naturens store værdi for dem, måtte de ”hjem” til Hirtshals. Det andet ægtepar bruger naturen hver dag, og sætter ligeså meget pris på, når det blæser, som på en stille sommerdag:

”Ja, jeg vil sige, vi går jo hernede [på stranden] hver dag med hundene, om det regner eller det er solskin, om der er havblik eller der er bølger – hver dag har sin charme, og at gå sådan en tur dernede, der er jo bare balsam for sjælen, havde jeg nær sagt, uanset vind og vejr” (Lokal kvinde, bogholder i Aalborg).

Således fremgår det af interviewmaterialet, hvordan naturen ligesom havnen spiller en vigtig rolle i identitetsskabelsen omkring og borgernes forhold til Hirtshals. Det er særligt naturen omkring havet, strandene og klitterne, med fokus på Vesterhavet og blæsten, der omtales i interviewene

(mere end naturen på indlandssiden af byen). Naturen karakteriseres som rå og kraftfuld, og anderledes end naturen i andre dele af landet, hvor landskabet kan være mere mildt. Den barske natur fortolkes også som et spejlbillede for den lokale mentalitet.

Byen

De elementer, som informanterne gerne taler om og understreger i positive vendinger, er således havnen og naturen omkring Hirtshals. I forhold til selve byen, især den indre by, er udsagnene derimod ofte kombineret med negative konnotationer. Hirtshals har, som det fremgår af det følgende, ry for at være et hårdt miljø, og selv om de lokale mener, at det har ændret sig til en langt mere fredelig atmosfære, er udefrakommende stadig ofte af den opfattelse, at Hirtshals har et råt og usikkert bymiljø:

”...men det var et hårdt miljø. Det var sådan et, ...jamen der var lidt Klondyke og wild west over tingene. [...] måske kan der vel ligge noget socialt i det også, det er svært at trække folk hertil, fordi Hirtshals sommetider har haft lidt dårlig omtale, også i naboområderne [...], hvor man sagde: ’jamen, det er kun sådan nogen, der vil slås’ [...], og det passer ikke, altså, det er meget fredeligt, det er det i dag!” (lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Den ufriserede og uslebne karakter af byen ser den lokale turistforeningsformand og byrådspolitiker ligefrem som en bymæssig kvalitet:

”Det bedste, det er ... nok den der autenticitet! [...] det er heldigvis lykkedes, at Hirtshals er Hirtshals, ikke også: man har altså ikke pyntet på den” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Der er en tendens til, at de interviewpersoner, der er opvokset og bosiddende lokalt, udtrykker mere positive stedsforståelser af Hirtshals, mens de interviewede, der bor andre steder, virker mindre overbeviste af den lokale atmosfære. Samtalerne om byen fremkalder fortællinger om et lokalsamfund, der kan være vanskeligt at deltage i for tilflyttere og udefrakommende. Den pendlende marketingchef, bosat i Hjørring men med arbejdsplads på havnen i Hirtshals, opfatter ikke Hirtshals som en reel bosætningsmulighed for hendes familie:

”[...] personligt ville jeg nok ikke flytte herved. Jeg kan godt se, der er visse hyggelige elementer i det, også fordi det ligger kystnært...men jeg kunne bare ikke se mig selv bo hernede. Og jeg tror også det er det, der er problemet, jeg tror det er det, de slås med: der er mange, der ser dem som ferieby, men det ved du også med en ferieby; jeg vil heller aldrig flytte til Skagen, fordi man har været i Skagen om vinteren - ved du hvad: der sker ingenting! Alt er jo bare dødt. [...]. Så tror jeg mere det er dem, der er hernede, der vil blive her [...]” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Et karaktertræk ved byen synes ydermere at være en uhøjtidelig mentalitet, hvor ’alle er lige’, og hvor klasseskel ifølge den lokalt bosiddende turistforeningsformand og byrådspolitiker, der i kraft af sit job som kunderådgiver i en lokal bank møder borgere fra alle samfundslag, fremstår utydelige:

”Hvis nu du for eksempel ser, der kommer en fisker gående i sin blå kedeldragt og sorte træsko – du kan ikke se på ham, om han er på bistand, eller på kontakthjælp, eller han er mangemillionær” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Den tilflyttede kunstner sammenligner mentaliteten med den, han har mødt, mens han var bosiddende på Fyn:



Figur 140 - Et af byens værtshuse, der indgår i mange historier om byens hårde miljø.



Figur 141 - Nyt hotel ved Hirtshals Kro. Skiltet øverst lyser om natten.

”Og så kom jeg fra de der fede jorde nede på Fyn, hvor der virkelig har været et hierarkisk samfund gennem årtusinder, med en overklasse og en underklasse, og så kom jeg op til det her fattige sandblæste område, hvor alle er på skideren og ingen skal stikke hovedet for langt frem, og et eller andet sted har det jo også en stor kvalitet, at vi alle sammen bare er – lige over for hinanden... og har så den der slagside af jantelov” (Tilflytter, byrumskunstner).

Byplanlægning og arkitektur – ‘Så lovlig som mowlig’

Den lokale byrådspolitiker beskriver den uhomogene byggestil i Hirtshals som ’autentisk’. Skønt det lokale og det hjemvendte ægtepar bevidst har tilvalgt det at bo i Hirtshals, er det imidlertid ikke byens byrumsmæssige og arkitektoniske udtryk, der har vundet deres hjerter:

”Jamen, der er blandet så meget sammen i Hirtshals, så på den måde er det jo ikke en pæn by!” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

I forhold til nye byggerier undrer det den hjemvendte kvinde, hvad der gives byggetilladelser til:

”[...] og så det tårn der [Hotel Hirtshals], som man har fået lov til at bygge ved Hirtshals Kro, det er jo simpelthen en katastrofe, at man får lov til at bygge sådan noget. [...] da vi skulle bygge det her [hus], der var det vigtigt, at vi skulle følge tagrygningen på det ved siden af, så vi ikke ødelægger arkitekturen, og så får Hirtshals Kro lov til at lave noget, der overhovedet ikke passer sammen med en kro fra 1800-er eller andet. [...] Sparekassen, der ligger bagved, havde lige udstykket ejerlejligheder, på deres første sal, som så egentlig havde udsigt ud igennem nogle smøger, [...] og den [udsigt] tager det tårn. Jeg fatter det ikke” (Hjemvendt kvinde, kunderådgiver i Aalborg).

Det nye hotel skilter tydeligt med deres tilstedeværelse i et format, så det kan ses langvejs fra – måske henvendt til indsejlende turister og erhvervsrejsende? For de interviewede borgere i byen, er det ikke en kvalitet:

”Men hvordan kan de så få lov til at sætte sådan en lysreklame op? Det er jo det næste. Det vil man jo heller ikke tillade normalt. Aller øverst oppe, der har vi fået et nyt fyr” (Hjemvendt kvinde, kunderådgiver i Aalborg).

Hendes mand giver en forklaring på byudviklingen i den kendsgerning, at de befinder sig i netop Hirtshals:

”...du er i Hirtshals, der er mange ting, der kan lade sig gøre” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Den lokale mand fra det andet ægtepar forklarer situationen yderligere med et politisk ønske om vækst, fremgang og udvikling, på bekostning af æstetik og arkitektonisk værdi:

”Men jeg tror simpelthen, det er noget med [...], at nu er der nogen, der gør et eller andet for måske at sætte lidt gang i tingene. [...] Altså, der er ikke nogen sund fornuft, hvis man ligesom skal sige det sådan rent arkitektonisk, der gør, at man skal have lov at bygge sådan, som de har gjort, men jeg tror bare... Ja, man ligger under for, at vi mangler arbejdspladser, og nu er der endelig nogen, der gør noget lidt erhvervsmæssigt, og så skal kommunen ikke komme og...” (Lokal mand, maskinmester i Hjørring).

Den hjemvendte kvinde sammenligner i den forbindelse, hvordan lokalplanlægningen fungerer i

henholdsvis Hirtshals og Skagen – to kystbyer i hver sin nordjyske kommune:

”Vi [i Hirtshals] er sådan nogle underdogs, hvorimod, hvis man så kigger til Frederikshavn Kommune, de er faktisk ret gode til ligesom at sige, ’vi holder stilen i Skagen, og hvis der er nogen, der ikke holder de regler, vi har sat op, så får de påbud om at rage [det] ned igen.’ Det gør man ikke [her]” (Hjemvendt kvinde, kunderådgiver i Aalborg).

Familiens oplevelse er, at Hirtshals er et sted, hvor investeringslystne kan få tilladelser til det meste, hvis erhvervsudviklingen kræver det. Den lokale mand udtrykker i forlængelse heraf, at der er mere ’lovløst’ i Hirtshals end i andre byer, og den hjemvendte mand uddyber:

”så lovlig’ som mowlig’ (’så lovligt som muligt’, sagt på meget nordjysk, så det rimer). [...] Jeg tror, der er mange netværk i byen, for at sådan nogle ting, kan lade sig gøre. [...] bare der er nogen, der vil få noget til at ske, så kan de næsten få lov til alt” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Den lokale mand understreger den konsekvens, som det stærke fokus på et erhvervsmæssigt udviklingspotentiale har for byens æstetik:

”Ja, de skal i hvert fald stå tidligt op, dem der tør at sige nogen imod, når der sker noget erhvervsudvikling hernede, på den ene eller den anden måde, så giver man gerne køb på, at det måske ikke bliver så pænt” (Lokal mand, maskinmester i Hjørring).

Opsummerende kan det fremføres, at hvor havnen og naturen omtales i positive og optimistiske vendinger, beskrives selve byen, dens sociale omdømme samt dens oplevede og dens fysisk-rumlige fremtræden overvejende negativt. Imidlertid er der også fremhævet kvaliteter ved byen i form af dens ’uhøjtidelighed’. Som det fremgår af citaterne, er der forskellige opfattelser af, hvorvidt byens atmosfære skal findes i et ’autentisk’ eller et ’et råt og usikkert’ bymiljø. Det sidstnævnte er problematisk for både lokale og eksterne forestillinger om byen. Identitetsskabelsen omkring havn, natur og bymiljø er alle forskellige aspekter af den lokale fortælling, og påvirker givetvis også udviklingen indenfor kategorierne bosætning, turisme og erhverv, som resten af kapitlet omhandler.

Bosætningsby, turistdestination eller erhvervsmetropol?

Interviewpersonerne er alle blevet præsenteret for tre idealtypiske kategorier for Hirtshals, som repræsenterer tre ekstremer af identitetsforståelser. De tre betegnelser omhandler de forskellige relationer, som de fleste mennesker møder Hirtshals igennem. Mennesker, der kommer til Hirtshals, gør det overvejende som beboere, i forbindelse med ferie eller i en arbejdssituation. De interviewede er på den baggrund blevet bedt om at forholde sig til, hvorvidt Hirtshals efter deres overbevisning kan karakteriseres som henholdsvis bosætningsby, turistdestination og erhvervsmetropol. I denne del af kapitlet bruges interviewmaterialet til kvalitativt at skabe en dybere forståelse omkring stedets ’tilstand’ indenfor bosætning, turisme og erhverv på baggrund af den statistik, der grundlæggende peger på en negativ udvikling i byen og en positiv udvikling på havnen (se introduktionen til Hirtshals i kapitel 1).

Hirtshals som bosætningsby

Som det tidligere er blevet fremlagt, går befolkningstallet tilbage, og alene på baggrund af statistik kan det fremføres, at Hirtshals ikke er en bosætningsby. Interviewmaterialet bekræfter

delvist dette på den måde, at informanterne i deres daglige brug af byen mærker, at folk flytter væk, skolen lukker og at der bliver mindre liv i bybilledet. Et eksempel er denne umiddelbare reaktion på spørgsmålet om, hvorvidt Hirtshals er en bosætningsby:

”Nej, der er ikke nogen, der kommer her, for de kan få arbejde andre steder, og bosætter sig [dér]” (Lokal mand, maskinmester i Hjørring).

Tilflytning og det at vende hjem

Alligevel er det ikke den fulde sandhed, som statistikken fortæller, og interviewsamtalerne har været en nøgle til at komme bagom statistikken og nuancere billedet omkring Hirtshals som ramme om bosætning. For på trods af den generelle fraflytning, er der stadig folk, der flytter til Hirtshals. Eksempelvis er netop forældrene til den lokale mand og maskinmester, der har boet i Seattle i mange år, vendt hjem til Danmark og har for nylig bygget hus i det nyere bykvarter Stenbjerg i Hirtshals. Også det hjemvendte ægtepar er flyttet tilbage til Hirtshals i 2009 efter at have boet i Randers, København og Aalborg i mange år. Manden fortæller, at flere af hans gamle fodboldvenner ligeledes er på vej tilbage, enten som fastboende eller som sommerhusejere:

”[...] på den måde kommer man tilbage igen, så et eller andet har byen jo sagt dem på et eller andet tidspunkt. Det synes jeg er fantastisk! Men der er ingen af deres børn, der kommer tilbage” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Denne type tilflytning omhandler ressourcestærke borgere, både erhvervsaktive og pensionister, men som informanten påpeger, kan tilflytningen være baseret på en mere eller mindre selvudtømmende ressource, fordi børnene til mange af tilflytterne ikke er vokset op i Hirtshals, og dermed ikke naturligt har det samme tilhørsforhold, som forældregenerationen. Interviewmaterialet peger netop på, at den aktuelle tilflytning i nogen grad er baseret på følelsen af ’at vende hjem’:

”Et eller andet sted, vil man vel altid tilbage til sine rødder, tror jeg” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Det romantiske livssyn omkring en tilbagevenden til sine rødder, findes også hos den tilflyttede kunstner, hvis farmor og farfar kom fra Hjørring:

”Det er jo spændende og mærkeligt, at man så kommer tilbage, altså så kommer jeg herop, og føler mig pludselig hjemme, det er jo mærkeligt, hvordan man kommer tilbage til sine rødder, uden at vide det! Det var jo egentlig ikke bevidst, [...], jeg kunne bare mærke, at der var en...et eller andet her, jeg kunne referere, jeg kunne forholde mig til” (Tilflytter, byrumskunstner).

Dette udsagn er interessant, fordi det peger på en tilflytning, der måske alligevel ikke er baseret på en ’selvudtømmende ressource’, og at stedet kan besidde nogle kvaliteter, der af den ene eller den anden årsag kan skabe en særlig atmosfære og fremkalde en følelse af hjemlighed hos en tilflytter.

For den lokale turistforeningsformand og byrådspolitiker, hvis slægt har boet på egnen i mange generationer, er de hjemvendende tilflyttere meget velkomne:

”[...] der er rigtig mange [tilflyttere], der har forbindelse med hav og sø. Der sker så også noget – det synes jeg er positivt – nogle af de tilflyttere, vi får, tror jeg, er sådan nogen, der *ønsker* at komme; det kan for eksempel være sådan nogen, der har været ved søværnet, eller har sejlet med fragtskibe og tankskibe, altså handelsflåden. Når de så pensioneres, så vender de tilbage til Hirtshals. Måske har de boet i København eller Svendborg eller Odense eller et eller andet sted –

Esbjerg – så er der faktisk nogen gange nogen, som vender tilbage, det sker altså – de siger: 'ja, men vi vil gerne være gamle [hér]', hvor de måske har været børn" (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Fortællingen kan tolkes således, at Hirtshals for de omtalte hjemvendende mennesker i særlig grad er et sted, der ræsonnerer i dem Ringgaard, D. (2010) *Stedssans*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, og gennem deres tilhørsforhold opnår en særlig grad af 'leveby'. Der synes imidlertid en tendens til at de personer, der bor lokalt i Hirtshals, og hvis slægt går længere tilbage, har et større tilhørsforhold og ser flere bosætningskvaliteter ved stedet lokalt end dem, der komme udefra.

Image og social status

Først og fremmest er der blandt de interviewede et stærkt ønske om at vende udviklingen og skabe bedre forhold for bosætning. Informanterne udpeger en række bosætningsmæssige kvaliteter og potentialer, der i høj grad hænger sammen med naturen, havnen og mentaliteten. Dette er nogle af de kvaliteter, der har fået flere ressourcestærke tilflyttere til byen. Interviewpersonerne udpeger dog også, hvad de ser som bosætningsmæssige problemer, og deler deres tanker omkring, hvad fraflytningen skyldes. Et af de centrale problemer, der fremhæves, er byens image. Bosætningen i Hirtshals lider under byens sociale problemer (se også introduktionen til Hirtshals i kapitel 1). Som den lokale byrådspolitiker fremhæver, er der færre og færre børnefamilier, mens der sker en stigning i indbyggere på overførselsindkomst. Ligeledes peger han på, at de tosprogede skoler og de sociale problemer er et image, der får børnefamilier til at fravælge Hirtshals som bosætningsmulighed, og at det er en ond spiral for byen. For at ændre på udviklingen er det efter hans overbevisning den gode historie, der er vejen frem. For den lokale byrådspolitiker, som kender byen indefra, rummer Hirtshals en masse kvaliteter, blandt andet i form af naturoplevelser, havnens atmosfære og et lokalt sammenhold, som skal formidles til fordel for det negative image:

"[...] og det er det, der lidt er problemet at få fortalt, fordi, jeg siger: 'Hirtshals er en dejlig by – hvis man kan lide det!' Altså: man skal være klar over det der med, at det blæser, det skal man bare være klar over og sige: 'det har også sin charme'. Men prøv at tænkt dig – at man kan gå to minutter udenfor sit hus eller hvor man er – så er man ude i naturen! ...altså, for de mennesker, der gerne vil det – jamen så er Hirtshals jo god!" (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

I forhold til arbejdspladser, er der en del udlændinge ansat på havnen, og man skulle tro, at disse udlændinge ville bosætte sig i nogle af de tomme huse og lejligheder, som den overordnede fraflytning efterlader. Men boligmassens kvalitet hænger ikke nødvendigvis sammen med prisen, og hvis disse havnearbejdere kun ser jobbet som midlertidigt, er boligkøb heller ikke aktuelt:

"[...] hvis det er ligesom [min kollega] siger, at det er noget gammelt skrammel til overpris, så tror jeg hellere de vil sidde i Hjørring eller bo i en campingvogn et eller andet sted...sommerhus måske også" (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Helårsby og handelsliv

Sammenlignet med andre danske kystbyer fremhæves Hirtshals i interviewmaterialet som en helårsby, hvor priserne i kraft af de norske handlende holdes i bund:

"[...] noget af det vi er rost for, er vores dagligvarehandler, altså vores supermarkeder, dér kan vi takke nordmændene, fordi de har handlet så meget her – vi har mange supermarkeder, og de har virkelig billige priser. Dér er Hirtshals ikke en turistby, det er altså ikke sådan én, hvor [priserne] er skruet op – det er virkelig billigt at gå ud og lave sine indkøb i byen, fordi der er så mange

muligheder – dér hvor vi har udfordringen, det er specialbutikkerne” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Der er blandt de interviewede forskellige holdninger til, om mere handelsliv vil kunne hjælpe på bosætningsproblematikken. Den lokale kvinde tror, det kan få nogle borgere til at blive, som ellers var flyttet væk, mens de andre i fokusgruppeinterviewet mener, at handelslivet alligevel foregår i Hjørring eller som nethandel. Pendleren, som arbejder på Hirtshals Havn, bruger som eksempel på dette ikke selv byens butiksudvalg:

“[...] i forhold til byen, der er jeg måske mere Hjørringenser, for det er jo havnen, jeg kommer på! [...] jeg kører ikke op i byen for at købe tøj eller bruge Matas deroppe – det gør jeg, når jeg kommer hjem [til Hjørring]” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Afhængighed mellem by og havn?

Et relevant spørgsmål er, om det overhovedet er nødvendigt, at der er en by, for at havnen kan leve. Sat helt på spidsen: Ville det så være et problem, hvis byen på et tidspunkt døde helt ud, og Hirtshals alene blev navnet på et erhvervsområde for Hjørring? Faktum er, at motorvejen har gjort det nemmere at bosætte sig ét sted og arbejde et andet. Pendleren udtrykker det således:

”[...] engang var det jo hele byen, der arbejdede på havnen, eller var knyttet [til havnen]. Jeg ved ikke, hvor meget det er i dag. Fordi jeg tror da også, der er nogen, der flytter herved igen, eller bor her, fordi der er hyggeligt, men de arbejder i Hjørring, eller Aalborg eller Brønderslev. Det tror jeg” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Citatet udtrykker en opfattelse af erhvervshavn og bosætningsby som to uafhængige størrelser. For de ’rodfæstede’ giver motorvejen mulighed for at bo i Hirtshals og pendle til de større byer. Men den gør det også nemmere at bosætte sig andre steder end Hirtshals og pendle ind til et arbejde på havnen:

”Hvor der er nogen, der før har tænkt: ’ej, det er nok for kaut at bo i Hjørring, og så [...] arbejde hernede [i Hirtshals] begge to.’ Altså nu: min kæreste arbejder også hernede” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Blandt pendlerens 18 kollegaer på Hirtshals Havn bor 2-3 nu i selve Hirtshals og 2-3 i udkanten af byen som eksempelvis Nejst og Emmersbæk – 8 bor i Hjørring, og resten i forskellige nordjyske landsbyer som Horne, Bjergby, Thise og Sulsted nord for Aalborg:

”Og det bliver jo bare flere. Man kan se hele vores tekniske service, den er næsten blevet udskiftet [på grund af alder]. [...] mange af dem, der var her før, de boede hernede [i Hirtshals], men alle de nye, de kommer udefra” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Selvom Hirtshals Havn generelt engagerer sig i byen og blandt andet er med til at arrangere events for byen og dens turister, peger havnens marketingchef på, at byen ikke er afgørende for havnens virksomhed:

”Men man kan sige, bosætningsmæssigt, vores kunder – altså gods og så videre – de kommer her ikke på grund af byen. For dét, har [byen] ingen betydning. Så det ville jo mest være servicevirksomhederne og sådan nogen, der skulle kunne have folk... Jeg ved også, at nogle af dem, der sejler med [bådene], eller ejer dem, de bor jo ikke nødvendigvis i Hirtshals” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

På den måde ses havn og by, i hvert fald fra havnens perspektiv, som to adskilte enheder. Den lokale byrådspolitiker har imidlertid en tro på, at der er behov for byen og lokale borgere med jobs på havnen. En række af de interviewede mener, at det er udvikling i form af flere arbejdspladser, der skal til, for at kunne gøre Hirtshals mere attraktiv og til et bedre sted at bo. Marketingchefen fortæller, at Hirtshals Havn sammen med brancheorganisationen Danske Havne er opmærksomme på at skabe forskelligartede arbejdspladser, der ikke kun er for fiskere, men også håndværkere, kontorarbejdere, universitetsuddannede med mere. Den lokale byrådspolitiker forklarer:

”[...] hvis vi kunne få [...], måske også nogle veluddannede, som sad godt i det, som man siger, og som havde råd til at bo i en ordentlig bolig – og måske nogle af dem, som så boede her halvdelen af året: så havde de måske et eller andet i Spanien, eller et andet sted, den anden halvdel af året. Så kunne man lave et eller andet der, hvor de var i sommerperioden, og når så der var træls vejr, så tog man sydpå og var måske [der] nogle måneder – altså, det kunne godt være sådan nogle [borgere], man skulle prøve og gøre et eller andet for at få fat i – men jeg ved, det er svært, og det er jo alle steder, man kæmper imod urbaniseringen” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Opsummerende giver interviewmaterialet nogle forståelser omkring, hvorfor Hirtshals oplever fraflytning, og det understreges, at der både er problematikker omkring byens image, sociale status og dens fysiske fremtræden, men samtidig fremføres der også bosætningsmæssige kvaliteter, blandt andet nærheden til natur og havn og den velfungerende dagligvarehandel. Der kan endvidere identificeres et potentiale for bosætningen i at styrke relationen mellem by og havn.

Hirtshals som turistdestination

Angående turismen i Hirtshals er det vanskeligt at finde statistisk materiale, der kan indikere, om Hirtshals kan defineres som turistdestination eller ej. I hele Hjørring Kommune, der i øvrigt er den fjerde største kommune indenfor kystturisme (Center for Regional- og Turismeforskning 2012), er der 1,4 millioner overnatninger om året, mens der ingen statistik findes på, hvor mange af disse overnatninger, der foregår i Hirtshals. En rundspørge² blandt de største udbydere af overnatningsmuligheder i Hirtshals peger dog på, at færgerne har en positiv afsmitning på antallet af overnatninger, men at det primært er korte besøg og oftest enkeltstående overnatninger. En af hotelejerne fortæller over telefon:

”Det har givet en positiv afsmitning, at der er kommet flere rederier og færger til. Men Hirtshals er en færgeby, og al turismen kører ud af byen. Til gengæld har bedre og hurtigere færger og afgang haft en negativ virkning på hotelbranchen i Hirtshals i og med, at folk kan nå at rejse videre, uden at skulle have en overnatning. Desuden er det min opfattelse, at den generelle udvikling, hvor folk har fået flere penge mellem hænderne, betyder en adfærd, hvor folk rejser længere. Vi lider under, at nordmændene kan køre til Aalborg og bo på hotel dér, shoppe og gå i teateret, og køre tilbage og tage færgen fra Hirtshals, uden at skulle tage en overnatning her i byen. Vi har ingen gæster, der bor en hel uge i Hirtshals. Nogle tager måske to overnatninger, men ellers har vi flest gæster, der bor her en enkelt nat” (Hotelejer i Hirtshals).

2 - Hverken Hjørring Kommune, VisitHirtshals eller Danmarks Statistik ligger inde med statistik angående udviklingen i turismesektoren på et mere detaljeret niveau end for hele Hjørring Kommune. Derfor er der foretaget en ad hoc rundspørge pr. telefon og e-mail til en række overnatningssteder og turistinstitutioner i Hirtshals. Overnatningsstederne har alle ønsket anonymisering.



Figur 142 - Turister, der tager mere end en enkelt overnatning, bor som regel på Hirtshals Camping eller i sommerhus.



Figur 143 - Mobil skiltning med events i Hirtshals. Vognen matcher de mange autocampere, der ofte parkerer i Hirtshals.

I formandens beretning for Hirtshals Turistforening står, at turistforeningen har røde tal på bundlinjen, men trods dette oplever en svag stigning i sommerhusudleje. Turistchefen fortæller over telefon, at ”der har aldrig været så højt et aktivitetsniveau, som der er nu” (Turistchef for Hirtshals Turistforening).

Hvad angår besøgstal på byens største turistattraktioner er der blandede meldinger fra de adspurgte i rundspørgen. Nordsøen Oceanarium har et faldende besøgstal, mens Bunkermuseet i perioden 2007-2015 i gennemsnit har haft 1536 gæster på rundvisning om året, foruden et ukendt antal besøgende, der besøger museet gratis, og Hirtshals Fiskefestival har de seneste år haft omkring 12.000-15.000 besøgende hvert år, hvoraf mange kommer fra hele Nordjylland, men også mange udenlandske turister er registreret. Samlet set kan det vurderes, at turismen i Hirtshals har jævnt gode vilkår, set i lys af den danske turistbranche, der generelt er presset, særligt på feriehushudlejning (Bencke & Leth 2015, Center for Regional- og Turismeforskning 2012).

Alle de interviewede ser også kvaliteter og potentialer for turismen i Hirtshals. Men en grundlæggende udfordring i denne sammenhæng er, som turistdestination, at Hirtshals ikke har den gamle historiske bykerne, som typisk tiltrækker besøgende:

”Vi har det jo svært, fordi vi er en ny by. Du har ikke nogen gamle kvarterer, du har ikke nogen gamle seværdigheder, du har ikke noget - alt det, det er du altså selv nødt til at lave, fordi, der er ikke noget, der er givet i Hirtshals. Der er intet” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Som formand for turistforeningen og medlem af turismenetværket har den lokale og pendleren kendskab til initiativer, som de andre informanter ikke har, hvilket naturligvis påvirker deres opfattelser af, hvorvidt Hirtshals kan karakteriseres som turistdestination:

”Hvis vi tillader os at tage [...] Tornby og Kjøl med [...] altså – Hirtshals by som sådan er det nok ikke, sådan helt isoleret bare lige byen – men i dag, der tager man det med, for der er tre kilometer til den ene side og fire-fem [til] den anden. Men jeg mener egentlig godt, man kan sige, at vi er [en turistdestination] – og i og med, vi også er transit. [...] Vi kan godt, hvis vi forstår det, så kan vi altså godt lave noget hernede. Vi har en af Danmarks største [turistattraktioner], nemlig Nordsøen Oceanarium, vi har vores fyr deroppe, med bunkermuseum, der er altså nogen muligheder dér, vi har naturen omkring os, vi skal bare ud og fortælle det på den rigtige måde” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Attraktioner og events

De største klassiske turistattraktioner i Hirtshals er Nordsøen Oceanarium (saltvandsakvarium), Hirtshals Fyr og Hirtshals Bunkermuseum. Nordsøen Oceanarium, der tidligere var en af landets største turistattraktioner målt i besøgstal, var i 2013 dog faldet til nummer 38 på listen med 159.537 besøgende. Marketingchefen fra havnen mener, at byens turistattraktioner er nogen, turister kun gider besøge én gang i modsætning til eksempelvis zoologiske haver og forlystelsesparker. Måske derfor har turistforeningen i de senere år sat ind med forskellige events og aktiviteter, som bidrager til udbuddet af oplevelser, og som sammen med de klassiske attraktioner (fyrtårn, bunkermuseum, akvarium) giver et varieret tilbud for nye og tilbagevendende turister. Udfordringen er, at få udbredt kendskabet til de små events, som foregår, ikke kun i sommerhalvåret, men også udenfor turistsæsonen:

”Jeg synes virkelig de er gode til at lave alle mulige mærkelige små events hernede, men det er også med at få det kommunikeret ud, fordi nogen af tingene ved jeg jo, fordi jeg sidder hernede [i Hirtshals, på havnen og i turismenetværket]. Og der kan jeg høre, at i Hjørring ved de det ikke engang” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Blandt aktiviteterne, som mange af byens foreninger, virksomheder og frivillige er involverede i, finder man dragefestival, issskulpturfestival og small ship races, foruden en række guidede ture med museumsskib eller til fods på havnen og i byen, events med fokus på bjesk eller fisk, kunststillinger i fyret og så videre. Blandt de største årligt tilbagevendende events er 'Musik under Trappen', en 8-dages musikfestival, der har eksisteret siden 1999 og som i 2014 havde mere end 10.000 besøgende, og 'Hirtshals Fiskefestival', der forløber over tre dage med en række forskellige aktiviteter og events i fiskeriets tegn. Flere af de interviewede sammenligner omfanget af arrangementer i henholdsvis Hirtshals og Hjørring, og det fremhæves, at der per indbygger foregår langt mere i Hirtshals:

"[Turistkontoret] får virkelig startet nogen ting! Og man kan også bare se, Fiskefestivalen, hvor meget den har udviklet sig! [...] De lavede en undersøgelse på det sidste år, der var faktisk rigtig mange som booker et sommerhus heroppe, som bliver ved med at vende tilbage lige den uge, fordi de vil ned til Fiskefestivalen" (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Spørgsmålet er, hvad der kunne gøre byen bedre for turister:

"For turister? Jamen det tror jeg bare er at blive ved, altså gøre det man gør nu. [...] blive ved med at markedsføre og få gjort de der ting kendt, som er hernede, alle de der events, som efterhånden er ved at komme, og klø på, og så bare holde fast i det gode samarbejde folk har, fordi det kan de virkelig. Man kan også lave flere events, men allerede nu er der bare så mange gode! Laila og dem [fra Hirtshals Turistbureau] har lige haft dragefestival nu her i pinsen, så havde hun startet et vinterbaderevent op, det har de haft første gang i februar, og det havde vist også været et hit, så det er alle sådan nogle sjove ting, og så bare det der med at gøre noget, som ikke lige ligger i højsæsonen" (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Hav og strand

Naturen og særligt havet bliver hyppigt nævnt som udslagsgivende kvalitet og argument for at kalde Hirtshals en turistdestination:

"Jah, det synes jeg jo den er i kraft af den her rå natur, altså helt ude på kanten der, på spidsen, ligger den der, på hjørnet, og har det her hav rundt om sig, så det synes jeg da den er, ja, med den natur, der er, både den ene og den anden vej" (Tilflytter, byrumskunstner).

Også i den interviewede familie er det fornemmelsen, at naturen tiltrækker turister:

"[...] dem, der kommer her for naturen: Det er alle dem, der ligger nede ved Hirtshals Camping, og den har absolut intet andet at byde på end vandet" (Lokal kvinde, bogholder i Aalborg).

Den lokale familiefar fremhæver i denne sammenhæng, hvordan naturen er et grundelement ved stedet, som ikke er menneskeskabt, og som tiltrækker turister på samme vis, som familien selv er draget af havet:

"Jeg tror, der er mange, der kommer, for, hvad skal man sige... det er hudløst ærligt, det der er her, der er naturen at komme efter, det er ikke noget, der er bygget til lejligheden" (Lokal mand, maskinmester i Hjørring).

Således peger informanterne på, at naturen, der som tidligere vist er en vigtig identitetsmarkør for byen, også er afgørende for at skabe mere turisme i området.

Den levende havn

Det samme gør sig gældende for havnen, der ligeledes er blevet vist som værende en meget vigtig identitetsmarkør for Hirtshals. I de senere år har både turistforeningen og Hjørring Kommune fået øjnene op for, at den aktive erhvervshavn rummer et turismepotentiale. Den lokale turistforeningsformand og byrådspolitiker påpeger, at havnens autenticitet og det, at man kan gå rundt på havnen og se en 'levende havn', er en attraktion, som byens borgere alle dage selv har været draget af, men som man først for nylig er blevet opmærksom på, også kan være spændende for udefrakommende. Derfor arbejdes der blandt andet på et projekt kaldet 'Oplevelseshavnen'. Marketingchefen på Hirtshals Havn fortæller, at havnen er åben for de turister, der af sig selv finder ned på havnens arealer:

”[...] når vi kommer hen omkring, at det bliver rigtig sommer, bare du kører her fra kontoret og så over til ColorLine – det er bare slalom, kan jeg godt sige dig! Folk valfarter jo herud. [...] Og det er bare for at holde og kigge på færgerne, at de sejler ind og ud. Det er et kæmpe trækplaster. [...] folk er mere end velkomne til at gå rundt hernede. De skal selvfølgelig forholde sig til trafikken, der er her, og det erhverv, der er her, og at man ikke lige skal stå og sætte alle trucks'ne i stå, men de må meget gerne [komme herud]!” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Den lokale turistforeningsformand og byrådspolitiker beskriver noget af det, han holder allermest af ved sin by:

”Prøv at tænke: gå nedad mod havnen ad gågaden, og så når den svinger lidt, du får at se – derude, ikke! [klikker med tungen] Så har vi rammen, i havnen, der har vi vinduet – det er altså ikke et maleri – den båd derude, den sejler! Det kan man ikke tage fra os – og det skal man udnytte – og der skal vi også passe godt på sådan nogen ting!” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Imidlertid er by og havn skarpt opdelt, som det også er vist i kapitel 7 og 8. Også den interviewede byrumskunstner sætter spørgsmålstegn ved forbindelsen mellem by og havn:

”...i dag er der jo simpelthen en mur! ...en muret mur, sådan at man skal hen og kigge ud over den for at se [havet og havnen], og opdage, at der er en trappe, som egentlig ligger lidt skjult. [...] Jeg synes, det ville være helt oplagt at fjerne den halvmur og simpelthen lave amfitrin ned til [havnen], sådan at man kunne indtage den skråning, at den kunne blive en naturlig del af byen, og den kunne skabe en naturlig logisk forbindelse mellem by og havn [...] Det er i princippet et enkelt greb, vil jeg sige, der et eller andet sted ligger snublende logisk nært. [...] den her trappe, som er der, den ville blive et [...] arkitektonisk-skulpturelt element i de her amfitrin. Hvis man havde amfitrin på begge sider af den, og de amfitrin kunne jo være organiske i et forløb, de behøver jo ikke være regide – man kunne lave noget, der fulgte landskabet, jeg mener bare, der er mange muligheder, og så kunne man også lave en rytme i de her trin, og der kunne gøres mange ting, men hvor man kunne få involveret Den Grønne Plads som en entré til fiskerihavnen også, og man kunne stå deroppe og fornemme en sammenhæng” (Tilflytter og byrumskunstner).

I citatet henvises specifikt til fiskerihavnen, og det kan fremføres, at der foruden en bedre sammenhæng mellem by og havn, også ligger et potentiale i en mere nuanceret behandling af havnens forskellige kvaliteter og oplevede atmosfærer på den aktive og levende havn.

Handelsstand og færgetræk

For den lokale turistforeningsformand er Hirtshals som turistdestination også i høj grad afhængig af handelslivet og butikkernes åbningstider: Handelsstandsforeningen har haft problemer med

at samarbejde omkring et sammenhængende butiksmiljø, åbningstider i forhold til færgernes sejlplaner, og hvor byens events skulle foregå. Han understreger dog også, at det går bedre nu, og at handelstandforeningen i dag står bag flere events:

”[...] fra turistforeningens side: vi har blandt andet prøvet at sige til de handlende: ’nu skal I altså op på dupperne, I skal op og sige – jamen, der er nogen andre åbningstider!’ [...] Jeg medgiver, når man kommer fra Norge, [...] når man starter sin bil, så er det for at køre igen, altså, så stopper man ikke op for at se en by, man lige lander i – men når man skal den anden vej – så kommer man i god tid, og der skal vi lære folk, at nogen gange skal de komme måske dagen før afhængig af hvilken slags turister, det er; ellers skal de komme måske bare en tre-fire timer før, køre op i byen, gå rundt og handle, gå ind og spise et sted” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Som turistforeningsformanden fremhæver, er en enig handelsstandsforening væsentlig for en lille by som Hirtshals. Butikkerne har ikke råd til at konkurrere og modarbejde hinanden. De skal derimod blive enige om, hvornår de åbner, så de besøgende får et positivt samlet billede af byen. Alle er enige om, at man ønsker flere besøgende, end man har i dag:

”Jeg kan sige, hvad målsætningen er: det er, at vi får nogle flere af de der – nu snakkede vi om de 200.000, der bare er inde på Transportcenteret, der er så mange flere, der bare kører forbi – vi skal bare have en lille procentdel af dem ind i byen, fordi: finder de ud af, én gang – jamen det er sgu da en bette god by, og der er nogle gode tilbud, og man kan handle og alt det, og man kan nyde det, gå rundt og slappe af og sådan noget – [...] stå oppe ved trappen og se ned over havnen og sådan noget – fint, den grønne plads. Så kan det være, de kommer tilbage” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Marketingchefen, der også er engageret i turistforeningen, mener, at flytningen af Hirtshals Turistbureau fra bymidten til Hirtshals Transportcenter er en fordel i forhold til at få fat i nogle af de turister, som ikke af sig selv kører ind til byen. Turistforeningsformanden håber, at flere turister finder ind til byen:

”Det, man kan håbe på – uden altså; vi skal bevare den autenticitet, vi har her – jamen, det er, at turisterne, der bor helt ude ved Tversted og Tornby og sådan noget, at de så også siger: ’okay! Lad os da bare køre til Hirtshals; vi behøver ikke køre til Hjørring, for eksempel, for at handle’, eller: de finder ud af, at det er sgu da egentlig en bette hyggelig by, og – jeg vil sige, sådan en lørdag formiddag, det er rigtig godt vejr: nede i gågaden, som ellers er fuldstændig forblæst, stille og rolig, solen skinner, og der er fyldt med mennesker, jamen det er sgu da som at gå på strøget næsten, ikke, der er mange mennesker, og det er hyggeligt!” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

I forhold til grænsehandelen på Transportcenteret ser turistforeningsformanden hellere, at flere turister kommer ind i byen. Han har stor tiltro til et nyt supermarked, der skal indrettes ved det gamle rådhus og håber, at det kan være med til at trække nogle flere mennesker ind til byen.

Opsummerende er der i interviewmaterialet blevet peget på en række events og initiativer i samt kvaliteter ved Hirtshals, der synes at berettiggere benævnelsen af Hirtshals som en turistdestination, men det er også gjort klart, at disse kvaliteter i højere grad skal dyrkes og markedsføres, for at udnytte det potentiale, som ligger i transitten.

Hirtshals som erhvervsmetropol

Hvad angår erhvervslivet i Hirtshals tegner statistikkerne for havnen (se side 29 og appendiks 1) et tydeligt billede af Hirtshals som det, man kunne kalde en erhvervsmetropol³. Dette er også opfattelsen hos den lokale byrådspolitiker og havnens marketingchef, hvis fokus i kraft af deres professionelle virke netop ligger på havnen. De fortæller begge om de mange initiativer på havnen, understøttet af den generelle investering i infrastruktur, landudvidelse med mere. Der arbejdes målrettet med både fiskeri, offshore, servicevirksomheder, færger og gods, og samlet set vurderer de begge, at erhvervsmetropol er en dækkende betegnelse for Hirtshals, og at erhvervet spiller en afgørende rolle for byens udvikling:

”Ja, og det, der vil gøre [det] bedre - det er færgerne! Det, de fører med sig, af små virksomheder!” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Fiskeriet

Fiskeriet har traditionelt været det bærende erhverv i Hirtshals, og Hirtshals havn vil sætte flere kræfter ind på at styrke fiskeriet, selvom det overordnet går tilbage for dette erhverv. Problemet kan dog være at finde lokal arbejdskraft:

”[...] det, der lidt kan være problemet for [fiskerne], det er at finde nogen til at overtage, fordi, ja, der er da ikke nogen på min alder eller yngre, der tænker: ’jeg skal da være fisker!’, så det tror jeg, de slås med, at de unge ikke er så fokuseret på fiskeriet. Men dér gør vi også en hel del, og vi vil rigtig gerne gøre mere, [...], man håber, det kan komme her i løbet af de næste par år [...]...få trukket noget mere [fiskeri] hertil, fordi, altså Karsten herovre [Karsten Brovn Pedersen, Auktionsmester på Hirtshals Fiskeauktion ApS] [...] han har fået fat i nordmændene, så nordmændene er begyndt at sende fisk ned med lastbiler, som sejler med Superspeed’en [en af færgerne], som kører fisk ind til Karsten, så han kan sælge det på auktion, fordi i Norge har de ikke de gode forhold, vi har hernede, så de siger, at [...] det skib, der lander flest fisk hernede, det er færgerne!” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Lokal jobskabelse, lokale virksomheder og nye initiativer på havnen

Fra havnens side ses færgerne som et af de allervigtigste elementer for den lokale jobskabelse. Uden færgerne og servicevirksomhederne, var der ifølge marketingchefen sandsynligvis ingen havn:

”[...] Fjordline, de har lige ansat – jeg kan ikke huske, hvor mange det er - er det 3- eller 400 per båd [...]. Og der er også mange af dem, der er nordjyder; der er heroppe fra området. Så det betyder jo alverden. Man kan sige: uden servicevirksomhederne og uden færgerne – der var der ingen havn. Altså, så havde vi ingen grund til at ligge her” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Den lokale byrådspolitiker ærgrer sig dog over, at de jobs, der skabes, langt fra alle besættes af lokale eller af folk, der vælger at bosætte sig lokalt:

3 - En rapport udarbejdet af KUBEN Management konkluderer imidlertid, at Hirtshals er kendetegnet ved det, de kalder ’jobløs vækst’ og viser, at der i Hirtshals er sket en stigning i omsætning (2007-2011) samtidig med at beskæftigelsesfrekvensen (2008-2012) og antallet af arbejdspladser (2007-2011) er faldet (Kuben Management 2015). Konklusionen i rapporten synes dog ikke at tage højde for finanskrisen, det nationale fald i arbejdsstyrken i perioden eller den generelle landsdækkende og samfundsmæssige udvikling, hvor omsætningen per beskæftigede stiger, hvilket blandt andet er baseret på automatisering, effektivisering og produktionsforbedringer i industrien. Ligeledes synes der heller ikke at være taget højde for forskelle i andelen af erhvervsaktive i Hirtshals sammenlignet med andelen af erhvervsaktive i Danmark i forhold til den samlede population. Derfor finder jeg ikke benævnelsen ’jobløs vækst’ signifikant for Hirtshals, og lægger i højere grad stigningen i godomsætning, skibe og passagerer samt de store investeringer i havneudvidelser og havnerelateret infrastruktur til grund for betegnelsen ’erhvervsmetropol’ i dette kapitel.

”Havnen: der har aldrig været så mange arbejdspladser, og jobs, så det er det gode af det, men det betyder så, at folk kommer pendlende til de jobs, der nu er, også fordi de jobs, der er på havnen i dag, de er noget anderledes end de, der var tidligere, hvor det mange gange var næsten udelukkende ufaglærte” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Havnens marketingchef kommer med en række eksempler på virksomheder, der er vokset markant over de seneste år, blandt andet Safe Ocean Service, der startede som to mand (Chris Durhuus og Thomas Nielsen) med et ønske om at oparbejde en virksomhed med omkring 25 ansatte. I dag er de omkring 80 ansatte (Safe Ocean Service n.d.):

”Thomas er – jeg tror han er i starten af 40erne, og Chris er nok et par år ældre end mig [marketingchefen er 33 år]. Thomas bor så godt nok i Hjørring, men de er nogen, der hører til hernede. Chris er selv fra Hirtshals oprindeligt. [...] Alle de folk, de hyrer ind, det er primært lokale nordjyder [...]. Så de gør jo også en del for [lokalsamfundet], og det er det, de gerne vil. De vil gerne holde det heroppe. Også arbejdsmæssigt. Så de gør også rigtig meget for beskæftigelsen, kan man sige” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Både byrådspolitiker og marketingchefen for havnen nævner en række virksomheder og servicefag, som lever godt af færgerne og havnen i det hele taget. Det er ikke længere fiskemelsfabrikker, der dominerer, men servicefagene og håndværkere, vodbindere, elektrikere, smede, malere etc.. Virksomhederne Hirtshals Yard, Marineshaft og Agaton on Spot er nogle af dem, der ligesom Safe Ocean Service er vokset hurtigt de seneste år. Desuden har der foreløbigt været Mærsk borebore på havnen to gange⁴:

”Det giver en masse arbejde, og så kommer der nogle folk tilrejsende, der skal have et sted at bo og spise, og bruger nogle penge og sådan noget - masser af underleverandører” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Offshore er et af de nye satsningsområder, og Hirtshals Havn er indgået i et samarbejde med Frederikshavn Havn og en række virksomheder under navnet Offshore Base Scandinavia:

”...der bliver jo arbejdet på alle punkter: sådan noget med offshore og borebore, arbejder man også rigtig hårdt på. Fordi der er rigtig mange, der skal ind, og enten klassificeres, eller bare lige have sådan et fem-års-tjek. Der er ingen grund til, at de sejler helt til Esbjerg eller Fyn (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Flere investeringer på havnen

Ifølge marketingchefen er det udvidelse af havnen, der skal til, for at kunne styrke erhvervslivet i Hirtshals yderligere:

”Problemet er, at vi ikke har mere plads. Hele havnearealet, der er [...] 800.000 [m² landareal] – der er 4.000 m² ledigt, og det er delt op i 2 eller 3 forskellige steder, så du kan ikke bygge noget. Du kan ikke gøre noget som helst med det. Så vi mangler kæmpe-plads!” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Hun håber, at udvidelse kan føre flere ansatte med sig – både i kraft af en udvidelse af fiskeriet og af de øvrige havnerelaterede erhverv. På interviewtidspunktet var der i forbindelse med landudvidelsen planer om en ny vej til havnen bagom byen, fordi de to færgetræk dannede trafikprop i krydset ved Nordsøen Oceanarium og dermed bremsede ikke kun turisterne men også de erhvervsrejsende. I dag er vejen realiseret og adskiller færgetrafikken til henholdsvis ColorLine

4 - Efter interviewtidspunktet har der yderligere været en borebore på Hirtshals Havn i vinteren 2015/2016.

og Fjordline for dermed at afhjælpe kødannelse og sikre, at lastbiler og andre erhvervskørende kommer hurtige frem. Ligeledes er landudvidelsen blevet realiseret, og opførelsen af en godsbaneterminal igangsat i 2015, som endnu et eksempel på erhvervsmetropolens udvikling.

Tilbagegang for 'byens' brancher

Blandt de interviewede borgere, som ikke selv har havnerelaterede jobs, er det imidlertid langt fra opfattelsen, at Hirtshals kan betegnes som en erhvervsmetropol. Indenfor andre brancher end de havnerelaterede er der nemlig intet, der peger i retning af en erhvervsmetropol. Særligt synligt for de lokale er det, hvordan forretninger såvel som i byens andre kvarterer lukker ned:

”Prøv at tænk, hvis det ligesom skal fortsætte: hvis vi nu bare tager de sidste 20 år, bare da jeg var ung, med fjernsynsmagasinet og hvidevareforretning..., og prøv og tænk på: ude i Emmersbæk [...], hvor der var slagterforretning og købmandsforretning, og bager, hvor meget der ikke er lukket!” (Lokal mand, maskinmester i Hjørring).

Familien ser byens handelsliv forsvinde, og hvor ordet ’metropol’ klinger af stor befolkningsmasse, oplever de på nært hold, hvordan indbyggertallet daler:

”Det tror jeg har meget at gøre med jobs! Der er da ikke nogen fremtid for et ungt menneske her i byen. Dengang jeg var ung og gik i skole, hvis jeg ikke gad, så kunne jeg jo bare gå ned på havnen og få mig et job, og så kunne jeg tjene mig en rigtig fed årsløn ved det, og det var der mange af kammeraterne, der gjorde: de gik ned og tjente sig en fin fin fin årsløn på havnen! - Det er der ikke mulighed for længere” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

De lokale, der er opvokset i byen, peger i den sammenhæng på, hvordan havnebyen og dens muligheder har ændret sig gennem tiden:

”Der er ikke jobs hernede at komme tilbage til, og det er med til, at vi bliver, over tid, så bliver det her en sådan lille søvnig færgehavn: der kommer en masse biler ind, og en masse gods med færgerne, men byen, den taber på det – det er der ingen tvivl om” (Lokal mand, maskinmester i Hjørring).

Den hjemvendte kvinde, der arbejder som kunderådgiver i Aalborg, ville ønske, at hun kunne arbejde lokalt:

”For os, der bor herude [...] det kunne være så fedt at gå på arbejde her. Altså, tænk, hvis jeg kunne *gå* på arbejde! Det ville altså godt nok være fedt. Ikke, og så samtidig have den her fantastiske natur omkring mig heroppe.” (Hjemvendt kvinde, kunderådgiver i Aalborg).

Fælles for de fire i den interviewede familie er imidlertid, at de alle må pendle til arbejde i henholdsvis Hjørring, Frederikshavn og Aalborg. Samlet set peger særligt de professionelt engagerede informanter på, at Hirtshals må betragtes som en erhvervsmetropol, hvilket understøtter det statistiske materiale, men interviewmaterialet bidrager samtidig med en relevant forståelse for, at det ikke nødvendigvis er ensbetydende med, at lokale borgere har samme opfattelse af deres by.

Konklusion – en stedsidentitet i forandring

Fællesnævneren blandt respondenterne er på den ene side *havnen* og *naturen* som attraktive, centrale og positive aspekter af byen, og på den anden side den faktiske *by* som uinteressant og uskøn. Alle delene indgår i en samlet fortælling om byen. Byens negative omdømme afspejles

således også i denne fortælling og stedsidentitet, hvor Hirtshals stadig i dag associeres med lugten af 5 forhenværende fiskemølsfabrikker og forvitrede, berusede fiskere på udkig efter problemer – en lugt, der ikke længere eksisterer, og et syn, der ikke er nært så almindeligt, som det var for 20 år siden.

Opsummerende viser dette kapitel, at Hirtshals ikke alene må forstås som et ikke-sted (sådan som nogle af de foregående analyser peger på), men i høj grad også er et sted med en historie og kultur. Havnen er en central del af byens identitet, og det er interessant, hvordan det er et stærkt ”mobilitets-objekt”, der giver identitet til byen. Det, der af den rejsende opleves som ikke-steder, rummer historiske og relationelle ”baglande”, som er vigtige for, at transitstedet fungerer. Men samtidig rummer det også indbyggede modsætninger, som udfordrer byen Hirtshals. For selvom havnen er grundstenen i byen identitet, har den igennem de seneste årtier skiftet karakter fra fiskerihavn til transithavn eller det, som havnen selv kalder et intermodalt logistikcenter. Dette er med til at udfordre byen på dens selvforståelse og helt konkret på dens indbyggertal. Folk, der opretholdt fiskerihavnen, boede i byen med deres familier, mens de arbejdere og vidensarbejdere, der opretholder transithavnen, ikke i samme grad er motiveret for at bosætte sig her.

Interviewpersonerne peger på, at det synes problematisk at opretholde gode bosætningsforhold for levebyen, når befolkningstallet daler, og beboersammensætningen ændres til færre børnefamilier samt flere ældre og personer på kontanthjælp. Byen oplever problemer med handelslivet, særligt specialbutikkerne, der udkonkurreres af nethandel og kort afstand i tid til det større butiksudvalg i Hjørring og Aalborg. Bedre går det for dagligvarehandelen, der lever godt af de norske handlende. De kvalitative interviews understøtter et stykke hen ad vejen de fakta, som det statistiske materiale viser. At befolkningstallet daler, er ikke kun dokumenteret statistisk, men kan mærkes i hverdagen. Imidlertid nuanceres den negative statistik gennem borgernes egne oplevelser af situationen og fremtidsudsigterne. Den kvalitative interviewanalyse tegner nok et billede af byens problemer, men påpeger samtidig nogle positive fortællinger, kvaliteter og potentialer ved Hirtshals som bosætningsby.

Naturen, som i særlig grad har tiltrukket ressourcestærke borgere til Hirtshals, er sammenfaldende med det, som er stedets største turismepotentiale. Derfor kan der findes en pointe i at øge naturens tilstedeværelse i byen og styrke fortællingen yderligere om de naturmæssige oplevelser, som Hirtshals kan tilbyde turister.

En interessant pointe angående erhvervsudviklingen er, at det ikke er alle de interviewede, der reelt oplever fremgangen på Hirtshals Havn og i de afledte virksomheder. Mens den lokale byrådspolitiker og havnens marketingchef, hvis fokus ligger på havnen, i vid udstrækning betragter området som en Erhvervsmetropol, er dette ikke tilfældet hos de andre interviewpersoner, hvis egne jobs tilhører andre brancher.

Alle de interviewede mener, at der både skal arbejdes for og satses på bosætning, turisme og erhverv. Dette perspektiv omkring synergieffekter understøttes i øvrigt af forskning indenfor kystturisme, formidlet i en rapport fra 2012:

”Mellemstore byer i Danmark udgør efterhånden betydelige spillere i kystturismen. Derfor anbefaler rapporten, at der i udviklingen af kystturismen også tages specifik højde for bredden i kystturismen, og herunder arbejdes målrettet med kombinationer mellem ferie, erhverv og byliv” (Center for Regional- og Turismeforskning 2012, s. 4).

Realiteten er, at der i Hirtshals primært arbejdes for at understøtte erhvervslivet og turismen i form af en stærk havn og en aktiv turistforening samt en kommune, der bakker op om disse to aspekter (særligt om erhvervet).

I forhold til oplevelsen og produktionen af en stedsidentitet for Hirtshals, er det blevet tydeligt gennem interviewmaterialet, hvordan stedet er sammenvævet af mange dele. I den forbindelse er det væsentligt at forstå, at byen i sig selv bliver utydelig, selv for dem, der bor der, hvis man fjerner relationerne til havnen, naturen, stedets historie og forbindelserne længere ud i verden. Det er netop disse forbindelser, der gør Hirtshals til et *sted*, og som skal plejes og styrkes, hvis byen fortsat skal rumme kvaliteter som en leveby.



Figur 144 - Drive-in grill som udtryk for byens transit-funktion.

Analysekapitel 11: At leve med transit

Dette kapitel er som det foregående baseret på afhandlingens interviewmateriale, men med et særligt fokus på at undersøge betydningen af transit- og levebyens store transportelementer. Hvor kapitel 7 afdækkede turisternes og erhvervsrejsendes oplevelser af Hirtshals som transitby, omhandler dette kapitel de lokales fortolkninger af netop de elementer, der er med til at facilitere transit: motorvejen, transportcenteret, jernbanen og færgerne. Således omhandler kapitlet det at kende transiststedet og leve med stedets flow lokalt. Kapitlet fortolker med andre ord fortællingen om og oplevelses af Hirtshals som transitknudepunkt fra et lokalt perspektiv. Spørgsmålet er, om transitten skaber en lokal værdi i forhold til det at leve og bo i Hirtshals, og hvilket samspil der er mellem strømmenes rum og stedernes rum (Castells 1996).

Kapitlet omhandler også mobilitetens stedslige betydning i en globaliseret verden, og skal her indledningsvist trække nogle tråde til afhandlingens indledende beskrivelser af, hvordan der i den offentlige debat i disse år tales meget om udkantsproblematikker. Spørgsmålet er, om Hirtshals, trods sin geografiske placering i de udnævnte yderområder, overhovedet kan forstås i denne sammenhæng:

”...hvor er centrum på en kugle? Altså når man tænker globalt, altså, det ved jeg ikke om vi, det lyder også voldsom, men når man tænker i hvert fald sådan ud af regionen og ud af landet og ud af sådan..., [...]så er vi jo ligeså centrale i forhold til Norge [...]. Min kone [der er norskfødt] har lige langt til Bergen og til Oslo, og til København [...]. Så man kan sige, at på den måde, er vi jo midt i” (Tilflytter, byrumskunstner).

Den tilflyttede kunstner har helt bevidst bosat sig ’langt fra alfarvej’ – og samtidig i midten af verden. Selvom byen ligger i en såkaldt udkantskommune, er infrastrukturen i dag så betydelig, at stedet fungerer som et mobilitetsknudepunkt:

”[...] et eller andet sted, så er det jo tegn på, at vi er blevet sådan et transiststed, ikke, det er vel den næste måde at sige det på, vi er et transiststed med gods” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Ud fra disse betragtninger skal kapitlet først behandle motorvejens betydning i det lokale perspektiv. Dernæst udfoldes transportcenterets rolle for stedets udvikling. Efterfølgende behandles jernbanens funktion og betydning, både med henblik på persontransport og på godstransport, og afslutningsvist fremføres de lokales forhold til og synpunkter omkring færgerne. Afslutningsvist konkluderes der samlet omkring transitknudepunktets betydning for levebyen.

Motorvejen

Motorvejen tillægges meget stor betydning blandt alle de interviewede. Motorvejen har medført en positiv erhvervsmæssig udvikling, som byen måske ikke havde oplevet, hvis amtsplanlægningen i Nordjylland med Det Store Y fra 1977 var endt anderledes (se kapitel 6). Den lokale byrådspolitiker forklarer motorvejens betydning således:

”Det er nok den største betydning for alt det, vi snakker om nu – hvis ikke vi havde haft motorvejen, så havde rederierne nok ikke satset så meget på det her. Hvis

man tænkte sig tanken, at der kun var blevet lavet en motorvej til Frederikshavn, så ville de være endt i Frederikshavn – se hvor meget sådan en beslutning, der var blevet truffet, betyder! – der må vi så sige; Jens Risskov Knudsen, der nu er død – ham politiker, der lavede rævekagen, som man siger, hvor han sagde: 'hvis jeg skal stemme for Storebæltsbroen, [...] så skal vi have motorvej til Frederikshavn og til Hirtshals', og det var godt man fik det – motorvejen, den har meget, meget stor betydning, det har den" (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Interviewmaterialets andre lokale borgere i byen ser det ligeledes som en fordel for byen, at motorvejen er blevet bygget hele vejen til Hirtshals:

"Jamen for os, så føler vi jo lige pludselig, at vi er blevet meget mere centralt placeret, fordi vi lynhurtigt kan komme sydover uden problemer. Det er sådan rent personligt – det er dejligt med den motorvej. Vi bruger den!" (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Flere af interviewpersonerne fremhæver, hvordan tiden var før motorvejen:

"Det var en dagsrejse at skulle til Aalborg, eller i hvert fald en halvdags[rejse]" (Lokal kvinde, bogholder i Aalborg).

"Ja, jeg vil sige, det har forbundet os herude i yderkanten med resten, på en lynhurtig måde" (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

"Det var ikke sådan man tænkte over det. Men nu er den jo fantastisk! Altså, det synes jeg! Den ville være svær at undvære. Men det er jo også et luksusproblem" (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

"Ja, det er jo fantastisk dejligt, vi kan komme frem! Det var det stræk, der var fra Hjørring og så til Aalborg, det var faktisk en farlig vejstrækning, fordi der var en masse hasarderede overhalinger, fordi det jo er sådan en snorlige vej, og egentlig var den rimelig trafikeret, som jeg husker den [...] jeg synes det var fedt med den motorvej (griner) – men jeg ved ikke [...] rent demografisk har den måske drænet mere end den tilfører? Det har jeg ikke forstand på" (Tilflytter, byrumskunstner).

Grundlæggende vurderes motorvejens betydning for byen højt i interviewanalysen: den gør det hurtigere, nemmere og sikrere at færdes til og fra byen, både som indbygger og arbejdstager i Hirtshals, men som det sidste af de ovenstående citater påpeger, kan motorvejen muligvis have en negativ sideeffekt i forhold til byens vigende indbyggertal. Som tidligere beskrevet, er der mange, som arbejder i Hirtshals, der bosætter sig i andre byer, fordi det er blevet nemt at pendle. På den anden side, er det ikke sikkert, at der havde været lige så mange arbejdspladser på havnen, hvis ikke motorvejen var blevet bygget. Den pendlende marketingchef er blandt dem, der er bosat i Hjørring og dagligt benytter motorvejen til arbejdet på Hirtshals Havn. Som marketingchef for Hirtshals Havn fremhæver hun også motorvejen som en afgørende erhvervsmæssig faktor, og laver følgende sammenligning med Hanstholm:

"Nu ved jeg, at mange kører hertil, ligesom jeg selv gør. Det er så nemt med motorvejen. Og der ved jeg for eksempel, at en af de virksomheder, der ligger hernede nu, de har en afdeling i Hanstholm også, og der manglede de nogle folk [...]. De havde ikke fået en eneste ansøgning. Fordi Hanstholm simpelthen ligger for langt væk. Havde den nu ligget ligesom Hirtshals gør, med motorvej, og du kan være her i løbet af... hvad tager det fra Aalborg... 45 minutter, maks! Så tror jeg sagen havde været en anden" (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Hun fortsætter sammenligningen med Hanstholm, hvor færgedriften måtte lukke ned i 2009. Motorvejen har været en stor medspiller for den erhvervsmæssige fremgang i Hirtshals, men også her sættes spørgsmålstegn ved fordelene for byen:

”Der har været en del ekstra aflysninger derude [i Hanstholm, på grund af vejret] i forhold til [i Hirtshals]. Så de har lidt mere at slås med, end vi har. Men jeg er heller ikke i tvivl om, at den motorvej har betydet alverden for Hirtshals. Det har den. Både i forhold til transport, og også bare med hensyn til arbejdspladser, og den har da garanteret også betydet, at hvor folk [førhen] har tænkt, ’ej, det er nemmere at flytte til Hirtshals for at arbejde’, så bliver de måske boende i Hjørring. Det kunne jeg godt forstille mig: At den på den måde er lidt negativ for byen. Men... ja, den er nu god nok, når man sidder på havnen!” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

I den interviewede, lokalt bosiddende familie er der modsat en klar opfattelse af, at der er mange, der pendler ud af byen på grund af manglende jobmuligheder i Hirtshals, hvorimod de ikke som borgere i byen i det daglige mærker, at der kommer så mange den anden vej. Som pendler til Aalborg nævner den hjemvendte kunderådgiver også skattefradraget, som hun bosat i en pendlerkommune får i forbindelse med kørslen til og fra arbejdet. For hende er hverken det eller motorvejen dog afgørende for, at de har valgt at bosætte sig i Hirtshals:

”Det havde ikke betydet noget, ikke for mig. Ja, det handler om nogle andre ting, men det er bare et ekstra plus” (Hjemvendt kvinde, kunderådgiver i Aalborg).

Opsummerende kan det omkring motorvejen fremføres, at den grundlæggende opfattes positivt. Men hvor den for erhvervet tillægges afgørende betydning og opfattes som en nødvendighed for udvikling, er den for de lokale blot et behagelig gode, men ikke en afgørende faktor for deres valg af bosætning. Tværtimod fremføres det, hvordan den kan have betydning for, at flere vælger Hirtshals fra som bosætningsby.

Transportcenteret

Ved indkørslen fra motorvejen til Hirtshals ligger Hirtshals Transportcenter, der blev opført i 2008.

”Vi har også fået det der store transportcenter derude, det er også motorvejen der afgør det, fordi der er al den fragt. Der er jo kæmpe lastbiler hele tiden derude, ved hvert færgetræk” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

De forskellige infrastrukturelle led i Hirtshals hænger sammen og bidrager relationelt til udviklingen og væksten af det enkelte led. Motorvejen får her æren for opførelsen af Hirtshals Transportcenter, der er kommet til byen i kølvandet på motorvejen, men som ligeledes eksisterer i kraft af havnen med godstransport og færgeoverfart:

”Det har også stor betydning. Og får mere og mere betydning. Så alt det der, der har med vores infrastruktur at gøre, [har stor betydning]” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Hirtshals Transportcenter, der er et af landets største, er endnu en markør for, at Hirtshals kan betegnes som et mobilitetsknudepunkt. Centeret gør særligt godstransporten nemmere og mere effektiv, men selvom det er placeret ved Hirtshals, er det ikke et sted, som de lokale selv benytter



Figur 145 - Den norske grænsehandel 'Last Stop Shop' og fast food-kæde 'PB Pizza Bakeren' ved Hirtshals Transport Center.



Figur 146 - Det lokale tog mellem Hjørring og Hirtshals, der driftes af Nordjyske Jernbaner.

sig af. Alligevel sætter de pris på, at transportcenteret eksisterer, for de er glade for de ting, der er positive for erhvervet og for turismen – også selvom det ikke er et sted, som de selv benytter sig af eller får en direkte glæde af.

”Næ, det er da positivt, det er da en stor virksomhed, der er blomstret op, der har taget [og genereret] nogle arbejdspladser, og ligesom også er med til at gøre et kedeligt område lidt mere spændende, vil jeg så sige, det der industriområde, for jeg synes faktisk det er blevet pænt derude – det er jo en smagssag altid, men personligt synes jeg, det ser pænt ud, og du bliver modtaget af en by, og du siger: ’hold da op’, altså, det er jo rimelig stort, det giver noget aktivitet og noget liv” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Marketingchefen fra Hirtshals Havn peger på, at transportcenteret har gjort det lettere for lastbilchaufførerne, og samtidig sparer havnen for opmagasineringsplads:

”[...] jeg tror det har gjort tingene lettere i hvert fald. [...] nu ved jeg med lastbilerne, de kan blive holdende derude lige indtil de skal af sted, så bliver de kaldt ned, så du skal ikke have alt det til at være på havnen. [...] man kan jo se, der er proppet derude nu, Fjordline vil gerne have mere plads, og der er ikke mere plads derude, de er fuld-booket” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Dog påpeger hun samtidig, at noget af omsætningen på transportcenteret forsvinder ud af byen. Cafeteriaet er lukket, og i stedet er en norsk pizzarestaurantskæde åbnet, ligesom en grænsehandelsbutik er åbnet i 2014:

”Men nu kan du jo se, nu har de jo også åbnet en grænseshop ude på Transportcenteret, [...] det er jo nogle nordmænd med bagdelen fulde af penge, der er gået sammen, og har gjort det – altså, det kunne jo lige så godt have været danskere, der havde gjort det” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Det kan fremføres, at transportcenterets samling af funktioner udenfor byen har konsekvenser for transit- og levebyen, ved at fremme globale interesser med mindre værdi for det lokale miljø. Overskuddet fra salget af fastfood til de gennemrejsende går overvejende til en norsk kæde fremfor en lokal aktør.

Jernbanen

Jernbanen var en vigtig brik i den oprindelige forestilling fra 1923 om en blomstrende havneby. Interviewmaterialet viser, at jernbanen stadig i dag har stor betydning. Den lokale mand fra fokusgruppeinterviewet rejser hver dag med det lokale tog til Hjørring, hvor han arbejder, og generelt fremhæves toget som et aktiv for byens indbyggere, hvis de arbejder i Hjørring, og særligt for ungdommen, der bruger toget dagligt, når de pendler til uddannelsesinstitutioner i Hjørring:

”[...] når man går i gymnasiet og på handelsskolen og den slags, så er man med toget de tre år, og da jeg arbejdede i Hjørring et lille år, der brugte jeg også toget, altså, jeg kunne også tage bilen nogle gange, men jeg kørte jo parallelt med toget, ...så kunne man ligeså godt tage det” (Lokal kvinde, bogholder i Aalborg).

Har man ikke et dagligt ærinde med toget, lader det derimod til, at toget som transportmulighed bliver anset for minimal. Den hjemvendte mand med arbejde i Frederikshavn tager for eksempel aldrig toget, bortset fra ganske særlige lejligheder i forbindelse med festlige begivenheder i

Hjørring Midtby, hvor han lader bilen stå. Pendleren, der bor i Hjørring, tager heller aldrig toget på arbejde. Lader hun bilen stå, er det for at cykle til arbejde og derved kombinere transporten med motion og frisk luft.

Nordjyske Jernbaner vil i den nærmeste fremtid opjustere antallet af afgangene til og fra Hirtshals. Da jeg fortæller den interviewede familie om de nye planer, er reaktionen ikke kun positiv:

”Men det er jo igen, ligeså nemt som det er, at komme til byen, ligeså nemt er det, at komme fra byen” (Lokal kvinde, bogholder i Aalborg).

Denne opfattelse hænger sammen med erfaringerne fra motorvejen, og underbygges af den relationelle stedsteori. Den lokale byrådspolitiker er anderledes begejstret. Han forventer selv at komme til at bruge toget, når han eksempelvis jævnligt skal til kommunale arrangementer i Aalborg. Hvis toget kommer til at køre direkte uden skift i Hjørring, og han kan spare penge på benzin og parkering, vil han blive mere fristet af den kollektive transportform. Derudover ser han følgende scenarie for sig:

”Det betyder jo også, at fru Jensen fra Hirtshals kan sætte sig ind i toget klokken ni, og så kan hun køre direkte ud til - er det ikke i Skalborg, at Bilka ligger? - og City Syd, så kan hun handle dér, tage toget tilbage [uden at skulle skifte i Hjørring], det er så den udfordring – set med de lokale handlendes briller” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Han fremhæver ikke kun vigtigheden af den almindelige togdrift, men påpeger at jernbanen har stor betydning på flere punkter:

”Ja! Det har den, og nu får den jo også [mere betydning] med gods – og hvis vi skal tale lidt strategisk [...], så kunne jeg da godt tænke mig, hvis det kommer til at køre rigtig godt, med de der godstog, så kunne jeg godt forestille mig, at så siger man: ’i stedet for at sende vores godstog over Sverige, så sender vi det op gennem Jylland’. Så kan det altså blive stort” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

I 2015 er der foretaget infrastrukturinvesteringer i Hirtshals for omkring 180 millioner kroner, finansieret af den danske stat, Hjørring Kommune og Hirtshals Havn. Investeringerne omfatter, foruden havnens landudvidelse på 250.000 m² og en indfaldsvej til havnen, etableringen af en godsbaneterminal, (planerne var kendte på interviewtidspunktet, selvom investeringerne først officielt er vedtaget og arbejdet igangsat efter gennemførelsen af disse interviews).

Den hjemvendte mand oplever det som en positiv udvikling, der kan give en mer-tilvækst – måske gå lidt ud over lastbilerne, men samlet set en gevinst, da det er billigere med tog, og flere selskaber vil vælge denne fragtfrem, og først omlaste det nordgående gods i Hirtshals frem for længere sydpå. På havnen håber man på, at fragtterminalen ikke blot vil lette nogle arbejdsgange, men også tiltrække nye kunder og bidrage til fortsat vækst for havnens erhverv:

”Ja den er spændende! Altså, nu kan jeg jo kun sige, hvad jeg nu hører fra vores kunder, og det er så også færgeselskaberne [...], og så arbejder vi meget sammen med én inden for DB Schenker, og de siger, at det ville være guld at få [fragtterminalen] i Hirtshals. Fordi de mener, du vil kunne flytte noget gods over [på skinner], og så vil der komme nogen nye [kunder/virksomheder] til, så det håber vi jo” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Havnens marketingchef påpeger desuden en række fordele i form af lavere CO²-forbrug, der både er godt for miljøet og økonomien, færre trængselsproblemer¹, der både er tilfredsstillende for den enkelte person, som slipper for at sidde i kø, og atter giver økonomiske fordele på grund af en hurtigere og mere effektiv fragt, og at man kan blive 'fri for at skulle have en chauffør på', hvormed hun hentyder til en reduktion i lønudgifter. Derudover håber hun på, at fragtterminalen kan afføde nogle nye arbejdspladser i Hirtshals – både i byggefasen og efterfølgende til drift.

Fordelene er således til at få øje på, men jernbanen og den kommende godsbaneterminal kan blive et problem for de boliger, der ligger i nærheden. Støjen fra en natakativ godsbanegård fremstår imidlertid som en bagatel for de adspurgte, der fokuserer på den gevinst, det kan medføre i forhold til erhverv.

Færgerne

Kapitlets fjerde fremtrædende transportelement er færgerne. Disse er, ligesom transportcenteret, ikke noget, som de interviewede selv benytter i særlig høj grad, men for Hirtshals som sted anses de af de interviewede for at være særdeles vigtige:

”[...] byen havde ikke været her! Forretningslivet havde ikke været her, hvis ikke den færgehavn havde været her. Jeg kan ikke huske, hvor mange det er, men jeg tror, det er omkring 3 millioner mennesker², der bliver fragtet, om året” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

De mange gennemrejsende har en afsmittende effekt på Hirtshals, men måske ikke så stor, som byen kunne ønske:

”Ja, og det er jo klart, det smitter af på byen, alt andet lige, ikke, vi kunne jo heller ikke tage dem alle sammen, så det er godt nok, at noget af det bliver sendt udenfor, men vi vil gerne have en større del af det” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

En stor udfordring i forhold til at udnytte potentialet er afstanden til både Hjørring og ikke mindst til Aalborg – en afstand, der er blevet kortere i kraft af motorvejen – et eksempel på tid-sted-sammenrækningen som præsenteret i kapitel 4 (Harvey 1989). Ønsket lokalt er at få en større procentdel af de gennemrejsende til at gøre ophold og bruge lidt ekstra penge i byen:

”[...] men det kræver jo altså at de har noget at komme efter. Vi kan jo ikke konkurrere med Aalborg, og der kan jo holde busser dernede på havnen og køre dem direkte til Aalborg, gennem både Hirtshals og Hjørring, det er jo mere spændende – dér er jo mange butikker og så videre, så det er vi lidt oppe imod; storebror, på det område der” (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Det kan fremføres, at hvis turisterne skal have noget at komme efter, er det nødvendigt, at de

1 - I en konventionel trafikfaglig optik vil man ikke tale om et trængselsproblem i denne sammenhæng. Der er imidlertid tale om at øge tilgængeligheden, og skabe mindre friktion mellem bilister og andre, der skal til færgerne (primært turister) og den øvrige brug af havnen (generelt erhvervslivet omkring Hirtshals Havn). Der er således tale om at øge servicen for turister gennem en gnidningsfri ankomst til færgeterminalerne, og at tilbyde attraktive forhold for det havnerelaterede erhvervsliv.

2 - Det faktiske tal er 2,2 millioner



Figur 147 - Færge på vej i havn for at hente danske og andre turister, som skal på vinterferie i Norge.



Figur 148 - Norsk turist i færd med at fylde bilen med de billige, danske slagter- og dagligvarer hos Slagter Winther.

oplever Hirtshals som mere end en transitby, sådan som det er vist i kapitel 7. Det kan være svært at se, hvorfor turisterne skal blive i Hirtshals, når Aalborg er kommet så tæt på i tid. For den lokale familiefar kunne færgehavnen for så vidt lige så godt ligge et andet sted:

”[...] bortset fra den der lille flig af turister, eller havde jeg nær sagt færgerejsende, der kommer forbi her og ender oppe ved Slagter Winther, så kunne færgehavnen jo godt ligge et andet sted, for det bidrager ikke med en hel hulens masse. Det største bidrag, de er kommet med, det er nok, at vi har fået motorvej helt herop, det er nok det bidrag, færgerne har givet til Hirtshals. At de var her, og så har man ligesom gjort det med at infrastrukturen, den ligesom skulle på plads, med at man kunne få alle de folk flyttet herfra, og det er da også en væsentlig faktor for byen. Men jeg ved ikke om de bidrager. Jeg har ikke sådan et indtryk af, at der er en hel masse, der arbejder på færgerne, der bor her i byen” (Lokal mand, maskinmester i Hjørring).

Citatet udtrykker en splittelse mellem på den ene side en Castellsk opfattelse af at strømmenes rum er adskilt fra stedernes rum, og at færgehavnen for så vidt kunne ligge et andet sted uden større betydning for byen, på den anden side en relationel forståelse af, at færgerne alligevel har betydning for, at byen har fået motorvej.

Den hjemvendte mand peger på ungdoms- og sommerjobs som de væsentligste arbejdspladser, færgerne genererer, mens han ikke fornemmer, at der er mange fuldtidsbeskæftigede, som er fra lokalområdet:

”[...] og den sidste store arbejdsplads, hvor der virkelig arbejdede nogen på færgerne, det var Wärtsilä (Wärtsilä Danmark A/S), de ligger i Aalborg nu, og de har taget de der renoveringer af de der topstykker [...] med til Aalborg” (Lokal, pendler til Hjørring).

Marketingchefen for Hirtshals Havn oplever derimod, at færgerne har en enorm betydning for byen. Hun kender rederierne og deres sejlplaner, og ser de færgerejsende gå forbi med indkøbsvarer:

”Kæmpe! Meget. [...] Jeg ved godt, der er mange [turister], der bliver hentet og kørt til Aalborg, eller også tager de til Hjørring, men jeg tror stadig også, der er nogen, der tager til Hirtshals, og går op og går en tur i byen, for du kan også se Slagter Winther, de kratter jo til sig oppe ved ham, kommer slæbende med kufferter og Slagter Winter-posere...så der er nogen, der går op i byen, bare for at besøge ham, og så må de jo næsten – de kan jo ikke undgå at komme videre” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Hun er overbevist om, at butikker og caféer tjener på færgerne – også selvom størsteparten kommer for at handle hos den berømte slagter- og dagligvarebutik i gågaden. Hun henviser blandt andet til de mange autocampere, der tager en overnatning i byen:

”[...] de kommer og stiller op sådan lidt på må og få, som du kunne se, [...] så stiller de op et eller andet sted i byen, og så er de her, når færgerne kommer. Så de tager måske lige et par dage ekstra her. Det, tror jeg helt sikkert, betyder et eller andet. Man kan sagtens få meget mere ud af det, det er rigtigt. Hvis for eksempel man kunne få folk til at blive, men det giver da noget” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Den lokale turistforeningschef og byrådspolitiker ser ligeledes færgernes potentiale for de handlende, der dog skal åbne deres butikker, når færgerne kommer, hvis potentialet skal udløses.

Konklusion - Mobilitetsknudepunktets betydning

Interviewene viser en stærk tro på infrastruktur og vækst som en positiv faktor for udvikling og for byens fremtid. Det nomadiske grundsyn (se kapitel 4) er, måske på nær hos den tilflyttede kunstner, gennemgående blandt de interviewede. Selvom det i interviewsamtalerne kommer frem, at mobiliteten ofte ikke er til særlig gavn for byen – at den skaber støj, kø, og måske endda er medårsag til fraflytning – så er tanken om at drosle ned på erhvervs- og vækstplaner slet ikke tilstedeværende. Kvantitet og vækst er det altoverskyggende mål. I Hirtshals 'storhedstid', hvor havnen var fuld af fiskekuttere, og byen havde 5 fiskemelsfabrikker, der kunne lugtes på lang afstand, sagde man, at fiskeriet lugtede af penge. I dag er det ikke fiskekuttere og fiskemelsfabrikker, der fylder i bylandskabet, men derimod de mange store fysiske infrastrukturer. Det kan på baggrund af interviewmaterialet fremføres, at der er sket en genfortolkning af diskursen om, at fiskeriet lugter af penge – nemlig at infrastrukturen synes og lyder af vækst.

I forhold til motorvejen kan det fremføres, at der til sammenligning med de omkringliggende byer, forekommer en lille stigning i befolkningstallet i Tornby, der ligger langs den gamle hovedvej til Hirtshals, mens Åbyen, Bjergby og Skiby – der alle ligger langs motorvejen – ligesom Hirtshals oplever, at befolkningstallet falder. Dette kan yderligere ses i relation til det, man har oplevet på en række danske øer, der efter at være blevet forbundet med fastlandet via en bro, har oplevet markant befolkningstilbagegang. Hirtshals er således endnu et eksempel på, at en opgradering af fysisk tilgængelighed kan få en utilsigtet betydning for lokalsamfundet og indbyggertallet.

I Hirtshals kan det endvidere fremføres, at transportcenterets opførelse har medvirket til en globalisering af Hirtshals. Sammen med de mange positive elementer, som transportcenteret har tilført til Hirtshals, har det også haft nogle mindre positive effekter, hvis det belyses fra et lokalt perspektiv (se også analysen af de erhvervsrejsende, kapitel 7). Det kan fremføres, at en norsk restaurantkæde kun bidrager lidt i forhold til at skabe økonomisk værdi lokalt, og i forhold til en stedslig lokal værdi kan der ydermere argumenteres for, at den norske kæde 'undertrykker' en klassisk genius-loci-stedsforståelse. Omvendt signalerer den måske netop, hvordan Hirtshals som et mobilitetsknudepunkt er et relationelt sted med mange forbindelser ud i verden, særligt til det norske. Hvis Hirtshals skal fungere bedre som integreret transit- og leveby, kan der dog argumenteres for, at de lokale særpræg skal bevares og understøttes sammen med de globale kendetegn.

Jernbanen transporter både mennesker og gods til og fra Hirtshals, og den skinnebårne og den asfaltbårne trafik supplerer hinanden. Nordjyske Jernbaners togdrift er vigtig for, at Hirtshals kan fungere som leveby i et relationelt netværk med de større uddannelsesbyer, hvor der også er mange arbejdspladser for dem, der bor i Hirtshals. Dog stilles der lokalt de samme spørgsmål til togets betydning i forhold til fraflytning, som der stilles til motorvejens rolle i denne sammenhæng. Denne afhandling kan ikke konkludere, om togforbindelserne reelt har denne sideeffekt. Derimod kan der fremføres et argument omkring vigtigheden af generelt at se på transport fra flere vinkler og i relation til domæner, der traditionelt ligger udenfor det transportfaglige. Som det er fremført i kapitel 4, skal mobilitet forstås som mere end transport fra A til B, og med betydninger, der rækker ud over den neutrale bevægelse af ting fra et sted til et andet sted.

Omkring færgernes betydning for det at leve i Hirtshals er det fremført, at færgerne på den ene side er et transportelement, som de lokale sjældent selv benytter og i den optik ingen særlig glæde har af, men på den anden side er de lokale i dette interviewmateriale meget bevidste omkring færgernes betydning for, at Hirtshals er den by, som den er – en by med motorvej, og med mere handelsliv end i mange andre byer med omtrent 6000 indbyggere. Således værdsætter de interviewede færgerne for den værdi, de handlende nordmænd bringer til byen. Dette er dog ikke nødvendigvis udtryk for en generel opfattelse i Hirtshals. I en anden undersøgelse, udført for det lokale museum med henblik på formidlingen af en ny lokalhistorisk udstilling, konkluderes det, at der blandt borgerne er en 'generel skepsis' omkring forholdet til Norge, at "[d]årlige oplevelser med færgeturisterne fra Norge underminerer interessen for emnet", og

at ”[f]ærgerne og dermed en forbindelse til Norge, ikke [har] samme plads i hirtshalsboernes hjerter, som fiskeriet har det. Færgerne accepteres for pengenes skyld” (anex 2010, s. 4). Dette understreger blot den førnævnte diskurs om, at infrastrukturen synes og lyder af vækst (og penge) som en opvejning af de negative konsekvenser - førhen fiskeriets ildelugt, og i dag transportknudepunktets forskellige gener for det lokale miljø.



Figur 149 - Opdelingen mellem by og havn.

Analysekapitler - Epilog

Ovenpå de foregående seks kapitler skal casestudiet opsummeres i forhold til begreberne transitby og leveby. På baggrund af studierne bag de første analysekapitler fremstår Hirtshals næsten udelukkende som en transitby, mens de studier, der går tættere på byen (jævnfør analyseprologen side 101) viser sider af Hirtshals, der gør, at der også er tale om en leveby. Således er der ikke tale om et enten-eller, men tværtimod om et både-og: Hirtshals er en transit- og leveby. Imidlertid er transit-aspektet meget fremtrædende, hvilket skaber en ubalance i stedet. På baggrund af casestudiet kan det argumenteres, at en god og velfungerende transit- og leveby skal behandles således, at både transitby-aspektet og leveby-aspektet understøttes og i højere grad samtdenkes gennem byplanlægningen. Situationen i Hirtshals er i dag, at by og havn, og de kvaliteter, der knytter sig til de to dele, er uforholdsmæssigt opdelt, men med potentiale for en større planlægningsmæssig integrering.

I forhold til de fokuspunkter fra karakteriseringen af transitby-begrebet, der har drevet analysen af Hirtshals-casen, kan det blandt andet konstateres, at Hirtshals på mange punkter har lighedspunkter med ikke-stedet (Augé 1995), og for størstedelen af de gennemrejsende opfattes som en anti-seværdighed (Dahl 2008), hvis de overhovedet opfatter Hirtshals som et sted. For de fleste bliver Hirtshals blot en del af den usynlige verden (Dahl 2008). Det store flow, der gennemtrænger stedet gør Hirtshals til en del af strømmenes rum (Castells 1996), og det effektive transitsystem gør denne del af Hirtshals til et glat og friktionsfrit sted. Den dominerende industri- og færgehavn skaber oplevelsen af Hirtshals som en terminal.

Jeg vil på den baggrund runde afhandlingsens analysedel af med at fremføre, at Hirtshals som transit- og leveby på mange måder kan sammenlignes med en lufthavn, da de begge er et transitionssted (det ene mellem land og vand, det andet mellem land og luft), men dog med den afgørende forskel, at flowet og de kommercielle ventefaciliteter i Hirtshals er afkoblet fra hinanden. Dette udfoldes i det følgende.

Det er særligt den store gennemstrømning af rejsende i Hirtshals, der giver anledning til sammenligningen med en lufthavn, men yderligere indebærer lufthavnen som metafor en række samfundsmæssige betydninger, der er interessante at perspektivere i forhold til casestudiets vinkel på Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted. Med afsæt i Schiphol Lufthavn, Amsterdam, dedikerer Cresswell sidste kapitel af *On the Move* til 'lufthavnen', der ofte er blevet anvendt som metafor og ikon for modernitet og postmodernitet:

"One scale of mobility impacted (produced) by Schiphol then, is the global scale. It has been a place from which the process of time-space compression has been produced, just as time-space compression was producing this place" (Cresswell 2006, s. 231).

Ligesom Schiphol er også Hirtshals både et produkt af og medskaber til tid-sted-sammenrækningen. Et produkt, fordi udviklingen særligt fra slutningen af 1800-tallet resulterede i opførelsen af flere havne, og som beskrevet, en arkitektkonkurrence, der sammen med havnen satte gang i hjulene under en helt ny by. En medskaber, fordi Hirtshals med sin konstante udvikling indenfor gods- og persontransport knytter steder tættere sammen på kortere tid. Med andre ord er Hirtshals et eksempel på den relationelle steds- og mobilitetsforståelse, som præsenteret i kapitel 4. Ligesom Schiphol, er Hirtshals i proces:

"The space of Schiphol is thus very much in process. Schiphol's current architect, Jan Benthams, describes his vision of Schiphol as a place that is never finished but always becoming" (Cresswell 2006, s. 232).

Lufthavne er ofte beskrevet som ikke-steder og som indbegrebet af generiske steder, ens verden

over, monofunktionelle ved deres virke som 'internationale knudepunkter' og 'et sted, verden passerer igennem' (Cresswell 2006, s. 220-224). Man kan stille sig det teoretiske spørgsmål, om man har lyst til at bo i en lufthavn, og i forlængelse heraf, om man har lyst til at bo i Hirtshals, såfremt oplevelsen af stedet er tilsvarende en lufthavn?

Cresswell minder imidlertid om, at lufthavnene samtidig er virkelige, levede, fysiske steder og viser, stadig med afsæt i Schiphol, at der er meget mere (historie, sociale relationer, etc.) i tillæg til de generiske karakteristika:

"On the one hand there is a largely ahistorical and non-placebound space of flows, and on the other there is the rooted and historical space of place. But, as we shall see, the space of flows that is Schiphol has a very clear history – a history that permeates the networks that pass through it" (Cresswell 2006, s. 225).

På samme måde kan det argumenteres, at Hirtshals både eksisterer som en del af 'strømmenes rum' (Castells 1996) og som et sted, hvor netop mobiliteten bærer en klar historie. Fortællingen om, hvordan Hirtshals er blevet planlagt og udviklet, er måske ikke kendt af alle, der bor eller arbejder i eller med byen og havnen, men alligevel synes historien at trænge igennem som en del af stedets identitet.

Schiphol udviklede sig hastigt i 1960'erne og blev undertiden omtalt som en "Aviation City" (luftfartsby), i kraft af lufthavnens lange række af bymæssige funktioner. Schiphol begyndte at reklamere for sig selv som 'porten til Europa' – akkurat ligesom Hirtshals slogan har været gennem mange år¹. Cresswell noterer, hvordan det sjældent er Amsterdam, der er passagerernes rejsemål, men at lufthavnen ved sin geografiske placering og velfungerende infrastruktur er et strategisk forbindelsesled mellem andre steder verden over (Cresswell 2006, s. 227). Som steder kan både Schiphol og Hirtshals siges mere at fungere som dette knudepunkt imellem destinationer, end som egentlige destinationer i sig selv, eller med sin nære kontekst som egentlig destination.

Den store gennemstrømning af mennesker i lufthavnens transitområder gør, at butikker i Schiphol kan omsætte omtrent 10 gange så meget, som deres ellers mest succesfulde modstykke i Amsterdams midtby (Cresswell 2006, s. 230). For Hirtshals er dette imidlertid anderledes, da færgepassagerer ofte venter i deres biler, og havnen ikke har samme kommercielle ventefaciliteter som lufthavnen. Disse faciliteter; tax-free-shopping, barer, caféer og restauranter, spilleautomater og anden underholdning, er at finde ombord på selve færgerne, og kommer som sådan ikke hverken havn eller by til gode. Det kan fremføres, at der ligger et stort potentiale for byen i at tilbyde 'lufthavnens ventefaciliteter' og gøre dem mere tilgængelige. Det skal ikke negligeres, at havnen allerede i dag medfører et mersalg i Hirtshals. Som knudepunkt for en række færger fra Norge, oplever byen en mængde kortvarige norske visits, der primært består i storkøb af kød og alkohol. Hirtshals kan i den forstand siges at være grænseby til Norge: Hvor Kruså og Padborg er landfaste grænsebyer til Tyskland, er Kristiansand, Larvik, Langesund, Bergen og Stavanger 'vandfaste' grænsebyer til Danmark via Hirtshals, og ligesom mange danskere kører på den anden side af den dansk-tyske grænse for at købe billige varer, så sejler nordmænd hyppigt til Hirtshals af nøjagtigt samme årsag. Med rullekufferter fulde af spegepølser vender de efter få timer snuden hjemad, og fordriver ventetiden ombord med en burger i færgens café. Potentialet ligger derfor blandt andet i at forlænge disse indkøbsture, så burgeren i højere grad bliver spist i Hirtshals, og så indkøbsturen bliver suppleret med andre oplevelser i byen og på stranden. I 2014 åbnede 'Last Stop Shop – Grænsehandel Hirtshals' og den norske fastfoodkæde 'PB Pizzabakeren' i lokaler udenfor Hirtshals by, på Hirtshals Transportcenter, ved siden af Hirtshals Turistbureau:

"FYLL OPP BILEN FØR BÅTEN! BRUK TIDEN MENS DU VENTER PÅ FERJA TIL Å GJØRE EN KNALLBRA HANDEL!" (Last Stop Shop 2015a)

1 - Dette slogan fremføres og forklares bl.a. af den tidligere borgmester i Hirtshals Kommune Knud Størup i tv-udsendelsen Gintberg på Kanten (Gintberg 2011): Hirtshals er porten til Europa mod syd for de nordligere beliggende lande.

”Sulten? Nå kan du stagge sulten med en dejlig pizza hos oss, før ferjekøen!”
(Last Stop Shop 2015bb)

Dette er nogle af de opfordringer, man får på de danske, men norsksprogede, hjemmesider. Det kan fra et bymæssigt perspektiv ærgre, at disse eller tilsvarende forretningsdrivende ikke har etableret sig inde i byen, hvor der kunne opstå en positiv synergi imellem byliv og de handlende nordmænd. Et af problemerne for Hirtshals kan på den baggrund ligge i, at by og havn opfattes og administreres som to forskellige dele. For lufthavnen sidder der derimod en lufthavnsdirektør i spidsen for det hele og samtænker de forskellige funktioner og interesser. Dette er medvirkende til successen for de forretninger, der placerer sig i ’lufthavnsbyen’. Mange lufthavne har med privatisering og kommercialisering begyndende særligt i 1970’erne og 1980’erne formået at udnytte ventetiden på flyet, den såkaldte ’dwell-time’, kommercielt, hvilket imidlertid ikke altid har været tilfældet (Graham 2003). På den baggrund kan det sandsynliggøres, at mange havne og havnebyer besidder et uforløst potentiale for, ligesom lufthavne, at tilbyde det store antal gennemrejsende både kommercielle og oplevelsesmæssige værdier i forbindelse med deres ventetid, og altså integrere by og havn i større omfang end tilfældet er i dag. Imidlertid er det nødvendigt i denne sammenhæng at forstå de rejsendes behov og arbejde med, hvad der skal til for, at de rejsende eksempelvis tør forlade deres biler og gå op i byen. Dette ligger udenfor denne afhandlings fokus, men det kan fremføres, at der ligger et potentiale i at arbejde med de rejsendes primære og sekundære behov i transit-opholdssituationer, hvor tryghed og situationskontrol skal opnås, før de rejsende har overskud til at orientere sig mod komfort, underholdning, shopping og andre aktiviteter².

En samtænkning af by og havn er ikke kun et kommercielt hensyn, men i høj grad et leveby-hensyn. Der synes et potentiale for, at en bedre sammenhængende administration af og strategi for havn og by kan genskabe karakteren og oplevelsen af ’havnebyen’ som holistisk organisme. Med udgangspunkt i de fokuspunkter, der i forbindelse med leveby-begrebet har drevet analysen af Hirtshals-casen, er der fundet en række kvaliteter ved Hirtshals som leveby. Selvom det ikke er det mest fremtrædende ved de første møder med stedet, har Hirtshals kvaliteter, men i endnu højere grad potentialer, i forhold til at kunne tilbyde et attraktivt hverdagsliv med gode rammer for byliv: Der kan argumenteres for, at der ikke er én gennemtrængende atmosfære (Böhme 1993), og at særligt de lokale informanter værdsætter byen for dens varierende karakter året rundt, både når der er næsten mennesketomt og blæsende på stranden om vinteren, og når turister fylder den Grønne Plads om sommeren. Baseret på casestudiet af Hirtshals synes der at være et potentiale for, i højere grad at bygge på de naturlige ressourcer, der ligger i det karakterfulde og identitetsskabende landskab umiddelbart bag byen. Dette er blandt andet noget af det, som med henvisning til ”Byliv der betaler sig” (COWI A/S 2013) er klare kvaliteter for bylivet og et attraktivt bopælsmiljø i Hirtshals. Som det er vist i analysen af Hirtshals-casen, er det rå landskab netop en stor værdi lokalt, der med fordel kunne drages større nytte af. Imidlertid synes planlægningen i dag særligt at fremme kvaliteter forstået ud fra et globalt perspektiv, mere end fra et lokalt perspektiv. Den menneskelige skala (Gehl & Svarre 2013) synes ikke i særlig grad at have været styrende for udviklingen af byen, hvilket er medvirkende til, at byen i overvejende grad er kendetegnet ved nogle negativt betonedede indtryk og en ikke-inviterende atmosfære (Albertsen 2012). Dette er endvidere medvirkende til, at de umiddelbare indtryk ved mødet med Hirtshals i højere grad har med transitbyen end med levebyen at gøre.

Dette leder op til det næste kapitel, der omhandler en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi med anbefalinger omkring fokuspunkter i byudviklingsarbejdet med Hirtshals såvel som transit- og levebyer generelt.

2 - Kilde: Upubliceret slideshow fra Københavns Lufthavn (CPH) med resultater fra en pax*track-baseret analyse af transfer-passagerers behov. Undersøgelsen baserer sig på fokusgruppeinterview lavet i CPH 2008/2009. De to slides, der refereres til, har henholdsvis overskrifterne ”Transitophold behov” og ”Behovspyramide – udkast”.

Kapitel 12

Relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi

Med dette kapitel skal der udvikles det, jeg vil kalde en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi. Kapitlet kan ses som en adressering af afhandlingens tredje underforsknings spørgsmål:

Hvordan kan der gennem byplanlægning og urban design arbejdes for at imødekomme transit- og levebyers problematikker og potentialer, og hvordan kan Hirtshals-casen i denne sammenhæng bidrage til diskussionen om fremtidsperspektiver for transit- og levebyer?

Kapitlet har, på baggrund af de foregående to teoretiske og seks analytiske kapitler, til hensigt at behandle, hvordan man med afsæt i en relationel stedsforståelse og den nyere mobilitetsteoris omtanke for det, der er mere end A til B, kan arbejde med strategier for byudvikling i transit- og levebyer generelt – og konkret for Hirtshals med den hensigt at give anbefalinger til, hvordan der byudviklingsmæssigt kan arbejdes for, at Hirtshals ikke alene bliver mere og mere transitby, men også vedbliver med og får styrket det at være leveby. Et på mange måder pragmatisk spørgsmål kunne ellers være, om der overhovedet er behov for en by i tilknytning til en havn, og i forlængelse heraf, om ikke man blot skulle lade tingene gå deres gang (måske endda hjælpe affolkningen op i fart), og således arbejde hen imod et Hirtshals som værende et rendyrket industrikvarter for Hjørring, med endnu flere transport- og logistikvirksomheder: en rendyrket transitby. Denne afhandling har særligt beskæftiget sig med Hirtshals bys udfordringer og behov, og det står klart, at det fra denne vinkel ikke vil være en ønskelig situation. Det empiriske casestudie fastslår først og fremmest, at det at bo i Hirtshals, i nærhed til havn og natur, betyder noget essentielt for borgerne. Ligeledes kan det anføres, at Hirtshals by har en vigtig funktion for oplandet af både landsbyer og sommerhusområder. Det kan endvidere påpeges, at mange af de virksomheder, der har etableret sig på Hirtshals Havn, er skabt af lokale iværksættere med et lokalt knowhow, og Hirtshals Havn konstaterer selv i deres markedsføringsmateriale, at deres bagland bestående af byens servicefunktioner er vigtigt for, at havnen kan fungere og konkurrere (Hirtshals Havn 2008, Hirtshals Havn 2011, Hirtshals Havn 2013).

Der kan på baggrund af afhandlingen argumenteres, at *hvis* byen har betydning (for nogen), så må og skal by og havn balanceres mere ligeligt! Dermed ikke nødvendigvis en balance på 50/50 (i abstrakte opgørelser), men altså heller ikke 100/0 i havnens favør. Denne afhandling påviser, at byen i høj grad har betydning og er vigtig for dem, der bor der. Desuden argumenterer den relationelle stedsteori netop for, at stedet består af mange elementer og processer, der ikke kan isoleres og afskæres enkeltdele uden konsekvenser for det samlede sted. Dette peger på, at heller ikke Hirtshals som sted kan afskæres sin by uden konsekvenser for havnen (eller omvendt). Derfor er spørgsmålet i højere grad, om byen betyder noget for dem, der har magten, og som skal tage beslutningerne for byens fremtid? Om byen betyder noget for havnen og for politikerne?

Med afsæt i den fremkomne viden om transit- og levebyens karakteristika, styrker og udfordringer, skal dette kapitel give nogle bud på indholdet af en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi. I det relationelle ligger der implicit en forståelse af, at der må tænkes i 'både-og', og således bør der udarbejdes en sammenhængende mobilitetsorienteret stedsstrategi, der styrker kvaliteterne ved både transitbyen og levebyen. Det argumenteres i dette kapitel, at Hirtshals er, og skal være, begge dele, men at de to aspekter skal vægtes mere ligeligt, for at fremtidssikre den gode transit- og leveby.

Transit- og levebyens styrker og udfordringer

Transit- og levebyer kan karakteriseres ved, at de håndterer flows i stor skala, hvilket er en af deres grundlæggende styrker. Den geografiske placering i samspil med den fysiske organisering af byens struktur og de professionelle, erhvervmæssige, sociale og kulturelle ressourcer og

ekspertiser, der er samlet i byen, gør stedet eftertragtet, når virksomheder indenfor transport og logistik skal etablere sig, eller når rederier, vognmænd og turister skal tage stilling til, hvilken vej de skal planlægge deres ruter. Men samtidig er det også netop disse faktorer, der bliver til udfordringer for transit- og levebyen. De store gennemgående flows kan blive til gene, når man møder dem på et mindre skalaniveau. De tunge infrastrukturer gennemskærer stedet og bliver til barrierer, som er vanskelige at krydse både fysisk, visuelt og mentalt. Det er derfor vigtigt både at forstå og arbejde med transit- og levebyens styrker og udfordringer på tværs af skala – gennem en relationel og mobilitetsorienteret praksis.

Relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi i praksis

Denne afhandling har på et teoretisk niveau vist, hvordan transit- og levebyen må forstås relationelt i forhold til at kunne gribe og håndtere de komplekse processer, der på forskellige niveauer medskaber stedet. Samtidig har afhandlingen vist, hvordan transit- og levebyen forstås og behandles langt mere statisk i praksis, og hvordan transit- og levebyen fra forskellige perspektiver (turist, borger, havn, stat, kommune, erhvervsrejsende...) forstås som vidt forskellige steder. På den baggrund argumenteres for, at der er behov for at arbejde med den relationelle stedsforståelse og mobilitetsteori i praksis.

En måde at arbejde med dette i praksis er gennem strategier, visioner og anbefalinger, der tager højde for de forskellige relationer, behov og interesser, der findes i transit- og levebyen, og som tænker ind, hvordan disse påvirker hinanden. Således foreslås med denne afhandling udviklingen af en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi.

Afhandlingens teoretiske blik har været fokuseret gennem 'a relational sense of place' (Massey 1993) og potentialerne ved at udforske nye stedslige relationer (Burns & Kahn 2005), samt en øget bevidsthed omkring mobiliteter, og hvad der finder sted mellem A og B (Cresswell 2006, Jensen 2013, Urry 2007).

I den forbindelse kan der hentes inspiration i Stan Allens arbejde, der gentænker urbane og arkitektoniske værdier og kvaliteter ved infrastruktur, som ifølge Allen er blevet 'nedprioriteret' i arkitektfaget siden postmodernismen (Allen 1999a):

"The design of infrastructure offers a pathway into the complexity of the urban system where design matters: nobody questions the need to design urban infrastructure. What is required is a new mindset that might see the design of infrastructure not as simply performing to minimum engineering standards, but as capable of triggering complex and unpredictable urban effects in excess of its designed capacity" (Allen 1999b, s. 38-39).

Allen argumenterer for, at øge bevidstheden omkring, hvordan infrastrukturer designes, i forhold til, hvilken effekt eller betydning det får for det urbane miljø:

"Connection is infrastructure's primary mode of operation. Infrastructures work to move goods, people, energy and information around, establishing pathways and nodes that make connectivity possible. Infrastructures themselves are static, but they *serve* movement. To shift attention to the design of infrastructure is therefore to get out of the double bind of captured movement or animate form" (Allen 1999b, s. 39).

Gennem en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi er der fokus på infrastrukturer som bindeled, men også som barrierer. Endvidere er der fokus på, i en mere bred forstand, hvilke meninger og betydninger mobiliteter har for det enkelte sted, som de både forbinder og gennemskærer, og der skal derfor argumenteres for et større fokus ikke blot på funktionalitet, men også på det fysiske design af infrastrukturer og deres omgivelser.

En relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi har også fællestræk med Anne Tietjens

relationelle urban design-tilgang, 'an urbanism of entanglement' (Tietjen 2011, s. 15). Lokale potentialer i et relationelt perspektiv er meget vigtige i denne optik:

"An urbanism of entanglement focuses on local potentials and problems in a relational perspective. As such, it provides an approach to grasp and unfold aesthetic qualities and to continuously adapt the performance of dynamic urban situations. By means of relational site construction urban designers bring about situational, action-oriented knowledge that can enable or contribute to critical debate between planners, experts and citizens and thus qualify a local course of action" (Tietjen 2011, s. 139).

Den relationelle forståelse afskriver idéen om ideelle byformer, og søger i stedet potentialer i det stedsspecifikke, herunder de stedsspecifikke relationer, der på en gang gør stedet til en del af et samlet hele, og gør stedet til lige præcis det specifikke sted, som det er:

"A dynamic relational concept of the city requires a relational practice. This means, first, that urban design is reframed as a practice of continuous transformation. Within indefinite urban landscapes it is neither possible nor desirable to develop ideal models of the city. Relational urban design needs to grasp and develop inherent potential within existing urban landscapes. Second and consequentially, urban design is reframed as an explorative practice. Relevant design issues emerge first from design interaction with a specific given situation. To formulate the task becomes part of the design process. Thus site survey becomes not only the key to design strategies, it becomes a formative part of the design process. With regard to uncovering urban potential, site survey must focus on active physical, social, cultural, etc. site relationships. On this basis, urban design must strive to densify, intensify and expand the relational web that mounts and connects a site" (Tietjen 2011, s. 66-67).

Arbejdet med en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi skal operere på tværs af skalaforståelser ved at identificere fysiske og sociale netværk, ligesom Tietjens relationelle urban design-tilgang, hvor hun blandt andet bygger videre på landskabsurbanisme:

"...starting from a relational understanding of urban form, the scale and scope of urban design is not so much a question of size. In a relational perspective each location extends to many scales via the physical and social networks it is part of. Expressed differently, each site is scaled by multiple processes. Thus urban landscape design is not necessarily regional design. Rather the regional scale is an important reference frame with regard to contemporary urbanisation processes and contemporary modes of life" (Tietjen 2011, s. 67).

I en nyere artikel peger Tietjen og Jørgensen endvidere på gevinsten ved at tænke flere (små) projekter som en del af en større helhed (Tietjen & Jørgensen 2014). Dette strategiske perspektiv peger på, at der kan opstå synergi og dermed øget gevinst ved at tænke flere projekter, aktører og interessenter sammen, fremfor at arbejde med enkelte projekter isoleret fra hinanden.

I forhold til at udvikle en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi for transit- og levebyer, skal der lægges særligt vægt på det indbyrdes forhold mellem det lokale, givne sted og de mobilitetsstrømme, der er definerende for stedets karakter. Det er væsentligt at forstå, at når man befinder sig ét sted, lokalt, er man samtidig en del af det globale (også udtrykt i begrebet om det 'glokale'). Således må en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi tage højde for, hvordan planlægning i én skala påvirker en anden skala, og særligt, at planlægning for et globalt flow påvirker det lokale flow på det lokale sted, oplevet i en menneskelig skala. Derfor skal en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi integrere og samtænke forskellige flowsystemer i tæt samspil og møde med stedet lokalt. Hirtshals er konstitueret gennem både interne, eksterne

og tværgående relationer, og det er disse, der gennem en mobilitetsorienteret stedsstrategi skal inkorporeres, og hvor det er muligt, aktiveres gennem planlægning og urban design, for at fremme kvaliteterne ved og sameksistensen af transit- og levebyen.

Relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi med anbefalinger for Hirtshals

Med udgangspunkt i casestudiet af Hirtshals vil jeg i det følgende våge at skitsere et eksempel på en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi med konkrete anbefalinger for Hirtshals. Strategien er udformet som en række grafisk fremstillet diagrammatiske kort med afsæt i afhandlingens analyser. På baggrund af de enkelte analysekapitler kan der overordnet set udledes nogle forskellige anbefalinger og forslag til nedslag og designstrategier: Ud fra det historisk orienterede kapitel, 'At planlægge og udvikle en by', kan det anbefales, at være forsigtig i forhold til anvendelsen af det 'planlagte'/modernistiske ideal om funktionsopdeling. Analyserne fra spørgeskemaundersøgelsen præsenteret i kapitlet 'At rejse igennem Hirtshals' underbygger et væsentligt forslag om, at gøre byen synlig og bruge naturen aktivt. Det følgende kapitel, 'At ankomme til Hirtshals' giver anledning til nogle særligt relevante designmæssige nedslagspunkter gennem en anbefaling om at gøre byens ankomstpunkter attraktive og byrumsmæssigt interessante, og udnytte dem til at lede folk videre til midtbyen og andre seværdige steder. Kapitlet 'At opdage Hirtshals' viser et potentiale i at styrke de byrumsmæssige kvaliteter, og anviser et potentiale i de karakteristiske, brede gaderum. Baseret på analysen af interviewinformanternes udsagn i kapitlet 'At kende Hirtshals' kan det anbefales, at erhverv, turisme og by skal have et mere balanceret fokus, og at havn og natur som de største attraktiver skal bruges mere aktivt i planlægningen. På baggrund af det sidste analysekapitel, 'At leve med transit' kan det påpeges, at det er vigtigt, at havnen har god logistik og netværk, men at det også er vigtigt, at byen har nogle gode fysiske strukturer og sammenhænge.

9 konkrete anbefalinger

På baggrund af det foregående vil afhandlingen pege på 9 konkrete anbefalinger. Anbefalingerne er i første omgang henvendt til Hirtshals, men er alligevel formuleret så generelt, at de gerne skulle kunne inspirere til at arbejde konkret med andre transitudfordrede byer. I de tilfælde, hvor havnen er nævnt, kan denne som transitgenererende element eventuelt udskiftes med 'station', 'lufthavn', et virksomhedsnavn eller lignende, for at anbefalingen giver mening i en anden kontekst.

1. Promover alternative (om)veje til havnen, via byen!
2. Bearbejd og kvalificer forløb ind mod byen – visuelt og programmatisk
3. Øg byens synlighed fra de gennemgående transitflows
4. Plej byens ankomstpunkter
5. Kvalificer transit- og levebyens mødesteder
6. Udbred kendskabet og adgangen til lokale overraskelser og seværdigheder
7. Forbind byen med havnen og det omkringliggende landskab
8. Muliggør nye attraktive bosætningsmuligheder i transit- og levebyen
9. Skab flere og bedre interne forbindelser og flows

Disse 9 anbefalinger er på de følgende opslag visualiseret diagrammatiske og konceptuelt for Hirtshals. Under hver anbefaling er der suppleret med forskellige empiriske udsagn, der støtter op om anbefalingen. Særligt er der inddraget en række citater fra interviewundersøgelsen, som ikke figurerer i de to foregående kapitler.

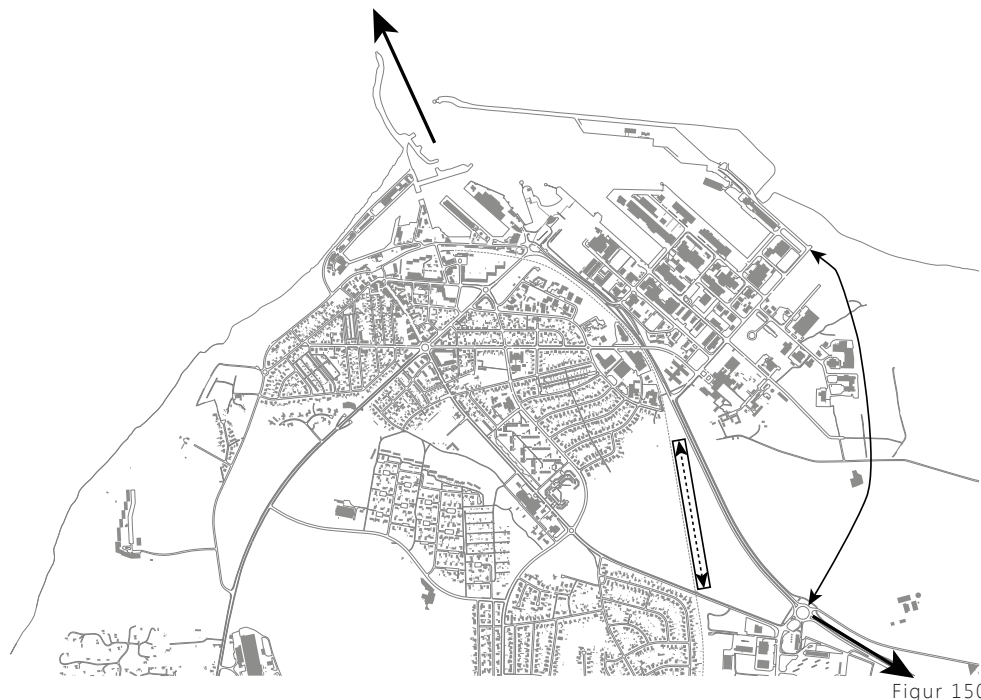
Anbefalingerne er udsprunget af casestudiets forståelse af Hirtshals som en relation mellem fysik og geografi, mobilitet og sociale sammenhænge, historie og betydning. Med denne forståelse er det blevet tydeligt, at særligt forholdet mellem havn og by i Hirtshals er bærende for stedets

eksistens og identitet, og samtidig er et forhold, der udspringer en række problemer fra. En forudsætning for anbefalingerne er at forstå, hvordan stedets eksterne forbindelser og flows er definerende for transit- og levebyens eksistens. Samtidig er det netop disse eksterne forbindelser og flows, der på den måde, de er langt ned over stedet, skaber en uligevægt. Sat meget på spidsen kunne man argumentere for, at en barriere mellem by og havn er den grundlæggende udfordring for Hirtshals. Således skal anbefalingerne på de følgende opslag indledes med en uddybning af forudsætningen for transit- og levebyen og de grundlæggende steds- og mobilitetsudfordringer i Hirtshals. Herpå følger de 9 anbefalinger.

Den enkelte anbefaling er isoleret set ikke umiddelbart relationel, og kan ved sin konkrete udformning risikere at blive statisk i sit udtryk, og derfor er det vigtigt at understrege, at det er det samlede billede af de 9 anbefalinger, der gør dem til en del af en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi. Det er væsentligt, at der er fokus både på det eksterne og det interne og relationen herimellem. Det er således i samspillet mellem disse overvejelser, at den helhedstænkende planlægning skal lykkes.

FORUDSÆTNING FOR TRANSIT- OG LEVEBYEN

Stedets eksterne forbindelser og flows



Figur 150

Det er afgørende for transit- og levebyen, at dens eksterne forbindelser og flows fungerer problemfrit, og i Hirtshals, særligt for havneerhvervet og færgeturismen. Det vil sige, at flowet igennem havnen kan foregå gnidningsfrit. Det er således et vilkår og en forudsætning for transit- og levebyens eksistens og 'drift'.

Det skal derfor for enhver transit- og leveby anbefales at bevare og sikre, og eventuelt også styrke, de eksterne forbindelser og flows. Imidlertid er det meget vigtigt at pointere, at disse forbindelser samtidig skal kvalificeres og samtanke med resten af transit- og levebyen.

I Hirtshals tilfælde er de eksterne forbindelser og flows senest blevet styrket ved at etablere omfartsvej til havnen og godsbaneterminal nær transportcenteret i 2015.

Den lokale turistforeningsformand og byrådspolitiker mener netop, at det er en sådan udbygning af infrastrukturen og udvidelse af havnen, der skal til, for at skabe udvikling og sikre fremtiden for Hirtshals (interview foretaget i 2014, før anlægsarbejdet fandt sted):

”Det er havnen, det er togforbindelse, det er den vej ind, der skal komme, udbygning af havnen og så videre, jamen, det er infrastruktur – det kan godt lyde sådan lidt kedeligt, men altså – det er det, der skal til, for at skabe udviklingen, og det viser jo vores motorvej, og ligesådan havnens beliggenhed, det viser, at er infrastrukturen i orden, så kan du også putte noget deri, det må vi sige, det må man erkende, og i og med, vi mister borgere, så er vi nødt til at satse på det andet, og det er også godt for Hjørring Kommune, det er helt klart Hirtshals, der er lokomotivet indenfor erhverv, det er det, og det erkender man, og det er vi helt enige om i byrådet, så det er godt nok” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

På baggrund af denne afhandling skal det understreges, at der ved etablering af nye eksterne forbindelser og flows, og ved fastholdelse af eksisterende ditto, også skal ske en bearbejdning af disse infrastrukturelle forbindelser, for at sikre kvalitet lokalt.

GRUNDLÆGGENDE STEDS- OG MOBILITETSUDFORDRING

Barriere mellem by og havn



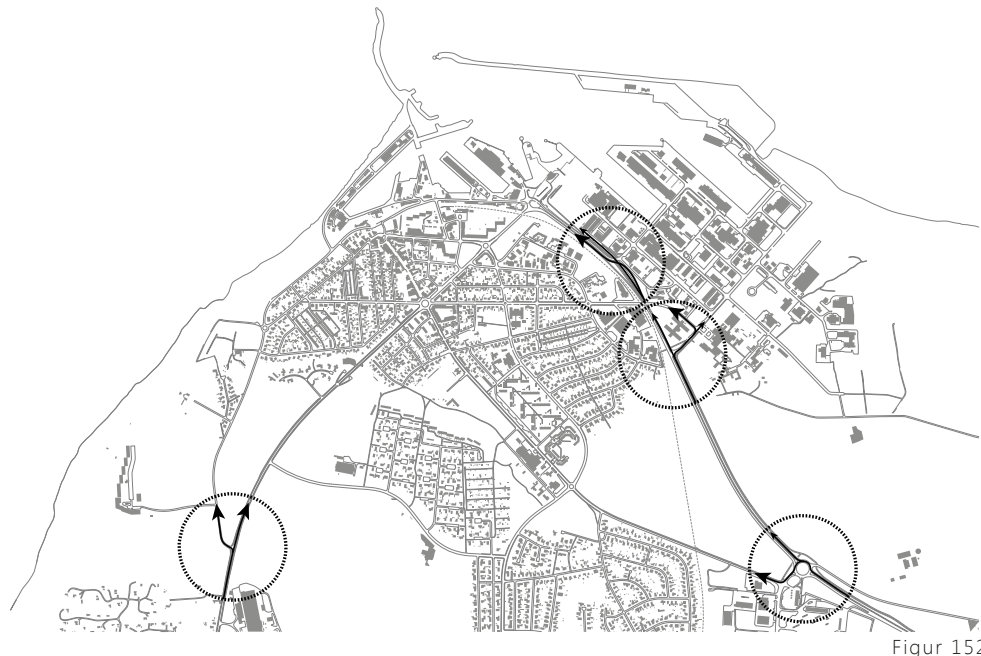
Ligesåvel som stedets eksterne forbindelser og flows er en forudsætning transit- og levebyen, er det også dette aspekt, der i høj grad ligger til grund for de steds- og mobilitetsudfordringer, som transit- og levebyen står overfor. I Hirtshals bliver det særligt tydeligt ved den barriere, som infrastrukturen til havnen producerer. Dette er en fysisk barriere i kraft af vej og vold, men også en fysisk barriere, fordi byen bliver usynliggjort. Ydermere kan der være tale om en mental og social barriere i mere overført betydning, fordi byen behæftes med negative forestillinger, mens havnen og infrastrukturen i langt højere grad er forbundet med fremgang (sådan som citatet for forrige side også understreger).

På den måde kan de grundlæggende steds- og mobilitetsudfordringer findes i karakteristika forbundet med transitby-begrebet: Hirtshals indgår for mange gennemrejsende som en del af 'den usynlige verden' (Dahl 2008) og opfattes som et ikke-sted (Augé 1995). Hirtshals er for de mange udefrakommende et glat og friktionsfrit sted, en del af strømmenes rum (Castells 1996), der fungerer som transitknudepunkt og terminal i kraft af sin færgenhavn mere end som opholdssted og seværdig by.

Den relationelle og mobilitetsorienterede stedsstrategi skal gennem de følgende 9 anbefalinger pege på forskellige konkrete tiltag, der kan være med til at nedbryde denne barriere, og på forskellig vis kan arbejde med mobilitets- og stedsudfordringerne for Hirtshals med et særligt fokus på eksisterende kvaliteter og potentialer ved både det lokale sted og de globale forbindelser.

ANBEFALING 1

Promover alternative (om)veje til havnen, via byen!



Figur 152

Havnens mange udvidelser og færgeaktiviteter har ændret på det oprindelige trafiksystem, og som det er vist i tidligere kapitler, kører den store mængde turister i dag uden om byen og direkte til færgeterminalerne. Byens handelsliv, spisesteder, kulturinstitutioner og det generelle byliv kunne have stor glæde af, at dette flow af mennesker, på jagt efter oplevelser, blev ledt gennem byen. Fremfor at lede alle rejsende ad den nye hovedvej langs industri og havn, kunne de, der gerne vil til byen, med fordel fra motorvejens afslutning gøres opmærksom på, at byen nemt kan besøges som et ophold på ferierejsen, eller ledes ad den gamle hovedvej fra sydvest, ”the scenic route”. Den gamle hovedvej beskrives også i kommuneplanen som et positivt træk ved Hirtshals:

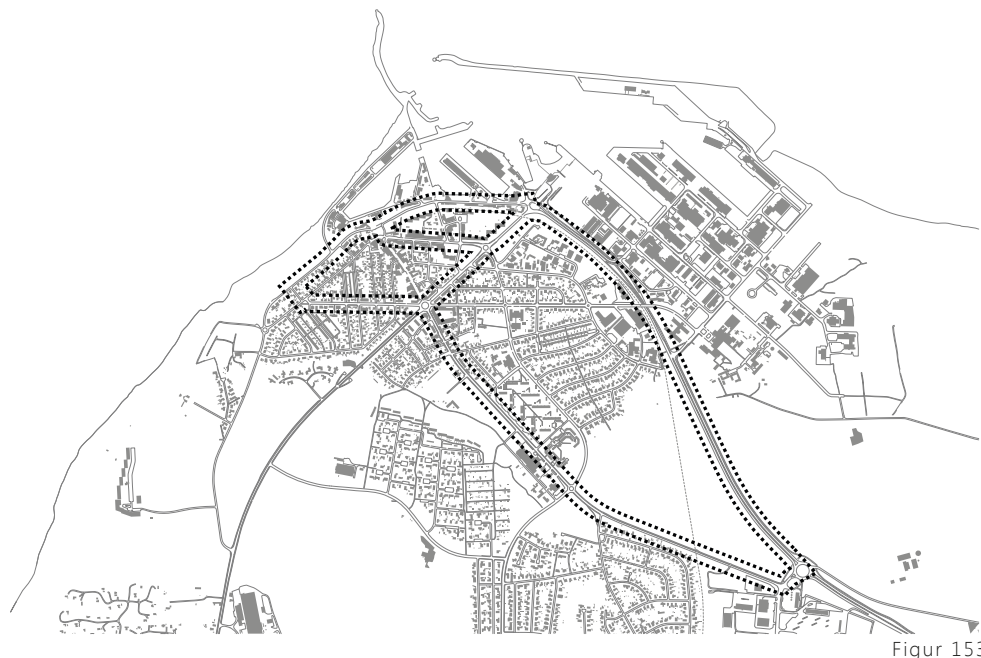
“Grønne bånd [...] danner en landskabelig smuk indkørsel til byen fra syd.”
(Hjørring Kommune 2013, s. 73).

Imidlertid kan denne anbefaling set fra havnens perspektiv opfattes problematisk, fordi der kan opstå interessekonflikter omkring infrastrukturens logik. Derfor er det meget vigtigt at understrege, at formålet med denne anbefaling om at promovere alternative (om)veje til havnen, via byen, ikke har til formål at føre *alle* rejsende gennem byen, da dette vil modarbejde funktionen og vigtigheden af det effektive flow til havnen. Færgedriften har brug for en effektiv og gnidningsfri afvikling af trafikken udenom byen. Hensigten er derimod at give et reelt valg til den rejsende og gøre opmærksom på, at der er et alternativ til at køre direkte i færgekøen flere timer før afgang! Dette kan eksempelvis gøres med skiltning, kort og information gennem turistkontoret på Hirtshals Transportcenter.

Det synes oplagt, at dyrke byens og landskabets potentiale som udbyder af kommercielle og ikke-kommercielle ventefaciliteter (spisesteder, butikker, dagligvarehandel, pladser med opholdsmuligheder, de bynære strande og klitter til at strække ben og få frisk luft osv.), jævnfør lufthavnens opkobling af sådanne ventefaciliteter på flowsystemet (se epilog efter analysekapitlerne s. 203). Dette vil kunne kvalificeres yderligere gennem incitamentsmodeller for både by og havn, hvilket dog ligger udenfor rammerne af denne afhandling at gå nærmere i detaljer omkring.

ANBEFALING 2

Bearbejd og kvalificer forløb ind mod byen



Figur 153

I forlængelse af anbefalingen om at promovere alternative (om)veje til havnen, via byen, skal det endvidere anbefales, at bearbejde og kvalificere de forskellige forløb ind mod byen - særligt dem, der er markeret her ovenfor. Bearbejdningen tænkes både af visuel og programmatisk karakter. En forskønnelse af disse vejforløb vil være væsentlige for byens image, og netop på grund af de brede veje, der er kendetegnende for Hirtshals (se kapitel 9), synes der at være et potentiale i at bearbejde disse vejforløb med byrumsmæssige installationer eller andre fysiske indgreb, og stadig have god plads til selve vejforløbet.

En programmering langs vejene samt destinationsudvikling for enderne af vejforløbene vil være af stor betydning for at tiltrække flere besøgende. Byens største turistattraktion i dag er Nordsøen Oceanarium. Som en del af havnens industriområde, kan Nordsøen Oceanarium imidlertid bedst besøges med bil. Det er nemt at køre dertil og derfra på vej mellem færge og motorvej, og derfor trækker denne attraktion ikke turister og besøgende ind i byen. Havde man oprindeligt givet Nordsøen Oceanarium en bynær placering, ville det potentielt have givet et større afkast til byen, ved at trække folk til akvariet, som derved var havnet inde i byen, og sandsynligvis ville kombinere besøget på akvariet med en tur i byens gågadesystem, caféer, byrum etc., og bidrage til liv i byen.

Det er naturligvis ikke økonomisk realistisk at flytte Nordsøen Oceanarium, og grundet forskerparkens tætte forbindelser med havnens andre funktioner, er der også god grund til placeringen på havnens arealer. Derimod vil det være muligt, at placere en anden større attraktion centralt i byen eller på kanten mellem by og havn nær togstationen og Den Grønne Plads, for at tiltrække nogle flere mennesker og skabe en ny bevægelse til gavn for byen. En sådan attraktion kan tænkes i større eller mindre skala i forhold til økonomi og realiserbarhed. Markedsføring vil være afgørende, men om det skulle være endnu et oplevelsescenter, en kulturinstitution, et fødevaremarked eller en nordjysk pendant til Den Lille Havfrue, er udenfor denne afhandlings rammer at råde om. Men med Hirtshals slogans fra 1980'erne: "Mulighedernes By", kan det blot opfordres til at tænke visionært og i forhold til det potentiale, der ligger i at være Nordjyllands største havn målt på passagerantal. Disse mange rejsende, skal i højere grad have noget at køre efter i byen, og opleve nogle spændende forløb på vejene derind!

ANBEFALING 3

Øg byens synlighed fra de gennemgående transitflows



Figur 154

Som spørgeskemaundersøgelsen af de gennemrejsende turister fremlagt i kapitel 7 viser, er byen stort set usynlig fra de gennemgående transitflows til havnen. Dette er ligeledes vist gennem mine egne rejser ind til byen, hvor igennem jeg i kapitel 8 dokumenterer, hvordan havnen er visuelt eksponeret på bekostning af 'den glemte by'.

Hirtshals Havns marketingchef har også bemærket, hvordan turister kan have svært ved at finde vej, hvis de vil til byen, og den tilbageflyttede kvinde, der bor inde i Hirtshals by, har selv oplevet, hvordan man skal holde tungen lige i munden, hvis ikke man vil ende på motorvejen. Marketingchefen mener, at infrastrukturen kunne være blevet lavet anderledes:

”Jamen så skulle det nok have været noget af det der med, at du skal gøre det nemmere at se byen” (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Helt konkret kunne synligheden af byen øges ved en bearbejdning af den vold, der adskiller by og havn. Her kunne der indtænkes bymæssig bebyggelse med udsigt til havet og over den identitetsskabende havn.

En anden måde at synliggøre byen på, kunne være gennem etablering af sigtelinje til byen gennem det grønne park- og plantageområde på strækningen umiddelbart efter rundkørslen ved Transportcenteret. Sådanne sigtelinjer kunne også skabes helt bynært ved at perforere den førnævnte vold.

En tredje, om end meget omkostningstung, mulighed, er en decideret forhøjning af indfaldsvejen fra motorvejen således, at man ved ankomsten til Hirtshals og Hirtshals Havn bliver visuelt budt velkommen af et panoramablik over både by og havn.

Disse forslag forholder sig overvejende til at skabe synlighed for de rejsende, der kommer kørende til byen, da det er ad denne vej, at langt de fleste udefrakommende møder stedet i en situation, hvor de også har tid til rådighed, som de kan bruge i byen mens de venter på færgen.

Imidlertid vil øget synlighed til byen fra tog og færge også være en kvalitet, omend særligt fra færgen vanskeligere at indarbejde.

ANBEFALING 4

Plej byens ankomstpunkter



Mine egne observationer og studier af ankomsterne til Hirtshals i kapitel 8 viser, hvordan de fysiske rumligheder omkring destinationerne for de tre dominerende transportformer er skabt uden eller med kun få byrumsmæssige kvaliteter. Interviewmaterialets tilflyttede kunstner karakteriserer blandt andet banegårdsområdet som et 'andsfraværende' sted, hvor der kunne laves noget 'nærvær' gennem en fysisk og rumlig bearbejdning.

På den baggrund går denne anbefaling på, at pleje byens ankomstpunkter: stationsområdet, terminalområdet og indfaldsvejens første byrumsmæssige møde med byen. Ankomstpunkterne kan forstås som såkaldte 'critical points of contact' (Jensen & Morelli 2011), det vil sige knudepunkter, "der forbinder og virker som mødested mellem systemer, som gør en forskel" (Jensen & Morelli 2011, oversat i Lange 2013).

Det kan fremføres, at det er særligt vigtigt på disse ankomststeder (eller knudepunkter), at give informationer og overblik over byen og dens tilbud og generelle muligheder. Dette kan gøres med skiltning, digitale og interaktive kort, eller det kan integreres i selve byrumsdesignet gennem bemaling eller indgravering i belægninger og andre overflader.

Byplanen fra 1923 rummede som beskrevet i kapitel 6 visioner om tre centrale byrum i skæringspunkterne mellem de største trafikårer - en form for 'mobilitetspladser'. Men som vist i kapitel 9, er visionerne ikke blevet indfriet, og disse steder er i dag overvejende udformet som rundkørsler med meget lidt byrumsmæssig kvalitet.

Det kan fremføres, at byens ankomstpunkter, de centrale infrastrukturelle skæringspunkter, hvor der skiftes mellem transportformer (fodgænger, bilist, togpassager og færgepassager), har potentiale som naturlige mødesteder, der gennem urban design kan udformes som tre nutidige 'mobilitetspladser'.

Sådanne pladser kan understøttes af gode opholdsmuligheder, og af dagligvarehandel, der også naturligt tiltrækker indbyggere og skaber grobund for det tilfældige møde i lokalmiljøet og hverdagslivet (se også Groth & Fertners studier af stationsbyer (2013) og Gehl om invitationer og destinationer i det offentlige miljø (1971)).

ANBEFALING 5

Kvalificer transit- og levebyens mødesteder



Figur 156

Den femte anbefaling går på at kvalificere transit- og levebyens mødesteder - det vil sige de centrale pladser og de mindre byrum til ophold. Anbefalingen indebærer både eksisterende og potentielle pladser til ophold. Pauser i transitten er vigtige, og for en transit- og leveby er dette særligt vigtigt, og grundet de mange gennemrejsende, et stort potentiale. Den interviewede tilflyttede kunstner arbejder som beskrevet i indledningen med at omdanne en tomt ved siden af forretningen Slagter Winther:

”Jeg tror på, der opstår et lille intimt torv, som kan indtages. [...] Jeg er temmelig overbevist om, at det bliver stedet, man kan sætte sig ned. Bevidst har jeg lavet den plads, så den har et socialt moment. Det bliver et lille intimt rum, det er faktisk et byrum, det er et urbant rum, der er bygninger hele vejen rundt om” (Tilflytter og byrumskunstner).

Pladsen skal laves for borgere og turister, og selvom der er flest, der bruger sådan en plads om sommeren, har kunstneren også tænkt den mørke tid ind i pladsen, hvorfor der vil være lys under granitpladerne, så pladsen også virker aktiv om vinteren.

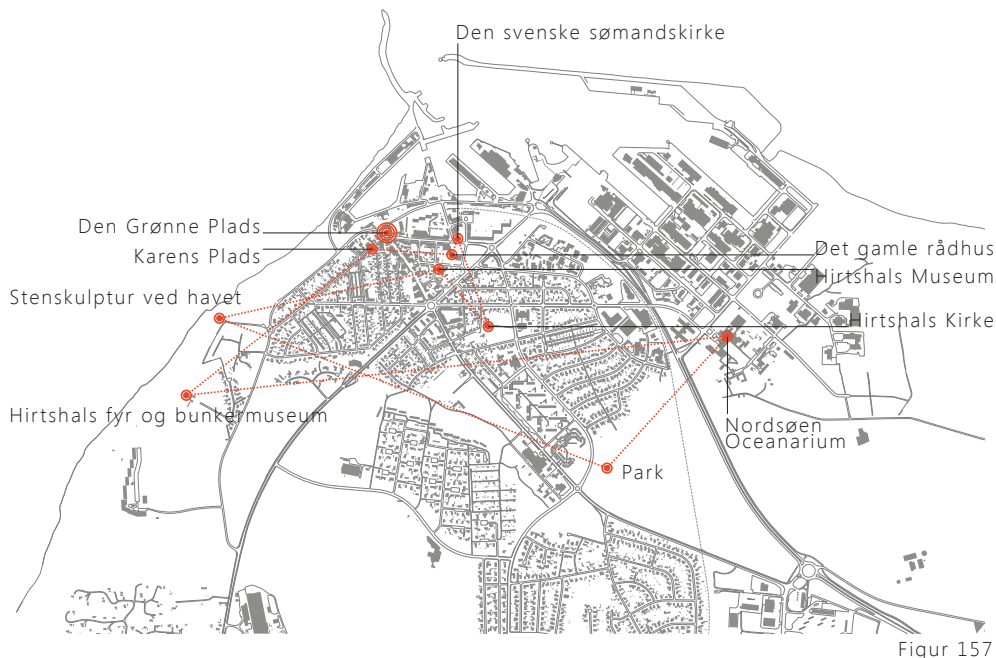
Det skal afvejes, hvor mange byrum en by kan bære i forhold til antallet af indbyggere og besøgende. Men de tomme arealer, der er observeret i Hirtshals og omtalt i kapitlet ”At opdage Hirtshals” tjener ikke byens image og attraktionsværdi i positiv forstand, sådan som de tager sig ud i dag. Derfor bør transit- og levebyens åbne strukturer bearbejdes, og mødesteder kvalificeres.

Denne anbefaling har klare overlap til den forrige anbefaling, men byrummene omkring ankomstpunkterne og de her omtalte mødesteder bør have forskellige kvaliteter og forskellig grad af informationsniveau til udefrakommende. Nogle af de her omtalte mødesteder kan udformes som mere lukkede og intime byrum, da de ikke på samme måde som ankomstpunkterne skal tilbyde informationer og skabe overblik for den besøgende.

En mulig adskillelse mellem de forskellige små og store pladser, kunne være, at tematisere nogle af pladserne på baggrund af byens og stedets kvaliteter og historie, eksempelvis ’Fiskeriets Plads’, ’Nordmændenes Plads’, ’Jættekvindens Plads’ etc. Således kunne der detaljeret arbejdes med at lægge nogle ønskede ’atmosfærer’ eller stemninger ned over de enkelte pladser.

ANBEFALING 6

Udbred kendskabet og adgangen til lokale overraskelser og seværdigheder



Det empiriske materiale viser, at de eksterne flows er dominerende, og at levebyens kvaliteter i højere grad er skjulte, og som det blandt andet er vist i kapitel 7, opfattes Hirtshals af de gennemrejsende som en såkaldt 'anti-seværdighed' (Dahl 2008). Imidlertid er det også fremført, at Hirtshals ved nærmere øjekast rummer flere seværdigheder og bymæssige overraskelser, som eksempelvis den snart færdige Karens Plads og det lokalhistoriske museums gårdhave. Ligeledes kan byplanens fine kig til fyrtårnet langs Hjørninggade, og det gamle rådhus nævnes som seværdigheder i byen. Som det er påpeget af marketingchefen for Hirtshals, der bor i Hjørring, er der endvidere mange events i Hirtshals, men det kniber med at få udbredt kendskabet (se kapitel 10).

Den lokale turistforeningsformand og byrådspolitiker håber, at man med skiltning og apps vil kunne gøre opmærksom på gode steder i byen som netop Karens Plads:

“Og nu kommer så Karens Plads, som ligger lidt i læ. [...] hvis man kan få skabt en god – noget skiltning på en pæn måde, og igen – bruge nogle apps, og på en eller anden måde få fortalt om det, så...” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Således skal det her anbefales, at udbrede kendskabet og adgangen til sådanne lokale overraskelser og seværdigheder. Det kan gøres digitalt som foreslået i citatet, men det kan også gøres planlægningsmæssigt ved at bryde det eksisterende stringente gadelayout med et stisystem, eller på anden vis visualisere tydelige forbindelser på kryds og tværs af byen gennem urban design. Dette skal etablere et fodgængervenligt flowssystem.

Netop grundet de meget brede gader, er der god plads til at integrere fysiske og visuelle ledelinjer i belægningen, og eksempelvis tilføre et gennemgående designelement til ophold eller som byrumsmæssig forskønnelse (eksempelvis plantekasser med marhalm eller opstilling af specialdesignede 'Hirtshals-bænke') på ruterne som sammenhængende og identitetsskabende element.

ANBEFALING 7

Forbind byen med havnen og det omkringliggende landskab



Figur 158

Den syvende anbefaling handler om i højere grad at forbinde byen med havnen og det omkringliggende landskab. Som det er vist i kapitel 10, er havnen og naturen de to mest fremtrædende identitetsmarkører for Hirtshals. Men som det også er vist, er forbindelsen mellem disse elementer og byen ikke nødvendigvis oplevet af udefrakommende. Dette viser særligt spørgeskemaundersøgelsen blandt de gennemrejsende. Den interviewede byrumskunstner sætter særligt spørgsmålstegn ved forbindelsen mellem by og havn:

”[...] den er jo klippet i to! Man kan sige, både færgenhaven og fiskerihaven er jo adskilt fra byen. [...] det er et stort problem! [...] Det er synd og skam, for i virkeligheden kunne det jo løses i et meget logisk, naturgroet greb [...]. I hvert fald fiskerihaven og byen, hvor man involverer Den Grønne Plads som en del af et forløb [...]” (Tilflytter og byrumskunstner).

Både havn og landskab er kategorier, der rummer flere forskellige delelementer med hver deres nuancerede kvaliteter. Selvom afhandlingen ikke er gået i detaljer med disse, og empirien overvejende har peget på de generelle kategorier, vil det med en nærmere behandling af denne anbefaling om at forbinde byen med havnen og det omkringliggende landskab, blive væsentligt at fokusere nøje på de respektive lokale steder, henholdsvis på havnen gennem undergrupperinger som jollehavn, fiskerihavn, færghavn, industrihavn etc., og ligeledes i landskabet med fokus på klitlandskab, hav & strand, bypark, skov etc. Det kan endvidere fremføres, at nogle af stederne på havnen stadig kan opfattes som primært lokale, mens andre dele af havnen i højere grad er skabere af transit og det globale islet på stedet. Sådanne egenskaber ved de enkelte steder i den lille skala skal tænkes ind i det videre arbejde og som en del af den samlede relationelle og mobilitetsorienterede stedsstrategi.

Forbindelserne mellem byen, havnen og landskabet kan dels styrkes ved at trække elementer fra havn og landskab ind i byen, men også ved at skabe flere stiforbindelser ud i landskabet og rundt på havnen.

ANBEFALING 8

Muliggør nye attraktive bosætningsmuligheder i transit- og levebyen



Den lokale turistforeningsformand og byrådspolitiker er i interviewet inde på muligheden af at gå hårdhændet til værks med en regulær bysanering, hvor udvalgte boliger eller hele byområder nedrives for at kunne opføre mere tidssvarende byggeri:

”[...] Vi er nødt til at bakke op om erhvervet – og den udvikling – igen: havnen, og hvad den medfører, det er vi nødt til, men jeg så da også gerne [...] - bare vi fik det stoppet, altså den der nedgang i bosætning. Men altså gå ind og sige, der var noget vi skulle fjerne? Jamen skulle det være, så skulle det være nogle kvarterer rundt omkring og sige – rag skidt ned, og så lav et smart, nyt, moderne kvarter, for vi har jo mulighed for havudsigt og sådan nogle ting...” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Helt konkret foreslår byrådspolitiker en centralt beliggende område af byen, hvor der ville være potentialer i at udstykke nogle større byggegrunde med udsigt til havn og hav:

”[...] dér kunne godt laves noget med havudsigt. Det er noget, der hedder Peder Rimmensgade, det er så lige her [ved siden af Doggerbanke], [...] man planlægger at lægge den der autocamperplads. Den kommer til at ligge fint, så det område hér vil jeg nok sige – det tror jeg, og dér – hvis du skal finde noget, [...] (...men der er så noget erhverv der nu?) [...] de er ved at være lukkede [...], der er så nogle tømrerværksteder, men de kan selvfølgelig flyttes, hvis det var...” (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Således anbefales det at muliggøre nye attraktive bosætningsmuligheder som for eksempel udsigtsboliger i moderne boligkvarterer. Dette kan eventuelt samtænkes med den foregående anbefaling om at forbinde byen med havn og landskab. En landskabsmæssig bearbejdning og tilgang kombineret med nye landskabelige boligtyper kunne potentielt være attraktivt for tilflyttere.

ANBEFALING 9

Skab flere og bedre interne forbindelser og flows



Figur 160

Denne sidste anbefaling går på at skabe flere og bedre interne forbindelser og flows. Dermed menes en styrkelse af de nære forbindelser, eksempelvis stier mellem adskilte boligkvarterer, på tværs af trafikerede veje, og nemmere adgang til togstationen og havnen som blød trafikant.

De empiriske observationer i kapitlet ”At opdage Hirtshals” viser blandt andet, hvordan byen ikke i særlig høj grad er skabt for fodgængere, og hvordan der i den planlagte by også optræder små, trådte stier, hvor mennesker i det daglige har fundet grund til andre forbindelser end de anlagte veje og stier. Det kan fremføres, at det særligt for en transit- og leveby er vigtigt at have fokus på de interne forbindelser og flows, for at tilgodese det lokale hverdagslivs interesser.

Helt konkret kan der i denne sammenhæng arbejdes med at fjerne tomme og nedslidte huse (som for den foregående anbefaling), og på den måde skabe rum for passager. Endvidere kan der arbejdes med at etablere gangbroer eller gangtunneller ved de største trafikerede veje.

Med forståelsen af Emmersbæk og Horne (udenfor kortet) som en del af Hirtshals, skal sådanne interne forbindelser også være med til at styrke en forståelsesmæssig og oplevet sammenhæng mellem de forskellige bydele. I sammenhæng med anbefalingen om at forbinde by og landskab, kan der indarbejdes landskabelige stisystemer, der forbinder bydelene også på tværs af de bynære plantager, parker etc.

Konklusion - Steds- og mobilitetsudfordringer som afsæt for urban design

Den samfundsmæssige udvikling med stigende mobilitet og centralisering af bymæssige funktioner medfører som anført i indledningen til afhandlingen en række steds- og mobilitetsudfordringer. Denne afhandling har beskæftiget sig med steds- og mobilitetsudfordringer knyttet til byer, der kan karakteriseres som transit- og levebyer. Det synes nødvendigt at arbejde strategisk med disse udfordringer, for at mindske de negative konsekvenser, og fremme de positive sider, der knytter sig til udviklingen (se også Lange 2015). Hvis Hirtshals og andre byer med tilsvarende udfordringer skal håndtere udviklingen hensigtsmæssigt, er det nødvendigt ikke at have en statisk opfattelse af sted og mobilitet, men at forstå de relative forhold mellem steder og mobiliteter, og derigennem gøre sig tilpasningsdygtig overfor fremtidige udviklingsmuligheder. Det er med afsæt i denne relative steds- og mobilitetsforståelse, at udfordringerne skal erkendes og håndteres. Dette kapitel har ud fra netop et relationelt ståsted givet mere nuancerede bud på, hvordan der kan arbejdes konkret med en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi gennem 9 konkrete anbefalinger. Anbefalingerne er enkeltvist visualiseret diagrammatisk og konceptuelt for Hirtshals på de foregående sider, og opsummerende lagt sammen på figur 161 (næste opslag). Dette samlede anbefalingskort illustrerer den relationelle og mobilitetsorienterede stedsstrategi i sit hele, og gør det muligt, stadig på et konceptuelt niveau, at dykke ned i udsnit af kortet, og derudfra at arbejde videre med, hvad der mere detaljeret og konkret kan gøres på det pågældende sted i byen. Kapitlet kan forstås som et bidrag til debat omkring fremtiden for transit- og levebyer. Denne debat kan både tages som en lokal debat omkring stedsudviklingen i Hirtshals, men kan også initiere en generel debat omkring fremtidsudsigterne for transit- og levebyer. Investeringer i byfornyelse og byudvikling er bekostelige, og det er klart, at finansieringen heraf skal afvejes i forhold til kommunens, statens og andre investorers samlede midler, udgifter og indsatsområder.

-  Eksterne forbindelser og flows (Forudsætning)
-  Ny godsbaneterminal (2015)
-  Ny omfartsvej til havnen (2015)
-  Skab flere og bedre interne forbindelser og flows
-  Bearbejd og kvalificer forløb ind mod byen
-  Promover alternative (om)veje til havnen, via byen! (skaleret)
-  Forbind byen med det omkringliggende landskab
-  Forbind byen med havnen
-  Øg byens synlighed fra de gennemgående transitflows
-  Muliggør nye attraktive bosætningsmuligheder i transit- og levebyen
-  Plej byens ankomstpunkter
-  Udbred kendskabet og adgangen til lokale overraskelser og seværdigheder
-  Kvalificer transit- og levebyens mødesteder (eksisterende og potentielle)





Figur 161

Kapitel 13 Konklusioner

Udgangspunktet for at lave denne afhandling er den i indledningen fremførte problematik omkring nedgangen i befolkningstallet i Hirtshals til trods for den positive erhvervsudvikling og de gode infrastrukturelle forbindelser – et opsigtsvækkende sammenfald af vækst og tilbagegang på det samme bymæssigt definerede sted, og et paradoks mellem stedsidentiteter som transitby og leveby. På den baggrund har afhandlingen initieret en diskussion omkring stedsidentiteter og stedsudvikling, herunder, hvordan et sted skal forstås med dets mange betydninger i forhold til både bosætningsmæssige, erhvervsmæssige og turismemæssige kvaliteter, i en lokal såvel som i en større skala, og med forståelsen af stedets mobile aspekter og relationelle eksistens.

Med videnskabsteoretisk afsæt i pragmatismen har empirien været omdrejningspunktet for afhandlingen i form af et casestudie af Hirtshals. På baggrund af den pragmatiske pluralisme har de forskellige delstudier opereret med at forstå Hirtshals som fysisk sted, som oplevet sted og som et diskursivt konstitueret sted.

Gennem de tre års arbejde med Hirtshals har jeg nærmet mig stedet både forståelsesmæssigt og rent fysisk, hvilket er forsøgt viderebragt til læseren gennem analysens kapitler: først med fokus på fakta og historie, derefter med fokus på turisternes og erhvervsrejsendes gennemrejser og forståelser af byen, efterfølgende gennem mine egne rejser til og rundt i samt oplevelser af byen for til sidst at komme helt tæt på stedet igennem de lokales forhold til og tanker om deres by. De empiriske studier er foretaget med afsæt i forskningsspørgsmålene (s. 25).

Der skal indledningsvist gives en overordnet konklusion med svar på forskningsspørgsmålene, efterfulgt af seks herpå følgende uddybende konklusioner.

I kapitel 1 udledte jeg med afsæt i den samfundsmæssige kontekst for afhandlingens tematik af transit- og leveby-problematikken, afhandlingens forskningsspørgsmål, der her skal gentages:

Med Hirtshals som case; hvordan kan relationen mellem et sted og dets mobiliteter forstås, og hvordan kan denne viden bruges til at kvalificere forholdet mellem leveby og transitby, med henblik på, hvordan de stedslige udfordringer og potentialer kan håndteres i fremtidig byudvikling?

Dette hovedspørgsmål er udfoldet i tre underspørgsmål:

1. Hvordan påvirkes Hirtshals by af den øgede transit gennem Hirtshals Havn?
2. Hvordan har Hirtshals historisk set udviklet sig som sted, hvilke idealer om sted og mobiliteter har påvirket denne udvikling, hvilke stedsopfattelser om Hirtshals kan lokaliseres, og hvordan hænger de sammen med den aktuelle udvikling i og omkring Hirtshals?
3. Hvordan kan der gennem byplanlægning og urban design arbejdes for at imødekomme transit- og levebyers problematikker og potentialer, og hvordan kan Hirtshals-casen i denne sammenhæng bidrage til diskussionen om fremtidsperspektiver for transit- og levebyer?

Helt overordnet kan det konkluderes, at Hirtshals hverken kan forstås isoleret som transitby eller isoleret som leveby. Hirtshals består, fungerer og eksisterer i kraft af begge dele, og det er vigtigt i forhold til byplanlægning i Hirtshals og andre stærkt mobilitetspåvirkede byer og steder, at tænke kvaliteterne ved transitby og leveby sammen. Dette kan gøres gennem et bevidst arbejde med udarbejdelsen af en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi, som udfoldet i forrige kapitel.

Hvis ikke transitby- og leveby-kvaliteterne integreres og samtænkes, er risikoen for sådanne mobilitetspåvirkede steder, at kun aspekterne af transitby forstærkes, uden omtanke for vigtigheden af levebyaspekterne. Hvis ikke levebyen understøttes, mistes en række vigtige stedslige kvaliteter, i første omgang for bosætning, men også for turismen og for erhvervslivet. Det er blevet argumenteret gennem afhandlingen, at disse forskellige elementer er gensidigt afhængige, hvorfor de i højere grad må tænkes og behandles relationelt.

Det kan således som besvarelse af det første underspørgsmål fremføres, at levebyen som aspekt af Hirtshals påvirkes af den øgede transit på en måde, der truer levebyens eksistens, så længe der alene bygges på en konventionel transportlogik om at optimere flows fra A til B. Samtidig peger det empiriske materiale på, at der er store potentialer forbundet med transitbyens strømme af mennesker og gods. Således er der både fordele og ulemper for levebyen forbundet med det også at være en transitby.

I forhold til det andet underforskningsspørgsmål kan det konkluderes, at Hirtshals altid har været et sted med mange betydningsbærende relationer, hvorfor stedets relationelle karakter ikke kun er en ny ting. Men stedet har ændret karakter fra fiskeriby til logistikcenter, og idealerne i den konventionelle transportlogik dominerer den aktuelle udvikling. Gennem de forskellige analyser kan det konstateres, at der ikke er én men mange forskellige stedsopfattelser forbundet med Hirtshals, men at nogle er mere fremtrædende end andre, hvilket sætter Hirtshals som leveby under pres.

Hensigten med afhandlingen har blandt andet været at producere ny viden, som kan bruges i forbindelse med byplanlægning i Hirtshals og andre mobilitetspåvirkede byer og steder. Som adressering af det tredje underspørgsmål kan det anføres, at relationelle steds- og mobilitetsstrategier kan blive et værktøj til at håndtere de mange udfordringer, der på forskellige skalatrin kan identificeres for det reelle arbejde med byplanlægningen af sådanne steder. Det anbefales derfor at arbejde med integrerede både-og-løsninger, der kvalificerer de positive aspekter af både at være transitby og leveby.

I det følgende vil dette blive uddybet gennem seks særskilte konklusioner. Disse vil endvidere i det herpå følgende og sidste kapitel suppleres af nogle afsluttende refleksioner.

1. konklusion: En relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse er afgørende for at kunne forstå og arbejde med stedsudvikling

I denne afhandling er det blevet spurgt, hvordan man kan og må forstå og arbejde med Hirtshals. Spørgsmålet er stillet i forhold til at forstå, hvorfor folk flytter væk fra byen, i forhold til at forstå, hvad der kendetegner Hirtshals som sted, og i forhold til kvalificeret at kunne udvikle stedet i en ønsket retning.

En vigtig konklusion for afhandlingen er, at det ikke er nok at se isoleret på steder som Hirtshals, da stedet udvikler sig i samspil med resten af verden og de strømme, der passerer igennem. Studiet af Hirtshals har vist, at byen og havnen både historisk set og stadig i dag konstitueres gennem relationer og mobiliteter. De ting og hændelser, der sker i Hirtshals, hænger sammen med de ting og hændelser, der udspiller sig andre steder. Dette kan eksempelvis være af politisk, kulturel, social og erhvervsmæssig karakter. Og det kan foregå i en kontekst spændende fra det lokale over det kommunale, regionale og nationale til det globale. Med andre ord: det er nødvendigt med en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse for at kunne danne sig en dybdegående forståelse af den aktuelle og fremtidige stedsudvikling. For Hirtshals betyder det eksempelvis, at der med byudvikling relateret til de havnegenererede flows skal tænkes i, hvordan de forholder sig til byen visuelt og funktionelt, så stedets relationer også kommer byen til gode og forbindelserne bliver synliggjort.

Samtidig er det en væsentlig pointe, at den relationelle stedsforståelse er teoretisk funderet og ikke er særligt udbredt i praksis. Det empiriske materiale peger på, at man som borger typisk har en forholdsvis isoleret og lokalforankret stedsopfattelse af det område, man bor i. Dette kommer til udtryk i interviewmaterialet, hvor Hirtshals identificeres af de lokale karakteristika,

særligt havn og natur, som bliver til identitetsmarkører for byens borgere. Modsvarende har politikere, institutioner og virksomheder en mere generisk og strategisk funderet stedsopfattelse, bundet op på globale strømme. Dette er kommet til udtryk gennem dokumentanalyserne af blandt andet landsplanredegørelser, kommuneplaner og de havnerelaterede dokumenter. Således er forståelsen af Hirtshals for nogle præget af en Genius Loci-forståelse, mens Hirtshals for andre forstås som en generisk by med en effektiv trafikafvikling og investeringssikker konkurrenceevne, således formuleret af Koolhaas:

”Infrastructure is no longer a more or less delayed response to a more or less urgent need but a strategic weapon, a prediction: Harbor X is not enlarged to serve a hinterland of frantic consumers but to kill/reduce the chances that harbor Y will survive the 21st century” (Koolhaas 1994, s. 1994).

Det er på den baggrund, at det kan diskuteres, hvorvidt Hirtshals er en leveby (for borgerne) eller en transitby (for omverdenen). Afhandlingen har vist, at det ikke er frugtbart at tale om enten-eller, men at Hirtshals både er en transitby og en leveby. Det væsentlige er at erkende dette og bruge denne viden aktivt i arbejdet med at by- og erhvervsudvikle Hirtshals.

Når Hirtshals ikke kan forstås som et isoleret sted eller stabil størrelse, er det nærliggende at spørge, hvordan et sted skal forstås som mere end geografi. Helt konkret skal Hirtshals, udover som materialiseret by med huse og borgere, også forstås ved de strømme af mennesker og ting, der krydser ind, ud og igennem stedet. Pendlere, turister, erhvervsrejsende, fiskere, forskere, handlende – færger, trawlere, gods, autocampere, fisk, tog – myter, fortællinger, plandokumenter, lovbestemmelser, fordomme. Alt dette og meget mere er med til at skabe Hirtshals, og derfor må stedet forstås og behandles relationelt og med en særlig opmærksomhed rettet på stedets mobiliteter.

2. konklusion: Hirtshals kan ikke karakteriseres ved én men multiple stedsopfattelser

Processen med at lære Hirtshals at kende har gradvist tydeliggjort kompleksiteten af stedet. Selvom der er tale om en mindre provinsby, rummer den adskillige forskelligartede stedsopfattelser. Der er borgere, der holder meget af byen, turister, der ikke ser en by, investorer, der kun ser havnen, og en lang række andre og ofte blandede indfaldsvinkler til at forstå dette sted. Et sted, der på nogle tidspunkter af året, på trods af fraflytningen, trækker folk til, og på andre tidspunkter er et sted, der skubber folk fra, jævnfør begreberne sticky spaces og slippery spaces (Graham 2002, Markusen 1996).

En ikke-udtømmende liste over de multiple stedsopfattelser af Hirtshals ser ud som følger:

- En havn
- Et transportknodepunkt
- Et feriested
- Et sted i Udkantsdanmark
- Et bump på vejen
- En handelsby
- En naturperle
- Et bosted
- Et ”kjøpesenter”
- En arbejdsplads
- ...

Hvilken stedsopfattelse, der er fremherskende, afhænger dels af, hvem det er, der opfatter stedet, men også af under hvilken situation, der opfattes. Således vil den samme norske turist på forskellige tidspunkter identificere Hirtshals som et transportknodepunkt, et feriested eller et

'kjøpesenter' med billige dagligvarer. Stedsopfattelsen kan derfor ændres afhængigt af, hvad der henholdsvis sættes i forgrunden og baggrunden.

Meta-fortællinger i Hirtshals

De multiple stedsopfattelser af Hirtshals er influeret af metateoretiske opfattelser af steder og mobiliteter, som mere eller mindre ubevidst er indlejret i og påvirker samfundet. Som beskrevet af Cresswell er de to metafysiske opfattelser, den sedentære og den nomadiske, i høj grad idéer og forståelser, der eksisterer i verden. De influerer på den ene eller den anden måde vores overbevisninger og praksisser, men de eksisterer knapt i deres rene form. De udspænder et kontinuum og er udbredte forestillinger om verden, som derigennem skaber fundamentet for den verden, vi lever i:

"The metaphysics of sedentarism and nomadism inform thought, practice, and material culture. They have political and ideological implications for the way mobility is encountered and experienced in the world. [...] They are, if you like, the metanarratives of mobility that inform more specific, more local, more contextual attitudes to mobility in a range of arenas from photography to architecture, law to transportation planning" (Cresswell 2006, s. 55).

På den ene side understøtter planlægningen i Hirtshals den nomadiske metafysik (infrastrukturprojekter, erhvervsudvikling, vækst på havnen etc.). På den anden side fremmaner turistbureauet billeder om et lokalt forankret sted, der understøtter den sedentære metafysik (den aktive og jordbundne havn (uden at differentiere yderligere i f.eks. erhvervshavn og fritidshavn), den stedsbundne natur, den lokale handelsby, det historiske fyrtårn etc.). Hvis Hirtshals blev animeret til at kunne udtrykke følelser, kan man forestille sig, at stedet ville blive diagnosticeret med stress: Stedet skal både agere knudepunkt og destination, være et sted med tradition og fornyelse og udstråle forankring og forandring på samme tid.

Dominerende stedsopfattelser af Hirtshals

Lige såvel som casestudiet har identificeret multiple stedsopfattelser i og af Hirtshals, er det også blevet tydeligt, at stedsopfattelserne ikke er ligestillede. Nogle stedsopfattelser er mere fremtrædende blandt dem, der har magten og investeringskronerne, hvilket kommer til udtryk i kommuneplanstrategiens fokus på Hirtshals som erhvervsområde, brancheorganisationen Danske Havnes argumenter for havneudvidelser, og den danske stats, Hjørring Kommunes og Hirtshals Havns samlede infrastrukturinvesteringer i Hirtshals for omtrent 180 millioner kroner. Disse aktørers opfattelser af Hirtshals som sted er centreret omkring havnen som erhvervsmæssigt vækstcenter. Dette er udmærket i sig selv, men det kan fremføres, at Hirtshals som by glemmes i det store billede, og at det medfører en uhensigtsmæssigt ubalanceret behandling af stedet.

Der kan på baggrund af casestudiet argumenteres for, at man hverken kan eller bør sætte et sted i bås. De mange forståelser af, hvad Hirtshals egentlig er for en by, skal nødvendigvis differentieres på baggrund af den relationelle stedsforståelse (Massey 1991).

Det er således vigtigt at finde synergien imellem de forskellige stedsopfattelser og lave en strategi, der kan rumme de forskellige forståelser. Dette kræver, at en bred række aktører, heriblandt almindelige borgere, mødes på tværs for at skabe grobund for at forstå hinandens udgangspunkter og skabe et forpligtende ansvar hos dem, der sidder med magten.

3. konklusion: Hirtshals har gennem tiden været præget af en konventionel transportlogik som dominerende stedsideal

I forlængelse af konklusionen om de multiple stedsopfattelser ligger der ydermere en væsentlig pointe i, at særligt ét stedsideal har været og stadig er dominerende i Hirtshals: et rationelt, modernistisk ideal, hvor en konventionel transportlogik har været styrende og er blevet den materielle virkelighed i Hirtshals. Som tidligere beskrevet er motorvejen fra syd, der fortsætter

over i Aalborgvej, den gængse vej til Hirtshals i bil. Forbindelserne til færgerne med god tilgængelighed til færgeterminalerne dominerer og underkender forbindelsen til byen. Dette kommer til udtryk i den fysiske infrastruktur, hvor Aalborgvej fører direkte til færgeterminalen, mens der skal drejes fra for at komme til byen. Dette er lavet, for ikke at interferere med det direkte flow til havnen, og bilister, der vil ind til byen, må via en fly-over-konstruktion krydse Aalborgvej og følge jernbanelegemerne til byen. Denne tilgang er ligeledes forplantet ind i byens indre infrastrukturens system som vist i kapitel 9.

'Strømmenes rum' er således dominerende for Hirtshals, hvor man er blevet så fokuseret på at skabe effektiv infrastruktur, at man ikke har fået tænkt 'stedernes rum' ind og integreret mobiliteten tilstrækkeligt i stedet. Et relevant spørgsmål i denne sammenhæng er, hvad det gør ved en by at være en del af et transitsted. Hirtshalscasen er et eksempel på et sted, der står i fare for at drukne i mobilitet, og hvor mobilitet ikke blot er lig med vækst. Casestudiet viser, at mobiliteten slider på stedet, og at der også er 'tabere' i succeshistorien. Det er min opfattelse, at Hirtshals langt fra er et enkeltstående eksempel, men at der er mange andre steder, der ligeledes er underlagt "en strømmenes logik". Eksempelvis kan andre danske havnebyer som Rødbyhavn og Gedser samt vores grænsebyer til Tyskland og en række byer langs motorvejsnettet nævnes som lignende transit- og levebyer. Tilsvarende byer kan med al sandsynlighed også findes i udlandet, og der er ingen grund til at tro, at transit- og levebyproblematikkerne, beskrevet i denne afhandling, isolerer sig til en dansk kontekst. Derfor vil jeg argumentere for, at det er vigtigt at stille sig kritisk overfor, om det kun er godt, at bygge mere infrastruktur og generere flere og større flows helt afkoblet bymæssige overvejelser om bosætning og de gode byliv. Der skal her nævnes nogle konkrete negative konsekvenser fra Hirtshals-casen, som sjældent bliver fremhævet i forbindelse med de store infrastrukturelle anlæg. Med fokus på vækst, er transportcenteret bygget, hvilket har trukket erhvervsrejsende væk fra byen, færgeforbindelserne og vejnettet er optimeret og effektiviseret, hvilket betyder, at norske turister oftere tager helt til Aalborg fremfor at benytte hotellerne og bymiljøerne i Hirtshals, godsbaneterminalen er netop opført, med risiko for støjgener, omfartsvejen til havnen er ligeledes opført i 2015 med rydning af fredskov til følge, og overordnet kan der argumenteres for, at der er skabt et effektivt infrastrukturens system, der har affødt en overset by.

Ved at rette et kritisk blik mod det stedsideal, der har formet Hirtshals, tilskyndes et differentieret blik på mobilitet som vækst-generator. Måske bidrager den konventionelle transportlogik med vækst til Danmark som helhed, til regionen og kommunen, men giver ikke nødvendigvis befolkningstilvækst og bedre levevilkår lokalt. Omvendt bidrager det dog økonomisk til, at der lokalt finder en erhvervsmæssig udvikling sted.

I tråd med det ny mobilitetsparadigme bidrager denne afhandling med et nuanceret blik på den mobilitet, der karakteriserer og producerer transitsteder. Samtidig med at antage en kritisk vinkel og påpege de negative konsekvenser, der følger i kølvandet på de infrastrukturelle anlæg, peger afhandlingen også på kvaliteter og potentialer ved den dominerende mobilitet. Et meget væsentligt potentiale findes i de mange gennemrejsende, der måske kan aktiveres med de rette midler ved at åbne den sorte boks og forstå disse gennemrejsendes motiver og oplevelser.

4. konklusion: Betydningen af at være havneby vanskeliggør betydningen af at være by

I forlængelse af sammenligningen mellem Hirtshals og en lufthavn kan byen beskrives som en 'terminalby' i og med at dikotomien mellem Hirtshals som levet by og som sted for transit bliver tydelig. Ordet terminal rummer en dobbeltbetydning: som navneord i betydningen "større afgang- og ankomsthale for gods eller passagerer, der transporteres med fly, skib, bus e.l." (Den store danske 2014a), eller med andre ord et sted beregnet for transit, mens det som adjektiv betyder det 'døende', blandt andet indlejret i begrebet terminalstadium: "sidste fase af dødeligt forløbende sygdom el. tilstand" (Den store danske 2014b). I sin essens kan det altså udledes, at en terminalby må være det modsatte af en leveby (se kapitel 5 for en uddybning af begreberne). Imidlertid er det ikke så enkelt, og casestudiet af Hirtshals har netop vist, at Hirtshals både kan

forstås som transitby og som leveby! Når levebyen oplever vanskeligheder i forhold til transitbyen hænger det imidlertid sammen med kvaliteterne ved at være havneby, og det empiriske materiale har vist, at betydningen af at være havneby vægter havn fremfor by og vanskeliggør derved selve betydningen af at være by (se også Lange 2014).

På seminaret "Lokal omstilling – Havne, Virksomheder og Lokal udviklingskraft", afholdt på Aalborg Havn i 2015, blev forskellen mellem at være en havneby og en byhavn bragt til debat. Direktør for Aalborg Havn, Claus Holstein pointerede, hvordan han karakteriserer Aalborg Havn som en byhavn mens blandt andre Hirtshals karakteriseres som havneby:

"Aalborg er i første omgang universitetsby og vidensby, og først i anden omgang havneby. Hirtshals, Hanstholm og Esbjerg er derimod havnebyer; alt skal filtreres igennem havnens blik. Man henvender sig ikke til byens borgmester, men går direkte til havnedirektøren." Claus Holstein, administrerende direktør for Aalborg Havn).

Karakteristikken af forskellen mellem en havneby og en byhavn er meget rammende for de udfordringer, som casestudiet viser, at Hirtshals som by står overfor, og som gør, at forholdet mellem by og havn bliver uligevægtigt. Som byhavn investerer Aalborg Havn i en lang række bymæssige aktiviteter og events, og går blandt andet ind i krydstogt-projekter for at skabe legitimitet i lokalsamfundet på trods af, at de på kort sigt ikke tjener penge på denne type projekter. Havnedirektøren for Hirtshals Havn, Jens Kirketerp Jensen præsenterede på samme seminar sin tilgang til 'havnen som knudepunkt', hvori forståelsen af havnen som selvstændig og uafhængig af byen blev fremført. Alligevel tilkendegav han, at havnen kunne gå hen at blive udfordret på befolkningstilbagegangen i forhold til det lokale know-how, der ofte er byggestenen til virksomheder, der etablerer sig på Hirtshals Havn. Ydermere udtrykte han en holdning om, at havnen har "en lokal og en skandinavisk forpligtelse". (Jens Kirketerp, administrerende direktør for Hirtshals Havn).

Pointen i denne sammenhæng er at tilskynde til øget samarbejde og udveksling mellem havn og civilsamfund for i højere grad at få de forskellige logikker til at spille sammen. Et fælles mål kunne være, at få gjort havnen til en integreret del af en forpligtende bypolitik.

5. konklusion: Havnens funktionelle ændring til mindre fiskeri og mere logistik afføder relevansen af nye bytypologier og begreber til at beskrive stedets karakteristika

Selvom de første bosættelser ved Hirtshals har levet af landbrug, kan fiskeriet historisk set tilskrives som væsentligste komponent for udvikling af Hirtshals. I dag er der imidlertid færre og færre fiskere og traditionelle havnearbejdere i byen, mens der kommer relativt flere arbejdere, som pendler ind udefra. Yderligere er der flere og flere erhvervsrejsende og turister, der rejser igennem Hirtshals. Denne funktionelle ændring af havnen giver anledning til at udvikle nye begreber for at kunne arbejde med steder som Hirtshals. I denne afhandling er transitby foreslået som ny bytypologi, hvor en overvejende del af det tilstedeværende flow går *forbi* eller *igennem* stedet fremfor *til* stedet.

Selvom mobilitet i mange sammenhænge anses som en ressource, må den i andre sammenhænge tilskrives en negativ indflydelse på steder omkring sig. I sammenhæng med den i samfundet øgede mobilitet, udvikles således transitbyer, hvor det lokale islæt nedtones i forhold til de globale gennemstrømninger. Havnebyer er blot et eksempel på sådanne steder, hvor store mængder af gods og mennesker passerer igennem hver dag. Hirtshals er et eksempel på et sted, der kunne karakteriseres som en transitby og altså som et sted, der på én gang er 'mobilitet-stærk' (øget infrastruktur, voksende havneaktiviteter etc.) og 'stedssvag' (faldende befolkningstal, tabt kommunestatus etc.).

I forlængelse af 'transitby' som ny bytypologi kan Hirtshals-casen også bruges til at nuancere udkantsdebatten og bringe ny indsigt i fremtiden for det, jeg vil kalde Gennemfartsdanmark.

Med denne term mener jeg den store del af Danmark, hvor strømmenes rum er dominerende, hvor mennesker oftere kører igennem end de gør ophold, hvor rastepladser og transitbyer er etableret på strategiske steder for at facilitere mennesker og ting på gennemfart. Nye bytypologier knytter sig til en bredere diskussion om steder og mobiliteter og hvilke forståelser, som knytter sig hertil (se teorikapitlet). Dette lægger i høj grad også op til en bred politisk debat omkring konsekvenserne ved at udvikle transitknudepunkter i landets yderområder, og hvilken omtanke for lokale kvaliteter, der bør tænkes ind. Hvem skaber den øgede transit reelt vækst for, og kan man tale om en sådan type vækst med lokal kvalitet?

6. konklusion: Ved at arbejde med steds- og mobilitetspotentialerne i en transit- og leveby, kan stedet som helhed udvikles, og aspekterne ved flowet arbejde med fremfor imod stedet

Denne afhandling har adresseret infrastrukturer, forbindelser og flows med et kritisk mobilitetsblik (Jensen 2009). Dette har skærpet forståelsen for mange af de problemer, som Hirtshals oplever, hvilket er essentielt for at kunne arbejde konstruktivt og problemløsende. I studierne af de forskellige mobiliteter og stedsligheder i Hirtshals, er der fremkommet en række steds- og mobilitetspotentialer, som det forrige kapitel har forsøgt at behandle gennem en relationel og mobilitetsorienteret stedsstrategi. Et væsentligt potentiale ligger i at dyrke 'ruten' eller 'rejsen' som et meningsfuldt sted:

"Mobility does not necessarily serve to threaten an attachment to place. For a route well travelled may over time turn into a meaningful place, just like the places or the nodes at either end of the route" (Adey 2010, s. 73).

I forlængelse heraf skriver Dan Ringgaard på essayistisk form fra et litteraturvidenskabeligt perspektiv om 'stedssans', og refererer blandt andet Caseys fænomenologiske perspektiver på stedsbegrebet (Casey 1993). Med udgangspunkt i sine egne rejser i Brasilien til blandt andet byen Lencois, giver Ringgaard blandt andet to lektioner i rejsens og stedets dialektik, hvor transitstedet behæftes med kvaliteter som frihed, tydeliggørelse af stedet og intensitet:

"Første lektion består i at rejsen relativiserer stedet. Stedet er for den rejsende et sted blandt flere, og rejsen en øvelse i kontraster. I kapitlet om rejsen i *Getting Back Into Place* kalder Edward S. Casey rejsen for "en systematisk jagt på modsætningsmønstre" [...] som her versus der, nært versus fjernt, nu versus da og ankomst versus opbrud. Rejsen tydeliggør en nutidig erfaring af at steder opstår i forhold til andre steder, og at de er knudepunkter for en række forskellige strømme. Rejsen tydeliggør stedets tidslige eksistens. Den sætter stedet i bevægelse. Når den griber én, er rejsen som den flod der ikke bare bruser, men banker i kaskader ned igennem byen, en uimodståelig bevægelse igennem stedet. Den frihed man føler i Lencois, beror på at byen er et sted præget af rejsen [...]" (Ringgaard 2010, s. 181-182).

Fremfor at fokusere på kontrasten mellem flow og by, kan der arbejdes med at styrke stedet ved at delagtiggøre 'rejsen' i stedet og omvendt:

"Den anden lektion i stedet og rejsens dialektik går ud på at rejsen igennem stedet tydeliggør stedet. Ikke fordi rejsen står i kontrast til stedet, men fordi den tværtimod er delagtig i stedet. Det er først når vi betragter steder som punkter på en rejse, at de bliver statiske lokaliteter vi kan bevæge os imellem, og rejse og sted bliver hinandens modsætninger. Hvis vi derimod betragter sted som en samling af tid og rum, så er rejsens tid med til at skabe stedet, skriver Casey. For Casey er bevægelsen fundamental for stedet, og stabilitet og bevægelse er komplementære.

Lencois bliver ikke ustabil af at være et transitsted, det bliver tværtimod sig selv. De kontraster rejsen ser stedet igennem, forstærker kun oplevelsen af stedet. Rejsen leverer ikke bare frihed, den sørger også for intensitet. [...] Jeg er til stede i Lencois fordi alt på dette sted er undervejs” (Ringgaard 2010, s. 182).

Heri ligger en beskrivelse af særlige steds- og mobilitetskvaliteter, som Ringgaard oplever i Lencois. Disse kvaliteter kan stå som potentialer for andre transit- og levebyer, hvor de blot endnu ikke er forløst. For at disse kan indfries i Hirtshals, må byen i højere grad synliggøres i flowet, sådan som det blandt andet er påvist i kapitlerne 7 og 8 samt anbefalet i kapitel 12.

Lige såvel som det er anbefalet at udnytte potentialerne ved transitby-aspektet af Hirtshals, er det ligeledes anbefalet gennem denne afhandling at udnytte og fremme potentialerne ved leveby-aspektet i byen. Ved at arbejde mere opmærksomt og målrettet med kvaliteterne ved en leveby, kan stedet som helhed også udvikles. Dette er afgørende for byudvikling af transit- og levebyer, hvilket er udfoldet gennem den relationelle og mobilitetsorienterede stedsstrategi i kapitel 12. Anbefalingerne om at promovere alternative (om)veje til havnen, via byen, at bearbejde og kvalificere forløb ind mod byen – visuelt og programmatisk, at øge byens synlighed fra de gennemgående transitflows, at pleje byens ankomstpunkter, at kvalificere transit- og levebyens mødesteder, at udbrede kendskabet og adgangen til lokale overraskelser og seværdigheder, at forbinde byen med havnen og det omkringliggende landskab, at muliggøre nye attraktive bosætningsmuligheder i transit- og levebyen og at skabe flere og bedre interne forbindelser og flows, bygger alle på den forudsætning, at stedets eksterne forbindelser og flows fungerer, men på den baggrund også på en forståelse af, at disse eksterne forbindelser og flows er medskabere af de steds- og mobilitetsudfordringer, som findes i Hirtshals. Således er anbefalingerne en måde at arbejde med transit- og levebyens steds- og mobilitetspotentialer og derved arbejde hen imod ikke kun at udvikle dele af stedet, men udvikle stedet som helhed.

Kapitel 14

Afsluttende refleksioner og perspektiver for fremtidig forskning

I dette kapitel skal der gøres nogle afsluttende refleksioner og skitseres en række perspektiver for fremtidig forskning med afsæt i afhandlingens både empiriske og teoretiske temaer. Den første refleksion tager tråden op fra indledningen, hvor udkantsdebatten blev anført som en samfundsmæssig kontekst omkring Hirtshalscasen. Det skal i lyset af Hirtshalscasen fremføres, hvordan begrebet 'Udkantsdanmark' ikke giver mening for transit- og levebyer som Hirtshals, der på mange måder kan opfattes som knudepunkter. Således retter den første refleksion en kritik af begrebet, der synes både unuanceret og medskabende for negative stedsfortællinger. Den anden refleksion tager afsæt i tilblivelsen af Hirtshals og omhandler således 'den planlagte by' med en kritisk tilgang til det at udtænke og bygge byer som rigide systemer. Der skelnes her mellem planlagte byer og byplanlægning, og der anføres endvidere nogle bemærkninger omkring steders 'arv' eller 'miljø' som stedsanskuelse i arbejdet med byudvikling. Med denne refleksion opfordres der til at arbejde med både stedets arv og miljø i fremtidig byplanlægning for planlagte byer som Hirtshals. Den tredje refleksion omhandler den metodiske tilgang i afhandlingen og brugen af ét casestudie. Det udfoldes her, hvordan der er skabt empirisk synergi gennem de forskellige delstudier af det samlede casestudie. Det fremføres også herunder, hvordan der har været samspil med praksis gennem forskningsprocessen. Afslutningsvist udledes en række perspektiver for fremtidig forskning med afsæt i denne afhandlings arbejde med by- og stedsudvikling og tematikken omkring transit- og levebyer.

1: Refleksioner over og nuancering af udkantsdebat

I indledningen til denne afhandling adresserede jeg begrebet 'Udkantsdanmark', der er meget anvendt i den offentlige debat om Danmarks indretning, bosætnings- og erhvervsudvikling, offentlige investeringer, sociale forhold etc. Begrebet er med til at skabe et negativt billede af byer som Hirtshals, der geografisk er placeret langt fra København og Danmarks andre store bycentre. Imidlertid peger denne afhandling på, i tråd med flere andre, der har beskæftiget sig med temaet (Dybvad 2015, Slumstrup & Mortensen 2015, Svendsen 2013), at begrebet bør nuanceres. Med forståelsen af Hirtshals som transit- og leveby, er det vanskeligt at argumentere for, at Hirtshals reelt er en del af dette såkaldte Udkantsdanmark. Empirien viser tydeligt, at Hirtshals er et knudepunkt for en lang række erhverv, og i forhold til transport af gods og mennesker ligger centralt placeret. I denne optik er Hirtshals på ingen måde periferi.

Interviewene, der er foretaget i forbindelse med afhandlingen, er i diskussionerne om fraflytning fra Hirtshals ikke kommet udenom begrebet Udkantsdanmark, som har præget mediedebatten og den politiske agenda i en lang årrække. Byrumskunstneren, der er interviewet i forbindelse med denne afhandling, udtrykker en klar holdning til begrebet, der i mediernes behandling har fået en negativ klang:

"[...] det er noget forfærdeligt sludder, det med udkant. Det er jo et forfærdeligt begreb, der er opstået, det er simpelthen en fortælling, [...] der bare er selvforstærkende. Der kan jo være fuldstændig lige så provinsielt i København. Det har intet med geografi at gøre. 'Udkant', altså, provinsialisme har intet med geografi at gøre, det er en psykologi, det er hvad det er. [...] Hvor lidenskaben er, der er centrum! Så det der, det er fuldstændig italesat. [...] klicheerne bliver jo dyrket i det her udkants-snak, der kører i de her år, og de bliver bare forstærket. [...] fuldstændig italesat som totalt afsondret [...] altså det er jo *det*, der er provinsielt. Hvor vi jo heroppe er tvunget til at tænke ud, fordi der ikke er noget 'centrum',

[...] så i virkeligheden tænker vi jo meget [...] mere kosmopolitisk end en 'skide København' gør, inden for voldene... De er simpelthen så selvtilstrækkelige, og nok i sig selv, så i virkeligheden vil jeg påstå, at det er helt omvendt!" (Tilflytter, byrumskunstner)

Havnens marketingchef accepterer selve begrebet mere nøgternt, men har svært ved at se Hirtshals som en del af denne kategori:

"Jeg ser nok ikke Hirtshals så meget som Udkantsdanmark. Hvis vi snakker Hanstholm, for eksempel, så tænker jeg udkant, men det er også fordi logistikken..., det er så svært at komme til og fra [Hanstholm], og det er dårlige veje, og der er intet opland, men altså hér [i Hirtshals]: et kvarter, så er du i Hjørring, lidt over en halv time, så er du altså i Aalborg - det er Danmarks fjerde største by, alligevel! [...] Og man kan sige: to timer, så sidder du i Kristiansand, lidt mere, så sidder du i Oslo. Så jeg synes ikke Hirtshals er udkant på samme måde, som man dømmer nogen andre. Skagen kan også godt være svær, fordi trafikken derop, det er en laaang vej, og det meste af den er ensporet, plus: når du først kommer derop, så kan du ikke komme nogen steder. Det kan du jo her, så jeg synes ikke Hirtshals er så slem som nogen... jeg tænker virkelig ikke udkant længere, for når man sidder hernede, og ser hvor mange muligheder, der er! Så det er nok mere de der vestkystbyer, der ligger sådan helt ude... Der ligger langt [væk]" (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

Den interviewede familie udtrykker i fokusgruppinterviewet, at de er glade for komikeren Jan Gintbergs behandling af Hirtshals i tv-programserien 'Gintberg på Kanten', hvor han fremstiller byens og dens indbyggeres særheder og karakteristika på en lun måde. Men bortset fra komikerens humoristiske fremstilling, har begrebet Udkantsdanmark ikke meget positivt at sige for de lokale interviewinformanter:

"Jeg hader det udtryk. Jeg hader simpelthen det udtryk. Jeg synes, det er så nedværdigende, et dårligt udtryk, og jeg synes, det er en katastrofe, at det bliver brugt i det hele taget. Det er ligesom at sætte folk i bås, jeg synes, det er et forfærdeligt udtryk. [...] og den Rådne Banan er endnu værre.... Men, sådan føler vi ikke - nej, så hellere hav-kanten, vandkanten!" (Hjemvendt mand, økonomi- og administrationschef i Frederikshavn).

Også den lokale byrådspolitiker er ked af begrebets negative italesættelse af byer som Hirtshals:

"Jeg kan ikke lide ordet 'Udkantsdanmark', men - jeg er kommet der til, og det gør jeg også rent politisk: vi skal ikke sidde og vente på, at de kommer og redder os ovre fra 'Kjøbenhavnstrup' - vi skal knokle selv - og én af måderne, vi kan gøre det på, er, at vi må lave sådan en vej, at vi kan få lov til at lave den vej, sådan at byen - og havnen - og Hirtshals - Hjørring Kommune og store dele af Nordjylland, kan få lov at udvikle sig. Det er altså utrolig vigtigt. Så skal vi nok lære at tjene vores penge selv, det tror jeg, og jeg tror også på, at på et tidspunkt, så vender bøtten - lige pludselig, så kommer der nogen ting, så er der nogen, der får lyst til at bo her i byen igen, det tror jeg. [...] jeg håber det sandelig, det gør jeg da!" (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Byrumskunstneren mener, at italesættelsen af steder som en del af Udkantsdanmark er selvforstærkende, og reelt kan være medårsag til fraflytningen fra eksempelvis Hirtshals:

"Jeg vil faktisk påstå, at det er en stærkere faktor, [at] fortællingen er langt mere afgørende, end vi vil være ved [...] det er jo lige præcis afgørende for et samfund,

at den har en fortælling, og i kraft af den, en identitet. Og det er klart: hvis fortællingen går på, at her skal du ikke bo, her er 'røvedeligt' – så bliver det røvedeligt! Det er selvfølgelig meget [karikeret], men som princip" (Tilflytter, byrumskunstner).

I forlængelse heraf mener han, at kunst, gode byrum og pladser kan være med til at ændre fortællingen og styrke selvfølelsen. Dette er ud fra denne synsvinkel afgørende for at ændre på den eksisterende situation. Fysiske tiltag i byen kan være med til at skabe en ny karakter og fortælling:

"Lægge en karakter ned, og sige, vi har et selvværd, vi kan lave en plads, der faktisk, ikke er en falliterklæring, men tværtimod forhåbentlig viser, at vi simpelthen har en selvfølelse, der er stor nok til, at vi simpelthen prioriterer sådan en plads her, og viser, hvad vi kan" (Tilflytter, byrumskunstner).

Byrums kunstneren forventer ikke, at Karens Plads alene kan vende udviklingen, men generelt håber han, at pladser og byrum kan være med til at bringe en kvalitet ind i byen og give byen karakter og en styrket identitet. Han tror særligt på, at en bearbejdning af Den Grønne Plads, med en 'større sammenhæng mellem havn og by', og et mere 'imødekommende udtryk', kunne få stor effekt på grund af pladsens centrale beliggenhed i byen. For ham, er det fortællingen om kunst og natur, som noget af det positive, Hirtshals kan byde på, der skal styrkes:

"Fordi vi dybest set lever af en fortælling, selvom vi ikke tror det. Vi er så rationelle, vi tror, vi er så rationelle, men det er kun på overfladen. Vi er mennesker, der har brug for en fortælling. Simpelthen: hvad er værdierne, hvad er vores holdninger? [...] det er sådan et samfund falder fra hinanden: Det er jo når fortællingen ophører. Det er jo ikke fordi, der er materiel nød eller noget som helst – det behøver det ikke være, det kan bare falde fra hinanden, fordi fortællingen forsvinder, og meningen forsvinder" (Tilflytter, byrumskunstner).

Hirtshals har, som det også er fremført i kapitel 10, gennem tiden fået et dårligt ry, som kan være svært at slippe af med – også selvom informanterne peger på, at bymiljøet i dag har en fredelig atmosfære:

"[...] men det er svært [...] et eller andet sted, så skal vi have den gode historie, vi skal have den positive omtale af byen" (Lokal, turistforeningsformand og byrådspolitiker).

Også marketingchefen for Hirtshals Havn mener, at fortællingen skal ændres, så man ikke blot forbinder Hirtshals med lugten af fiskemelsfabrikker. Ifølge hende, skal der blandt andet udbredes en fortælling om havnens mange forskelligartede jobmuligheder:

"[...] når vi har besøg af folk, også når vi har besøg af politikere [eksempelvis skal Transportudvalget besøge Hirtshals Havn dagen efter interviewet] – De bliver alligevel overraskede, når de kommer herop, fordi: 'Hirtshals er bare en fiskerihavn' – tænker man! Så mange bliver overraskede, når de kommer herop og ser: 'okay – der er godt nok sket noget siden sidst!' Så jeg tror, det er sådan noget, du skal have noget mere ud omkring" (Pendler, marketingchef Hirtshals Havn).

At ændre fortællingen om et sted, er ikke noget, der sker på én dag. Men med denne refleksion, skal der alligevel fremføres et normativt, værdimæssigt ønske om, at italesættelsen af steder som Hirtshals over tid kan ændres, gennem forståelsen af de mange kvaliteter, som transit- og levebyer besidder. I hvert fald eksisterer der lokalt en drøm om, at fortællingen en dag kan vendes:

”[...] fortællingen om Udkantsdanmark: altså, det er da klart, hvis vi vender den fortælling om, hvis man kunne det, altså det kan man jo ikke lige, men tænk sig, hvis man kunne!” (Tilflytter, byrumskunstner).

Med afhandlingen er det fremført, er transit- og levebyer som Hirtshals i højere grad er en del af det, man kunne kalde Gennemfartsdanmark end Udkantsdanmark. Dette betyder, at Hirtshals i modsætning til forståelsen af ’udkant’, er endog meget stærkt forbundet infrastrukturelt, og at et meget stort antal mennesker dagligt rejser igennem stedet. Dette medfører andre problematikker relateret til transit, som skal håndteres, men på baggrund af afhandlingen kan det altså konstateres, at det i hvert fald ikke alene er problematikker relateret til udkantsdebatten, som er udfordrende for Hirtshals. Denne erkendelse er vigtig, for at Hirtshals og andre transit- og levebyer kan behandles og udvikles i overensstemmelse med deres reelle problemstillinger og potentialer.

2: Refleksioner over den planlagte by

Som det er blevet beskrevet gennem nærværende casestudie, er Hirtshals en planlagt by, og der skal her gøres nogle refleksioner over, hvad der kendetegner ’det planlagte’ aspekt af en by, samt hvilken rolle byplanlægning spiller i denne sammenhæng.

I 2014 blev der i forbindelse med tre internationale udstillinger i Dansk Arkitektur Center stillet følgende spørgsmål:

”Kan den planlagte by holde i længden?” (Albertslund Posten 2014).

Udstillingerne havde bæredygtighed som tema, særligt med fokus på social bæredygtighed i relation til de såkaldte ’new towns’ (se også kapitel 6), der på trods af idealer om social lighed og bedre rettigheder for arbejderklassen ofte i dag har problemer i forhold til ghettoisering og fraflytning af ressourcestærke borgere.

Spørgsmålet synes dog også at lægge op til en diskussion om andet end den sociale bæredygtighed, og der kan, afledt af denne afhandling, stilles spørgsmålstejn ved, om det er hensigtsmæssigt at planlægge hele byer fra bunden, og om det reelt er muligt fuldstændigt at styre byudvikling? Mange planlagte byer er skabt op gennem det 20ende århundrede, og er på baggrund af bilens indtog blevet materialiseret i en form for ’trafikbyer’, baseret på modernistiske idealer. Spørgsmålet er således yderligere i forlængelse af diskussionen om planlagte byer, hvad udfaldet er af de rationalistiske modeller og metoder, som særligt findes i de modernistiske strømninger, og om det er muligt, at lave objektive analyser og bystudier for optimeringsstrategier i henhold til placering og udformning af det bebyggede miljø?

Der findes mange byer verden over, der er planlagte og opført mere eller mindre på bar mark uden eksisterende bebyggelse at forholde sig til, men det mest kendte og ikoniske eksempel på en planlagt by er nok Brasiliens hovedstad Brasília. Det kan fremføres, at Brasília er den mest planlagte by i verden, og selvom Hirtshals kun er blevet kaldt den mest planlagte by i kongeriget (Thomassen 1954), og på væsentlige punkter som skala, national status og klima adskiller sig markant fra Brasiliens hovedstad, så er selve det planlagte aspekt interessant at overveje betydningen af, og der skal derfor gøres en refleksion ved at drage paralleller mellem de to byer.

Brasília kan ses som en ekstremcase på den ultimative planlagte by. Brasília er skabt på baggrund af uenighed omkring hvilken by, der skulle være hovedstad i Brasilien, og kompromisset blev en ny, moderne by placeret med lige stor afstand til Sao Paulo og Rio de Janeiro. Lige som Hirtshals er Brasília opført med udgangspunkt i en arkitektkonkurrence for en helt ny by. Konkurrencen blev vundet i 1957 af arkitekt Lúcio Costa, Oscar Niemeyer og landskabsarkitekt Roberto Burle Marx. Planen er som for Hirtshals symmetrisk, og imiterer omridset af en sommerfugl eller en flyvemaskine, hvor kroppen udgør de centrale funktioner – regeringsbygninger, administrative centre, nationale museer og andre prægtigt udformede bygninger, og vingerne udgør enklaver for beboelse med lokale indkøbsmuligheder, skoler, dagsinstitutioner med videre. I Hirtshals var der ligesom i Brasília planlagt for en streng funktionsopdeling med infrastrukturnettet som

distribuerende planelement. Bauman skiver om principperne bag ”moderne, utopiske visioner om den ”perfekte by”” (Bauman 1999, s. 39), og fremhæver blandt andet Le Corbusiers visioner om fremtidens byer:

”I byens rum som i det menneskelige liv er det nødvendigt at skelne mellem og adskille funktioner som arbejde, hjemmeliv, indkøb, underholdning, tro og administration. Hver funktion kræver sit eget sted, mens ethvert sted bør tjene én og kun én funktion” (Bauman 1999, s. 45-46).

Le Corbusiers tanker er i tråd med Brasilia-projektet og for så vidt også byplanen for Hirtshals. Til trods for de gode intentioner, beskriver Gaardmand imidlertid, hvordan ”Brasilias blev en af de største ny-by-fiaskoer i vor tid!” (Gaardmand 1993, s. 84), og Bauman skriver uddybende:

”Men Brasilia skulle vise sig at blive et mareridt for sine indbyggere. Det varede ikke længe, før udtrykket ”brasilitis” blev opfundet af byens uheldige ofre som betegnelse for det nye patologiske syndrom, som Brasilia var prototypen på og til dato det mest berømte epicentrum for. Der var almindelig enighed om, at de mest iøjnefaldende symptomer på brasilitis var fravær af folkemængder og mylder, de tomme gadehjørner, de anonyme steder, menneskenes fremmedgjorthed og den lammende monotoni i et miljø, der var renset for alt, hvad der kunne forurolige, overraske eller oplive” (Bauman 1999, s. 47-48).

Allerede i 1965 mødte den rigide plan modstand og kritik, blandt andet af Christopher Alexander, der skrev ’A City is not a Tree’ (Alexander 1965). Kritikken gik på, at en by ikke fungerer som et simpelt forgrenet system, og altså ikke er ’et træ’, ”...men tværtimod en mekanisme, hvor mange funktioner overlapper hinanden, og hvor der er brug for forbindelser ”på tværs” af grene og kviste” (Alexander i Gaardmand 1993, s. 84). Ifølge Alexander bør en (ny) by udformes som et ’halvgitter; åben for tilfældigheder’ (Ibid).

”Brasilias var [...] tænkt som en stor bymaskine, hvor de enkelte led havde deres ganske bestemte plads i konstruktionen, og hvor den rationelt bestemte byform forudsatte en håndfast styring af bebyggelsens placering, anvendelse og udformning” (Gaardmand 1993, s. 85).

Hirtshals har ligesom Brasilia været planlagt med intentioner om en ’styring af bebyggelsens placering, anvendelse og udformning’. Men som denne afhandling har været inde på, er meget af byudviklingen foregået efter egne ’autonome’ principper (Aaris & Larsen 1982), og der har siden den oprindelige byplan fra 1923 været adskillige andre planer i spil. Der må i den forbindelse skelnes mellem ’planlagte byer’ og ’byplanlægning’, hvor førstnævnte omhandler byer, der er tegnet på én gang og fra bunden stort set eller helt uden eksisterende bebyggelse at forholde sig til, mens sidstnævnte i højere grad handler om implementeringen af planer for eksisterende byområder. Hirtshals er i høj grad en planlagt by, tegnet i 1923 ud fra idealer, der kan ses som forløbere for modernismen, men samtidig en by, hvor byplanlægningen op igennem årtierne har været rodet og inkonsekvent. Dermed står byen tilbage med det værste fra de to verdenen: En rigid infrastruktur uden rumligt interessante gadeforløb fra den stramt planlagte og infrastrukturelt baserede by, og en usammenhængende byrumsarkitektur fra en byplanlægning, der ikke har fået fastholdt de gode intentioner og karaktertræk fra tidligere planer.

Dette leder videre til en betragtning omkring det, man kunne kalde et steds arv og miljø, parafraseret over den udbredte, klassiske diskussion omkring, hvorvidt en given menneskelig egenskab er medfødt eller tillært. For Hirtshals kan trafikdiagrammet i arkitektkonkurrencen fra 1923 ses som metafor for stedets arv: det infrastrukturelle DNA, som fremført i kapitel 6. Hvis der alene byplanlægges på baggrund af en sådan arv, bliver resultatet ikke fordrende for at løse transit- og levestedsproblemer. Det kan fremføres, at en stedsforståelse alene baseret på arv (en stedsforståelse, der blandt andet er karakteristisk for selve idéen om et steds Genius

Loci) er en deterministisk forståelse af stedet: Hvis planlægningen vægter alene at fremme det infrastrukturelle DNA, kan det fremføres, at det i sidste instans bidrager til underminering af det levede sted, og som sådan understøtter forståelsen af stedet som værende 'lost in transit' (Lange et al. 2014). Hvis man derimod antager en tro på, at 'stedets miljø', forstået som alle udefrakommende påvirkninger fra mennesker, relationer, diskurser, strømme etc., har indflydelse på et steds identitet og karakter, kan der i højere grad arbejdes med nye visioner, fremtidsscenarier og strategier. Imidlertid må det samme gælde for et sted som for et menneske, at både arv og miljø har betydning, og det er netop derfor, at det er væsentligt at forstå Hirtshals som både-og: som transit- og leveby.

Der kan være forskellige grunde til at planlægge nye byer, men med afsæt i Hirtshals-casen synes det vanskeligt at styre byudvikling fra plan til virkelighed. Dette betyder imidlertid ikke, at en ikke-planlægning er løsningen på de problematikker, der kan identificeres omkring planlagte byer. Derimod taler man mere og mere om at planlægningen skal være robust og omstillingsparat, så den ikke låses i statiske masterplaner. Planlægningen skal balanceres mellem markeds kræfter og visioner for 'det gode liv'. På den baggrund skal der ikke alene planlægges for transitbyen, men også for levebyen. I den forbindelse er det vigtigt at klarlægge, hvad henholdsvis staten, kommunen, erhvervslivet, borgerne og turismesektoren vil med Hirtshals. En interessant diskussion at tage i denne forbindelse kunne være med udgangspunkt i spørgsmålet om, hvorvidt der kan laves nogle politiske eller planlægningsmæssige bindinger, der gør, at levebyen får en større bid af kagen. Kan der forlanges mere byfornyelse, bedre sociale forhold, skoleudbud, fritidsaktiviteter med videre på steder, der rent faktisk bidrager med så stor økonomisk gevinst til landet som helhed? For hvorfor er det ikke netop her, hvor erhvervet udvikles, at byudvikling og lokalsamfund understøttes? Pt. er der tale om et steds- og mobilitetssystem, der er ude af balance.

Hirtshals synes på baggrund af nærværende studier at rumme et stort potentiale – også for bosætning! Men hvis potentialet skal indfries, skal man ikke kun bygge videre på det, der er, den planlagte by med sit nedarvede infrastrukturelle DNA, men også turde træffe nogle markante valg, og måske gøre noget mere for eksempelvis turisme, byliv og attraktive bosætningsmuligheder som anbefalingerne i kapitel 12 blandt andet peger på. Kvalitet, æstetik og relation kunne godt fylde mere på stedet uden, at det er på bekostning af flow og logistik. Men der skal en holdningsændring på bane, hvor dette prioriteres, og hvor stedsudviklingen bygger på forståelsen af, at mobilitet – i den rette bearbejdning – kan bidrage til at skabe lokal værdi.

3: Refleksioner over den metodiske tilgang

Med denne refleksion ønsker jeg særligt at uddybe værdien af casestudiet som metodisk tilgang bag afhandlingen og belyse, hvordan de mange forskellige metoder, der er anvendt, har spillet ind på hinanden i det, jeg vil kalde 'empirisk synergi'. Yderligere vil jeg reflektere over det samspil, der har været med praksis undervejs i forskningsprocessen.

Denne afhandling bygger på et omfattende casestudie af én konkret by med henblik på at skabe mere viden omkring forholdet mellem det komplekse sted og dets mobiliteter. Den relationelle stedsforståelse og nyere mobilitetsforskning, som danner teoretisk ramme om projektet, hænger netop sammen med ønsket om at belyse casen fra mange vinkler, og undersøge forbindelserne mellem de forskellige aspekter af stedet (sociale, fysiske, historiske, kulturelle, mobile med mere). Mixed methods har på den baggrund været nærliggende for ikke at begrænse analysen til et udelukkende kvalitativt eller kvantitativt blik. Den pragmatiske pluralisme understøtter denne fremgangsmåde og forståelse for at give empirien en fremtrædende placering i afhandlingen.

Igennem forskningsprocessen har jeg ikke arbejdet lineært fra forskningsspørgsmål til entydigt svar, men tværtimod arbejdet frem og tilbage imellem de forskellige empiriske data, metoder og forskningsspørgsmål, jævnfør pragmatismen og den abduktive slutningsform (se kapitel 2). Således har min første vidensindsamling gennem distancerede dokumentanalyser og mine første besøg og studier af byen skærpet mit fokus på byliv og gennemrejse, og på den baggrund

påvirket de følgende studier og metoder, herunder min interviewguide. Det første interview (byrumskunstneren) gav ny viden om brugen af byen, og skærpede min opmærksomhed på byens pladser og rumligheder samt atmosfære og stedslige identitet. Den nye viden påvirkede de næste interview, hvor jeg fik mulighed for at 'teste' den første interviewpersons værdier og udsagn i forhold til den nye informants holdninger og viden. Hvert interview har på trods af den samme semistrukturerede interviewguide bidraget med nye perspektiver og pointer, og påvirket mine spørgsmål og fokus for de næste interviews og studier i byen.

Registerdata har informeret både spørgeskemaer og interviewguides, og tilsvarende har mine forskellige kvalitative fund givet anledning til, at jeg har udtrukket nye statistikker og kørt nye krydsninger for at undersøge, om mine fund kunne ske at være udtryk for en mere generel tendens. De forskellige metoder har generelt suppleret hinanden, og er hver for sig valgt som det værktøj, der har syntes bedst egnet til den forestående 'opgave'. Man kan for eksempel spørge, hvorfor jeg har lavet spørgeskemaundersøgelse blandt de gennemrejsende, men ikke blandt byens borgere. Og hvorfor jeg har lavet dybdegående interviews blandt borgere og nøglepersoner, men ikke blandt de rejsende. Spørgeskemaet er kendetegnet ved at have stor repræsentativitet, mens det i forhold til interviews er mere overfladisk. Dette har været velfungerende i forhold til de gennemrejsende, der generelt ikke har nær så mange erfaringer og forhold til stedet som de lokale, hvor interview så til gengæld har været bedre egnet, dog på bekostning af antal respondenter. I den forbindelse er interviewpersonerne omhyggeligt udvalgt for at sikre en ønsket bredde. Kombinationen af registerdata, interviews og spørgeskemaundersøgelser med mine egne rejser igennem, til og rundt i byen, og de i den forbindelse etnografiske studier og urban design-faglige fysisk-rumlige stedsanalyser, har givet et nuanceret billede af den belyste problemstilling og Hirtshals som transitby og leveby.

Afhandlingens casestudie bidrager med en relativt dybdegående forskning sammenlignet med den brede stikprøve-forskning eller blot valget af flere forskellige cases. Indenfor den valgte case, er delstudierne dog udført bredt for at favne flest mulige perspektiver på stedet og dets kvaliteter, problemer og potentialer. For denne afhandling har casestudiet med dets mange delstudier gjort os i stand til at forstå, hvad der karakteriserer en transit- og leveby, hvilke udfordringer og potentialer en transit- og leveby har, og givet bud på, hvordan der kan arbejdes derudfra indenfor byplanlægning og urban design. De forskellige empiriske studier har således samlet bidraget til en dybere forståelse og ny viden gennem 'empirisk synergi'.

Samspil med praksis

I løbet af forskningsprojektperioden har jeg deltaget i en række møder på Hjørring Kommune for at udveksle viden om Hirtshals. Det første møde var med den daværende planchef og lå tidligt i opstartsfasen (21/2 2013) og havde lighedspunkter med et semistruktureret ekspertinterview, (uden dog at blive behandlet som et reelt interview med efterfølgende transskribering og citeringer). Mødet havde til formål at skabe et initierende overblik og indsamle en bred viden om Hirtshals, og som forsker var jeg på dette stadie mere på 'rejse' i en fremmed kultur end på 'minearbejde' for at grave efter specificeret viden (Kvale & Brinkmann 2009, s. 66). Mødet resulterede blandt andet i, at jeg få uger senere fik adgang til en stor mængde materiale fra den tidligere Hirtshals Kommune, hvilket er brugt i mine historiske dokumentanalyser. To gange er jeg blevet inviteret til at fremlægge mine foreløbige resultater på Hjørring Kommune (7/4 2014 og 24/6 2015), hvilket har givet brugbar feedback og en klar tilkendegivelse om, at min forskning ikke alene har interesse i akademiske kredse, men i høj grad kan bruges i praksis som grundlag for debat og direkte handling. Tydeligst er dette kommet til udtryk ved, at kommunen som følge af mine studier i øjeblikket overvejer en omdirigering af dele af trafikken, så turister i mindre grad sluses direkte til færgeterminalen, men får bedre mulighed for at besøge byen på vejen til havnen. Imellem de to resultatfremlæggelser har jeg endvidere været inviteret til og deltaget i et møde omkring strategi og byfornyelse af Hirtshals by (9/10 2014). Den jævnlige kontakt med Hjørring Kommune har bidraget til, at jeg har været informeret om kommunens politiske udfordringer og ønsker sideløbende med, at jeg har øget min egen vidensproduktion gennem blandt andet interviews og fysisk-rumlige stedsanalyser, og at jeg har fået testet mine resultaters

indvirkning på praksis. Foruden mine møder på Hjørring Kommune, har jeg i løbet af den treårige forskningsproces besøgt Hirtshals mere end 20 gange, og de mange besøg har været en vigtig del af at blive fortrolig med min case.

Som nævnt har forskningsprojektet allerede haft en direkte implikation i praksis indenfor rammerne af den konkrete case, Hirtshals. Selvom den producerede viden til en vis grad er kontekstafhængig, er det endvidere ønsket, at også andre byer med lignende udfordringer, kan bruge projektet til inspiration, som debatoplæg og som input til strategier for stedsudvikling og mobilitetsplaner.

4: Perspektiver for fremtidig forskning

Afslutningsvist vil jeg pege på en række forskningsfelter, der lægger sig i forlængelse af denne afhandling. Med afsæt i afhandlingens både empiriske og teoretiske temaer og konklusioner, tegner der sig konturerne af nye mulige forskningsprojekter, der kan bygge videre på den viden, som denne afhandling har afstedkommet.

1: Fænomenets nationale udbredelse – Flere og tværgående studier af transit- og leveby-fænomenet

Med afsæt i denne afhandling synes det nærliggende at undersøge udbredelsen af og tilstanden hos andre danske transit- og levebyer, og konkret arbejde med potentialerne ved transit- og levebyers gennemrejsende flows til fordel for lokalområdet. Sådanne studier kan fokusere på andre danske havnebyer med internationale såvel som nationale færgeforbindelser, på landegrænsebyer, der gennemskæres af international person- og godstrafik, og på motorvejs-såvel som landevejsbyer, der præges af store forbi- eller gennemstrømmende flows af person- og lastbiler uden nødvendigvis at opleve en afsmittende lokal værdi.

Med udgangspunkt i terminologien for transit- og levebyer, og forståelsen af disse som udspændende en værdimæssig målestok for bymæssig funktion og kvalitet, kan en lang række byers udfordringer studeres, forstås, kvalificeres og håndteres i et nyt lys.

2: Fænomenets internationale udbredelse – Studier af internationale cases

Diskussionen omkring transit og bosteder er ikke alene et dansk fænomen. Det vil således være relevant at undersøge, hvordan transit- og leveby-fænomenet er udbredt internationalt, og hvorvidt der er nationale forskelle i steds- og mobilitetsforståelsen af sådanne byer. Der kan således opstilles en hypotese omkring, at en lang række europæiske havnebyer såsom Zeebrygge i Belgien, Travemünde i Tyskland og Świnoujście i Polen møder udfordringer tilsvarende Hirtshals, og på den måde kan Hirtshals-casen fungere som 'paradigmatisk case', det vil sige "fungere som metafor for eller danne skole for" (Flyvbjerg 1991, s. 150) udbredelsen af transit- og levebyer. Det kan også i denne sammenhæng undersøges, hvordan byer, der er opstået omkring en havn som knudepunkt for en bestemt industri, er blevet byudviklet, og hvilke udfordringer sådanne byer står med i forhold til industriens konjunkturudsving (eksempelvis Hirtshals som fiskerihavneby, Narvik som jernmalm-havneby og Hammerfest som olieindustri-havneby). Også i det internationale lys synes det relevant at studere landegrænsebyer med fokus på transit- og levebykvaliteter, eksempelvis den Svenske by Strömstad nær den svensk-norske grænse, hvor mange nordmænd fra Oslo og andre steder i det sydøstlige Norge kører til ad E6 for at handle i store indkøbscentre og byens vinmonopol.

3: Transit- og levesteder – Studier med et bredere perspektiv på stærkt mobilitetspåvirkede steder

Denne afhandling kan endvidere fungere som afsæt for yderligere forskning omkring transit- og levesteder i en bredere forstand. Det kan være studier af rastepladser, lufthavne og andre mobilitetsknudepunkter, der om end de er karakteriseret ved gennemrejse, samtidig skal kunne tilbyde gode rammer for ophold. Selvom sådanne mobilitetspåvirkede steder ikke er deciderede bosætningssteder, har de alligevel betydning for mange menneskers hverdags- og fritidsliv.

Derfor vil det være vigtigt at forstå, hvad mobiliteten betyder for det levede liv på disse steder, og hvordan der eventuelt kan arbejdes med flow og ophold på nye måder, der skaber større værdi for begge dele.

4: Udkantsproblematikker i relation til infrastrukturelle forbindelser og flows

I forhold til den samfundsmæssige kontekst af blandt andet centralisering, globalisering, øget mobilitet i samfundet og yderområder, der er skitseret i kapitel 1, synes det relevant at studere infrastrukturelle forbindelser og flows nærmere i relation til udkantsproblematikkerne. Tidligere isolerede øer, byer og landområder forbindes tættere og tættere via nye eller udbyggede veje og motorvej, broer og tunneller. På baggrund af Hirtshals-casen er det relevant at undersøge, hvilke både positive og negative konsekvenser, sådanne forbindelser får, både lokalt og globalt, bosætningsmæssigt, turismemæssigt og erhvervsudviklingsmæssigt. Danske cases kunne i en sådan sammenhæng være Mors og Langeland, ligesom det kunne være interessant at følge udviklingen af Vestlandet i Norge, hvor der er foreslået at opføre en række broer således, at der kan opnås 'færgefri vej' hele vejen Kristiansand til Trondheim (Aftenposten 2012).

5: Mobilitetsplanlagte byer og byområder

Med afsæt det infrastrukturelle DNA, som denne afhandling argumenterer for er kendetegnende for Hirtshals som transit- og leveby, og i forlængelse af den foregående refleksion omkring planlagte byer, vil det være interessant at studere den type byer og byområder nærmere, der ligesom Hirtshals er opført med udgangspunkt i en masterplan uden forudgående bystruktur. Som det er fremført, er mange sådanne områder opstået i modernismen, særligt som forstadsbebyggelser på 'bar mark', og ligger til grund for det Lannig kalder "byens upåagtede trafikrum" (Lannig 2015, s. 5). På den baggrund kan det undersøges, i hvilken grad der er sammenhæng mellem selve det, at en by eller et område er planlagt som nyt, og det, at der har været en dominerende trafikplanlægning. Disse steder kan studeres med afsæt i kvaliteter og potentialer ved henholdsvis transitby-begrebet og leveby-begrebet.

6: Metodeudvikling – Yderligere kvalificering af arbejdsmetoder og anbefalinger

I dette konkrete casestudie har det været frugtbart at studere Hirtshals som oplevet og sanset sted, som et sted, der er konstitueret gennem historie, diskursive idéer og idealer og som materialiseret i fysiske bygninger og infrastrukturer. Dette synes oplagt at benytte til at analysere andre steder med tilsvarende steds- og mobilitetsudfordringer. Helt konkret ligger der et fremtidigt arbejde i at udfolde denne afhandlings relationelle og mobilitetsorienterede stedsstrategi og herunder afprøve og videreudvikle de ni anbefalinger til en mere generel metode og et analyseapparat til at forstå og designe for transit- og levebyer.

Kilder

- Aaris, L. & Larsen, A. (1982) *Bybygning i Hirtshals*. Afgangprojekt, Arkitektskolen Aarhus, Afd. D, Bybygning.
- Adey, P. (2010) *Mobility*. Abingdon: Routledge.
- Aftenposten (2012) 'Gigantbroer kan gi ferjefri E39 på Vestlandet'. *Aftenposten* 25. december 2012 [Online]. Tilgængelig på: <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Gigantbroer-kan-gi-ferjefri-E39-pa-Vestlandet-7077696.html> [tilgået: 06 02 2016].
- Aikin, S. (2006) 'Pragmatism, Naturalism, and Phenomenology'. *Human Studies*, 29 (3): 317-340.
- Albertsen, N. (2012) 'Gesturing atmospheres'. I: J. Thibaud & D. Siret, eds. (2012) *Ambiances in action: Proceedings of the 2nd international Congress on Ambiances*. Canadian Centre for Architecture. Montreal: International Ambiances Network. pp. 69-74.
- Albertsen, N. (1999) 'Urbane atmosfærer'. *Sosiologi i dag*, 29 (4): 5-30.
- Albertslund Posten (2014) 'Kan den planlagte by holde i længden'. *Albertslund Posten* 6. februar 2014 [Online]. Tilgængelig på: <http://albertslund.lokalavisen.dk/kan-den-planlagte-by-holde-i-laengden-/20140206/artikler/702069709> [tilgået: 06 02 2016].
- Alexander, C. (1965) 'A city is not a tree'. *Architectural Forum*, 122 (1&2): 58-62 & 58-62.
- Allen, L. B. (2007) 'On performative regionalism'. I: V.B. Canizaro, ed. (2007) *Architectural regionalism: Collected writings on place, identity, modernity and tradition*. New York: Princeton Architectural Press. pp. 146-155.
- Allen, S. (1999a) 'Infrastructural urbanism'. *Points lines: diagrams and projects for the city*, 52 .
- Allen, S. (1999b) *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. New York: Princeton Architectural Press.
- Allen, J., Massey, D., Cochrane, A., Charlesworth, J., Court, G., Henry, N. & Sarre, P. (1998) *Rethinking the region*. London: Routledge.
- Alvesson, M. & Kärreman, D. (2011) *Qualitative research and theory development - mystery as method*. London: SAGE Publications Ltd.
- Andersen, J., Freudendahl-Pedersen, M., Koefoed, L. & Larsen, J. (eds.). (2012) *Byen i bevægelse: mobilitet - politik - performativitet*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.
- Anderson, B. & Harrison, P. (eds.). (2010) *Taking-place: non-representational theories and geography*. Farnham: Ashgate Publishing Ltd.
- anex (2010) *Brugerdialog: Ny udstilling på Hirtshals Museum - Forundersøgelse blandt Hirtshals' indbyggere*. PDF-præsentation af brugeranalyse for Hirtshals Museum. København: anex - analyser i oplevelsessamfundet [Ikke publiceret materiale].
- Appleyard, B., Ferrell, C., Carroll, M. & Taecker, M. (2014) 'Toward Livability Ethics: A Fra-

mework to Guide Planning, Design, and Engineering Decisions'. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2403 (8): 62-71.

arkark (n.d.) *Hirtshals Rådhus (nu Hjørring Kommune)*. [Hjemmeside for "arkark.dk"]. Tilgængelig på: <http://www.arkark.dk/building.aspx?buildingid=1761> [tilgået: 20 02 2015].

Augé, M. (2008) *Non-places: an introduction to supermodernity*. 2nd edn. London: Verso.

Augé, M. (1995) *Non-places: an introduction to supermodernity*. London: Verso.

Bacon, M. (2012) *Pragmatism: an introduction*. Cambridge: Polity Press.

Bauman, Z. (2000) *Liquid modernity*. Oxford: Polity Press.

Bauman, Z. (1999) *Globalisering: de menneskelige konsekvenser*. København: Hans Reitzels Forlag.

Beauregard, R. A. (2005) 'From Place to Site: Negotiating Narrative Complexity'. I: C.J. Burns & A. Kahn, eds. (2005) *Site Matters: Design Concepts, Histories, and Strategies*. New York & London: Routledge. pp. 39-58.

Bencke, S. H. & Leth, A. L. (2015) 'Ekspertter: Det skal vi gøre for at få turister til Danmark'. *Politiken* 14. april 2015 [Online]. Tilgængelig på: <http://politiken.dk/rejser/nyheder/ferieidanmark/ECE2627607/ekspertter-det-skal-vi-goere-for-at-faa-turister-til-danmark/> [tilgået: 06 02 2016].

Benjamin, W. (1935) 'Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit'. *Gesammelte Schriften*, 1 (2): 431-469.

Böhme, G. (1993) 'Atmosphere as the Fundamental Concept of a New Aesthetics'. *Thesis eleven*, 36 (1): 113-126.

Briney, A. (2015) *Central Place Theory - An Overview of Christaller's Central Place Theory*. [Hjemmeside for "About Education"]. Tilgængelig på: <http://geography.about.com/od/urbaneconomicgeography/a/centralplace.htm> [tilgået: 06 02 2016].

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

Brinkmann, S. (2012) *Qualitative Inquiry in Everyday Life*. London: Sage publications ltd.

Bryman, A. (2008) *Social Research Methods*. 3rd edn. Oxford: Oxford University Press.

Burns, C. J. & Kahn, A. (2005) *Site Matters: Design Concepts, Histories and Strategies*. New York & London: Routledge.

Buttimer, A. & Seamon, D. (eds.). (1980) *The human experience of space and place*. London: Croom Helm.

Canter, D. (1977) *The psychology of place*. London: Architectural Press.

Casey, E. S. (1996) 'How to get from space to place in a fairly short stretch of time: Phenomenological prolegomena'. I: S. Feld & K.H. Basso, eds. (1996) *Senses of Place (School for Advanced Research Advanced Seminar Series)*. Santa Fe: School for Advanced Research Press. pp. 13-52.

Casey, E. S. (1993) *Getting back into place: Toward a renewed understanding of the place-world*. Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press.

- Castells, M. (1999) 'Grassrooting the space of flows'. *Urban Geography*, 20 (4): 294-302.
- Castells, M. (1996) *The Rise of the Network Society (The Information Age: Economy, Society and Culture Volume I)*. Massachusetts: Blackwell Publishers Inc.
- Center for Regional- og Turismeforskning (2012) *Kystturismen i Danmark*. Hvide Sande: Viden-center for Kystturisme.
- Christensen, K. (1998) *Hirtshals i gamle postkort*. Zaltbommel: Forlaget Europæisk Bibliotek.
- Christiansen, K. H. & Rasmussen, S. E. (1923) *Plan til en by ved Hirtshals*. København: Ministeriet for offentlige arbejder.
- Clarke, A. E. (2005) *Situational analysis: grounded theory after the postmodern turn*. Thousand Oaks: SAGE Publications.
- Corner, J. (1999a) 'The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention'. I: D. Cosgrove, ed. (1999) *Mappings*. London: Reaktion Books. pp. 213-250.
- Corner, J. (ed.). (1999b) *Recovering landscape: essays in contemporary landscape architecture*. Elektronisk udgave edn. New York: Princeton Architectural Press.
- COWI A/S & Tegnestuen Jens V. Nielsen (2014) *Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet*. København: Miljøministeriet et al.
- COWI A/S (2013) *Byliv der betaler sig*. København: Naturstyrelsen et al.
- Cresswell, T. (2006) *On the move: mobility in the modern western world*. New York & London: Routledge.
- Cresswell, T. (2004) *Place: a short introduction*. Oxford: Blackwell publishing.
- Cross, N. (1982) 'Designerly ways of knowing'. *Design Studies*, 3 (4): 221-227.
- Cullen, G. (1971) *The concise townscape*. London: Architectural Press.
- Dahl, H. (2008) *Den usynlige verden*. København: Gyldendal.
- Dansk Byplanlaboratorium & Center for Strategisk Byforskning (ed.). (2013) *Den Grænseløse By*. København: Center for Strategisk Byforskning.
- Danske Havne (2014) *Her udvider havnene - Danske erhvervshavnens udvidelsesplaner 2014 og planer for de kommende år*. København: Danske Havne.
- Danske Havne (2013) *Folk i kø til 300 nye job*. [Hjemmeside for "Danske Havne"]. 1. februar 2013. Tilgængelig på: <http://www.danskehavne.dk/menu/Nyheder/nyheder/folk-i-ko-til-300-nye-job#.VW2wEk3U-Uk> [tilgået: 06 02 2015].
- Danske Havne (2010) *Havnens rolle i den lokale erhvervsudvikling*. København: Danske Havne.
- Den Danske Ordbog (n.d.) *Levested*. [Hjemmeside for "Det Danske Sprog- og Litteraturselskab"]. Tilgængelig på: <http://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=levested> [tilgået: 09 15 2015].
- Den Store Danske (n.d.) *Biotop*. [Hjemmeside for "Gyldendal"]. Tilgængelig på: <http://www>

denstoredanske.dk/Natur_og_miljø/c3%b8/%c3%98kologi/biotop [tilgået: 15 09 2015].

Den store danske (2014a) *Terminal*. [Hjemmeside for ”Den Store Danske”]. Tilgængelig på: http://www.denstoredanske.dk/Sprog,_religion_og_filosofi/Sprog/Fremmedord/t-tk/terminal?highlight=terminal [tilgået: 08 09 2014].

Den store danske (2014b) *Terminalstadium*. [Hjemmeside for ”Den Store Danske”]. Tilgængelig på: http://www.denstoredanske.dk/Sprog,_religion_og_filosofi/Sprog/Fremmedord/t-tk/terminalstadium?highlight=terminal [tilgået: 08 09 2014].

Det Danske Sprog- og Litteraturselskab (2014) *Undre*. [Hjemmeside for ”Det Danske Sprog- og Litteraturselskab”]. Tilgængelig på: <http://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=undre> [tilgået: 11 09 2014].

dkm (n.d.) *Hirtshals Kirke*. [Hjemmeside for ”Danmarks Kirkelige Mediecenter (dkm)”]. Tilgængelig på: <http://www.hirtshals sogn.dk/om-sognet/hirtshals-kirke/kirkens-historie/> [tilgået: 20 02 2015].

Domea (2015) *Margretheparken – Tal af Fakta*. [Hjemmeside for ”Domea”]. Tilgængelig på: <http://www.domea.dk/afdelinger/margretheparken/Om-afdelingen/Tal-og-fakta/Sider/default.aspx> [tilgået: 20 02 2015].

Dybvad, K. (2015) *Udkantsmyten - Hvordan centraliseringen af Danmark ødelægger vores økonomi og sociale sammenhængskraft*. København: People’s Press.

Egholm, L. (2014) *Videnskabsteori: perspektiver på organisationer og samfund*. København: Hans Reitzels Forlag.

Erhvervs- og Boligstyrelsen (2003) *Kortlægning og Analyse af Byernes Udfordringer*. København: Erhvervs- og Boligstyrelsen.

Erhvervsstyrelsen (2015) *Havneplanlægning*. [Hjemmeside for ”Erhvervsstyrelsen”]. Tilgængelig på: <https://erhvervsstyrelsen.dk/havne> [tilgået: 22 12 2015].

Erhvervsstyrelsen (2012) *Statslige interesser i danske havne*. [Hjemmeside for ”Erhvervsstyrelsen”]. Tilgængelig på: <https://erhvervsstyrelsen.dk/statslige-interesser> [tilgået: 06 02 2016].

Erhvervsstyrelsen (2010) *Redegørelse om havnearealer*. [Hjemmeside for ”Erhvervsstyrelsen”]. Tilgængelig på: <https://erhvervsstyrelsen.dk/redegoerelse-om-havnearealer> [tilgået: 22 12 2015].

Fennefoss, T. (2013) ’Fremtidens Leveby’. *Randers Amtsavis* 24. marts 2013 [Online]. Tilgængelig på: <http://amtsavisen.dk/debat/fremtidens-leveby> [tilgået: 06 02 2016].

Flyvbjerg, B. (2001) *Making social science matter: why social inquiry fails and how it can succeed again*. New York: Cambridge University Press.

Flyvbjerg, B. (1991) *Rationalitet og magt (Det konkrete videnskab Bind I)*. København: Akademisk Forlag.

Foreningen af Danske Transportcentre (n.d.) *Transport- og logistikcentre på Hovednet Veje i Danmark*. [Hjemmeside for ”Foreningen af Danske Transportcentre”]. Tilgængelig på: https://fdt-dk.danaweb1.com/CustomerData/Files/Folders/21-27-02-2015/366_11-fdt-hovednet-veje-dk-med-transportcenter.pdf [tilgået: 03 02 2016].

- Frampton, K. (1983) 'Toward a Critical Regionalism: Six points for an architecture of resistance'. **I:** H. Foster, ed. (1983) *The Anti-Aesthetic: Essays on Postmodern Culture*. Port Townsend: Bay Press. pp. 16-30.
- Frayling, C. (1993) 'Research in Art and Design'. *Royal College of Art Research Papers*, 1 (1): 1-5.
- Frederiksen, M. (2013) 'Integration i 'mixed methods' forskning: Metode eller design?'. *Metode & Forskningsdesign*, 1 (1): 17-40.
- Gaardmand, A. (1993) *Danske byplanlægning 1938-1992*. København: Arkitektens Forlag.
- Gadamer, H. G. (1989) *Truth and method*. 2nd edn. London: Continuum.
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013) *Bylivsstudier - studier af samspillet mellem byens form og byens liv*. Nykøbing Sjælland: Forlaget Bogværket.
- Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker*. Nykøbing Sjælland: Forlaget Bogværket.
- Gehl, J. (2007) *Livet mellem husene - udeaktiviteter og udemiljøer*. 6th edn. København: Arkitektens Forlag.
- Gehl, J. (1971) *Livet mellem husene*. København: Arkitektens Forlag.
- Gintberg, J. (2011) *Gintberg på Kanten - Hirtshals*, DR1, DR.
- Gjerding, A. N. & Kringelum, L. B. (2015) 'Innovating through collaborative business models: Generalizing business model innovation'. *Paper prepared for the DRUID conference on The Relevance of Innovation, Rome, June 15-17, 2015*, 1-24.
- Goetz, A.R., Budd, L. & Adey, P. (eds.). (2014) *The geographies of air transport*. Surrey: Ashgate.
- Goffman, E. (1959) *The Presentation of self in everyday life*. New York: Anchor Books.
- Graham, A. (2003) *Managing airports: an international perspective*. 2nd edn. Oxford: Elsevier Ltd.
- Graham, S. (2010) *Disrupted cities: when infrastructure fails*. New York: Routledge.
- Graham, S. (2002) 'Urban Network Architecture and the Structuring of Future Cities'. **I:** H. Thomsen, ed. (2002) *Future Cities - The Copenhagen Lectures*. København: Fonden Realdania. pp. 109-122.
- Graham, S. & Marvin, S. (2001) *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- Groth, N.B. & Fertner, C. (eds.). (2013) *Stationsbyer i dag*. Aarhus: Realdania.
- Gunn, W., Otto, T. & Smith, R.C. (eds.). (2013) *Design Anthropology: Theory and Practice*. London: Bloomsbury Publishing.
- Hajer, M. & Reijndorp, A. (2001) *In search of the new public domain: analysis and strategy*. Rotterdam: NAI.
- Hajer, M. (1999) 'Zero-friction society'. *Urban Design Quarterly*, Urban Design Alliance Week (71): 29-34.

- Hansen, F. & Simonsen, K. (2004) *Geografiens videnskabssteori - en introducerende diskussion*. Frederiksberg: Roskilde universitetsforlag.
- Harvey, D. (1996) *Justice, nature and the geography of difference*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (1989a) *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (1989b) *The urban experience*. Oxford: Blackwell.
- Hastrup, K. (1999) *Viljen til viden: en humanistisk grundbog*. København: Gyldendal.
- Hauxner, M. (2011) *Supernatur*. Risskov: Ikaros Press.
- Healey, P. (2000) 'Planning in Relational Space and Time: Responding to New Urban Realities'. I: G. Bridge & S. Watson, eds. (2000) *A Companion to The City*. Oxford: Blackwell Publishers. pp. 517-530.
- Heidegger, M. (1927) *Sein und Zeit*. Tübingen: Max Niemayer Verlag.
- Hersbøll, M. R. (2013) 'Den rådne banan avler mere råddenskab'. *Politiken* 21. oktober 2013 [Online]. Tilgængelig på: <http://politiken.dk/debat/kritikerskolen/ECE2109791/den-raadne-banan-avler-mere-raaddenskab/> [tilgået: 22 12 2015].
- Hesse-Biber, S. (2010) *Mixed methods research: merging theory with practice*. New York: Guilford Press.
- Hirtshals Havn (2016) *Ny rute mellem Hirtshals Havn og belgiske Zeebrugge*. [Hjemmeside for "Hirtshals Havn"]. 4. februar 2016. Tilgængelig på: <http://www.hirtshalshavn.dk/Aktuelt/Nyheder/Ny-rute-mellem-Hirtshals-Havn-og-belgiske-Zeebrugge> [tilgået: 09 02 2016].
- Hirtshals Havn (2015) *Kombiterminal*. [Hjemmeside for "Hirtshals Havn"]. 22. maj 2015. Tilgængelig på: <http://www.hirtshalshavn.dk/Aktuelt/Det-sker/Kombiterminal> [tilgået: 22 12 2015].
- Hirtshals Havn (2013a) *Havnens Historie*. [Hjemmeside for "Hirtshals Havn"]. 27. november 2013. Tilgængelig på: <http://www.hirtshalshavn.dk/Havnen/Havnens-historie> [tilgået: 22 12 2015].
- Hirtshals Havn (2013b) *Vækstvejen*. Hirtshals: Hirtshals Havn.
- Hirtshals Havn (2011) *Hvem skaber 2723 job i Hjørring Kommune?* Hirtshals: Hirtshals Havn.
- Hirtshals Havn (2008) *Den erhvervsøkonomiske betydning*. Hirtshals: Hirtshals Havn.
- Hjørring Kommune (2015) *Hirtshals som vækstområde*. PowerPoint-præsentation ved 'Hirtshals Kontorchefseminar' d. 24. juni 2015. Hjørring: Hjørring Kommune [Ikke publiceret materiale].
- Hjørring Kommune (2014) *Hirtshals*. Folder internt i kommunen. Hjørring: Hjørring Kommune [Ikke publiceret materiale].
- Hjørring Kommune (2013) *Hjørring Kommuneplan 2013*. Hjørring: Hjørring Kommune.
- Hjørring Kommune (2010a) *Befolkningen i Hjørring Kommune, Befolkningsprognose for 2010-2024 fordelt på områder og alder*. Hjørring: Hjørring Kommune.
- Hjørring Kommune (2010b) *Forlig om skolestruktur i Hjørring Kommune (forligstekst fra 1. november*

2010), Hjørring Kommune, Hjørring.

Hotel Hirtshals (n.d.) *Hotel Hirtshals - about us*. [Hjemmeside for "Hotel Hirtshals"]. Tilgængelig på: <http://hotelhirtshals.dk/da/about-us/> [tilgået: 20 02 2015].

HTC (2013) *Hirtshals Transport Center - Et moderne center med totalservice til transportsektoren og privatbilismen*. [Hjemmeside for "Hirtshals Transport Center (HTC)"]. Tilgængelig på: <http://www.htc.dk/> [tilgået: 06 25 2013].

Hvattum, M. (2010) 'Stedets tyranni'. *Arkitekten*, 112 (2): 33-48.

Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Fødevareministeriet (2011) *Landdistriktsredegørelse 2011 – regeringens redegørelse til Folketinget*. København: Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Fødevareministeriet.

Jacobs, J. (1961) *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.

Jantzen, C. (2011) 'Wienermelange: "Hjemlighed" og fremmedhed - Byggeri på æstetisk grundlag'. *Nordiske Udkast*, 38 (1 & 2): 75-92.

Jensen, M. (2001) *Tendenser i tiden: en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Frederiksberg: Samfundslitteratur.

Jensen, O. B. (2014a) *Designing mobilities*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Jensen, O. B. (2014b) *Blue sky matter: toward an (in-flight) understanding of the sensuousness of mobilities design*. C-MUS Brown Bag Seminar-præsentation, 25. september 2014 på Aalborg Universitet.

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

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

Jensen, O. B. & Morelli, N. (2011) 'Critical Points of Contact: Exploring networked relations in urban mobility and service design'. *Landinspektøren: Tidsskrift for kortlægning og Arealforvaltning*, 46 (1): 36-49.

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

Jensen, O. B. & Richardson, T. (2004) *Making european space: mobility, power and territorial identity*. London: Routledge.

Jensen, O. B. (1999) *At ville noget med rummet: diskurs & rationalitet i Danmarks og Den Europæiske Unions planlægning af byernes rumlige udvikling*. Ph. D., Aalborg Universitet.

Johansson, R. (2000) 'Ett bra fall är ett steg framåt. Om fallstudier, historiska studier och historiska fallstudier'. *Nordic Journal of Architectural Research*, 13 (1 & 2): 65-71.

Jones, O. (2008) 'Stepping from the wreckage: Geography, pragmatism and anti-representational theory'. *Geoforum*, 39 (4): 1600-1612.

Jordan, D. P. (1995) *Transforming Paris: the life and labors of Baron Haussmann*. New York: Free Press.

Jørgensen, G. (2013) 'Planlægning for det gode liv i byen'. **I:** Dansk Byplanlaboratorium & Center for Strategisk Byforskning, ed. (2013) *Den Grænseløse By*. København: Center for Strategisk Byforskning. pp. 15-30.

Karpatschof, B. (2010) 'Den kvalitative undersøgelsesforms særlige kvaliteter'. **I:** Brinkmann, Svend, Tanggaard, Lene, ed. (2010) *Kvalitative metoder: en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag. pp. 409-428.

Kaufmann, V. (2002) *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Abingdon: Ashgate Publishing Ltd.

Kelbaugh, D. (2007) 'Toward an integrated paradigm: Further thoughts on the three urbanisms'. *Places*, 19 (2): 12-19.

Kiib, H. & Marling, G. (1996) *Strukturanalyse*, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg.

Kjeldsen, N. (2013) 'Folk i kø for at få færgejob'. *DR.dk - Nordjylland* 17. januar [Online]. Tilgængelig på: <http://www.dr.dk/nyheder/regionale/nordjylland/folk-i-koe-faa-faergejob> [tilgået: 06 02 2016].

KL (2015) "*Den rådne banan*" og "*Udkantsdanmark*" gør mere skade end gavn. [Hjemmeside for "KL (Kommunernes Landsforening)"]. 26. februar 2015. Tilgængelig på: <http://www.kl.dk/menu/Den-radne-banan-og-Udkantsdanmark-gor-mere-skade-end-gavn-id174836/> [tilgået: 22 12 2015].

Knabb, K. (ed.). (1981) *Situationist International Anthology*. Berkeley: Bureau of Public Secrets.

Koolhaas, R. (1994) 'The Generic City'. **I:** J. Sigler, ed. (1995) *Small, medium, large, extra-large*. 2nd edn. New York: The Monacelli Press. pp. 1238-1264.

Krak (2016) *Krak Kort*. [Hjemmeside for "Eniro/Krak"]. Tilgængelig på: <http://map.krak.dk/> [tilgået: 06 02 2016].

Krieger, A. & Saunders, W.S. (eds.). (2009) *Urban Design*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Kuben Management (2015) *Områdebyernes fremtidige roller*. København: Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.

Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009) *Interview: introduktion til et håndværk*. 2nd edn. København: Hans Reitzels Forlag.

Lang, J. (1994) 'Urban Design as a Discipline and as a Profession'. **I:** M. Larice & E. Macdonald, eds. (1994) *The Urban Design Reader*. New York: Routledge. pp. 461-478.

Lange, I. S. G. (2015) 'En by i ud- og afvikling'. *Byplan*, 67 (2): 24-28.

Lange, I. S. G. (2014) 'Frugtbart samarbejde mellem havn og forskning'. *Teknik & Miljø* 22. juni 2014 [Online]. Tilgængelig på: <http://www.ktc.dk/ktc-artikler/nyhed/frugtbart-samarbejde-mellem-havn-og-forskning> [tilgået: 09 02 2016].

Lange, I. S. G., Laursen, L. L. H., Lassen, C. & Jensen, O. B. (2014) *Lost in Transit*. Paper præsenteret på Cosmopolitanities Conference 2014. [Ikke publiceret materiale].

- Lange, I. S. G. (2013) 'Havne som knudepunkter'. *Teknik & Miljø*, 107 (11): 42-43.
- Lange, I. S. G., Laursen, L. L. H. & Lassen, C. (2013) 'Missing Links - Et case studie af et nationalt mobilitetsknodepunkt/lokalt tilbagegangssted'. *Trafikdage på Aalborg Universitet* [Online]. pp. 1-17. Tilgængelig på: <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers13/IdaGoetzscheLange.pdf> [tilgået: 06 02 2016].
- Lanng, D. B. (2015) *Gesturing Entangled Journeys*. Ph. D., Aalborg Universitet.
- Larsen, J. & Meged, J. W. (2012) 'At fotografere og filme byen - visuelle etnografier'. I: J. Andersen, M. Freudendahl-Pedersen, L. Koefoed & J. Larsen, eds. (2012) *Byen i bevægelse: Mobilitet - Politik - Performativitet*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag. pp. 302-317.
- Lash, S. & Urry, J. (1994) *Economies of signs and space*. London: SAGE Publications.
- Lassen, C., Laursen, L. L. H. & Lange, I. S. G. (2014) 'Mobilitet der skaber lokal værdi?'. *Trafik & Veje*, 91 (12): 45-47.
- Lassen, C., Laursen, L. L. H., Lange, I. S. G. & Frølund, M. (2014) *Mobilitet der skaber lokal værdi: En mobilitets- og stedsanalyse af turister og erhvervsrejsende gennem Hirtshals Havn*. Aalborg: Institut for Arkitektur & Design, Aalborg Universitet.
- Lassen, C. (2005) *Den mobiliserede vidensarbejder - en analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi*. Ph. D., Aalborg Universitet.
- Last Stop Shop (2015a) *Tilbud*. [Hjemmeside for "Last Stop Shop - Grensehandel Hirtshals"]. Tilgængelig på: <http://www.laststopshop.dk/tilbud> [tilgået: 02 02 2015].
- Last Stop Shop (2015b) *Home*. [Hjemmeside for "Last Stop Shop - Grensehandel Hirtshals"]. Tilgængelig på: <http://www.laststopshop.dk/home> [tilgået: 02 02 2015].
- Latour, B. (2005) *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Laursen, L. L. H. & Lanng, D. B. (2013) *SNØHETTA WORKS - conversation on site design*. Interview. Aalborg: Sektionen for Urban Design, Institut for Arkitektur, Design & Medieteknologi, Aalborg Universitet [Ikke publiceret materiale].
- Lawson, B. (2004) *What designers know*. Oxford: Architectural Press.
- Lefebvre, H. (1992) *The production of space*. Oxford: Wiley.
- Lokalhistorisk selskab for Hirtshals Kommune (1979) *Årbog 1979 - Lillebeden 1879: Hirtshals 100års jubilæum*. Hirtshals: Lokalhistorisk Selskab for Hirtshals kommune.
- Lokalhistorisk selskab for Hirtshals og omegn (2014) *Fra egnens fortid - lokalhistorisk årbog 2014*. Hirtshals: Lokalhistorisk selskab for Hirtshals og omegn.
- Lynch, K. (1960) *The image of the city*. Cambridge, Massachusetts, and London: M.I.T. Press.
- Lynggaard, K. (2010) 'Dokumentanalyse'. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, eds. *Kvalitative Metoder: en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag. pp. 137-151.

- Maas, W., van Rijs, J. & Koek, R. (eds.). (1999) *Metacity Datatown*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Macgellan, Mac. 2011, *VoM2: Hirtshals, Denmark*, The World of Macgellan. 6. maj 2011. <http://macgellan.blogspot.dk/2011/05/vom2-hirtshals-denmark.html>.
- Malpas, J. (1999) *Place and experience: A philosophical topography*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Markusen, A. (1996) 'Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts'. *Economic Geography*, 72 (3): 293-313.
- Massey, D. (2005) *For space*. London: SAGE.
- Massey, D. (1991) 'A global sense of place'. *Marxism today*, 35 (6): 24-29.
- Metopos by- og landskabsdesign (2009) *Leveby 2011 – et attraktivt hverdagsliv som kickstarter for øget bosætning og livskvalitet i landdistrikter*. Hjørring: Hjørring Kommune.
- Miljøministeriet (2013) *Grøn omstilling - nye muligheder for hele Danmark*. København: Miljøministeriet.
- Miljøministeriet (2006) *Landsplanredegørelse 2006: Det nye Danmarks kort – planlægning under nye vilkår*. København: Miljøministeriet.
- Miljøministeriet (2003) *Landsplanredegørelse 2003: Et Danmark i balance - hvad skal der gøres?* København: Miljøministeriet.
- Miljøverndepartementet (1993) *Stedsanalyse - innhold og gjennomføring*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter (ed.). (2013) *Danmarks kort over områdetyper*. Regional- og Landdistriktspolitisk Redegørelse 2013. København: Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.
- MVRDV (ed.). Winy Maas, Jacob van Rijs and Richard Koek. (2006) *FARMAX: excursions on density*. 3rd edn. Rotterdam: 010 Publishers.
- MVRDV (1998) *METACITY/DATATOWN*. [Hjemmeside for "MVRDV"]. Tilgængelig på: <http://www.mrvd.nl/projects/mcdt> [tilgæet: 06 02 2016].
- Nielsen, J. P. (1976) *Historien om Hirtshals - Inden kommunesammenlægningen i året 1970*. Hirtshals: J.P. Nielsen, i kommission hos Hirtshals Boghandel.
- Nielsen, T. (2001) *Formløs: den moderne bys overskudslandskab*. Aarhus: Arkitektskolens forlag.
- Niras Konsulenterne (2009) *Havne i bølgegang - en undersøgelse af danske havnes udvikling og omdannelse*. København: By- og landskabsstyrelsen.
- Norberg-Schulz, C. (1980) *Genius Loci - Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli Publisher.
- Nordjyllands Amt (2003) 'Hirtshals'. I: Sven Allan Jensen A/S, ed. (2003) *Nordjyske byers oprindelse og historie*. Aalborg: Nordjyllands Amtsråd. pp. 13-14.
- Nordjyllands Jernbaner (2015a) *Stationerne Hjørring - Hirtshals*. [Hjemmeside for "Nordjyl-

lands Jernbaner”]. 18. januar 2015. Tilgængelig på: http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Hj%F8rring_Privatbaner:Hj%F8rring_-_Hirtshals_banen:Stationerne_Hj%F8rring_-_Hirtshals [tilgået: 20 02 2015].

Nordjyllands Jernbaner (2015b) *Arkitekterne bag stationerne*. [Hjemmeside for ”Nordjyllands Jernbaner”]. 18. januar 2015. Tilgængelig på: http://www.baner-omkring-aalborg.dk/?Arkitekterne_bag_stationerne [tilgået: 20 02 2015].

Nordjyske Jernbaner (2015) *Historien bag Nordjyske Jernbaner*. [Hjemmeside for ”Nordjyske Jernbaner A/S”]. Tilgængelig på: <http://www.njba.dk/historien-bag-nordjyske-jernbaner.aspx> [tilgået: 28 10 2015].

NT (2013) *NT - Nordjyllands Trafikselskab*. [Hjemmeside for ”Nordjyllands Trafikselskab (NT)”]. Tilgængelig på: http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/admin/library/media/ntbil-leder/2012_31/hirtshalsbanen-fra-02-04-2013-ver3.pdf [tilgået: 25 06 2013].

Olesen, M. & Lassen, C. (2015) 'Restricted Mobilities: Access to, and Activities in, Public and Private Spaces'. I: O.B. Jensen, ed. (2015) *Mobilities*. Oxford: Routledge. pp. 215-232.

Olesen, M. & Lassen, C. (2012) 'Restricted Mobilities: Access to, and Activities in, Public and Private Spaces'. *International Planning Studies*, 17 (3): 215-232.

Olsen, H. (2006) *Guide til gode spørgeskemaer. En manual*. København: Socialforskningsinstituttet.

Ørntoft, C. (2015) *Lille Tektonisk Plads*. [Hjemmeside for ”Claus Ørntoft”]. Tilgængelig på: <http://www.orntoft.dk/igangvaerende2> [tilgået: 22 12 2015].

Pallasmaa, J. (2010) 'On Atmosphere: peripheral perception and existential experience'. I: P. MacKeith, ed. (2012) *Encounters 2: Juhanni Pallasmaa Architectural Essays*. Helsinki: Rakennustieto Publishing. pp. 238-251.

Pallasmaa, J. (2005) *The eyes of the skin: architecture and the senses*. Chichester: Wiley.

Partners for Livable Communities (2015) *What is livability?* [Hjemmeside for ”Partners for Livable Communities”]. Tilgængelig på: <http://www.livable.org/about-us/what-is-livability> [tilgået: 30 12 2015].

Rasmussen, E. D. (1968) *Hirtshals - havneplaner gennem mere end 100 år*. Hirtshals: Sct. Georgs Gildet.

Realdania (n.d.) *Realdania*. [Hjemmeside for ”Realdania”]. Tilgængelig på: <http://www.realdania.dk/> [tilgået: 06 02 2016].

Realdania (2012) *Mulighedernes Land - Nye veje til udvikling i yderområder*. Skovlunde: Cool Gray A/S.

Realkreditforeningen (2016) *Boligpriser*. [Hjemmeside for ”Realkreditforeningen”]. Tilgængelig på: <http://www.realkreditforeningen.dk/Statistik/Pages/boligpriser.aspx> [tilgået: 20 01 2016].

Relph, E. (1976) *Place and placelessness*. London: Pion Limited.

Ringgaard, D. (2010) *Stedssans*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag.

Ritzau (2013) 'Befolkningens ryk mod byerne kan splitte Danmark'. *Politiken* 30. december 2013 [Online]. Tilgængelig på: <http://politiken.dk/oekonomi/dkoekonomi/ECE2170295/befolk->

ningens-ryk-mod-byerne-kan-splitte-danmark/ [tilgået: 06 02 2016].

Ruud, M. E., Brattbakk, I., Røe, P. G. & Vestby, G. M. (2007) *Sosiokulturelle stedsanalyser: Veileder*. Oslo: Akershus fylkeskommune.

Sack, R. (1992) *Place, Modernity, and the Consumer's World: A Relational Framework for Geographical Analysis*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Safe Ocean Service (n.d.) *Safe Ocean Service - Our Story*. [Hjemmeside for "Safe Ocean Service"]. Tilgængelig på: <http://www.safeos.dk/sos-our-story/> [tilgået: 10 02 2016].

Sandercock, L. (2003) 'Out of the closet: The importance of stories and storytelling in planning practice'. *Planning Theory & Practice*, 4 (1): 11-28.

Schelde, J. R. & Asgaard Andersen, M. (2012) 'Arkitektur giver form til vores tilværelse'. I: K. Kjeldsen, J.R. Schelde, M. Asgaard Andersen, M. Juul Holm & m. Louisiana, eds. (2012) *New Nordic - arkitektur & identitet*. Humlebæk: Louisiana Museum of Modern Art. pp. 32-55.

Schutz, A. (2005) *Hverdagslivets sociologi*. København: Hans Reitzels Forlag.

Sheller, M. & Urry, J. (2006) 'The new mobilities paradigm'. *Environment and Planning A*, 38 (2): 207-226.

Simonsen, H. B. (2002) 'Historien om Hirtshals Havn'. I: H.G. Nielsen, ed. (2002) *Havets Nordjylland - Museernes rejser gennem Nordjyllands kultur og historie*. Aalborg: Nordjyllands Amt. pp. 168-175.

Simonsen, K. & Bærenholdt, J.O. (eds.). (2004) *Space odysseys: spatiality and social relations in the 21st century*. Aldershot: Ashgate.

Sitte, C. (1965) *City planning: according to artistic principles*. London: Phaidon Press.

Slumstrup, F. & Mortensen, V. (eds.). (2015) *Oprør fra udkanten - Mulighedernes Land 2.0*. Tilst: AKA-print.

Soja, E. W. (1989) *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.

Stake, R. E. (2003) 'Case Studies'. I: N.K. Denzin, ed. (2003) *Strategies of qualitative inquiry*. 2nd edn. Thousand Oaks: SAGE. pp. 134-163.

Svendsen, G. L. H. (2013) *Livsvilkår og udviklingsmuligheder på landet: viden, cases, teorier*. Odense: Syddansk Universitetsforlag.

Tanggaard, L. & Brinkmann, S. (2010a) 'Kvalitet i kvalitative studier'. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, eds. (2010) *Kvalitative metoder: en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag. pp. 489-499.

Tanggaard, L. & Brinkmann, S. (2010b) 'Interviewet: Samtalen som forskningsmetode'. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, eds. (2010) *Kvalitative metoder: en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag. pp. 29-53.

Thibaud, J. (2012) 'The city through the senses'. *Cadernos Proarg*, 18 (1): 1-16.

Thibaud, J. (2011) 'The sensory fabric of urban ambiances'. *The Senses and Society*, 6 (2): 203-215.

Thomassen, O. (1954) 'Idealby og virkelighed. En tragisk komedie genfortalt af arkitekt

M.A.A. Ole Thomassen'. *Byplan: Vore byer og deres planlægning: Tidsskrift for byplanlægning, egns- og landsplanlægning*, 160-164.

Thrift, N. (2007) *Non-representational theory: Space, politics, affect*. London: Routledge.

Tietjen, A. & Jørgensen, G. (2014) 'Små projekter kan få stor betydning'. *Byplan*, 66 (2): 25-30.

Tietjen, A. (2011) *Towards an Urbanism of Entanglement: Site explorations in polarised Danish urban landscapes*. Aarhus: Arkitektskolens Forlag.

Tofte, U. (2015) *Planlagte og uplanlagte byer - en by har altid en plan*. [Hjemmeside for "Kulturstyrelsen"]. Tilgængelig på: http://www.kulturarv.dk/1001fortaellinger/da_DK/theme/planlagte-og-uplanlagte-byer/article [tilgået: 29 19 2015].

Truskauskienė, E. (2011) 'Influence of Maritime Transport Development on Urban Development of Ports (The Case of Klaipėda)'. *Science – Future of Lithuania*, 1 (2): 11-16.

Tuan, Y. (1977) *Space and place: the perspective of experience*. London: Edward Arnold.

Urland (2016) *Kortlægning af befolkningsområder*. [Hjemmeside for "Urland Aps."]. Tilgængelig på: <http://urland.dk/w/portfolio/kortlaegning-af-befolkningsomraader-2> [tilgået: 15 01 2016].

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

Urry, J. (2002) 'Mobility and Proximity'. *Sociology*, 36 (2): 255-274.

Urry, J. (2000) *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London & New York: Routledge.

Urry, J. (1990) *The Tourist Gaze*. London: SAGE.

Vacher, M. (2013) *Konferenceoplæg: Havne som knudepunkter på Aalborg Universitet og Aalborg Havn*.

Vacher, M. (2005) 'Marseille'. *Tidsskriftet Antropologi*, 47 (1): 99-110.

Vannini, P. (2012) *Ferry tales: Mobility, place, and time on Canada's west coast*. New York: Routledge.

Vejdirektoratet (2014) *Motorvejen Bjergby - Hirtshals*. København: Vejdirektoratet.

Vendsyssel historiske Museum (n/d) *Hirtshals, Kulturmiljø nr. 4*. Hjørring: Hjørring Kommune.

Venturi, R., Brown, D. S. & Izenour, S. (1977) *Learning from Las Vegas (Revised Edition)*. Cambridge, Massachusetts, & London: MIT Press.

Vestergaard, O. (1984) *Hirtshals – Et essay om Danmarks klondyke*. Hjørring: Vestergaards Bogtrykkeri.

Visit Hirtshals (n.d.) *Lilleheden Klitplantage*. [Hjemmeside for "Toppen af Danmark"]. Tilgængelig på: <http://www.visithirtshals.dk/danmark/lilleheden-klitplantage-gdk640749> [tilgået: 30 01 2016].

Waterton, E. (2013) 'Landscape and non-representational theories'. I: P. Howard, I. Thomson & E. Waterton, eds. (2013) *The Routledge Companion to Landscape Studies*. Abingdon: Routledge. pp. 66-75.

- Weiss, K.L. & Vindum, K. (eds.). (2012) *Den ny bølge i dansk arkitektur*. København: Arkitektens Forlag.
- Wind, S. (2014) *Making Everyday Mobility - a qualitative study of family mobility in Copenhagen*. Ph. D., Aalborg University.
- Yaneva, A. (2009) 'Making the social hold: Towards an Actor-Network theory of design'. *Design and Culture*, 1 (3): 273-288.
- Yin, R. K. (2014) *Case study research: Design and methods*. 5th edn. Los Angeles: SAGE.
- Yin, R. K. (1989) *Case study research: Design and methods*. London: SAGE.
- Zielke, L. (2012) 'Hirtshals'. **I:** Hjørring Kommune & N. Henriksen, eds. (2012) *Hjørring Kommune - det hyggelige hjørne af Danmark*. 3rd edn. Hjørring: Byprofil.dk. pp. 40-45.
- Zumthor, P. (2006) *Atmospheres: architectural environments - surrounding objects*. Basel: Birkhäuser.

Figurer, tabeller og bokse

Figurer

Forside: Foto v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur i-iii: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 1-2: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 3: Kort: Landdistriktsindeks fra Landdistriktsredegørelsen 2011.

Kilde: Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Fødevareministeriet (2011) *Landdistriktsredegørelse 2011 – regeringens redegørelse til Folketinget*. København: Indenrigs- og Sundhedsministeriet og Fødevareministeriet.

Figur 4: Illustration v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 5-6: Bearbejdede kort v. Ida Sofie Gøtzsche Lange.

Luftfotos som baggrundskort fra <http://maps.krak.dk> ©COWI

Figur 7-8: Grafer over boligpriser i henholdsvis Hirtshals, Hjørring og Aalborg, genereret via realkreditforeningens hjemmeside.

Kilde: Realkreditforeningen (2016) *Boligpriser*. [Hjemmeside for ”Realkreditforeningen”]. Tilgængelig på: <http://www.realkreditforeningen.dk/Statistik/Pages/boligpriser.aspx> [tilgået: 20 01 2016].

Figur 9: Kort: Oversigt over hovedvejnettet og danske transportcentre.

Kilde: Foreningen af Danske Transportcentre (n.d.) *Transport- og logistikcentre på Hovednet Veje i Danmark*. [Hjemmeside for ”Foreningen af Danske Transportcentre”]. Tilgængelig på: https://fdt-dk.danaweb1.com/CustomerData/Files/Folders/21-27-02-2015/366_11-fdt-hovednet-veje-dk-med-transportcenter.pdf [tilgået: 03 02 2016].

Figur 10: Kort: Ministerielt Danmarkskort over områdetyper fra 2013.

Kilde: Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter (ed.). (2013) *Danmarkskort over områdetyper*. Regional- og Landdistriktspolitisk Redegørelse 2013. København: Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.

Figur 11: Illustration v. Ida Sofie Gøtzsche Lange, inspireret af Svend Brinkmann (2012, s. 34, figure 2.1: The ontological triangle)

Kilde: Brinkmann, S. (2012) *Qualitative Inquiry in Everyday Life*. London: Sage publications ltd.

Figur 12: Foto v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 13-15: Illustrationer v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 16-17: Vigtige faktorer for henholdsvis ejerboligers og erhvervsmåls værdi.

Kilde: COWI A/S & Tegnestuen Jens V. Nielsen (2014) *Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet*. København: Miljøministeriet et al.

Figur 18: Vindende byplan i konkurrenceforslag til en ny by: Hirtshals.

Kilde: Christiansen, K. H. & Rasmussen, S. E. (1923) *Plan til en by ved Hirtshals*. København: Ministeriet for offentlige arbejder.

Figur 19-26: Illustrationer v. Ida Sofie Gøtzsche Lange, baseret på følgende skriftlige kilder:

1. Christensen, K. (1998) *Hirtshals i gamle postkort*. Zaltbommel: Forlaget Europæisk Bibliotek.
2. Hirtshals Havn (2013) *Havnens Historie*. [Hjemmeside for "Hirtshals Havn"]. 27. november 2013. Tilgængelig på: <http://www.hirtshalshavn.dk/Havnen/Havnens-historie> [tilgæet: 22 12 2015].
3. Lokalhistorisk selskab for Hirtshals Kommune (1979) *Årbog 1979 - Lillebeden 1879: Hirtshals 100års jubilæum*. Hirtshals: Lokalhistorisk Selskab for Hirtshals kommune.
4. Lokalhistorisk selskab for Hirtshals og omegn (2014) *Fra egnens fortid - lokalhistorisk årbog 2014*. Hirtshals: Lokalhistorisk selskab for Hirtshals og omegn.
5. Nielsen, J.P. (1976) *Historien om Hirtshals - Inden kommunesammenlægningen i året 1970*. Hirtshals: J.P. Nielsen, i kommission hos Hirtshals Boghandel.
6. Nordjyllands Amt (2003) 'Hirtshals'. I: Sven Allan Jensen A/S, ed. (2003) *Nordjyske byers oprindelse og historie*. Aalborg: Nordjyllands Amtsråd. pp. 13-14.
7. Rasmussen, E.D. (1968) *Hirtshals - havneplaner gennem mere end 100 år*. Hirtshals: Sct. Georgs Gildet.
8. Simonsen, H. B. (2002) 'Historien om Hirtshals Havn'. I: H.G. Nielsen, ed. (2002) *Havets Nordjylland - Museernes rejser gennem Nordjyllands kultur og historie*. Aalborg: Nordjyllands Amt. pp. 168-175.
9. Vendsyssel historiske Museum (n/d) *Hirtshals, Kulturmiljø nr. 4*. Hjørring: Hjørring Kommune.
10. Vestergaard, O. (1984) *Hirtshals - Et essay om Danmarks klondyke*. Hjørring: Vestergaards Bogtrykkeri.
11. Zielke, L. (2012) 'Hirtshals'. I: Hjørring Kommune & N. Henriksen, eds. (2012) *Hjørring Kommune - det hyggelige hjørne af Danmark*. 3rd edn. Hjørring: Byprofil.dk. pp. 40-45.

Figur 27-29: Trafikdiagram, kvartersfordeling og finere differentiering af byen i det vindende konkurrenceforslag til en ny by: Hirtshals.

Kilde: Christiansen, K. H. & Rasmussen, S. E. (1923) *Plan til en by ved Hirtshals*. København: Ministeriet for offentlige arbejder.

Figur 30: Engelsk Garden City-plan fra 1912, udført af Sir Raymond Unwin (1863-1940) og publiceret i bogen *Nothing Gained by Over crowding!*, udgivet af P.S. King & Son (Orchard House, Westminster) for "the Garden Cities and Town Planning Association" (senere "the Town and Country Planning Association").

Ingen copyright. Downloadet fra: [http://4.bp.blogspot.com/-UQLWAcShe_U/UPhkI7CL-GxI/AAAAAAAAAUc/1kZ-sB1N91I/s1600/Mmegi+Planning+2+-+pic+2+\(2\).bmp](http://4.bp.blogspot.com/-UQLWAcShe_U/UPhkI7CL-GxI/AAAAAAAAAUc/1kZ-sB1N91I/s1600/Mmegi+Planning+2+-+pic+2+(2).bmp)

Figur 31: Fugleperspektiv i det vindende konkurrenceforslag til en ny by: Hirtshals.

Kilde: Christiansen, K. H. & Rasmussen, S. E. (1923) *Plan til en by ved Hirtshals*. København: Ministeriet for offentlige arbejder.

Figur 32: Bearbejdet kort v. Ida Sofie Gøtzsche Lange. Vindende byplan i konkurrenceforslag til en ny by: Hirtshals, overlagt luftfoto fra 1944.

Luftfoto som baggrundskort fra <http://geonord.flyfotoarkivet.dk/>

Figur 33: Bearbejdet kort v. Ida Sofie Gøtzsche Lange. Vindende byplan i konkurrenceforslag til en ny by: Hirtshals, overlagt luftfoto fra 2013.

Luftfoto som baggrundskort fra <http://maps.krak.dk> ©COWI

Figur 34: Foto v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 35-50: Original-diagrammer fra rapporten ”Mobilitet der skaber lokal værdi?” (Lassen, Laursen & Lange 2014) – redigering og tilpasning i denne afhandling v. Ida Sofie Gøtzsche Lange.

Kilde: Lassen, C., Laursen, L. L. H. & Lange, I. S. G. (2014) ’Mobilitet der skaber lokal værdi?’. *Trafik & Væje*, 91 (12): 45-47.

Figur 51: Foto med ophavsret v. Hirtshals Transportcenter

Figur 52: Foto med ophavsret v. Hirtshals Lokalkiv

Figur 53: Foto med ophavsret v. Hirtshals Havn

Figur 54-57: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 58: Foto med ophavsret v. Hirtshals Transportcenter

Figur 59: Foto v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 60-61: Bearbejdede kort v. Ida Sofie Gøtzsche Lange.

Luftfotos som baggrundskort fra <http://maps.krak.dk> ©COWI

Figur 62-66: Stilbilleder fra videooptagelser v. Ida Sofie Gøtzsche Lange og Claus Lassen

Figur 67-84: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 85: Foto med ophavsret v. Hunderup Foto (via Hirtshals Havn)

Figur 86-88: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 89: Bearbejdet kort v. Ida Sofie Gøtzsche Lange.

Luftfotos som baggrundskort fra <http://maps.krak.dk> ©COWI

Figur 90-93: Fotos og bearbejdning v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 94-108: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 109: Bearbejdet kort v. Ida Sofie Gøtzsche Lange.

Luftfotos som baggrundskort fra <http://maps.krak.dk> ©COWI

Figur 110-124: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 125: Bearbejdet kort v. Ida Sofie Gøtzsche Lange.

Luftfotos som baggrundskort fra <http://maps.krak.dk> ©COWI

Figur 126-149: Fotos v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Figur 150-161: Illustrationer v. Ida Sofie Gøtzsche Lange

Tabeller:

Tabel 1: Befolkningsudvikling samt befolkningsprognose for Hirtshals med skæringsår 2015

Kilde a: Danmarks Statistik - statistikbanken.dk/BY1

Kilde b: Hjørring Kommune (2010a) *Befolkningen i Hjørring Kommune, Befolkningsprognose for 2010-2024 fordelt på områder og alder*. Hjørring: Hjørring Kommune.

Tabel 2: Trafiktal for Hirtshals Havn

Kilde: Danmarks Statistik - statistikbanken.dk/SKIB101

Tabel 3: Metodeoversigt for afhandlingen.

Tabel 4: Planlægning og fordeling af de tre dobbeltinterviews

Tabel 5: Opstillingen af gruppeinterview

Tabel 6: Skematisk fremstilling af Augés fremførte ordpar knyttet til de to stedstyper: ikke-sted og sted

Kilde: Augé, M. (2008) *Non-places: an introduction to supermodernity*. 2nd edn. London: Verso.

Tabel 7: "Between public space and public domain"

Kilde: Hajer, M. (1999) 'Zero-friction society'. *Urban Design Quarterly*, Urban Design Alliance Week (71): 29-34.

Tabel 8: Skematisk fremstilling af afhandlingens analysekapitler (kapitel 6-11) relateret til den ontologiske trekants aspekter og en metodisk tilnærmning til byen.

Tabel 9: Færgeruter fra Hirtshals

Kilde: Direct Ferries (2015) *Hirtshals Færgeservice*. [Hjemmeside for "Direct Ferries"]. Tilgængelig på: http://www.directferries.dk/hirtshals_faerge.htm.

Bokse:

Boks 1-3: Uddrag fra Hjørring Kommuneplan.

Kilde: Hjørring Kommune (2013) *Hjørring Kommuneplan 2013*. Hjørring: Hjørring Kommune.

Appendiks 1

Registerdata, statistik og dataadgang

I dette appendiks findes supplerende statistisk materiale, der har været direkte eller indirekte anvendt i forskningsprojektet.

Befolkningsdata

Gennem Hjørring Kommunes samarbejde med rådgivningsvirksomheden COWI, har jeg fået adgang til en database med data om befolkningen i kommunen for perioden 2001-2014. Derudfra har jeg foretaget en række statistiske udtræk og krydsninger specifikt for Hirtshals. Tabel I-III viser mine væsentligste udtræk.

Det kan ses i tabel I, at der i perioden 2001-2014 har været en samlet befolkningstilbagegang i Hirtshals. Fordelt på aldersgrupper er der blevet væsentligt færre borgere i aldersgrupperne 0-45 samt 56-60, mens der er en stigning i aldersgrupperne 46-55 samt 61-100. Dette skyldes primært den almindelige generationsudvikling.

Jeg har desuden lavet udtræk omkring til- og fraflytning for Hirtshals; både internt i kommunen (tabel II) og i forhold til andre kommuner (tabel III). Internt flytter de fleste til Hjørring, men der er også flyttet en del til Tårs og til landområderne samt nogle få til Sindal og Løkken. Af tilflyttere internt kommer de fleste nye indbyggere i Hirtshals fra sommerhusområderne¹ (26 personer) samt Bindslev (22), landsbyerne (20) og Vrå (11).

Til- og fraflytningen mellem Hirtshals og bosætningsadresser i andre kommuner viser, at den største mobilitet sker mellem Hirtshals og henholdsvis Aalborg Kommune (900), Frederikshavn Kommune (521), Aarhus Kommune (348), Jammerbugt Kommune (191), Brønderslev Kommune (172), Københavns Kommune (155), Randers Kommune (98), Mariagerfjord Kommune (90), Odense Kommune (81), Esbjerg Kommune (73), Vesthimmerlands Kommune (71), Viborg Kommune (69), Svendborg Kommune (66), Horsens Kommune (64) og Herning Kommune (54).

De største samlede fraflytninger fra Hirtshals sker til Aalborg Kommune (204) og Aarhus Kommune (124), efterfulgt af Brønderslev Kommune (38), Mariagerfjord Kommune (38), Københavns Kommune (29), Odense Kommune (25), Silkeborg Kommune (25) og Jammerbugt (21).

De største samlede tilflytninger til Hirtshals kommer fra Bornholms Kommune (12), Jammerbugt Kommune (21), Thisted Kommune (11), Viborg Kommune (13) og Vordingborg Kommune (12).

Med hensyn til statsborgerskab blandt indbyggerne i Hirtshals er der ud over Danmark 36 nationaliteter repræsenteret (se tabel IV), hvilket kan tolkes som et udtryk for havnebyens mange forbindelser. I tabel V ses endvidere ind- og udvandringen for Hirtshals i 2014, hvilket også giver et indblik i byens globale forbindelser.

1 - Der kan forefindes helårsboliger i de områder, der er blevet indkodet som sommerhusområder, men personer der bor i disse områder kan også være nogle, der har helårsadresse i et sommerhus, hvilket er lovligt som pensionist, der har ejet sommerhuset i mindst 8 år.

Tabel I - Aldersfordeling i Hirtshals (2001-2014)															
<i>Alder</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>Tilvækst 2001 til 2014</i>
0-5	460	477	437	409	365	378	353	343	352	338	331	299	319	298	-162
6-10	509	459	444	422	409	373	357	334	338	312	318	311	296	294	-215
11-15	439	489	505	506	491	488	450	432	401	377	355	356	344	333	-106
16-20	355	372	368	378	399	400	428	432	449	441	413	386	361	352	-3
21-25	323	296	263	255	220	236	252	244	237	242	262	268	252	237	-86
26-30	370	363	331	307	286	241	225	220	218	227	232	238	249	242	-128
31-35	465	417	402	375	360	342	308	295	282	265	257	239	236	230	-235
36-40	552	556	553	534	486	455	408	396	359	351	339	306	280	278	-274
41-45	476	497	509	542	554	545	548	540	511	487	434	396	378	353	-123
46-50	432	460	459	456	454	489	502	524	550	564	555	552	532	496	64
51-55	482	456	430	439	434	423	452	451	454	454	483	485	502	530	48
56-60	532	552	555	513	500	460	448	435	432	427	422	445	445	442	-90
61-65	392	380	399	451	473	514	525	534	502	488	446	431	416	431	39
66-70	328	336	355	349	355	373	386	400	439	460	492	490	487	462	134
71-75	283	277	266	286	289	292	303	310	304	317	326	336	370	399	116
76-80	196	190	195	194	197	210	210	215	232	229	244	256	259	255	59
81-85	125	124	141	134	131	128	130	138	133	143	148	148	148	161	36
86-90	53	60	59	61	73	76	77	80	77	78	76	79	85	88	35
91-95	17	15	18	19	20	18	23	22	29	30	33	31	24	25	8
96-100	2	3	3	5	6	5	5	3	4	2	4	7	8	9	7
<i>Total</i>	<i>6791</i>	<i>6779</i>	<i>6692</i>	<i>6635</i>	<i>6502</i>	<i>6446</i>	<i>6390</i>	<i>6348</i>	<i>6303</i>	<i>6232</i>	<i>6170</i>	<i>6059</i>	<i>5991</i>	<i>5915</i>	<i>-876</i>

Tabel II - Til- og fraflytning for Hirtshals indenfor Hjørring Kommune (2001-2014)			
	2001	2014	Total
Fraflyttet Hirtshals til gruppe 'administrativt'	36	11	350
Tilflyttet Hirtshals fra gruppe 'administrativt'	18	22	330
Administrativt difference	-18	11	-20
Fraflyttet Hirtshals til Bindslev by	10	11	104
Tilflyttet Hirtshals fra Bindslev by	22	8	126
Bindslev by difference	12	-3	22
Fraflyttet Hirtshals til Hirtshals by	655	486	8885
Tilflyttet Hirtshals fra Hirtshals by	655	486	8885
Hirtshals by difference	0	0	0
Fraflyttet Hirtshals til Hjørring by	97	155	1613
Tilflyttet Hirtshals fra Hjørring by	49	84	999
Hjørring by difference	-48	-71	-614
Fraflyttet Hirtshals til landområde Hjørring Kommune	51	37	631
Tilflyttet Hirtshals fra landområde Hjørring Kommune	48	38	616
Landområde Hjørring difference	-3	1	-15
Fraflyttet Hirtshals til Landsbyer i Hjørring Kommune	88	67	1123
Tilflyttet Hirtshals fra landsbyer i Hjørring Kommune	101	71	1143
Landsbyer i Hjørring Kommune difference	13	4	20
Fraflyttet Hirtshals til Løkken by	2	2	22
Tilflyttet Hirtshals fra Løkken by		1	20
Løkken by difference	-2	-1	-2
Fraflyttet Hirtshals til Sindal by	2	6	60
Tilflyttet Hirtshals fra Sindal by	3	5	55
Sindal by difference	1	-1	-5
Fraflyttet Hirtshals til Sommerhusområder i Hjørring Kom.	8	4	106
Tilflyttet Hirtshals fra sommerhusområder i Hjørring Kom.	12	3	132
Sommerhusområder i Hjørring Kommune difference	4	-1	26
Fraflyttet Hirtshals til Tårs by		3	34
Tilflyttet Hirtshals fra Tårs by	1	3	22
Tårs by difference	1	0	-12
Fraflyttet Hirtshals til Vrå by		4	32
Tilflyttet Hirtshals fra Vrå by	2	3	43
Vrå by difference	2	-1	11
Hovedtotal	-38	-62	-589

Tabel III - Til- og fraflytning for Hirtshals ift. danske kommuner (2001-2014)							
Kommunenavn	Fraflyttet	Tilflyttet	Difference	Kommunenavn	Fraflyttet	Tilflyttet	Difference
Albertslund	5	9	4	Langeland		1	1
Allerød	4		-4	Lejre	1	3	2
Assens	4	3	-1	Lemvig	19	7	-12
Ballerup	5	3	-2	Lolland	4	11	7
Billund	6	4	-2	Lyngby-Taarbæk	6	1	-5
Bornholm	6	18	12	Læsø	8	10	2
Brøndby	5	4	-1	Mariagerfjord	64	26	-38
Brønderslev	105	67	-38	Middelfart	7	8	1
Dragør		1	1	Morsø	19	15	-4
Egedal	1	2	1	Norddjurs	19	23	4
Esbjerg	43	30	-13	Nordfyn	2	2	0
Favrskov	9	5	-4	Nyborg	6	8	2
Faxe	1	3	2	Næstved	10	7	-3
Fredensborg	3		-3	Odder	1	2	1
Fredericia	18	17	-1	Odense	53	28	-25
Frederiksberg	9	13	4	Odsherred	6	3	-3
Frederikshavn	267	254	-13	Randers	48	50	2
Frederikssund	6	8	2	Rebild	20	27	7
Faaborg-Midtfyn	9	5	-4	Ringkøbing-Skjern	18	18	0
Gentofte	2	7	5	Ringsted	5	3	-2
Gladsaxe	6	9	3	Roskilde	8	5	-3
Glostrup		2	2	Rudersdal	1		-1
Greve	3	3	0	Rødovre	4	4	0
Gribskov		2	2	Samsø		1	1
Guldborgsund	9	11	2	Silkeborg	38	13	-25
Haderslev	12	9	-3	Skanderborg	13	16	3
Halsnæs	8	1	-7	Skive	23	26	3
Hedensted	15	11	-4	Slagelse	15	20	5
Helsingør	4	6	2	Solrød	3		-3
Herlev	1	1	0	Sorø	4	5	1
Herning	29	25	-4	Struer	9	9	0
Hillerød	5	5	0	Svendborg	35	31	-4
Hjørring	12960	12371	-589	Syddjurs	15	9	-6
Holbæk	4	10	6	Sønderborg	17	11	-6
Holstebro	12	18	6	Thisted	15	26	11
Horsens	39	25	-14	Tønder	8	2	-6
Hvidovre	3	4	1	Tårnby	10	8	-2
Høje-Taastrup	7	5	-2	Varde	17	3	-14
Hørsholm		4	4	Vejen	13	6	-7
Ikast-Brande	8	7	-1	Vejle	30	18	-12
Ishøj	3	2	-1	Vesthimmerland	42	29	-13
Jammerbugt	85	106	21	Viborg	28	41	13
Kalundborg		8	8	Vordingborg	10	22	12
Kerteminde	8	1	-7	Ærø	6	8	2
Kolding	27	14	-13	Aabenraa	11	10	-1
København	92	63	-29	Aalborg	552	348	-204
Køge	4	6	2	Århus	236	112	-124
				<i>Hovedtotal</i>	<i>2371</i>	<i>1847</i>	<i>-524</i>

Tabel IV - Statsborgerskab med bopæl i Hirtshals (2014)	
<i>Statsborgerskab</i>	<i>Antal borgere</i>
Afghanistan	5
Belgien	1
Bosnien-Herzegovina	4
Colombia	31
Danmark	5373
Estland	1
Frankrig	3
Georgien	1
Ghana	2
Honduras	1
Indonesien	1
Irak	9
Iran	5
Island	25
Italien	2
Letland	3
Litauen	4
Myanmar (før 1990 = Burma)	13
Nederlandene (før 1990 = Holland)	1
New zealand	1
Norge	63
Philippinerne	2
Polen	76
Rumænien	5
Rusland	26
Schweiz	1
Sri lanka	3
Statsløs	8
Storbritannien	5
Sverige	12
Syrien	99
Thailand	8
Tyrkiet	1
Tyskland, forb. rep.	13
Ungarn	1
USA	2
Vietnam	92
Zaire	12
Hovedtotal	5915

Tabel V - Ind- og udvandring for Hirtshals (2014)			
<i>Land</i>	<i>Indvandret</i>	<i>Udvandret</i>	<i>Difference</i>
Australien		1	-1
Cap verde	1		1
Ecuador	4		4
Frankrig	1		1
Færøerne	14	7	7
Ghana	2	1	1
Grønland (nedlagt i 1990)	10	1	9
Island	4	4	0
Italien	1		1
Mexico		1	-1
Nederlandene (før 1990= Holland)	2		2
New zealand	1		1
Norge	13	15	-2
Polen	8	2	6
Sverige	1		1
Syrien	59		59
Thailand	1		1
Tjekkiske Republik	1		1
Tyrkiet		5	-5
Tyskland,forb.rep.	2		2
USA	5		5
Vietnam	1		1
Hovedtotal	133	42	91

Havnedata

Med henblik på at forstå Hirtshals Havns betydning (lokalt, kommunalt, regionalt og nationalt) og undersøge, hvordan havnen udvikler sig, er der foretaget en række statistiske udtræk fra Danmarks Statistik omkring de nordjyske havnes skibsanløb, passagerer og godsomsætning.

Af tabel VI kan det ses, at Hirtshals Havn har et stigende antal skibsanløb, en øget godsomsætning og et øget antal gennemrejsende passagerer, baseret på perioden 2007-2014.

Flere af de mindre havne, særligt limfjordens færgehavne, har af naturlige årsager væsentligt flere skibsanløb, men ser man på passagerantallet, er Hirtshals Havn den havn i Nordjylland, der har flest passagerer. Hirtshals havn har i perioden overhalet Frederikshavn Havn på passagerantal.

I forhold til godsomsætning ligger Hirtshals nummer 2 efter Frederikshavn Havn, men med en stigende godsomsætning i modsætning til Frederikshavn Havn, der i perioden har oplevet et fald i godsomsætning.

Samlet set viser dette havnedata, at Hirtshals Havn er en havn i vækst og udvikling.

Tabel VI - Trafikhavnenes skibsanløb, passagerer og godsomsætning efter enhed, havn og tid								
<i>Skibsanløb (antal)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Agger Havn	5725	5296	5437	5066	5548	4941	5560	5625
Aggersund Havn	47	68	48	37	38	65	69	69
Dania Havn	..	..	2	..	..	..	..	0
Dansk Salts Havn	88	78	87	79	79	98	50	84
Egense Havn	25515	28155	28334	27290	26635	27774	28334	28833
Frederikshavn Havn	5370	5058	4937	4657	4549	4453	4294	4182
Hadsund Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Hals Havn	25515	28161	28339	27292	26637	27775	28339	28830
Hanstholm Havn	816	822	255	214	269	200	188	147
Hirtshals Havn	2089	1759	1797	2298	2443	2412	2628	2711
Hobro Havn	92	78	56	55	67	87	62	64
Hvalpsund Havn	10151	10447	10252	10084	10024	10418	10240	10758
Kongsdal Havn	57	40	48	49	43	40	38	31
Løgstør Havn	1	..	..	3	3	..	..	0
Mors-Thy, Feggesund	28860	29574	28238	28782	27772	28596	27690	27868
Mors-Thy, Næssund	26982	27988	27674	26192	27640	26910	26596	23622
Nordjyllandsværkets Havn	135	83	87	89	76	38	68	92
Nykøbing M. Havn	40	61	55	38	46	60	45	40
Skagen Havn	474	452	416	459	472	444	357	447
Thisted Havn	56	50	30	21	16	18	17	14
Vesterø Havn	1453	1455	1456	1466	1453	1476	1415	1424
Aalborg Havn	1125	1073	914	936	973	931	847	838
Aalborg Portland Havn	720	646	375	346	407	444	430	454

(Tabel VI fortsat)

GODSOMSÆTNING (1000 ton)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Agger Havn	88	80	78	72	88	75	89	93
Aggersund Havn	75	107	68	59	62	107	127	125
Dania Havn	..	..	2	..	..	..	..	0
Dansk Salts Havn	228	207	235	181	171	241	191	214
Egense Havn	17	16	14	13	14	12	16	17
Frederikshavn Havn	3200	2783	2356	2408	2454	2563	2412	2419
Hadsund Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Hals Havn	17	16	14	13	14	12	16	17
Hanstholm Havn	470	532	312	271	236	292	222	179
Hirtshals Havn	1284	1205	1230	1315	1352	1505	1449	1589
Hobro Havn	130	108	83	92	127	171	116	116
Hvalpsund Havn	101	114	107	98	98	108	116	78
Kongsdal Havn	69	47	49	56	55	50	54	56
Løgstør Havn	1	..	..	2	2	..	..	0
Mors-Thy, Feggesund	104	97	79	64	83	83	202	209
Mors-Thy, Næssund	40	37	36	30	46	41	35	28
Nordjyllandsværkets Havn	1286	923	1038	1027	896	462	846	1013
Nykøbing M. Havn	53	85	72	52	66	91	73	63
Skagen Havn	282	255	280	293	276	241	189	165
Thisted Havn	88	73	37	26	21	32	29	24
Vesterø Havn	42	42	37	34	34	36	34	31
Aalborg Havn	2749	3167	2880	2725	2742	2506	2341	2558
Aalborg Portland Havn	2999	2665	1457	1449	1786	1908	1864	2011
PASSAGERER (1000 pers.)	2017	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Agger Havn	144	139	141	131	140	130	134	135
Aggersund Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Dania Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Dansk Salts Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Egense Havn	306	295	280	273	268	267	313	318
Frederikshavn Havn	2894	2258	2102	1999	2011	1964	1966	1996
Hadsund Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Hals Havn	306	295	280	273	268	267	313	318
Hanstholm Havn	453	371	39	35	..	..	..	0
Hirtshals Havn	1838	1888	2063	2178	2247	2246	2345	2479
Hobro Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Hvalpsund Havn	154	154	144	129	129	126	159	231
Kongsdal Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Løgstør Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Mors-Thy, Feggesund	294	308	287	288	274	302	313	306
Mors-Thy, Næssund	221	209	189	164	167	159	155	121
Nordjyllandsværkets Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Nykøbing M. Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Skagen Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Thisted Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Vesterø Havn	270	279	269	261	263	253	248	253
Aalborg Havn	..	..	..	..	..	..	..	0
Aalborg Portland Havn	..	..	..	..	..	..	..	0

Pendlingsdata

I forbindelse med casestudiet har jeg fået adgang til pendlingsdata fra 2012 gennem forskningsprojektet BVL – se <http://www.bvl.aau.dk/> og [http://vbn.aau.dk/da/projects/bvl--byen-vejen-og-landskabet--2154000-kr-eksterne-midler\(435afc72-32bc-4863-8908-beab95fbf038\).html](http://vbn.aau.dk/da/projects/bvl--byen-vejen-og-landskabet--2154000-kr-eksterne-midler(435afc72-32bc-4863-8908-beab95fbf038).html).

Udtræk fra databasen viser et øjebliksbillede af pendlingssituationen mellem bopælsadresse og arbejdssted til, fra og internt i Hirtshals i 2012, fordelt på uddannelsesniveau. Det kan ses af tabel VII, at der er ca. 2,5 gange så mange, der pendler fra en bopælsadresse udenfor Hirtshals til et job i Hirtshals (2017 personer) end der pendler fra en bopælsadresse i Hirtshals til et job udenfor byen (892).

Tabel VII - Pendling 2012	Øvrige	Grundskole	Erhvervs- faglig udd.	Kort videregående udd.	Mellemlang videregående udd.	Lang videregående udd.	I alt
1: Fra Hirtshals sogn og ud af sognegrænsen	73	305	358	28	119	9	892
2: Til Hirtshals sogn udefra	160	632	815	98	202	110	2017
3: Internt i Hirtshals sogn	134	614	555	29	73	19	1424

To udtømmende lister over, hvilke sogne pendlerne til og fra Hirtshals henholdsvis bor og arbejder i, kan findes som yderligere bilag på den til bedømmelsesudvalget fremsendte cd-rom (bilag 1a og bilag 1b).

Heri kan det blandt andet se, hvordan de fleste med bopælsadresse i Hirtshals arbejder i Hjørring Sogn (245), Bistrup (111) og Tornby (53), men også to cifrede antal arbejder i Nørre Tranders (18), Brønderslev (16), Vrå (12), Bindslev (14), Sæby (11), Sankt Olai Sogn – del af Hjørring (23), Sindal (23), Bjergby (12), Horne (15), Asdal (24), Mårup (14), Frederikshavn (23), Skagen (16), Tversted (12) og Zions Sogn i Esbjerg (11). Det viser også, at der er pendlere fra Hirtshals til det meste af landet – eksempelvis til forskellige sogne i København og Århus, og til Grenå og Ry. I alt er der 125 forskellige sogne registreret som arbejdssted for personer, der bor i Hirtshals.

Det kan endvidere ses, hvordan pendlerne til Hirtshals særligt kommer fra Hjørring (306) og de hjørringensiske sogne Sankt Hans (109) og Sankt Olai (80), og fra Tornby (207), Asdal (198), Horne (169) Bistrup (71), Bjergby (66), Bindslev (65), Sindal (49), Tversted (48), Tårs (42), Mårup (35) og Skagen (32). Og til Hirtshals pendler folk fra det meste af landet – eksempelvis København, Ringe og Hammel.

Appendiks 2
Danske byer på størrelse med Hirtshals



Tabel IIX - Uddrag af liste over Danmarks største byer i 2015: nummer 85-125 med Hirtshals som median på plads 105. Endvidere indbyggertal fra 2006 og angivelse af den procentvise frem- eller tilbagegang for perioden 2006-2015 (kilde: Danmarks Statistik).
Bemærk, hvordan størstedelen af disse privatsbyer har haft befolkningsmæssig vækst.

#	Byområde	indb. 2015	Indb. 2006	Procentvis frem- eller tilbagegang fra 2006 til 2015
85	Hinnerup	7.534	7.040	4,55%
86	Bjerringbro	7.448	7.239	3,92%
87	Ebeltoft	7.415	5.839	27,90%
88	Løgten-Skødstrup	7.335	5.394	30,90%
89	Hørning	7.265	6.254	13,45%
90	Faaborg	7.150	7.234	-0,77%
91	Støvring	7.099	6.322	10,53%
92	Brande	7.089	6.388	10,60%
93	Svenstrup (Siden 1. januar 2007 medregnes Godthåb til Svenstrup)	7.056	4.630	51,19%
94	Bramming	7.018	6.793	3,97%
95	Hammel	7.011	6.346	8,82%
96	Lemvig	6.966	7.128	-1,36%
97	Slangerup	6.729	6.755	0,58%
98	<i>Skælskør</i>	<i>6.532</i>	<i>6.373</i>	<i>2,78%</i>
99	<i>Gilleleje</i>	<i>6.494</i>	<i>6.301</i>	<i>3,38%</i>
100	<i>Billund</i>	<i>6.253</i>	<i>6.020</i>	<i>2,89%</i>
101	<i>Rødækro</i>	<i>6.139</i>	<i>5.854</i>	<i>4,60%</i>
102	<i>Nordborg</i>	<i>6.079</i>	<i>7.248</i>	<i>-14,58%</i>
103	<i>Assens</i>	<i>6.012</i>	<i>5.965</i>	<i>-0,15%</i>
104	<i>Maribo</i>	<i>5.966</i>	<i>5.573</i>	<i>6,28%</i>
105	Hirtshals	5.879	6.475	-7,97%
106	<i>Kerteminde</i>	<i>5.872</i>	<i>5.775</i>	<i>1,39%</i>
107	<i>Ry</i>	<i>5.828</i>	<i>5.226</i>	<i>10,62%</i>
108	<i>Ringø</i>	<i>5.744</i>	<i>5.054</i>	<i>12,64%</i>
109	<i>Aabybro</i>	<i>5.681</i>	<i>4.876</i>	<i>13,99%</i>
110	<i>Munkebo</i>	<i>5.601</i>	<i>5.387</i>	<i>3,58%</i>
111	<i>Hellebæk-Ålsgårde</i>	<i>5.492</i>	<i>5.405</i>	<i>1,94%</i>
112	<i>Hornslet</i>	<i>5.457</i>	<i>5.014</i>	<i>8,08%</i>
113	Hornbæk-Dronningmølle (Siden 1. januar 2010 medregnes Dronningmølle til Hornbæk)	5.225	3.642	42,59%
114	Nykøbing S	5.195	5.317	-3,35%
115	Børkop	5.152	3.562	39,35%
116	Nibe	5.143	4.632	9,95%
117	Tune	5.103	5.093	0,16%
118	Vamdrup	4.993	4.713	6,56%
119	Otterup	4.978	4.613	7,48%
120	Fensmark	4.968	4.483	9,39%
121	Kjellerup	4.928	4.414	10,76%
122	Hadsund	4.913	5.062	-3,54%
123	Mårslet	4.877	3.510	37,04%
124	Klarup	4.640	3.709	24,24%
125	Bellinge	4.611	4.176	9,79%

Appendiks 3 Interviews

I dette appendiks findes først en detaljeret beskrivelse af behandlingen af mine transskriberinger, i tillæg til det allerede beskrevne omkring interview som metode i kapitel 3. Transskriberinger af de udførte interviews findes som yderligere bilag på den til bedømmelsesudvalget fremsendte cd-rom (bilag 2a, bilag 2b, bilag 2c og bilag 2d), men er ellers ikke offentlig tilgængelig.

Efterfølgende gengives (på det følgende opslag) min interviewguide i generisk form. Denne er med informanternes navne og ganske få justeringer blevet tilpasset de enkelte informanter forud for hver interviewsituation.

Behandling af interviews

Kapitlerne, hvori interviewmaterialet er fremstillet, er præget af et stort antal citater, bundet sammen af forklarende, uddybende og fortolkende tekst. Jeg har ønsket at lade informanternes egne udsagn komme så meget frem i lyset som muligt, uden naturligvis at gengive de lange transskriptioner bevidstløst. Citaterne rummer en nuanceret rigdom af følelser, meninger og holdninger, som fortjener at blive gengivet så direkte som muligt, og som udtrykker en række steds- og mobilitetsforståelser, der kan være vanskelige at gengive uden at forfladige de individuelle nuancer.

I forhold til det konkrete analysearbejde med interviewtransskriptionerne, er de udvalgte citater i tilfælde af grammatisk ukorrekt talesprog blevet skånsomt redigeret for ikke at distrahere selve udsagnenes indhold. Dette drejer sig om omvendte ordstillinger og intetkøn-fælleskøn-fejl. Dialektsprog og sammentrækninger/afkortninger af ord er gengivet på rigsdansk, og diverse fyldord elimineret for ikke at sløre indholdet af de nogen gange lange sætninger. Desuden er citaterne fremstillet med tegnsætning som kolon, accent og tankestreg for at understøtte udsagnene mening og vægtning. Mange af citaterne er forkortet af pladshensyn såvel som af forståelseshensyn. Dette kan være lange, indskudte sætninger eller forgreninger, der afviger fra udsagnets essens, gentagelser eller udsagn uden relevans for det pågældende 'tema', som er udeladt. Disse er markeret med '[...]'. I de tilfælde, hvor informanterne er stoppet midt i en sætning eller har udeladt et ord, og måske peget på kort uden at nævne et sted verbalt, har jeg i klammer indsat det eller de ord, som jeg mener, ville fuldende sætningen. Ligeledes er der i tilfælde af forståelsesmæssig uklarhed eller en intern henvisning til en person, en virksomhed, et sted eller lignende, indsat en forklarende tekst i klammer. I få tilfælde, hvor det er nødvendigt for forståelsen af et udsagn fra en samtalsituation, er mine egne udsagn medtaget i parentes inde i citatet.

Interviewguides (generisk fremstilling)

Nøgledata

Interviewperson

Navn:

Alder:

Stilling/profil:

Personlig relation til Hirtshals:

Familieforhold:

Interviewkontekst

Tilhørsforhold: Interviewet foretages som led i Ph.d.-studerende Ida Sofie Göttsche Langes Ph.d.-projekt vedrørende steder og mobiliteter med Hirtshals som case.

Dato og tidspunkt:

Sted:

Interviewer: Ida Sofie Göttsche Lange, Ph.d.-studerende v. Aalborg Universitet

Indledende information til interviewpersonen

- Oprids af nøgledata som sikring af konsensus mellem interviewer og interviewperson
- Forventet varighed af interview
- Lydoptagning og supplerende noter undervejs
- Anonymisering i forhold til navns nævnelse, men sandsynlighed for genkendelse blandt visse læsere
- Interviewguidens fokus og inddeling samt brug af supplerende luftfotos

Interviewguide

Interviewet er inddelt i 3 faser:

1. **Den lokales/den tilflyttedes/pendlerens/den tilbageflyttedes Hirtshals** (den personlige vinkel, hvor interviewpersonen svarer med udgangspunkt i sit privatliv fremfor som fagperson)
2. **Politikerens/kunstnerens/havnens Hirtshals** (den professionelle vinkel, hvor interviewpersonen svarer med udgangspunkt i sit faglige virke)
 - OBS: Nogle spørgsmål vil gå igen med henholdsvis den personlige holdning og den professionelle holdning.
3. **Fremtidens Hirtshals** (en snak om visioner og muligheder for fremtiden)

1) Den lokales/den tilflyttedes/pendlerens/den tilbageflyttedes Hirtshals

Hvad er dit personlige forhold til Hirtshals?

Har du familie i Hirtshals eller omegn, og hvor langt tilbage går dine rødder på disse kanter?

Hvis du sidder til et selskab med en flok venner, der ikke er særligt kendt med Hirtshals, hvordan vil du så beskrive Hirtshals?

Hvad er det bedste og hvad er det værste ved Hirtshals?

Er der steder i Hirtshals eller omegn, som betyder noget særligt for dig, eller hvor du har haft specielle oplevelser? (tegn på kort)

Hvorfor har du valgt at bosætte dig [der hvor du har]?

Er der forskel på at bo i Hirtshals by og Horne eller Emmersbæk, eller nogle af de mindre byer mellem Hjørring og Hirtshals? Har byerne forskellige identiteter?

Hvordan ser du fra et personligt synspunkt forholdet mellem Hirtshals by og Hirtshals Havn?

Foreningslivet i byen – hvad er der og hvordan fungerer det? Benytter du dig af det?

2) Politikerens/kunstnerens/havnens Hirtshals

Hirtshals som bosætningsby

Er Hirtshals en bosætningsby i dine øjne?

Hvordan oplever du, at Hirtshals fungerer i almindelighed for byens borgere?

Hvor er de bedste boligområder i Hirtshals og omegn?

Hvilken rolle spiller bosætning for Hirtshals?/Hvordan påvirker bosætning i Hirtshals byen?

Har du oplevet en ændring i tidens løb?

Hvad kunne gøre Hirtshals til et bedre sted at bo?

Hirtshals som turistdestination

Er Hirtshals en turistdestination i dine øjne?

Hvordan oplever du, at Hirtshals fungerer i almindelighed for turister?

Hvad er de væsentligste turistattraktioner i Hirtshals?

Hvilken rolle spiller turisme for Hirtshals?/Hvordan påvirker turismen i Hirtshals byen?

Har du oplevet en ændring i tidens løb?

Hvad kunne gøre Hirtshals til et bedre sted for turismen?

Hirtshals som erhvervsmetropol

Er Hirtshals en erhvervsmetropol i dine øjne?

Hvordan oplever du, at Hirtshals fungerer i almindelighed for erhvervslivet?

Hvad er de væsentligste erhverv i Hirtshals?

Hvilken rolle spiller erhvervet for Hirtshals?/Hvordan påvirker erhvervet i Hirtshals byen?

Har du oplevet en ændring i tidens løb?

Hvad kunne gøre Hirtshals til et bedre sted for erhvervslivet?

Hirtshals som mobilitetsknudepunkt

Hvilken betydning spiller motorvejen for Hirtshals?

Hvilken betydning spiller Transportcenteret for Hirtshals?

Hvilken betydning spiller jernbanen for Hirtshals?

Hvilken betydning spiller færgerne for Hirtshals?

Hvordan ser du fra et fagligt synspunkt forholdet mellem Hirtshals by og Hirtshals Havn?

Hirtshals som Udkantsdanmark

Hvad er dine bud på, at befolkningstallet i Hirtshals falder?

Hvilken betydning spiller byens geografiske placering for Hirtshals?

Hvilken betydning spiller landskabet og naturen for Hirtshals?

Hvordan oplever du at byen tager sig ud arkitektonisk?

3) Fremtidens Hirtshals

Politik og turisme/kunst/havn og erhverv

Hvor kan du med din ”profession” som [xxxx] gøre en forskel for Hirtshals?

Visioner for Hirtshals

Hvad mener du, at Hirtshals skal satse på i fremtiden? (Bosætning/turisme/erhverv)

På baggrund af kort og fotos over Hirtshals:

- hvis du måtte fjerne noget, hvad skulle det være? (Bygninger, huse, veje, landskab, pladser, parker, ...)

- hvis du måtte tilføje noget, ...?

- hvis du måtte ændre noget, ...?

Ny vej til havnen øst om Hirtshals

Spørg ind til idéen med en ny vej bagom byen gennem fredsskov og forbi Emstenen/Jettekvindestenen, der pt. står i vejen for ny vej til havnen og dermed havneudvidelse.

Appendiks 4

Spørgeskemaundersøgelse

I dette appendiks uddybes først spørgeskemaundersøgelsens forudsætninger i tillæg til det allerede beskrevne omkring spørgeskemaundersøgelse som metode i kapitel 3.

Efterfølgende gengives de anvendte spørgeskemaer for henholdsvis undersøgelsen blandt de privatrejsende (udført i færgeterminalerne) og for de erhvervsrejsende (udført på Hirtshals Transportcenter). De gengivne spørgeskemaer er dansksprogede, men der har ligeledes været anvendt spørgeskemaer på tysk og på engelsk.

Spørgeskemaundersøgelsen er finansieret som et følgeforskningsprojekt af Hjørring Kommune, og resultaterne af denne specifikke undersøgelse er udgivet i forskningsrapporten 'Mobilitet der skaber lokal værdi – en mobilitets- og stedsanalyse af turister og erhvervsrejsende gennem Hirtshals Havn' (Lassen et al. 2014), der kan downloades frit på adressen http://vbn.aau.dk/files/225654600/Mobilitet_der_skaber_lokal_v_rdi.pdf. Rapporten er endvidere vedlagt som digitalt bilag til bedømmelsesudvalget på cd-rom (bilag 3).

Spørgeskemaundersøgelserne rummer som udfoldet i kapitel 3 en række spørgsmål med mulighed for uddybende kvalitative besvareler. De mest fremtrædende er i spørgeskemaet målrettet de privatrejsende spørgsmål nr. 14: "Hvordan har du oplevet ankomsten til Hirtshals?" og spørgsmål nr. 18: "Kunne du forestille dig at besøge Hirtshals by på en fremtidig ferierejse? Begrund". Uddrag fra disse er at finde i analysen kapitel 7, men en udtømmende liste er endvidere vedlagt i digitalt bilag til bedømmelsesudvalget på cd-rom (bilag 4a og bilag 4b).

Undersøgelsens forudsætninger

Spørgeskemaundersøgelsen blandt privatrejsende er som beskrevet i kapitel 3 udført på havnen i Hirtshals på henholdsvis Color Line's og Fjordline's (herunder også Smyril Line) terminaler. Konkret er undersøgelsen gennemført ved at udlevere et spørgeskema til de ventende rejsende ved terminalerne før afgang. Spørgeskemaet er indsamlet igen 10 minutter før afgang. Spørgsmålene i skemaet er stillet inden for kategorierne rejse (destination, transportmiddel), socioøkonomiske forhold (køn, alder, indkomst, familietype, uddannelsesniveau), stedspecifikke forhold (kendskab til Hirtshals og Nordjylland) samt forskellige holdningsspørgsmål (inden for turisme, mobilitet, rejseform og virtuelle kommunikationsteknologier) – se det konkrete spørgeskema senere i dette appendiks. Der er blevet udleveret et spørgeskema per køretøj. I spørgeskemaet er hver enhed blevet spurgt om, hvor mange, der rejser med det enkelte køretøj samt alder og køn på disse. Endvidere er spørgeskemaet ved gående/cyklende udleveret personligt til alle voksne, der så tilsvarende har registeret de børn, der eventuelt er med på rejsen. I alt har 675 enheder besvaret denne del af undersøgelsen, som i alt fanger 1614 rejsende. Spørgeskemaet er som beskrevet i kapitel 3 gennemført over tre gange og dækker forsommeren, højsæsonen og sensommeren. Ved hver af de tre gange er spørgeskemaet udleveret ved flere afgange, og dækker dermed rejsende på forskellige tidspunkter af dagen. Denne del af undersøgelsen dækker turistrejsende, pendlere og erhvervsrejsende i bil.

Spørgeskemaundersøgelsen blandt de erhvervsrejsende er som førnævnt gennemført på Hirtshals Transport Center (HTC). Spørgeskemaet er uddelt i forbindelse med, at de erhvervsrejsende, hovedsagligt rejsende i lastbil, skulle ordne billet, told- og skattepapirer. I denne del rettede spørgsmålene sig også mod en række forhold omkring socioøkonomi, sted og rejse samt forholdet imellem erhvervsrejse, privatturisme og stedsopfattelse – se det konkrete spørgeskema sidst i dette appendiks. Hovedparten af de erhvervskørende i lastbil rejser alene (mange virksomheder har regler, der ikke tillader medrejsende), og derfor retter denne del af

undersøgelsen sig primært imod chaufføren selv. Denne del af undersøgelsen baserer sig således i alt på 58 nationale og internationale erhvervschauffører. Spørgeskemaerne er som nævnt i kapitel 3 udleveret over to omgange.

Spørgeskemaundersøgelsen resulterede samlet set i 675 + 58 besvarelser, som efterfølgende er indtastet og behandlet statistisk ved brug af programmerne SurveyXact, SPSS og Excel. Karakteren af de stillede spørgsmål rummer som nævnt dog også en række kvalitative elementer, idet flere spørgsmål ikke blot er besvaret ved afkrydsning, men med uddybende forklarende svar. På den måde giver undersøgelsen et vigtigt indblik i de rejsendes personlige rationaler og bevæggrunde gennem en lang række unikke udsagn.

Besvarelserne er efterfølgende blevet analyseret både ved simple sammentællinger og mere komplekse krydsninger af eksempelvis socioøkonomiske forhold og rejsevaner for at finde markante sammenfald eller udslag. Den præsenterede analyse i kapitel 7 udgør således et uddrag af det samlede analyserede materiale.

Spørgeskemaundersøgelse af rejse ved Hirtshals by og havn



Undersøgelsen gennemføres af Aalborg Universitet i samarbejde med Hjørring Kommune for at undersøge rejsevaner og forholdet til Hirtshals by og Nordjylland. De følgende spørgsmål bedes besvaret individuelt. Besvarelsen behandles naturligvis anonymt

1. Hvor mange rejser du/l sammen?

	Kvinde	Mand	Barn	Alder
1	☐	☐	☐	_____
2	☐	☐	☐	_____
3	☐	☐	☐	_____
4	☐	☐	☐	_____
5	☐	☐	☐	_____
6	☐	☐	☐	_____

2. Hvor er du bosiddende?

Postnummer	Land
_____	_____

3. Bor du på samme adresse som resten i bilen?

Ja ☐ Nej ☐

4. Formål med rejsen

Turisme ☐

Pendling i forhold til arbejde el. uddannelse ☐

Besøge familie/venner ☐

Erhverv ☐

Andet _____

5. Rejsens startpunkt

Land	By
_____	_____

6. Rejsens destination

Land	By
_____	_____

7. Angiv hvor du har haft stop af mere end 3 timer

Land	By
_____	_____

1 stop på rejsen _____

2 stop på rejsen _____

3 stop på rejsen _____

8. Har du besøgt transportcentret i Hirtshals på rejsen?

Ja ☐ Nej ☐

9. Har du besøgt Hirtshals by i forbindelse med rejsen?

Ja ☐ Nej ☐

10. Hvilket transportmiddel benytter du på rejsen?

Bil ☐ Autocamper ☐

Bil med campingvogn ☐ Cykel / Til fods ☐

Motorcykel ☐

Andet _____

11. Hvad er din/jeres boform

Lejlighed ☐ Landejendom ☐

Parcelhus m. have ☐ Rækkehus / Byhus ☐

12. Er du gift / samlevende?

Ja ☐ Nej ☐

13. Har du hjemmeboende børn?

Ja ☐ Nej ☐ Antal _____

14. Uddannelse

Ufaglært ☐

Grunduddannelse ☐

Gymnasial uddannelse ☐

Erhversuddannelse ☐

Kort videregående uddannelse ☐

Mellemlang videregående uddannelse ☐

Lang videregående uddannelse ☐

Andet _____

15. Hvad er din personlige årlige indtægt før skat?

Mindre end 100.000 kr. ☐

Mellem 100.001 - 200.000 kr. ☐

Mellem 200.001 - 300.000 kr. ☐

Mellem 300.001 - 400.000 kr. ☐

Mellem 400.001 - 500.000 kr. ☐

Mellem 500.001 - 600.000 kr. ☐

Mellem 600.001 - 700.000 kr. ☐

Mellem 700.001 - 800.000 kr. ☐

Mellem 800.001 - 900.000 kr. ☐

Mellem 900.001 - 1.000.000 kr. ☐

Mere end 1.000.000 kr. ☐

16. Hvordan har du oplevet ankomsten til Hirtshals?

17. Hvilke af følgende ord forbinder du med Hirtshals by? (afkryds max 3)

Fiskeri	☐	Gennemkørsel	☐
Planlagt by	☐	Oplevelsessted	☐
Anonym	☐	Rolig	☐
God handelsby	☐	Industrihavn	☐
Smuk	☐	Port til Europa	☐
Nedslidt	☐	Badestrand	☐
Transit knudepunkt	☐	Udkantsdanmark	☐
Fyrtårn	☐	Forskning	☐
Slagterkød	☐	Andet	_____

18. Kender du til attraktioner/seværdigheder i Hirtshalsområdet/Nordjylland?

Ja ☐ Nej ☐

Hvis ja, hvilke har du besøgt på din rejse?

19. Hvad skulle der til for at du oftere ville besøge Hirtshals by?

Flere informationer om området ☐

En grønner by ☐

Flere shoppe-muligheder ☐

Billigere shoppe-muligheder ☐

Specialbutikker med lokalt særpræg ☐

Flere faciliteter til byliv ☐

- hvilke? _____

Bedre adgangsforhold (f.eks. parkering, skiltning, stiforbindelser) ☐

- hvilke? _____

Andet _____

20. Kunne du forestille dig at besøge Hirtshals by på en fremtidigt ferierejse?

Ja ☐ Nej ☐

Begrund _____

21. Hvad er vigtigst for dig når du vælger feriested? (afkryds max 3)

Ro ☐ Luksus og komfort ☐

Underholdningstilbud ☐ Naturoplevelsen ☐

Nem rejse til / fra ☐ Internet adgang ☐

Pris ☐ Kulturtilbud ☐

Friluftssaktiviteter ☐ Aktiv ferie ☐

Autenticitet / charme ☐ Gode spisesteder ☐

Andet _____

22. Hvor mange gange har du været udenlands i det seneste år? _____

23. Hvor mange gange har du været uden for Europa i det seneste år? _____

24. Indiker hvor enig eller uenig du er i forhold til følgende udsagn (Besvares i forhold til samme rejseform som din nuværende):

Rejsen er for mig i sig selv en oplevelse.

☐☐☐☐☐

Prisen er afgørende for mit valg af transportform.

☐☐☐☐☐

Jeg foretrækker at købe færdigsyede rejsepakker.

☐☐☐☐☐

Jeg foretrækker bil / færge som rejsemiddel.

☐☐☐☐☐

Jeg undgår helst flyrejser.

☐☐☐☐☐

Jeg tager gerne en omvej for at kunne opleve naturen

☐☐☐☐☐

At rejse er for mig et afbræk fra hverdagen.

☐☐☐☐☐

Lokale nyheder interesserer mig mere end internationale nyheder.

☐☐☐☐☐

Når jeg rejser er det vigtigste for mig at komme hurtigst muligt fra A til B.

☐☐☐☐☐

Når jeg er på ferie er det vigtigt ikke at være online, for at slappe helt af.

☐☐☐☐☐

Når jeg vender hjem fra ferierejser bruger jeg ofte tid på at lære mere om disse steder.

☐☐☐☐☐

Jeg bruger min smartphone eller lignende til at finde oplysninger / oplevelser under ferien.

☐☐☐☐☐

Vi takker for din besvarelse

Jeg må gerne kontaktes for evt. uddybende spørgsmål i et 15 min. telefoninterview

Ja ☐

Telefon nr. _____

Nej ☐

Erhvervsundersøgelse af rejse ved Hirtshals by og havn



Undersøgelsen gennemføres af Aalborg Universitet i samarbejde med Hjørring Kommune for at undersøge rejsevaner og forholdet til Hirtshals by og Nordjylland. De følgende spørgsmål bedes besvaret individuelt. Besvarelsen behandles naturligvis anonymt.

1. Nationalitet _____

2. Uddannelse:

Ufaglært ☐

Grunduddannelse ☐

Gymnasial uddannelse ☐

Erhversuddannelse ☐

Kort videregående uddannelse ☐

Mellemlang videregående uddannelse ☐

Lang videregående uddannelse ☐

Andet _____

3. Din personlige årlige indtægt før skat:

Mindre end 100.000 DKK. ☐

Mellem 100.001 - 200.000 DKK. ☐

Mellem 200.001 - 300.000 DKK. ☐

Mellem 300.001 - 400.000 DKK. ☐

Mellem 400.001 - 500.000 DKK. ☐

Mellem 500.001 - 600.000 DKK. ☐

Mellem 600.001 - 700.000 DKK. ☐

Mellem 700.001 - 800.000 DKK. ☐

Mellem 800.001 - 900.000 DKK. ☐

Mellem 900.001 - 1.000.000 DKK. ☐

Mere end 1.000.000 DKK. ☐

4. Hvad er din/jeres boform?

Lejlighed ☐ Landejendom ☐

Parcelhus m. have ☐ Rækkehus / Byhus ☐

5. Er du gift / samlevende?

Ja ☐ Nej ☐

6. Hvor mange børn har du? _____

- Hvor mange bor hjemme? _____

7. Rejsens startpunkt _____

Land By

8. Rejsens destination _____

Land By

9. Angiv hvor du har haft stop af mere end 3 timer

Land By

1 stop på rejsen _____

2 stop på rejsen _____

3 stop på rejsen _____

4 stop på rejsen _____

5 stop på rejsen _____

10. Skyldes dit stop ved Hirtshals Transport Center?

Ventetid (færge) ☐

Pause (mad, hvile etc.) ☐

Told og skat ☐

Tilbud/faciliteter ved Transportcenteret ☐

- hvilke? _____

Andet _____

11. Hvor mange dage om året kører du international erhverskørsel? (ca) _____

12. Hvor ofte passerer du Hirtshals Havn?

Dagligt ☐

Flere gange per uge ☐

En gang per uge ☐

2-3 gange per måned ☐

En gang per måned ☐

4 gange per år ☐

2 gange per år ☐

Sjældnere ☐

13. Hvor ofte besøger du Hirtshals by i forbindelse med erhverskørsel via Hirtshals Havn?

Hver gang ☐

Ofte ☐

Sjældent ☐

Aldrig ☐

14. Har du kørt erhverskørsel ved Hirtshals før Hirtshals Transport Center blev etableret i 2008?

Ja ☐ Nej ☐

Hvis Ja, hvilken betydning har det fået for din rejse?

Ja Nej

Min rute går oftere via Hirtshals end før. ☐ ☐

Jeg tager oftere en pause ved Hirtshals Transport Center i stedet for andre steder. ☐ ☐

Før Hirtshals Transport Center kom besøgte jeg oftere Hirtshals by. ☐ ☐

Hirtshals Transport Center har gjort min rejse mere effektiv. ☐ ☐

Hirtshals Transport Center har forbedret komforten ved mit ophold ☐ ☐

Jeg mødes nu oftere med kollegaer. ☐ ☐

Jeg oplever mit ophold i Hirtshals som kedeligt. ☐ ☐

Hirtshals Transport Center har gjort at jeg får færre oplevelser under mit ophold ved Hirtshals. ☐ ☐

Hirtshals Transport Center har gjort at jeg ved mindre om hvad der sker i Hirtshals lige nu. ☐ ☐

Jeg mødes nu oftere med kollegaer af forskellig nationalitet. ☐ ☐

15. Hvad skulle der til for at du oftere ville besøge Hirtshals by?

- Flere informationer om området ☐
- En grønnere by ☐
- Flere shoppe-muligheder ☐
- Billigere shoppe-muligheder ☐
- Specialbutikker med lokalt særpræg ☐
- Flere faciliteter til byliv ☐
- hvilke? _____
- Bedre adgangsforhold (f.eks parkering, skiltning, stiforbindelser) ☐
- hvilke? _____
- Andet _____

16. Hvilke af følgende ord forbinder du med Hirtshals by? (afkryds max 3)

- | | | | |
|--------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|
| Fiskeri | ☐ | Gennemkørsel | ☐ |
| Planlagt by | ☐ | Oplevelsessted | ☐ |
| Anonym | ☐ | Rolig | ☐ |
| God handelsby | ☐ | Industrihavn | ☐ |
| Smuk | ☐ | Port til Europa | ☐ |
| Nedslidt | ☐ | Badestrand | ☐ |
| Transit knudepunkt | ☐ | Udkantsdanmark | ☐ |
| Fyrtårn | ☐ | Forskning | ☐ |
| Slagterkød | ☐ | Andet | _____ |

17. Hvor mange år har du benyttet Hirtshals Havn til erhvervskørsel? _____

18. Hvordan har du oplevet ankomsten til Hirtshals?

19. Hvad er vigtigst for dig når du vælger feriested? (afkryds max 3)

- | | | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|
| Ro | ☐ | Luksus og komfort | ☐ |
| Underholdningstilbud | ☐ | Naturoplevelsen | ☐ |
| Nem rejse til / fra | ☐ | Internet adgang | ☐ |
| Pris | ☐ | Kulturtilbud | ☐ |
| Friluftsativiteter | ☐ | Aktiv ferie | ☐ |
| Autenticitet / charme | ☐ | Gode spisesteder | ☐ |

Andet _____

20. Kender du til attraktioner/seværdigheder i Hirtshalsområdet/Nordjylland?

Ja ☐ Nej ☐

Hvis ja, hvilke? _____

21. Kunne du forestille dig at besøge Hirtshals by på en fremtidigt ferierejse?

Ja ☐ Nej ☐

Begrund _____

22. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn:

	Meget enig	Enig	Ved ikke / Neutral	Uenig	Meget uenig
Lokale nyheder interesserer mig mere end internationale nyheder.	☐	☐	☐	☐	☐
Når det er muligt planlægger jeg gerne min rute/overnatning så jeg kan opleve naturen under min erhvervskørsel.	☐	☐	☐	☐	☐
Når jeg er på erhvervskørsel medbringer jeg ofte min familie/venner.	☐	☐	☐	☐	☐
Jeg planlægger ofte at mødes med landsmænd/kollegaer ved overnatninger under min erhvervskørsel.	☐	☐	☐	☐	☐
Tiden er altafgørende når jeg kører erhvervskørsel.	☐	☐	☐	☐	☐
Når jeg kører erhvervskørsel får jeg ofte lyst til at vende tilbage på ferie.	☐	☐	☐	☐	☐
Jeg tager ofte på ferie de steder jeg har kørt erhvervskørsel.	☐	☐	☐	☐	☐
Når jeg vender hjem fra ferierejser bruger jeg ofte tid på at lære mere om disse steder.	☐	☐	☐	☐	☐
Jeg foretrækker at planlægge mine egne ferierejser.	☐	☐	☐	☐	☐
Jeg undgår helst flyrejser på ferie.	☐	☐	☐	☐	☐

Vi takker for din besvarelse

Jeg må gerne kontaktes for evt. uddybende spørgsmål i et 15 min. telefoninterview

Ja ☐ Telefon nr. _____ Nej ☐

Appendiks 5

Dansk byplanlægning i 3 efterkrigsperioder

Dette appendiks indeholder en uddybende gennemgang af den byplanlægningsmæssige udvikling i Danmarks, som af Arne Gaardmand er inddelt og beskrevet i tre efterkrigsperioder fra 1938-1992 (Gaardmand 1993). Disse tre efterkrigsperioder er i kapitel 6 anvendt som ramme omkring en forståelse af udviklingen i Hirtshals set i lyset af dansk byplanlægning.

Gaardmands 3 efterkrigsperioder

1. efterkrigsperiode

Den første af Gaardmands 3 efterkrigsperioder omhandler årene 1938-1960 under overskriften ”Besættelse og faglig oprustning”. Perioden indledes med 1938-loven, der ifølge Gaardmand er Danmarks første brugbare byplanlov, i det ”de formelle bestemmelser dels [blev] almene og landsdækkende, dels mere offensive og handlingsrettede end i de forudgående årtier.” (Gaardmand 1993, s. 12). Efter befrielsen i maj 1945 påbegyndes for alvor en fysisk planlægning, som siden har haft stor indflydelse på Danmarks arealanvendelse, byfunktioner og visuelle udtryk. Der er dog en beskeden boligtilvækst med ca. 20.000 nye boliger om året i perioden. Fra sidst i perioden kendes *Fingerplanen* af 1947 og *Generalplanskitsen* af 1954, og 50’erne er generelt kendetegnet for en enorm tro på vækst, der indebærer utrolige ’fantast’-projekter.

2. efterkrigsperiode

Den anden efterkrigsperiode følger i årene 1960-1975 med overskriften ”Byvækst og planeksplosion”. Perioden karakteriseres som en ”frodig og fremgangsrig periode for dansk byplanlægning, men også som en årrække, hvor landets økonomisk-materielle udvikling begynder at fremvise træk, som sætter vækst og plansamfundet under kritik” (Gaardmand 1993, s. 12). I denne periode opføres godt 50.000 boliger om året, og der sker en eksplosion i erhvervsbyggeri, institutioner, offentligt byggeri med mere. Et øget antal biler og forretningsbyggerier lægger pres på landets bycentre, og nogle af de markante planer fra perioden er *Køge Bugt-planerne*, *City Plan Vest*, *Det store H*, *Øresundsbyen* og *Trekantbyen*. Der er i 1960’erne stor opmærksomhed på trafikafvikling og -sikkerhed, der blandt andet behandles i Buchanan-rapporten *Traffic in Towns* fra 1963, hvor det på baggrund af analyser i engelske byer anbefales at indrette byer efter biler, men samtidig prioritere kollektiv trafik og i den svenske SCAFT-model fra 1960’erne. Begge modeller arbejder i høj grad med trafiksegregering for at skille de bløde trafikanter fra det stigende antal biler.

Frivillige kommunesammenlægninger reducerer landets kommuner fra 1.400 til 1.000 i 1960’erne, og den massive kommunesammenlægning i 1970 reducerer yderligere antallet til kun 277 kommuner mens 23 amter reduceres til 14 amtskommuner (Gaardmand 1993, s. 12).

I 1959 præsenterer Kaufmanns sin landsplanhypotese, hvor han opfordrer til at følge med den igangværende udvikling til gavn for hele landet, frem for at forsøge at modarbejde en udvikling, som allerede er i gang. Han lister 9 samfundstendenser, der peger på (1) markante teknologiske og videnskabelige fremskridt, (2) fortsat industrialisering (også i landbruget), (3) forøget levestandard, (4) befolkningsforøgelse, (5) øget servicebehov, (6) kraftig urbanisering, (7) muligheder for større koncentration, (8) selvforstærkende vækst i storbyer og slutteligt at (9) spredte udviklingsbestræbelser vil være spildte (Gaardmand 1993, s. 77-78). Sammen med landsplanhypotesen fremlægger Kaufmann ’Stjernebyskitsen’ som en principskitse for arbejdet med landets udvikling, inddelt i by-klynger. Stjernebyskitsen bygger på de ovenstående samfundstendenser og arbejder for en de-centralistisk byudvikling med udpegning af bestemte byer som vækstcentre og -motorer, hvorimellem infrastrukturen skal styrkes, og en lang række funktioner skal udlægges således, at en mere ligelig udvikling kan finde sted i hele landet.

De udvalgte bycentre bliver således centre for en klynge af mindre og større byer, som efter hensigten vil opleve en afsmittende effekt og positiv udvikling som lokalsamfund.

Kritikere mente, at Kaufmann overvurderede mulighederne for en decentral udvikling i landet, og som en provokation og et alternativ til stjernebyskitsen foreslås et halvt år senere 'Det store H' som en støtte til de eksisterende bybælters 'fortsatte og forstærkede urbanisering' (Gaardmand 1993, s. 78). Debatten, der hermed er startet, bliver startskuddet for en reel landsplanlægning. De første arbejder består i fremlæggelsen af 4 modeller for fremtidig landsplanlægning. A: *Decentralisering* (jævn fordeling mellem landsdelene), B: *Recentralisering* (primær udvikling i de eksisterende 'landsdelshovedsteder'), C: *Trafikbåndet* (fokus på effektivisering af produktions- og transportapparatet, stort set udformet som 'Det store H') og D: *Vestdanske Storby* (en pendant til Hovedstaden placeret i Jylland med forslag om 'Trekantsbyen' – Fredericia-Kolding-Vejle) (Gaardmand 1993, s. 78).

I begyndelsen af 1960'erne foreslår geografiprofessor Johannes Humlum en midtjysk motorvej i midten af Jylland, for at fremme erhvervsudviklingen i de tyndt befolkede dele af Jylland (lig forslag A ovenfor). Der var delte politiske holdninger til forslaget, der ikke overraskende mødte stærk modstand fra Østjylland, men derimod stor opbakning fra Vestdanmark og dem, der som Humlum ønskede en mere decentral udvikling. Til trods for Humlums alternative H's gennemslagskraft, vedtog Folketingen i 1965 planerne for den østjyske motorvej, som vi har i dag (Gaardmand 1993, s. 78).

Debatten om en sådan 'masterplan' for Danmarks fremtidige udvikling gennem placering af motorveje foregår samtidigt med egnsudviklingsprogrammerne i 50'erne-70'erne, hvor virksomheder flyttes ud i provinsen med økonomisk tilskud og støtte. Velfærdsstaten arbejder for ligelig udvikling med lige muligheder uanset geografisk bosted, og den kollektive trafik er en stor del af velfærdstankegangen. I 1970'erne bliver planlægningen inkluderende i forhold til borgerinddragelse, og miljøplanlægning kommer på dagsordenen, blandt andet i forbindelse med nej-til-atomkraft-bølgen.

3. efterkrigsperiode

Den tredje efterkrigsperiode baserer sig på årrækken 1975-1992, og beskrives under overskriften "Stagnation og omstilling". Perioden er påvirket af oliekrisens følger, hvor arbejdsløsheden stiger, og boligproduktionen falder. Boligbyggeriet toppe i 1973 med 55.000 nye boliger. Herefter falder antallet til 40.000 i 1975 og 25.000 nye boliger årligt 1980'erne. I 1990'erne er antallet faldet til under 15.000 nye boliger årligt. Debatter om "det skæve Danmark", de store byers betydning, begrænsning af sommerhus-udstyknings, byfornyelse med mere følger i hælene på byggeriets tilbagegang, og der er et stort engagement i forhold til planlægning og en tro på, at velfærdssamfundet kan overvinde krisen. Dog sker der en faldende interesse i samfundet omkring plansystemet som problemløser (Gaardmand 1993, s. 14).

På amtsniveau fremlægges i 1977 fire alternative bymønstre for Nordjyllands Amtskommune, og som det var tilfældet med landsplanforslagene spænder de 4 amtskommunemodeller over decentrale og centralistiske forslag: er det de små byer, der skal tilgodeses, skal der arbejdes for en byspredning, skal de såkaldte mellembyer styrkes, eller er det atter byvækst omkring hovedfærselsårer, der skal sættes på? Det bliver sidstnævnte: "Skitse 1. Det store Y", der som en udvikling af den øvre jyske arm på Det store H, bliver en realitet (Gaardmand 1993, s. 196-197).

I 1982 foreligger miljøministeriets godkendelse af planstyrelsens plan for de regionale bymønstre. I Nordjylland er der udover Aalborg-Nørresundby som 'landsdelscenter under udbygning' kun udpeget fire 'egnscentre, eller byer med regionale funktioner', nemlig Frederikshavn, Hjørring, Brønderslev og Hobro. Hirtshals er i planen udpeget som 'egnscenter under udbygning', "hvilket fra ministeriets side var tænkt som et skulderklap og en opmuntring!" (Gaardmand 1993, s. 202).

I slutningen af 1980'erne og starten af 1990'erne bliver der særligt fokus på København som lokomotiv for udviklingen i Danmark til hele landets fordel, og endda som hele 'Nordens Kraftcentrum'. Som pendant til den europæiske vækstbanan fra London via Frankfurt til Norditalien, foreslås en blå vækstbanan fra London via Hamborg, Berlin og København til

Stokholm (Gaardmand 1993, s. 268-269). Der tegner sig en øget international bykonkurrence, hvor byer begynder at blive set i netværk og vækstbælter. Landsplanredegørelsen af 1992 viser også et tydeligt skifte fra de tidligere. Nu er der fokus på bykonkurrence og hovedstadsudvikling med monumentale bygninger - den 'hensigtsmæssige' udvikling i forhold til at fremme landets position i et internationalt magtspil.

Appendiks 6

Supplerende fotomappings

Dette appendiks rummer en række fotos fra mine gentagne besøg i Hirtshals. De fleste er taget som i forbindelse med mine eksplorative driftings, beskrevet i kapitel 3 (udført 6. marts 2013, 17. juli 2013, 10. juni 2014, 8. oktober 2014 og 24. november 2015), men der er også medtaget fotos, jeg har taget under nogle af mine interviewpersoners rundvisninger før/efter de pågældende interviews (12. maj 2014 og 18. juni 2014) samt en guidet byvandring ved tidligere borgmester Knud Størup (2. juli 2015).

De udvalgte fotos er grupperet tematisk på de følgende sider i forhold til:

1. Maritime symboler på kirkegården
2. Maritime symboler i byen
3. Færgefart og skandinaviske referencer i byen
4. Gågadesystemet: forfald
5. Gågadesystemet: aktivitet
6. Hirtshals landskab
7. Hirtshals Havn

(Fotos i dette appendiks er ikke selvstændigt nummereret, da de i højere grad fungerer som dele af 7 foto-kollager. Alle fotos side 291-297 er mine egne fotos).













