Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY

Limfjordens Vande

Fortællinger om steder mellem vand og land

Mikkelsen, Jacob Bjerre

DOI (link to publication from Publisher):
10.5278/vbn.phd.tech.00007

Publication date:
2017

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Link to publication from Aalborg University

Citation for published version (APA):
Mikkelsen, J. B. (2017). *Limfjordens Vande: Fortællinger om steder mellem vand og land*. Aalborg Universitetsforlag. https://doi.org/10.5278/vbn.phd.tech.00007

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.

Downloaded from vbn.aau.dk on: May 02, 2026

LIMFJORDENS VANDE

Fortællinger om steder mellem vand og land

af

Jacob Bjerre Mikkelsen

Ph.d.-afhandling 2017

AALBORG UNIVERSITET

LIMFJORDENS VANDE

Fortællinger om steder mellem vand og land

Ph.d.-afhandling

af Jacob Bjerre Mikkelsen

Marts 2017

AALBORG UNIVERSITET

Ph.d. indleveret: 31. marts 2017

Ph.d. vejledere: Professor Ole B. Jensen

Aalborg Universitet

Lektor Lea Holst Laursen

Aalborg Universitet

Ph.d. bedømmelsesudvalg: Lektor Lars Brorson Fich

Aalborg Universitet

Professor Jørgen Ole Bærenholdt

Roskilde Universitet

Lektor Jonny Aspen

Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo

Ph.d. serie: Det Tekniske Fakultet for IT og Design

Aalborg Universitet

ISSN (online): 2446-1628

ISBN (online): 978-87-7112-925-0

Udgivet af:

Aalborg Universitetsforlag

Skjernvej 4A, 2. sal

9220 Aalborg Ø

Tlf. 9940 7140

aauf@forlag.aau.dk

forlag.aau.dk

© Copyright: Jacob Bjerre Mikkelsen

Trykt i Danmark af Rosendahls, 2017

Publikationsliste:

Mikkelsen, J.B., 2016. Limfjordens havnelandskaber - regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet i O.B. Jensen, S. Wind, T.V. Olsen & J.B. Mikkelsen (eds) (2016), *DESIGN RESEARCH EPISTEMOLOGIES II: Research in Architectural Design*, Aalborg: Institut for Arkitektur og Medieteknologi (A&D Files). Forfatter og redaktør.

Mikkelsen, J.B., 2015. *Limfjordens Kystlandskaber: Årsrapport 1.* Aalborg: Institut for Arkitektur og Medieteknologi (A&D Files).

Vestermann, T.V. & Mikkelsen, J.B., 2015. Regenerating Østre Havn: The Everyday of Temporary Use Strategies. I: C. Bech-Danielsen, M. Stender & S.S. Davidsson, eds., *Boundaries | Encounters | Connections: Papers presented at the Housing and Welfare Conference.* København, 7.-9. maj. København: SBi forlag. pp. 74-85. Tilgængelig online: http://sbi.dk/download/pdf/Boundaries-Encounters-Connections.pdf. Peer reviewed.

Mikkelsen, J.B., Stevens, Q., Hills, C. & Mueller, F. (kommende udgivelse). Exploring how urban waterfronts can encourage visitors' active engagement with water through an interactive temporary design installation. Indsendt til journal og i review.

Mikkelsen, J.B. & Lange, I.G. (kommende udgivelse). Place in Transition - Exploring potentials of relocating and transforming disused oil rigs into public places. Præsenteret ved 'Cosmobilities conference' og revideret og gen-indsendt til journal, i review.

Mikkelsen, J.B. (working paper). Framing the Experiment, paper til forskningsseminar i relation til konferencen 'The City and the Pragmatic Turn', University of Copenhagen. Upubliceret arbejdsdokument.

Ovenstående bogkapitel, rapport og artikler er produceret undervejs i Ph.d.-forløbet og er enten publiceret, i review forud for publicering eller fremlagt på konference eller seminar. Dele af ovenstående materiale er anvendt indirekte eller direkte i denne afhandling. Medforfattererklæringer er tilgængelige for bedømmelsesudvalget og kan endvidere rekvireres ved fakultetet.

Figur i: Bro nord for Skive Havn

RESUMÉ

Projektet undersøger vandets potentiale som bindeled imellem lokale og regionale skalatrin med udgangspunkt i Limfjorden. Limfjordsområdet transformeres og havnene ved Limfjorden er under omdannelse fra industri til nye byområder ved fjorden. Limfjordshavnene ændrer derfor betydning og funktion og er ikke i samme grad som før livskilde og udgangspunktet for byernes lokation og udvikling. Flere steder i Limfjordsområdet bebygges havnearealerne nu med bolig- og kontorbebyggelser og rekreative områder, der minder om byens øvrige områder, med vage forbindelser til vandet. Denne udvikling følger praksisser for havneomdannelse nationalt og internationalt igennem de seneste årtier.

Fordi vandets betydning som transportåre for godstrafik svækkes, ændres vandets betydning for byerne. Vandet samler og adskiller; vandet er på én og samme tid en barriere, der skal overvindes, men rummer også en fælles identitet og historie i området. Projektet søger at rekonceptualisere Limfjordens vande som et sammenhængsgivende element, der kan samle regionen i stedet for at opdele den. Landet omkring Limfjorden er opdelt igennem socio-politiske skel, der manifesterer sig i materielle rum og igennem repræsentationer såsom kort. I modsætning til landet, flyder vandet på tværs af disse grænser. Derfor har vandet et potentiale som udgangspunkt for udviklingen af regionale strategier, der kan forankres lokalt igennem havneomdannelsesprojekter.

I projektet forstås havnene som sammensætninger af fysiske miljøer og menneskelige brugere i form af lokale aktører og sejlende turister. De lokale aktørers viden inddrages igennem workshops og fokusgruppeinterviews. De sejlende turister analyseres igennem interviews på havnene. Havnenes rumligheder og praksisser på vandet indfanges igennem videoetnografier fra kajak, hvorved perspektiver fra vand mod land analyseres. Analyserne af fysiske forhold og menneskelige aktører danner grundlag for at udfolde Limfjordsregionens sammenhængskraft og havnenes stedlige potentialer igennem designundersøgelser på konkrete sites på havnene. Dermed tilgår projektet stedsidentiteter i havneomdannelser via en eksperimenterende tilgang til vand- og stedspotentialer. Målet er igennem design tænkning at udvikle nye koncepter og designideer, der kan styrke Limfjordsregionens sammenhængskraft på tværs af vandet. Dette inkluderer et fokus på stedsidentiteter på hver havn og deres indlejrede potentialer, en forståelse af vandets potentiale som forskelligartet og unikt for hvert havneområde og en udforskning af metoder, der kan engagere havnens brugere i vandet – eksempelvis ”aquafarming”. Projektet inkluderer desuden et forskningseksperiment, hvor en gammel Limfjordsfærge transformeres til et flydende ”laboratorium” for nye anvendelser af fjorden i byen. Færgen har førhen forbundet samfund på tværs af fjorden og faciliterer i dette projekt forbindelser imellem brugere og fjord. Projektet undersøger derfor vandets potentiale på forskellige skalatrin. Lokalt undersøger projektet specifikke sites på havneområderne i forhold til potentialer for interaktioner imellem brugere og vand, igennem designundersøgelser og eksperimenter i skala 1:1. Disse undersøgelser informerer den regionale skala, hvor projektet teoretisk og metodisk undersøger relationer imellem byer på tværs af Limfjordsområdet. Tilgangen er derfor at arbejde med udviklingen af regionale strategier ”nedefra” igennem design af konkrete, rumlige situationer som modsvar til at arbejde med regionale strategier ”oppefra” med fokus på overordnede visioner og markedsføring. Dermed bidrager afhandlingen til transformation af havne og kyster imellem urban design og turisme, og hvordan lokale projekter kan få betydning for regionale strategier. Blandt projektets resultater er ti stedsspecifikke design scenarier, et oplæg til en helhedsplan for Limfjordsområdet og en række designprincipper for design af kanten til anvendelse i fremtidige havneomdannelser. Derved bidrager projektet til igangværende diskussioner omkring de danske kysters fremtid samt omdannelse af havne i mindre kystbyer som strategiske værktøjer i en regional kontekst.

Figur ii: Byrum og industri i Thisted

SUMMARY

The project investigates the potential role of water as mediator between local and regional scales with point of departure in an inlet in Denmark called Limfjorden. The Limfjord region is changing and harbour areas along Limfjorden are transformed from commercial ports into new urban waterfronts. From being a source of life and point of departure for urban location and development the functions and meanings of these areas are now changing. The ongoing developments along Limfjorden have resulted in urban areas consisting housing and office buildings with vague relations to water – following the practice of other Danish and international waterfront developments through the last decades.

The water in Limfjorden is no longer a main route for goods, but takes on new meanings. The water of Limfjorden unites and separates; it is a barrier to be overcome, but also a collective identity, based on a common history. The project involves a reconceptualization of the water in Limfjorden as a coherent and unifying material space, rather than a dividing element. The land surrounding the inlet is divided by socio-political boundaries, which are manifested in material spaces and through representations such as maps. As opposed to land, water flows with less regard to these boundaries. Therefore, water might hold a potential in the development of regional strategies which can be locally rooted through harbour transformation projects.

The project tries to conceptualize harbours as compositions of physical environments and human users in the form of local stakeholders and sailing tourists. Local stakeholders are involved through workshops and focus group interviews. Sailing tourists are involved through interviews on site. The spatiality and water practices of harbours are captured through video ethnographies from kayak to gain perspectives from water towards land. The analyses of the physical and human actors form the basis to unfold the Limfjord region's cohesion and local potentials through conceptual designs on specific sites. The project thereby approaches place identities in urban waterfront projects through an experimental approach to water- and place-potentials within urban design. The goal is on this basis to use "design thinking" to develop concepts and design ideas to unfold relations across water. This includes attention to place identities of each harbour and their inherent potentials, an understanding of water potentials as multitude and unique for each harbour area in terms of future use and investigation of methods for engaging users in water – e.g. through "aqua farming". Also, the project involves a research experiment using an old ferry from Limfjorden and transforming it into a floating lab for new uses of Limfjorden. The ferry used to connect communities across Limfjorden and is in this project facilitating connections between waterfront users and Limfjorden. The project therefore investigates water on different scales. On a local level, the project investigates specific sites on harbour areas to explore, through design scenarios and experiments in scale 1:1, the multiple potential affordances of the environment for interactions between users and water. These explorations inform the regional level, where the project theoretically and methodologically investigates relations between cities across water in the inlet area. The approach is thereby to work with the development of regional strategies "from below" and through the design of physical, material spaces as opposed to common strategies of working with visions and marketing strategies "from above". The thesis contributes to transformation of harbourfronts and coastlines between fields of urban design and tourism and how local projects can have effect on regional development. Among results of this project are ten site-specific design scenarios, a proposal for a holistic strategy for the Limfjord area and a set of design principles to be used in the design of future harbourfronts. Thereby, the project contributes to ongoing discussions about the future of Danish coastlines, as well as transformation of harbours in small coastal cities as a strategic tool in a regional context.

Indholdsfortegnelse

Forord 13

Kapitel 1

Indledning 17

Baggrund for projektet 21
Det regionale perspektiv 26
Limfjordshavnenes situation 32
Forskningsspørgsmål 37
Afhandlingens opbygning 39

Kapitel 2

Vandet som forbindelse imellem regionen, havnen og brugeren 43

En relationel urban design tilgang til regionale havneomdannelsers kompleksitet 45
Skalering i Limfjordsområdet 48
REGIONEN: Stedspotentialer imellem det regionale og det lokale 52
HAVNEN: Havnen som særegent område i byen 59
KROPPEN (DET NÆRE MØDE): Havnens byrum på kanten 69
Konklusion 74

Kapitel 3

Projektets metodologi 77

Projektets epistemologiske grundlag 79
Anvendte metoder i projektet 86
Den videnskabsteoretiske model i forhold til det empiriske materiale 105
Konklusion 111

Kapitel 4

Analyser af havnenes materialitet 113

Analyser af videoetnografier 115
Mapping-analyser af de udvalgte havne 119
Opsamling på analyser 146

Kapitel 5

Strategier for havneomdannelse imellem det lokale og det regionale 149

Den fragmenterede havn 152
Limfjordshavnenes omdannelse - imellem stedets fortid og fremtid 161
Samarbejde i Limfjordsområdet 171
Konklusion 176

Kapitel 6

Et blik fra vandsiden: Undersøgelse af den sejlende turist 179

Sejlerlivet 183
Valg af Limfjorden som destination 186
Kvalificering af Limfjordshavnene 189
Konklusion 193

Kapitel 7

Designundersøgelser på kanten mellem vand og land 197

Baggrund for designundersøgelserne:
Eksperimenter på kanten igennem Kulturfærgen OM:FORM 199
Designundersøgelser på Limfjordshavnene 206
Designeksperimenter på kanten 251
Designprincipper for bearbejdning af kanten 256
Konklusion 260

Kapitel 8

Oplæg til en helhedsplan for Limfjorden 263

Mod en fysisk helhedsplan for Limfjordsområdet 265
Opsamling: Urban design på kanten mellem det regionale og lokale 272

Kapitel 9

Konklusion og refleksion 275

Konklusioner i forhold til projektets forskningsspørgsmål 277
Refleksioner og videre forskning 287

Bibliografi 291
Figurliste 300
Appendiks 304

Figur iii: Kanten mellem vand og land i Hals

FORORD

Denne afhandling er resultatet af tre års arbejde med Limfjordens vande som omdrejningspunkt. I de syv år jeg havde boet ved Limfjorden forinden projektets begyndelse var den for mig kun en blank flade i byen, der dannede mellemrum mellem min hjemby Aalborg, og Nørresundby på den anden side. Da jeg flyttede til Aalborg kunne fjorden knap ses fra byen, de fleste gader der ledte mod vandet blev afskåret af pakhuse og andre bygninger, der tidligere havde dannet ramme om havnens industrier, samt en firesporet vej med hegn i midten. Men meget har ændret sig siden. Limfjorden er ved at genvinde sin plads i byboernes bevidsthed og er ved at finde en ny rolle og betydning for byerne.

Da jeg i 2012 overtog en gammel Limfjordsfærge ændrede mit forhold til Limfjorden sig. Sammen med venner og familie startede vi ombygningen af færgen fra transportklenodie til ny kulturfærge. Denne transformation betød også, at jeg begyndte at sætte mig ind i Limfjordens fascinerende historie og blev inspireret til at undersøge Limfjordsområdet nærmere. Ombygningen gav mange timer på vandet i Limfjorden, både på værftet i Agger i vest og senere i Aalborg i øst. Det gik med tiden op for mig, at Limfjorden ikke bare var en stillestående blank flade, der adskilte landmasserne omkring, men at den var et foranderligt miljø, hvis strømme, biologi og fortællinger også får landmasserne til at flyde sammen. Når jeg i dag står ved Limfjorden og kigger ud over vandet, ser jeg ikke ligefrem mod den landmasse, jeg ikke kan nå på den anden side. Jeg ser i højere grad til siderne og tænker på, at vandet forbinder mit ståsted til en større kontekst, og at vandet har rejst langvejs fra, før det passerer mig og rejser videre ud i den fjerne horisont. Jeg har således udviklet et nært forhold til Limfjorden igennem dette projekt, både fagligt og personligt og det har i høj grad både været motivationen og drivkraften i projektet. En del af denne afhandling, dette forord inkluderet, er skrevet på Limfjordens vande, ombord på den gamle Limfjordsfærge, "Plagen", der undertiden også har fungeret som skriverefugium i den afsluttende del af projektperioden. Limfjorden har været til stede i processen og været til inspiration for arbejdet med denne afhandling. Jeg vil således først og fremmest takke Limfjorden for med- og modspil i denne proces. Jeg vil også gerne takke familie, venner samt medlemmer og frivillige i foreningen Kulturfærgen OM:FORM på den gamle færge "Plagen", et projekt der har forløbet parallelt med Ph.d. projektet, for at vi sammen har kunnet bringe tusindvis af borgere ud på fjorden til oplevelser omkring mad, musik, biologi, historie og meget andet og på den måde bidraget til, at by og fjord flyder sammen. Jeg håber at denne nysgerrighed på vandets muligheder regionalt og lokalt vil kunne inspirere fagfæller såvel som almindelige borgere til at lade vores byer flyde endnu mere sammen med vandet og dermed fortsætte de omdannelser af kanten, der allerede er i gang flere steder – både indenfor og udenfor Limfjordsområdet.

Min baggrund i urban design har influeret min tilgang til problemstillingen. Således var mit udgangspunkt også et fokus på havnenes fysiske forudsætninger, deres arkitektur, rumligheder og materialitet. Men mødet med de deltagende aktører i projektet har været lærerigt i forhold til at udvide min faglige horisont. Flere aktører er engagerede inden for turisme, et felt jeg ikke kendte til på forhånd, men hvis tilgange og tankesæt jeg har måttet lære at kende. Dette har givet mig en forståelse for turismefeltet, som et felt, der kan bidrage til arkitektur og planlægning, men som urban design omvendt også kan bidrage til, hvilket jeg har søgt at vise i denne afhandling. Jeg vil således gerne takke de medvirkende aktører fra de deltagende kommuner for at gå engageret til opgaven, for at være med til at forme projektets problemstilling og fokus, for at kvalificere materialet undervejs og for at bringe jeres viden i spil. I har således styrket denne afhandling med jeres viden, meninger og perspektiver, både igennem workshops og seminarer og som informanter i fokusgruppeinterviews. En tak skal også lyde til de kommuner, I repræsenterer, for

Figur iv: Limfjorden fra dækket af den gamle Limfjordsfærge "Plagen"

deres økonomiske opbakning til projektet. I denne sammenhæng lyder også en tak til det tidligere Ministerium for By, Bolig og Landdistrikter for at have gjort projektet muligt igennem økonomisk støtte.

Jeg har haft min daglige gang i sektionen for urban design under Institut for Arkitektur og Medieteknologi på Aalborg Universitet. Denne hverdag har budt på faglig sparring, inspiration, gode råd, opmuntring i de hårde perioder og masser af gode stunder. Jeg vil først og fremmest gerne takke mine to vejledere, Ole B. Jensen og Lea Holst Laursen for at støtte mig igennem forløbet, i gode og dårlige tider, og for at tro på projektet og mit arbejde. I har på hver jeres måde og med hver jeres faglige styrker støttet mig igennem projektet, stillet de gode spørgsmål og hjulpet mig til at finde de manglende brikker i puslespillet. Også en stor tak til Claus Lassen for at spille en vigtig rolle i at få projektet stablet på benene og for at være med til møder og formidling af projektet til aftagerne. Derudover vil jeg gerne takke det øvrige videnskabelige personale for gode diskussioner, faglig sparring og godt sammenhold igennem møder, seminarer, konferencer og mere uformelt på kontorgangene, ved kaffeautomaten og over frokostbordet. Igennem processen er jeg også blevet mødt med smil og hjælpsomhed hos instituttets tekniske og administrative personale, så små og store administrative opgaver kunne løses i fællesskab. Endvidere vil jeg gerne takke Line Guldhammer og Laura Lyhne, der som studentermedhjælpere på projektet har været til stor hjælp både med faglige og administrative opgaver. En vigtig del af forløbet har også været fællesskabet med andre Ph.d.-studerende i MAD (Ph.d. programmet inden for Medieteknologi, Arkitektur og Design). Tak for det faglige fællesskab igennem læsekredse og fællesudgivelser, men også for det sociale samvær, hvor vi har kunnet dele glæder, såvel som frustrationer, igennem hele "rejsen".

Og så til mine engelsk talende kollegaer: Thank you Quentin Stevens, for hosting my stay at RMIT University in Melbourne, Australia. Your approach to urban design and our shared enthusiasm for waterfronts and public spaces have inspired me tremendously in my work. My stay in Melbourne was a vital injection of new thoughts, projects and literature into the process of making this thesis. Also thanks to Florian Mueller and Catherine Hills for inviting me in at the Exertion Games Lab and for inspiring and thought-provoking discussion on our common research project in Melbourne. I am happy with the outcome of the collaborations the four of us made, both the installation we made together on the waterfront and the article we produced, and I hope we will engage in more collaborative work in the future. Furthermore, thanks to Kim Dovey and Susan Oakley for guided tours and walk-along interview sessions on waterfronts in Melbourne and Adelaide.

Tak til familie og venner for at støtte mig igennem denne proces og for at bidrage med avisudklip og andet materiale, som fik jer til at tænke på mig og mit projekt. Ikke mindst vil jeg takke jer for også at være der i de hårde perioder og for at være opmuntrende og spørge interesserede til projektet. En særlig tak til min overbærende og betænksomme kæreste, Janni, der har været der for mig igennem hele processen. Du støtter mig, i alt hvad jeg gør og er der når det gælder – hvad enten det handler om at slæbe rundt på en kajak og køre Limfjordsområdet tyndt sammen med mig (flere gange) eller at rejse med mig om på den anden side af jorden, for at jeg kan arbejde med de forskere jeg gerne vil, så er du altid ved min side.

Jeg håber I vil finde mit bidrag til diskussioner om havneomdannelse og regional udvikling interessant.

Jacob Bjerre Mikkelsen, på Limfjorden, Januar 2017

KAPITEL 1

KAPITEL 1:

INDLEDNING

Figur 1.1: "Plagens" sidste sejltur. Der synges "Blæsten går frisk" på dækket

Blæsten går frisk

Poul Hamburger 1937 (Melodi) – Erik Bertelsen 1939 (Tekst)

1. Blæsten går frisk over Limfjordens vande,
rusker dem op til vågen flugt,
jager dem mellem de favnende strande,
fylder med toner hver en bugt.
Og sømanden synger bag sit rat
på krydstogt fra Nordsø til Kattegat.

2. Dagen står høj over Limfjordens vande,
bredning og sund og krinklet vig!
Sallingland, Thyland og andre lande
hilser hverandre med mågeskrig.
Og bonden går på sin agerjord
med blikket forynget af luft og fjord.

3. Lyset slår blink over Limfjordens vande,
tindrer og ler i et stridigt spil.
Bølgerne kaster med flammende brande
vikingedrømmenes hvide ild.
Og ungdommen føler fjordens magt,
en udvé fjernt over verden strakt.

4. Længsel er saltet i Limfjordens vande.
Her fik jeg fartens glød på kind,
her blev med kølige stænk mod min pande
viet til uro mit sejlersind.
Ja, Limfjord, jeg elsker dit blå humør
i kuling fra Hals og til Harboør.

'Blæsten går frisk over Limfjordens vande' lyder det i Hamburger og Berthelsens gamle hyldest til Limfjorden. Forbundet til de store verdenshave *'fra Nordsø til Kattegat'* er fjorden et komplekst system af vandveje, der formes i landskabet af *'bredning og sund og krinklet vig'*. Mellem vand og land dannes dette langstrakte og mangfoldige blågrønne landskab, der i kraft af sine kringlede rumligheder står i kontrast til havets åbne vidder. Limfjordslandet består af lande, fra *'Sallingland'* i syd til *'Thyland'* i Nordvest, og fra Hals til Harboøre strækker *'Limfjordens blå'* sig og forener landmasserne. Historiens vingesus forener Limfjordsregionen og vandet vidner herom: *'Bølgerne kaster med flammende brande, vikingedrømmenes hvide ild'*. Menneskets *'Længsel er saltet i Limfjordens vande'*; vandet i fjorden er et vindue til Verden, en kilde til drømme, fantasi og poesi.

Sangen bringer os ud på vandet, vi er i fjordens miljø og sanser blæsten og vandet imod vores hud, hører mågeskrigene over os, ser lyset, der *'slår blink'* over vandet og *'tindrer og ler i et stridigt spil'*. Vi mærker vandets *'kølige stænk'* mod panden. Og vandet gør noget ved os; bonden *'forynges'* og vandet *'vier'* til uro et *'sejlersind'*. Vi beskuer landet fra vandsiden. Vi forstår, at Limfjordens vande på én og samme tid er en barriere, der skal overvindes, men også fundamentet for en fælles historie og identitet, der samler Limfjordslandene. Dette skisma mellem at forene og adskille gør Limfjordsregionen til en udfordrende fortælling, og hvordan skal denne fortælling forme sig i fremtiden?

'Blæsten går frisk over Limfjordens vande'[1] sang vi i kor på Sallingsund-færgens åbne dæk, da vi sejlede hendes sidste tur fra færgelejet ved Feggesund overfarten til værftet i Agger. Vi var ombord på den tidligere "Plagen", der fra 1958 sejlede på "Pinen og Plagen" overfarten imellem Salling og Mors, men som i de senere år havde sejlet på Feggesund under navnet "Sallingsund". Frem til denne dag havde den gamle træfærge sejlet passagerer over fjorden fra Mors til Thy, men nu måtte den på pension, for en ny stålfærge skulle indsættes på overfarten. Vi var en nystartet forening, der stævnede ud på nye eventyr på fjorden; vi ville omdanne den gamle Limfjordsfærge fra transportklenodie til kreativ ramme for fjordkultur. Ombord var også familiemedlemmer, der havde sejlet med færgen helt fra barnsben og til den sidste dag i rutefart. Som nyklækket "kaptajn" og færgeejer fik jeg selv lov at styre skibet undervejs, imens overfartslederen fortalte anekdoter om færgens lange liv, om folk og fæ på fjorden og om "Pinen" og "Plagen" og deres betydning som livline og forbindelse imellem Limfjordens lande. I det øjeblik fødtes min nysgerrighed på Limfjorden og dermed også udgangspunktet for denne afhandling.

De næste måneder tilbragte jeg i kedeldragt blandt værftsarbejdere og fiskere på havnen i Agger. Jeg lærte her den vestjyske kultur og stiftede bekendtskab med en del af fjorden, der syntes fjern fra de velkendte parker, kulturhuse og vidensinstitutioner, der befolkede vandkanten i min hjemby, Aalborg. På Agger havn arbejder folk, her er man afhængig af, at sejlrender bliver uddybet om sommeren, og at isen bliver brudt om vinteren, således at skibe kan anløbe havnen. De lokale fiskere sejler fangsten ind og fragter den over kajen til deres depot på havnen, hvorfra de sælger på udvalgte dage. Det er også herfra fiskebilen henter friske fisk og skaldyr for derefter at sælge dem på torve i de større byer. På Agger havn er man afhængig af vandet, vejret og miljøet – fjorden er ikke en kulisse, den er grunden til at mennesker er på stedet, den er levebrødet og omdrejningspunktet for hverdagen.

Men det havneliv der findes på Agger havn er blevet en sjældenhed i fjordbyerne. Købet af færgen og mødet med Agger havn igangsatte min undren over nutidige havneomdannelsesprojekter og deres forhold til vandet. Limfjordens vande får i disse år stadig mindre betydning som transportvej for gods, i og med at erhvervshavnene er under omdannelse fra industrianvendelse til nye byområder ved fjorden. Limfjordens havne får derfor nye betydninger for fjordbyerne. Således har fjorden været grunden til, at byerne blev grundlagt og har haft betydning som livskilde og næring for byens borgere. De nye rekreative områder, kontor- og boligområder, der træder i stedet for erhvervshavnene synes i mange tilfælde at overføre byens strukturer til havnen og at behandle fjorden som kulisse, der fortrinsvist betragtes på afstand (Mikkelsen 2015). Denne tilgang til vandet kan relateres til et funktionalistisk natursyn, der er fremherskende i den modernistiske arkitektur, hvor betragteren passivt oplever naturen på afstand (Hansen 1987). Flere nutidige havneomdannelser i de større danske byer fokuserer på udsigten til vandet og i mindre grad på

[1]Sangteksten er gengivet med tilladelse fra tekstforfatter Erik Bertelsens arving, teksten findes digitalt (TAP-koret 2017).

interaktioner med vandet og på den historiske afhængighed af vandet som udgangspunkt for byernes tilblivelse og udvikling. Dette skyldes til dels, at vandets funktion og betydning for byen er ændret. Men et spørgsmål i dette projekt er, hvilke potentialer der findes i, at havnenes kulturarv kan spille en større rolle i havneomdannelserne, og hvordan havneområderne i højere grad kan facilitere interaktioner mellem bruger og vand, der også aktiverer flere sanser end det visuelle (se Braae & Diedrich 2012, Stevens 2009, dette udfoldes yderligere i kapitel 2). Samtidig åbnede arbejdet med Limfjorden som indlandsfarvand en særlig mulighed for at vende blikket fra landsiden mod vandsiden og gentænke de tætte forbindelser, der i hvert fald tidligere har eksisteret på tværs af vandet. Det blev til spørgsmål om, hvordan disse omdannelser forholder sig til stedet og til forbindelser til vandet og på tværs af vandet, der historisk har været tæt forbundet af færgeforbindelser, hvoraf der nu kun er få tilbage. Det igangsatte en interesse for kanten mellem vand og land og med udgangspunkt i min urban design faglighed, hvordan design i højere grad kan realisere oplevelsesmæssige potentialer af vandet i havnen.

Baggrund for projektet

De igangværende havneomdannelser giver anledning til et kritisk blik, hvor potentialer i koblinger imellem lokale, fysiske projekter og Limfjordens regionale sammenhæng afsøges. Projektet søger derfor at fokusere på vandet som sammenbindende element imellem stedlige potentialer på lokale og regionale skalatrin. Den igangværende udvikling skævvrider Limfjordslandet; den vestlige del stagnerer, mens den østlige del er i vækst, hvilket analyseres nærmere senere i dette kapitel[2]. Det er derfor afhandlingens formål at udforske forbindelser på tværs af Limfjordslandet. Tesen er, at vandet rummer et stort potentiale som sammenbindende element og som udgangspunkt for regionale strategier for havneomdannelsesprojekter imellem lokale og regionale skalaer. Herunder synes det interessant at undersøge vandet som et forskelligartet og komplekst system med særegne stedlige potentialer i den enkelte havn. Igennem dette fokus tænkes havnene som internt forbundne i netværk på tværs af vandet på et regionalt plan. Lokalt angår arbejdet med vandet byernes overordnede forbindelse til vandet på byskala niveau, men i høj grad også det nære møde imellem havnens brugere og vandet i design af kanten mellem vand og land.

I forbindelse med transformation af Limfjordshavnene er det interessant at analysere, hvilke funktioner, der kan drive transformationerne. I forhold til udvikling af havneområderne er turisme en vigtig faktor. En analyse af den sydlige del af Limfjorden (Holstebro, Skive, Struer, Lemvig, Viborg og Morsø kommuner, medlemmer af samarbejdet "Enjoy Limfjorden") viser, at turisterne ved denne del af Limfjorden bruger 2,9 mia. kroner årligt, hvilket ifølge beregningerne medfører over 4000 jobs i området baseret på tal fra 2014. For hver million turismeforbruget stiger skabes jævnfør analysen 1,4 job i området, hvilket understreger turismens betydning for udviklingen af Limfjorden (VisitDenmark 2016). Samlet set er turismeforbruget i Region Nordjylland faldet med 2 pct. i perioden 2008-2012, hvilket skyldtes et kraftigt fald i 2008-2009, ved finanskrisens begyndelse, og en knap så kraftig stigning 2009-2010. Faldet var 1,5 pct. point større end udviklingen på landsplan, hvorved Region Nordjylland har tabt terræn (VisitDenmark 2012). Der er altså baggrund for at se på udviklingsmulighederne inden for turisme og oplevelser på Limfjordshavnene. I dette projekt fokuseres særligt på Limfjordsregionens sejlende turister som datagrundlag, da disse oplever en serie af havne og kan bidrage med komparative refleksioner i forhold til disse med henblik på at fremsætte et bud på en sammenhængende vision for udvikling af kystturismen i Limfjorden.

[2]Dette kapitel indeholder afsnit, der bygger på revideret materiale fra statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber", udgivet online som del af Arkitektur & Design (A&D Files) (Mikkelsen 2015). Kapitlets underoverskrifter er forsynet med fodnoter ved de afsnit, der bygger på revideret materiale fra ovennævnte udgivelse. En tidligere version af projektets forskningsspørgsmål, præsenteret sidst i dette kapitel, optræder desuden i bogkapitlet "Limfjordens Havnelandskaber" (Mikkelsen 2016).

Projektet gennemføres i en tid, hvor byggeri og turismeudvikling i landets kystområder er til debat. Der har igennem en årrække været fokus på udvikling af kystlandskaberne igennem strategiske samarbejder kommuner imellem omkring geografiske områder (Naturstyrelsen 2011). Diskursen udspændes imellem forskellige rationaler, herunder et vækstrationale (mere byggeri vil give flere turister) og et naturbeskyttelsesrationale, der søger at forsvare den restriktive planlægningsramme om kysterne. De konkrete initiativer på området har inkluderet tilladelse til en række forsøgsprojekter (oprindeligt for 10 projekter, nu under udvidelse til 20 projekter) på udvalgte steder langs de danske kyster samt en omfattende revision af planloven, der blandt andet skal skabe udviklingsmuligheder for turismeerhvervet i kystområderne (Erhvervs- og Vækstministeriet 2016a, Erhvervs- og Vækstministeriet 2016b). Der argumenteres ligeledes inden for turismeforskningen for øget fokus på den fysiske udvikling af turismeerhvervet i kystområderne i balance med naturværdierne (Kvistgaard, Hird & Blichfeldt 2013). Det modstående naturbeskyttelsesrationale repræsenteres blandt andet af Danmarks Naturfredningsforening, der beskriver de frie danske kyster som Danmarks sidste vilde natur og argumenterer for, at byggeri på kysterne er ensbetydende med at lukke de frie kyster (Danmarks Naturfredningsforening 2016). Foreningen understøtter deres budskab med en diskurs underbygget af tekst og billeder, der fremhæver de uberørte kystlandskaber ved blandt andet Nationalpark Thy. Debatten synes at koncentrere sig om de store kyststrækninger langs havene, særligt Vesterhavets naturskønne kyster, men der synes at mangle en nuancering af debatten og en kvalificering af landets over 7300 km kyststrækning og ikke mindst af de over 1000 km kyststrækning i Limfjorden. En konkret konflikt i Limfjordsområdet findes i Skive, hvor tegnestuen BIG har udarbejdet en blå visionsplan for udviklingen omkring Karup Å og Skive Havn. Planen inkluderer et spiralformet kulturhus på fjorden, hvilket ikke kan tillades inden for den gældende planlov og derfor har affødt protester fra byens borgmester, der vil have samme rettigheder for byggeri ved kysten som de større byer i Danmark (Skive Kommune 2016). Diskussionen synes netop at omhandle balancen imellem at tilgængeliggøre naturen, uden at ødelægge den. Ifølge VisitDenmark (VisitDenmark 2012) ser over 90 % af udenlandske turister naturen som den væsentligste grund til at besøge Danmark, hvilket kan åbne for en diskussion af tilgængelighed og faciliteterne omkring Limfjordens mange naturværdier. Der er projektets tese, at der er behov for at undersøge problemer og potentialer på kanten igennem designtilgange. Der er brug for at afsøge feltet igennem mere håndgribelige eksempler, der kan kvalificere en stillingtagen til kystlandskabet og bringe debatten ud over ekstremerne imellem ubeskyttet natur eller hotelhøjhuse i strandkanten, og i stedet afsøge muligheder for at facilitere naturadgang og tilknytninger mellem bruger og fjord i balance med naturbeskyttelse ved fjorden. Da dette projekt koncentrerer sig om havneomdannelser i Limfjordsområdet vil diskussionerne koncentrere sig om den bynære natur og landskaber, der grænser op til udvalgte havneområder.

Flere nyere projekter omkring udvikling i vandkanten bygger på en søgen efter "stedbundne" potentialer. Således findes dette fokus på udvikling af stedbundne potentialer i den gældende landsplanredegørelse i forbindelse med udvikling af landdistrikterne med henvisning til OECD, hvor stedbundne potentialer defineres som udvikling med udgangspunkt i det enkelte steds forudsætninger igennem forskelligartede aktiviteter på tværs af sektorer (Miljøministeriet 2013). Det stedbundne er også fremhævet i konkrete projekter og strategier, herunder Realdanias kampagne "Stedet tæller", der netop fokuserer på lokal kulturarv, naturområder i nærhed til stedet og lokale håndværkstraditioner (Realdania 2017b). I et konkret projekteksempel omkring havne, kan omdannelsen af Hasle havn på Bornholm nævnes. Hasle havn var en del af en idékonkurrence udskrevet af Realdania i 2008, der søgte en gentænkning af tomme havneområder på de enkelte

havne på Bornholm. Projektet søgte at forbinde stedets eksisterende aktiviteter og at fremhæve historiske spor, eksempelvis ved at genfinde havnens historiske granit kajkanter. På denne måde indarbejder projektet det konkrete, afgrænsede steds historiske og nuværende aktiviteter samt kulturarvsspor i nye rekreative programmer (Realdania 2017a). Spørgsmålet er, hvordan disse stedspotentialer tænkes i en større kontekst, og hvorvidt udviklingen af det konkrete sted kan bygge på regionale stedspotentialer og sammentænkes med regionale strategier? Projektet søger her at integrere det lokale og regionale med fokus på vandet i en regional skala, på byskala niveau og i det nære møde mellem bruger og vand. På det regionale niveau vil projektet derfor i høj grad arbejde med stedsudvikling og stedspotentialer, men i en relationel stedsforståelse for at undersøge dette spørgsmål. Således introduceres i projektet en relationel stedsforståelse på regionalt niveau, der nedbryder stedets grænser og fokuserer på regionale forbindelser uden for stedets umiddelbare kontekst (Burns & Kahn 2005, Massey 1994, Tietjen 2011). På kommunalt niveau findes allerede definerede byroller imellem byer, blandt andet udtrykt igennem kommuneplaner for de enkelte kommuner. Men på et regionalt niveau er der brug for nye strategier, og herunder byroller, for Limfjorden som samlet område. På byskala niveau forstås havnene som socio-rumlige samlinger af mennesker og ting, hvor havneomdannelserne forhandles imellem aktører, og hvor det derfor er nødvendigt at fokusere på sammenspillet imellem humane aktører og artefakter (Farías & Bender 2010, Jensen 2005, Carlberg & Christensen 2005). Herunder er det interessant at undersøge en nuanceret udfoldning af vandets potentiale i havneomdannelsen, ikke blot som kulisse, men som multisensorisk miljø på havnefronten, der kan understøtte havnefrontens brugere og deres ønsker om aktivt at engagere sig i vandet (Urry & Larsen 2011, Stevens 2009, Völker & Kistemann 2013). I forhold til byernes, og regionens, udvikling er der potentiale i at afsøge nye tilgange til havneomdannelse, der forener turisme og bosætning igennem design af byområder ved vandet som udgangspunkt for regional udvikling i Limfjordslandet.

Tidligere samarbejdsprojekter i Limfjordsområdet[3]

I forhold til dette projekt findes der tidligere og nuværende samarbejdsprojekter i Limfjordsområdet. Projekterne arbejder ud fra forskellige udgangspunkter og fokusområder, herunder turisme, kulturarv og vandmiljø. Blandt dem er det længstvarende projekt Netværk Limfjorden, bestående af repræsentanter fra regioner, kommuner og turistforeninger i Limfjordsområdet, der fra 1995 til 2015 arbejdede med turismeudvikling i Limfjordsområdet (Netværk Limfjorden 2011). Efter opløsningen af Netværk Limfjorden overleveredes dele af arbejdet til projektet Enjoy Limfjorden, der er et nyere netværk startet blandt midtjyske kommuner og i dag inkluderer kommunerne Holstebro, Viborg, Struer, Skive, Lemvig og Morsø. Projektet skal eksponere og markedsføre Limfjordsområdet (afgrænset til den del, der dækker de seks kommuner) for turister nationalt og internationalt (Enjoy Limfjorden 2016). Udover de generelle samarbejdsprojekter med hovedvægt på markedsføring findes også enkelte samarbejder inden for specifikke sektorer. Inden for formidling af Limfjordens kulturarv findes blandt andet Limfjordsmuseernes Samvirke, der eksempelvis har formidlet fjordens kulturarv igennem en sejlende udstilling imellem udvalgte havne i Limfjorden og har udgivet bøger om fjordens kroer, lodser og fiskeri. Samarbejdet inkluderer museer i den vestlige del af Limfjorden (Limfjordsmuseernes Samvirke 2013, Limfjordsmuseernes Samvirke 2016). Inden for vandmiljø findes Limfjordsrådet, der fra 2007 og frem har arbejdet på at forbedre Limfjordens vandmiljø igennem vandmiljøplaner. Projektet har imidlertid også haft berøring med havneudvikling og turismeprojekter igennem et havørredprojekt og et fjordhaveprojekt, hvor borgere på foreningsbasis kan dyrke tang, muslinger og østers i fire udvalgte

[3]Følgende baserer sig på revideret materiale fra afsnittene "Baggrund for projektet" samt "Strategier for havneomdannelse" i statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber" (Mikkelsen 2015).

Figur 1.2: Topografisk kort over hele Limfjordsområdet

fjordbyer (Limfjordsrådet 2016, Mikkelsen 2015). De nævnte turismenetværk har i høj grad haft fokus på markedsføring af området, hvorimod produktudvikling i forhold til fysiske forhold har haft lavere prioritet. De kulturarvs-fokuserede projekter har i høj grad formidlet kulturarven i området, men har haft mindre fokus på hvordan denne kulturarv kan indvirke på den fysiske udformning af havnelandskaber. Vandmiljøområdet fokuserer på vandkvalitet og andre miljømæssige forhold og inkluderer som eneste af ovennævnte projekter samtlige kommuner omkring Limfjorden. Arbejdet i denne afhandling differentierer sig fra hidtidige projekter ved at anvende en tilgang "nedefra", hvor projektarbejdet tager udgangspunkt i konkrete situationer på udvalgte havne og derfra skaber forbindelser til regionale perspektiver. I dette projekt forstås "nedefra" altså som en skalamæssig tilgang, ikke forstået som "bottom-up" tilgang, der eksempelvis ville fokusere på græsrødder som udgangspunkt for udvikling på stedet. Derudover har projektet et forskningsmæssigt udgangspunkt med forankring i en vidensinstitution, ikke en myndighed med et geografisk afgrænset, administrativt område og inkluderer som eneste oplevelses- og turismeorienterede projekt alle kommuner omkring Limfjorden. Således er projektets udgangspunkt ikke en geografisk position inden for en bestemt administrativ enhed med geopolitiske særinteresser, som de tidligere kommunalt initierede projekter omkring Limfjorden til dels har været præget af (dette udfoldes nærmere i kapitel 5). At samtlige Limfjordskommuner deltager i projekter medvirker til, at alle dele af Limfjordslandet kan indgå i projektet, og at administrative grænser som udgangspunkt kan sættes i baggrunden, skønt disse altid vil spille en stor rolle indenfor turisme og strategisk planlægning.

Flere turismeforskere påpeger manglende fokus på produktudvikling og viden inddragelse i de regionale samarbejdsprojekter. Ifølge Halkier (2014) har svage retningslinjer og mangel på kvalitetskrav i regionale partnerskaber medført geografisk lokalisme og kortsigtede marketingtiltag frem for produktudvikling og innovation. Liburd (2011) understreger behovet for tættere samarbejde imellem forskning og praksis på turismeområdet. Projektets grundlag har beroet på, at samtlige Limfjordskommuner deltog i projektet, således at hele Limfjordsområdet som samlet destination udvikles (Mikkelsen 2015). For at sikre lokal forankring har hver kommune fået mulighed for at udvælge én havn, som skulle have særligt fokus i projektet. Det har været målet for dette projekt at inddrage relevante aktører fra medvirkende kommuner og havne heri i den indledende proces omkring definition af projektets mål samt undervejs i processen igennem alternative workshops, ekskursioner på fjorden og fokusgruppeinterviews, ligesom projektets foreløbige resultater er blevet kvalificeret løbende igennem præsentation af statusrapporter igennem det treårige forløb.

Det regionale perspektiv

Med projektets fysiske fokus på urban design og planlægning af Limfjordshavnene i et strategisk, regionalt perspektiv bruges kortanalyser som en måde at forstå vandet som forbindelse og som komplekst system på multiple skalatrin. Indledningsvist præsenteres et overblikskort over vand og land i Limfjordsområdet fra Hals i øst til Thyborøn i vest (se figur 1.2 på forudgående sider). Herefter vises landmassens administrative inddelinger, der skaber skel og udfordringer i forhold til en samlet fortælling om Limfjordsområdet. Som beskrevet ovenfor kan vandet i Limfjorden opfattes som et samlende og adskillende element samtidigt. Følgende kortanalyser belyser således forskellige elementer af vandets forløb, foranderlighed og forskellighed på de enkelte steder i Limfjordsområdet. I de tre følgende kortanalyser fokuseres på vandet som et komplekst og mangeartet

system, der forandrer landskabet løbende og indeholder et mangfoldigt brugspotentiale lokalt og regionalt. Vand er ikke blot vand, men et foranderligt, transformerende og dynamisk miljø, der former landmassen og menneskene omkring fjorden.

Limfjordsområdet er præget af administrative og kulturelle grænser mellem kommuner og regioner, der kan hindre en samlet fortælling om Limfjorden (se figur 1.3). De sydlige kommuner Lemvig, Struer, Holstebro, Skive og Viborg hører under Region Midtjylland, imens de nordlige kommuner Thisted, Morsø, Jammerbugt, Vesthimmerland og Aalborg hører under Region Nordjylland. De administrative grænser har stor betydning for samarbejder omkring Limfjorden, hvilket genkendes i tidligere samarbejdsprojekter omkring fjorden. Men spørgsmålet er, hvorvidt disse administrative skel har betydning for udefrakommende, eksempelvis turister, der besøger en række havne i Limfjordsområdet over tid? Hvordan kan fokus vendes fra lokalt afgrænsede interesser til regionale potentialer, der kan udfolde en samlet fortælling om Limfjordslandet?

Vandet i Limfjorden har ikke samme geografiske administrative opdeling, men administreres hovedsageligt af en række statslige instanser. Kystdirektoratet er blandt andet statens myndighed i forhold til fysiske ændringer på lystbådehavne samt byggeri inden for strandbeskyttelseslinjen. Herudover er direktoratet ansvarlig for opmåling af vanddybder samt uddybning i en række sejlrender og havne i Danmark (Kystdirektoratet 2016). Efter at "farvandsvæsenet" blev nedlagt i

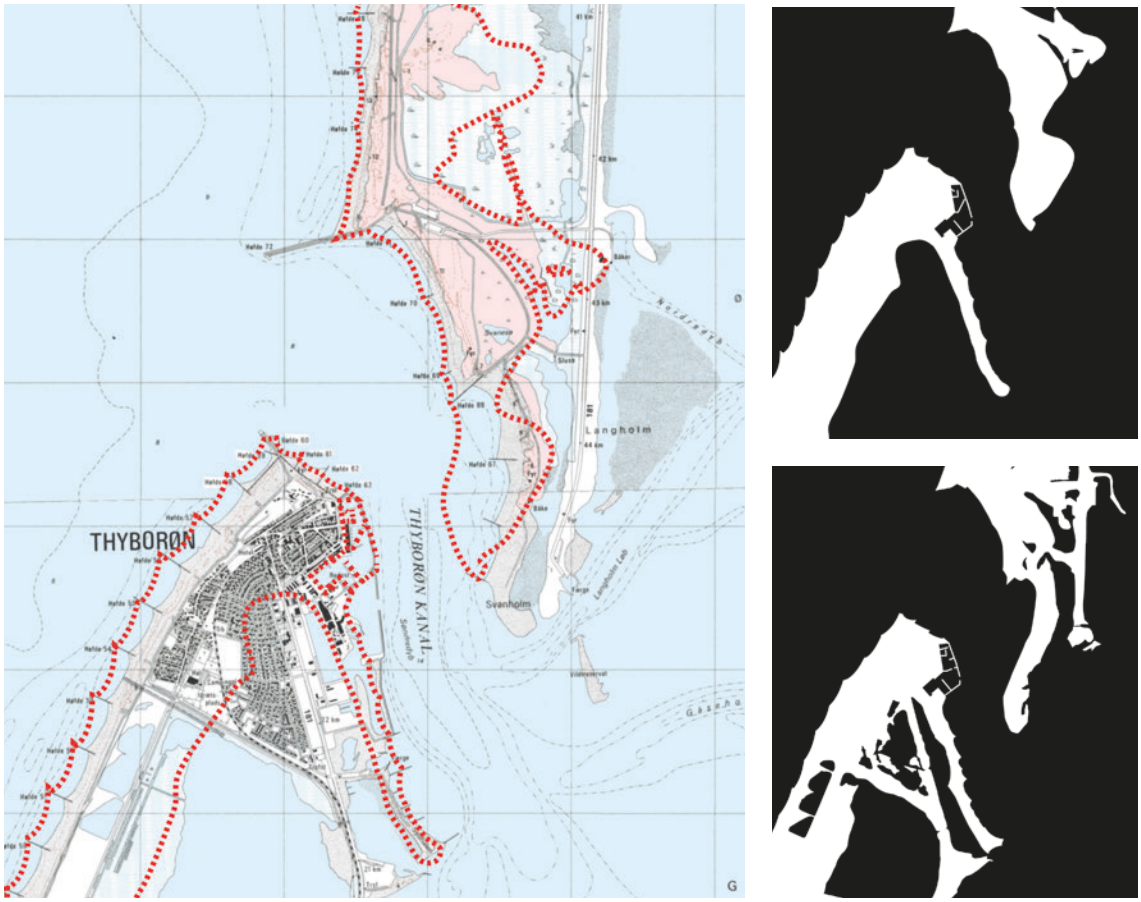
Figur 1.3: Kommunale og regionale administrative grænser i Limfjordsområdet

2011 blev administrationsopgaverne for farvandet fordelt på en række ministerier og styrelser. Blandt andet er Søfartsstyrelsen ansvarlig for afmærkninger, navigation og sejladsinformation og Kort- og Matrikelstyrelsen ansvarlig for søopmåling (Farvandsvæsenet 2011). Lovgivningsområdet omkring kysterne og farvandene er komplekst og fordelt på en række ministerier og styrelser. Lovgivningsområderne er generelt set delte mellem vand og land (om end der en hvis integration imellem de to i havneloven og kystbeskyttelsesloven), hvor de kommunale myndigheder administrerer landjorden, og hvor vandet administreres af statslige instanser, hvoraf nogle af disse er beskrevet ovenfor (Anker, Kaae & Nellemann 2014). Der pågår arbejde med at udvikle en samlet, fysisk planlægning for vandet, men dette arbejde fokuserer på maritime erhverv og havets ressourcer, ikke på rekreativ brug og friluftsliv, hvilket kan give udfordringer for nye anvendelser af vandet til rekreative formål på tværs af kanten mellem vand og land, eksempelvis maritime nyttehaver (Anker, Kaae & Nellemann 2014).

Grundet administrationsformen er vandet, i mindre grad end landet, påvirket af geopolitiske grænser med geografisk lokalisme til følge. Projektet søger derfor at vende blikket mod vandet i Limfjorden som sammenbindende element. Følgende optegning af Limfjordens vande er inspireret af den italienske arkitekt Nollis sort-hvide kort over Roms bygningsmasse, byrum og semi-private rum i bygningernes indre (Ceen 2017). Ved at optegne vandet i fjorden og se bort fra landmassen tydeliggøres fjordens forløb i åbne bredninger og kringlede vige, som det beskrives i "Blæsten går frisk" (se figur 1.4). Hvad kan et blik fra vandsiden og et fokus på vandet som sammenbindende element bibringe diskussionerne om regionale strategier i Limfjordsområdet?

Figur 1.4: Optegning af vandet i Limfjorden

Vandet påvirker ligeledes Limfjordslandet og omformer landskabet kontinuerligt. Samtidig er kystlandskabet historisk set ændret af menneskehænder for dels at modvirke vandets påvirkning og dels for at facilitere bestemte anvendelser af vandet i fjorden. Således kan fjordlandskabet ses som en konstant foranderlig enhed under stadig omformning i interaktioner imellem menneske og natur. Et af de vigtigste steder at undersøge dette i Limfjorden er ved Agger Tange (se figur 1.5). Havet er af flere omgange brudt igennem ved Agger Tange og har på denne måde omdannet Limfjorden til et sund, hvilket det også er den dag i dag. Efter havets gennembrud og dermed dannelsen af en sejlbar kanal i starten af 1800 tallet ændredes mulighederne i Limfjordslandet. Aalborg havde ikke længere en altafgørende rolle som indgang til fjorden, indsejlingen fra vest gav nye muligheder for byer såsom Lemvig, Struer, Thisted, Nykøbing og Skive, der herefter oplevede vækst igennem handel og fiskeri (Nørregård-Nielsen & Klein 2013). Kortmaterialet nedenfor illustrerer områdets udvikling det seneste århundrede. Kortet viser en sammensætning af topografiske kort fra perioden 1980-2001. Over dette kort er indtegnet kystlinjen, som den så ud cirka 1920, efter at havnen i Thyborøn var færdiganlagt i 1918, men før jernbanen kom til Thyborøn i 1921. De sort/hvide diagrammer viser en optegning af landmassen på baggrund af kortet fra 1920 sammenlignet med nyere sammensatte kort fra perioden 1953-1976. Sammenligningen viser blandt andet jernbanelinjen fra syd mod Thyborøn by og i den nordlige del anlægget af nyt



Figur 1.5: Kystlandskabets foranderlighed ved Agger Tange. Kortet til venstre angiver området i perioden 1980-2001, og den røde linje angiver, hvor kystlinjen var cirka 1920. Til højre i sort-hvid ses vand og land, øverst angives området cirka 1920 og nederst angives området i perioden 1953-1976

Figur 1.6: Havneområdernes foranderlighed ved Thyborøn, Skive og Nykøbing baseret på lave målebordsblade i perioden 1901-1971. Den røde linje angiver, hvor kystlinjen er i dag

Figur 1.7: Vandarealer med dybde på over to meter i havnene i Nykøbing og Skive

moleanlæg og færgeleje. Samtidig er havets påvirkning af kysten, indsøer og vådområder på både Vesterhavet og fjordens side tydelig. På figur 1.6 ses også havnenes ændring over tid, her vist i forhold til Thyborøn, Skive og Nykøbing havne. I Skive lå herregården Krabbesholm eksempelvis før i tiden helt ud til fjorden. Men industrien på havnen har resulteret i store landindvindinger ud i fjorden. Mod nord har også de rekreative aktiviteter ved lystbådehavnen ændret kanten mellem byen og fjorden.

Vandets forskellighed er også markant i Limfjordsområdet og spænder imellem rolige, næsten sø lignende vige, hvor der er roligt vand det meste af året, til fjordens åbne bredninger med høj sø store dele af året. Der er også store forskelle på vanddybder i fjorden, som illustreret på kortene figur 1.7. Kortene viser henholdsvis Nykøbing og Skive havne. Den blå flade markerer vandareal på over to meters dybde, der muliggør sejlads med større både. De stiplede linjer markerer menneskeskabte sejlrender, markeret med bøjer på overfladen, som skibene skal holde sig imellem ved indsejling til havnen. Kortene illustrerer, at vandet i havnene har forskellige anvendelsesmuligheder, og at vandet i fjorden ikke blot er en blank flade men et komplekst rumligt system. Vand er så at sige ikke blot vand, men har særegne kvaliteter og potentialer ved hver havn.

Vandet i fjorden må forstås som et foranderligt og forandrende element, der er et komplekst, forskelligartet og rumligt system af strømme, bølger, biologi og vanddybder i Limfjordens forløb af mindre fjorde, sunde, bredninger og vige. Vandet forandrer kontinuerligt landskabet i sammenspil med menneskelig ageren og tegner Limfjorden som en levende fortælling. Som klimaforandringer tiltager og verdenshavene stiger, vil oversvømmelser i området blive hyppigere, og på denne måde vil vandets påvirkning på landet også fortsætte i fremtiden.

Fra indledningsvist at analysere regionale perspektiver af problemstillingen vil kapitlets følgende afsnit analysere Limfjordshavnenes situation.

Limfjordshavnenes situation

Regionale strategier for Limfjordsområdet angribes i dette projekt "nedefra" igennem konkrete omdannelsesprojekter på 10 udvalgte Limfjordshavne, én i hver af de medvirkende kommuner (disse havne er udvalgt af deltagende kommuner i projektet, se mere under projektets metodologi, kapitel 3). Havne i Limfjorden er interessante at undersøge i dette projekt, fordi de er steder mellem vand og land, hvor kanten er "permeabel", og hvor der sker udvekslinger og sammensmeltninger mellem vandet og landet. Hvis vandet anskues som sammenbindende element imellem steder i regionen, kan havnene forstås som bindeled imellem det regionale og lokale. Som baggrund for arbejdet med udvalgte havne i Limfjordsområdet er det relevant at forstå disse havne i en samfundsmæssig kontekst. Følgende analyser vil vise, at omdannelsen af Limfjordshavnene er udfordrede af en række faktorer, der påvirker mulige strategier for havneomdannelse af de enkelte delområder på havnene. Således påvirker kombinationen af vandets miljø og udvikling i skibstrafikken situationen for Limfjordens erhvervshavne. Den demografiske udvikling i kommunerne har tilsvarende betydning for mulige strategier for nye boligområder på havnene. Sidst men ikke mindst analyseres udviklingen i antallet af sejlende turister, da dette har betydning for den fortsatte udvikling af havnenes lystbådeområder.

Erhvervshavnene er udfordrede[4]

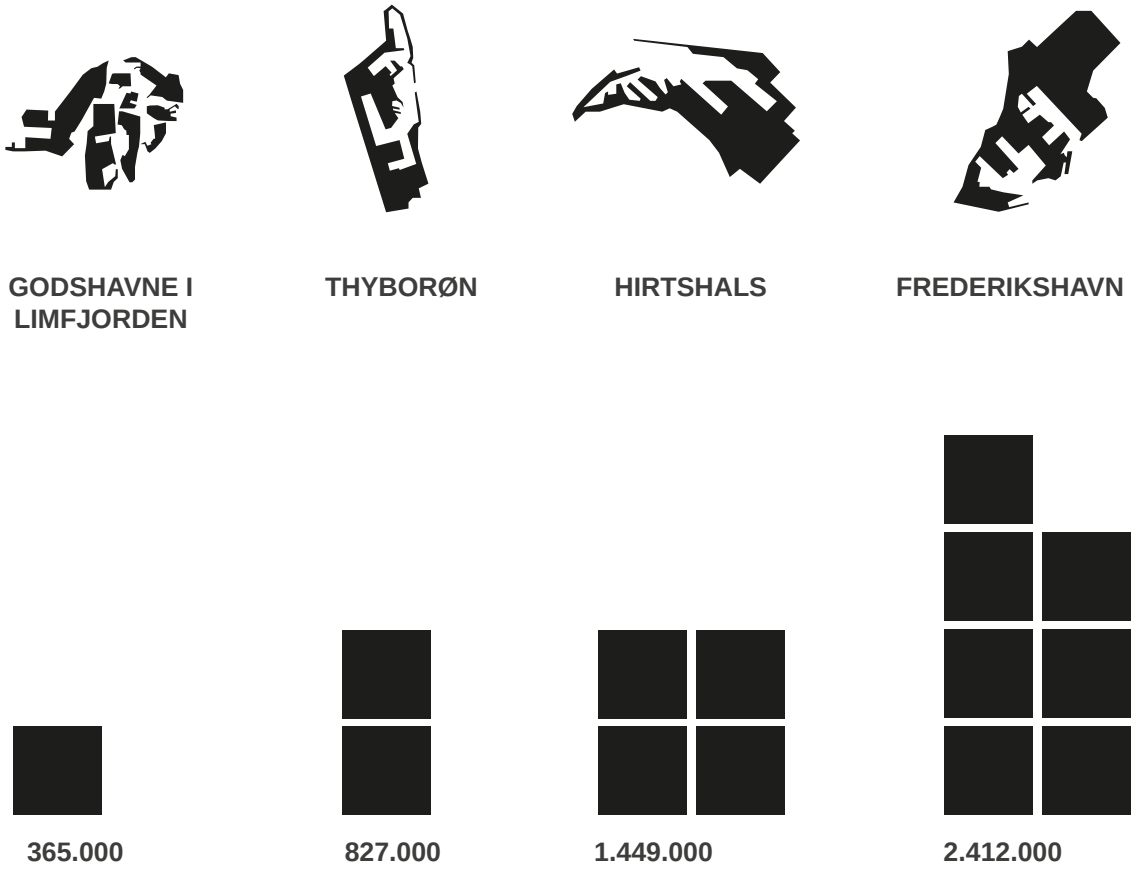
Erhvervsområderne på Limfjordens havne er udfordrede af en række fysiske og strukturelle faktorer. I forhold til vandet er havnene udfordrede af større krav til vanddybder, både ved indsejlinger til fjorden og til de enkelte havne, grundet udvikling i størrelse og dybgang af skibene. I Danmark samles havneaktiviteterne på større enheder omkring motorvejsnettet, ofte udflyttet fra midtbyerne (Trafik- og Byggestyrelsen 2017). De centrale havneområder, hvor industrien førhen udnyttede adgangen til vandet, omdannes til bolig og rekreative formål - en velkendt tendens, der startede allerede i 1970'ernes USA og har spredt sig globalt til havne i hele verden siden (Dovey 2005). Dette betyder udfordringer for Limfjordens erhvervshavne, der er udfordrede på størrelse og tilgængelighed. Havnenes egen interesseorganisation, Sammenslutningen af Vestlige Limfjordshavne, udtaler selv, at der må investeres et trecifret millionbeløb i uddybninger og havnefaciliteter, hvis ikke havnene skal lukke inden for en tiårig periode (Danmarks Radio 2012, Mikkelsen 2015).

I perioden 2008 til 2013 er godsomsætninger faldet markant på flere Limfjordshavne, herunder et fald på over 60 % i havnene Lemvig og Thisted og på mellem 10 og 20 % i havnene Struer og Nykøbing, imens Skive har haft en stigning på 10 % i perioden (Danmarks Statistik SKIB101 2014, se appendiks A.1). Regner man tallene sammen for havnene i den vestlige del af Limfjorden, er havnene i dette område samlet set gået tilbage med 23 % (32 % hvis Skive ikke medregnes) i årene 2008 – 2013. Her må finanskrisen naturligvis tilskrives en rolle, men tilbagegangen er markant i forhold til havne uden for Limfjordsområdet. I samme periode er Frederikshavn eksempelvis kun gået 13 % tilbage, imens Hirtshals er gået 20 % frem (Danmarks Statistik SKIB101 2014, Mikkelsen 2015).

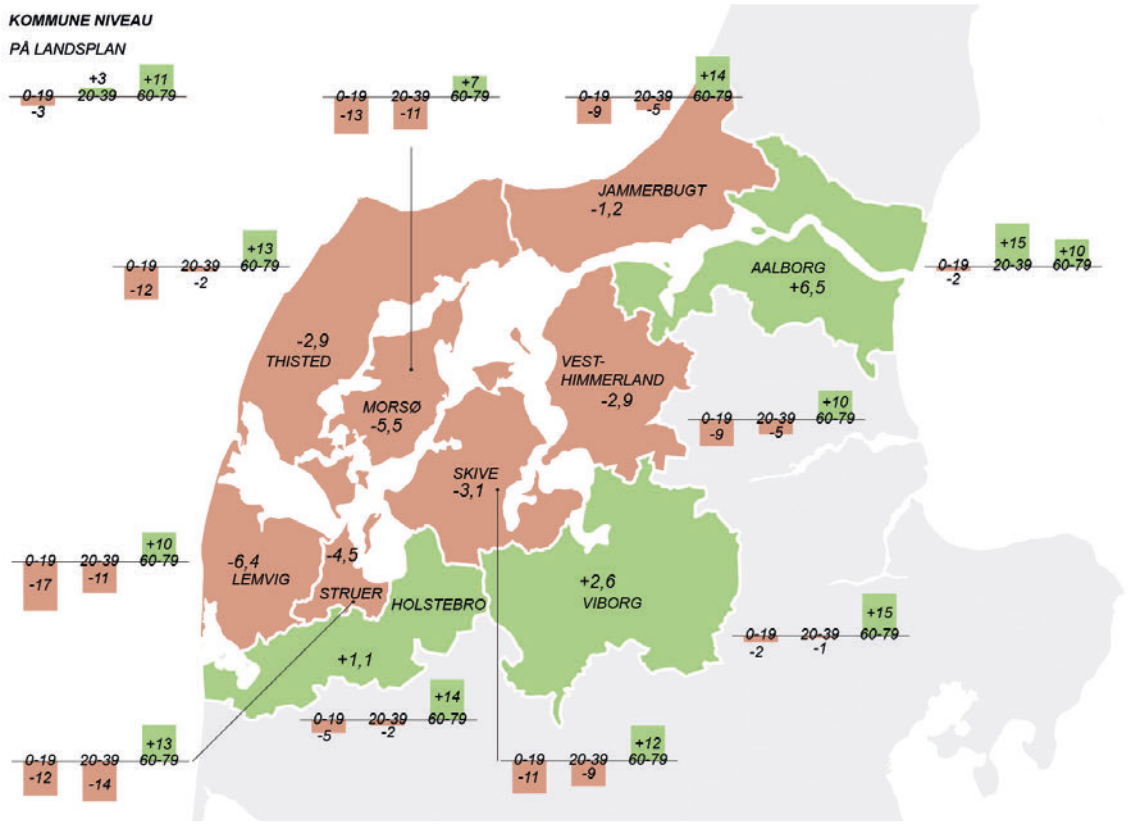
På figur 1.8 nedenfor er erhvervsarealerne på Limfjordshavnene optegnet i samme målestok som tilsvarende erhvervsarealer på havnene i Thyborøn, Hirtshals og Frederikshavn. Af denne analyse ses det, at erhvervsarealerne på Limfjordshavnene samlet er på størrelse med erhvervsarealerne på Frederikshavns havn, men at godsomsætningen i Frederikshavn er syv gange større. I

[4]Følgende baserer sig på revideret materiale fra afsnittet "Baggrund for projektet" i statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber" (Mikkelsen 2015).

det perspektiv kan erhvervsområderne opfattes som dårligt udnyttede kvadratmetre, der kunne have større potentiale i turisme- og bosætningsstrategier, da de også optager store dele af byernes kyststrækninger (Mikkelsen 2015). Samtidig har erhvervstrafikken også et potentiale, idet de skaber liv på havnen og understreger forbindelsen mellem fjord og by. Skibene er en tydelig forbindelse imellem havnebyen og verden og et vigtigt element i den aktive brug af vandet og et diversificeret havneliv.



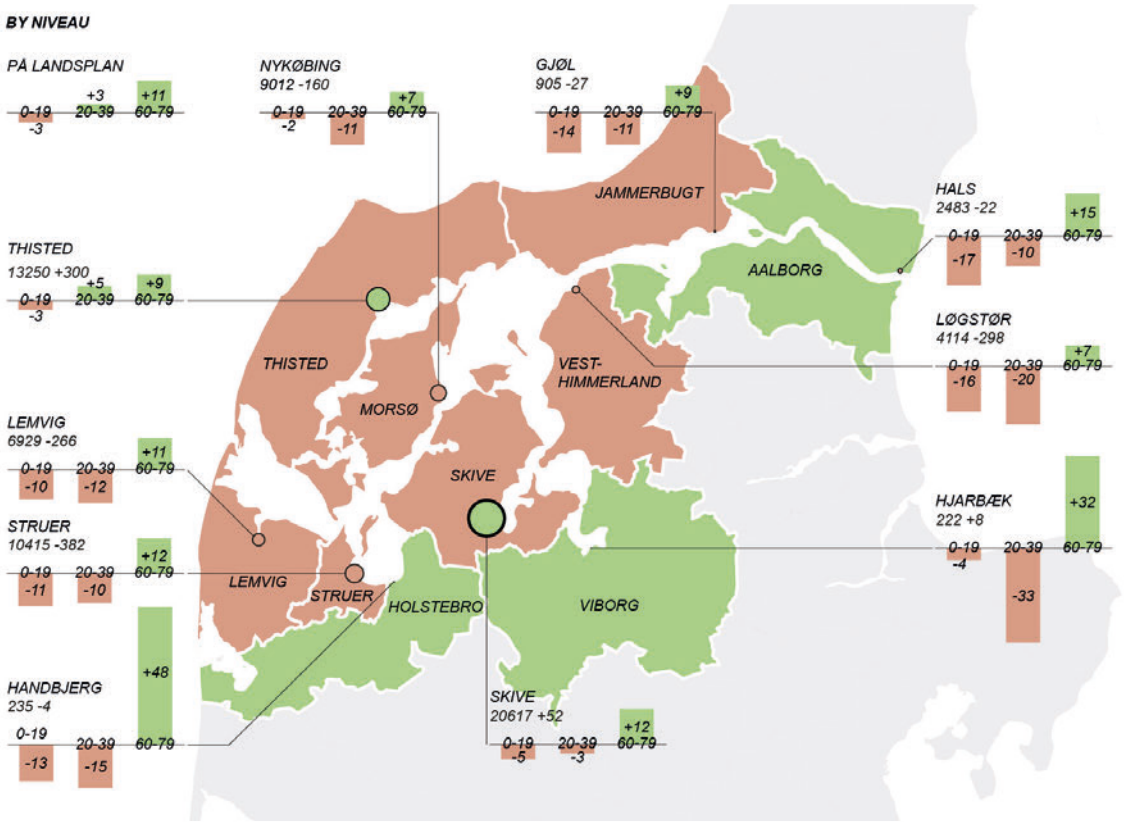
Figur 1.8: Erhvervsområderne på Limfjordshavnene Struer, Skive, Nykøbing, Thisted og Lemvig er sammenstillet med erhvervsområder på Thyborøn, Hirtshals og Frederikshavn havne i samme målestok. Nedenfor er angivet godsomsætning i tons pr. år, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik SKIB101 2014, Mikkelsen 2015)



Figur 1.9: Den procentvise udvikling på kommune niveau i tre udvalgte aldersgrupper i perioden 2010-2016, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik BY1 2016)

Affolkning og aldrende befolkninger

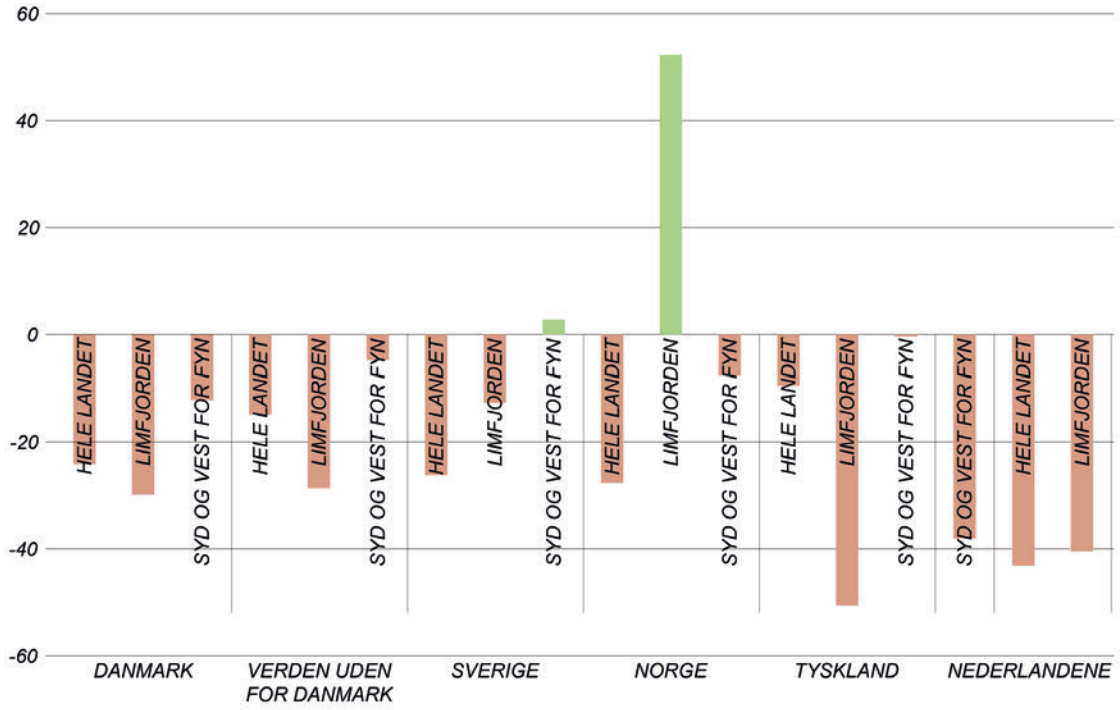
Som skrevet tidligere skævvrides Limfjordslandet - den syd- og østlige del er i vækst befolkningsmæssigt, imens den nord- og vestlige del affolkes. Kortet på figur 1.9 viser den procentvise udvikling i befolkningstal for tre udvalgte aldersgrupper; gruppen af fortrinsvis hjemmeboende børn (0-19 år), den yngre del af den voksne befolkning, der i denne periode typisk starter familie (20-39 år) og en gruppe af ældre borgere (60-79 år). Øverst i venstre hjørne er den procentvise udvikling for de udvalgte aldersgrupper på landsplan angivet til sammenligning. Således viser kortet at kommunerne Aalborg i øst, Viborg og Holstebro i syd og sydøst oplever en befolkningstilvækst. I den vestlige del af Limfjordsområdet ser billedet anderledes ud, i Lemvig, Struer, Morsø, Skive, Vesthimmerland, Thisted og Jammerbugt kommuner opleves affolkning. Det er herudover væsentlig ikke kun at betragte befolkningsudvikling generelt, men også at se på udviklingen i udvalgte aldersgrupper. Billedet nuanceres hvis der ses på de enkelte aldersgrupper, eksempelvis ligger både Holstebro og Viborg kommuner over udviklingen på landsplan for den ældre del af befolkningen, imens Morsø, Lemvig og Vesthimmerland ligger under. Dog ligger der betydelige udfordringer i forhold til børn og unge og den yngre gruppe af voksne. I forhold til børn og unge ligger otte af de 10 kommuner under eller væsentligt under udviklingen på landsplan og hvor der på landsplan samlet set har været en befolkningstilvækst i aldersgruppen 20-39 år på 3 % har der i Limfjordsområdet været fald i samtlige kommuner på nær Aalborg (hvor koncentrationen af uddannelsesinstitutioner må forventes at spille en væsentlig rolle).



Figur 1.10: Den procentvise udvikling på by niveau i tre udvalgte aldersgrupper i perioden 2010-2016, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik BY1 2016)

Kortet figur 1.10 viser udviklingen i samme periode på by niveau i de medvirkende havnebyer i projektet. Som det fremgår af kortet, er de medvirkende byer i projektet af meget forskellig størrelse, fra den mindste, Hjarbæk på 222 indbyggere til den største, Skive på 20617 indbyggere. Kortet viser et broget billede af byernes udvikling, der ikke nødvendigvis er overensstemmende med udviklingen i den pågældende kommune. Således er hovedbyerne i Skive og Thisted kommuner i vækst. Til gengæld har byerne Hals og Handbjerg oplevet mindre fald og store stigninger i antallet af ældre (procentvise stigninger, der ikke nødvendigvis skyldes et stort antal personer grundet byernes størrelser). Det generelle billede viser store stigninger i antallet af ældre (hvilket er i overensstemmelse med udviklingen på landsplan), men også store fald i antallet af børn og unge samt den yngre del af den voksne befolkning. Der viser sig i næsten samtlige byer udfordringer med en aldrende befolkning og et fald i antallet af nytilkomne.

Den befolkningsmæssige udvikling har betydning for omdannelsen af havnearealer. Med tilvækst af ældre og faldende antal nytilkomne er planlægningen af flere nye boligområder på havnene muligvis ikke en holdbar strategi? Til gengæld er antallet af overnatninger i feriehuse i Region Nordjylland og Region Midtjylland steget 10 % i perioden 2010-2015 (Danmarks Statistik FERIEH3 2016), hvilket indikerer at ferieboliger kan vise sig som alternativ strategi for udvikling af havneområderne. Denne udvikling sker dog primært ved vestkysten, og derfor er der en udfordring, men også et potentiale i, at gøre Limfjordshavnene i de indre farvande attraktive for det stigende antal gæster i feriehuse.



Figur 1.11: Den procentvise udvikling i antal gæstesejlere i forhold til herkomst i henholdsvis hele Danmark, Limfjorden og farvandene syd og vest for Fyn i perioden 2008 – 2015, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik LYST2 2016)

Sejlerturisme går tilbage

En anden dominerende aktivitet på Limfjordshavnene er lystbådesejlads, hvilket forankres i lystbådehavne og marinaer. De danske lystbådehavne er generelt udfordrede af tilbagegang i medlemstallene med tomme lystbådepladser til følge. Danmarks Idrætsforbund og Dansk Sejlunion har fra 2014-2016 gennemført undersøgelsen "Havnenes motionister", der indeholder omfattende analyser af sejlklubbernes medlemmer og klubbernes fremtidige udvikling. Dansk Sejlunion befinder sig i en medlemskrise og befinder sig på det laveste medlemstal i over 30 år. Der opleves en generationsproblematik, og ifølge undersøgelsernes fremskrivning vil over halvdelen af medlemmerne være over 60 år i 2018. Der er derfor et stort behov for at tiltrække nye sejlere. Især prisniveau og tidsforbrug fremhæves som barrierer for at tiltrække nye sejlere (Kirkegaard, Fester & Gottlieb 2015). Undersøgelsen viser også, at klubber med diversificerede aktiviteter udover sejlsporten (såsom kajak, surfing, vinterbadning og Stand Up Paddle) er i vækst, mens klubber der fortrinsvist huser traditionelle sejlsportsaktiviteter er i tilbagegang (Kirkegaard et al. 2016). Der er altså potentialer i nye og forskelligartede måder at bruge vandet på i den fremtidige udvikling af lystbådehavnene. På figur 1.11 ses udvikling i procent for antallet af gæstesejlere ifølge indberetningerne til Danmarks Statistik i perioden 2008-2015[5]. På grafen findes udover Limfjorden også til sammenligning farvandet syd og vest for Fyn samt udviklingen på landsplan.

[5]Det er stærkt begrænset med statistisk materiale på lystsejlerne, og statistikkerne er behæftede med stor usikkerhed, da indberetningen er frivillig for havnene. Derudover tælles antal både, hvorefter der ganges med en faktor baseret på stikprøvetællinger for at bestemme bådenes besætningsstørrelser (Danmarks Statistik 2016).

Limfjordsområdet har oplevet et fald i danske gæstesejlere på 30 % i perioden – dobbelt så stort som området omkring Fyn. Desuden har området mistet halvdelen af tyske turister i perioden, hvor farvandene ved Fyn stort set har fastholdt niveauet. Til gengæld modsvares det store fald i tyske og hollandske turister af en kraftig stigning i antallet af norske sejlere i perioden. I alt er antallet af danske gæstesejlere altså faldet 6 % mere i Limfjordsområdet end landsgennemsnittet, og antallet af udenlandske sejlere er faldet 14 % mere end landsgennemsnittet.

Udviklingen i sejlerturismen har indvirkning på udviklingen af Limfjordshavnene og deres lystbådehavne og marinaer. De store fald i sejlerturismen sår tvivl om lystbådehavnenes fortsatte udvikling, og derfor er der også behov for at gentænke områdernes struktur og programmering. Kan lystbådehavnene eksempelvis åbnes igennem nye forbindelser, nye funktioner og nye brugergrupper, således at områderne generelt set bliver interessante for brugere uden lystbåd?

Havnebyerne er således udfordrede demografisk, erhvervsmæssigt og turismemæssigt hvilket påvirker de traditionelle havneaktiviteter som lystbådesejlads og erhvervstrafik samt udviklingen af konventionelle boligområder på havnene. Men spørgsmålet er, hvilke nye muligheder vandet i havnen tilbyder, hvordan traditionelle aktiviteter kan gentænkes, og hvordan en bredere gruppe af brugere kan finde anledning til at bruge havnen? Hvordan skabes nye koblinger imellem havnens brugere og fjorden?

Forskningsspørgsmål

Limfjordens vande flyder sammen igennem strømme og vinde fra øst til vest og fra nord til syd i Limfjordsområdet. Hvis vandet fra Nordsøen blæser ind i fjorden ved Thyborøn i vest, bliver der med tiden også højvande i øst og vandet fortsætter ud i Kattegat. Vandet understreger en sammenhørighed og intern afhængighed i området. Modsat landmassens opdeling i administrative kommune- og regionsgrænser med juridiske, økonomiske, politiske og kulturelle skel til følge flyder vandet på langs og på tværs af regionen og forener Limfjordslandene. Modsat tidligere samarbejdsprojekter beskrevet ovenfor vil projektet ikke fokusere på det politologiske eller markedsføringsmæssige, men på fysiske, urban design relaterede aspekter. Således introduceres en tilgang til problematikkerne omkring regionale samarbejder "nedefra", som beskrevet i ovenstående, på konkrete situationer på havne i området som udgangspunkt for projektets undersøgelser og som bidrag til diskussioner imellem urban design og turisme. Det er dermed projektets mål at undersøge regionale forbindelsespotentialer igennem igangværende havneomdannelsesprojekter med udgangspunkt i vandet. Her argumenteres for et større fokus på havnens stedlige kvaliteter og på vandet som andet og mere end en kulisse, men som et multisensorisk mulighedsrum med uudnyttede potentialer. Således undersøges vandets potentiale på et regionalt skalatrin imellem de udvalgte havne, på et byskala niveau i forbindelsen mellem by og vand og i den lille skala omkring det nære møde imellem havnens bruger og vandet på kanten mellem vand og land. Herved er det målet at udfolde en forståelse af vandet i regionen som fundamentet for en samlet fortælling om Limfjorden imellem det nære, det lokale og det regionale. Dermed er projektets hovedspørgsmål:

> Hvordan kan havnens stedlige kvaliteter og vandets sammenhængsgivende potentiale i højere grad aktiveres i omdannelsesprojekter på Limfjordshavnene, og hvordan kan denne viden danne grundlag for fremtidige omdannelsesprojekter i mindre kystbyer?

Hovedspørgsmålet udfoldes igennem følgende underspørgsmål. Underspørgsmålene udfolder hovedspørgsmålet på tre niveauer; en teoretisk forståelse af problemfeltet, en metodisk forståelse af potentialer på tværs af Limfjorden og et undersøgende, strategisk spørgsmål, der bygger oven på teori og metode (se også Mikkelsen 2016). Således lyder spørgsmålet omkring den teoretiske forståelse:

> 1: Hvordan kan en holistisk, netværksorienteret stedsforståelse med vandet som sammenbindende element bidrage til en helhedsorienteret forståelse og tilgang til havneomdannelse i Limfjordsområdet?

Spørgsmålet søger altså at udfolde stedets relationer ud over dets fysiske afgrænsning og søger fortællinger på regionalt niveau med udgangspunkt i vandet. Andet underspørgsmål angår en udvikling af metoder til at afdække problemer og potentialer på tværs af havnene:

> 2: Hvilke rumlige og oplevelsesmæssige kvaliteter og potentialer findes på, og på tværs af, udvalgte Limfjordshavne? Hvordan kan disse belyses igennem projektets kortlægningsmetoder og rumlige analyser?

Spørgsmålet angår metodeudvikling i projektet, der kan belyse forskellige perspektiver på havnene fra vandsiden og på tværs af vandet. Sidste underspørgsmål angår projektets interventionslag, der har til formål at undersøge og afprøve potentialer på baggrund af de to forudgående spørgsmål:

> 3: Hvordan kan designundersøgelser og interventioner udforske havnens og vandets potentiale på kanten imellem den lokale og den regionale skala i omdannelsesprojekter i mindre kystbyer?

Projektets mål er således at mediere imellem det lokale og det regionale i kontekst af konkrete, igangværende omdannelsesprojekter ved at fokusere på vandet som sammenbindende element imellem forskellige skalatrin. Således skal den teoretiske ramme anvendes som værktøj til at forstå vandet relationelt mellem steder i regionen og relatere stedlige potentialer på tværs af havne. Metodeudviklingen bygger oven på denne relationelle stedsforståelse og omhandler, hvordan rumlige og oplevelsesmæssige potentialer kan indfanges i den relationelle optik. Som et særligt urban design fokus omhandler tredje underspørgsmål designundersøgelser og interventioner, der på baggrund af analysearbejde relateret til de to forudgående underspørgsmål søger at diskutere og konkretisere analysemateriale igennem design. Således analyseres mere eksperimenterende tilgang til kystudvikling, som kan informere debatten om de danske kystlandskaber udfoldet i starten af dette kapitel. Arbejdet relateres dermed til mindre kystbyer omkring andre regionale farvande uden for Limfjorden. Den teoretiske ramme og de metodiske komponenter i projektet udfoldes i henholdsvis kapitel 2 og 3. I det følgende beskrives afhandlingens opbygning og en kort introduktion til hvert kapitel.

Afhandlingens opbygning

Afhandlingens indledende kapitler udfolder projektets problemfelt, projektets teoretiske ramme og det metodiske grundlag. Således lægger de to følgende kapitler sammen med kapitel 1 grundstenene til besvarelse af projektets forskningsspørgsmål. De følgende kapitler præsentere projektets analyser, således præsenteres først fysiske og rumlige analyser af havneområderne. Herefter søges en forståelse af havneomdannelsernes aktører og brugere. Dette indebærer et lokalt blik på havneomdannelserne igennem inddragelse af lokale aktører. Det lokale blik modsvares af et blik udefra igennem et brugerperspektiv med fokus på den sejlende turist, der oplever havnene fra vandsiden. Til sidst konkretiseres og diskuteres analyser af havnenes fysiske og rumlige forhold, lokale aktører og brugere igennem designundersøgelser og interventioner samt et oplæg til en helhedsplan for Limfjorden. Dette leder frem imod projektets konklusion og refleksion.

I kapitel 2 præsenteres projektets teoretiske grundlag, som værktøjer i arbejdet med steder mellem land og Limfjordens vande. Således anvendes en tilgang, hvor vandet er sammenbindende element på tværs af skalakonfigurationer - imellem en større regional kontekst, den lokale havn og det helt nære møde på kanten mellem vand og land. En relationel tilgang til stedet danner udgangspunktet for det regionale sammenspil imellem havnene. Lokalt konceptualiseres havnene som socio-rumlige samlinger, der konstitueres af lokale aktørers forhandlinger og turistens blik på stedet. I det nære møde udfoldes multisensoriske tilgange til vandet på kanten i havnens byrum.

I kapitel 3 udfoldes projektets videnskabsteoretiske grundlag samt projektets metodevalg. I de videnskabsteoretiske diskussioner kobles ideer fra pragmatismen med designforskningen med særlig vægt på "research through design" tilgange i en model for forskningsmæssig undersøgelse i projektet. Herefter præsenteres projektets metoder grupperet inden for havnenes rumlige sammensætning, humane aktører og projektets interventionslag. Afslutningsvis bindes videnskabsteori og metode sammen i analysen af en konkret metodeanvendelse ved hjælp af den udviklede model.

I kapitel 4 analyseres havnenes rumlige sammensætning igennem et multimodalt metode setup. Analysearbejdet opsamles i 10 mapping-analyser, der belyser havnenes interne og eksterne relationer, informeret af empiriindsamling på havnene. Denne indsamling er blandt andet foregået igennem videoetnografiske metoder på tværs og på langs af kanten igennem forskellige transportformer, herunder cykel, bil, gang og vigtigst kajak, der har muliggjort analyser fra vand mod land. De resulterende mapping-analyser danner grundlag for de følgende analyser i kapitel 5-7.

I kapitel 5 analyseres udsagn fra de lokale aktører som et blik "indefra" på havnene. Denne viden er indsamlet fra en bred sammensætning af aktører igennem en workshop tidligt i projektet og en række fokusgruppeinterviews senere i projektforløbet. Kapitlet er inddelt i tre dele; havnenes nuværende situation, som tager udgangspunkt i mapping-analyserne foretaget på havnene i kapitel 4, aktørernes opfattelser af havneomdannelsesprocesser på havnene og til sidst nuværende og potentielle samarbejder imellem havnene i Limfjordsområdet.

I kapitel 6 analyseres den sejlende turist som bruger af, og som et blik "udefra" på, havnene. Kapitlet fremlægger derved resultater af en interviewundersøgelse med de sejlende turister som et blik fra vandsiden, der supplerer det lokale blik i kapitel 5. Sejleren inddrages som bindeled imellem havnene som rejsende imellem en serie af rum ved vandet, på tværs af administrative

grænser. Derved fokuserer analysen på sejlernes oplevelse af ankomster til havnen fra vandsiden, herunder også lokale relationer mellem lystbådehavnen, havnens øvrige delområder og den lokale by, samt sammenhængen mellem lystbådehavnene regionalt set i Limfjordsområdet.

I kapitel 7 præsenteres en række designundersøgelser på konkrete sites på havnene på baggrund af de forudgående analyser. Som indledning til designundersøgelserne analyseres aktiviteter i projektet Kulturfærgen OM:FORM, der har forløbet parallelt med Ph.d. projektet og har informeret arbejdet med designundersøgelserne. I kapitlets hovedkomponent, designundersøgelserne, konkretiseres og udfoldes de forudgående analyser af havnenes rumlige sammensætning, lokale aktører og sejlende turister i kapitel 4-6. Nogle af disse ideer afprøves igennem fysiske installationer på kanten mellem vand og land. Afslutningsvis præsenteres en række designprincipper for arbejdet med kanten mellem vand og land på baggrund af designundersøgelserne.

I kapitel 8 præsenteres et oplæg til en helhedsplan for Limfjordsområdet med en række tematiserede ruter på baggrund af analyser i kapitel 1 samt 4-6 og designundersøgelser i kapitel 7. De tematiserede ruter præsenteres igennem en række kortdiagrammer, der leder frem mod et oplæg til en samlet helhedsplan på et stort Limfjordskort.

Kapitel 9 afslutter afhandlingen og er konkluderende og reflekterende i forhold til projektets undersøgelser. Således vil kapitlet fokusere på afhandlingens resultater og centrale pointer på baggrund af projektets problemstilling, teori, metode, analyser og anbefalinger. Dette kapitel opsamler dermed afhandlingens hovedpointer, og sætter dem i forhold til projektets forskningsspørgsmål. Efterfølgende præsenteres punkter til videre forskning.

I appendiks findes en række baggrundsdata for afhandlingens kapitler. Disse appendiks er tilgængelige i digital form og er vedlagt denne afhandling, endvidere findes enkelte appendiks i trykt form bagerst i denne afhandling.

Figur 1.12: Frederik den VII's kanal i Løgstør

KAPITEL 2

KAPITEL 2:

VANDET SOM FORBINDELSE IMELLEM REGIONEN, HAVNEN OG BRUGEREN

I dette kapitel analyseres relevante teoretiske positioner som værktøjer til at forstå regionale strategier for havneomdannelse. Det er således nødvendigt at forstå havneomdannelserne på forskellige skalatrin; i en større regional kontekst, på by niveau og i det helt nære møde på kanten mellem vand og land. Alle tre skalatrin er forbundet af vandet, som får forskellige effekter i forhold til det skalamæssige fokus. Kapitlet vil ikke fokusere på skarpt opdelte skalatrin, men nærmere fokusere på sammenspillet og sammensmeltninger imellem regionen, byen og kroppen.

I forhold til strategier for havneomdannelser imellem det regionale og det lokale er tilgangen til stedet og dets ressourcer afgørende. Derfor vil forskellige positioner inden for stedsteorien blive anvendt til at diskutere stedsudvikling skalamæssigt imellem det lokale by niveau og det regionale niveau, Limfjordsområdet. Herved introduceres på det regionale niveau en forståelse af havneområderne som steder i netværk med vandet som sammenbindende element. Havneomdannelsesprojekter på by niveau er resultater af kontinuerlige forhandlinger imellem aktører. Indledningsvist vil eksisterende tilgange i nutidige havneomdannelser blive diskuteret, og derefter vil relevante spor for arbejdet med stedet i havneomdannelser blive belyst. I dette indgår også lokale aktører og havnens besøgende, hvilket i dette projekt koncentreres om de sejlende turister, der rejser imellem Limfjordens havne og dermed aktualiserer vandet som forbindelse imellem havnene.

I kapitlets afsluttende del fokuseres på den lille skala og på det nære møde imellem havnens byrum, kanten og vandet. Dette indebærer et fokus på kanten som grænse, dens design og materialitet og dens facilitering af interaktioner mellem bruger og vand. Multisensoriske interaktioner med vandet diskuteres som et opgør med havnens brugere som passive iagttagere af vandet.

Indledningsvis introduceres en forståelse af regionale strategier for havneomdannelser som relationer imellem det fysiske og humane, konceptualiseret som socio-rumlige samlinger. Det er herunder nødvendigt at forholde sig til, hvordan urban design i højere grad kan aktivere og forstærke stedets interne og eksterne relationer igennem relationelt urban design.

En relationel urban design tilgang til regionale havneomdannelsers kompleksitet

Limfjordens havne består af fysiske strukturer på land såsom lagerbygninger, siloer og foreningsklubhuse men også strukturer på vandet og på kanten såsom beddinger, kraner og forskellige typer fartøjer. Disse fysiske strukturer betjenes, bliver beboet og påvirkes af havnens brugergrupper; eksempelvis sejlklubbens medlemmer, industrihavnens arbejdere eller byens borgere. Disse relationer imellem det fysiske og humane kan konceptualiseres som socio-rumlige samlinger (på engelsk "assemblages", se Farías & Bender 2010). Også ud over stedets grænser binder relationer imellem havne Limfjordsområdet sammen. En relationel urban design tilgang anvendes derfor for at begribe denne socio-rumlige kompleksitet. I dette projekt forstås relationelt urban design som et fokus på relationer, imellem mennesker og ting på tværs af skalatrin. Denne tilgang kombinerer urban design fagets fagområde imellem arkitektur og byplanlægning med nyere teori om sammenspillet mellem mennesker og materialiteter. Relationelt urban design er dermed en tilgang i dette projekt, der søger at begribe havnens socio-rumlige kompleksitet og eksterne relationer imellem det regionale og det lokale. I dette afsnit introduceres teori, der kan underbygge en sådan tilgang, og tilgangen udfoldes desuden yderligere i forhold til projektets epistemologiske grundlag i kapitel 3.

I udgangspunktet kan urban design placeres imellem de klassiske fagdiscipliner arkitektur og byplanlægning, hvor formålet er at finde fælles fagligt grundlag for at løse problemer, der ligger imellem eller udover de klassiske discipliners faggrænser. Således er urban design faget bredt defineret, men kan overordnet forstås som et særligt blik på byen eller en "frame of mind", der deles af forskellige fagpersoner fra forskellige fagfelter, historisk set særligt af urban-orienterede arkitekter (Krieger & Saunders 2009). Tilgangen kræver en sensibilitet overfor den urbane kompleksitet og en vilje til at integrere og forstå denne:

> 'To be urban-minded means learning from Las Vegas and Venice and Shanghai but not conflating these into a universal formula for future urbanization. To be urban-minded requires genuine affection for the energy and messy vitality of cities, and seeking inspiration in that vitality rather than distilling it into a few set patterns. To be urban-minded requires an inquiring sensibility and acceptance of multiple inputs – yes, being a generalist, but a synthesizing generalist, not a dilettante.' (Krieger & Saunders 2009, p. XVI)

Som citatet illustrerer, er urban design således også en disciplin, der anerkender strømme af ideer mellem steder, men som samtidig også søger det konkrete steds særegenhed. Som beskrevet i indledningen ovenfor medfører en *relationel* urban design tilgang en involvering af forskelligartede aktører og materialiteter. Moudon (1992) søger en "catholic" tilgang, som beskrivende for den bredde og åbenhed overfor metoder, forskellige fagfelter og sektorer, der karakteriserer urban design. På denne måde kan urban design anskues som samlingen af ideer, hvor relationer imellem ideer har større betydning end ideerne enkeltvist (Dovey & Pafka 2015). Relationelt urban design kan på denne baggrund defineres som en holistisk, pragmatisk tilgang til feltet, hvilket uddybes nærmere i forbindelse med projektets epistemologiske grundlag i kapitel 3.

Forskning omkring steder har historisk set været gennemgående i urban design, fordi stedsforskning kræver syntetisering af komplekse relationer igennem processer (Moudon 1992). Stedet må altså forstås igennem disse relationer og forviklinger imellem "mennesker" og "ting", og tilgangen til havnetransformation må overskride skellet imellem det sociale og det materielle og rumlige.

Tilgangen må imødekomme stedets sociale og rumlige betingelser:

> '[T]he question of place hinges on the relation between spatiality and sociality (…) Place is an inextricably intertwined knot of spatiality and sociality. In this context there is a clear need for approaches that cut across the sociality/spatiality divide.' (Dovey 2010, p. 6)

At tænke i samlinger af komplekse relationer på tværs af objekter og humane aktører åbner nye muligheder for at forstå havnens områder som samlinger i konstant forandring og tilblivelse:

> 'The notion of urban assemblages in plural form offers a powerful foundation to grasp the city anew, as an object which is relentlessly being assembled at concrete sites of urban practice or, to put it differently, as a multiplicity of processes of becoming, affixing sociotechnical networks, hybrid collectives and alternative typologies.' (Farías & Bender 2010, p. 2)

Områdernes tilstand af forandring og tilblivelse underminerer forståelsen af områderne som statiske og afgrænsede, men åbner derimod stedets afgrænsning mod eksterne relationer og udfordrer skel eksempelvist imellem det globale og det lokale, det nære og det fjerne (Farías & Bender 2010). Bélanger (2016) beskriver urban design feltets krise over den stigende kompleksitet i det byggede miljø. Derfor er der brug for tilgange, der begriber denne kompleksitet og skaber relationer på tværs af fagfelter og skala:

> '…design becomes telescopic, sliding across different scales, systems and strategies that are no longer defined by professional jurisdictions or political divisions but rather by transdisciplinary collaborations. In contrast to the hard, fixed infrastructures, this interpretation provides the room for the design of softer, looser ecological systems, where the design of micro-interventions has macro-effects.' (Bélanger 2016, p. 218)

Fokus på samlinger og relationer imellem humane og non-humane aktører overskrider skellet imellem subjekt og objekt, der kritiseres for at have fastlåst arkitekturteoridannelsen (Latour & Yaneva 2008). Desuden giver tilgangen mulighed for, at design kan fungere som undersøgelser af forholdet imellem det materielle og humane aktører, og hvordan disse enheder sammensmeltes igennem design:

> '[D]esign studies could engage in analysis of how materiality from one side, and morality, ethics, politics from the other, are to coalesce in design.' (Yaneva 2009, p. 283)

Havnene kan konceptualiseres som multiple samlinger, alt efter hvilke forbindelser imellem objekter og humane aktører, der fokuseres på; som turiststed, transporthavn eller rekreativt område for byens borgere (Farías & Bender 2010). Forskellige aktører kan således konstruere billeder af havnen ud fra deres opfattelser og sammenstillinger af udvalgte elementer. Tilgangen involverer en sensibilitet over for non-humane aktørers aktive rolle i skabelsen af stedet og disse aktørers relationelle konstituering i forhold til andre humane og non-humane aktører (Farías & Bender 2010). Et eksempel på en vigtig, non-human aktør i dette projekt er vandet i Limfjorden, som kontinuerligt påvirker fjordens havne og havnenes brugere. Havnen som område består på denne måde af en række socio-materielle og socio-tekniske enheder eller samlinger, der allerede eksisterer eller potentielt kan formes:

> '[T]he city is made up of potential and actual entities/associations of togetherness … The accumulation of these entities can produce new becomings – because they encounter each other in so many ways, because they can be apprehended in so many ways, and because they exhibit "concrescence".' (Amin and Thrift i Farías & Bender 2010, p. 27)

En relationel forståelse af urban design medierer imellem aktører og transformationsprocesser og imellem eksisterende materialiteter, rumligheder og diskurser og er derfor også et tværfagligt felt, hvor forskellige fagfelter mødes (Tietjen 2011). Igennem kobling af urban design og aktørnetværks teorien konceptualiseres urban form som både produkt og proces igennem foranderlige relationer i dynamiske felter af geologi, topografi, klima og bygningsmasser (Tietjen 2011). Byen kan herigennem forstås som effekter eller resultater af relationer imellem aktører, og samlingernes betydning for urban design faget kan beskrives igennem begrebet "urbanism of entanglement" (Tietjen 2011). Denne tilgang medfører, at byen opløses til urbane landskaber, hvor rollen for urban design er at forstærke stedets relationer:

> 'An urbanism of entanglement continuously reassembles the city. A city which on closer inspection is constituted by shifting alliances of multiple heterogeneous actors – people, things, ideas, etc. In this context, urban design is fundamentally reconceived as a relational practice that mediates processes of continuous transformation. Thus urban design acts through entanglement of existing material conditions, discursive and spatial practices.' (Tietjen 2011, p. 133)

Et vigtigt redskab til at begribe byens kompleksitet er diagrammet. Urban design benytter diagrammatiske tilgange til at forstå byens socio-rumlige kompleksitet og sammenstiller herigennem humanistiske, sociologisk og naturvidenskabelige felter (Dovey & Pafka 2015). Denne diagrammatisering er afgørende for urban design tilgangen og er medvirkende til, at faget ikke kan reduceres til ord og tal (Dovey & Pafka 2015). Diagrammet er ikke blot et redskab til repræsentation, der kan forklare en given idé eller sammenhæng, men også et analyseredskab og et "frembringende" redskab (Eisenmann 2010, Jensen 2014). Et diagram komprimerer information og kan forstås som et kontinuerligt udviklet værktøj til at frembringe ideer og koncepter (Shane 2010, Tschumi 2010, Dovey 2010). Herved kan diagrammet forstås både som proces og som objekt, altså som en mental proces og et materielt fænomen samtidigt (Garcia 2010). Diagrammet kan defineres således:

> 'A diagram is the spatialisation of a selective abstraction and/or reduction of a concept or phenomenon. In other words, a diagram is the architecture of an idea or entity.' (Garcia 2010, p. 18)

Samtidig indeholder diagrammet også en iboende fare for at reducere byens kompleksitet og frembringe en illusion omkring simple og almengyldige forklaringer på sammenhænge i byen (Shane 2010, Garcia 2010). Dermed kan diagrammets styrke som kondenserende værktøj også vise sig at være en svaghed eller medføre en blindhed over for kompleksitet og flydende grænser i byen (Shane 2010). Diagrammatisering anvendes i flere kapitler i denne afhandling. I dette kapitel vil

diagrammet blive anvendt til at danne overblik over projektets teoretiske elementer. I kapitel 3 anvendes diagrammer til at anskueliggøre metodesammenhænge og har igennem processen været et afgørende tankeredskab omkring metodologi og videnskabsteoretiske overvejelser. I kapitel 4 anvendes diagrammet til at kondensere analyser af havnene, og i de afsluttende dele af afhandlingen anvendes diagrammer blandt andet til at udlede mere generelle designprincipper for urban design på kanten mellem vand og land.

Relationelt urban design må altså være et konstant skifte imellem skalaer og fagfelter, hvor interventioner i den helt lille skala har betydning i en større kontekst og omvendt. En relationel urban design tilgang forstås i dette projekt som et fokus på relationer imellem mennesker og materialiteter på tværs af skalatrin, fra det helt nære møde med vandet i havnen til den store skala af hele Limfjorden. Denne skalaforståelse og sammenbinding imellem steder er central i denne Ph.d. afhandling og vil blive diskuteret nærmere i forhold til skalering og havnetransformation i en regional kontekst i de følgende afsnit.

Skalering i Limfjordsområdet

Arbejdet i denne afhandling koncentrerer sig især om sammenhænge imellem overordnede regionale strategier og lokale forhold. Med vandet som sammenbindende element undersøges relationer imellem den regionale sammenhængskraft omkring fjordens vande, byernes møde med vandet igennem havnetransformation og heri det nære møde imellem bruger og vand. I denne sammenhæng bliver diskussioner omkring skala, skalering og relationer imellem skalaer jævnfør ovenstående diskussion relevante og følgende afsnit vil derfor behandle disse emner.

Den teoretiske forståelse af skala har ændret sig over tid. Som Herod (2011) udfolder, har diskursen ændret sig fra en tidlig forståelse af skala som naturgivne grænser for geografisk opdeling til i højere grad at bevæge sig imod skala dannelse som resultater af sociale processer. Endvidere har feltet været præget af to hovedstrømninger: "Idealistiske" forestillinger om skala, der anser skala som mentale, ikke virkelige foranstaltninger og "materialistiske" ideer, hvor skala eksisterer som produkter af sociale processer. I forståelsen af skala som socialt konstrueret er skalainddelingen dynamisk og forhandles kontinuerlig igennem sociale praksisser (Giddens 1984, Herod 2011). Skala konfigureres med andre ord igennem processer – skala konfigurationen er dynamisk, ikke-statisk og genskabes kontinuerligt igennem hverdagslivets praksisser (Brenner 2001). Der kan ikke bestemmes en simpel eller korrekt forståelse af en bestemt region, en region vil altid være præget af multiple opfattelser af regionens karaktertræk (Allen, Massey, Cochrane, et al 1998). Men regionen kan konstrueres omkring udvalgte emner, der synliggør relationer på tværs af steder i et geografisk område, men uden at alle elementer inden for det geografiske område kan indordnes som del af regionen (Allen, Massey, Cochrane, et al 1998). Således er skala ikke naturgiven, den er ikke en ontologisk størrelse, men måske snarere et epistemologisk greb, der bliver til igennem forhandling imellem aktører influeret af politiske konflikter:

> '[S]cales do not just exist, waiting to be utilized, but must instead actively be brought into being. Consequently, there is a politics to their construction. Hence, scales must be created and are subject to conflict in their making.' (Herod 2011, p. 15)

Disse forhandlinger tydeliggør magtrelationer imellem aktører og dermed også dannelser af centrer og periferier i regioner (Brenner 2001). Igennem en dynamisk forståelse af skala konfi-

guration regionaliseres Limfjorden af sociale praksisser, der ændres over tid. Disse inkluderer blandt andet samhandel, færgefart, fiskeri og industriaktiviteter. I takt med, at disse praksisser på vandet forsvinder, kan også regionens sammenhængskraft svækkes, og som konsekvens kan forståelsen af Limfjorden som en samlet region mindskes. Samtidig kan etablerede skala konfigurationer påvirke formationen af nye skala konfigurationer, og omvendt kan dannelsen af nye skala konfigurationer påvirke tidligere fikserede skala konfigurationer (Brenner 2001). I kontekst af Limfjorden har den administrative opdeling af det geografiske område i Region Midtjylland og Region Nordjylland eksempelvis medført dannelsen af separate turistorganisationer (eksempelvis VisitNordjylland). Denne stabilisering af regionale skalaer kan dermed forhindre etablering af en Limfjordsregion, der overskrider eksisterende regionale skel. Men skala struktureringen er flydende og dynamisk og kan derfor ændres over tid:

> '[S]cales were regarded as fluid – that is to say, although particular scales may be made and fixed at particular times and places, it should not be supposed that they are unchanging or unchangeable.' (Herod 2011, p. 21)

Endvidere har repræsentationen af skala konfigurationer, eksempelvis regioner, som billedligt udtryk på eksempelvis kort også en indvirkning på opfattelser af geografiske områder. Måden vi tegner skala konfigurationer har materielle implikationer på geografiske områder. Hvis skala repræsentation således kan forstås som et billedligt udtryk, kan den ikke længere anses for at være neutral og transparent i dens repræsentationer, men i stedet medskabende for stedets mening (Jones 1998). Der kan således argumenteres for, at en kontinuerlig repræsentation af regionsopdelinger, der kun inkluderer dele af Limfjordsområdet (eksempelvis enkelte øer og dele af kyststrækningen) har betydning og konsekvenser for opfattelsen af Limfjordsområdet som samlet region, og alternative repræsentationer af Limfjordsområdet er derfor nødvendige for at regionen opfattes som helhed (se også kortmateriale i kapitel 1). Disse repræsentationer søger at fremhæve sammenhænge og at konstruere regionen omkring et emne, vandet og de praksisser, der relaterer sig hertil. Men de søger også at vise de forskelligheder og den kompleksitet, der eksisterer i det geografiske område omkring Limfjorden og dermed også, hvad der kan udfordre samlede fortællinger om Limfjorden (se Allen, Massey, Cochrane, et al 1998).

Integration imellem skalaer

Som beskrevet i indledningen er integrationen imellem skalaer relevant for dette projekt. Denne proces kan forstås igennem begrebet "glokalisering"; den gensidige påvirkning imellem det globale og lokale, hvor lokale handlinger påvirker globale flows, og hvor lokale steder omvendt påvirkes af globale processer (Swyngedouw 1997). Globale fænomener reproduceres og fortolkes på lokale steder, hvilket omvendt også redefinerer dem globalt (Kolb 2008). Således produceres steder lokalt og globalt samtidigt, som en sammensmeltning imellem skalaer (Latham 2002). Barber (2001) udleder, at i takt med globaliseringens stigende effekt i form af kulturel homogenisering, stiger også lokale befolkningers behov for at udtrykke lokale kulturelle identiteter. Det lokale og globale integreres, således at stedet finder plads i en globaliseret verden:

> 'Antallet af kredsløb er steget eksplosivt. Er stedet dermed truet? Er globaliseringen i færd med at udslette stedet fordi alle steder kommer til at ligne hinanden i takt med at vores bånd til kvarteret, byen, nationen, jorden løsnes? De fleste svarer nej. Globaliseringen ændrer stedet, den udsletter det ikke.' (Ringgaard 2010, p. 90)

Disse processer og "kredsløb" ændrer også forskningsobjektet og hvordan det tilgås. Et hovedargument inden for "mobilitetsvendingen", der tog sin begyndelse inden for sociologien og siden har spredt sig til andre felter, er at "samfundet" på grund af disse bevægelser bliver mindre relevant som forskningsobjekt (Urry 2000). I stedet må forskningen koncentrere sig om mobiliteter på tværs af rum og skalakonfigurationer. Dette fokus på mobiliteter forlader opdelingen af samfund og natur og undersøger relationer imellem subjekter og objekter på tværs af geografiske områder (Urry 2000). I forhold til stedet betyder dette, at steder ikke kan forstås som lukkede enheder, men produceres og reproduceres kontinuerligt igennem mobiliteter og strømme igennem stedet (Bærenholdt og Granås 2008). Den voksende mængde af processer, der overskrider skalatrin nødvendiggør analysemetoder, der går på tværs af skalaer, i stedet for at fokusere på ét skalatrin, eksempelvis den regionale (Swyngedouw 1997). Cox (1998) definerer værktøjer, der kan bidrage til at forstå disse koblinger. Således skelner Cox imellem "spaces of dependence" (aktørers lokale, stedbundne sociale relationer) og "spaces of engagement" (aktørers dannelse af forbindelsesled med aktører på andre lokationer). Herod konkluderer på baggrund af Cox' udredninger:

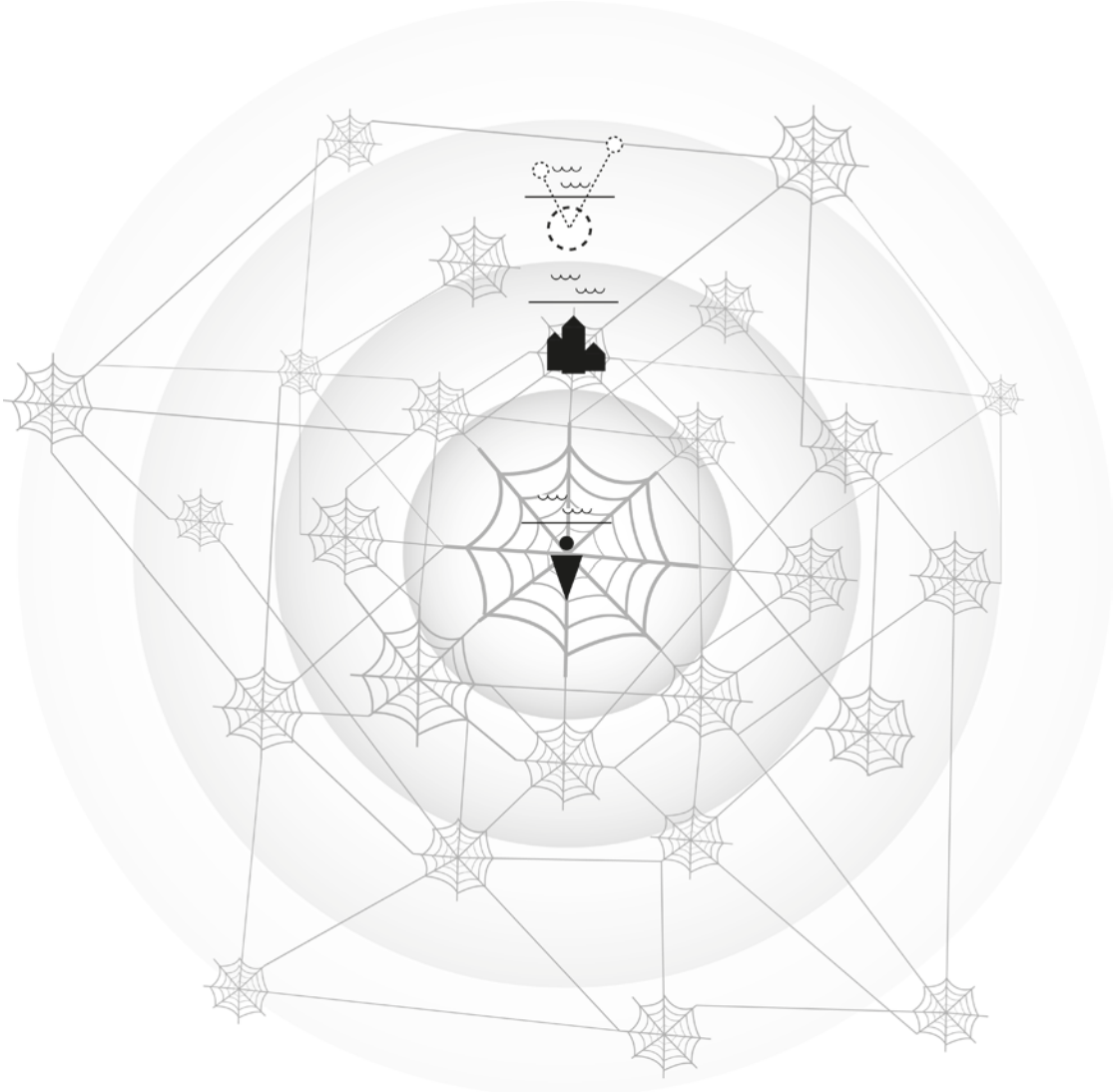
> '[S]cales materialize out of the social relations that connect one particular actor's local spaces of dependence with those of others situated at some distance from them, all part of a strategy of engagement with them.' (Herod 2011, p. 22)

I forståelsen af Limfjorden som region er skalaforbindelser og sociale og kulturelle relationer imellem lokale steder derfor af stor betydning. Processer, der involverer mennesker og ting, overskrider definerede skalatrin og derfor må arbejdet med Limfjorden også overskride de samme skalatrin i et forsøg på at følge aktørers praksisser. I det følgende søges det at diagrammatisere sammenhænge imellem skalaer som ramme for de efterfølgende teoriafsnit. De udvalgte skalaer, der sammenbindes af Limfjordens vande, er "kroppen", "havnen" og "regionen". Disse tager udgangspunkt i kroppen, byen og regionen som grundlæggende skalakonfigurationer inden for litteraturen (se Herod 2011). Det er relevant at arbejde med "regionen" som skalakonfiguration, da Limfjorden som samlet område kan konceptualiseres som en region. "Havnen" er udvalgt i stedet for "byen", da dette projekt koncentrerer sig specifikt om havnen, som et særegent område i byen og omkring de urbane processer, der relaterer sig til havnen specifikt. Som det også er beskrevet i kapitel 1 er havnene interessante, fordi kanten her er "permeabel" og der derfor her sker udvekslinger imellem vand og land, også imellem det regionale og det lokale. "Kroppen" er udvalgt for at belyse det nære møde mellem vandet og havnens brugere. Som det beskrives senere i dette kapitel sanses havnens miljø med kroppen og kropslige interaktioner med vandet, og havnens miljø er dermed vigtige emner for at belyse et brugerperspektiv på havnene. Alle tre skalakonfigurationer forbindes af vandet, der er til stede på tværs af disse skalakonfigurationer.

Der findes overordnet set to måder at repræsentere skala og skalarelationer på. Den "topografiske" tilgang opfatter skalatrinene som opdelte af ubrudte linjer, der omskriver den enkelte skala. Den "topologiske" tilgang anvender netværk af linjer og knudepunkter eller sammenvævede spindelvæv, hvorved hver skala ikke er rumligt afgrænset, men længden af hver linje definerer lokale, regionale, nationale og globale skalatrin (Herod 2011). Følgende diagrammatisering anvender begge for at illustrere enkeltelementernes indlejring i hinanden (altså, kroppen er en del af havnen er en del af regionen). Samtidig forstås steder som sammenvævede i netværk, der overskrider og placerer sig på kanten af skalatrin, der derfor ikke er skarpt optegnede. Diagrammatiseringen anvender altså spindelvævsmetaforen som beskrevet i Herod (2011), men i en sammensætning af

spindelvæv, der også indfører et hierarki i form af centre i strukturen (se figur 2.1). Således illustrerer diagrammet også at sammenhænge mellem krop, by og region kan konstitueres som sociorumlige samlinger, som beskrevet omkring havne ovenfor. Diagrammets sammenvævning i relationer til andre steder tager udgangspunkt i ét sted i centrum, men kunne også laves på samme vis med øvrige steder i netværket som centrum. Således beskriver diagrammet ikke et hierarkisk forhold imellem steder. Diagrammet præsenteres nedenfor som ramme for de følgende teoriafsnit.

I det følgende præsenteres hver skala en for en. Det er dog ikke hensigten at forstå hvert skalatrin som afgrænset, men mere at præsentere relationer imellem de enkelte skalatrin (Bélanger 2016, jævnfør diskussioner ovenfor). Derfor går flere af de teoretiske begreber og koncepter på tværs af skalatrin. I konklusionen præsenteres et overblik over anvendte teorier og begreber i projektet som opsamling på kapitlet.



Figur 2.1: Forbundne skalaer imellem kroppen, byen og regionen

REGIONEN: Stedspotentialer imellem det regionale og det lokale

I et regionalt perspektiv, hvor Limfjorden opfattes som ét sammenhængende område, kan Limfjordens havne opfattes som internt forbundne i et netværk. Et sådant netværk udgøres dels af forskellige flows af varer og artefakter igennem fysisk og virtuel infrastruktur, men også af samlende fortællinger og historiske spor – forbindelser der naturligvis også peger ud af regionen til steder i national og global kontekst. Særligt interessant i kontekst af dette projekt er turiststrømmene med fokus på den sejlende turist (Mikkelsen 2015). I forhold til Limfjordsregionen og omdannelse af havne heri er denne relationelle tilgang til stedet og dets ressourcer derfor afgørende. Således vil forskellige positioner inden for stedsteorien blive belyst i dette afsnit, for på den måde at diskutere stedsudvikling imellem det regionale og det lokale som integration imellem skalakonfigurationer (hvilket også blev belyst i forrige afsnit). Cresswell (2006) diskuterer forholdet imellem to fremtrædende ideer om stedet i forhold til mobilitet; den sedentære og den nomadiske stedsopfattelse. Den sedentære, rodfæstede tilgang til stedet ser mobiliteten som en forstyrrelse og en trussel mod stedet. Den nomadiske tilgang forstår stedet som konstitueret af foranderlige samlinger af flows og flux uden rodfæstelse i stedet:

> 'The metaphysics of sedentarism is a way of thinking and acting that sees mobility as suspicious, as threatening, and as a problem. The mobility of others is captured, ordered, and emplaced in order to make it legible in a modern society (…) The metaphysics of nomadism, on the other hand, has little time for traditional kinds of "placey place" (…) When seen through the lens of a nomadic metaphysics, everything is in motion, and stability is illusory.' (Cresswell 2006, p. 55)

Den norske arkitekturteoretiker Mari Hvattum udforsker tilgange til stedet inden for arkitekturen og påpeger, at især den sedentære, rodfæstede stedsforståelse har været fremherskende i Norden i det 20. århundrede, særligt repræsenteret ved Christian Norberg Schultz' idé om "Genius Loci" – stedets ånd (Norberg-Schulz 1980, Hvattum 2010). Hvattum udreder en lang tradition fra 1800-tallet og frem, der forstår arkitekturens formål som syntese af topografi og byggekunst og herved at skabe arkitektonisk form ud fra naturgivne, lokale forhold. Det var denne tradition efterkrigstidens ideer om genius loci og kritisk regionalisme udsprang fra (Hvattum 2010). I det følgende præsenteres disse stedsteorier, efterfulgt af kritiske refleksioner over forståelsen af stedet og dets rolle i arkitektur og byplanlægning.

Genius loci strømningen, anført af Christian Norberg-Schulz, var en reaktion imod modernismens kvantificerede, abstrakte rumforståelse og indebar derfor et fornyet fokus på stedets rolle som en kvalitativ størrelse og som fundament for en stedbunden arkitektur:

> 'For ham [Christian Norberg-Schulz] var det magtpålæggende at genskabe et autentisk forhold mellem det byggede og det naturgivne, arkitekturen og stedet. Det gensidigt forbundne forhold mellem arkitektonisk form og lokale, stedlige forhold blev ikke bare set som et æstetisk anliggende, men som et eksistentielt vilkår: Det drejede sig ikke kun om smukkere omgivelser, men om en mere meningsfuld verden.' (Hvattum 2010, p. 34)

Således så Norberg-Schulz stedet som nøglen til en arkitektur, der havde en helbredende virkning på mennesket, som modernismens stedstab havde fremmedgjort. Norberg-Schulz fremførte sine argumenter igennem analyser af ældre bymiljøer i blandt andet Prag og Rom (Rom, hvorfra genius loci begrebet, som beskrivelse af steders særegne væsen, stammer). Her fortolkede

Norberg-Schulz deres gader, byrum og bygningsmasse som kondensering af genius loci og som oversættelser af naturgivne og forudbestemte betingelser. Det naturgivne sted var en direkte producent af arkitekturen igennem lokale materialer, landskab og terræn og de givne vejrforhold på lokaliteten (Hvattum 2010). Således var arkitekturens formål at frembringe stedets genius loci igennem arkitektur og i overensstemmelse med stedets naturgivne forhold og herved at understøtte menneskets mulighed for at "bo" (Norberg-Schulz 1980).

Stedsforståelsen i genius loci strømningen kan relateres til ideer om "Kritisk regionalisme" ("Critical Regionalism"). Begrebet introduceredes i starten af 1980-erne af Alexander Tzonis og Liane Lefaivre og blev senere udfoldet særligt af Kenneth Frampton. Strømningen søgte, ligesom ideerne omkring genius loci, et opgør med modernismen og den internationale stils homogenisering af steder og samtidig en afstandtagen fra postmodernismens overfladiske og nostalgiske tilgang til stedet (Eggener 2002). Denne balancegang og kamp imellem at anvende universelle og optimerende modernistiske ideer og at aktivere lokale stedspotentialer er kernen i kritisk regionalisme:

> '[C]ritical regionalist architecture necessarily, discriminatingly, identified, abstracted, and melded local physical and cultural characteristics with more ubiquitous modern practices, technologies, and economic and material conditions. To be regional and modern involved an extremely delicate balance.' (Eggener 2002, p. 228)

En af strømningens største fortalere, Kenneth Frampton, definerer kritisk regionalisme igennem analyser af en række samtidsværker. Således søges balancen imellem at anvende moderne teknologier, men samtidigt at begrænse modernismens tendenser til at optimere, rationalisere og homogenisere arkitekturen. Faren er imidlertid også, at nostalgien og en søgen efter fortiden i stedet resultere i urealistisk nostalgi og dekoration. Eksempelvis fremhæves Jørn Utzons Bagsværd kirke som syntese af modernismens rationelle generiske designprincipper (manifesteret igennem kirkens grid plan og modulbygningsprincipper) og irrationelle former, der integrerer elementer af kultur og spiritualitet (Frampton 1983). For Frampton er strømningens formål at skabe syntese imellem stedbundne kvaliteter og universelle teknikker og verdenskulturer:

> 'The fundamental strategy of Critical Regionalism is to mediate the impact of universal civilization with elements derived *indirectly* from the peculiarities of a particular place (…) Critical Regionalism depends upon maintaining a high level of self-consciousness. It may find its governing inspiration in such things as the range and quality of local light, or in a *tectonic* derived from a peculiar structural mode, or in the topography of a given site.' (Frampton 1983, p. 21)

Strømningen præsenterer dog også en hvis grad af afgrænsning i forståelsen af stedet. Med udgangspunkt i Heideggers ideer om at eksistens, og heri ideen om at bosættelse kun kan foregå inden for klart definerede rum, udfolder Frampton:

> 'While we may well remain skeptical as to the merit of grounding critical practice in a concept so hermetically metaphysical as Being, we are, when confronted with the ubiquitous placelessness of our modern environment, nonetheless brought to posit, after Heidegger, the absolute precondition of a bounded domain in order to create an architecture of resistance.

> Only such a defined boundary will permit the built form to stand against – and hence literally to withstand in an institutional sense – the endless processual flux of the Megalopolis.' (Frampton 1983, p. 24-25)

Denne "stedløshed" relateres af Frampton til "tabula rasa" tendenser i modernismen, eksempelvis igennem nivellering af landskabet på et givent site med henblik på at optimere rationelle konstruktionsprocesser i stedet for at lade landskabet være medskabende for arkitekturen. Endvidere har universelle teknologier, såsom kunstigt lys og air conditioning, en isolerende effekt og fjerner muligheden for at en stedspecifik "poesi" igennem naturligt lys og klima kan influere arkitekturen over tid. Således bør arkitekturen ifølge Frampton indskrive regionens karaktertræk og miljø og udtrykke stedets kvaliteter (Frampton 1983). I kontekst af dette projekt kunne en sensitivitet over for miljøets elementer, som supplement til landskabet, lyset og tektonikken også inkludere vandet og dets påvirkning på stedet. At aktivere vandet som et dynamisk element, der kontinuerligt ændrer og lokaliserer det byggede miljø, kan således vise sig at have potentiale i udvikling og differentiering af steder omkring Limfjorden.

Ideer om genius loci og kritisk regionalisme har haft stor indflydelse på de seneste årtiers arkitektur og byplanlægning. Samtidig er det også en debatteret strømning, og som de følgende afsnit vil vise, kan tilgangen nuanceres i en nutidig kontekst, særligt igennem mobilitets- og netværksorienterede tilgange i teoridiskursen omkring stedsbegrebet. Keith Eggener (Eggener 2002) rejser desuden en række kritikpunkter direkte rettet imod den kritiske regionalisme. Et kritikpunkt er definitionen af regionens identitet ("regionen" er desuden en bred kategori, der dækker mindre arealer og hele nationer). Regionens identitet er ofte individuelt defineret af én arkitekts forståelse af stedet eller regionen. Eggener spørger derfor, om denne identitetsdefinition er repræsentativ, og hvorvidt den er normativ og medfører en bias, da den bygger på én (ofte udefrakommende) arkitekts betragtninger:

> '[W]e would do well to remember that where one image of a nation's culture prevails, others have been submerged or suppressed. When one individual's image of identity is projected onto the nation, it is important to scrutinize the background, beliefs, and aspirations of that individual and his or her advocates. Built form does not simply reflect culture; it shapes it, and therein lies much of its power.' (Eggener 2002, p. 231-232)

Der ligger altså en normativitet og bias i måden stedets potentialer omsættes til form igennem designprocesser. Arkitektur reflekterer ikke blot, men er også medskabende for stedet og derfor er en dyb og alsidig forståelse af stedet et nødvendigt grundlag for stedsudviklingen. Strømningen kritiseres desuden for at applicere vestlige, elitære diskurser på perifere områder og igennem dens analyser af samtidsværker at romantisere og simplificere værkerne og deres bagvedliggende intentioner. Eksempelvis blev den mexicanske arkitekt Barragáns værker indskrevet som eksemplariske for strømningens idealer og som særligt vellykkede bearbejdninger af mexicansk kultur (vel at mærke set fra fagpersoner i vestlige storbyers perspektiv). Således mener Eggener, at strømningen koloniserer værkerne og søger en universel formel på partikulære, lokale situationer (Eggener 2002). Frem for at pålægge stedet globale formler peger Eggener på en sensitivitet over for den kompleksitet og rigdom, der findes i lokale kulturelle diskurser. Med reference til den amerikanske arkitekt Harris (Harris 1958) definition af regionalisme som et "state of mind" afslutter Eggener:

> 'Yet it is attention to this aspect – to particular intellectual and cultural landscapes from which its sometimes reluctant individual exemplars emerged – that has been most lacking in the literature of critical regionalism. By attending more directly to these "states of mind," by heeding the voices of those responsible for building particular cultures, architects among others, rather than imposing formulas upon them, we might come to understand better the richness of internal, local discourses in their full range and complexity.' (Eggener 2002, p. 235)

I forhold til at søge identiteter for stedet og regionen i Limfjordsområdet er det derfor nødvendigt at inddrage og aktivere den lokale viden. Denne aktivering af lokal viden og multiple blik på stedet beskrives nærmere i forbindelse med projektets metoder i kapitel 3.

Også Hvattum (2010) stiller sig kritisk over for den geografiske determinisme, som de stedbundne tilgange foreskriver. Denne forståelse har nemlig tendens til at opfatte stedet som færdigt, som et statisk udgangspunkt for arkitekturen. Desuden er tilgangen præget af et visuelt fokus, der undertrykker andre aspekter ved stedet:

> 'Men stedtænkningens geografiske determinisme er ikke uproblematisk. Den tenderer mod en statisk forståelse af stedet som noget "færdigt" – hvis *genius loci* allerede foreligger fuldt og færdig, én gang for alle, klart til at realiseres i bygget form. Den synes desuden at lægge overvældende vægt på et enkelt aspekt ved stedet, nemlig det visuelle. For på trods af interessen for materialitet og de sande rødder koges diskussionen ofte ned til stedets visuelle særtræk, ikke mindst i efterkrigstidens stedstænkning.' (Hvattum 2010, p. 39)

Kritikken af "stedets tyranni" bygger på stedets bånd på arkitekturen og ideerne om, at stedets naturgivne forhold kan give alle svar på, hvordan arkitekturen på en given lokation skal udformes. Således stiller Hvattum en række relevante spørgsmål:

> 'Er dette frugtbare indfaldsvinkler? Er ikke netop arkitekturen med til at skabe steder, i lige så høj grad som den synliggør fortidens? Og er stedet ikke defineret nok så meget af det, der foregår og har foregået dér, som af hvordan det ser ud? Stedstænkningen har en tendens til en slags illustration af allerede eksisterende (visuelle) forhold, ikke en aktiv skaber af nye.' (Hvattum 2010, p. 39)

Stedet fremhæves altså som dynamisk og foranderligt og skabt igennem processer som ikke nødvendigvis kan afkodes ud fra stedets fysik. Som modpol til den sedentære stedsforståelse i samtidsarkitekturen fremhæves Rem Koolhaas og hans idé om den generiske by, der i et internationalt perspektiv udfoldede globaliseringen og den øgede mobilitets indvirkning på steder og "byen uden egenskaber" frigjort fra autenticitet og rodfæstelse (Koolhaas 1994, Hvattum 2010). Koolhaas beskriver stedet som en spændetrøje for arkitekturen. Han beskriver en søgen efter stedets autenticitet og karakter med metaforen af en musefælde, hvor flere og flere mus spiser af osten, og hvor det autentiske derfor udviskes af kommercielle, globale kræfter. Den generiske by er frigjort fra denne søgen efter autenticitet og identitet, og her forstås globaliseringens homogenisering som et vilkår for arkitekturen (Koolhaas 1994). Stedet er i stigende grad en vare, der sælges og lokale kulturer kommodificeres, hvilket resulterer i tab af autenticitet (Harvey 1993, Cole 2007, autenticitetsbegrebet diskuteres også senere i dette kapitel). Som nuanceret stedsforståelse imellem ekstremerne i ideerne om "Genius Loci" og "Generic City", refererer Hvattum til

Urry, der argumenterer for, at det ikke blot er de fysiske forudsætninger, der definerer stedet, men at politiske, sociale og kulturgeografiske forhold også bør have fokus som medproducerende for stedet (Urry 2007).

Hvattum (2010) beskriver endvidere balancen imellem sedentære og normadiske stedsforståelser igennem kunstteoretikeren Miwon Kwon:

> '[I]t is not a matter of choosing sides – between models of nomadism and sedentariness, between space and place, between digital interfaces and the handshake. Rather, we need to be able to think the range of seeming contradictions and our contradictory desires for them together.' (Kwon i Hvattum 2010, p. 43)

Cresswells diskussioner imellem det sedentære og nomadiske, der indledte dette afsnit, relaterer afslutningsvist også diskussionerne til arkitekturen. Stedsforståelsen må ifølge Cresswell i høj grad forstås i forhold til mobilitet i form af flows, der påvirker stedet og arkitekturen og her differentierer tilgangene sig i forståelsen og håndteringen af disse mobiliteter:

> '[For a nomadologist] Place is seen as redundant, quaint, in the past – no more (or less) than the logical outcome of unique combinations of flows and velocity. While a sedentarist would see a building, for instance, as a complete whole, an edifice, a relative permanence in space and time, a nomadologist would see the building differently, perhaps as J. D. Dewsbury sees it. "[T]he building you walk through/within – what is the speed of flux that is keeping it assembled? It seems permanent…but it is ephemeral nonetheless: whilst you are there, it is falling down, it is just happening very slowly (hopefully)." ' (Dewsbury i Cresswell 2006, p. 55)

I arbejdet med regionale sammenhænge i Limfjorden kan sedentære, stedsafgrænsede tilgange være problematiske, især når elementer af mobilitet, med hovedfokus på turiststrømme, er et væsentligt fokus i projektet. Samtidig opfattes stedet som havende en betydning for regionen og et potentiale i relationer på tværs af vandet. Derfor undersøges relationelle stedsforståelser som udgangspunkt for arbejdet med Limfjordsområdet i det følgende afsnit.

Relationelle stedsforståelser

Ovenstående diskussioner af tilgange til stedet vil i det følgende blive sat i forhold til en relationel stedsforståelse, der kan sætte ramme om regionale forbindelser imellem havne i Limfjorden. Således udforskes en tilgang til stedet, der søger forbindelser til fortællinger, historie, rum og tider uden for havnens lokale kontekst (Burns & Kahn 2005). Med reference til Foucaults (Foucault 1984) forståelse af steder konstitueret i netværk skriver Ringgaard (citatet er opdelt, da forfatteren vender tilbage til emnet):

> 'Stedet henter med andre ord i langt højere grad end tidligere sin identitet fra sit forhold til andre steder, derfor bør man undgå at se stedet isoleret og for sig selv (…) stedet skal forstås i forhold til andre steder, og det mere end nogensinde fordi stedet i dag overvejende forstås som en del af et netværk. Hvis det er sådan, så vil hvert enkelt sted ændre sig alt efter hvordan de andre steder ændrer sig. Nye historiske organiseringer af rum vil skabe nye betingelser for stedet og ændre dets identitet' (Ringgaard 2010, p. 85, 89)

Ringgaard betoner således en forbundenhed imellem steder, deres interne afhængighed og indvirkning på stedets betingelser og identitet. Denne diskussion kan relateres til begrebet "glokalisering" præsenteret i forrige afsnit, der søger at integrere det lokale og globale og dermed sikre, at stedet forbliver til stede i en globaliseret verden. I kapitlet "A Global Sense of Place" introducerer Doreen Massey en stedsforståelse, der integrerer det lokale med forbindelser i en større kontekst. Således lægges hovedvægten på sociale relationer og forståelser og stedet konceptualiseres som "moments in networks", hvilke konstrueres i en større skala og artikuleres på stedet:

> 'Instead then, of thinking of places as areas with boundaries around, they can be imagined as articulated moments in networks of social relations and understandings, but where a larger proportion of those relations, experiences and understandings are constructed on a far larger scale than what we happen to define for that moment as the place itself, whether that be a street, or a region or even a continent. And this in turn allows a sense of place which is extroverted, which includes a consciousness of its links with the wider world, which integrates in a positive way the global and the local.' (Massey 1994, p. 154)

Forståelsen bryder med den sedentære stedsforståelse, blandt andet ved at fjerne behovet for en afgrænsning af stedet og ved at forlade ideerne om enkle, introverte definitioner af stedets identitet (Massey 1994). Cresswell (2004) fremhæver Masseys radikale tilgang til stedet i sammenligning med tidligere teoretiseringer over stedet. For det første er stedet i hendes optik en proces, frem for en statisk enhed. Stedet er herudover defineret af dets relationer til omverdenen, og dets karakter defineres dermed i forhold til andre steder. Og stedet består af multiple identiteter, ikke kun én almen defineret identitet (Cresswell 2004). Frem for et fokus på den enkelte havns særegne stedlige kvaliteter søges en forståelse af regionale stedskvaliteter som fundament for destinationsudvikling af Limfjordsområdet. Denne tilgang til stedet er i tråd med hvad forfatterne Burns og Kahn forstår ved interventioner på stedet. Forfatterne introducerer begrebet "unbound site", der åbner sitets grænser i designprocessen og erkender, at sitet også består af elementer uden for designerens kontrol:

> 'The unbound site uncouples the definition of site boundary from notions of ownership and property. It views site limits as open to configuration according to various forms and forces of determination. Rather than drawing a line between urban and site (equating boundary with a line of separation) urban designers need to ask how many ways sites are linked to an "outside," to spaces, times, and places beyond their present and immediate control. Defining site boundary in terms of a single property line produces a circumscribed figure, contained, isolatable, and controllable (the site defined as entity under design control). Designers need instead to recognize border porosities and to treat scale as a measure of boundary permeability.' (Burns & Kahn 2005, p. 293)

I det relationelle perspektiv udvides stedets forbindelser til multiple skalatrin og det regionale bliver en vigtig referenceramme for transformationen (Tietjen 2011, Mikkelsen & Lange (kommende udgivelse)). Individer, der befinder sig og agere på disse steder er ikke kun til stede der, men er forbundne til andre steder, blandt andet igennem deres smartphones (se Kolb 2008). Fokus er i mindre grad på stedets afgrænsning og på hvad stedet er, men hvad der gøres på stedet, hvad stedet gør, og hvilken rolle det spiller som aktør i forhold til andre steder (Ren 2009). I Limfjorden findes eksempler på dette i nogle fjordbyers strategier for turisme- og bosætning. Muslingebyen Løgstørs fokus på skaldyr som en regional fødevare, hvor fiskeri og produktion findes flere

steder i fjorden, men fremhæves i en brandingstrategi lokalt i Løgstør er et eksempel. Eksemplet viser hvordan koblingen imellem mennesker, vand og vandets biologi (i form af muslingen), men også de artefakter, der muliggør fiskeriet, såsom fiskerbåde, fiskeudstyr og faciliteter på havnene samlet konstituerer muslingefiskeriet (se også Brinkmann 2010).

I afhandlingen tænkes vandet i Limfjorden som et samlende element for relationer imellem steder. En relationel forståelse af steder omkring et farvand findes i Vanninis (2012) analyser af færgefart i det vestlige Canada. Vannini konkluderer, at færgeselskabets tilgang til transport er præget af effektivitet og mobilitet som direkte forbindelser imellem A og B. Ifølge Vannini medfører denne tilgang en marginalisering af stederne imellem de punkter, færgefarten forbinder. Tilgangen udsletter vandet og reducerer dette til en kulisse for passageren, der flyttes fra punkt til punkt. I stedet foreslår han en tilgang til færgefart som "wayfaring" konstellationer eller samlinger:

> 'A wayfaring mobility constellation that is based on abandoning land-based and land-biased [-] perspectives, and embracing a view of the world as a sea of islands[-], would (re-)create the sea as meshwork of interwoven paths along which places are dwelled in – not merely built upon – and borne out of movement – not merely disconnected[-].' (Vannini 2012, p. 157, [-]: henvisning til note udeladt)

Forståelsen fjerner altså perspektivet fra landet og steder som byggede *på* landet. I stedet introduceres vandet som udgangspunktet og steder omkring vandet som øer *i* et hav. Et hav, der er konstitueret af sammenflettede bevægelser og praksisser som stederne er indlejrede i. Cresswell (2004) referer til rejsejournalisten Jonathan Rabans fortælling om et møde imellem kolonister og indianere, hvor kolonisterne var i færd med at kortlægge kysten. Kolonisterne undrede sig over indianernes komplicerede ruter, der ikke bragte dem direkte fra A til B. For indianerne var vandet en samling af steder infiltreret af ånder og farer, som påvirkede deres måde at rejse igennem vandet på:

> 'Two world-views were in collision; and the poverty of white accounts of these canoe journeys reflect the colonialists´ blindness to the native sea. They didn't get it – couldn't grasp the fact that for Indians the water was a place, and the great bulk of land was undifferentiated space. The whites entered a looking-glass world, where their own most basic terms were reversed. Their whole focus was directed toward the land: its natural harbours, its timber, its likely spots for settlement and agriculture (…) They viewed the sea as a medium of access to the all-important land.' (Raban i Cresswell 2004, p. 9)

Indianernes tilgang er altså et omvendt perspektiv på vand og land, vandet er i centrum og er meget mere end en blank overflade, der skal overvindes i rejsen mellem kyster. Med disse afsluttende refleksioner over relationer imellem vandet og stedet "zoomes" der i følgende afsnit tættere ind på de omtalte steder, havnene og deres transformation. Fokus er derfor på, hvordan relationer i en større kontekst materialiserer sig på havnen. I det følgende fokuseres derfor på havneomdannelserne på byskala niveau, og hvordan udefrakommende idéer materialiserer sig på de enkelte havne.

HAVNEN: Havnen som særegent område i byen

Følgende vil diskutere havnen som særegent område i byen, det vil sige at der på by niveau fokuseres på de urbane processer, der relaterer sig til havneområder specifikt. I det følgende diskuteres en herskende stedløshed og generisk tilgang til havneomdannelser i nutidige havneomdannelsesprojekter, som konkretisering af ovenstående diskussioner om tilgange til stedet. Denne diskussion leder imod nye muligheder og potentialer i havneomdannelser med særligt fokus på havnenes kulturspor og vandets betydning og potentiale. Således diskuteres havneomdannelsens stedsspecificitet og havnens kulturarv overfor generiske tilgange til havneomdannelse (se Braae & Diedrich 2012, Diedrich 2013). Diskussionerne vil herefter ledes mod stedsforståelser, der aktiverer regionale potentialer i lokale transformationsprojekter.

I artiklen "Site specificity in contemporary large-scale harbour transformation projects" (Braae & Diedrich 2012) kritiserer byforskerne Ellen Braae og Lisa Diedrich tilgange til havneomdannelser, der søger at applicere globale løsninger på globale problemstillinger (stagnerende erhvervsaktivitet med funktionstømte havneområder til følge). Tilgangen kritiseres for at negligere stedsspecifikke ressourcer i havneomdannelsesprojekterne. Blandt de tidlige eksempler findes London Docklands. Braae og Diedrich advokerer for at genbruge eksisterende strukturer som stedsspecifikke ressourcer i omdannelsesprojekterne og fremhæver blandt andet følgende argumenter:

> 'Today there is an interest in elaborating new answers to these issues, derived from the premise that reuse and transformation of derelict port and port-related areas offers some advantages over a total redesign; reuse counteracts homogenisation, it supports a cultural climate that values the multi-layered, heterogeneous and complex, and it has resource-saving effects regarding ecology and (partially) economy.' (Braae & Diedrich 2012, p. 20)

Der argumenteres altså for, at havneomdannelse med udgangspunkt i stedspecifikke ressourcer kan modvirke homogenisering af byområder og skabe mere komplekse og forskelligartede kulturelle byområder ved vandet. Disse stedspecifikke ressourcer er dog ikke en eksakt størrelse, der er iboende på stedet som en statisk størrelse. I en byplanfaglig og arkitektonisk sammenhæng fremkommer disse potentialer igennem analyser som mapping og registrering og er på denne måde også influeret af forskerens normativitet (Corner 1999, Stenbro & Christoffersen 2008). I forhold til projektets relationelle urban design tilgang beskrevet i indledningen til dette kapitel, kan stedspecifikke ressourcer ikke findes som en statisk størrelse, iboende i stedet. Da stedet forstås som dynamisk og foranderligt består de stedlige potentialer også af konstellationer af "mennesker" og "ting" i kontinuerlig forandring. Med andre ord ændres stedet kontinuerligt blandt andet af de mennesker, der befinder sig på havnen og af klimatiske forhold, herunder vind, sol og skygge. Igennem registreringsarbejde kan stedet aflæses momentant og visuelle forhold kan afdækkes, men disse analyser må suppleres igennem inddragelse af humane aktører for at søge at indfange stedlige potentialer på havnen (se mere under anvendte metoder i kapitel 3).

Stevens & Dovey (2004) tager udgangspunkt i Fainsteins (Fainstein 2001) analyser af havnetransformationer i New York og London og hendes kritik af havnefrontsprojekterne som manglende diversitet, autenticitet og demokrati. Designet følger en global formel for havnetransformation uden øje for byens lokale autenticitet, særegenhed og kompleksitet (Stevens & Dovey 2004). Stevens og Dovey identificerer de største udfordringer i nutidig havnetransformation ved denne generiske tilgang og "stedløshed":

> 'One of the most troubling challenges facing urban designers and planners today is that the economic and cultural forces of globalization so often lead to a proliferation of formularized place making: the sense that if you have seen one waterfront, you have seen them all. Attempts to ameliorate such placelessness with authentic local heritage, artworks and street life often result in the appropriation of local authenticity and its reproduction for a global market.' (Stevens & Dovey 2004, p. 364)

Dovey (2005) behandler endvidere denne formular-tankegang, der præger havneomdannelser globalt. Således ser Dovey konkrete havnefrontsprojekter som influeret af en spredning af modeller for havneomdannelser, der oprindeligt blev udviklet i Nordamerikanske byer i 70'erne og 80'erne og herfra er blevet udbredt globalt fra 80'erne og frem og primært har været fokuserede omkring visuel opgradering af byerne og rekreative og underholdningsmæssig programmering. Tait og Jensen (2007) bruger Doveys eksempel omkring havneomdannelse som udtryk for en "rejsende idé" i byplanlægningen. Men frem for en spredning af en model fokuserer forfatterne på "translation" af rejsende ideer imellem steder. Globaliseringen har medført en stigning i mængden af rejsende ideer, og i en relationel stedsforståelse bliver disse ideer udviklet i kontekst af et konkret sted og herefter overført til et andet konkret sted, hvor aktører søger at udfolde ideen eller modellen. Forfatterne anvender aktør-netværksteoriens begreb om "translation", fordi ANT er procesorienteret og fokuserer på relationer imellem aktører, og fordi denne tilgang stemmer overens med en relationel forståelse af de steder, ideerne rejser imellem. Således anvendes Michel Callons (Callon 1986) fire trin for translation; "problematization", hvor ideen eller modellen relateres til et problem i en lokal kontekst, "interessement", hvor det afgøres, hvilke aktører der skal indgå i aktørnetværket, hvilket også betyder aktørernes løsrivelse fra andre netværk, "enrolment", hvor de identificerede aktører involveres i netværket og til sidst "mobilization", hvor aktørerne er blevet involveret, konsensus imellem aktører er opnået og et aktør-netværk, hvor enkelt-aktører kan tale på vegne af andre aktører er opbygget. I denne translationsproces bliver medierne (i aktørnetværksteorien "intermediaries"), i form af blandt andet brochure, plandokumenter og andet, hvori ideerne eller modellerne bæres, også vigtige. Men overførslen af en idé fra én kontekst til en anden giver også problemer, idet dette implicerer at idéen overføres fra et sæt relationer i netværk på et konkret sted til et nyt netværk et andet sted. Tait & Jensen forklarer denne problematik igennem ANT begrebet "black-boxing", hvor idéen pakkes og overføres fra én lokation og udfoldes på en anden:

> 'It is only when the black-box is unpacked (on arrival in a new location) that difficulties arise, as concepts, ideas and their representation do not refer to the same relations. The idea may then fail or it may require actors to alter those relations in the new location.' (Tait & Jensen 2007, p. 115)

Igennem eksempler omkring "Urban Villages"-byplanmodellen vises, hvordan ideer om social diversitet igennem forskelligartet boligmasse fejlede, fordi lokale netværk (i form af lokale aktørers eksisterende relationer og praksisser) forhindrede, at ideer om lokal koncentration af hverdagsliv kunne udfolde sig på lokationen. Succesfuld translation af modeller kræver derfor en dyb forståelse af den kontekst, modellen er udviklet i og en forståelse af den nye lokations aktører og relationer, som modellen skal "udpakkes" i (Tait & Jensen 2007). De rejsende ideer er også en vigtig del af stedsudviklingen og er dermed medskabende for stedet igennem rejsende fortællinger. Med

reference til Czarniawska & Joerges (Czarniawska & Joerges 1996) forståelse af ideernes rejser som cykliske imellem ideer, objekter og praksisser, der afleder nye ideer afslutter Tait og Jensen:

> 'Coming out of a relational understanding of space we have argued that travelling ideas are inherently spatial and that they may (or may not) create "new" places in their vision (…) Moreover, we would argue that travelling ideas are narratives of place construction that need "tellers" and "listeners". Seen this way, narratives of travelling ideas are making place by means of a flow of narrations (…) travelling ideas make place by means of networked power relations reaching from the local to the global and back again.' (Tait & Jensen 2007, p. 125)

I kontekst af Limfjorden er havneomdannelser i området også influerede af de rejsende ideer på flere skalatrin. I Aalborg ses dette eksempelvis i ideer om rekreative og underholdningsbaserede programmer på havnefronten, der materialiserer sig igennem opførelsen af et musikhus (som byens nye ansigt udadtil) og i rekreative byrum ved fjorden. De rejsende ideer materialiserer sig også i den lille skala på Aalborgs havnefront, eksempelvis igennem anvendelse af portugisiske sten i bølgeformet mønster overført fra Burle Marx' promenade på Copacabana i Rio de Janeiro og lysarmaturer inspirerede af havnefronten i Barcelona. Men translationen af ideer og modeller fra verdens storbyer til mindre havne i Limfjorden kræver, jævnfør ovenstående diskussioner, en kritisk stillingtagen og forståelse for den kontekst, ideerne er udviklet i og hvilke relationer, ideerne skal indgå i på den pågældende Limfjordshavn. Stedet, som blandt andet konstitueres af lokale finansielle forhold, developere, lokalpolitikere, demografi og geografisk placering, er afgørende for translationens succes. Til ovenstående kunne også spørgsmålet om skala tilføjes. Når ideer om havneomdannelser overføres fra verdens storbyer til mindre Limfjordshavne, bør elementer og konsekvenser af ideernes skalering til en lokal kontekst også spille en vigtig rolle.

En vigtig del af omdannelsen af Limfjordens havne er en stillingtagen til den industrielle kulturarv på havnene som stedligt karaktertræk. De forhen lukkede områder søges igennem transformationsprocessen åbnet og integreret i byen. Carlberg og Christensen (2005) analyserer de tidligere industrihavne som "liminale" rum, der befinder sig i en overgangsfase fra én funktion til en anden og karakteriseres som "uordentlige" og farlige, men dragende på kanten af byens orden. For at indtræde i byens orden må områderne transformeres. Forfatterne beskriver denne transformationsproces dels som en renselse af områderne, og dels skal det ukendte gøres velkendt, for at havnene kan integreres som boligområder:

> 'Man kan altså tale om, at havnen og dens betydning på to relaterede måder skal transformeres for at blive en attraktiv lokalitet for boliger. For det første skal der ryddes op og gøres rent. Det uordentlige og liminale må vige for en orden, der gør det muligt for potentielle beboere at opfatte havneområdet som et hjem. For det andet skal der erfares og klassificeres. Det ukendte skal gøres velkendt, og havnen skal integreres i det byrum, hvori man færdes til daglig.' (Carlberg & Christensen 2005, p. 46)

Denne oprydningsproces kræver en stillingtagen til områdernes kulturarv. Her ser Carlberg og Christensen (2005) transformationsstrategierne som enten en eliminering eller en æstetisering af de industrielle kulturarvslandskaber. Elimineringsstrategien ser de industrielle spor som "fortidens synder", spor der må renses og elimineres, før den nye by kan komme til (hvad Oakley

(2005) kalder en "desinficering" af havnens fortid med henblik på at rekonstruere havnefrontens image). Denne strategi er præget af globale formler for havneomdannelser, med mindre integration af de konkrete stedspotentialer, hvor visuelle løft af byens ansigt udadtil er i højsæde (Dovey 2005, Braae & Diedrich 2012). Æstetiseringsstrategien tillægger de industrielle bygninger nye betydninger og sikrer igennem genfortolkning, at 'Bygninger, der tidligere opfattedes som grimme og beskidte, bliver rå og autentiske og opfattet i kontrast til "kønsløst" nybyggeri.' (Carlberg & Christensen 2005, p. 51). Her anvendes stedets fysiske spor i dannelsen af det nye byområde (se Frampton 1983, samt diskussioner omkring stedbundne potentialer ovenfor).

Områderne risikerer at miste deres liminale kvaliteter, når byplanlægningen søger at skabe en ny orden i områderne (Braae 2007). I deres liminale fase tilbyder de tidligere industrihavne sig som rammer for midlertidige projekter og kunstnerisk udfoldelse, fordi de er tømte for mening og dermed er åbne rammer for dannelse af nye betydninger (Petersen 2002). De midlertidige aktiviteter er på denne måde en afsøgning af potentialer på et ureguleret sted i byen, der inviterer andre borgere ind på de tidligere lukkede arealer og igennem disse processer indarbejdes områderne i byens orden, men mister samtidig deres liminalitet:

> 'På den måde bliver havnen for flere og flere et ordnet, velkendt og trygt sted at færdes, et sted der i stigende grad kan danne ramme om velkendte aktiviteter såsom at spadsere, spise grillmad, høre musik, feste, grine, se teater, gå på udstillinger etc. På den måde indebærer de praksisser, som er baseret på udforskningen af de liminale aspekter ved havnen, et selvdestruktivt element. Det liminale forsvinder i og med, at det udforskes.' (Carlberg & Christensen 2005, p. 59)

De midlertidige aktiviteter bidrager altså til, at havneområderne indtræder i byens orden og at by og havn hermed integreres. Det synes dog også vigtigt, at havnen bevarer en grad af særegenhed som område mellem byen og vandet. Således skriver Kiib (2007) på baggrund af Bruttomessos (i Marshall 2001) strategier for havneomdannelse:

> 'The harbour is not the city – nor is it a traditional waterfront. It should maintain its character as a special zone between the city and the water and simultaneously be able to bolster the particular qualities of the central urban areas behind.' (Kiib 2007, p. 50)

Transformationsprocessen indebærer oversættelser af stedet i nye anvendelser, hvorved havnens særegenhed i byen kan gå tabt. I det følgende afsnit vendes blikket imod de lokale aktører og en konceptualisering af havnetransformationer som processer af kontinuerlige forhandlinger imellem disse aktører og havnenes materialitet.

Havneomdannelse som forhandling imellem aktører

Havneomdannelsesprojekter involverer kontinuerlige forhandlinger imellem aktører på havnene, interne såvel som eksterne, og de resulterende havnefronter kan således siges at være konstituerede igennem forhandlinger imellem humane aktører og havnenes materialitet. Projektets fokus på turisme og bosætning forudsætter, at både interne og eksterne aktørers påvirkninger på stedet belyses og det følgende vil derfor søge at belyse lokale aktørers blik, og derefter udefrakommende turisters blik, på stedet. De lokale aktører udgøres af en mangfoldighed af organisationer og myndigheder, der hver især søger at sætte en dagsorden for udviklingen af de enkelte delområder

af havnen og udformningen af havnenes materialitet. De enkelte aktører kan siges at følge en bestemt praksis for deres aktiviteter på havnen, der stemmer overens med en bestemt opfattelse eller ideologi. Igennem analyse af disse praksisser for brug og opfattelser af stedet og havnens delområder synliggøres endvidere de magtkampe, der finder sted imellem aktørgruppers praksisser og effektueres igennem havneomdannelsesprocesser (Carlberg & Christensen 2005). Aktørernes praksisser og disses indvirkning på havnens rum kan relateres til den socio-rumlige dynamik imellem det sociale og det materielle på havneområderne, og disse magtrelationer kan analyseres igennem fokus på socio-rumlige praktikker og vekselvirkninger imellem disse (Jensen 2005). Byen kan således konceptualiseres som et 'socio-rumligt felt hvor sociale aktører agerer og knytter betydning til lokaliteter og handlinger.' (Jensen 2005, p. 187). Stedet er en kampplads, hvor repræsentationer konstant udfordres og stedets kompleksitet vanskeliggør hegemoniske repræsentationer af stedet (Ren 2009). Således kan større urbane transformationsprojekter influeres af forskellige aktørers tilskrivning af mening og normative fortolkninger af transformationernes betydning for byen (se Olesen & Lassen 2016). Dermed bliver forskning i havneomdannelsesprojekter også et spørgsmål om at forstå aktørperspektiver og deres kamp for at tilskrive mening og at bruge havnens rum i overensstemmelse med deres praksis:

> 'I det perspektiv er den offentlige planlægning af havneområder ikke blot et spørgsmål om fordeling af (havne-) byrum, men også en involvering i forskellige praksissers kamp om at definere den rette brug og opfattelse af havneområder, en kamp om muligheden for at tilskrive områderne mening og betydning og om at kunne bruge områderne i overensstemmelse med en specifik praksis.' (Carlberg & Christensen 2005, p. 31)

Praksisperspektivet fokuserer bredere end økonomiske forskelle imellem aktører, men inkluderer også de virkemidler og betingelser en praksis må opretholde for at kunne eksistere og ekskludere eller inkludere andre praksisser. Dette eksemplificeres af Carlberg og Christensen blandt andet igennem havneboligernes domesticering af havnepromenaden igennem semiotik, gademøblering og materialitet, der kan ekskludere andre brugergrupper og deres praksisser. Den enkelte praksis er desuden karakteriseret ved en kulturel centrisme, der medfører en blindhed over for andre aktørperspektivers opfattelser og orden (Carlberg & Christensen 2005). Aktørers praksisser kan siges at foregå på et normativt grundlag og værdisæt (Jensen 2005). Endvidere kan aktørerne siges at positionere deres argumenter i konfliktsituationer inden for, eller i relationer imellem, en opdeling af samfundet i stat, marked og civilsamfund. I konfliktsituationer sker der udvekslinger i de tre inddelinger igennem såkaldte "medier", hvorigennem aktørerne fremfører deres argumenter på baggrund af motiver. I denne forenklede forståelse er mediet for staten "magt", for markedet er mediet "penge" og for civilsamfundet "solidaritet" (altså motiver, der ikke bunder i magt eller penge) (Jensen 2005).

Dominerende praksisser på havnen medfører dannelser af "oaser" på havnene, afkoblede enklaver hvor det er muligt for en bestemt praksis at indføre en orden, der domesticerer og privatiserer området uden at blive udfordret af andre praksisser i kampen om adgang til vandet (Carlberg & Christensen 2005). Oasedannelsen medfører en asymmetrisk magtbalance og bliver styrende for inklusion og eksklusion af øvrige praksisser på havnefronten:

> 'Når havneboliger og havnedomiciler inddrager byrummet i deres oaser, bliver deres normer for blandt andet orden, forurening og æstetik samtidig gældende og danner udgangspunkt for inklusion eller eksklusion af andre former for praksis i samme byrum. Dette er

> betingelserne for de rumligt set nære naboskaber mellem havneboliger, havnedomiciler og andre former for praksis i havnen.' (Carlberg & Christensen 2005, p. 153)

Der er dermed en risiko for, at oaserne udstrækker deres enklaver til også at inkludere havnens byrum, kanten og vandet. Generelt set synes liv på promenaden og vandet at være en kvalitet for oasernes beboere, så længe det er forbipasserende og ikke bliver af mere permanent karakter (Carlberg & Christensen 2005).

Lokale aktørers forhandlinger om havnens rum ud fra deres praksisser modsvares af en udefrakommende brugergruppe, i dette projekt med fokus på den sejlende turist. Det udefrakommende blik påvirker stedsudviklingen, særligt i forhold til stedets kulturarv og fortællinger, og hvordan disse formidles og manifesteres på havnen.

Turistens oplevelse af stedet

Som modstykke til de lokale aktørers blik på havnene inddrages et blik udefra, fra vandsiden. Denne undersøgelse af det udefrakommende blik koncentrerer sig om de sejlende turister, der rejser imellem Limfjordens havne og herved erfarer Limfjordens vande. Turisten kan siges at udfylde den rolle på havnene, som godstrafikken før har haft – de er forbindelsen mellem havnen og omverdenen. Men som analyser i kapitel 1 viste, er aktiviteterne på erhvervshavnene faldende, og den generelle markedsudvikling giver dårlige betingelser for godstrafikken i Limfjorden. Dermed svækkes denne forbindelse til omverdenen. Dele af turismeerhvervet er derimod i vækst, og det er derfor relevant at se på turisme som havneaktivitet (se kapitel 1). I forhold til turistens blik på stedet er det nødvendigt at forstå, hvordan turisten rejser, og hvad turisten søger. I forhold til turistens relation til stedet er begreber som autenticitet, turistens blik på stedet og stedets atmosfære, altså stedets fortælling, hvordan stedet opleves af, og iscenesættes for, turisten samt stedets stemning, væsentlige at diskutere.

Autenticitet er et centralt begreb i turismeforskningen, og følgende vil give et kort overblik over begrebets betydning og kompleksitet. Autenticitetsbegrebet er desuden relateret til stedlige potentialer og stedsudvikling, idet det belyser tilgangen til stedets kulturarv og fortællinger. Autenticitet bruges også af lokale aktører på havnene, hvilket ses i fokusgruppeinterview i kapitel 5. Turisten kan siges at søge stedets autenticitet som noget "helligt" i tider og steder, der adskiller sig fra turistens hverdagsliv (MacCannell 1999, Urry & Larsen 2011). Turismeforsker Stroma Cole (Cole 2007) udfolder centrale dele af diskussionerne omkring autenticitet og relaterer det først og fremmest til kommodificering (hvor stedet omdannes til en vare, der kan sælges). Kultur gøres altså til en vare igennem turisme, hvilket resulterer i et tab af autenticitet:

> 'A common view in the literature has followed: tourism turns culture into a commodity, packaged and sold to tourists, resulting in a loss of authenticity. Researchers have examined how crafts, performance, photography, hospitality, and identity have been transformed by the presence of tourists.' (Cole 2007, p. 945)

Men autenticitetsbegrebet er mere komplekst end som så. Cole (2007) fremhæver et brud med forståelsen af det autentiske som det præmoderne og det uautentiske som det moderne (Meethan 2001, Olsen 2002) og henviser i stedet til en nuancering af Selwyn (Selwyn 1996), der definerer "cool" autenticitet som det originale og oprigtige og "hot" autenticitet som falske men populære

versioner. Endvidere fremhæves Wangs (Wang 1999) fremstilling af typer af autenticitet; objektiv (som på et museum), konstrueret (det der får social anerkendelse over tid som autentisk) og eksistentielt (hvor individer er tro mod dem selv) (Cole 2007).

Det autentiske er ifølge Cole socialt konstrueret og kan forhandles, og opfattelsen af det autentiske kan anskues i forhold til turistens, statens og den lokales perspektiv (Cole 2007). Denne opfattelse kan relateres til Urrys konceptualisering af "turistens blik" (på engelsk "the tourist gaze", Urry & Larsen 2011). Her beskrives turistens blik som forventninger og forestillinger om bestemte oplevelser fra turistens side. Men disse forventninger og forestillinger konstrueres fra værtens side igennem iscenesættelse af stedet og markedsføring af dette igennem udvalgte billeder og skrevne fortællinger:

> 'Gazes organise the encounters of visitors with the "other", providing some sense of competence, pleasure and structure to those experiences. The gaze demarcates an array of pleasurable qualities to be generated within particular times and spaces. It is the gaze that orders and regulates the relationships between the various sensuous experiences while away, identifying what is visually out-of-ordinary, what are relevant differences and what is "other".' (Urry & Larsen 2011, p. 14)

Turistens blik kan forstås som en række praksisser, der er personligt funderet i turistens egne erfaringer og minder, men samtidig indrammes af kultur, billeder og tekst repræsentationer omkring stedet (Urry & Larsen 2011). Disse repræsentationer kommer til udtryk igennem medier, for eksempel igennem turistkort, hvor stedets enkeltdele fremhæves, eller udelades, hvorved det dermed også påvirker turistens rejse (Nielsen 2009).

Ovenstående gennemgang af autenticitetsdiskussionen inden for turismeforskning berører kun let feltets kompleksitet og positioner. Begrebet er ikke centralt i denne afhandling, snarere er det hensigten at afsøge andre relaterede begreber, der kan beskrive forholdet mellem menneske og materialiteter, i denne sammenhæng interaktioner imellem havnenes brugere og havnemiljøet. Autenticitet som begreb er blevet kritiseret af flere fagfelter, og det er derfor relevant at belyse, hvilke alternative forståelser, der kan vise sig anvendelige i arbejdet med relationer mellem turisten og stedets identitet og historie. Det er blandt andet ovenstående markedsføring af stedet og søgen efter identitet, som Koolhaas kritiserer igennem hans idéer om Generic City, fordi det autentiske der søges allerede er forsvundet igennem globale strømme og kapitalisering (Koolhaas 1994, se også diskussioner tidligere i dette kapitel). Autenticitet er desuden forbundet til magt og autoritet, idet stedet tilskrives en bestemt mening, mens andre meninger og identiteter undertrykkes (Dovey 2008). I det følgende diskuteres to alternative begrebsliggørelser omkring stedets historie og identitet. Dels diskuteres stedets kompleksitet af sociale praksisser og materielle spor som udgangspunkt for stedsudviklingen. Dette ledes over i atmosfærebegrebet som en helhedssansning af stedets kompleksitet, hvor ikke kun det visuelle men også andre sanser opprioriteres som del af oplevelsen af stedet.

Autenticitetsbegrebet kritiseres for at fordømme stedsudviklinger uden at udstikke retninger for, hvordan stedsudviklingen så kan foregå (Kolb 2008). I stedet for autenticitet udvikler Kolb en række begreber om stedets kompleksitet, som noget stedsudviklingen må understøtte og udvikle. Disse begreber angår delvist de "roller" stedet situerer individer i og dels tilgangen til stedsudvikling i forhold til historie og identitet. Således situerer "sparsomme steder" ("thin places") individer

i simple roller (de er eksempelvis passagerer, shoppere eller beskuere), og dette påvirker deres mulige ageren og interaktioner med andre individer på stedet. "Fyldige steder" ("thick places") situerer derimod individet i mere frie roller, der fordrer multiple praksisser og interaktionsmuligheder på stedet. De to begreber kan relateres til tilgangen til stedsudvikling og stedets historie og identitet:

> 'A new pair of terms, *dense* and *diluted*, can further our goal of appreciating and improving modern places. Historical density is a kind of diachronic thickness in a place. I call a place historically dense insofar its social norms involve reference to a history that has been sedimented as people lived there and responded to it over time. Density is not a matter just of age but of how the marks and sediments of age are taken up into the contemporary texture of action in the place.' (Kolb 2008, p. 72-73)

Stedet kan altså "fortættes" eller "fortyndes" (oversat fra "dense" og "diluted" i citatet ovenfor) i forhold til historie og identitet igennem stedsudviklingen. Begrebsliggørelsen kobler på denne måde sociale praksisser og materialiteter. Kolb argumenterer eksempelvis for, at Augés (1995) "non-places" opstår, fordi eksempelvis lufthavne "fortyndes" i forhold til historie og identitet, og individer situeres i simple roller ("thin roles") som passagerer, hvis adfærd styres igennem lufthavnens lineære serie af rum. "Kommodificering", diskuteret ovenfor i forbindelse med autenticitet, er også relevant i denne sammenhæng. Men i stedet for at kommodificering resulterer i tab af autenticitet, kan den her resultere i, at fortættede steder bliver fortyndet, og at individer situeres i simple roller. Dette kunne eksempelvis være i roller som beskuere, hvis blik rettes mod iscenesatte objekter på stedet, frem for mere frie roller, der muliggør multiple interaktioner. Kolb peger derfor på, at stedsudvikling må fokusere på at øge steders kompleksitet, fortætte dem og understøtte frie roller og multiple interaktionsmuligheder. Dette gøres blandt andet ved at styrke stedets eksterne forbindelser, at understøtte stedets historiske lag og at øge kompleksiteten af individers frie roller og multiple interaktionsmuligheder på stedet (Kolb 2008). Der argumenteres altså for at blande praksisser på stedet og øge stedernes kompleksitet. I forhold til Limfjordshavnene kan dette relateres til havnenes delområder og de funktioner og interaktionsmuligheder, som disse områder fordrer. På baggrund af ovenstående kan der argumenteres for øget integration imellem funktioner og praksisser mellem delområder på havnen, således områderne ikke situerer havnens brugere i simple roller som beskuere, men understøtter multiple interaktionsmuligheder.

Dette skifte i brugernes rolle kan relateres til det visuelle fokus og turisten som beskuer, der præger autenticitetsbegrebet og tidlige ideer om "turistens blik". I forhold til konceptualiseringen af "turistens blik" ovenfor er dette begreb blevet kritiseret for at fokusere ensidigt på visuelle indtryk i turistens oplevelser, at pacificere turisten til en beskuer og at negligere multisensoriske og performede aspekter af turisme. Urry og Larsen (2011) har derfor i tredje udgave af bogen forsøgt at imødekomme denne kritik ved også at udforske disse aspekter af turistens oplevelser og praksisser. Turisten beskuer ikke blot stedet, rummet opleves igennem kroppens sanser – det røres, lugtes, høres og smages og dermed bliver stedets materialitet afgørende. Disse sanseindtryk indordnes i forbundne sansede miljøer af forbundne mennesker og objekter (eksempelvis "soundscapes", "smellscapes" og "tastescapes"), der indlejres i visuelle perciperede landskaber og bymiljøer (Urry & Larsen 2011). Kort fortalt kan drejningen imod det performative siges at foku-

sere på turisten som sansende og engagerende "krop" på stedet, der også afspejler en ændring i måden turisten rejser og oplever:

> 'The performance turn highlights how tourists experience places in multi-sensuous ways that involve bodily sensations and affect. It is said that tourists have become bored of being mere spectators and that many tourism activities – adventure tourism – explicitly provide active, multi-sensuous bodily sensations, affect and actions.' (Urry & Larsen 2011, p. 190)

Der lægges altså vægt på turistens længsel efter at sanse igennem at røre, mærke, lugte, lytte og smage og fysisk at engagere sig i stedets materialitet ved eksempelvist at klatre eller vandre (Urry & Larsen 2011). Ringgaard udtrykker denne multiple sansning af stedet i bogen "Stedsans" således:

> 'Vi stykker ikke bare stedet sammen ved hjælp af en række mere eller mindre disparate enkeltsansninger, vi sanser ud fra et sted og med en fornemmelse for helhed som bunder i kroppen.' (Ringgaard 2010, p. 126).

Denne multisensoriske, helhedssansning af stedet kan relateres til begrebet "atmosfære". Som autenticitets og kompleksitets begreberne ovenfor angår atmosfære begrebet også relationer imellem mennesker og materialiteter på steder. Atmosfære kan beskrives som noget, der befinder sig imellem mennesker og ting, og kan derfor ikke forstås igennem en opdeling imellem subjekter og objekter, men fremkommer i sammenspillet imellem disse (Albertsen 1999, Ingold 2008). Atmosfære kan således kun afdækkes igennem socio-rumlige vinkler, hvor også tingene *gør* noget og er medkonstituerende for atmosfæren (Albertsen 1999, Albertsen 2013, se også diskussioner omkring det socio-rumlige i starten af dette kapitel). Der tales inden for atmosfære teorien om tingenes *ekstase*, eksempelvis hvordan objekter indgår i konstellationer med andre objekter igennem deres farve og dennes afsmitning på miljøet omkring dem (Albertsen 1999, Böhme 1995). Atmosfærer er således relationer i socio-rumlige samlinger:

> 'Hvor er så atmosfæren? Den befinder sig imellem os og tingene, men svæver ikke frit i luften. Atmosfæren hører til hos tingene og deres egenskaber, for så vidt disse som ekstaser præsenterer sig udadtil i konstellationer med andre ting og egenskaber. Herfra udstråler atmosfæren. Og den hører til hos os, ikke som en sjælstilstand, vi projicerer over i tingene, men som noget vi sporer eller fornemmer gennem vort kropslige nærvær, idet vi fornemmer, hvordan vi befinder os kropsligt i vor omverden.' (Albertsen 1999, p. 8)

Således har atmosfæren en flydende eksistens imellem mennesker og materialiteter, den er ikke en positivistisk målbar størrelse, og atmosfæren forsvinder, hvis det søges at reducere den til dens enkelte bestanddele (Albertsen 2013, Böhme 1995). På denne måde er atmosfæren samlinger, der er mere end summen af dets objekter, eksempelvis som byarkitekturen, der som samlet helhed er andet og mere end summen af bygninger (Albertsen 1999). Atmosfæren kan ikke defineres præcist, men kan kun tilnærmes igennem beskrivelser af relationer og stemninger imellem tingenes ekstaser og menneskelige tilstedeværelser og sansninger af disse (Albertsen 1999).

Ligesom vejret omslutter atmosfæren os, vi befinder os i den og erfarer den sanseligt med vores kroppe (Albertsen 2013, Böhme 1993). Måden vi sanser og erfarer stedets atmosfære er afhængig

af vores baggrund, eksempelvis vil turisten og den lokale borger opfatte stedets atmosfære forskelligt. Atmosfæren er således en del af hverdagslivet og en selvfølgelighed for den lokale, men bliver karakteristisk i "turistens blik" (Albertsen 1999, Urry & Larsen 2011). Atmosfæren er en multisensorisk helhed, der fremhæver betydningen af øvrige sanser end synssansen i arkitektur og urban design, hvor de samlede sanseindtryk former rummets stemning og karakter (Albertsen 1999). Eksempelvis kan bestemte lyde eller lugte være karakteriserende for et sted og frembringe en genkendelighed (Albertsen 1999). I relation til Limfjordshavnene er havnen som område karakteriseret af lyde af vandet, måger og vind, der sætter objekter i bevægelse, som når sejlbådenes tovværk slår imod masterne og frembringer en karakteristisk metallisk lyd på lystbådehavnen. Ligeledes er lugtene karakteristiske for havnene generelt, blandt andet igennem tang og fisk og skaldyr. Men på Limfjordshavnene findes også karakteristiske, stedspecifikke sanseindtryk - eksempelvis duften af træ og tjære ved Limfjordssjægtene på Hjarbæk havn, der dermed er medskabende for stedet og stedets genkendelighed.

I forhold til atmosfæren spiller arkitekter og urban designere en rolle ved at sætte ramme om mulige atmosfærer og stemninger ved rummet – de udøver en "atmosfærisk magt" (Albertsen 1999). Modernisterne afviste betydningen af stedets atmosfære, og det har betydet kritik af de resulterende bydele som generiske og karakterløse (Albertsen 1999). Med referencer til et konkret byarkitektonisk projekt på Rådhuspladsen i København fremhæver Albertsen, at ny arkitektur kan være ødelæggende for et steds atmosfære, men kan også være med til at bevare denne (Albertsen 1999). Atmosfæren kan også "transporteres" igennem medier fra ét sted til et andet ved hjælp af "gestik", hvor mening dannes via sanselige oplevelser (Albertsen 2012). Igennem gestik kan oplevelsen af en atmosfære formidles til andre, der ikke er til stede, igennem eksempelvis poesi (Albertsen 2012). Inden for urban design faget kan disse gestikuleringer også siges at foregå igennem visualiseringen som medie. I kapitel 7 søges det på denne måde at formidle forestillede atmosfærer igennem visualiseringen som medie via forskellige grafiske virkemidler.

Begreber omkring stedets autenticitet og turistens blik som visuelt fænomen kan altså udfordres igennem fokus på stedets kompleksitet, atmosfære og multiple sansninger af stedet. Stedet produceres og udfordres kontinuerligt igennem turisters performative praksisser (Urry & Larsen 2011). Det taktile og multisensoriske er også en vigtig dimension af det byggede miljø og kan supplere det visuelle i perceptionen af stedet (jævnfør diskussioner ovenfor, se også diskussioner af kritisk regionalisme, Frampton 1983, tidligere i dette kapitel). Dette indebærer en opmærksomhed på havnens atmosfære og multiple sanseindtryk (se Albertsen 1999). I forhold til transformation af, og intervention på, Limfjordshavnene synes det derfor vigtigt at fokusere på turistens længsel og muligheder for ikke blot at se men også bruge og mærke havnerummet og vandets miljøer. Stedsudviklingen må forholde sig til stedets identitet og historie ved at fortætte det og understøtte individers frie roller igennem multiple interaktionsmuligheder på stedet (se Kolb 2008). Det er målet i dette projekt igennem ovenstående diskussioner, igennem metodeudvikling i det følgende kapitel, igennem analyser i de efterfølgende kapitler og igennem projektets konklusioner at bidrage til en nuanceret diskussion på tværs af turisme og urban design omkring forholdet mellem turisten som bruger af havnen og havnens identitet og historie, og hvordan disse diskussioner kan kvalificere og informere havneomdannelsesprocesser.

KROPPEN (DET NÆRE MØDE): Havnens byrum på kanten

Som det sidste skalatrin i dette kapitel belyses det nære møde imellem brugeren og vandet. Kroppen som skalakonfiguration omhandler således de kropslige, multisensoriske og performative aspekter af brugernes ageren på havnen, særligt i relation til kanten mellem vand og land. Diskussionen af brugerens performativitet og multisensoriske oplevelser på havnefronten kan relateres nærmere til havnenes fælles forudsætning – vandet. I forståelsen af interaktioner imellem bruger og vand bliver design af kanten mellem vand og land afgørende. Inden for forskning i havnetransformation er emner omkring det byggede miljø i nutidige havneomdannelsesprojekter grundigt belyst i forhold til faktorer som globale flows af kapital, skiftende diskurser om stedet og geopolitik (se Meyer 1999, Dovey 2005, Hein 2011, Oakley 2014), såvel som havnefrontens branding værdier for byerne (se Kiib 2007, Desfor et al. 2011). Derimod har der været mindre fokus i forskningen på muligheder for interaktion med vandet i byrum langs kanten imellem de transformerede områder og vandet. Dette inkluderer opmærksomhed på kanten som grænse mellem vand og land, dennes materialitet og facilitering af interaktion med vandet (se Hudson 1996, Stevens 2009). Stevens' (2006) byrumsstudier af havnefrontsprojekter fokuserer på design karakteristikker, og hvordan de fysiske konstellationer fordrer bestemte interaktioner og adfærdsmønstre på havnefronten. Havnefronter er ifølge Stevens karakteriserede ved deres evne til at favne højkultur i form af kunstgallerier og operaer, men også "lavkultur" i form af eksempelvis vandskikonkurrencer – aktiviteter der eksisterer side om side (Stevens 2006). Denne sociale diversitet muliggøres af tilgængelighed og flow mellem byens centrum og havnefronten og på langs af havnefronten. Dette kræver "permeabilitet" og funktionsblanding i bebyggelsen langs havnefronten. Færdselsårerne behøver ikke blot være en måde at komme fra A til B – broer over vandet kan designes som komplekse og rumligt interessante forløb og byrum, og deres fæstningspunkter er vigtige knudepunkter på havnene (Stevens 2006, Stevens 2009). Carlberg og Christensen (2005) fremhæver havnefrontens særlige grundegenskab sammenlignet med andre byområder, som har potentiale til at modvirke dannelsen af kulturelle og sociale ghettoer, idet havneområderne både kan tiltrække kontor og bolig funktioner men også fungere som rekreative byrum for byens befolkning og dermed sammenblande flere forskellige former for byliv.

På trods af den førnævnte generiske, globale urban design formel for havneomdannelser beskrevet tidligere i dette kapitel, identificerer Stevens og Dovey det de betegner som "cracks in the spectacle", hvor et mere komplekst byliv udfolder sig (Stevens & Dovey 2004). Ved en gennemgang af Southbank området i Melbourne identificeres disse "cracks" i mellemrum på broer, under bygninger og på lavere niveauer helt nede ved floden. Rum, der ofte er beliggende på kanten af de orkestrerede og koreograferede byrum og som karakteriseres som underprogrammerede og ofte uden urban design kvaliteter, danner rammer for uventede og spontane aktiviteter, der genintroducerer byens kompleksitet og særegenhed i det ellers styrede design af havnefronten. Disse "cracks" bygger på de Certeaus (Certeau 1993) konceptualisering af byen som "si", hvor praksisser og betydninger løber igennem det overdeterminerede spektakulære byrum (Stevens & Dovey 2004). Chang and Huang (2011) adresserer risikoen ved at overdeterminere brugen af byrummet og fortsat sikre rum for det spontane og uventede og dermed også skabe rammer for mangfoldighed i brugen af og brugergrupper i byrummet. Dermed bør der også skabes plads til eksperimenter, der kan udfordre de eksisterende anvendelser og forståelser af havnefrontens byrum. Sepe (2013) understreger endvidere nødvendigheden af at involvere brugerne af byrummene i fastsættelsen af rummenes program. Således sikres fokus på indhold frem for udelukkende fysiske elementer på

havnefronten, hvilket ifølge forfatteren kan aktivere stedlige potentialer og modvirke generiske designløsninger.

Med reference til andre forskere på området (Judd 1992, Frieden & Sagalyn 1989) fremhæver Stevens faren for, at havnefronten bliver en turist boble, en enklave af trofæer og attraktioner, der udelukkende henvender sig til turister og beboere i forstæderne (Stevens 2006). Denne effekt ses i studiet af Queenslands Cultural Centre, en samling af storskala bygninger, der i sit introverte design vender ryggen til vandet og reducerer dette til et fjernt, indrammet og pittoresk scenetæppe uden mulighed for interaktion med vandet (Stevens 2006). Stevens reflekterer yderligere over de introducerede funktioners brug af vandet og opfordrer til en kritisk refleksion over, hvordan vandet får større betydning for de funktioner og bygninger, der placeres på havnefronten:

> 'The former industrial use of riverfronts had a clear rational basis; they had an instrumental dependence on the river as a source of power, for industrial processes of heating, cooling and washing, and for the transport of heavy materials. The clustering of cultural and leisure uses on riverfronts, regardless of their need for water, suggests a need to reflect critically upon what actually qualifies as a "waterfront use" and contributes to its vitality.' (Stevens 2006, p. 193)

Vandets nødvendighed for byen i industrisamfundet er altså erstattet af leisure funktioner, der mere indirekte bruger vandet og tilfører liv til havnefronten. Stevens referer Gordons (Gordon 1996) fem strategiske kriterier for succesfulde havnefrontsprojekter og bemærker, at kriteriet omkring integrationen af vandet i udviklingen af havnefronten på mærkværdig vis ofte overses (Stevens 2006).

I et stedspecifikt eksempel viser et interview undertegnede foretog med urban design professor og arkitekturkritiker Kim Dovey, medforfatter til ovenstående artikel og til bogen Fluid City (Dovey 2005), hvordan denne afkobling fra vandet materialiserer sig i konkrete eksempler i et nyere havneomdannelsesprojekt. Havnefronten på Melbourne Docklands er karakteriseret ved en bred havnepromenade, hvor bygningerne er placeret 30 meter fra vandet. Dovey beskriver, hvordan dette designprincip distancerer brugeren fra vandet. Dovey mener, at dette designprincip er et generisk design, der stammer fra direktøren for projektets studierejser til andre havnefrontsprojekter i verden. Princippet bunder i et behov fra bygherren for at skabe privatiserede bygningsfacader og samtidig integrere en offentlig promenade. Dovey finder denne opdeling og dimensionering problematisk og henviser derfor til stedets eksisterende potentialer som udgangspunkt for dimensionering af havnefronten:

> '…you actually had a good model, which was the old model here, which was the old model of the warehouses. Do you see those buildings there, the original warehouses? The entire harbour was lined with them and they were about 14 meters back. And that is absolutely enough and if you look at "Nyhavn" [in Copenhagen], that has probably got the same measure, 14 or 15 metres or something like that - plenty of space for a really active edge, lots of privatised sitting out as well as a public promenade (…) I think the bigger public interest is bringing everything closer to the water and not privatizing the water with boats. And of course, if you privatize the properties, then you get that relationship between them.' (B.1: Dovey 2016)

Promenadens skala synes altså at sprede bylivet og distancere brugeren fra vandet. Samtidig ses en privatisering af bygningernes facader og en privatisering af vandfladen igennem private lystbåde på aflukkede bådebroer. Nogle steder er restauranter placeret på kajkanten, hvilket kan medvirke til en øget privatisering af vandet og opdeling mellem havnefront og vand (B.1: Dovey 2016). Der er i et bredere perspektiv brug for at bringe havnens brugere så tæt på vandet så muligt, men uden at ødelægge vandets kvaliteter som attraktion:

> 'I think one of the principles when you have got this big attractor, the big urban attractor [the water], is to see how many people you can get how close to the attraction without destroying the very thing that attracts you there in the first place. That seems to be the principle to deal with that dilemma. And it's the same thing on beaches and waterfronts everywhere, people want a view of the water.' (B.1: Dovey 2016)

Privatiseringen af havnefronten er også diskuteret i en dansk kontekst. Reigstad (2012) beskriver således omdannelsen af Københavns havnefront, hvor Københavns kommune foreskrev offentlig adgang til byens havnefronter. Dette ønske mødte private interesser i at bibeholde et uforstyrret udsyn fra private ejendomme og promenade af privat karakter, hvilket resulterede i, at de privatejede kajarealer kun i mindre grad blev designet til ophold.

Igennem havneomdannelsesprojekter får havnens kajarealer ny betydning som centrale byrum i byen. Vandets betydning for byrummet er afgørende, herunder beskrives havnefronten som ramme for en "eskapisme" fra byens travle og trafikerede byrum (Fainstein 2001, Stevens & Dovey 2004, Stevens 2006). Den kan desuden relateres til "afkobling" fra byen i kraft af vandets rekreative kvaliteter, der har afstressende og regenererende effekter for havnenes nye beboere i havneboliger og kontordomiciler i de nye byområder ved vandet (Carlberg & Christensen 2005). Undersøgelser af havnefrontens brugere og deres relation til vandet viser desuden, at denne eskapisme beskrives som oplevelsen af rumlig åbenhed i modsætning til midtbyernes tætte strukturer og følelsen af inspiration, frihed og afslapning (Völker & Kistemann 2013). Brugerne i undersøgelsen sansede dels vandet igennem visuelle indtryk (herunder vandets bevægelse samt lysets spejling i overfladen), men vandets miljø påvirker også andre sanser. I undersøgelsen fremhæves det multisensoriske, blandt andet duften af vandets miljø, lyden af bølger og både på vandet samt følelsen af briser mod huden. Herudover har vandet i byen kvaliteter som terapeutiske landskaber og skaber velvære for byens borgere (Foley & Kistemann 2015). Undersøgelsen viste desuden, at de fleste brugere afholder sig fra fysisk kontakt med vandet, og dermed forbliver de i en observerende rolle (Völker & Kistemann 2013). Herudover understreger forfatterne vigtigheden af, at byrummet tillader brugeren at komme så tæt på vandet som muligt (Völker & Kistemann 2013). Der synes altså at være et potentiale i, at bringe brugeren tættere på vandets miljø og at fordrer multisensoriske interaktioner på kanten imellem brugeren og vandet (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).

Havnens kanter mellem vand og land er kunstige og designede, frem for et naturligt landskab – kanten er så at sige designet til at tjene bestemte formål og fordre et sikkert og behageligt møde mellem bruger og vandet (Stevens 2009). Havnens kanter består af en række kanttypologier. I sin mest enkle form i bolværket, der holder den bagvedliggende jord på plads og opretholder en menneskeskabt dybde ved kajen, der muliggør anlæg af skibe. I mere avancerede former i installationer på kanten, som beddinger der muliggør ophaling af skibe og arbejde på disse, understøttet af værksteder, der huser maskiner og redskaber for håndværkere. For industrihavnenes

vedkommende er disse områder nu mange steder nedlagte og deres kanter, der tidligere tjente bestemte industrielle funktioner skal nu integreres i nye byudviklingsprojekter. Disse kanter har tidligere været befolket af kraner, lastbiler, coastere og arbejdere i uniform og med den rette uddannelse og kompetence til at færdes på de industrielle havne. Transformation af disse havnelandskaber i nye byudviklingsprojekter nødvendiggør derfor en kritisk tilgang til udformningen af disse kanter og en gentænkning af disse kanter til en ny type brugere; den almindelige borger, der i højere grad udnytter havnens rekreative kvaliteter. Denne rekreative brug viser sig mere og mere mangfoldig og stiller derfor nye krav til havnens kanter.

Kanten isolerer brugeren fra vandets miljø i forskellig grad, hvilket afgøres af kantens fysiske udformning og materialitet. Kantens isolerende effekt kan sammenlignes med andre designtyper, der på forskellig vis muliggør ophold og adgang til bestemte miljøer og på forskellig vis isolerer brugeren fra gener og farer i miljøet (Jensen & Vannini 2016). Kanten sætter ligeledes brugeren i forskellige positioner i forhold til vandet; kanten kan bestå af et fast betondække, hvor kajen er understøttet af et bolværk eller af flydende pontoner, der tilsammen danner en bådebro. Den kan således bestå af faste såvel som flydende elementer, der medierer vandets dynamik.

I forhold til kanten og vandet er både og skibe naturligvis også vigtige elementer. Skibene kan konceptualiseres som flydende rum eller steder på vandet, der er foranderlige og flygtige og bevæger sig imellem steder langs kanten. Ringgaard henviser til Foucaults heterotopier (Foucault 1984), realiserede utopier, hvor skibet fremhæves som heterotopien *par excellence*:

> 'Bordeller og kolonier er to ekstreme heterotopiformer, og når man tænker på, at båden egentlig er et stykke flydende rum, et sted uden sted, som lever for sig selv, som er lukket omkring sig selv og som på samme tid er overladt til havets uendelighed, og som fra havn til havn, fra slag til slag, fra bordel til bordel, sejler til kolonierne for at hente det mest værdifulde fra deres haver, så forstår man, hvordan båden for vores civilisation, fra det 16. århundrede indtil vore dage, ikke blot har været det vigtigste redskab i den økonomiske udvikling, men også den vigtigste fantasireserve. Skibet er heterotopien par excellence. I civilisationer uden skibe dør drømmene ud, spionagen erstatter eventyret og politiet erstatter sørøverne.' (Foucault i Ringgaard 2010, p. 86)

Disse "anderledes" rum indeholder altså et drømmepotentiale og en fascinationens kraft og er ladet med forandringer, som beriger og er nødvendige for de "normale" rum (Foucault 1984, Ringgaard 2010). Skibene understreger kanten som en foranderlig og liminal zone i byen. Kantens foranderlighed igennem skibe vil ligeledes blive undersøgt i dette projekt, hvilket udfoldes nærmere i kapitel 3.

Kanten kan forstås som en barriere mellem vand og land, men også imellem brugeren og vandet. Kantens designs fordrer et brugspotentiale, der er betinget af dens fysiske udformning og materialitet. Forholdet imellem havnens brugere og kanten kan forstås igennem "affordance" begrebet, der beskriver interaktionen imellem havnens humane aktører og dens fysiske, designede miljø. Med udgangspunkt i Gibson (Gibson 1986) udfolder Rob Shields begrebet således:

> 'Affordances are the kind of interactions you engage in conjunction with a given site or element. For pavement, you can walk on it; you can sit on it; you can drive on it … And what de Certeau says about the material city is that you have to actualize it as this or that. What

> will it be? It is your choice at any given time. So, in the actualization of things, people play essential roles. But one should not underestimate the materials: their hardness, their softness, their ability to maintain a shape. All this makes the material a player in a way that is significant, causative, not casual.' (Shields 2010, p. 297)

Materialitet og fysisk udformning af kanten kan altså siges at skabe en række interaktionsmuligheder og potentialer i relation til individet, der på en måde "læser" designet. På denne måde former det fysiske miljø adfærd blandt havnens brugere, men brugerne aktualiserer omvendt også det fysiske miljø således at det "bliver" til noget i samspillet mellem mennesker og objekter. Dette kan således også relateres til Mols begreb "enactment" (Mol 2002) – hvorledes objekter "bliver til" igennem interaktion med humane aktører (Farías & Bender 2010). Affordances forstås som rækken af mulige handlinger og perceptioner, der realiserer interaktioner imellem objekt, miljø og det observerende individ (Yaneva 2009). I dette projekt angår dette altså kantzonens affordances for interaktioner imellem havnens brugere og fjordens miljø. Tilgangen opgiver en opdeling af stedet i objekter og subjekter og fokuserer i stedet på en kontekst som forbindelser i miljøer ("ecologies") af det sociale og materielle (Ingold 1996). Brinkmann (2010) beskriver Mols (Mol 2008) metafor omkring det at spise et æble. Dels er æblet ikke blot et isoleret objekt, det indgår i komplekse relationer til kultur, politik, handel og religion. Dels bliver forholdet mellem subjekt og objekt flydende, når æblet spises. Først er æblet og mennesket to enheder, men snart bliver æblet igennem spisningen en del af subjektet, og grænsen mellem subjekt og objekt forsvinder (Mol 2008, Brinkmann 2010). Jensen (2016) beskriver en "osmose" imellem kroppen og verden, der ikke adskiller disse i to dele, snarere er kroppen åben og permeabel i relationer med miljøet. Følelsen af lufttryk i ørene eller tørhed i munden i en flykabine er eksempler på disse åbne og komplekse relationer mellem kroppen og miljøet (Jensen 2016). Tilgangen kan også relateres til en badesituation i Limfjorden. Det er ikke unormalt at komme til at sluge en mundfuld vand, når man bader. Der er også risiko for at blive bidt af en krabbe eller brændt af en brandmand. Endvidere medfører praksissen omkring at bade også en særegen kropslig interaktion med vandet – at flyde er det tætteste mennesket kommer på vægtløshed under naturlige forhold på jorden. På denne måde kan en multisensorisk tilgang til kanten mellem vand og land også medføre en kritisk tilgang til opdelingen mellem subjekt og objekt imod en mere åben og permeabel interaktion mellem kroppen og miljøet som præsenteret ovenfor.

Stevens (2009) fokuserer mere indgående på vandet og kanten i nutidige havnefrontsprojekter. Her fremhæves det blandt andet, at forskningsarbejde med kvalificering af havnefrontsprojekter hidtil primært har fokuseret på det byggede miljø over og væk fra vandets overflade (Stevens 2009). Stevens leder fokus hen på kantens "kunstighed", dens design som historiske lag af menneskelig aktivitet:

> 'These sites are almost never natural shorelines. Many leisure waterfronts are built on the ruins of industrial port areas. First shaped by humans to enhance production, these places have now been reshaped to enhance consumption. They are almost entirely synthetic and carefully shaped to produce specific experiential effects.' (Stevens 2009, p. 3)

Havnefrontsprojekterne kritiseres desuden for at have en svag forbindelse til vandet, for at fokusere på visuelle kvaliteter og for at negligere andre sanseindtryk og forhindre direkte interaktion med vandet (Stevens 2009). De kunstige, menneskeskabte kanter sættes i kontrast til den naturlige kyst igennem fire hovedkriterier; vandet er "tæmmet" for at minimere risiko ved ophold,

vandets naturlige miljø er forstærket eller reguleret for at optimere komfort og følelsen af "eskapisme", kanten er rekonfigureret, så den indpasses byens flow og funktioner, og kanten ændres over tid (Stevens 2009). Igennem analyse af cases i Europa, Asien og Australien konkluderer Stevens blandt andet, at urban design af kanten i høj grad også må omhandle skala og materialitet:

> '…successful waterfront leisure settings specifically depend on careful attention to materiality and human scale, in terms of both comfort and sensory stimulation. There is more to waterfronts than spectacular views. The contemporary artificial waterfront is also felt underfoot and against the skin.' (Stevens 2009, p. 15)

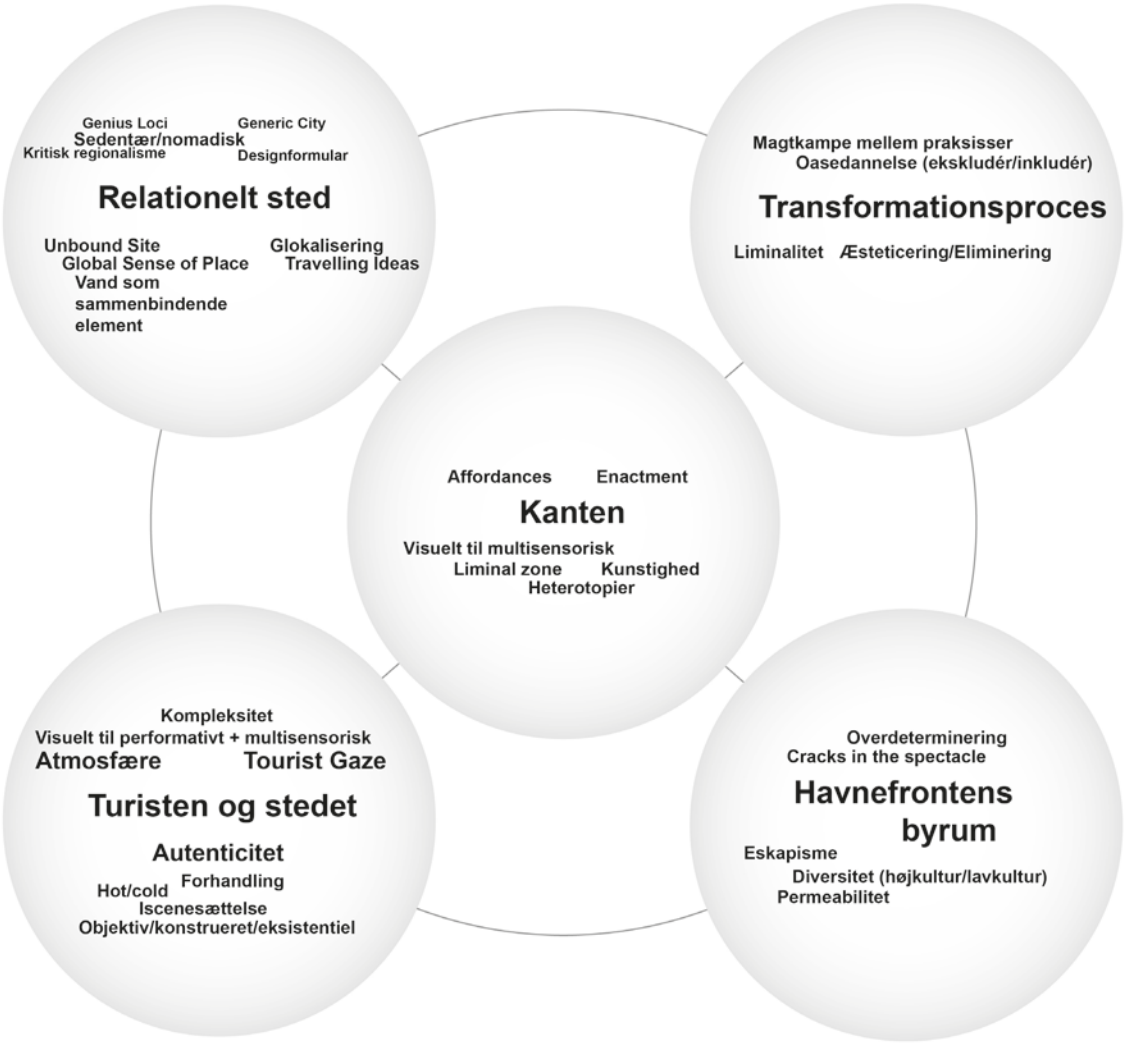
Opmærksomheden ledes altså imod vandet som mere end blot et scenetæppe og et design af havnefronten, der stimulerer andre sanser end blot det visuelle. Dette stemmer endvidere overens med turistens performativitet og multisensoriske tilgang som beskrevet ovenfor.

Konklusion

Indledningsvis introduceredes en forståelse af havnene som socio-rumlige samlinger, der kontinuerligt reproduceres i sammenspil mellem humane og non-humane aktører. Herunder præsenteredes tilgange inden for urban design, der søger at begribe denne kompleksitet. De efterfølgende diskussioner omhandlede skalering og sammenspil imellem skalakonfigurationer, hvilket strukturerede kapitlets afsnit. På det regionale niveau diskuteredes forskellige tilgange til stedet imellem sedentære og nomadiske forståelser. Afsnittet endte i diskussioner af relationelle tilgange til stedet med vandet som sammenbindende element. På by niveau diskuteredes nutidige tilgange til havneomdannelser og der argumenteredes for, at havnens særegenhed, liminalitet og kulturarv bør opprioriteres. Dette kan ske igennem en større opmærksomhed på havnenes stedlige kvaliteter i relationer imellem det lokale og regionale. Havneomdannelserne påvirkes af aktørers praksisser i kampen om at definere stedet. Stedet påvirkes desuden af turistens blik og interaktioner på havnefronten. Havneomdannelse må have fokus på stedets kompleksitet og atmosfære, for at imødekomme brugernes performative praksisser og multisensoriske oplevelser på havnen. Slutteligt diskuteredes det nære møde mellem brugeren og vandet og her argumenteredes for et øget fokus på vandet i havnen som et multisensorisk rum og et stedligt potentiale i havneomdannelsen. Vandet præsenteres altså som sammenbindende element imellem steder på tre skalatrin, som forbindelse imellem havne i et regionalt netværk, som udgangspunkt for udvikling af nye byområder på byskala niveau imellem det lokale og regionale og som multisensorisk rum for oplevelser i havnenes byrum i det nære møde på kanten mellem bruger og vand.

Nedenfor er de teoretiske begreber placeret i grupperinger som opsamling på kapitlets teoretiske felter (se figur 2.2). Som beskrevet indledningsvist har hovedinteressen været at opbygge teoretiske forståelser, der bevæger sig imellem skalakonfigurationer, frem for skarpt opdelte skalaniveauer. Den relationelle forståelse af steder tager elementer fra sedentære og nomadiske tilgange til stedet. Ideerne om et sted uden grænser, hvor relationer definerer stedet. Turistens blik, autenticitet og atmosfære er begreber, der beskriver brugerens relationer til stedets historie og identitet. Således sammenfatter denne gruppering de dobbeltrettede bevægelser imellem den besøgendes blik og ageren og stedets iscenesættelse. Transformationsprocessen beskriver de processer og forhandlinger, der finder sted imellem aktører igennem havnenes omdannelse. Teorierne danner ramme for at forstå tilgange, strategier og konflikter samt deres rumlige konsekvenser

på havneområderne. Grupperingen omkring havnefrontens byrum sammenfatter byrumsteorier omkring byliv og vand i udformningen af havneomdannelsen. I det helt nære møde beskrives interaktioner imellem bruger og vand samt aktivering af dette vand i byrummet. Samlet danner begreberne det teoretiske grundlag for udvikling af metoder i det følgende kapitel og for projektets analyser og konklusioner i de resterende kapitler.



Figur 2.2: Teoretiske diskussioner grupperet i diagram

KAPITEL 3

KAPITEL 3:

PROJEKTETS METODOLOGI

I dette kapitel præsenteres projektets videnskabsteoretiske grundlag og metodevalg[1]. Kapitlet er inddelt i tre dele. I første del udfoldes et epistemologisk grundlag for projektet, der opsamles igennem en model for forskningsmæssig undersøgelse i projektet. I anden del præsenteres projektets metodevalg i tre grupperinger, "havnenes fysiske og rumlige sammensætning", "havnenes humane aktører" og afslutningsvist "designundersøgelser og forskningseksperimenter". I tredje del kobles videnskabsteori og metodevalg igennem anvendelse af den udviklede model for forskningsmæssig undersøgelse på en konkret metode og igennem refleksioner over metodernes indbyrdes sammenhænge.

Kapitlet indledes i første del af en udredning af det epistemologiske grundlag i projektet, herunder hvordan viden forstås i projektet, og hvordan viden igennem forskningsmæssige undersøgelser kan produceres. I denne udredning kobles videnskabsteoretiske positioner inden for pragmatismen med "research through design" teorier, der fokuserer på designpraksis og forskningsekperimenter som metodologi i designforskningen. Derved understøtter det epistemologiske grundlag projektets eksplorative tilgange, hvor eksperimenter bliver en drivende kraft for den forskningsmæssige undersøgelse. På et filosofisk grundlag som tager afsæt i pragmatismen og med "research through design" som faglig optik præsenteres en model for, hvordan den forskningsmæssige undersøgelse frembringer viden i projektet. Efterfølgende beskrives i anden del anvendte metoder i projektet ud fra en model, der grupperer metoderne inden for en forståelse af havnenes rumlige sammensætning og humane aktører samt projektets interventionslag igennem designundersøgelser og forskningseksperimenter som beskrevet ovenfor. Her vil kommunernes valg af havne også blive udfoldet. Havnenes fysiske og rumlige sammensætning afdækkes via videoetnografiske metoder, der informerer en række mapping-analyser af havnene. Mapping-analyserne danner grundlag for analyse af havnenes humane aktører igennem inddragelse af lokale aktører via en workshop og en række fokusgruppeinterviews som et blik "indefra". En interviewundersøgelse af havnenes sejlende turister afdækker et blik "udefra" på havnene. De forudgående analyser informerer afslutningsvist designundersøgelser på kanten mellem vand og land.

[1]Dette kapitel bygger på en revideret version af bogkapitlet "Limfjordens Havnelandskaber – Regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet" (Mikkelsen 2016) side 117-133 i udgivelsen Design Research Epistemologies II (Jensen et al. 2016), udgivet online som del af Arkitektur & Design (A&D Files). Materiale fra bogkapitlet er indirekte og direkte anvendt i dette kapitel. Kapitlets underoverskrifter er desuden forsynet med fodnoter, i de tilfælde hvor materialet fra omtalte bogkapitel er anvendt direkte i teksten. Kapitlet indeholder desuden afsnit, der bygger på revideret materiale fra statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber", udgivet online som del af Arkitektur & Design (A&D Files) (Mikkelsen 2015). Kapitlets underoverskrifter er forsynet med fodnoter ved de afsnit, der bygger på revideret materiale fra ovennævnte udgivelse.

I tredje og sidste del bindes videnskabsteori og metodevalg sammen ved at analysere en workshop, som konkret metodeanvendelse i projektet, igennem modellen for forskningsmæssig undersøgelse. Workshoppen inddragede lokale aktører i projektet og foregik på Kulturfærgen OM:FORM. Således er workshoppen som vidensforum interessant at diskutere i et videnskabsteoretisk perspektiv, da den berører centrale emner i projektet omkring Limfjorden og dennes kulturarv, lokale aktørers rolle som medskabere og informanter i projektet og Kulturfærgen OM:FORM som mediator imellem vandet og aktørerne. Herunder diskuteres også forskerens rolle i vidensproduktionen og hvilke videnstyper projektet frembringer. Endvidere redegøres for metodernes indbyrdes relationer igennem modellen.

Projektets epistemologiske grundlag[2]

Som beskrevet i indledningen ovenfor danner "eksperimentet" et epistemologisk udgangspunkt for eksplorative tilgange i dette projekt. Disse eksperimenter anses dermed for at være en drivende kraft for vidensproduktionen i projektet, som øvrige analyser støtter op omkring (se også diskussion af forskningsspørgsmål i kapitel 1). Projektet anvender hovedsageligt pragmatismen som filosofisk grundlag i forhold til forståelsen af vidensproduktion igennem forskningsmæssige undersøgelser, forskerens rolle og sandhedsteori i forhold til projektets resultater. I en urban design faglig optik anvendes "research through design" tilgangen og litteratur i denne strømning, der diskuterer eksperimentet som centrum i den forskningsmæssige undersøgelse. På baggrund af litteratur og modeller udviklet inden for pragmatismen og "research through design" tilgangen, præsenteres en model for forskningsmæssig undersøgelse i dette projekt. Det epistemologiske grundlag i dette projekt kan desuden relateres til andre videnskabsteoretiske positioner, herunder den kritiske teori og aktionsforskningen, hvilket udfoldes under de enkelte dele af modellen.

Pragmatismen som videnskabsteoretisk position fokuserer på praksisser i konkrete situationer som omdrejningspunkt for forskningsmæssige undersøgelser. Pragmatismen gør op med dualismer i videnskaben, herunder Descartes' skelnen mellem kroppen og sjælen. Således er den menneskelige erfaring og kropslige sansning i konkrete situationer afgørende tilgange (Egholm 2014). Viden produceres inden for pragmatismen via iterationer af forskningsmæssige undersøgelser. Sådanne undersøgelser tager udgangspunkt i en "ubestemmelig situation" og søger at transformere denne til en "bestemmelig situation". Igennem disse undersøgelser produceres viden ved at teste hypoteser på empirisk data. Disse hypoteser frembringes igennem "abduktion" som en af de centrale mekanismer i den forskningsmæssige undersøgelse (Bacon 2012). Abduktion kan beskrives som at "ræsonnere baglæns" imellem effekt og årsag, et "educated guesswork" omkring, hvordan byen fungerer ud fra observationer af byen (Dovey & Pafka 2015). Abduktionen kan, som Charles Sanders Pierce beskriver den, således siges at forene induktion og deduktion. Den ligner induktion i den forstand, at den tager udgangspunkt i konkrete situationer i virkeligheden og prøver på denne måde at frembringe teorier om verden. Den har samtidig deduktiv karakter, fordi mulige hypoteser testes for deres gyldighed på det empiriske materiale (Egholm 2014). Den forskningsmæssige undersøgelse kan transformere situationen fra ubestemmelig til bestemmelig, såfremt hypotesen er succesfuld. Er den ikke succesfuld må en ny iteration af den forskningsmæssige undersøgelse foretages (Bacon 2012). Strübing (2007) analyserer Deweys forståelse af forskningsmæssige undersøgelser som iterative, cykliske processer og eksemplificerer med reference til metoder i "grounded theory" en ubestemmelig situation som første gennemlæsning

[2]Følgende afsnit er baseret på revideret version af bogkapitlet "Limfjordens Havnelandskaber – Regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet" (Mikkelsen 2016), se mere i indledningen til dette kapitel.

af en interview transskription, hvor forskeren endnu ikke kan forstå udsagnenes betydning. En bestemt opfattelse vil ifølge Dewey være "garanteret" eller "berettiget" såfremt den udvalgte hypotese i tilfredsstillende grad er underbygget af empiriske data:

> 'If inquiry begins in doubt, it terminates in the institution of conditions which remove the need for doubt. The latter state of affairs may be designated by the words *belief* and *knowledge* … prefer the words "warranted assertibility".' (Dewey i Bacon 2012, p. 97)

At opnå "sandheder" er ikke målet for den forskningsmæssige undersøgelse. Snarere kan resultater af disse undersøgelser ifølge Dewey beskrives som velargumenterede opfattelser (såkaldte "beliefs"). Opfattelserne, som resultater af forskningsmæssige undersøgelser, er gældende indtil nye hypoteseafprøvninger igennem eksperimenter erstatter dem som bedre argumenterede opfattelser:

> '…propositions are but the summaries of prior inquiries and testings, and therefore subject to any revision demanded by further inquiries.' (Dewey i Bacon 2012, p. 99)

Dewey forstår viden som netværk af opfattelser, der ikke er permanente grundpiller i "Kartesiansk" forstand, men som er midlertidigt anvendelige, indtil nye, bedre argumenterede opfattelser erstatter dem (Bacon 2012).

Eksperimentet som centrum for den forskningsmæssige undersøgelse[3]

Den naturvidenskabelige tilgang til vidensproduktion danner grundlag for Deweys teorier om eksperimentet som metode til afprøvning af hypoteser. I denne proces anvendes teorier som værktøjer, der viser deres anvendelighed igennem eksperimenter:

> 'Significantly, Dewey thinks experimentalism, although modelled on laboratory science, is of relevance to all areas of human life in order to address the "problems of men". Whatever the question might be, the way to address it is to propose hypotheses and attempt to test them with a view to determining the utility of adopting them.' (Bacon 2012, p. 99)

Således underordnes teorien praksis i pragmatismens vidensproduktion, hvilket betyder et opgør med en klassisk, aristotelisk opdeling mellem poesis (den fremstillende gøren), praksis og teori (Gimmler 2012). I en fagspecifik kontekst er designforskningen også præget af idéer om designeksperimenter, og hvordan design praksis og måder at tænke igennem design kan få betydning for forskningen (Jensen 2010). Designeksperimentets gyldighed i en akademisk kontekst diskuteres fortsat, men metodens epistemologisk grundlag kan relateres til "Research through design" tilgangen, udviklet igennem de seneste årtier (Frayling 1993, Archer 1995). Relaterede tilgange erstatter "through" med "for" og "into". "Research for design" sigter mod at informere design igennem udviklingen af universelle modeller til anvendelse i specifikke design situationer. Denne tilgang er anvendelsesorienteret og mindre reflekterende i forhold til relationen mellem forskning og design. "Research into design" søger at forstå design processer og herfra udlede viden om design (Bærenholdt et al. 2010). I dette kapitel lægges hovedvægten på "Research through design", da denne tilgang anvender design som et tankesæt, der fordrer en særlig metodologi eller optik på problemstillinger, og dermed kan urban design anvendes som vinkel på forskningsobjektet (se Fallan 2010, Lawson 2004 samt kapitlets afsluttende refleksioner). Dog kan projektet også relateres til "Research for design" tilgangen, da det i afhandlingens afsluttende kapitel blandt

[3]Følgende afsnit er baseret på revideret version af bogkapitlet "Limfjordens Havnelandskaber – Regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet" (Mikkelsen 2016), se mere i indledningen til dette kapitel.

andet søges at udvikle designprincipper for arbejdet med kanten mellem vand og land, der kan appliceres i urban design fagets praksis. Således kan design relateres til "design tænkning" (se Lawson 2004, dette udfoldes også i det følgende) og kan anvendes på design i en bred forstand, der ikke kun inkluderer fysisk design men også designtilgange til problemstillinger mere generelt. Derved kan designtilgangen i dette projekt også anvendes på mere overordnede strategier for Limfjordsområdet, i stedet for snævert på fysisk omdannelse af havneområder. Udførelse af eksperimenter anses desuden som en metode, der anvender designmetodik og design tænkning på konkrete problemstillinger, hvilket analysen af en workshop sidst i dette kapitel eksemplificerer.

Designeksperimentet som del af designforskningen kan siges at være ligeså betydningsfuld som naturvidenskabens laboratorieforsøg, socialvidenskabernes observationsstudier eller humanvidenskabens tekstanalyser (Bang et al. 2012). Designeksperimentet og design praksis kan sættes i centrum for den forskningsmæssige undersøgelse med "Research through design" som epistemologisk grundlag:

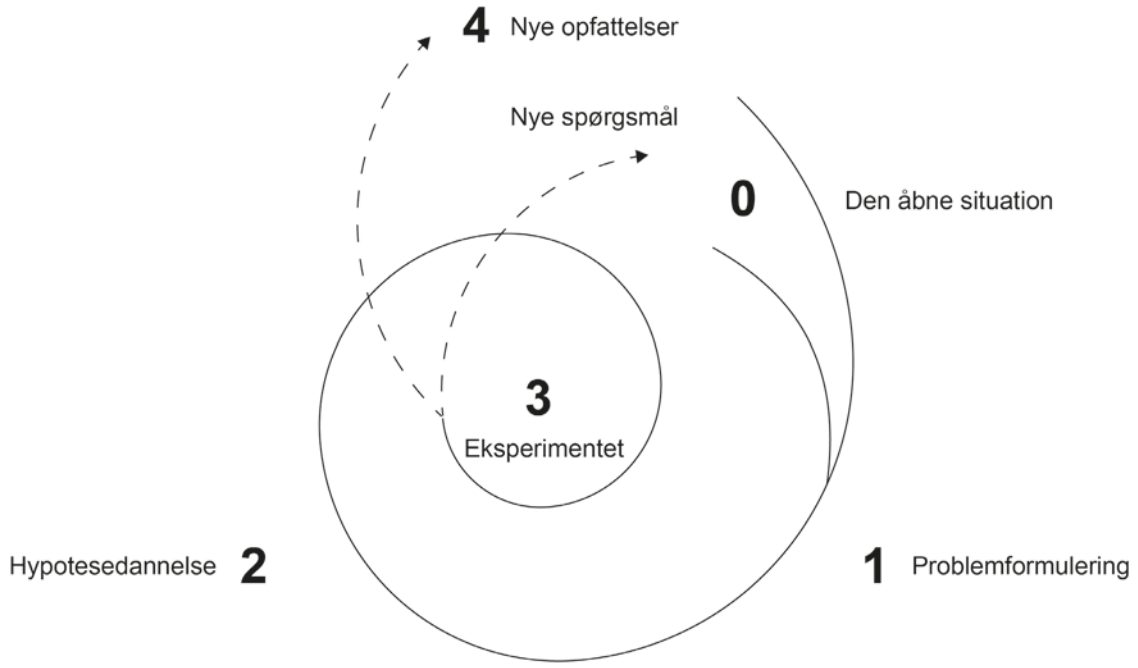
> 'The notion of Research-through-Design framed the possibility of design research being done on the basis of design practice or through practice, i.e. by artistically/creatively making objects, interventions, processes etc. in order to gain knowledge.' (Bang et al. 2012, p. 1-2)

Forfatterne efterspørger sammenhænge imellem konkrete cases, interventioner og projekter, hvor "Research by design" metoder anvendes, og tilgangens mere overordnede metodologiske grundlag. Hypotesen er i denne sammenhæng nødvendig som vejledende værktøj i undersøgelsen. Hypoteser opstår inden for pragmatisme igennem abduktiv ræsonnering (Peirce 1958), hvilket også er udfoldet ovenfor. Bang et. al. understreger herudover motivation som vigtig initiator, der kan lede forskeren ind i undersøgelsesprocessen. Motivationen kan være afledt af kunstnerisk inspiration, være normativ i etisk eller politisk forstand eller tage afsæt i praksis og opstår ofte i kombination af sådanne elementer. Bang et. al. udvikler en model for forskningsmæssige undersøgelse indenfor "Research through design" (som forfatterne betegner "Constructive design research"), hvor eksperimentet bliver den centrale drivkraft for undersøgelsen, der påvirker, og påvirkes af, alle enkeltdele af undersøgelsen (Bang et al. 2012). Denne models ideer om eksperimentets centrale rolle og motivation som initiator for den forskningsmæssige undersøgelse har sammen med Deweys model for forskningsmæssig undersøgelse (optegnet i Strübing 2007) dannet inspirationsgrundlag for en model for vidensproduktion i dette projekt, hvilket udfoldes nedenfor.

En model for projektets forskningsmæssige undersøgelser[4]

Diskussionerne ovenfor, herunder de omtalte modeller for forskningsmæssig undersøgelse inden for pragmatismen og "Research through design" tilgangen, danner grundlag for udviklingen af en model for forskningsmæssige undersøgelser i projektet. Som det ses på figuren nedenfor beskriver denne model en spiralformet proces opdelt i fem faser (se figur 3.1). Indledningsvist vil modellens enkelte faser blive skitseret og herefter uddybet nærmere. Overordnet tager modellen udgangspunkt i en åben eller uafklaret situation (fase 0), der i den videre proces indsnævres, blandt andet igennem forskerens baggrund og faglige optik, til en konkret problemformulering (fase 1). Forskningsdesignet udvikles i fase 1, hvor forskningsspørgsmål, teori og metode udvælges. Igennem abduktiv ræsonnering introduceres hypoteser i fase 2. De første tre faser danner grundlag for eksperimentet, eller delstudiet, der udgør den centrale del af den forskningsmæssige undersøgelse. Den

[4]Følgende afsnit er baseret på revideret version af bogkapitlet "Limfjordens Havnelandskaber – Regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet" (Mikkelsen 2016), se mere i indledningen til dette kapitel.



Figur 3.1: Diagrammet viser en model for den forskningsmæssige undersøgelse i dette projekt, med afsæt i diskussioner og modeller omkring pragmatisme og "Research through design" ovenfor (figur fra Mikkelsen 2016)

forskningsmæssige undersøgelse kan resultere i nye opfattelser (eller hvad Dewey kalder "beliefs" ovenfor) i fase 4, men kan også resultere i nye spørgsmål, der så må undergå en ny iteration af undersøgelse i fase 0. Således præsenterer modellen en iterativ proces, hvor tidligere iterationer kan informere nye undersøgelser, og tidligere opfattelser kan erstattes af nye, bedre argumenterede opfattelser. Modellen forsimpler den faktiske proces, og flere faser er løst afgrænsede og overlapper med andre faser. Ligeledes er det ikke muligt, at modellen kan repræsentere alle typer af studier i projektet, da hvert delstudie vil have variationer i gennemførelse samt størrelse og afgrænsning af de enkelte faser. I det følgende præsenteres modellens faser enkelvis, herunder deres teoretiske grundlag og indbyrdes sammenhørighed.

- Fase 0: Fra den "åbne" situation til konkret problemformulering

Modellen tager sit udgangspunkt i en åben eller uafklaret situation, hvilket er inspireret af, hvad Dewey konceptualiserer som en "indeterminate situation" (Bacon 2012). I kontekst af dette projekt er denne åbne situation Limfjordens havne i en regional sammenhæng som forskningsobjekt eller fænomen. Men den "åbne" situation er en teoretisk konstruktion, og dette projekt har bygget på en række præmisser defineret inden projektets opstart. I kontekst af dette projekt var denne "åbne" situation altså indsnævret ved projektets opstart, blandt andet igennem projektets fokus på fysisk omdannelse omkring temaerne turisme og oplevelse. Aktørgruppen var ligeledes indledningsvist defineret, og de enkelte kommuner havde udvalgt en havn i deres kommuner på baggrund af et projektoplæg udarbejdet af forskergruppen bag projektet (dette udfoldes nærmere under "Havnenes humane aktører" senere i dette kapitel). Projektets empiriske felt og gruppe af informanter var dermed allerede under udformning ved projektets opstart. Limfjordshavnene kan anskues fra et væld af forskellige perspektiver og fagligheder, og her spiller forskeren, såvel

som de medvirkende aktører i projektet, en vigtig rolle i indsnævringen af problemfeltet imod en egentlig problemformulering, der videreudvikles i et forskningsdesign. Igennem forskerens faglige optik og aktørernes perspektiver forhandles der i processen fra fase 0 til 1 i modellen imod at isolere problemstillinger i det "åbne" problemfelt. En række aktører, projektets medvirkende aktører inkluderet, definerer således forskningsprojektets opgave:

> '…many people contribute to design problems (…) they include the client, but they also include users, legislators and the designers themselves (…) even at the end of a design process it is often the case that no one person or body is in the possession of the whole problem description.' (Lawson 2004, p. 13)

De medvirkende aktører har derfor spillet en vigtig rolle i problemformuleringen for projektet, både i forbindelse med inddragelse igennem workshops og fokusgruppeinterviews og i tidligere stadier af projektet. Dette betyder dog ikke nødvendigvis, at problemformuleringen dermed bliver velstruktureret og simpel. Dette skyldes, at problemformuleringer inden for designfaget ikke nødvendigvis kan struktureres som velordnede problemstillinger:

> 'Such problems can be extraordinarily complex, such as those found on a chess board, and so it has appeared as if this understanding applies to all instances of problem solving and thus to design. Sadly this is not so. Designers (…) solve not well-formulated problems but ones which are ill-structured, open ended and often referred to as "wicked".' (Lawson 2004, p. 19)

Lawson sammenligner altså design med problemløsning af disse problemstillinger, der kan betegnes som komplekse eller "wicked". Det er således designerens opgave at identificere problemstillinger med henblik på "forbedringer". Situationen må transformeres fra et "unsatisfactury state" til et "improved state", men det er uvist fra begyndelsen af undersøgelsesprocessen i det "åbne" problemfelt, hvilke processer og metoder der kan medvirke til denne transformation. Dette "improved state" kan ikke defineres som en endegyldig sandhed – derimod kan en endeløs række af stadier identificeres, der hver især tilvirker en forbedring af den konkrete situation (Lawson 2004). På denne måde kan der drages paralleller imellem Lawsons beskrivelse af designprocessen gående imellem disse to stadier og Deweys beskrivelse af videnskabelige undersøgelsesprocesser i en udvikling imellem ubestemmelige og bestemmelige situationer, som er beskrevet i ovenstående.

- Fase 1 og 2: Udviklingen af et forskningsdesign forud for hypotesedannelsen

Forskerens subjektivitet og normativitet i forhold til de pågældende problemstillinger influerer i høj grad processen mellem fase 0 og 1. Denne normativitet og faglige optik influerer også på senere stadier dannelsen af hypoteser for "problemløsning". Vejen til indsnævringen af problemfeltet kan beskrives som en "undren" (Gimmler 2005) over tingenes tilstand. Denne undren kunne i dette projekt formuleres som en række umiddelbare spørgsmål. Dette kunne eksempelvis være spørgsmål som "Hvorfor sker der en fysisk og programmæssig afkobling fra vandet i nyere bolig- og kontorområder ved havnefronten?", "Hvorfor er vandets primære rolle i byen at være en flot udsigt?" eller "Igennem design må vandets oplevelsesmæssige og rekreative potentialer kunne udnyttes yderligere?". At stille denne type spørgsmål lægger op til kritiske refleksioner over gældende forhold og praksis og kan derfor også relateres til den kritiske teori. Den kritiske

teori er oftest drevet af en politisk eller etisk agenda og har til formål at foranledige og stimulere forandring igennem spørgsmål og i nogle tilfælde også igennem udformningen af utopiske forestillinger (Nesbitt 1996). På denne måde er projektet influeret af forskerens normative indstilling til eksisterende havneomdannelsesprojekter, og projektets tilgange og metodevalg er et forsøg på at "skubbe" til eksisterende opfattelser og syn på havnetransformationsprojekter og brugen af vandet i byen. Således søger projektet at åbne vandets potentiale og vise, at det er et komplekst og foranderligt element med stor betydning for regionen, og derfor ikke bør tages for givet som en blank flade mellem landmasserne. Det kan siges, at projektet har fundet inspiration i denne forandringsagenda og normative tilgang. Til gengæld kan det ikke siges, at projektet er drevet af en politisk eller etisk agenda. I dette projekt kunne min tilgang til projektet siges at være influeret af en særlig faglig optik afledt af Lawsons begreber om designmæssige tankegange og design-viden. Arbejdet med regionale strategier for havneomdannelse i Limfjordsområdet kunne også have været gennemført som politologisk eller organisationsteoretisk projekt. Det kunne have været en analyse af administrative skel og organisatoriske udfordringer i turismesamarbejde på tværs af kommuner i Limfjorden. Men min urban design faglighed skærper mit fokus på at angribe forskningsobjektet med en designtilgang til havnenes fysik og materialitet og på denne måde angribe problematikker "nedefra" på konkrete situationer på Limfjordshavnene som forskningsmæssigt bidrag til ikke-fysiske tilgange til strategier og visioner (se kapitel 2 for diskussion af urban design tilgang). Dette indebærer at indsamle empiri om fysiske forhold på havnene blandt andet igennem mapping-analyser og videoetnografier, at bringe aktørerne ud i fjordens miljø og erfare havnene sensorisk igennem sejlads, workshops på fjorden og havnevandringer med aktørerne på havnene. Det indebærer også designundersøgelser og designeksperimenter, der tjener som fysisk orienterede undersøgelser af egne observationer og udsagn fra lokale aktører og havnenes brugere. I indsnævringen af problemstillingen imod projektets forskningsdesign er faktorer som motivation som beskrevet af Bang et. al. (2012) ovenfor også af stor betydning. I dette projekt kan mit personlige og faglige engagement i den gamle Limfjordsfærge "Plagen" som "urbant laboratorium" tilskrives en afgørende betydning for min tilgang til problemfeltet og min formulering af konkrete problemstillinger (se første del af kapitel 1).

I forskningsdesignet, der udvikles i fase 1, appliceres relevante metoder og teori i forhold til forskningsspørgsmål. Forskningsspørgsmålene må her afgrænse den ubestemmelige situation til en række problemer, der kan undersøges (Strübing 2007). I denne fase foregår metodeudviklingen i en iterativ proces, hvori metodeudvikling og afprøvning af én metode i én undersøgelse også kan informere udviklingen af en anden metode i efterfølgende undersøgelser. I fase 2 danner forskningsdesignet grundlag for, at hypoteser kan introduceres igennem abduktiv ræsonnering. Denne proces kan ses som et fortolkningslag over det empiriske materiale, hvor forforståelser dannes inden delstudiet i fase 3, hvilket er inspireret af hermeneutikken (Gadamer 2007, Egholm 2014, se også refleksionsafsnittet sidst i dette kapitel). Som forklaret indledningsvist kan abduktionen forstås som "educated guesswork", der "ræsonnerer baglæns" imellem effekt og årsag (Dovey & Pafka 2015), hvor den succesfulde hypotese kan transformere situationen fra ubestemmelig til bestemmelig (Bacon 2012). Hypotesedannelsen i fase 2 danner sammen med projektets forskningsdesign grundlag for eksperimentet eller delstudiet, der finder sted i fase 3. Her spiller forskerens baggrund og de tidligere undersøgelser en afgørende rolle, og hypotesedannelsen er derfor en normativ proces, hvor et specifikt fokus indskærpes for delstudier, deres resultater og nye spørgsmål, der må undergå videre undersøgelser.

- Fase 3: Delstudiet

I denne fase afprøves de introducerede hypoteser empirisk via delstudier baseret på udvalgte metoder. Med reference til pragmatismens ideal om, at viden opnås igennem praksisser og handlinger (Bacon 2012), og at eksperimentet er centralt i den forskningsmæssige undersøgelse (Bang et al. 2012), er delstudierne i fase 3 centreret i spiralen. I denne fase er forskeren personligt involveret i den forskningsmæssige undersøgelsesproces:

> 'We are not spectators looking at the world from outside but rather agents operating within it.' (Bacon 2012, p. 108)

Forskeren påvirker altså forskningsobjektet og undersøgelsesprocessen igennem handlinger og praksisser og kan derfor ikke benægte sin involvering i situationen. Forskeren kan ikke udelukke sine egne livserfaringer fra processen og kan dermed ikke anvende en forudsætningsløs tilgang til undersøgelsen (Tanggaard & Brinkmann 2010, p. 498). Men inden for pragmatismen anses dette subjektive udgangspunkt som en styrke i den forskningsmæssige undersøgelse:

> 'In the act of inquiry the researcher is actively experiencing the world, interacting with it and transforming the situation that is being studied.' (Bacon 2012, p. 52)

Delstudiet, eller eksperimentet, i fase 3 har også fællestræk med aktionsforskningen, idet flere af projektets metoder nødvendiggør forskerens direkte engagement i processen (ud fra tilgangen til aktionsforskningen som den er defineret i (Nielsen & Nielsen 2015). Idealet for vidensproduktion i denne tradition er, at viden opnås igennem fælles erkendelse forskere og praktikere imellem igennem eksperimenter i felten. Som inden for den kritiske teori arbejder aktionsforskningen med en forandringsagenda og en normativ tilgang ud fra en utopisk horisont, der er kritisk orienteret overfor eksisterende forhold. Indenfor eksempelvis borgergrupper udvikles utopiske livsudkast, der herefter præsenteres for fagfolk og eksperters mulighedshorisonter (Nielsen & Nielsen 2015). I dette projekt søges en vis grad af utopisk arbejde, i den forstand at visioner og strategier søger at bryde med eksisterende politiske og administrative mulighedshorisonter. Derimod søges en bredere gruppe af aktører, der ikke kun indeholder "græsrødder", men også implementerende aktører inddraget fra starten i projektet. Denne mindre utopiske tilgang søger en større implementeringsgrad tidligt i projektet, således at ideer og strategier så vidt muligt udvikles ud fra eksisterende viden og strategier i Limfjordsområdet. Dette ideal følger projektets vision om at bygge på regionale stedlige potentialer igennem samarbejder horisontalt og vertikalt på tværs af sektorer og administrative skel. Forskningsformen foreskriver endvidere, at forskeren påtager sig en "deltagerrolle", hvilket ikke var tilfældet i dette projekt, idet undertegnede ikke har deltaget direkte i diskussioner og processer, men er forblevet i en rolle som facilitator og observatør i aktørinddragelsesprocesserne. Jeg prøver med andre ord ikke at gøre mig til "en af dem", men søger en mere distanceret rolle som udefrakommende i et felt af lokale aktører, forankrede i lokale organisationer såsom foreninger, virksomheder, kommuner og regioner. De anvendte metoder vil også i mindre grad kunne betegnes som "sociale forandringsprocesser" (i aktionsforskningens termer), som forskeren aktivt medvirker til (Hastrup, Jørgensen & Hegland 2015, Nielsen & Nielsen 2015). Arbejdet i fase 3 er således inspireret af aktionsforskningen, men uden at forskeren placerer sig selv i en deltagerrolle eller er politisk motiveret i sin tilgang.

- Fase 4/0: Dannelsen af nye opfattelser og videre undersøgelser

De omtalte delstudier, der finder sted i fase 3, kan give afkast i form af bestemte "beliefs", det vil sige udsagn underbygget af argumenter, der er fortolket igennem det empiriske materiale (Bacon 2012). Den forskningsmæssige undersøgelse fungerer altså som en iterativ proces:

> 'All areas of life are subject to the "continuum of means and ends"; just as the questions asked by natural science change as a result of the conclusions of previous investigations.' (Bacon 2012, p. 103)

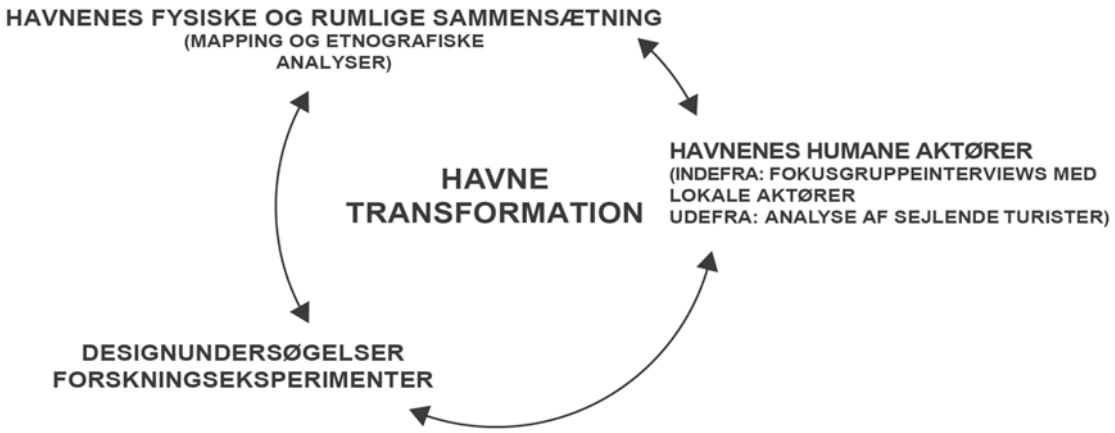
Den udviklede model og ovenstående diskussioner viser, at viden i dette projekt produceres i samspil med aktørerne og med specifikt fokus på disses praksisser. Den producerede viden kan siges at være baseret på inter-subjektivitet eller konsensus, hvor "sandheden" findes i det, aktørerne finder frem til i deres diskussioner (Egholm 2014, p. 237). Således fortolkes aktørernes udsagn igennem design og følger på denne måde et ideal om, at ikke én person (i dette tilfælde forskeren/designeren) definerer regionens identitet, men at dette sker i samspil med lokale aktører og ved inddragelse af deres viden (Eggener 2002, se endvidere kapitel 2). Således er min rolle dels en fortolkning af aktørernes udsagn og en oversættelse af disse udsagn igennem designundersøgelser i projektet, hvilket udfoldes nærmere i afsnittet "Anvendte metoder i projektet" senere i dette kapitel. Derved påvirker aktørerne processen og informerer projektet igennem deres udsagn.

Ovenstående videnskabsteoretiske diskussion sætter ramme om vidensproduktion i projektet og vil blive konkretiseret omkring en konkret metodeanvendelse i projektet og sammenhæng imellem projektets metoder sidst i dette kapitel. I det følgende præsenteres projektets metoder, deres udgangspunkt og teoretiske fundering.

Anvendte metoder i projektet

I dette projekt anvendes en række forskellige tilgange til forskningsobjektet, og i det følgende vil valgte metoder i projektet blive præsenteret. Disse metoder inkluderer udviklingen af en mapping-analysemetode, der medierer imellem den lokale havn og dens regionale forbindelser. Igennem interviews og workshops afdækkes forståelser af, eller "blik" på, havnen "udefra" og "indefra" på baggrund af mapping-analyserne. Blikket "indefra" afdækkes igennem fokusgruppeinterviews og workshops med lokale aktører med fokus på udfordringer og potentialer for havnene. Workshopformen danner ramme om vidensudveksling imellem lokale aktører i projektet. Blikket "udefra" afdækkes ved at undersøge forståelsen af havnene igennem den sejlende turist via en interviewundersøgelse (Mikkelsen 2016). Endeligt informerer mapping-analyser og blikket indefra og udefra projektets interventionsmæssige komponenter i form af designundersøgelser og forskningseksperimenter. Den multi-metodiske tilgang og fokus på havnenes rumligheder i relation til sociale forhold afspejler forståelsen af havnene som socio-materielle samlinger (se kapitel 2). Således griber metodedesignet den kompleksitet og interdisciplinære tilgang, der kendetegner vidensproduktion inden for urban design:

> 'Knowledge production in urban design spans across the humanities, social sciences and hard sciences; it is a particularly diagrammatic form of socio-spatial knowledge that cannot be reduced to words or numbers…it must be considered an assemblage of ideas where the interconnections matter more than the ideas themselves.' (Dovey & Pafka 2015, p. 7)



Figur 3.2: Metodiske vinkler i projektet

Sammenhængen imellem valgte metoder kan beskrives igennem modellen ovenfor (se figur 3.2), hvor hver metode fra forskelligt perspektiv genererer viden omkring problemer og potentialer i transformationen af Limfjordshavnene og strategiske sammenhænge i Limfjordsområdet. Selvom projektet anvender en socio-rumlig tilgang og dermed også en sammenblanding af mennesker og materialiteter, anerkendes det også, at der i empiriindsamlingen må foretages en analytisk opdeling. Eksempelvis blev de indledende analyser på havnene udført med fokus på havnenes materialitet og fysiske forudsætninger. Dette arbejde resulterede i indledende mapping-analyser, som dannede grundlag for inddragelse af havnenes lokale aktører igennem fokusgruppeinterviews. De enkelte empiriindsamlinger har således hovedfokus på enten det materielle eller humane, men sammenkobles i iterationer og informerer på denne måde hinanden. Dette uddybes yderligere i den afsluttende del af dette kapitel. I de følgende afsnit vil de enkelte metoder blive beskrevet og sidst i kapitlet vil metoderne blive sat i forhold til projektets videnskabsteoretiske grundlag igennem den udviklede model for vidensproduktion. Modellens relation til metoderne vil blive eksemplificeret igennem workshopmetoden, og andre metoder vil derefter kort blive sat i relation til modellen.

Kommunernes valg af havne i projektet

Forud for gennemgang af anvendte metoder udfoldes udvælgelsen af havne i projektet. De medvirkende havne i dette projekt er udvalgt af de deltagende kommuner, som en præmis i aftalegrundlaget omkring projektet. Kommunerne valgte, hvilken havn i deres kommune, der skulle medvirke i projektet på baggrund af et projektoplæg og på baggrund af egne, interne rationaler for udvælgelse, forud for Ph.d.-projektets opstart. Således var oplægget til kommunerne, at havnen skulle have et potentiale i forhold til turisme og oplevelse og gerne skulle stå overfor en omdannelse, således at Ph.d. projektet kunne bidrage med analyser og viden til sådanne omdannelser (involveringen af aktører og deres betydning for projektets grundlag udfoldes nærmere under afsnittet "Havnenes humane aktører" senere i dette kapitel). Herved anvendtes kommunernes lokale viden om havnenes situation og relevante aktører på disse havne til at sikre lokal forankring af projektet. At der herigennem sikres et lokalt fokus på den pågældende havn, og at der findes lokale aktører omkring den pågældende havn, der ønsker at medvirke og bidrage til projektet anses som en vigtig forudsætning for arbejdet i Ph.d.-projektet.

Tælles alt med er der 44 havne og ankerpladser i Limfjordsområdet (se eksempelvis turistguiden "Limfjordens havne", Netværk Limfjorden 2014). I denne beregning tælles dog fem havne i Aalborg og Nørresundby som separate lystbådehavne i stedet for én samlet havneby. Herudover er der otte meget små havne uden bagvedliggende by (dette gælder Mou, Attrup, Haverslev, Aggersund, Livø, Sundsøre, Thissinghuse og Øst Vilsund). Der er endvidere 12 mindre havne, der ikke ligger i direkte tilknytning til en by (dette gælder Gyldendal, Humlum, Venø, Oddesund, Tambohuse, Jegindø, Doverodde, Ejerslev, Lemvig Marina, Sillerslev, Amtoft og Egense). Der findes således 20 byhavne, der i kraft af projektets fokus på mindre kystbyer og forholdet mellem by og havn i krydsfeltet mellem bosætning og turisme er de mest interessante at inkludere. Disse tæller Lemvig, Struer, Thisted, Nykøbing, Skive, Løgstør, Hals, Gjøl, Hjarbæk og Handbjerg (som alle medvirker i projektet) og herudover tæller disse Nibe, Virksund, Vest Vilsund, Hvalpsund, Glyngøre, Rønbjerg, Aalborg/Nørresundby, Fur, Agger og Thyborøn. Kommunernes udvælgelse af havne beror på en række parametre og interne såvel som eksterne faktorer i den pågældende kommune. Endvidere var kommunernes interesse og opmærksomhed på Limfjorden forskellig, hvilket blandt andet afhang af deres kyststrækning og byer ved fjorden. Nogle kommuner har ganske enkelt kun én Limfjordshavn, hvorfor der kun var én mulighed for valg af havn. Dette gælder Viborg og Holstebro kommuner. Endvidere har flere kommuner store kyststrækninger ved Limfjorden, men også ved Vesterhavet og Kattegat, som i flere tilfælde får større opmærksomhed hos kommunerne i forhold til turisme og kystplanlægning. Kommuner med lille kyststrækning til Limfjorden betragter ikke nødvendigvis sig selv som "Limfjordskommuner", men er orienterede imod andre byer og områder i landet. Grundet projektets ambition om at dække hele kyststrækningen og få alle kommuner omkring Limfjorden med, har det alligevel været vigtigt at søge at få disse kommuner engageret i projektet. Kommuner med store kyststrækninger og betydningsfulde byer ved Limfjorden har derimod større opmærksomhed på potentialer i at arbejde med Limfjorden. Nogle af disse kommuner valgte ud fra et rationale om at få kommunens største havn med i projektet som centrum for udvikling i kommunen. Nogle kommuner har allerede velfungerende kystbyer i forhold til turisme og bosætning og valgte derfor mindre velfungerende havne, som de vurderede havde udviklingspotentiale. Andre kommuner valgte havn ud fra overvejelser omkring den pågældende havns betydning i kontekst af hele Limfjordsområdet. Således har disse overvejelser indgået i Aalborg Kommunes valg af havn, hvor Hals, som "porten til Limfjorden" blev udvalgt. Denne tilgang har medført et bredt spænd af havne på en række parametre. Nedenfor er havnene listet i forhold til indbyggertal (se byernes geografiske placering på figur 1.10 i kapitel 1):

- Skive, 20617 indbyggere, hovedby i Skive Kommune
- Thisted, 13250 indbyggere, hovedby i Thisted Kommune
- Struer, 10415 indbyggere, hovedby i Struer Kommune
- Nykøbing, 9012 indbyggere, hovedby i Morsø Kommune
- Lemvig, 6929 indbyggere, hovedby i Lemvig Kommune
- Løgstør, 4114 indbyggere, største havn i Vesthimmerlands Kommune
- Hals, 2483 indbyggere, "porten til Limfjorden" fra Kattegat, beliggende i Aalborg Kommune
- Gjøl, 905 indbyggere, største Limfjordshavn i Jammerbugt Kommune

- Handbjerg, 235 indbyggere, eneste havn i Holstebro Kommune, der i kraft af at være ø-havn har en svagere forbindelse til den bagvedliggende by

- Hjarbæk, 222 indbyggere, eneste havn i Viborg Kommune, foruden området ved dæmning ved Virksund

Som det også er beskrevet i kapitel 1 er spændet i forhold til indbyggertal stort. Alle større byer i Limfjordsområdet er med, på nær Aalborg. Dette anses som positivt for projektet, idet Aalborg er en storby i denne sammenhæng, og derfor foregår diskussioner omkring havneomdannelse i en anden skala. Disse indeholder eksempelvis store milliardbyggerier og prestigeprojekter som Nordkraft og Musikkens Hus og har derfor flere relationer til øvrige storbyer, og storbykonkurrencen, i ind- og udland. I kontekst af Limfjorden vil byens størrelse, og de temaer for byudvikling, der følger med, være for forskellige fra øvrige udvalgte havnes fokusområder for byudvikling. Således har feltet af havne også kunnet beskrives som bestående af mindre kystbyer og de problemer og potentialer, der relaterer sig til disse.

Da havnene er udvalgte af de deltagende kommuner er disse fastlagte som en præmis i projektet, og som del af aftalen er det disse havne, hverken flere eller færre, der danner det empiriske felt i denne afhandling. Dette har betydet bindinger i forhold til feltet og mulige tilgange og således påvirket den "åbne" situation ved projektets begyndelse (se også fase 0 i modellen tidligere i dette kapitel). På flere parametre er udfaldet dog hensigtsmæssigt, da de udvalgte havne udspænder den diversitet, der er i Limfjordsområdet. Et fokus på én type havne eller ud fra ét parameter, eksempelvis størrelse, ville ikke være fordrende for en samlende, inkluderende fortælling om Limfjorden. Et fokus på store havne ville have udelukket flere kommuner fra at deltage, og et fokus på små ville have ekskluderet byer med stor betydning for Limfjordens historie og fremtid. Udfaldet er hensigtsmæssigt dels i det størrelsesmæssige spænd mellem den mindste havn, Hjarbæk, til den største, Skive. Også aldersmæssigt er der en stor diversitet, fra Handbjerg Marina, der kun er få år gammel, til havne som Hjarbæk og Løgstør, der er historiske havne. Geografisk er der også en spredning i feltet af havne, den østlige indgang til fjorden er dækket ved Hals og den vestlige ved Lemvig (der dog også kunne have været området ved Agger Tange). Havne ved fjordens bredninger, såsom Thisted, Nykøbing og Løgstør er med, ligesom mere afskårne havne i bunden af fjordens vige, såsom Hjarbæk, også er med. I et scenarie, hvor feltet havde været åbent for udvælgelse kunne en række parametre have styret denne selektion. For det første kunne befolkningstal være et parameter i forhold til bystørrelses-kategorier og ligelig fordeling imellem sådanne grupper. Alderssammensætningen af havnene kunne også være et udvælgelseskriterium. Endvidere kunne en balancering mellem havne med erhvervsarealer og havne uden erhvervsarealer også være en parameter. Omfang af sejlerturisme, og andre ferieformer på havnen, kunne også have været styrende for udvælgelse. I den forbindelse kunne en undersøgelse af de sejlende turister have dannet grundlag for udvælgelsen. Som det beskrives i kapitel 6 fremhæver de sejlende turister andre havne, end de havne kommunerne har udvalgt. Omvendt kan der argumenteres for, at hvis disse havne allerede er velfungerende, er det måske ikke hensigtsmæssigt at inkludere dem i et udviklingsprojekt som dette.

Havnenes fysiske og rumlige sammensætning[5]

Havnenes fysiske og rumlige sammensætning er analyseret igennem feltarbejde på havneområderne. Feltarbejdets hoveddele består af identificering af havnenes delområder på baggrund af kortmateriale, undersøgelse af kanten igennem snittegninger og panorama fotos fra forud valgte punkter og ikke mindst videoetnografiske ruter på langs og på tværs af kanten. Således har en forhåndsinddeling af havnenes delområder på kort dannet baggrund for identifikation af karakteristiske arkitektoniske elementer i delområderne såvel som en analyse af delområdernes afgrænsning mod andre delområder, byen og vandet igennem feltarbejde på havnene. De videoetnografiske metoder er anvendt til at undersøge ankomster til havneområderne fra landsiden (igennem transportformerne bil, cykel og gang) og ikke mindst fra vandsiden igennem kajaksejlads (Mikkelsen 2015). Kantens karakter, herunder topografi og materialitet er undersøgt igennem snittegninger og særligt ved hjælp af panoramafotos fra udvalgte punkter. Punkterne blev udvalgt ud fra kort inden besøgene på havnene ud fra kriteriet om overblik over store dele af havnen og de enkelte delområder. Således er panorama billederne oftest taget fra yderpunktet på en mole, så kanten indfanges fra vandsiden mod land. I særlige tilfælde, eksempelvis i Hals, har landskabet muliggjort, at billedet kunne tages i højden og dermed give overblik over havnens delområder fra oven. I kapitel 4 udfoldes resultater af feltarbejdet igennem mapping-analyser og panorama-"snit" af kanten.

Som beskrevet i kapitel 2 anvendes en netværksbaseret tilgang, der fokuserer på strømme af varer og turister igennem regionen og som ligeledes er forbundet til steder uden for Limfjordsområdet. Som udgangspunkt bruges Raoul Bunschoten og tegnestuen CHORA's "Gameboard" metode (Bunschoten, Hoshino & Binet 2001), der i denne sammenhæng kobles med mobilitetsetnografiske metoder (Büscher, Urry & Witchger 2011). Videomediet vil blive udforsket i forhold til sensoriske, stemningsmæssige og kinæstetiske dimensioner (Jensen 2014). Således har anvendelsen af videoetnografier som metode kunnet afdække ankomster til havnen fra land- og vandsiden og bidraget til forståelse af sammenhænge og afkoblinger imellem delområder på havnene. På denne måde introduceres et blik på stedet som proces med fokus på strømme ind i, ud af og igennem havnene (Mikkelsen 2015). I det følgende beskrives henholdsvis videoetnografiske metoder, mapping-analyse som metode samt feltarbejdet på havnene.

- Videoetnografier

Fordelene ved brug af videomediet som metode i empiriindsamlingen er blandt andet, at det levendegør bevægelser og animerer materielle kvaliteter. Videomediet skaber således mulighed for at "levendegøre" objekter og give dem en stemme som aktanter i socio-materielle samlinger (se Thrift 2007). Metoden kan afdække en forståelse af objekter som ikke-statiske, men som konstituerede igennem handling. Objekter og materialiteter kan siges at fungere som "kræfter" i et samlet miljø, hvor fokus er på interaktioner imellem mennesker og objekter (Ingold 1996, Ingold 2008). Materialer er hvad de "gør", og derfor må verden forstås igennem bevægelser i stedet for i statiske konstellationer (Ingold 2008). Således er videomediet et vigtigt redskab for at give objekter en "stemme" og for at kunne studere miljøet af mennesker og materialiteter i bevægelse og i "live", for derved at observere og interagere med miljøer i deres tilblivelse (Ingold 2008). Metoden kan desuden relateres til traditionerne inden for Gordon Cullens "Serial Vision" metodik, der fokuserer på registrering af rumlige forløb ad udvalgte bevægelseslinjer igennem byen (se Dovey & Pafka 2015).

[5]Følgende metodiske gennemgang er baseret på tidligere versioner, præsenteret for projektets aktører igennem statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber" (Mikkelsen 2015).

Videoetnografier fra kajak er en multisensorisk tilgang til miljøet i havnen og indebærer en ufiltreret eksponering af den sansende krop for miljøet. Det er således en metode til at erfare havnen som sanset miljø. Kajakroeren er således eksponeret for vinden, der tilmed kan skabe bølger og forårsage, at vandet sprøjter op på roeren. Måger og andre fugle bevæger sig rundt om roeren og høres og ses. Roeren er direkte eksponeret for vandets dufte og lugte samt lyde af bølger. Samtidig er roerens balance påvirket af vandets bevægelse i en dynamisk relation til vinden, strømmen og andre objekter på vandet. Oplevelsen kan relateres til motorcyklistens ufiltrerede eksponering for vejrummet og dets materialitet:

> 'Except for the protective gear you're wearing, there's nothing between you and the rest [of] the world. The air and the wind press directly on you. You are *in* the space through which you are travelling. There is no vessel around you. But also, because you are on two wheels and not four, you are much closer to the ground … By closer I mean more intimate with. The surface of the road, for instance. You are conscious of all its possible variations, whether it offers grip or is smooth, whether it's new or used, wet, damp or dry, where there's mud or gravel, where it's painted white (painted surface is always more slippery), where there's metal, where the wind blows dust, where ruts are being worn – all the while you are aware of the hold of the tyres or their lack of it on the varying surfaces, and you drive accordingly.' (Berger i Pinch & Reimer 2012, p. 443)

Videoetnografien fra kajak skaber endvidere mulighed for at følge andre aktører på vandet og følge deres spor (hvad Latour kalder "figurations", se Tietjen 2011, p. 135). Eksempelvis blev metoden anvendt til at følge og indfange lystsejlere på deres rejse fra åben fjord, igennem indsejling til havnen, til bådplads og på denne måde afdække lystsejlerens praksisser.

Figur 3.3: Illustrationerne viser montering af et GoPro videokamera på en hjelm og anvendelse af udstyret igennem kajaksejlads på havnene (Mikkelsen 2015)

Videoen som data i forskningssammenhæng kan ikke betegnes som rå, objektiv data, men er uundgåeligt påvirket af en række faktorer i situationen, hvor videoen er optaget. En fremtrædende forsker indenfor videoetnografier, Sarah Pink, kritiserer et klassisk forsøg på at lave en opdeling imellem "videnskabelige" videoer som rå, objektiv data og "kreative" videoer som manipulerede repræsentationer (Pink 2013). For det første kan mennesker ikke filmes upåvirket, de er altid "mennesker i en video" og bliver påvirket af denne situation. Etnografiske videoer er repræsentationer, frem for faktuelle informationer, og er derfor af natur konstruerede. Endvidere har en video ifølge Pink værdi som etnografisk viden, hvis beskueren vurderer, at videoen repræsenterer interessant information i forskningssammenhæng. Andre vil kunne se samme video og ikke finde videnskabelig viden, men måske aflæse videoens indhold som repræsentation af en almindelig hverdagslivsbegivenhed. Dette åbner for en bredde af videotyper, der kan betegnes som "etnografiske" (Pink 2013). Etnografisk viden er ikke nødvendigvis en ontologisk størrelse, der kan observeres, men fremkommer igennem erfaringer i felten og igennem forhandlinger mellem forsker og informanter (Pink 2013). Videooptagelse i felten er derfor vidensproduktion, som forskeren er involveret i:

> 'When we use video as a research method we are not merely video-recording what people do in order to create visual data for analysis. Rather we are engaging in a *process* through which knowledge is produced.' (Pink 2013, p. 104)

Således bliver videokameraet også en del af personen, der filmer, hvilket har betydning for måden andre opfatter personen på og dermed påvirker empiriindsamlingen (Pink 2013). Videoetnografier fra kajak i dette projekt er udført ved, at jeg som undersøger har monteret et GoPro kamera på min pande (se figur 3.3 på forrige side). Denne konstruktion har dermed uundgåeligt påvirket min ageren i situationen, eksempelvis hvorhen jeg har drejet mit hoved, og at jeg har forsøgt at holde hovedet vandret under sejladsen, så den resulterende video også blev vandret. Konstruktionen har uundgåeligt også påvirket de mennesker på havnen, som fik øje på mig og mit kamera, og personerne har fra det øjeblik været påvirket af at være "menneske i en video" som beskrevet ovenfor.

- Mapping-analyser

For at afdække problemer og potentialer på de pågældende havne i forhold til byplanfaglige forhold søges en tilgang til mapping, der kan favne humane aktører og fysiske strukturer. Det er herudover væsentligt at analysemetoden kan synliggøre stedets regionale forbindelser på tværs af havnene i Limfjordsområdet (Mikkelsen 2015). Bunchotens "Gameboard" metode (Bunschoten, Hoshino & Binet 2001) har et indlejret potentiale for at tænke på tværs af havnene og anvendes i en typologisering af havnearealerne og en forståelse af havnene som et "patchwork" af delkomponenter. I bogen præsenteres en lang række værktøjer og repræsentationer af byen. Som udgangspunkt bruges én af disse metoder, "Gameboard" metoden, særligt inspireret af den form metoden havde i forbindelse med projektet "Aarhus Horizon" udarbejdet af Bunchotens design- og forskningsvirksomhed CHORA (Bunschoten, Hoshino & Binet 2001, p. 430). Hvor Bunschotens metode i forbindelse med Aarhus Horizon projektet anvendes til forslagsstillelse, vil metoden i dette projekt blive anvendt i en mapping sammenhæng. Metoden imødekommer den kendsgerning, at Limfjordsregionen er splittet af administrative grænser, kulturelle forskelle, økonomiske forhold og fysiske barriere. Målet er derfor at identificere fællestræk ved havnenes komponenter pegende imod nye strategiske sammenhænge i regionen. Metoden vil ligeledes identificere interventionsrum (Tietjen 2011) samt en landskabsforståelse som grundlag for udvikling af kyst-

turisme (Larsen & Laursen 2012). Forståelsen af byen som konstitueret af flows eksemplificeres i "Urban Flotsam" som et hus, der oversvømmes, hvor hovedstrukturen forbliver men alt, der ikke er fastgjort driver afsted (Bunschoten, Hoshino & Binet 2001). "Urban Flotsam" og metoderne heri præsenteres som en måde at arbejde med denne tilstand, stedet befinder sig i:

> 'It is not only a sketch for a possible model of far greater complexity, which would demonstrate a hypothesis about architecture being an expression of features generated under local conditions in a field or matrix that spans the earth. The essential aspect of this model is the condition of flux innate in this field.' (Bunschoten, Hoshino & Binet 2001, p. 130)

Byen konceptualiseres altså som et dynamisk felt, hvor fysiske og humane aktører flyder sammen. Designmetodikken må forholde sig til denne kompleksitet, hvor byen skabes på det lokale sted, men også som del af et konstant foranderligt, verdensomspændende netværk. På denne måde introduceres et "mobilitetsblik" med fokus på strømme ind i, ud af og igennem havnene. Metoden tager afsæt i en anerkendelse af byens foranderlighed og flux og forsøger at indfange denne momentant (Bunschoten, Hoshino & Binet 2001, Mikkelsen 2015). Indfangelsen af mobiliteter i bevægelse er væsentlig i forståelsen af havnene som ikke-statiske, dynamiske steder. I diskussionen af havnene som relationelle steder er netop bevægelser ind i og ud fra stedet på tværs af stedets permeable og flydende grænser derfor afgørende i projektet (se kapitel 2 for udfoldet diskussion af tilgange til stedet i projektet). Med reference til Corners (Corner 1999) præsentation af Bunschotens metode beskriver Jensen (2005) metodens evne til at orkestrere stedets mangfoldighed af aktører og deres indbyrdes forskellige intentioner og kampe om interventioner på konkrete sites.

Som det ses på figur 3.4 indbefatter metoden en række kort, der indeholder forskellige parametre omkring et givent delområdes humane og non-humane aktører. Således gives delområdet en overskrift, der søger at konceptualisere delområdet. Herefter følger en beskrivelse af området (eller

Figur 3.4: Eksempel på kort med titel og fire parametre (afledt af "Gameboard" metoden, Bunschoten, Hoshino & Binet 2001)

interventionen), programmet for delområdet, aktører, der beboer området samt hvilke forbindelser området har til andre områder. Det lille bogstav i hjørnet refererer til et større områdekort (Bunschoten, Hoshino & Binet 2001, Mikkelsen 2015).

Bunchotens "Urban Gallery" metode bygger primært på cases, projekter og en intuitiv tilgang og i mindre grad på teorier inden for feltet. Derfor forstås metoden i dette projekt i forbindelse med relationel urban design og fokus på "samlinger" (se udfoldning af teorierne i kapitel 2), da metoden har et indlejret potentiale for at tænke på tværs af "mennesker" og "ting". Endvidere kan metoden relateres til diagrammatisk tænkning som en af de vigtigste redskaber i vidensproduktion inden for urban design:

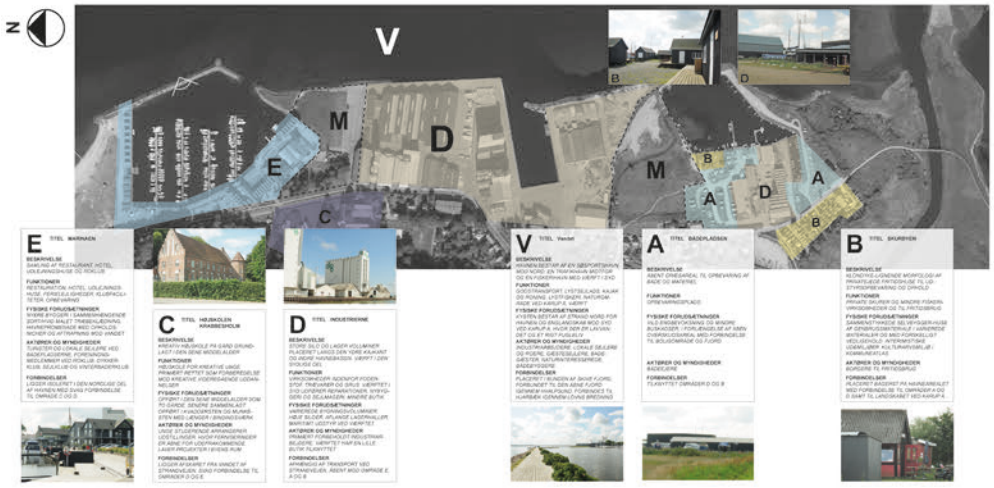
> 'A diagram is an abstract graphic representation of a set of forces that generally embodies spatiality, temporality and sociality. Diagrammatic thinking meshes well with urban thinking because it can show the ways in which a city works, abstracted from the particularities of singular places yet geared to the sociality and spatiality of the city.' (Dovey & Pafka 2015, p. 8)

Metoden er altså et værktøj til at udlede generelle mekanismer på havnene igennem typologisering og dermed abstrahere disse fra det konkrete sted til mere generelle diskussioner om havneområder i Limfjordsområdet.

I dette projekt anvendes metoden som mapping værktøj i et forsøg på at definere forskellige delområder på havnene og sammenstille deres menneskelige og materielle karakteristika. Således konceptualiseres havnene som konstituerede af mennesker og artefakter og introducerer også et fokus på flow og forbindelser imellem delområder (se figur 3.5). Denne typologisering muliggør, at delområder fra forskellige havne kan sammenstilles på tværs af Limfjorden. Det er således målet at anvende metoden til at identificere potentialer på en regional skala og danne et grundlag for fælles udfordringer og mulige forbindelser imellem havnene (Mikkelsen 2015). Som diskuteret i kapitel 2 findes disse potentialer ikke som statiske størrelser på stedet, der ligger klar til at blive "fundet". De produceres og aktualiseres igennem mapping som kreativ proces, som dermed også kan ses som en del af transformationsprocessen (Corner 1999). I denne proces spiller forskerens, arkitektens eller planlæggerens normativitet og personlige erfaringer en rolle, og denne bliver medproducerende for stedet:

> 'Kortlægning, registrering o.l. arkitektfaglige metoder kan betragtes som måder, hvorigennem arkitekten kan etablere en *relation* til stedet; måder i hvilke sansningen og den kreative skabelsesproces syntetiseres. Kortlægning og beskrivelsen af steder er dermed at forstå som er en kreativ aktivitet i hvilken arkitekten på en gang finder og konstruerer sit objekt. I denne forståelse er arkitekten aktør i den stedsmæssige bliven-til og kortlægningen handler derfor ikke om at fange stedets ånd som var det en positivistisk størrelse – men snarere om at lade stedet ånde.' (Stenbro & Christoffersen 2008, p. 3)

I dette projekt søges disse potentialer dog ikke afdækket fra ét perspektiv. Som diskuteret i kapitel 2 kan det være problematisk at "stedets ånd" eller stedlige potentialer defineres af én person alene (Eggener 2002). I stedet bør andre perspektiver inddrages, såsom lokale aktørers viden. Således kvalificeres mapping-analyser i dette projekt igennem inddragelse af lokale aktører, hvilket udfoldes nærmere under afsnittet "Havnenes humane aktører" nedenfor.



Figur 3.5: Figuren viser et områdekort, hvor hvert delområde er markeret med et bogstav. Bogstavet refererer til et kort, som illustreret på forudgående figur (afledt af "Gameboard" metoden, Bunschoten, Hoshino & Binet 2001)

- Feltarbejde på havnene

Forud for feltarbejdet foregik et review arbejde af tidligere undersøgelser af kyst- og havnelandskaber. Blandt disse var blandt andet en havneundersøgelse af samtlige 44 Limfjordshavne foretaget af Netværk Limfjorden, der ud fra et turismeperspektiv analyserede havnene som modtageapparater for turister, som kulturarvsformidling og som attraktion i sig selv (Netværk Limfjorden 2011). Dele af Netværk Limfjordens analyseramme blev inkorporeret i metodegrundlaget for feltarbejdet og koblet med et urban design fagligt fokus på funktioner, landmarks, tilgængelighed, byrum på kanten og kulturarvsspor. Funktioner, landmarks og tilgængelighed var væsentlige analysepunkter i forsøget på at identificere havnenes delområder og områdernes flydende og permeable grænser, belyst igennem "mobilitetsblikket" beskrevet ovenfor. Byrum på kanten blev analyseret med fokus på brugernes interaktioner med vandet, deres praksisser igennem eksempelvis vandsportsaktiviteter, og hvordan byrummene faciliterer disse interaktioner. Kulturarvssporene var væsentlige at afdække i forhold til at forstå stedets historiske lag og hvilke af disse, der potentielt kunne inddrages i fremtidige transformationsprojekter. Andre analyser til inspiration inkluderede analyser af kystlandskabet i projektet "Fremtidens feriehuse", der i en kobling mellem urban design og turisme udforskede feriehustypologien inden for en række nordjyske kystlandskabstyper (Laursen 2011). Forud for feltarbejdet på havnene analyseredes ortofotos af havnene for at foretage en overordnet opdeling inden feltarbejdet, hvor Bunschotens "Gameboard" kort dannede rammen for, hvilke data der skulle indsamles for hvert delområde (inden for kategorierne Description, Programme, Actors and Agents og Connectivity). Herudover indtegnedes umiddelbart interessante bevægelseslinjer fra vandsiden mod havnen, fra byen mod havnen og på langs af kanten som forberedelse til videoetnografier i felten. I feltarbejdet var medbragt kajak, cykel og bil for at muliggøre bevægelser på vandet men også bevægelser på landjorden i forskellige tempi. Endvidere markeredes punkter, hvorfra panoramafotos af kanten kunne tages fra vand mod land og de enkelte områdetypologier er indtegnet for at opnå en rumlig forståelse af kanten, inspireret af lignende analyser i projektet "Fremtidens feriehuse" og Bunchotens panorama afbildninger (se Bunschoten, Hoshino & Binet 2001, p. 82, Laursen 2011). Endeligt har feltarbejdet

inkluderet eksplorative tilgange i form af "drifting" (Sadler 1998), hvor overraskende og karakteristiske elementer er registreret, både i forbindelse med at indfange "essenser" af delområder og for at finde elementer i felten, der på den ene eller anden vis skilte sig ud eller ikke passede ind. Denne metode blev anvendt som modstykke til mapping-analyser ud fra kort og blev anvendt som tilgang til at tillægge det, der overrasker i felten betydning, som ikke kan indfanges igennem analyser af kort ovenfra. Feltarbejdet er foregået igennem iterationer under hele projektperioden. Den første iteration indebar at undertegnede og en assistent besøgte samtlige 10 Limfjordshavne på en sammenhængende tur. Næste iteration indebar besøg med en assistent på hver havn i forbindelse med fokusgruppeinterviews på havnene, eller tæt derved, som en måde efterfølgende at reflektere over diskussionerne. I tredje iteration, cirka midt i projektperioden, besøgte to studentermedhjælpere i projektet samtlige 10 havne og udførte registreringer af fysiske forhold og gennemførte interviews af sejlende turister som feltarbejde forud for arbejdet med designundersøgelser. De efterfølgende diskussioner mellem undertegnede og studentermedhjælperne gav en mulighed for at reflektere over fælles fund og forskelle i fund og dermed opnå en dybere forståelse af havneområderne. Fjerde og sidste iteration var en opsamlende tur til samtlige havne i projektperiodens sidste år, for at reflektere og be- eller afkræfte foreløbige opfattelser og konklusioner. Udover de fire iterationer er havnene besøgt i forbindelse med events, eksempelvis Muslingefestivalen i Løgstør, Sansefestivalen i Struer, Kulturmødet i Nykøbing med flere. Således har projektperioden indebåret mere end 60 havnebesøg på de udvalgte havne, og omkring 75 procent af samtlige havne og ankerpladser i Limfjordsområdet er besøgt i samme periode. Flere Limfjordsøer er også besøgt igennem projektforløbet, ligesom turen langs fjorden (syd om og nord om) fra Aalborg til Thy er kørt omkring 30 gange igennem projektforløbet. Arbejdet med Kulturfærgen OM:FORM har desuden givet mange timer på fjorden og en næsten daglig berøring med Limfjordens miljø og en meget håndgribelig forståelse af Limfjorden som dynamisk og foranderligt element. Dette inkluderer en forståelse af strømmen i fjorden, som kan skifte retning og intensitet flere gange i døgnet, højvande og lavvande, fjordens dyre- og planteliv over året, fjordens maritime liv fra store coastere over historiske træskonnerter til hurtige motorbåde, byen og oplandets påvirkning på fjorden blandt andet igennem broernes åbningstider og nedbrud (eksempelvis jernbanebroen i Aalborg), fjordens tilstande fra fastfrossen til blikstille til oprevet af efterårsstorme og fjordens lys og farvespil fra det dunkle mørkeblå, til sommerens lyse blå. Farven afhænger desuden af vinden, eksempelvis bringer vedholdende østenvind Kattegats klare vand ind i fjorden, hvormed vandet skifter farve. Det kan siges, at to dage på fjorden er aldrig ens, Limfjorden er et dynamisk, foranderligt element, der konstant påvirkes af naturens og menneskets kræfter.

Komparative studier af registerdata

Som baggrund for at forstå situation og udvikling for Limfjordsområdet og Limfjordshavnene anvendes en række registerdata inden for overordnet demografisk udvikling (på kommunalt niveau og byniveau) og inden for havnerelaterede aktiviteter, herunder lystsejlerturisme og godstrafik. Denne data sammenholdes med relevante geografiske områder uden for Limfjorden og med data for landsplan, for at kontekstualisere udviklingen i Limfjordsområdet; er denne udvikling signifikant anderledes eller problematisk i forhold til omkringliggende geografiske områder og den generelle samfundsudvikling? Hovedkilderne til registerdata er Danmarks Statistik og VisitDenmark.

Havnenes humane aktører

- Blikket indefra: De lokale aktører

Dette afsnit vil indledningsvist beskrive udvælgelsen af aktører i projektet. I appendiks C.1 findes et kronologisk overblik over hovedbegivenhederne i samarbejdet med de deltagende kommuner i projektet. Udvælgelsen af aktører foregik iterativt ved først at arrangere møder med borgmesteren, eller hvor det ikke var muligt, højtstående embedsmænd i hver kommune. I hvert tilfælde inviterede borgmesteren relevante embedsmænd til mødet på baggrund af et fremsendt projektoplæg. Dette var embedsmænd med specifik viden omkring havne i kommunen, oftest en planchef, en udviklingschef eller en turistchef. På disse indledende møder, inden Ph.d. projektets opstart, præsenteredes konturerne af projektet og temaerne omkring havneudvikling med fokus på bosætning og turisme. På baggrund af disse indledende møder og dertilhørende projektoplæg sagde kommunerne ja til at medvirke i projektet. Aktørerne påvirkede det oprindelige oplæg og var derfor også med til at definere projektets præmisser og skærpe forankring og relevans af arbejdet.

Inddragelse af lokale aktørers viden er sket igennem fokusgruppeinterviews og workshops. Workshoppen som vidensforum vil blive beskrevet i detaljer i relation til den videnskabsteoretiske model sidst i kapitlet, og dette afsnit vil derfor fokusere på fokusgruppeinterviewet. Til opstartsmødet for projektet blev embedsmændene fra de indledende møder bedt om at invitere 1-2 aktører med særlig interesse i og viden om den pågældende havn. Det var her også hensigten ikke kun at invitere kommunale aktører men også lokale erhvervsdrivende, foreningsmedlemmer og frivillige omkring havnen. Aktørgruppen blev på denne måde sammensat af aktører fra kommunale plan- og udviklingsafdelinger samt turistorganisationer i kommunerne såvel som lokale foreningsmedlemmer, erhvervsdrivende eller ansatte på museer ved havnene, hvilket beskrives

Figur 3.6: Sejlende møde med aktører i projektet

nærmere under analysen af en workshop på opstartsmødet sidst i kapitlet. Aktørgrupperne har således haft til formål at bringe en mangfoldig sammensætning af aktører i spil med brede forankringer på havnene. Men samtlige aktører har haft en position i en organisation med tilknytning til havnen. Det er således ikke den almindelige borger på havnen, der er blevet inddraget i disse processer. Brugerperspektivet er belyst igennem analysen af sejlende turister (udfoldes i følgende afsnit), men er afgrænset til denne type af brugere og inkluderer derfor ikke andre borgere og turister, der bruger havnen til rekreative formål.

Fokusgruppeinterviewene foregik på de enkelte havne, eller i nærhed hertil, umiddelbart efter et fælles årsmøde med aktørerne, hvor mapping-analyserne var fremlagt. Fokusgruppeinterviewene havde således til formål at kvalificere analysematerialet, med fokus på problemer og potentialer for havneomdannelser, og de producerede analysekort blev anvendt som overblik og konkret analyseopsamling under møderne. Formålet med at anvende fokusgruppeinterviews som metode er at bringe mangfoldigheden af aktører med "aktier" i udviklingen af havneområderne sammen. Et særligt fokus har været at bringe forskellige rationaler i tale, herunder turismeaktører, planlægningsaktører og foreningsaktører eller borgeraktører for at udfordre gængse sektorinddelinger og administrative grænser. Aktørerne bidrager med værdiladet data til projektet, og deres udsagn er influeret af deres positioner indenfor kommuner og foreningsliv – dette vil blive diskuteret nærmere i analysen af workshoppen sidst i kapitlet. Fokusgruppeinterviews som metode er anvendt ud fra en "realistisk videnskabsteoretisk vinkel", som et kreativt værktøj til dataindsamling, hvor fokus er på udsagn som autentisk data, og hvor analysen fortrinsvis behandler indholdet af samtalerne frem for gruppedynamikker blandt informanterne (Halkier 2015, p. 137). Fokusgruppeinterviewene gennemførtes efter en åben interviewmodel, hvor arbejdet med fokusgrupper forstås som en eksplorativ dataproduktion, hvor undersøgeren erkender, at informanterne besidder en langt større viden om lokale forhold end undersøgeren selv (Halkier 2015, p. 142). Interviewsituationen i fokusgrupperne adskiller sig fra enkeltpersons interviews, ved at fokusgruppen i høj grad taler med hinanden internt, frem for med undersøgeren, som derfor ikke interviewer deltagerne, men fungerer som moderator af samtalerne (Halkier 2015, p. 144). Fokusgruppeinterviewene blev indledt af præsentation af projektet, statusrapporten og mapping-analyserne, hvorefter hver informant blev bedt om at give en kort præsentation af dem selv. De aktører, der havde deltaget på årsmødet (hovedinformanterne) blev bedt om at arrangere mødet for fokusgruppeinterviewet på de enkelte havne og blev derudover opfordret til at invitere andre aktører fra deres havn indenfor et bredt spektre af turismemedarbejdere, planlæggere og foreningsaktører. Heraf blev der særligt opfordret til, at mindst én planlægger med indblik og viden i forhold til planer og visioner for den enkelte havn deltog for at understøtte projektets planfaglige fokus. Denne udvælgelsesmodel blev anvendt for at aktivere de lokale aktørers viden og bruge denne til at finde yderligere vidende personer i Limfjordsområdet. Udvælgelsen bestræber sig således på variation i informanter og en teoristyret udvælgelse ud fra idealet om at udfordre gængse sektorer og administrative skel (Halkier 2015, p. 140). Fokusgruppeinterviewene inddragede derved sammensatte grupper på tværs af myndigheder, foreningsliv, erhvervsliv og turismeorganisationer. Således indeholdte fokusgrupperne i alt 10 personer engageret i turismeorganisationer, fem personer fra kommunale erhvervsafdelinger, 10 byplanlæggere fra kommunale planafdelinger, seks lokale erhvervsdrivende og seks repræsentanter fra lokale foreninger. Alle deltagere anses for at have stor viden inden for deres respektive områder omkring Limfjorden og de udvalgte havne (se liste over deltagere i appendiks E.i).

Interviewene foregår på to skalatrin; eksisterende forhold og fremtidig udvikling for de enkelte havne og regionale samarbejder på tværs af Limfjordsområdet (se interviewguide i appendiks E.ii). Mapping-analyserne blev brugt som et hjælpemiddel til at igangsætte diskussionerne og få informanterne til at forholde sig konkret til forskningsobjektet, Limfjordshavnene (Halkier 2015, p. 148). Det lokale niveau adresserer fragmenteringen af havneområderne i delområder som præsenteres i mapping-analyserne, og hvorvidt disse fysiske skel opleves af de lokale aktører. På denne måde afprøves hypotesen omkring fragmentering igennem fokusgruppeinterviews med aktører, og resultater fra én iteration af den forskningsmæssige undersøgelse (mapping-analyser) danner spørgsmål til videre forskningsmæssig undersøgelse i nye iterationer (fokusgruppeinterviews). Denne sammenhæng imellem iterationer uddybes til sidst i dette kapitel i forhold til den præsenterede model for vidensproduktion i projektet. Det diskuteres også, hvilke dele af havnen, der ifølge aktørerne bør bevares og beskyttes og hvilke dele, der har potentiale som interventionsrum for nye udviklinger af havnen. Endvidere søges det at diskutere balancen imellem det lokalt forankrede og det besøgsorienterede imellem bosætning og turisme. Et sidste emne er tilgange til at aktivere vandet i havnen, og oplevede ændringer i måden havnenes brugere anvender vandet på. I forhold til den regionale skala diskuteredes problemer og potentialer for samarbejde igennem tidligere erfaringer og en kvalificering af tidligere projekters succes eller mangel på samme. Som beskrevet fungerede undertegnede i fokusgruppeinterviewene som moderator og igangsætter af samtalen imellem informanterne. Interviewguiden blev derfor ikke fulgt stramt og kronologisk, men kunne bruges til at bringe informanternes samtale tilbage på sporet og til at sikre, at forskningsinteressens underemner var dækket ved slutningen af fokusgruppeinterviewet.

Efterbehandlingen af interviewene foregik i en iterativ proces. En assistent havde under hvert møde taget referat, og disse anvendtes indledningsvist som overblik over interessante pointer og temaer, hvor flere også kunne krydsrefereres på tværs af interviewene. På baggrund af de analyserede referater transskriberedes det mest vidensintensive interview med repræsentanter fra flere centrale Limfjordsnetværk og foreninger i sin fulde længde og denne transskription samt referaterne importeredes i analyseprogrammet Nvivo. Her blev referater og transskription "kodet" med centrale teoretiske begreber og temaer, samt pointer fra mapping-analyserne (såkaldte "nodes"). Efter kodning af alle dokumenter blev en sammenlægning af sammenfaldende nodes foretaget, således at mindre repræsenterede emner blev lagt ind under andre emner. Det søgtes heri at definere hovedemner, der kunne sammenfatte diskussionerne på tværs af havnene. Med dette udgangspunkt transskriberedes udvalgte dele af de øvrige interviews, og disse blev herefter kodet med begreber, temaer og pointer udviklet på baggrund af referater og første transskription. De transskriberede udsagn blev herefter sendt til aktørerne til gennemlæsning (se appendiks E.1-10 for transskriptioner).

Den tidligere beskrevne videoetnografiske metode fra kajak blev udbygget i forbindelse med et statusmøde for medvirkende aktører i projektet. Mødet arrangeredes som et sejlende møde ombord på en åben bilfærge, hvor forskellige havnetyper besøgtes. Turen startede således i Struer havn, og gik herfra til Handbjerg Marina, som eksempel på en ny lystbådehavn i Limfjorden. Herfra sejlede færgen nord om Venø til Venø havn, en lille ø-havn, og til sidst tilbage til Struer, hvor gruppen besøgte en forening, der arbejder med maritim kulturarv og holder til på industrihavnen i Struer. Formålet med at bringe aktørerne ud på vandet var, som undertegnedes egne oplevelser i kajak, at erfare fjordens miljø sanseligt og få en håndgribelig oplevelse af fjorden. Sejlturen viste vandets forskellighed, fra det rolige vand i havnebassinerne til skumsprøjt og blæst ved fjordens

åbne vidder, særligt ved nordspidsen af Venø. Undervejs fortalte oplægsholdere om fjordlandskabets geologi og historie og om færgefarten som kulturhistorie, begge fortællinger om det, der binder Limfjordsområdet sammen. Formålet var desuden at bevæge sig imellem Limfjordslandene, imellem administrative skel og at se havnene og kysten fra vandsiden, som en central pointe i projektet. Herudover skabte det sejlende møde mulighed for at udfordre eksisterende opfattelser blandt aktørerne, eksempelvis markedsføring i turismesammenhænge af Limfjorden som et roligt og stille farvand.

- Blikket udefra: De sejlende turister

Med det gennemgående fokus på vandet og perspektivet fra vand mod land er der lagt vægt på de sejlende turister som brugergruppe på havnene. Undersøgelsens hypotese er, at den sejlende turist praktiserer en rejse imellem stederne, der foregår på præmisserne af fjordens miljø i forhold til vand- og vindforhold, og samtidigt at sejleren oplever havnene som en serie af rum på tværs af kommunegrænser, som forbundne steder omkring et farvand – Limfjorden. Hvor respondenterne i fokusgruppeinterviews med aktørerne repræsenterede et lokalt blik og et lokalt kendskab til stedet og i stor udstrækning havde fokus på opland og tilstødende byer til havnene, forsøger interviewundersøgelsen af sejlende turister altså at repræsentere et modstykke til dette.

Endvidere findes en efterspørgsel på viden om sejlerne fra aktørerne. Herunder viden om, hvad der får dem til at besøge Limfjorden, hvem de er, hvad de går efter, og hvordan de rejser videre i Limfjorden. Undersøgelsen dækkede syv forskellige havne i Limfjorden og foregik igennem opsøgende arbejde blandt de sejlere, der lå til kaj i havnene på undersøgelsestidspunktet. Undersøgelsen søgte en bredde blandt respondenterne i forhold til alder, køn, herkomst og hvorvidt sejlerne sejlede alene eller som par/familie. Interviewene gennemførtes fysisk på havnene af to studentermedhjælpere igennem samtaler på bådene eller fra kaj til båd og havde en varighed på 20-30 minutter. Antallet af respondenter er 45 fordelt på 32 interviews. Formålet var at afdække sejlernes rejsemetoder, planlægning og kvalificering af havnenes miljøer og faciliteter samt byernes attraktionsværdi. Interviewene blev gennemført igennem en interviewguide med følgende inddeling (se interviewguiden i appendiks F.i):

- Socioøkonomiske data; herunder køn, alder, uddannelse og beskæftigelse samt bopæl
- Sejlerlivet; herunder erfaring, bådtype og størrelse samt sejlerlivets attraktionsværdi
- Rejsens mål og opbygning; herunder forhåndskendskab til Limfjorden og valg af destinationer, valgte ruter, forestillinger og forventninger til havnene, hvilke steder der tilvælges/fravælges, samt hvordan den sejlende har fundet informationer om rejsemålene
- Havnene og deres faciliteter; herunder kvalificering af havnene, attraktioner i nærmeste by, sammenhæng mellem by og vand og erfaringer fra andre farvande

Interviewene blev gennemført på seks havne, udvalgt blandt de 10 havne kommunerne har valgt i projektet, samt én havn til supplerende interviews. De seks havne blev udvalgt efter geografi, størrelse og karaktertræk. Der søgtes dermed en spredning geografisk i hele Limfjordsområdet, men også en spredning i typen af havne. De udvalgte havne til undersøgelsen (bemærk at Aalborg ikke er en af de udvalgte havne i projektet) er:

- Hals, "Porten til Limfjorden" som ankomststed fra Kattegat
- Lemvig, ankomst til Limfjorden fra Nordsøen
- Handbjerg, nyopført marina
- Hjarbæk, lille havn med rig kulturarv og eksempel på "afstikker" fra hovedruten igennem fjorden
- Struer, ankomst til Limfjorden fra Nordsøen og Limfjordens største lystbådehavn
- Nykøbing, havn midt i fjorden med rejsende undervejs på rute igennem fjorden
- Aalborg, supplerende interviews i sidste del af perioden, der dækkede underbelyste målgrupper i de forudgående interviews

Interviewene på de forskellige havne søger at fange den sejlende turist i forskellige situationer og forskellige stadier på rejsen. Ved indgangene søges turistens første møde med fjorden (for udefrakommende) og deres forventede ruter i fjorden. I de centrale havne søges den sejlende turist indfanget undervejs, med både erfaringer fra første del af turen og forventninger til den resterende del.

Som bilag til afhandlingen findes en interviewguide med stillede spørgsmål til respondenterne og en liste over respondenter (se appendiks F.i og F.ii). I kapitel 4 vil hver respondent blive refereret med et tal, eksempelvis (20). Tallet referer til listen over respondenter i appendiks.

Designundersøgelser og forskningseksperimenter

Tredje ben i det metodiske design (se figur 3.2 ved afsnittets indledning) indeholder de interventionistiske metoder, der bidrager til en videre udvikling og konkretisering af forudgående analyser. De to forudgående metode-ben informerer på denne måde det tredje ben. Samtidig fortsætter designundersøgelser og forskningseksperimenter en udforskning af de diskussioner, problematikker og potentialer, der er fremkommet igennem analyserne af havnenes fysiske og rumlig sammensætning og analyserne af havnenes humane aktører. Designundersøgelserne udforsker potentialer på tegnebordet imens forskningseksperimenterne søger måder, hvorpå disse ideer kan afprøves i skala 1:1 i havnemiljøet. Således kan metoderne siges at understøtte hinanden, hvor filosofien er, at vi må *tegne* for at afsøge potentialer og muligheder på et hypotetisk plan, men vi må også *afprøve* og *teste* igennem konkrete, fysiske eksperimenter, der involverer havnens brugere.

Designundersøgelser

Designundersøgelserne tjener det formål at anvende designfaget som metodisk værktøj til at konkretisere og eksperimentere med aktørers og brugeres udsagn. Som beskrevet i starten af dette kapitel relaterer designundersøgelserne sig til "Research through design" tilgangen (Frayling 1993, Archer 1995, Lawson 2004, Fallan 2010). Heri forstås begrebet ikke snævert som design af fysiske artefakter, men som "design thinking" (Lawson 2004) som tilgang til problemstillinger, i denne sammenhæng havnetransformation og overordnede strategier for sammenhæng omkring Limfjorden. Designpraksis kan altså sættes i centrum som drivkraften for den forskningsmæssige undersøgelse (Bang et al. 2012). Igennem "Research through design" tilgangen kan

designundersøgelserne angribe forskningsobjektet "nedefra" med fokus på havnenes fysik og materialitet, der igen peger tilbage mod overordnede strategier for hele Limfjordsområdet. Således vil designundersøgelserne, der er udviklet i samarbejde med to studentermedhjælpere, udforske centrale problematikker med udgangspunkt i fokusgruppeinterviewene. Interventionerne vil udforske disse problematikker med udgangspunkt i stedlige kvaliteter på det konkrete site, et site der er udvalgt i samarbejde med aktørerne som centrale udviklingsområder på havnene. Samtidig peger flere af interventionerne ud over sitet og havnen til Limfjorden i en større kontekst og søger herved at indgå som led i en udvikling med udgangspunkt i vandet som sammenbindende element i Limfjordsområdet med fokus på oplevelse i turisme- og bosætningsstrategier. Der søges således en dobbeltrettet tilgang fra vandet mod havnen og fra byen mod havnen i undersøgelser, der søger at bearbejde kanten og dermed fordre mødet mellem havnens brugere og vandet.

Interventionerne har ligeledes indbyrdes relationer. Igennem kategoriseringen af områdetyperne danner én intervention ét sted inspirationsgrundlag for interventioner på andre havne med lignende områdetyper. Samtidig tænkes flere interventioner sammen i en større, strategisk sammenhæng i Limfjordsområdet.

I kapitel 8 udledes designprincipper for bearbejdning af kanten. Principperne frigør designundersøgelserne fra stedet og løfter dem til et mere generelt diagrammatisk værktøj for bearbejdning af kanten i havneomdannelsesprojekter. Overførbarheden øges endvidere igennem områdetyperne fra mapping-analyserne, hvorved interventionerne kan relateres til lignende områdetyper på andre havne.

Kulturfærgen OM:FORM

Som laboratorium for eksperimenter i 1:1 anvendes den gamle Limfjordsfærge "Plagen", kendt igennem årtier som forbindelse imellem Salling og Mors på "Pinen og Plagen" overfarten. Begivenheder på skibet er organiseret igennem foreningen "Kulturfærgen OM:FORM". Projektet tager udgangspunkt i færgens potentiale som sammenbindende og genkendeligt element i Limfjorden. I projektet omformes færgen til ramme om mødet med Limfjorden som sammenbindende kraft i Limfjordsregionen og som ressource og naturområde for lokale borgere og besøgende. Formålet har været at indsætte "Plagen" som katalysator for udvikling af eksisterende potentialer og som inkubator for nye koncepter for brug af fjorden i byen. På denne måde bygger projektet på ideer fra andre projekter, der anvender mobile strukturer på vandet, eksempelvis projektet M/S Bibiana – et skib, der inddrager børn igennem workshops og leg, og derved udfolder de danske havnes "eventyrlighed" som indlæg til debatten om danske havnes fremtid. Andre interessante projekter er kunstplatformen Illutron, der holder til på en pram i Københavns Havn og kunstprojektet Life-Boats, der arbejder med sejlende strukturer i Danmark og på Europas floder (se Illutron 2016, Life-Boats 2016, M/S Bibiana 2016). Igennem projektperioden har "Plagen" besøgt tre sites langs kanten af Limfjorden og udfoldet forbindelser imellem stedet og regionen og imellem brugeren og fjorden, hvilket udfoldes nærmere i kapitel 7.

Foreningen Kulturfærgen OM:FORMs arbejde på fjorden udføres med vidensgrundlag og efterfølgende analyse og vidensdokumentation i dette Ph.d. projekt. Projektet blev igangsat før opstarten af Ph.d. projektet og er derfor ikke bygget op omkring projektets forskningsdesign, herunder forskningsspørgsmål, teori og metodegrundlag. Derfor har projektet forløbet parallelt med Ph.d. projektet og fungeret som laboratorium for afprøvning af ideer og som ramme om flere af projek-

tets aktiviteter, eksempelvis workshops. Arbejdet har derfor været åbent og eksplorativt, mere end det har været styret af systematiseret forskningsdesign og empiriindsamling. Det har derfor fungeret som en måde at reflektere over projektet og fysisk at undersøge problematikker, Ph.d. projektet har omhandlet, herunder at lægge til ved de forskellige havneområdetyper Ph.d. projektet behandler. Projektet udforsker fjordens betydning for byerne og på denne måde søges det at koble byernes borgere og besøgende tættere til Limfjorden.

I dette projekt kan Kulturfærgen OM:FORM opfattes som en form for heterotopi (se kapitel 2), der kobler sig på eksisterende steder langs kanten i byen og fungerer som et fantasirum, et sanserum og et laboratorium for nye ideer om fjorden i byen. Her lægger projektet til ved havnens forladte industrier, ved de nye havneomdannelser og ved havnens mellemrum for at udfordre disse rum fra vandsiden. På denne måde indfører skibet en praksis, der udfordrer eksisterende oaser og praksisser på havnen (Carlberg & Christensen 2005). Dette vil blive analyseret nærmere i kapitel 7.

Designeksperimenter på kanten

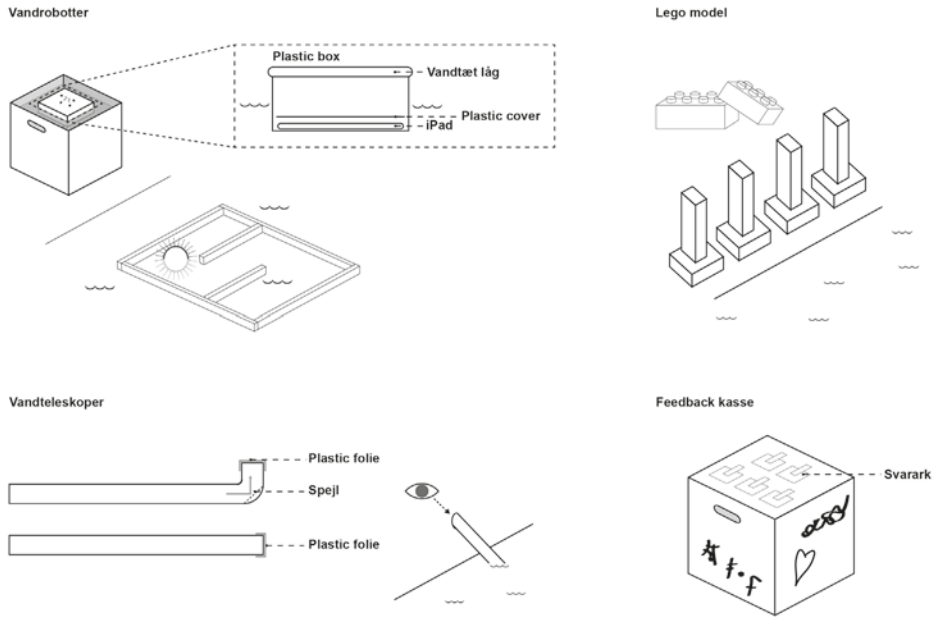
Arbejdet med at anvende en designtilgang i metodedesignet i dette projekt har udover at skitsere og modulere også indebåret at teste og eksperimentere. Således er der igennem projektet udviklet metoder til at afprøve koblinger imellem brugere og vandet på havnen igennem introduktion af prototyper i midlertidige installationer på kanten. Disse tanker materialiserede sig undervejs i forskningsopholdet på RMIT i Melbourne i tæt samarbejde med byrumsforsker Quentin Stevens, der var vært for opholdet samt interaktionsforskerne Floyd Mueller og Cathrine Hills. Da metoderne blev udviklet i Melbourne, koncentrerer arbejdet sig om et site på havnen i Melbourne, men undersøger de nære interaktioner mellem bruger og vand på kanten og er derfor i mindre grad påvirket af den større kontekst. Således argumenteres for, at fund i denne kontekst kan relateres til situationer på Limfjordshavnene, om end metoderne ikke er afprøvet i lignende installationer i kontekst af Limfjorden. Installationen tog udgangspunkt i diskussioner omkring design af havnefronter i en international kontekst og en fælles undren i forskergruppen over byrummenes begrænsede muligheder for, at brugeren fysisk kan interagere med vandet og designpraksissens fokus på visuelle og distancerede oplevelser af vandet. Således opstod ideen om at foranledige havnens brugere til at interagere med vandet igennem udviklede prototyper og interaktionsdesigns. Derved var formålet at afprøve koncepter, inspireret af arbejdet i designundersøgelserne omkring interaktion igennem at bruge og mærke vandet, og på denne måde indsamle data fra brugere af havnefronten omkring problemer og potentialer i disse koncepter.

Undersøgelsen tog udgangspunkt i tre forskningsspørgsmål for installationen omkring at synliggøre vandet som naturområde i byen, at undersøge vandets "affordances" (se kapitel 2) i interaktioner imellem bruger og vand og diversiteten i denne samt at undersøge brugerens muligheder for at ændre havnens fysiske miljø igennem installationens mobile elementer. Installationen består af en række træmoduler og prototyper (hvilke er beskrevet nedenfor og illustreret på figur 3.7), der på forskellig vis foranlediger interaktion med vandet og et dataindsamlings-setup, der kan dokumentere brugernes reaktioner igennem observationer, optagelser og skreven eller tegnet feedback. Således er installationens formål at producere viden om brugernes interaktioner eller ønsker om interaktion med vandet og på den måde stille kritiske spørgsmål til gældende design praksis og generere vidensinput til fremtidig designpraksis af havnefrontsbyrum. Installationen

bestod af "vandteleskoper", der muliggjorde at brugere kunne se under vandoverfladen og observere vandets dyre- og planteliv. Derudover inkluderede installationen en "vandrobot" udviklet på baggrund af et stykke legetøj, som interaktionsdesignerne i projektet havde udforsket i deres laboratorium. I dette projekt blev denne robot bragt ud i byen og indsat i en specifik kontekst og operationaliseret på konkrete problemstillinger i forbindelse med havnefrontens byrum. Installationen indeholdte endvidere en miniature version af havnefronten i Lego, som brugere kunne ombygge og sidst men ikke mindst en feedback kasse, hvor brugere kunne give feedback i form af skrevne udsagn eller tegninger på små svarark. Hvert svarark relaterede sig til en bestemt del af installationen og indeholdte et enkelt spørgsmål baseret på undersøgelsens forskningsspørgsmål (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).

Installationen blev opsat på havneområdet og var til stede i én dag efter aftale med områdets ejer. Rekruttering skete igennem uddeling af flyer til forbipasserende på promenaden med kort beskrivelse af installationen. Men derudover deltog mange brugere på baggrund af nysgerrighed, fordi selve opsætningen og aktiviteterne i installationen var synlige fra promenaden (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).

Dataindsamlingen foregik via fotografering, video optagelse og lydoptagelser af brugernes adfærd, skreven og tegnet feedback igennem feedback kassen samt skrevne og tegnede observationer foretaget af forskergruppen. Videooptagelserne dokumenterede længere interaktionsforløb, samt hvilke dele af installationen, der anvendtes mest og i hvilken grad installationen blev omstruktureret af brugerne i løbet af dagen. Videomaterialet kunne efterfølgende analyseres af forskergruppen. Forskergruppen udførte semi-strukturerede interviews med brugere undervejs i forløbet baseret på projektets forskningsspørgsmål (se mere i kapitel 7). I kapitel 7 udfoldes en analyse af undersøgelsens resultater og afledt viden til designforskningen af byrum på havnefronter (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).



Figur 3.7: Diagrammatisk overblik over installationens elementer (figur fra Mikkelsen et al. (kommende udgivelse))

Den videnskabsteoretiske model i forhold til det empiriske materiale[6]

For at eksemplificere og reflektere over brugen af modellen, der blev præsenteret i indledningen til dette kapitel, analyseres en konkret workshop i projektet med de lokale aktører fra de medvirkende Limfjordshavne. Efterfølgende vil metodens anvendelse og iterative proces i forhold til projektets øvrige metoder blive behandlet. Således var formålet med workshoppen at præsentere baggrund og grundlag for projektet på et tidligt stadie i projektforløbet og herefter at skabe rammer om vidensudveksling og idéudvikling om havneomdannelse i Limfjorden med fokus på turisme og bosætning. I dette arbejde var det nødvendigt at skabe overblik over de igangværende havneomdannelsesprojekter og udveksle erfaringer omkring disse, hvilket skete igennem formuleringer af visioner for havneomdannelse og udvikling af Limfjorden som samlet region og destination. Vidensgrundlaget i projektet dannes således igennem inddragelse af aktører, der er engagerede i turismeudvikling og havneomdannelse på havnene i Limfjordsområdet.

Målet for workshoppen er at bidrage til at sætte rammer for tættere samarbejde indenfor turismefeltet mellem praksis og forskning. Der er samtidigt et behov for at evaluere og innovere formidlingen af viden og i højere grad at relatere denne til branchens behov og ikke mindst aktørernes arbejdsrytme (Liburd 2011, Halkier 2014, samt kapitel 1).

Workshoppen involverede aktører fra lokale organisationer inden for sektorerne turisme, erhvervsliv og politik og fungerede som vidensforum for udveksling imellem disse aktører. Til workshoppen inviteredes de enkelte repræsentanter fra hver kommune. Endvidere blev repræsentanterne bedt om at invitere 1-2 aktører med særlig viden og engagement i kommunens udvalgte havn i projektet (se mere under "Havnenes humane aktører" ovenfor). Dette resulterede i 20 medvirkende aktører fra Limfjordshavnene (disse inkluderede ledere for turistforeninger og kommunale udviklingsafdelinger, turisme- og udviklingskonsulenter, tekniske direktører, foreningsmedlemmer for lokale sejlklubber, stadsarkitekter og erhvervsdrivende) og endvidere deltog tre forskere fra AAU (se appendiks E.iii for deltagerliste).

Figur 3.8: Workshoppen udspillede sig på bildækket af en gammel Limfjordsfærge (figur fra Mikkelsen 2016)

[6]Følgende afsnit er baseret på revideret version af bogkapitlet "Limfjordens Havnelandskaber – Regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet" (Mikkelsen 2016), se mere i indledningen til dette kapitel.

Workshoppen var inddelt i tre dele. Første del indebar, at aktørgrupper fra de enkelte havne foretog en intern afklaring af problemer og potentialer på deres lokale havn. Dernæst blev grupper af aktører omkring hver havn sat i dialog mellem havne to og to om, hvordan disse problemer løses og potentialer udfoldes. Workshoppen afsluttedes af en plenumdiskussion, hvor samtlige aktører diskuterede havnenes fælles udfordringer og muligheder for udvikling. Opsamlingen på de to forudgående faser i en fælles afsluttende diskussion skulle således bidrage til dannelsen af byroller for de enkelte havne og dermed også, hvordan hver havn kunne indgå i en samlet helhedsplan for den strategiske udvikling af Limfjordsområdet. Derudover var det målet at frembringe viden om igangværende havneomdannelsesprojekter og strategier. Workshoppen som forskningsaktivitet er på nedenstående figur (3.9) sat i forhold til den udviklede model for forskningsmæssig undersøgelse, præsenteret i første del af dette kapitel. På diagrammet findes korte beskrivelser af de enkelte faser og disse er udfoldet mere detaljeret i brødteksten.

- 0: Den ”åbne” situation

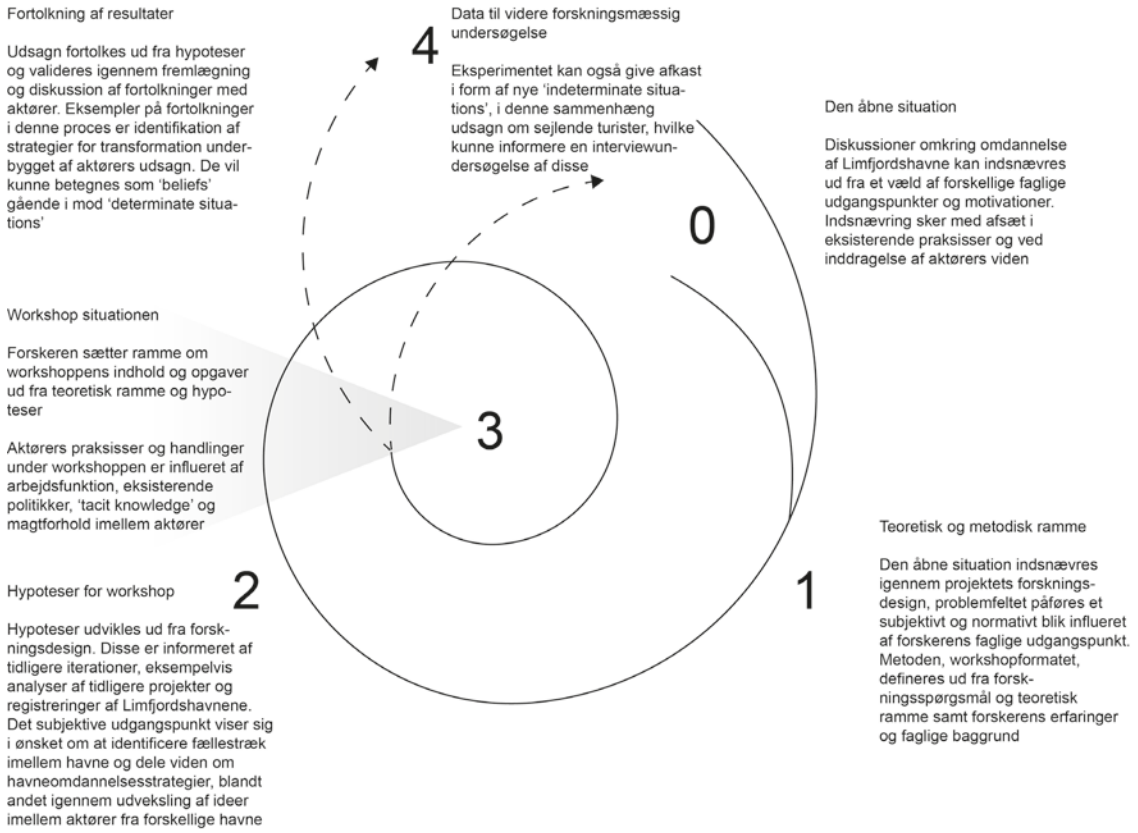
I kontekst af dette projekt forstås den åbne situation sådan, at diskussioner omkring omdannelse af Limfjordshavne vil kunne indsnævres og konfigureres ud fra et væld af forskellige faglige udgangspunkter og motivationer. Som det blev diskuteret tidligere i dette kapitel er denne situation dog ikke helt ”åben”, den åbne situation kan kun findes som teoretisk konstruktion. Blandt andet var projektets fokus på fysisk omdannelse allerede fastlagt inden workshopsituationen, og aktørgruppen var formet på baggrund af projektoplæg. I denne indledende fase påvirkes situationen også af min urban design faglighed som designmæssig tænkning, og mit engagement i den gamle Limfjordsfærge Plagen er afgørende for min indledende motivation og dermed konfiguration og iscenesættelse af diskussionerne og deres initierende fokus.

- 1: Forskningsdesign

I denne fase indsnævres den åbne situation igennem projektets forskningsdesign, herunder projektets teori og metode. Det normative blik og design tænkningen, afledt af min faglige baggrund, influerer her problemfeltet. Forskningsdesignet kan desuden blive påvirket af tidligere iterationer af forskningsmæssige undersøgelser. Det er også i denne fase, at workshopformatet som metode defineres, på baggrund af projektets teoretiske ramme og forskerens personlige erfaringer samt faglige baggrund.

- 2: Introduktion af hypoteser forud for workshoppen

Ud fra forskningsdesign samt erfaringer og opfattelser fra tidligere undersøgelsesiterationer introduceres i denne fase hypoteser til afprøvning i fase 3. De tidligere iterationer i denne sammenhæng inkluderede analyser af tidligere projekter og registreringer af Limfjordshavnene. Det subjektive og normative udgangspunkt viser sig i denne situation igennem hensigten om at identificere fællestræk imellem havne og dele viden om havneomdannelsesstrategier. Herunder er forskerens baggrund, såvel som erfaringer fra tidligere undersøgelser, afgørende faktorer for workshoppens format og opgavestilling. Abduktion af hypoteser resulterede blandt andet i, at deltagerne blev stillet til opgave at identificere problemer og potentialer på de enkelte havne som udgangspunkt for transformationsprocessen, og at diskutere disse overvejelser med andre aktører fra andre havne. Den fælles afsluttende diskussion fokuserede på fællestræk og strategisk samarbejde, og foregik således på baggrund af hypoteser om eksisterende og potentielle netværk og forbindelser på tværs af havnene.



Figur 3.9: Beskrivelse af workshoppen i forhold til de enkelte faser af modellen for vidensproduktion i projektet (Mikkelsen 2016)

- 3: Eksperimentet: En workshop-situation på Limfjorden

Ud fra projektets forskningsdesign, herunder metodevalg, teori og forskningsspørgsmål samt hypoteserne i fase 0 – 2, defineres ramme og fokus for workshoppens indhold og opgaver. Aktørers stilling og arbejdsfunktion influerer i denne fase deres praksisser og handlinger under workshoppen (dette kan eksempelvis komme til udtryk igennem aktørers roller som repræsentanter for en kommunal planafdeling, turistforening, lystbådehavn eller andet), igennem eksisterende politikker (dette kan inkludere samarbejdspolitikker imellem havne, eksisterende planer, der måtte eksistere for havnene og retningslinjer for havneomdannelsesprojekter), "tavs viden" (på engelsk "tacit knowledge" (Polanyi 1966), underliggende viden i hverdagspraksisser i aktørernes arbejdsliv) og magtforhold imellem aktører (dette kan eksempelvis ses i magtforhold imellem store og små kommuner, magtalliancer og regionale skel).

I workshopsituationen befandt deltagerne sig på Limfjordens vande i et stykke kulturarv, i form af den gamle Limfjordsfærge "Plagen". Hvis denne ramme sammenlignes med et mere traditionelt mødelokale, eksempelvis på et hotel eller et konferencecenter, tilbyder dette rum deltagerne en tættere kontakt til det miljø og den kontekst, der er centrum for workshoppen, det vil sige Limfjorden og dens havne. Skibet som objekt medierer miljøets påvirkning og kræfter og isolerer aktørerne fra Limfjordens miljø (Jensen & Vannini 2016, Pinch & Reimer 2012, se også kapitel 2). I workshopsituationen i dette projekt er deltagerne på den måde udsat for forskellige påvirkninger

fra omgivelserne. Dette inkluderer eksempelvis en svag lugt af dieselolie fra skibets maskinrum og duften af træværk indendørs på skibet. I forhold til visuelle indtryk inkluderer dette historiske billeder, skilte fra færgens driftsperiode og udsigten til fjorden, som skibet befinder sig på. Skibet påvirkes ligeledes af udefrakommende kraftpåvirkninger i situationen. Disse inkluderer fjordens bølger, strømme og vind, der sætter skibet i bevægelse, hvor skibet eksempelvis kan begynde at rulle eller begynde at drive fra side til side. Vandet i Limfjorden bliver på denne måde også en aktant i workshoppen, en materialitet der "gør" noget og påvirker workshopdeltagerne på skibet (se teoretisk diskussion i kapitel 2). Vandet er dermed ikke blot omdrejningspunkt for workshoppen, som noget der ligger "derude" – igennem skibet bliver vandet en aktiv medspiller i workshop situationen. På denne måde medierer skibet omgivelsernes kraftpåvirkninger, og disse videreføres til deltagerne. Således påvirker de workshopsituationen og dennes resultater. Som workshoplokale kan skibet have positive effekter på deltagerne i form af associationer, inspiration og uformel stemning, men naturligvis også medføre negative effekter, dette kunne eksempelvis være søsyge eller utryghed ved at befinde sig på et skib.

- 4/0: Fortolkning af resultater og spørgsmål til videre forskningsmæssig undersøgelse

Udsagn fortolkes ud fra hypoteser og valideres igennem fremlægning af materiale og diskussion af fortolkninger med aktører (igennem statusrapporter, årsmøder, workshops og fokusgruppeinterviews). Eksempelvis kunne identifikationer af bestemte strategier for havneomdannelserne underbygget igennem udsagn fra aktørerne være fortolkninger i denne fase. Sådanne fortolkninger vil kunne forstås som opfattelser (altså "beliefs"), der kan udvikles imod bestemmelige situationer ("determinate situations"). Opfattelser fra én forskningsmæssig undersøgelse kan erstattes af nye, bedre argumenterede opfattelser, hvorved tidligere opfattelsers gyldighed forsvinder. Delstudierne kan også give afkast i form af nye "indeterminate situations", der derfor må undergå nye iterationer af forskningsmæssige undersøgelser. I kontekst af denne workshop kunne dette eksempelvis være analyser af gruppedynamik imellem aktører og vilje til samarbejde. Disse nye iterationer af forskningsmæssige undersøgelser kan foregå igennem anvendelse af andre metoder som interviews med nøgleaktører.

Refleksioner over workshop situationen[7]

Med den tidligere Limfjordsfærge "Plagen" som ramme, der er relateret til temaet for projektet, kan workshoppen ses som en samskabelse af viden. Endvidere kan workshoppen som vidensforum siges at være inspireret af designfaget, og således mener Fallan at:

> 'Design culture can be understood as a co-production of ideology and practice.' (Fallan 2010, p. 118).

Inddragelse af aktører igennem workshops og fokusgruppeinterviews relaterer sig ligeledes til begrebet "horisontsammensmeltning" inden for hermeneutikken. Hver aktør kan i denne optik siges at besidde en forforståelse omkring emnerne (det vil sige emner som Limfjorden, havnetransformation, turisme og bosætning), der bygger på aktørens baggrund og erfaringer (Egholm 2014). I workshop- eller interviewsituationen sker da en trinvis sammensmeltning af horisonter og herigennem forforståelser igennem diskussion. Inter-subjektivitet og konsensus blandt aktørerne danner grundlag for studiernes resultater, hvilket også kan forstås som en horisontsammensmeltning mellem de enkelte aktører. Det er dog ikke givet, at aktørerne igennem denne

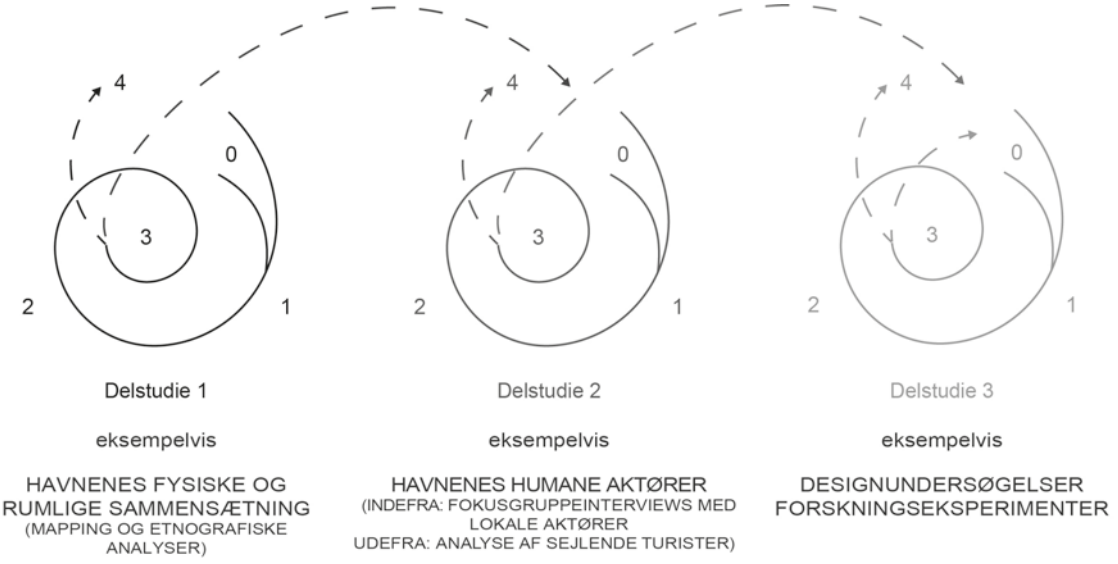
[7]Følgende afsnit er baseret på revideret version af bogkapitlet "Limfjordens Havnelandskaber – Regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet" (Mikkelsen 2016), se mere i indledningen til dette kapitel.

sammensmeltning opnår en fælles forståelse af problemstilling eller forskningsobjekt. Sammensmeltningen sker gradvist, og i en ideel proces vil den øges igennem flere møder, seminarer og workshops igennem hele projektforløbet. Når forskeren fortolker aktørernes udsagn er egne fordomme og tidligere erfaringer omkring det, der studeres ifølge hermeneutikken en forudsætning for fortolkning af resultater (Egholm 2014). Ingen fortolkning er indenfor den hermeneutiske position mulig uden fordomme (Gadamer 2007). Forståelsen af forskerens og andres handlinger og meninger er desuden afhængige af konteksten, herunder betydninger, værdier, antagelser og handlinger som del af aktørernes horisonter (Brinkmann 2013). Disse kontekstuelle forhold og deres konsekvenser for studiernes resultater vil ofte være interessante at undersøge og anerkende inden for den kvalitative forskning (Tanggaard & Brinkmann 2010, p. 490).

Der findes en række kriterier og forskellige opfattelser i forhold til at vurdere kvaliteten af den kvalitative forskning. Der findes ifølge Tanggaard og Brinkmann (2010) ikke eksakte standarder for kvaliteten af kvalitativ forskning, og dette ville endvidere heller ikke fordre nyskabelse inden for feltet. Kvalitetskriterier fra den kvantitative forskning, herunder idealer om reliabilitet, validitet og generaliserbarhed, lader sig ikke umiddelbart overføre til den kvalitative forskning. I et forsøg på at fremstille kvalitetskriterier for den kvalitative forskning, som modstykke til de kvalitetskriterier, der findes i den kvantitative forskning, fremhæver forfatterne Thagaards kvalitetskriterier. Disse indeholder begreberne "transparens", der angår studiets udførelse og fremgangsmåde som modstykke til den kvantitative forsknings ideal om "reliabilitet", begrebet "gyldighed", som modstykke til "validitet" samt begrebet "genkendelighed" som modstykke til den kvantitative forsknings ideal om "generaliserbarhed". Elliott, Fischer og Rennie har desuden præsenteret syv kvalitetskriterier for den kvalitative forskning (se Tanggaard & Brinkmann 2010, p. 492 - 494). Disse skal ikke forstås som en tjekliste for det "gode" kvalitative studie. I stedet argumenteres for, at det "gode" studie måske snarere findes igennem studiet af andre veludførte kvalitative undersøgelser (ibid.). Projektets tilgange vil i det følgende blive diskuteret på baggrund af disse kriterier. Det fremhæves blandt andet i disse kriterier, at det er vigtigt, at forskeren specificerer sit perspektiv og reflekterer over målet med undersøgelsen og valg af metoder i forhold til problemstillingen. Herunder ligger også en refleksion omkring den fysiske kontekst for studiet, og hvordan denne kontekst kunne have været konstrueret på andre måder (ibid., p. 492). Forskeren er desuden altid positioneret, og denne perspektivbevidsthed er nødvendig at anerkende, fordi 'det ikke er muligt at se noget "intet sted fra"' (ibid., p. 497). Dette kriterium er forsøgt imødekommet igennem refleksioner over, hvordan mit personlige perspektiv har haft betydning for studiet (se afsnittet omkring modellens anvendelse ovenfor). I forhold til inddragelse af lokale aktører i projektet foregik første iteration af den forskningsmæssige undersøgelse i ovennævnte workshop. Workshoplokalet, den gamle Limfjordsfærge, havde en effekt på workshoppens resultater, fordi den påvirkede aktørerne ombord, men hvor stor denne effekt har været kan diskuteres. Denne effekt kunne have været underbygget og undersøgt nærmere igennem observationer, eksempelvis analyse af videomateriale, der dokumenterede workshopsituationen samt interviews med aktørerne. Forskeren tilskyndes endvidere at situere deltagerne, både i forhold til selektion af deltagere og deres baggrund men også den fysiske lokation (ibid., p. 492), hvilket i dette studie er søgt igennem beskrivelse af færgens rum og deltagernes baggrund. Studiets troværdighed er emnet for et andet kriterium, hvor en metode er at afstemme studiets resultater med aktørerne (ibid., p. 493). Dette er i projektet søgt igennem en dokumentation af workshoppen i en opsamlende rapport, der efterfølgende er præsenteret for deltagerne. Denne rapport er desuden diskuteret yderligere i efterfølgende fokusgruppeinterviews, der samtidigt også kan efterprøve en "nytteværdi" af

den producerede viden (ibid., p. 494). Kohærens i form af sammenhæng mellem teori og metode og deres relevans for problemstillingen tilskyndes endvidere, så længe at udtalelser og observationer, der falder uden for denne ramme stadig inkluderes i studiet (ibid., p. 493). Dette ideal er delvist tilstræbt i studiet igennem en diagrammatisering af undersøgelsesprocessen og sammenhænge imellem enkeltelementer i studiet. Aktørernes viden har således indvirket på øvrige metoder i projektet i form af specificering af undersøgelsesfelt og analyseemner, herunder fokus for mapping-analyser på havneområderne, interviewundersøgelse af de sejlende turister samt designundersøgelser af konkrete sites på havnene. Endvidere er den producerede viden bragt tilbage til aktørerne for yderligere at kvalificere materialet.

Ovenstående eksemplificering af modellens anvendelse viser, hvordan modellen kan bruges på forskellige niveauer i projektet. Således kan modellen altså anvendes i forbindelse med projektets indledende arbejde med den overordnede kontekst, Limfjorden, men også til strukturering af mere specifikke undersøgelsesprocesser, hvilket er vist igennem workshopeksemplet ovenfor. Denne skalerbarhed giver anvendelsesmuligheder på enkelte situationer, hvor enkelte delstudier i projektet udspiller sig. Således kan resultatet af ét delstudie afføde nye spørgsmål, der så må undergå videre forskningsmæssige undersøgelser i nye delstudier. De beskrevne metoders indbyrdes forbindelser kan anskueliggøres ud fra nedenstående model (se figur 3.10). Eksempelvis var mapping-analyserne resultatet af registreringsarbejde på de enkelte havne. Havnene kunne have været analyseret ud fra forskellige faglige udgangspunkter, men med udgangspunkt i projektets forskningsdesign opstilledes hypoteser for havnenes fysiske sammenhænge og relationer til andre havne. Analysearbejdet affødte konkrete antagelser, men affødte dertil også nye spørgsmål til videre forskningsmæssig undersøgelse. Mapping-analyserne var begrænset til opfattelser hos forskeren selv på havnene og spørgsmål omkring forskellige aktører og brugeres opfattelser af havneområderne måtte derfor belyses for at underbygge argumenter og kvalificere analysematerialet. Disse spørgsmål blev belyst igennem nye forskningsmæssige undersøgelser med nye



Figur 3.10: Diagrammet illustrerer sammenhængen mellem undersøgelser, hvor et delstudie kan resulterer i nye spørgsmål, der må undersøges igennem nye forskningsmæssige undersøgelser. Dette kunne eksempelvis være, at omtalte workshop resulterede i udsagn fra aktørerne, der kan informere en anden undersøgelse af sejlende turister på havnene igennem interviews (Mikkelsen 2016)

metoder i form af interviews med aktører og brugere. Analyser af havnenes fysiske og rumlige sammensætning og havnenes humane aktører gav vidensmæssigt input til forskningsmæssige undersøgelser omkring interventionsdelen. Herunder dannede de forudgående analyser et vigtigt grundlag for designundersøgelser, som urban design faglig analyse af problemer og potentialer for havneomdannelse.

Viden fra projektet er løbende blevet udbredt til praksis igennem delrapporter. Heri er den producerede viden dokumenteret og præsenteret for aktører, der medvirker i projektet. Igennem endagsseminarer i projektet kvalificeres og valideres den producerede viden. Denne løbende vidensudbredelse er samtidig medvirkende til, at der stilles nye spørgsmål til materialet, og på den måde fortsætter aktørerne med at påvirke problemfeltet og forskningsdesignet igennem hele projektperioden. Herigennem er det målet, at aktørerne, som aftagere af projektets resultater blandt flere andre, tilegner sig viden fra projektet undervejs i projektperioden og ikke blot til sidst ved projektets afslutning. Målet har været at informere aktørernes daglige praksisser, hvorved denne viden dermed overføres til praksis. På denne måde kan viden fra projektet informere byudvikling, havneudvikling, markedsføring og produktudvikling inden for turisme samt aktiviteter og interventioner på havnene. Projektet søger herved ikke kun at dokumentere eksisterende forhold men endvidere også at være forslagsstillende i forhold til den fremtidige udvikling af havne i mindre kystbyer i Limfjorden, såvel som andre steder i Danmark og internationalt.

Konklusion

I dette kapitel præsenteredes en model for vidensproduktion i dette projekt med afsæt i pragmatismen kombineret med "research-through-design" teorier. Efterfølgende præsenteredes projektets metodevalg inden for grupperingerne "havnenes fysiske og rumlige sammensætning", "havnenes humane aktører" og afslutningsvist "designundersøgelser og forskningseksperimenter". Endvidere udfoldedes kommunernes valg af havne. Havnenes fysiske og rumlige sammensætning afdækkes igennem videoetnografiske metoder ved forskellige bevægelsesformer på langs og på tværs af kanten; bil, cykel, gang og ikke mindst kajak, som et blik på havnen fra vandsiden. Videoetnografierne informerer udformningen af mapping-analyser, der afdækker havnenes interne og eksterne relationer, med afsæt i Bunschotens "Gameboard" metode. Analyser af havnene ved hjælp af disse metoder udfoldes i kapitel 4. Mapping-analyserne danner herefter grundlag for inddragelse af lokale aktører i kapitel 5 og for forskningseksperimenter og designundersøgelserne i kapitel 7. Havnenes humane aktører belyses fra et lokalt blik "indefra" igennem inddragelse af lokale aktører og et blik "udefra" igennem analyse af de sejlende turister. Lokale aktører inddrages igennem en workshop og en række fokusgruppeinterviews og analyseresultaterne af disse metodeanvendelser findes i kapitel 5. De sejlende turister analyseres igennem interviewundersøgelser på havnene i kapitel 6. I kapitel 7 undersøges analyserne fra kapitel 4-6 igennem designundersøgelser af kanten. Dette foregår igennem designundersøgelser på udvalgte sites på havnene, inspireret af forskningseksperimentet Kulturfærgen OM:FORM og afslutningsvis afprøvet igennem fysiske installationer på kanten af havnefronten. Kapitlet afsluttedes ved at eksemplificere anvendelse af modellen for vidensproduktion igennem refleksioner over en konkret workshop i projektet. Endvidere reflekteredes over kvalitetsparametre i den kvalitative forskning, og hvordan disse er søgt opnået i anvendelsen af projektets metoder.

KAPITEL 4

KAPITEL 4:

ANALYSER AF HAVNENES MATERIALITET

I dette kapitel præsenteres analyser af havnenes rumlige og fysiske sammensætning[1]. Som beskrevet i kapitel 3 er materialet indsamlet igennem et multimodalt metode setup, og den primære opsamling på analyserne ligger i 10 mapping-analyser baseret på Bunchotens "Gameboard" metode. Inden feltarbejdet på havnene foregik et review af metoder i tidligere analysearbejde omkring havne og kystlandskaber. Herudover analyseredes ortofotos af havnene i forhold til indledende opdeling af havnene i delområder, punkter til panoramafotos af kanttypologier samt identifikation af interessante ruter på langs og på tværs af kanten igennem videoetnografier fra bil, cykel og kajak. Disse forberedte analyser blev suppleret af eksplorative tilgange igennem drifting, hvor overraskende eller på anden måde fremmedartede elementer fik plads i metodedesignet. Feltarbejdet er foregået i en iterativ proces, hvor empirien er indsamlet igennem sammenhængende ture til samtlige havne kombineret med enkeltstående besøg undervejs i projektforløbet. Mapping-analyserne er desuden løbende kvalificeret igennem aktørinvolvering. Således dannede tidlige versioner af mapping-analyserne grundlag for diskussioner i fokusgruppeinterviewene (se kapitel 5) og blev her anvendt som et redskab til at forankre diskussionerne i havnenes fysik og at afprøve egne hypoteser omkring havnene. De præsenterede mapping-analyser i dette kapitel er derfor tilvejebragt igennem iterationer af undertegnedes egne observationer og aktørers kommentarer på disse iagttagelser. Metoden tydeliggør en konceptualisering af havnens delområder, og dermed synliggør metoden også mellemrum på havnene. Derudover synliggør typologiseringen forbindelser på tværs af de udvalgte Limfjordshavne. Endvidere illustrerer metoden, hvor store arealer hver aktivitet på havnen optager og stiller dermed også implicit kritiske spørgsmål til, hvad byens kant bruges til. Analyser igennem feltstudier opsamles altså i mapping-analyserne, men én af disse analysemetoder har haft større betydning for projektet og er derfor analyseret særskilt i det følgende afsnit. Det gælder den videoetnografiske metode med hovedvægt på videoetnografier fra kajak, som belyser havnene fra vandsiden.

[1]Dette kapitel indeholder afsnit, der bygger på revideret materiale fra statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber", udgivet online som del af Arkitektur & Design (A&D Files) (Mikkelsen 2015). Kapitlets underoverskrifter er forsynet med fodnoter ved de afsnit, der bygger på revideret materiale fra ovennævnte udgivelse.

Figur 4.1: Videoetnografier af ankomster til havnene i bil, på cykel og fra kajak

Analyser af videoetnografier

Som beskrevet i kapitel 3 er videomediet anvendt i empiriindsamlingen på havneområderne. Videoetnografierne blev udført fra vandsiden igennem kajaksejlads og fra landsiden med bil, cykel og til fods. Ruterne gik på langs og på tværs af kanten og undersøgte på denne måde kanten fra vandsiden og fra landsiden. På figur 4.1 ses udtræk af video fra forskellige transportformer. På billedet til venstre indfanges oplevelsen af ankomsten til Thisted havn i bil (filmet igennem bilens forude). I midterste billede ses Struer havn passeret på cykel, hvor kameraet er monteret på cykelhjelmen. På billedet til højre er blikket fra vandsiden indfanget i Løgstør (se videoeksempler i appendiks D.1).

Følgende analyser vil fokusere på kajaketnografierne, da disse er de væsentligste undersøgelser i forhold til at forstå havnene fra vandsiden, hvilket er det vigtigste perspektiv i dette projekt. Undersøgelserne fra kajak muliggør en multisensorisk tilgang og en ufiltreret eksponering for fjordens miljø og giver endvidere mulighed for at følge aktører og deres praksisser på vandet (se kapitel 3). Endvidere har metoden muliggjort en forståelse af Limfjordens miljø fra en anden vinkel som en vigtig del af kontekstforståelsen af projektets forskningsobjekt. Følgende analyser vil således udfolde videoetnografierne visuelt i forhold til mødet med byen fra vandsiden, en kvalificering af kantlandskaberne fra vandsiden og en afdækning af vandets brugere og deres praksisser.

Byen fra vandsiden

Metoden giver mulighed for at opleve byerne fra vandsiden og dermed også opdage, hvordan byen opfattes af sejlere, vandsportsudøvere og andre vandbårne brugere af havnen. Billederne viser optagelser fra Hals, Nykøbing, Lemvig og Skive (se figur 4.2). Øverste venstre hjørne viser indsejlingen til Hals havn fra Kattegat og dermed også det første møde med Limfjorden fra det åbne hav. Indsejlingen markeres af den rød-hvid malede runde toldbygning som et landemærke i landskabet. Havnens horisont domineres af slanke lystbådemaster. Nykøbing havn øverst til højre domineres af fiskefartøjer, hvor skrogene er mere synlige fra vandsiden, da kajkanten ellers skjuler dem fra landsiden. I baggrunden ses Pakhuset som en markant hvid flade, der inviterer ind mod byens gågade. Midt i billedet ses tårnet på Nykøbing Mors Kirke som et landemærke synligt under indsejling fra åben fjord til kaj. Lemvig havn i nederste højre hjørne er karakteriseret ved tårnet af Lemvig Kirke og af bakkerne, der på hver side af byen former en dal ned mod centrum af byen. Det høje bolværk mod fjorden skjuler havnen, hvis bassin først bliver synligt, når indsejlingen er passeret. Skive havn er karakteriseret fra vandsiden af de store kornsiloer på industrihavnen og ved repetitionen af saddeltage ved Moland kajen. Situationerne i forhold til, hvad der møder sejleren fra vandsiden er forskellige på hver af de analyserede havne. Dog synes der at være potentiale i at arbejde med byernes læsbarhed og udtryk fra vandsiden, hvilket blandt andet udfoldes igennem diskussioner af "byporte" henvendt mod vandet i kapitel 7.

Figur 4.2: Byen set fra vandsiden, fra øverste venstre hjørne Hals, Nykøbing, Lemvig og Skive

Kanten fra vandsiden

Som Stevens (2009) konkluderer, er havnenes kajkanter kunstige og designede landskaber, der skaber forskellige tilgængeligheder og fordrer forskellige muligheder for brug af vandet. Limfjordens menneskeskabte kajkanter viser deres kompleksitet i form og materialitet fra vandsiden. I Hals havn øverst til venstre består kajkanten til venstre af spunsvægge i forskellige niveauer og til højre et dige i kampesten (se figur 4.3). Øverst til højre, også fra Hals havn, består kanten blandt andet af en bedding til ophaling af skibe ved værftet og en bådebro, der går vinkelret ud fra kajen. I Løgstør midt til venstre er Frederik den VII's kanal kendetegnet ved græsklædte skrænter og træbroer, der muliggør anlæg af skibe. På Handbjerg Marina midt til højre er kanten karakteriseret af kunstige sandstrande, der har gjort marinaen til en populær badedestination for oplandets beboere. I Nykøbing havn nederst til venstre er flåder lagt ud på vandet, således at kajakroere og andre vandsportsudøvere kan få adgang til vandfladen fra den lave kant. I Skive havn nederst til højre er bolværket træbeklædt og en ophalerplads muliggør isætning af både i havnebassinet. Havnens kanter er sammenhængende og komplekse landskaber, der konstant forandres, fra landsiden af mennesker på kajen og fra vandsiden af både, der lægger til kaj. Kanterne er sammenhængende linjer, der binder havnenes områdetyper og mellemrum sammen.

Figur 4.3: Kanten fra vandsiden

"Follow the actor"

Kajaketnografien giver mulighed for at følge aktørerne og deres praksisser i havnene. Billederne øverst er fra Thisted, hvor to sejlere er på vej fra fjorden til deres bådplads og billederne nederst er fra Skive, hvor en sejler er på vej ud af havnebassinet (se figur 4.4). Sejlerne glider ubesværede igennem vandet i stille vejr, hvor hverken vind eller strøm giver sejlerne udfordringer. Bådene manøvreres i langsomme bevægelser, og igennem videooptagelserne er det tydeligt at se forsinkelsen imellem sejlerens manøvrering og bådens bevægelse i vandet. Bådepladserne tager sig på de øverste billeder ud som parkeringsbåse på en blank flade.

Videoetnografierne har som beskrevet spillet en vigtig rolle i forståelsen af vandelementet i havnene. At kunne komme ud på vandet og indfange miljøet igennem videooptagelser har muliggjort analyser af ankomster til havnen fra vandsiden og dermed en forståelse af, hvad der møder sejlere og vandsportsudøvere, når de nærmer sig havnebyerne. Derudover muliggjorde metoden en udfoldning af kantlandskaberne som forskelligartede og komplekse sammensætninger i form og materialitet. Sidst men ikke mindst gav metoden mulighed for at følge aktører og deres praksisser i vandet. Undersøgelserne danner, sammen med de øvrige metoder beskrevet i kapitel 3, grundlag for de efterfølgende mapping-analyser.

Figur 4.4: Aktørers praksisser på vandet

Mapping-analyser af de udvalgte havne[2]

Videoetnografierne analyseret ovenfor har sammen med de øvrige analyser genereret data til mapping-analyserne. Følgende afsnit vil præsentere 10 mapping-analyser og panoramasnit af kanten. Metoden inddeler som beskrevet havnene i en række områdetyper, der går på tværs af vandet (se figur 4.5) (Mikkelsen 2015). Således er optegningen af havnenes delområder udtryk for forskellige aktørgruppers praksisser og "oase"-dannelser på havnene (Carlberg & Christensen 2005). Igennem typologiseringen tydeliggøres havnenes mellemrum, der også kan konceptualiseres som mulighedsrum for intervention og forbindelse imellem delområder (se Tietjen 2011, Mikkelsen 2015). Mellemrummene er dominerende i valg af sites for designundersøgelser i kapitel 7. Herudover er vandet kvalificeret i hver havn som et diversificeret element med særegne potentialer i hver havn. I det følgende beskrives hver områdetype igennem tekst og karakteriserende billeder. Herefter præsenteres de 10 mapping-analyser og tilhørende panoramasnit af kanten.

Figur 4.5: Eksempel på mapping-analyse og panoramasnit (Mikkelsen 2015)

[2]Følgende kategoriseringer og mapping-analyser er baseret på tidligere versioner, præsenteret for projektets aktører igennem statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber" (Mikkelsen 2015).

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER

Disse åbne landskaber på havnene fungerer som oplagspladser for materiel og lystbåde i vinterhalvåret (se figur 4.6). De er oftest svagt rumligt afgrænsede og fremstår som åbne arealer med grusbelægning eller naturgrunde med vildtvoksende græs. Endvidere indeholder områderne funktionsbygninger i form af blandt andet lagerbygninger og skurer. Områderne synes mindre regulerede, om end lystbåde de fleste steder opbevares efter et fastlagt system. Områderne befinder sig oftest i periferien af havneområderne på afstand af havnenes mere offentligt tilgængelige områder. Områderne er primært funktionslandskaber og en nødvendighed for havnenes aktiviteter. Men i sommerhalvåret, når lystbådene er i vandet, ligger områderne øde hen. Der synes derfor at være et potentiale for at anvende områderne til eksempelvis midlertidige aktiviteter og på denne måde integrere områderne mere med havnenes øvrige delområder (Mikkelsen 2015).

B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER

De fortættede skurmiljøer fremstår som små, ofte semiprivate enklaver på havneområderne (se figur 4.7). Flere steder har skurerne funktion som små fritidshuse eller kolonihaver og som opbevaringsskurer til forskelligt materiel som eksempel udstyr til både, vandsportsudstyr og fiskegrej. Skurerne er karakteriserede ved en uformel arkitektur og materialitet, ofte i "klondike" lignende selvbyggerstil og nogle steder bygget af genbrugsmaterialer. Udearealerne er ofte uordnede og indeholder flere steder fiskeudstyr og både. Dermed skaber områderne en atmosfære og et diversificeret havneliv på områderne (Mikkelsen 2015). I kapitel 5 beskriver flere aktører disse områder som vigtige for havnenes mangfoldighed og autenticitet og områderne synes dermed at indeholde et potentiale i havneomdannelserne. Samtidig er områderne skrøbelige, og i kombination med nye bebyggelser er der risiko for, at de praksisser, der udfoldes i skurmiljøerne, vil blive overtaget og udstødt af andre praksisser i de nye byområder på havnene (Carlberg & Christensen 2005, se også kapitel 2).

C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER

Disse områder består af bygninger af historisk betydning for havnene, men også af flydende kulturarv i form af træskibe (se figur 4.8). De fleste af områdernes bygninger er direkte relaterede til Limfjorden igennem deres tidligere funktioner som toldboder eller forsvarsværker, men tjener nu andre formål, oftest publikumsrettede som eksempelvis kroer og museer. Bygningerne har ofte centrale placeringer på havnene og er markante landemærker i havnelandskaberne. Træskibsområderne drives ofte af lokale foreninger og træskibslaug, og er således stadig aktive. Områderne er vigtige brikker i Limfjordens og havnenes samlede historie og har derfor potentialer i sammenbindingen af Limfjordshavnene på tværs af vandet (Mikkelsen 2015). De historiske betydninger af områderne ses eksempelvis i forsvarsanlægget "Skansen" i Hals, der i århundrede fungerede som porten til Limfjorden og dermed som vigtig del af fortællingen om hele Limfjorden (Nordjyllands Historiske Museum 2016). Limfjordens kroer er ligeledes markante kulturarvsfortællinger og i tilfælde, hvor disse fungerede som færgekroer, havde disse institutioner ofte en modpart på den anden side af vandet og dermed en tydelig forbindelse på tværs af fjorden (se Buus & Sørensen 2012). Træskibsmiljøerne forbinder til stadighed havnene i fjorden, blandt andet igennem sjægtesejladsen (blandt andet i Hjarbæk og Struer) og igennem større events som træskibssejladsen Limfjorden Rundt. Denne områdetype er et vigtigt element i havnenes identitet og autenticitet, som flere aktører fremhæver i kapitel 5.

Figur 4.6: Havnenes oplagspladser

Figur 4.7: Fortættede skurmiljøer

Figur 4.8: Historisk vigtige kulturmiljøer

D: ERHVERVSHAVNENE

Erhvervshavnene er en bred kategorisering af industriområder og mindre erhvervsområder med forskelligt aktivitetsniveau (se figur 4.9). På nogle havne består områderne af fuldt aktive industrier, men flere steder er områderne mindre funktionsintensive og præget af en stor mængde funktionstømte anlæg og bygninger. Som det fremgår af kapitel 1 er denne områdetype udfordret af Limfjordens vanddybder og stadig større skibe og enheder, samt stigende landtransport. Aktiviteterne på havnene inkluderer blandt andet værftsvirksomheder og erhvervsfiskere, stykgodstrafik og anlæg til korn- og foderstof handel. Disse aktiviteter har markante, fysiske indvirkninger på havnelandskaberne, dels påvirkes kanten af beddinger, kraner og andet materiel. Godstrafikken nødvendiggør opførelser af storskala strukturer som høje kornsiloer og lagerbygninger. Deres materialitet er af industriel karakter, i nogle tilfælde historiske rødstens pakhuse, men oftest betonkonstruktioner og stålpladebeklædte lagerbygninger. Områderne er i nogle tilfælde aflukkede fra offentligheden og bygningerne er oftest kun tilgængelige for ansatte i virksomhederne. Områderne danner i de fleste tilfælde en barriere mellem byen og fjorden og optager betydelige dele af byernes kyststrækning. Men områderne er også forbindelsesled mellem byerne, de øvrige havne i Danmark og resten af verden (Mikkelsen 2015). Som det fremgår af aktørudsagn i kapitel 5, er der samtidig en erkendelse af erhvervsaktiviteternes værdi for havnene som helhed. Fragtskibe og andre relaterede strukturer tilfører også værdi for de rekreative områder og styrker den sammensathed og diversitet, der karakteriserer havnen. Carlberg og Christensen (2005) fremhæver områdernes kvaliteter som "liminale" rum, men ser også at de igennem transformationsprojekter, og dermed ofte også domesticering, gennemgår elimineringsog æsteticeringsprocesser, hvor industrihavnens spor renses eller tilintetgøres (se mere i kapitel 2).

E: MODTAGELSESOMRÅDERNE

Modtagelsesområderne er karakteriseret som ankomstpunkter fra både land- og vandsiden (se figur 4.10). I mange tilfælde er områderne samlet omkring en hovedgade eller et strøg på havnen, der samler leisure-funktioner som eksempelvis restauranter og butikker. Disse hovedstrøg er som oftest direkte forbundne til hovedgader i byens centrum. Endvidere er områderne ofte sammenfaldende med lystbådehavnene og bliver herved et knudepunkt mellem vand og land og er forbundne på tværs af fjorden igennem de sejlende turister. Bygningsmassen er ekstrovert og præsentabel, og områderne har ofte tæt kontakt til vandet igennem bådebroer, samt terrasserede niveauer og trapper ned mod vandet. Igennem områdernes funktion som ankomstpunkter spiller de en vigtig rolle i sammenspillet mellem lokale borgere og besøgende og i sammenhængen mellem havne på tværs af fjorden (Mikkelsen 2015). Områderne er beslægtede og ofte sammenfaldende med områdetype F, de transformerede havneområder, som beskrives nedenfor.

F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER

Fordi Limfjordshavnene er under transformation har nye havneområder med byfunktioner som boliger og kontorer fundet plads på havnene (se figur 4.11). Områderne orienterer sig primært imod den lokale by og i mindre grad udad mod vandet og Limfjordens andre byer (Mikkelsen 2015). De nye områder ved fjorden giver brugerne af bygningerne udsigt til fjorden, og det er denne udsigt til vandet, der er hovedattraktionen i forhold til at bo eller have kontor på Limfjordshavnene. Områderne skaber også adgang til fjorden for byens borgere og besøgende, og flere af projekterne har betydet forskønnelse af kanten og nye opholdsmuligheder ved fjorden. Samtidig

Figur 4.9: Erhvervshavnene

Figur 4.10: Modtagelsesområderne

Figur 4.11: Transformerede havneområder

har nogle af disse områder også til en hvis grad medført en eksklusion og domesticering af kanten. Der er således en risiko for, at de praksisser, der flytter med ind i nye byområder på havnen bliver dominerende og dermed også ekskluderende i forhold til andre praksisser (som eksempelvis udfoldes i områdetype B: de fortættede skurmiljøer) og dermed får negative konsekvenser for mangfoldigheden i havnenes byrum på kanten (Carlberg & Christensen 2005). Nogle af disse projekter har desuden været præget af generiske tilgange til havneomdannelse med mindre fokus på stedsspecifikke potentialer (Braae & Diedrich 2012, Stevens & Dovey 2004, se kapitel 2). I kapitel 5 giver flere aktører udtryk for, at hidtidige omdannelser kan kritiseres for manglende forbindelse til stedet og vandet, men udtrykker også, at nye projekter viser tendenser til i højere grad at bygge videre på eksisterende potentialer og tilegne sig havnen.

V: LIMFJORDENS VANDE

Som det også er udfoldet i kapitel 1 er vandet i Limfjorden et hovedtema for dette projekt. Det er således projektets tilgang at søge at vende blikket og undersøge tilgange fra vandsiden mod landsiden. Et vigtigt greb i denne sammenhæng er blandt andet videoetnografierne igennem kajaksejlads analyseret ovenfor. Projektet søger at udfolde vandet som et forskelligartet og komplekst system bestående blandt andet af biologi, strømme, mennesker og artefakter, men også en rumlig størrelse, hvor eksempelvis vanddybder har en stor betydning for, hvilke anvendelser og aktiviteter miljøet fordrer. Således har strøm og vanddybder betydning for fjordens biologi og mulighed for eksempelvist at dyrke i fjorden. Endvidere kan lave vanddybder være en fordel for havneområdernes fugleliv, men ikke for godstransport eller lystsejlads. Havnenes geografiske placering er desuden vigtig i forhold til vandet – havne på landskabelige yderpunkter er eksponerede for vind, strøm og bådtrafik igennem fjorden, imens havne placeret i vige er mere beskyttede for fjordens miljø. Det er således projektets mål at afsøge muligheder for, at vandet får større betydning i havneomdannelsesprojekter, og forstås som et rumligt system med stedlige potentialer i hver havn (Mikkelsen 2015). Kritikken af vandets manglende indvirkning på nutidige havneomdannelsesprojekter og et større fokus på kanten mellem vand og land i denne sammenhæng er endvidere udfoldet i kapitel 2.

M: MELLEMRUMMENE

Igennem arbejdet med at definere områdetypologier på havnene fremkommer også en modpart til definerede områder, her beskrevet som havnenes ”mellemrum”. Mellemrummene er ofte svagt rumligt afgrænsede og har som områdetype A karakter af funktionslandskaber, for eksempel som parkeringsarealer eller som mindre tomter til opbevaring af materiel. Men mellemrummene har også potentialer som interventionsrum (Tietjen 2011), der kan sammenbinde havnenes delområder og modvirke havnenes fragmentering i enklaver, hvilket er yderligere udfoldet i kapitel 2 (Mikkelsen 2015).

Figur 4.12: Limfjordens vande

Figur 4.13: Mellemrummene

Hals havn

Hals er placeret, hvor den østlige del af Limfjorden møder det åbne hav ved Kattegat. Byen er karakteriseret ved det historiske fæstningsanlæg "Skansen" og har en færgeforbindelse over fjorden til Egense i syd. Havnen har to havnebassiner, et vestligt, der indeholder en bedding og smedje og en lystbådehavn og et østligt, der også indeholder bådepladser og foreningshus for vandsportsudøvere.

F TITEL BOLIGBYEN

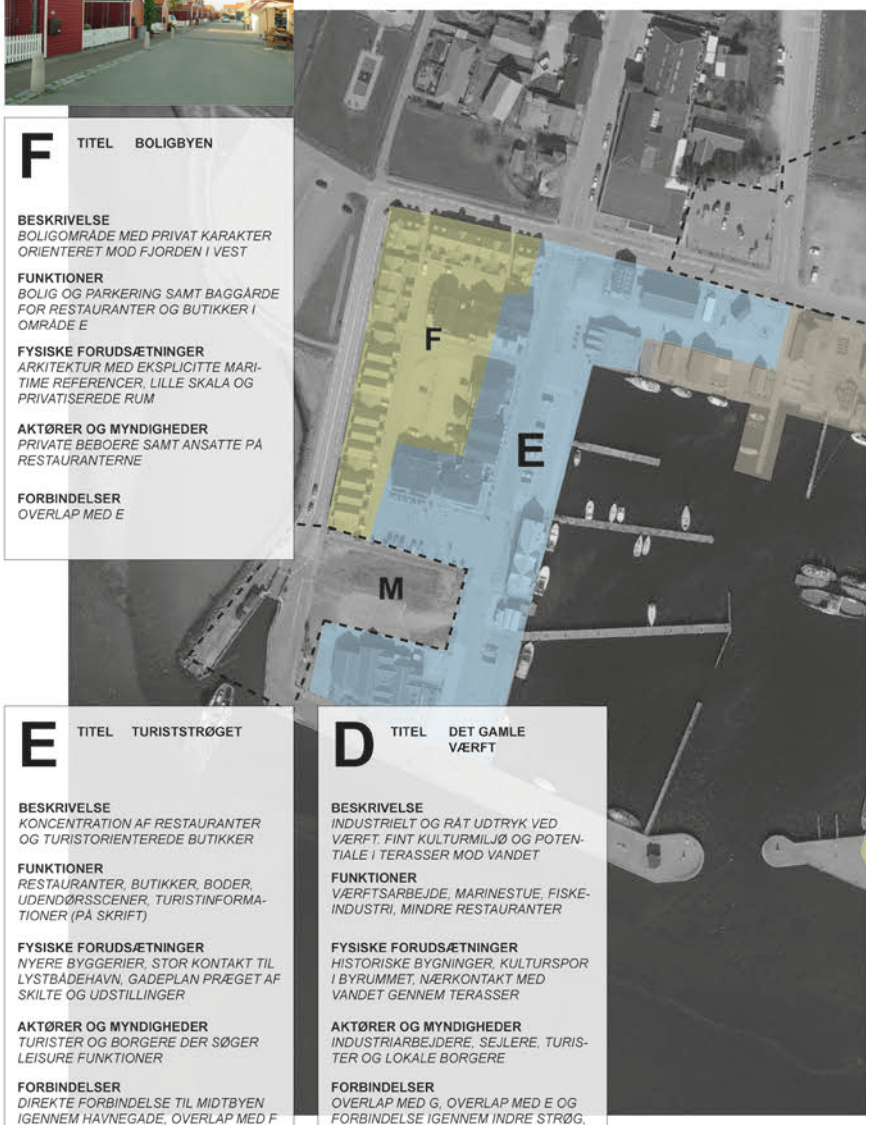
BESKRIVELSE
BOLIGOMRÅDE MED PRIVAT KARAKTER ORIENTERET MOD FJORDEN I VEST

FUNKTIONER
BOLIG OG PARKERING SAMT BAGGÅRDE FOR RESTAURANTER OG BUTIKKER I OMRÅDE E

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
ARKITEKTUR MED EKSPLICITTE MARITIME REFERENCER, LILLE SKALA OG PRIVATISEREDE RUM

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
PRIVATE BEBOERE SAMT ANSATTE PÅ RESTAURANTERNE

FORBINDELSER
OVERLAP MED E



E TITEL TURISTSTRØGET

BESKRIVELSE
KONCENTRATION AF RESTAURANTER OG TURISTORIENTEREDE BUTIKKER

FUNKTIONER
RESTAURANTER, BUTIKKER, BODER, UDENDØRSSCENER, TURISTINFORMATIONER (PÅ SKRIFT)

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
NYERE BYGGERIER, STOR KONTAKT TIL LYSTBÅDEHAVN, GADEPLAN PRÆGET AF SKILTE OG UDSTILLINGER

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
TURISTER OG BORGERE DER SØGER LEISURE FUNKTIONER

FORBINDELSER
DIREKTE FORBINDELSE TIL MIDTBYEN IGENNEM HAVNEGADE, OVERLAP MED F OG SVAG FORBINDELSE TIL D

D TITEL DET GAMLE VÆRFT

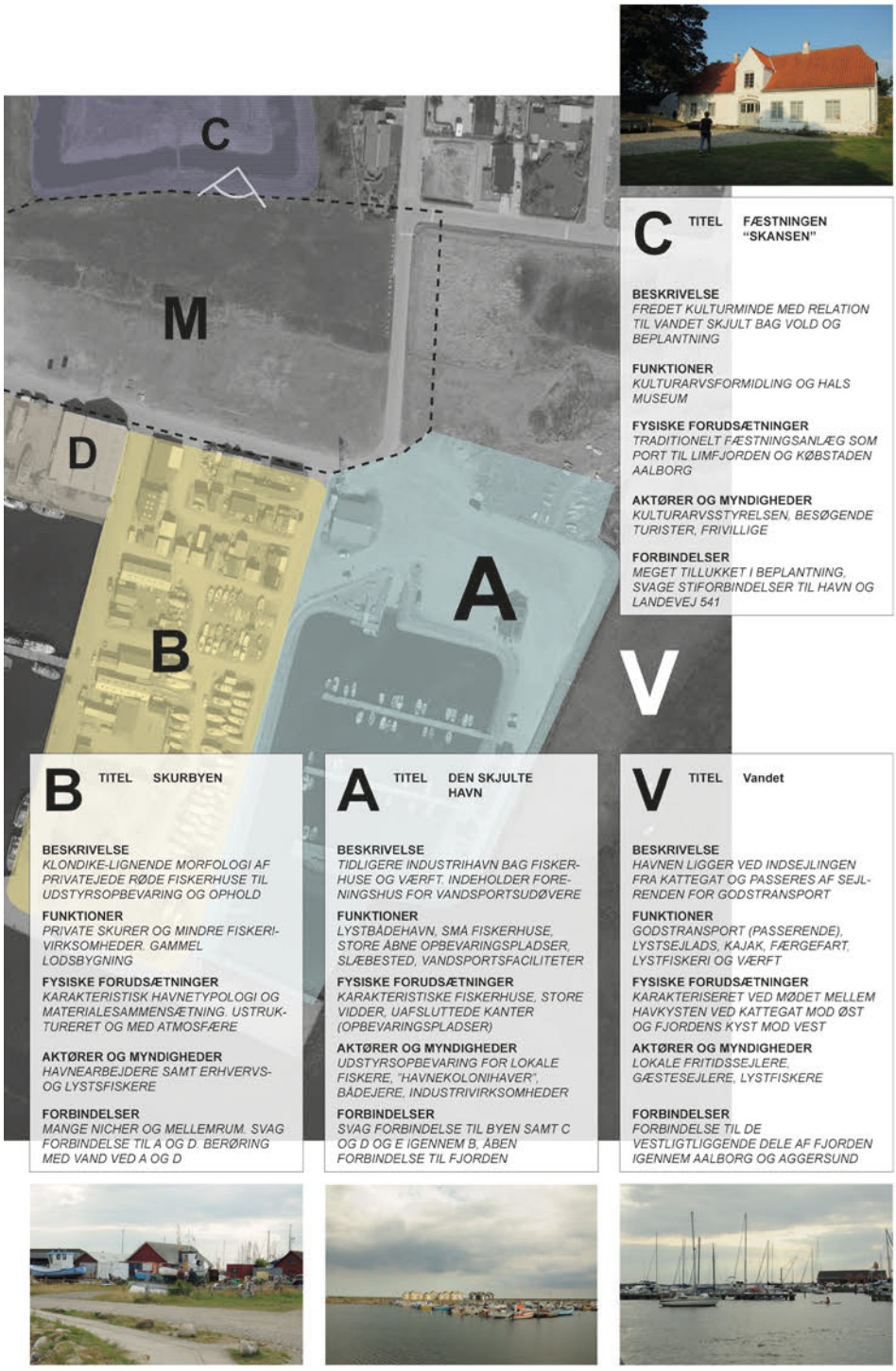
BESKRIVELSE
INDUSTRIELT OG RÅT UDTRYK VED VÆRFT. FINT KULTURMILJØ OG POTENTIALE I TERASSER MOD VANDET

FUNKTIONER
VÆRFTSARBEJDE, MARINESTUE, FISKEINDUSTRI, MINDRE RESTAURANTER

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
HISTORISKE BYGNINGER, KULTURSPOR I BYRUMMET, NÆRKONTAKT MED VANDET GENNEM TERASSER

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
INDUSTRIARBEJDERE, SEJLERE, TURISTER OG LOKALE BORGERE

FORBINDELSER
OVERLAP MED G, OVERLAP MED E OG FORBINDELSE IGENNEM INDRE STRØG, SVAG KONTAKT TIL A GENNEM B



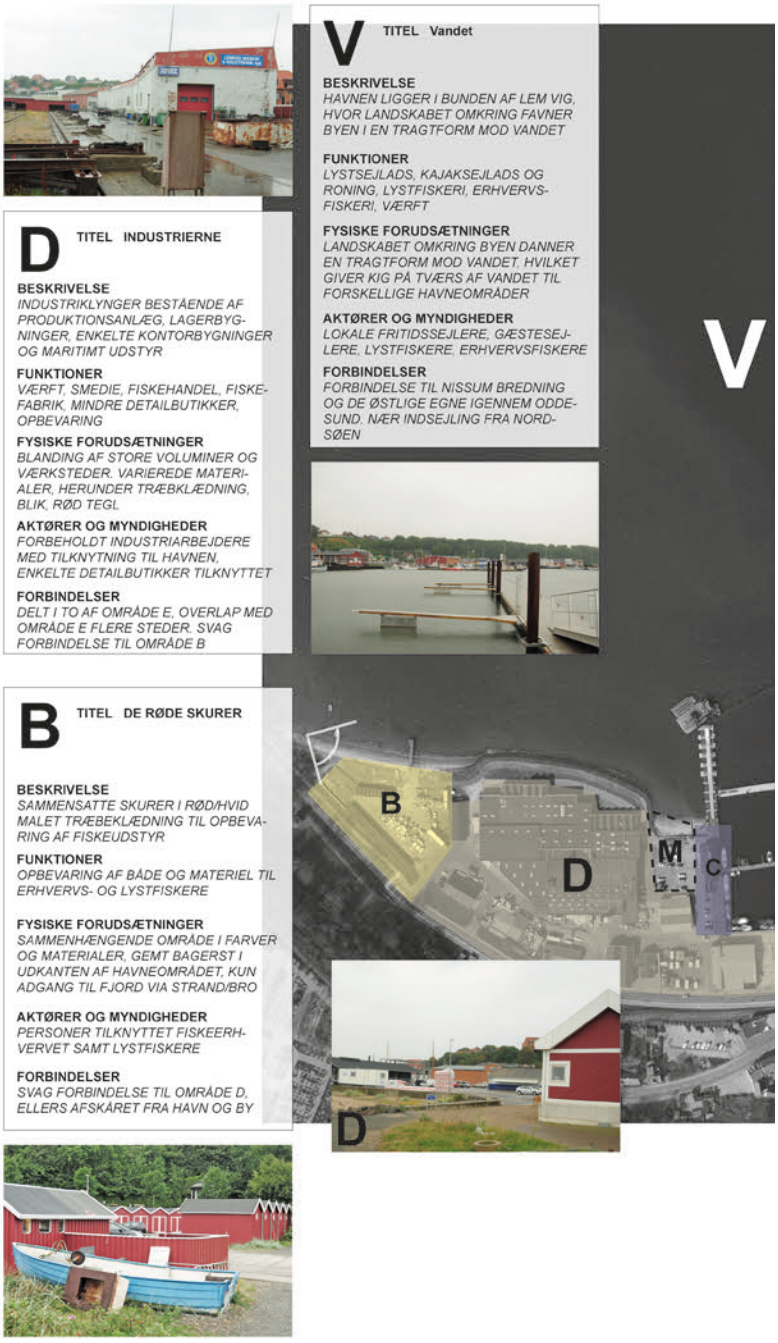
SIGNATUR

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.14

Lemvig havn

Lemvig er placeret tæt ved den vestlige indsejling til Limfjorden fra Nordsøen. Byen har tidligere været karakteriseret ved de mange fiskekuttere på havnen, men havnefronten og de industrier, der tidligere relaterede sig til fiskeriet er nu under omdannelse til rekreative formål. Den centrale del af havnen er opdelt i to bassiner, og i den vestlige del af havneområdet findes et industriområde, mens der i den østlige del findes en bedding og smedje.



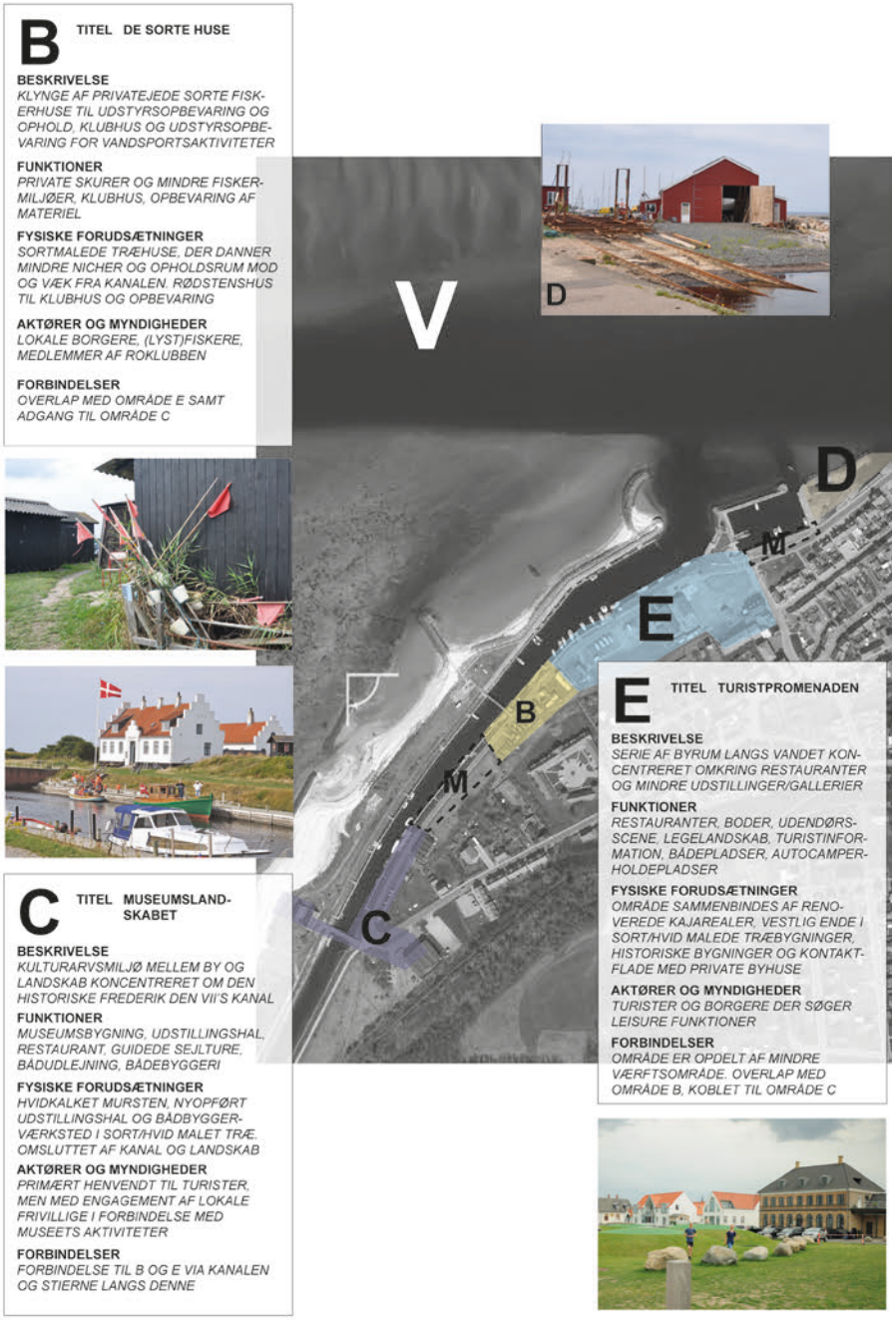
SIGNATUR

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.15

Løgstør havn

Løgstør er placeret imellem det smalle, østlige forløb af Limfjorden og det åbne øhav mod vest. Løgstør er karakteriseret ved Frederik den VII's kanal, der tidligere har ført skibe sikkert frem mellem den østlige og vestlige Limfjord. Havnen består af en række kajarealer ud mod den åbne fjord og kanalforløbet, der løber ind mod byen og ud mod det åbne fjordlandskab i vest.



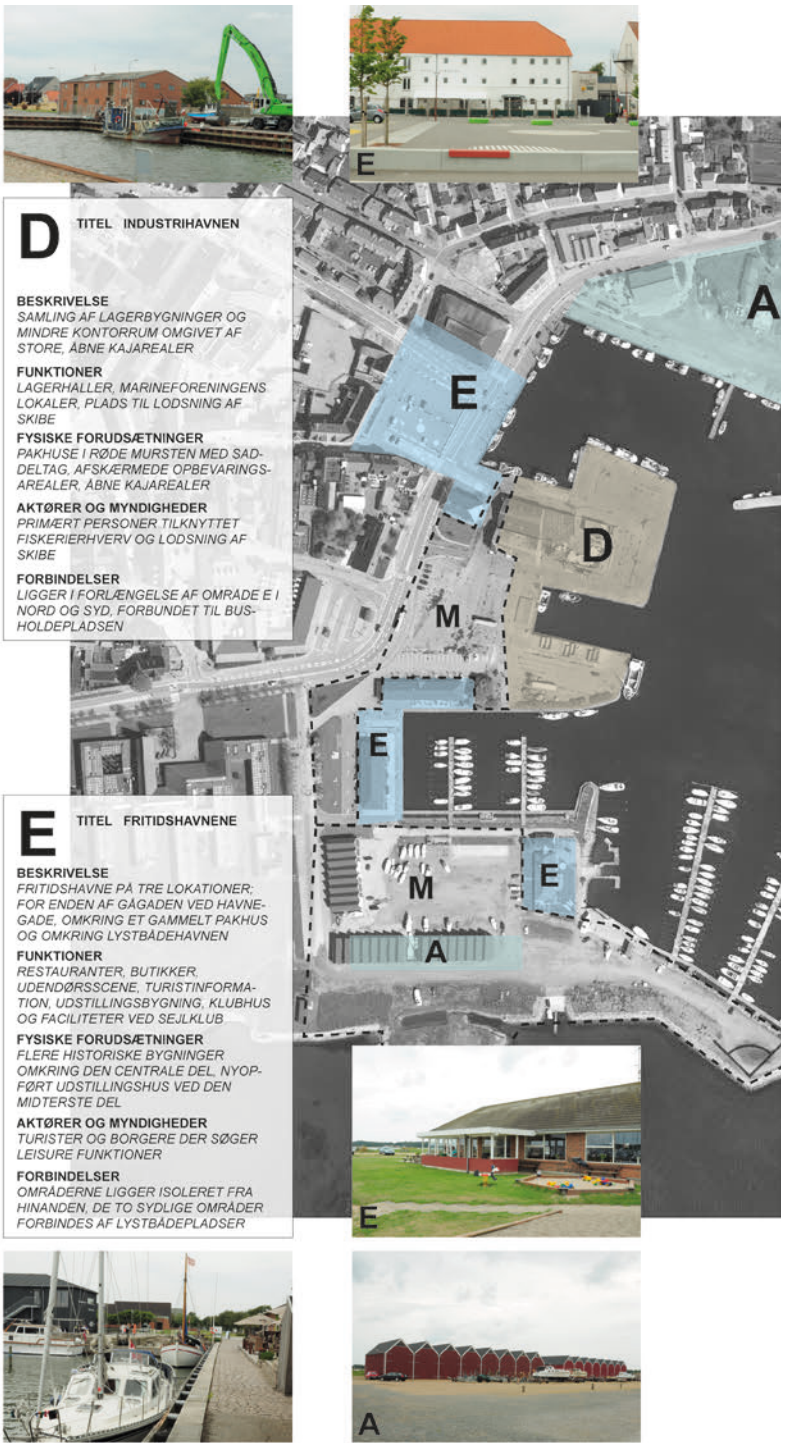
SIGNATUR

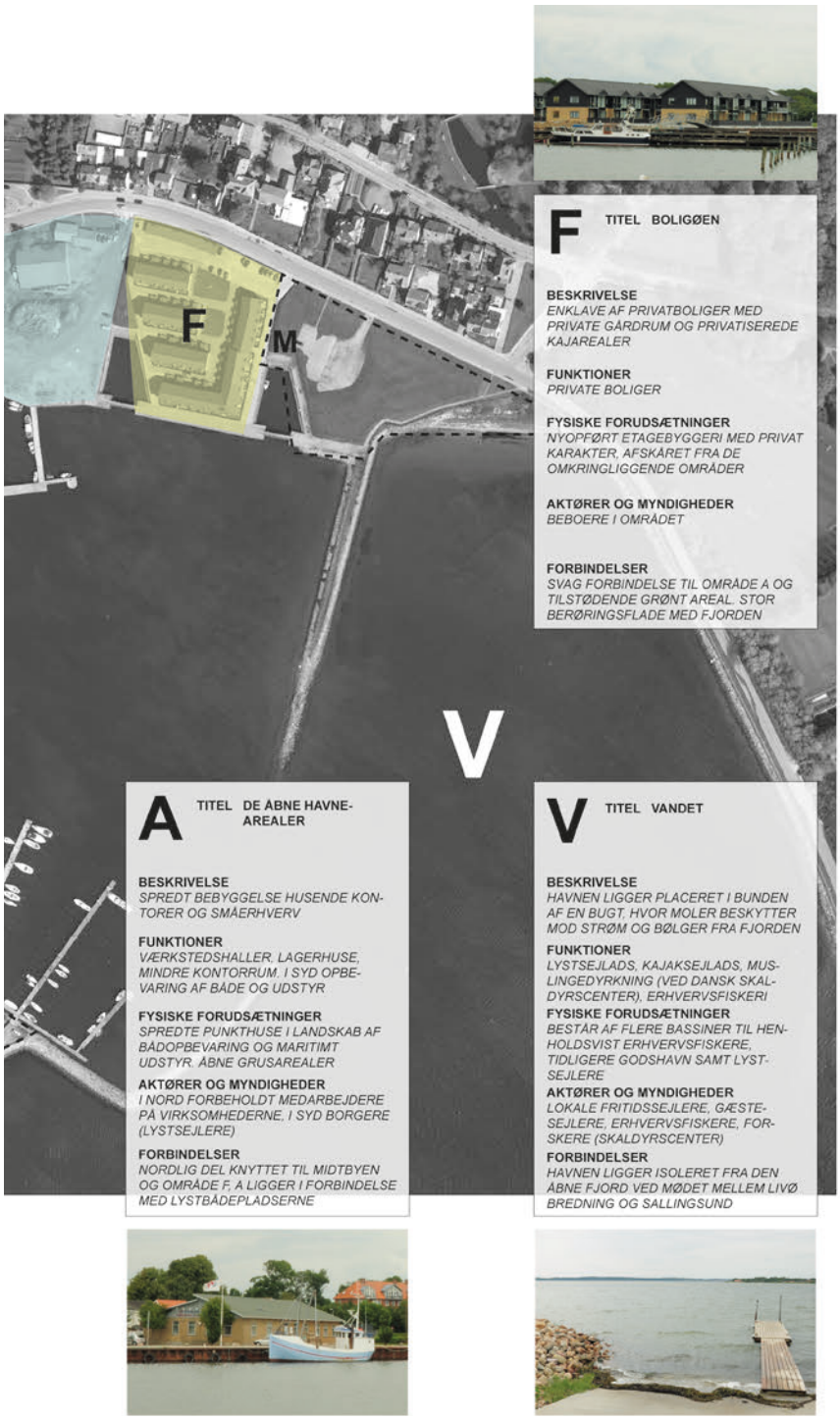
A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.16

Nykøbing havn

Nykøbing er placeret i en vig i den sydøstlige del af Mors tæt ved Sallingsund. Nykøbing er hovedby på Mors og er karakteriseret ved den historiske bykerne, blandt andet ved pakhustorvet ved havnen. Havnen er opdelt i tre bassiner, hvor de nordlige bassiner indeholder erhverv, særligt muslingefiskeriet, og hvor den sydlige del er forbeholdt lystbåde og andre vandsportsaktiviteter på fjorden.





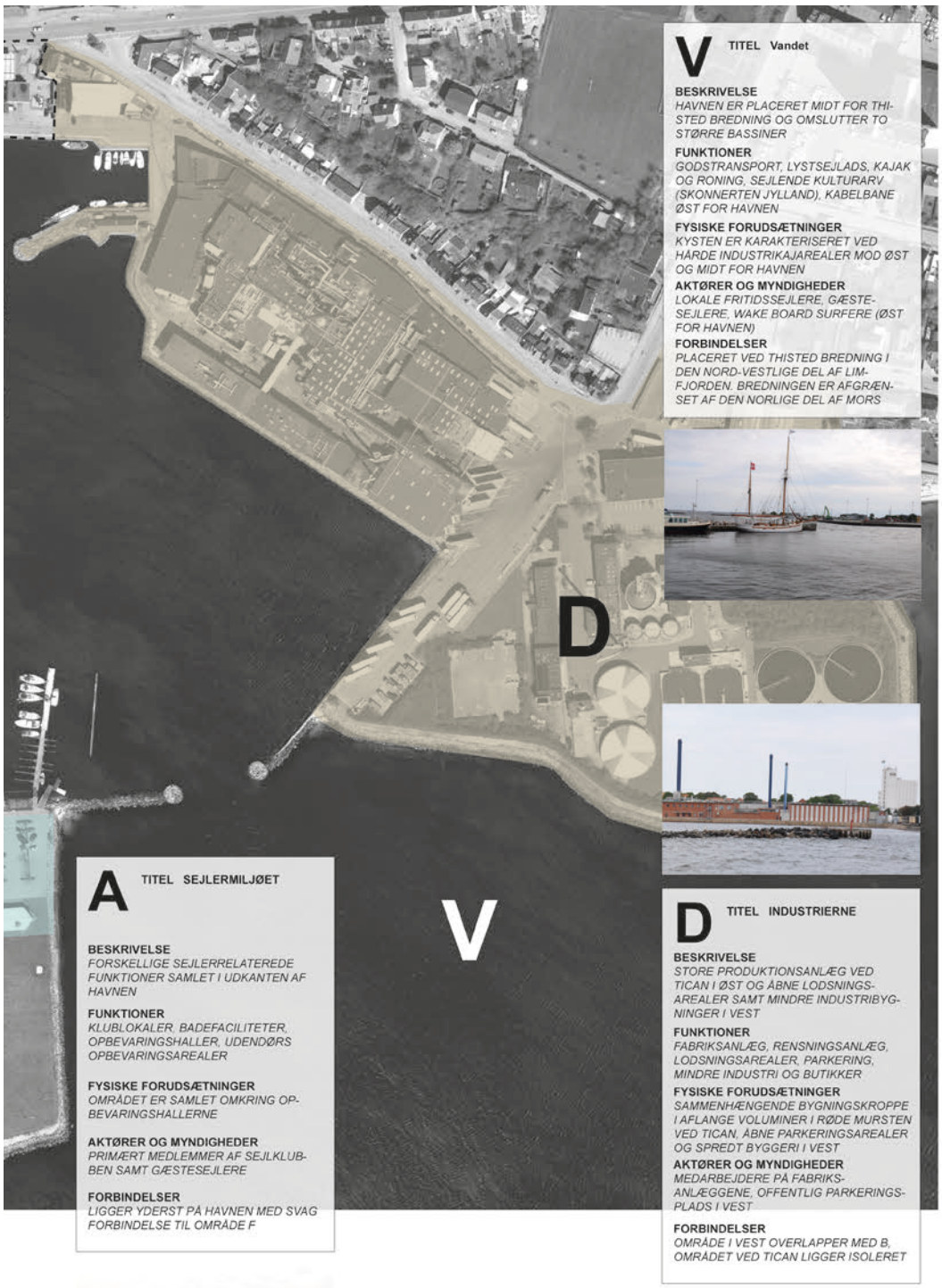
SIGNATUR

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.17

Thisted havn

Thisted er placeret ved Thisted Bredning mellem Thy og Mors i den nordvestlige del af Limfjorden. Thisted er karakteriseret som hovedby i Thy, og havnen er kendetegnet ved den store industri i den østlige del af havnen. Havnen er opdelt i tre bassiner, hvor den nordlige er nyligt omdannet og indeholder forbindelse mellem midtbyens gågade og havnen. De sydlige dele er forbeholdt lystbådehavnen og indeholder blandt andet flere nyopførte kontorbyggerier.



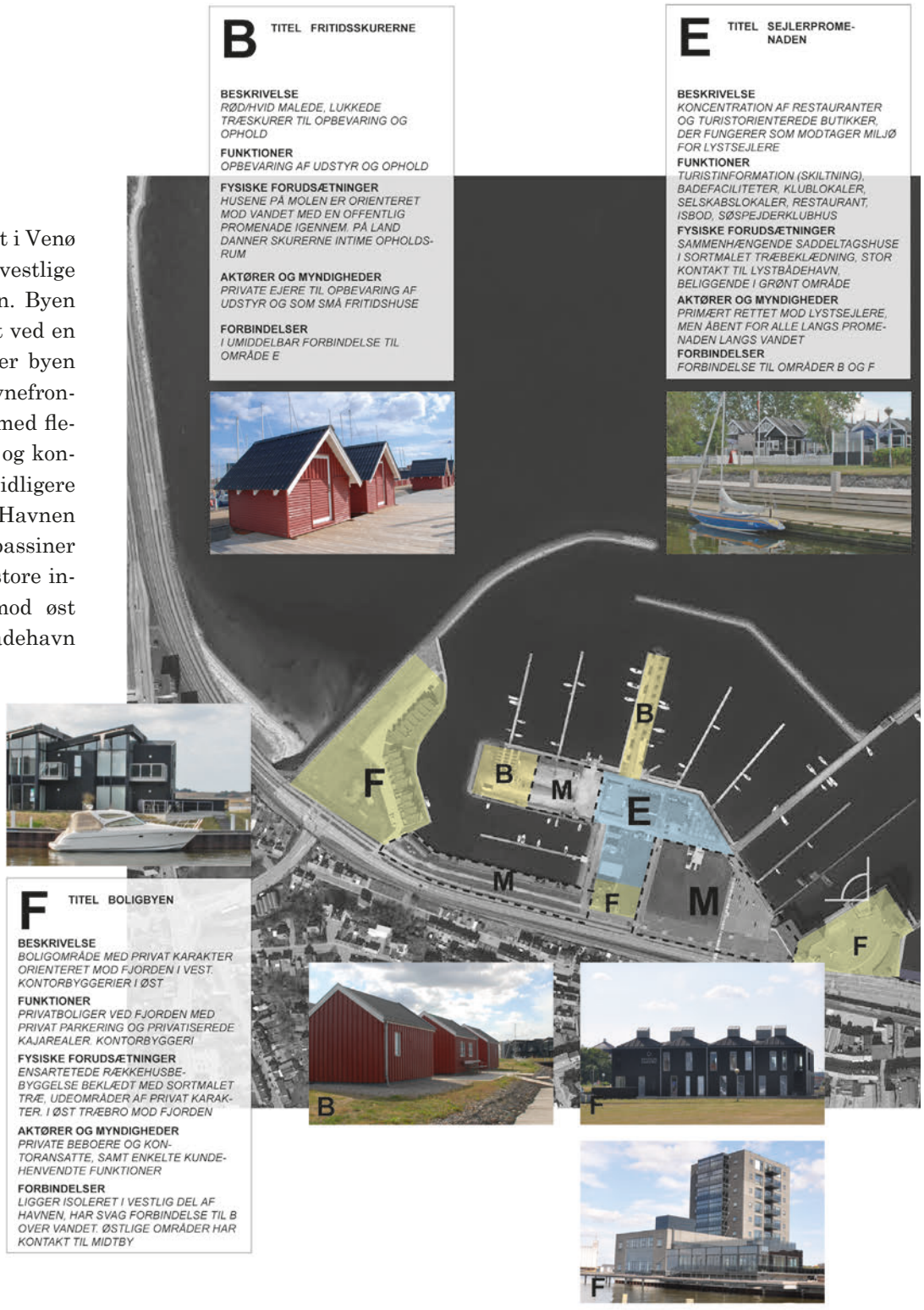
SIGNATUR

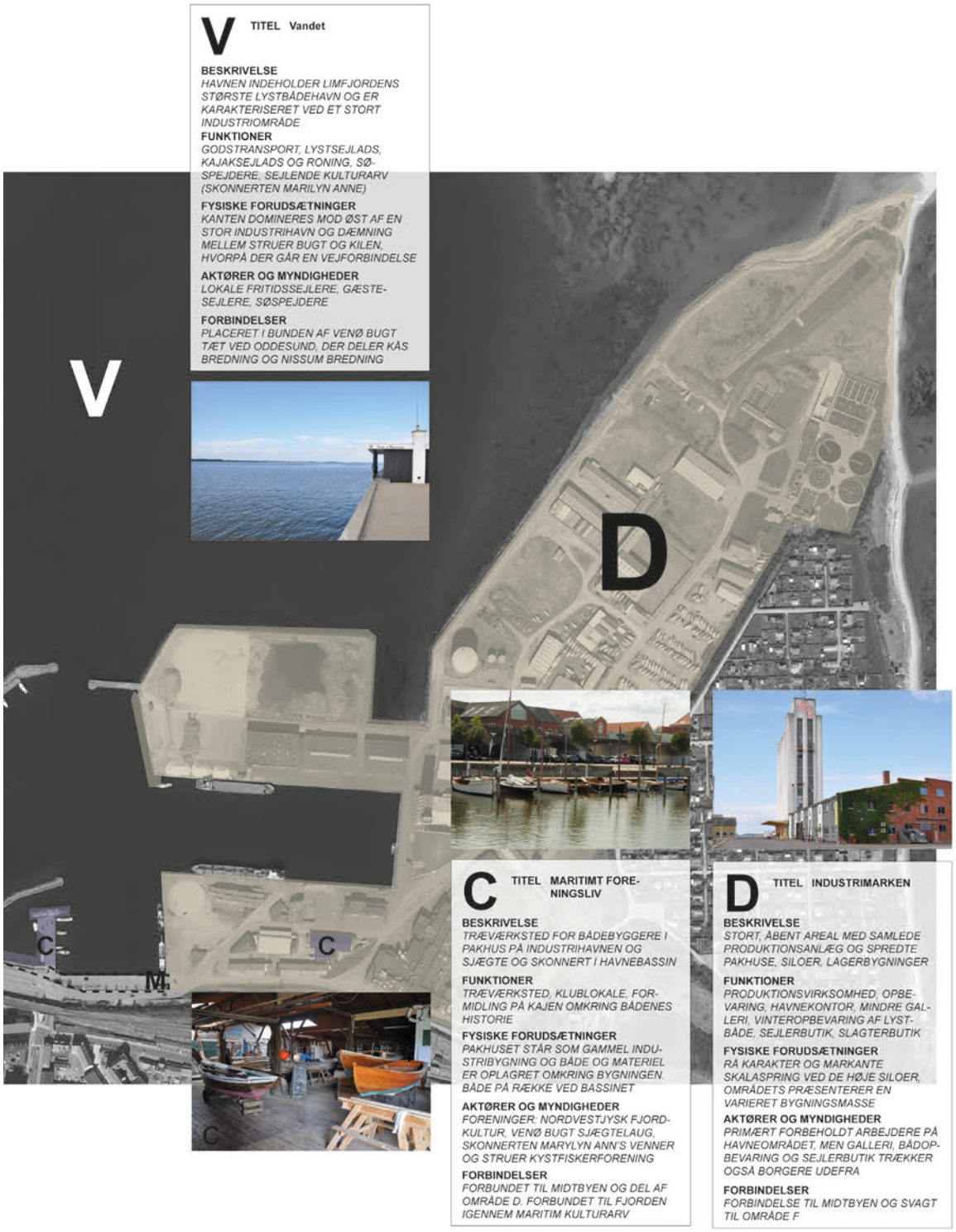
A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.18

Struer havn

Struer er placeret i Venø Bugt i den sydvestlige del af Limfjorden. Byen er karakteriseret ved en højbane, der deler byen og havnen. Havnefronten er bebygget med flere bynære bolig- og kontorområder på tidligere industrigrunde. Havnen består af fem bassiner og er præget af store industriområder mod øst og en stor lystbådehavn mod vest.





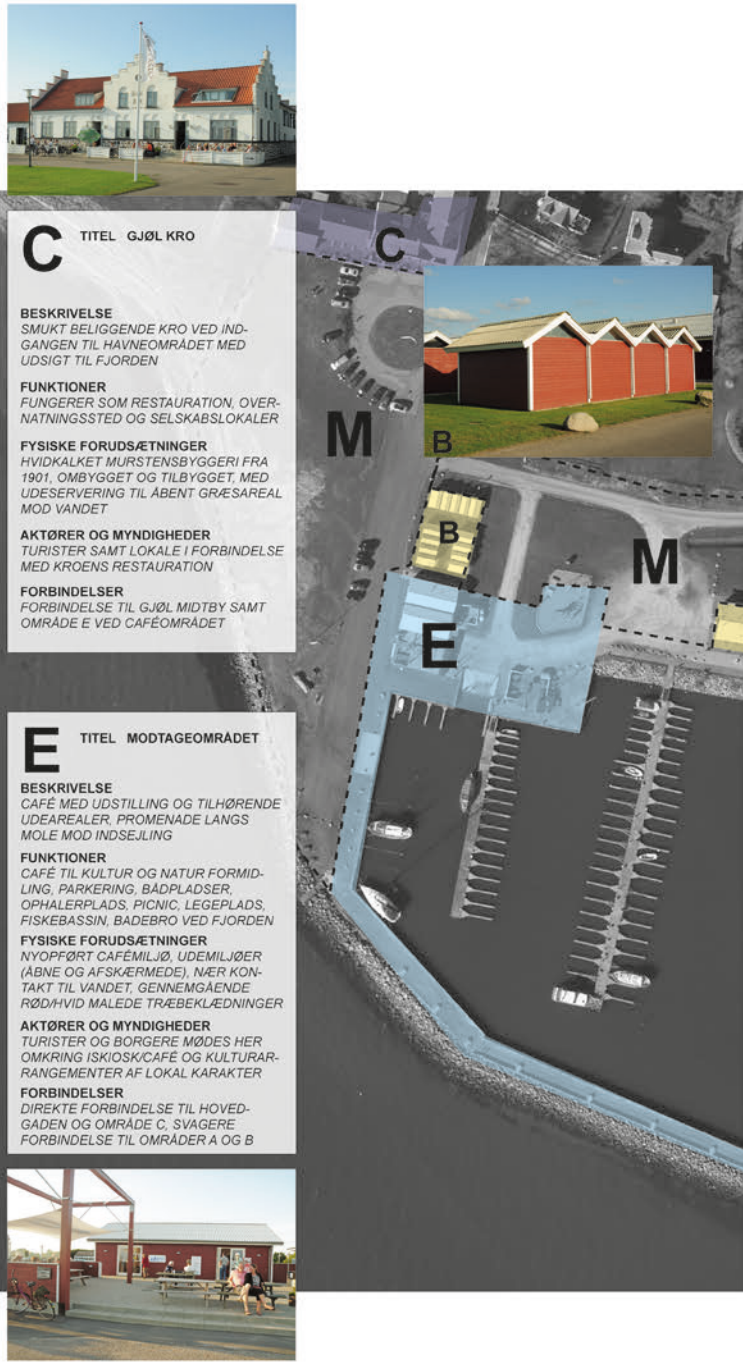
SIGNATUR

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.19

Gjøl havn

Gjøl er placeret i den østlige del af Limfjorden ved Nibe Bredning. Havnen ligger placeret til den åbne fjord med vand på tre sider og er karakteriseret ved mindre røde træhuse med saddeltage. Havnen indeholder ét havnebassin, der i den vestlige del er koncentreret omkring en café og i den østlige omkring vandsportsforeningers klubhuse.



SIGNATUR

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.20

Hjarbæk havn

Hjarbæk er placeret i bunden af Hjarbæk fjord i den sydlige del af Limfjorden. Hjarbæk ligger på skråningerne af et kuperet landskab med havnen som centrum. Havnen er karakteriseret ved den historiske kro og andre historiske bygninger i byen. Havnen består af ét havnebassin, der indeholder historiske Limfjordssjægte og lystbåde.

C TITEL SJÆGTEMILJØET

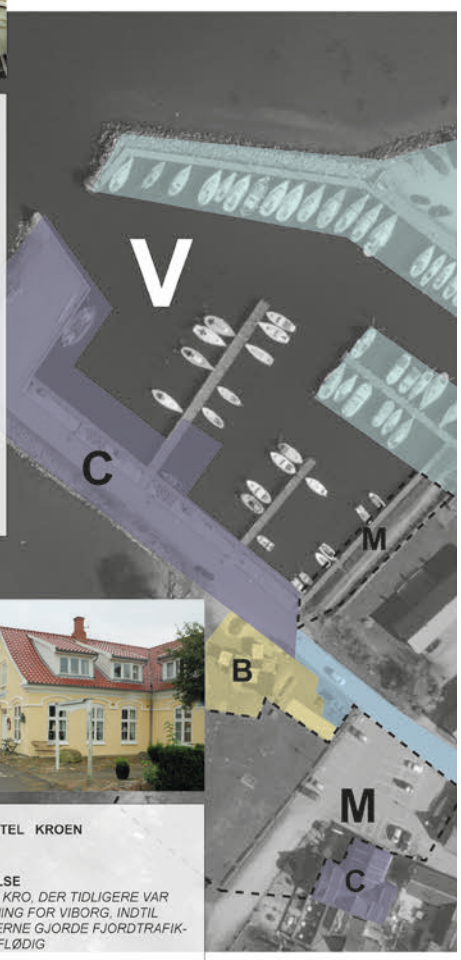
BESKRIVELSE
SAMLING AF LIMFJORDSSJÆGTE MED TILHØRENDE FORMIDLING AF FARTØJERNES HISTORIE

FUNKTIONER
KAJANLÆG HVOR SJÆGTENE LIGGER TIL, OPHOLDSAREAL VED INDSEJLING MED UDSIGT OVER FJORDEN

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
MARITIM KULTURHISTORIE OG FORMIDLING AF SJÆGTENE, KAMPESTENSBOLVÆRK. FLYDENDE OVERGANG TIL LYSTBÅDEPLADSER

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
SJÆGTELAUGET VEDLIGEHOLDER OG SEJLER SJÆGTENE, FORMIDLINGEN INDDRAGER BESØGENDE

FORBINDELSER
FORBINDELSE MED OMRÅDE B VED FORENINGSSKURENE. SJÆGTENE SEJLER I OG HAR HISTORISK FORBINDELSE TIL FJORDEN



B TITEL FORENINGSKLYNGEN

BESKRIVELSE
INTIM KLYNGE AF TRÆSKURER TIL FORENINGSBRUG OG OPBEVARING AF MATERIEL

FUNKTIONER
FORENINGSAKTIVITETER FOR HJARBÆK SJÆGTELAUG I FORBINDELSE TIL SJÆGTENE SAMT OPBEVARING AF MATERIEL

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
ÅBEN OG INTIM KLYNGE AF SKURER MED GRØNTMALET TRÆBEKLÆDNING PLACERET I GRØNT MILJØ MED OPHOLD

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
HJARBÆK SJÆGTELAUG TIL FORENINGSAKTIVITETER OG OPBEVARING AF MATERIEL, FORMIDLING HENVENDER SIG TIL HAVNENS GÆSTER

FORBINDELSER
SKURENE LIGGER VED INDGANGEN TIL HAVNEN FRA BYEN OG HAR FORBINDELSE TIL OMRÅDER C OG D, HVOR SJÆGTENE LIGGER TIL KAJ

C TITEL KROEN

BESKRIVELSE
HISTORISK KRO, DER TIDLIGERE VAR TOLDBYGNING FOR VIBORG, INDTIL GODSBANERNE GJORDE FJORDTRAFIKKEN OVERFLØDIG

FUNKTIONER
RESTAURATION, SELSKABSLOKALER, OVERNATNING

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
TOLDSTED FRA 1847 SENERE OMDANNET TIL KRO OG TILBYGGET KROPAVILLON I 1912. BYGNINGER I BYEN UNDERLAGT OMFATTENDE LOKALPLANER

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
KROEN ER PRIVATEJET RESTAURANT OG OVERNATNINGSSTED. BRUGERNE ER PRIMÆRT TURISTER I OMRÅDET

FORBINDELSER
TILGÆNGELIG VED INDGANGEN TIL HAVNEN FRA BYEN OG I TÆT FORBINDELSE TIL PARKERINGSPLADS OG OMRÅDE B

A TITEL SEJLERKLUBBEN

BESKRIVELSE
OMRÅDE FOR SEJLERE UNDER VIBORG SEJLKLUB MED ÅBEN OG UORGANISERET KARAKTER

FUNKTIONER
KLUBHUS FOR SEJLKLUB, KAJPLADSER TIL LYSTBÅDE, BÅDEOPBEVARING, OPBEVARING AF MATERIEL

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
SPORADISKE OPBEVARINGSAREALER FORDELT PÅ ÅBEN GRUSPLADS, KARAKTER AF 'BRUGSLANDSKAB'

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
AREAL FOR SEJKLUBBENS MEDLEMMER GEMT VÆK BAGERST PÅ HAVNEAREALET TILGÆNGELIG GENNEM SMAL GRUSVEJ

FORBINDELSER
ISOLERET OMRÅDE MED VAG FORBINDELSE TIL LANDSBY OG LANGS KAJEN TIL OMRÅDE C

E TITEL INDGANGEN

BESKRIVELSE
NEDADGÅENDE VEJFORLØB FRA HJARBÆK BY NED TIL SJÆGTELAUGET OG HAVNEN

FUNKTIONER
BOLIGER, MINDRE BUTIKKER OG SERVERINGSSTEDER

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
ENETAGERS HUSE I DANSK BYGGESKIK OG BINDINGSVÆRK TÆT OP AD VEJENS FORLØB. HÆLDNING SKABER ORIENTERING IMOD HAVNEN OG FJORDEN

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
PRIVATE BOLIGEJERE, LOKALE HANDLENDE OG TURISTER (SÆRLIGT SERVERINGSSTED OG KUNSTHÅNDVÆRKBUTIK)

FORBINDELSER
BYENS HOVEDGADE OG FORBINDELSE MELLEM BY OG HAVN, LEDER TIL OMRÅDE B OG C

V TITEL Vandet

BESKRIVELSE
HAVNEN LIGGER I BUNDEN AF HJARBÆK FJORD. VANDET ER DERFOR ROLIGT. VANDET ER BRAK VAND

FUNKTIONER
LYSTSEJLADS, KAJAK OG RONING, SEJLENDE KULTURARV (SJÆGTE), LYSTFISKERI

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
KYSTEN ER KARAKTERISERET AF BOLVÆRK AF KAMPESTEN, OG HAVNEN OMSLUTTES AF SKOV OG ENGLANDSKABER, DER DANNER EN KLØFT OMKRING VEJEN TIL HAVNEN

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
LOKALE FRITIDSSEJLERE, GÆSTESEJLERE, BADEGÆSTER, SJÆGTESEJLERE, NATURINTERESSEREDE

FORBINDELSER
FORBINDELSE TIL SKIVE FJORD IGENNEM LOVNS BREDNING. AFSIDES FRA LIMFJORDENS STORE BREDNINGER

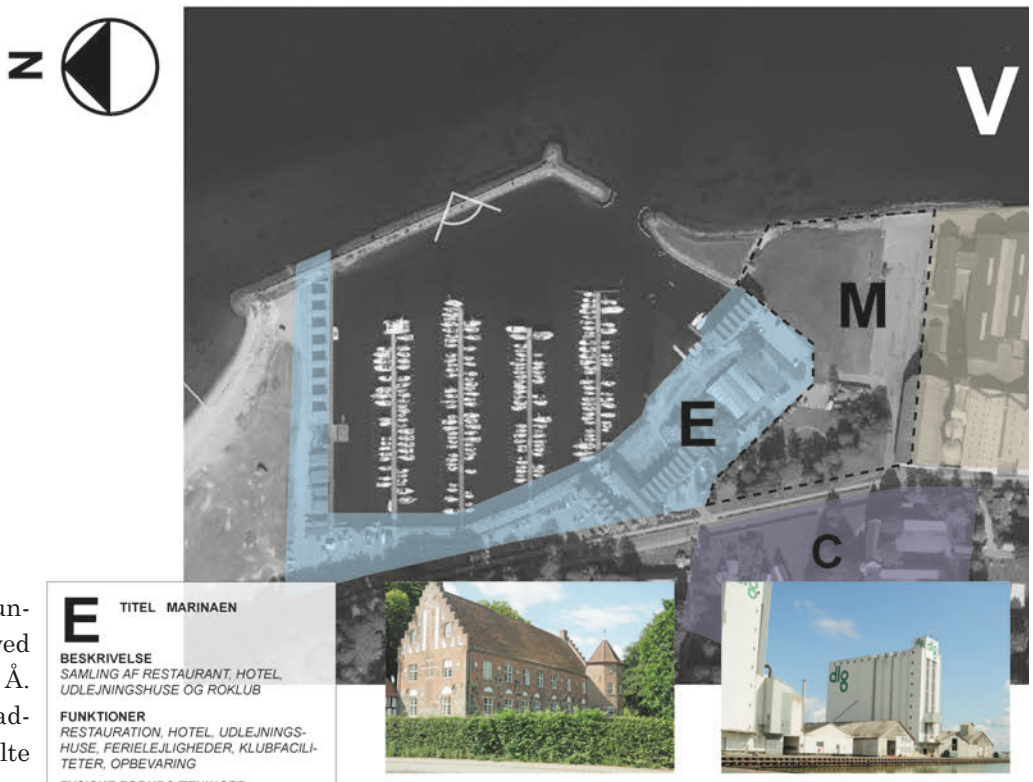
SIGNATUR

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.21

Skive havn

Skive er placeret i bunden af Skive Fjord ved udløbet af Karup Å. Skive havn og by er adskilt af et grønt bælte af skovområder og englandskaber, hvor by og havn blandt andet forbindes af en lang træbro over deltaet ved udløbet af Karup Å. Havnen er opdelt i tre adskilte bassiner, lystbådehavnen med klubhuse og hotel i nord, en industrihavn midt på havneområdet og et bassin i syd med bådepladser og skibsværft.



E TITEL MARINAEN

BESKRIVELSE
SAMLING AF RESTAURANT, HOTEL, UDLEJNINGSHUSE OG ROKLUB

FUNKTIONER
RESTAURATION, HOTEL, UDLEJNINGSHUSE, FERIELEJLIGHEDER, KLUBFACILITETER, OPBEVARING

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
NYERE BYGGERI I SAMMENHÆNGENDE SORT/HVID MALET TRÆBEKLÆDNING, HAVNEPROMENADE MED OPHOLDSNICHER OG AFTRAPNING MOD VANDET

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
TURISTER OG LOKALE SEJLERE VED BÅDEPLADSERNE, FORENINGSMEDLEMMER VED ROKLUB, DYKKERKLUB, SEJLKLUB OG VINTERBADERKLUB

FORBINDELSER
LIGGER ISOLERET I DEN NORDLIGE DEL AF HAVNEN MED SVAG FORBINDELSE TIL OMRÅDE C OG D

C TITEL HØJSKOLEN KRABBESHOLM

BESKRIVELSE
KREATIV HØJSKOLE PÅ GÅRD GRUNDLAGT I DEN SENE MIDDELALDER

FUNKTIONER
HØJSKOLE FOR KREATIVE UNGE, PRIMÆRT RETTET SOM FORBEREDELSE MOD KREATIVE VIDEREGÅENDE UDDANNELSER

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
OPFØRT I DEN SENE MIDDELALDER SOM TO GÅRDE, SENERE SAMMENLAGT. OPFØRT I KVADDERSTEN OG MUNKESTEN MED LÆNGER I BINDINGSVÆRK

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
UNGE STUDERENDE ARRANGERER UDSTILLINGER, HVOR FERNISERINGER ER ÅBNE FOR UDEFRAKOMMENDE. LAVER PROJEKTER I BYENS RUM

FORBINDELSER
LIGGER AFSKÅRET FRA VANDET AF STRANDVEJEN. SVAG FORBINDELSE TIL OMRÅDER D OG E

D TITEL INDUSTRIERNE

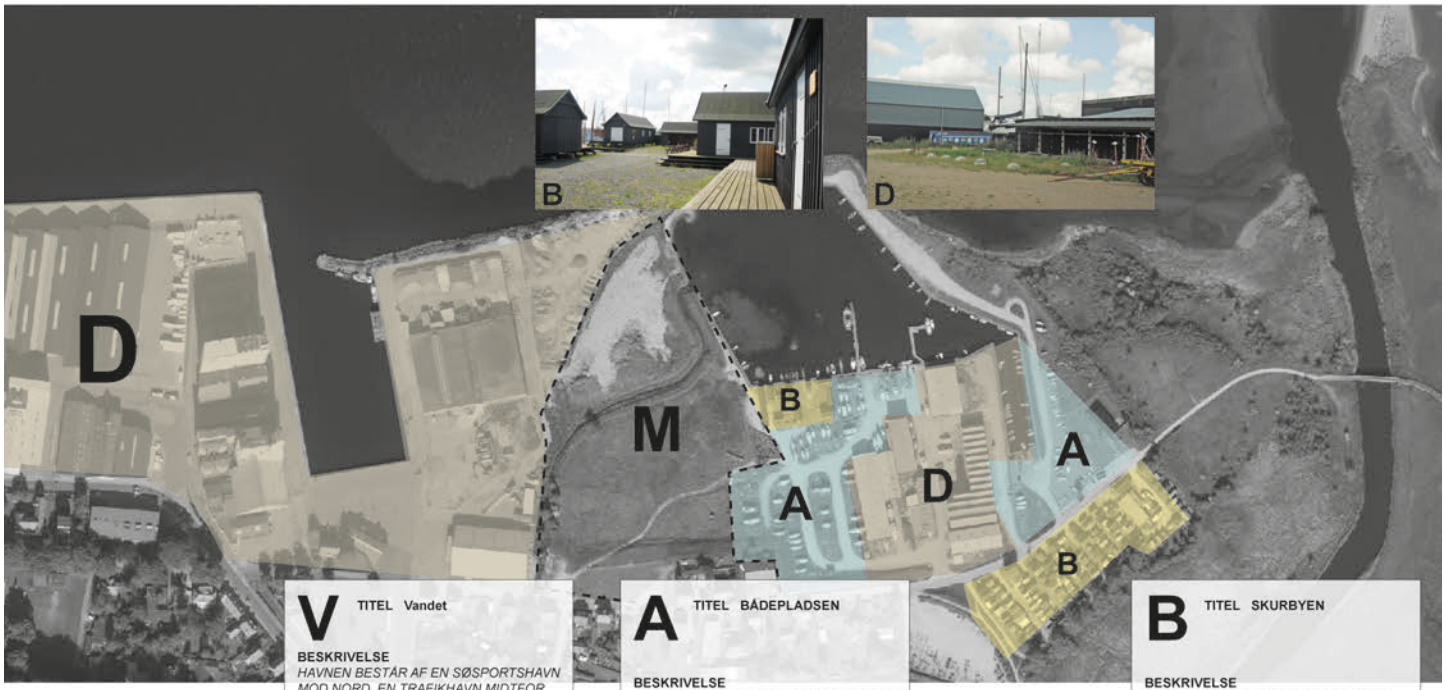
BESKRIVELSE
STORE SILO OG LAGER VOLUMINER PLACERET LANGS DEN YDRE KAJKANT OG INDRE HAVNEBASSIN. VÆRFT I DEN SYDLIGE DEL

FUNKTIONER
VIRKSOMHEDER INDENFOR FODERSTOF, TRÆVARER OG GRUS. VÆRFTET I SYD UDFØRER REPARATIONER, NYBYGGERI OG SEJLMAGERI, MINDRE BUTIK

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
VARIEREDE BYGNINGSVOLUMINER; HØJE SILOER, AFLANGE LAGERHALLER, MARITIMT UDSTYR VED VÆRFTET

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
PRIMÆRT FORBEHOLDT INDUSTRIARBEJDERE, VÆRFTET HAR EN LILLE BUTIK TILKNYTTET

FORBINDELSER
AFHÆNGIG AF TRANSPORT VED STRANDVEJEN, ÅBENT MOD OMRÅDE E, A OG B



V TITEL Vandet

BESKRIVELSE
HAVNEN BESTÅR AF EN SØSPORTSHAVN MOD NORD, EN TRAFIKHAVN MIDTFOR OG EN FISKERIHAVN MED VÆRFT I SYD

FUNKTIONER
GODSTRANSPORT, LYSTSEJLADS, KAJAK OG RONING, LYSTFISKERI, NATUROMRÅDE VED KARUP Å, VÆRFT

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
KYSTEN BESTÅR AF STRAND NORD FOR HAVNEN OG ENGLANDSKAB MOD SYD VED KARUP Å, HVOR DER ER LAVVANDET OG ET RIGT FUGLELIV

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
INDUSTRIARBEJDERE, LOKALE SEJLERE OG ROERE, GÆSTESEJLERE, BADEGÆSTER, NATURINTERESSEREDE, BÅDEBYGGERE

FORBINDELSER
PLACERET I BUNDEN AF SKIVE FJORD, FORBUNDET TIL DEN ÅBNE FJORD IGENNEM HVALPSUND, FORBINDES TIL HJARBÆK IGENNEM LOVNS BREDNING

A TITEL BÅDEPLADSEN

BESKRIVELSE
ÅBENT GRÆSAREAL TIL OPBEVARING AF BÅDE OG MATERIEL

FUNKTIONER
OPBEVARINGSPLADS

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
VILD ENGBEVOKSNING OG MINDRE BUSKADSER, I FORLÆNGELSE AF ÅBEN OVERSKUDSAREAL MED FORBINDELSE TIL BOLIGOMRÅDE OG FJORD

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
BÅDEJERE

FORBINDELSER
TILKNYTTET OMRÅDER D OG B

B TITEL SKURBYEN

BESKRIVELSE
KLONDIKE-LIGNENDE MORFOLOGI AF PRIVATEJEDE FRITIDSHUSE TIL UDSTYRSOPBEVARING OG OPHOLD

FUNKTIONER
PRIVATE SKURER OG MINDRE FISKERIVIRKSOMHEDER OG TIL FRITIDSBRUG

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
SAMMENSTYKKEDE SELVBYGGER-HUSE AF GENBRUGSMATERIALE I VARIEREDE MATERIALER OG MED FORSKELLIGT VEDLIGEHOLD. INTERIMISTISKE UDEMILJØER. KULTURARVSMILJØ I KOMMUNEATLAS

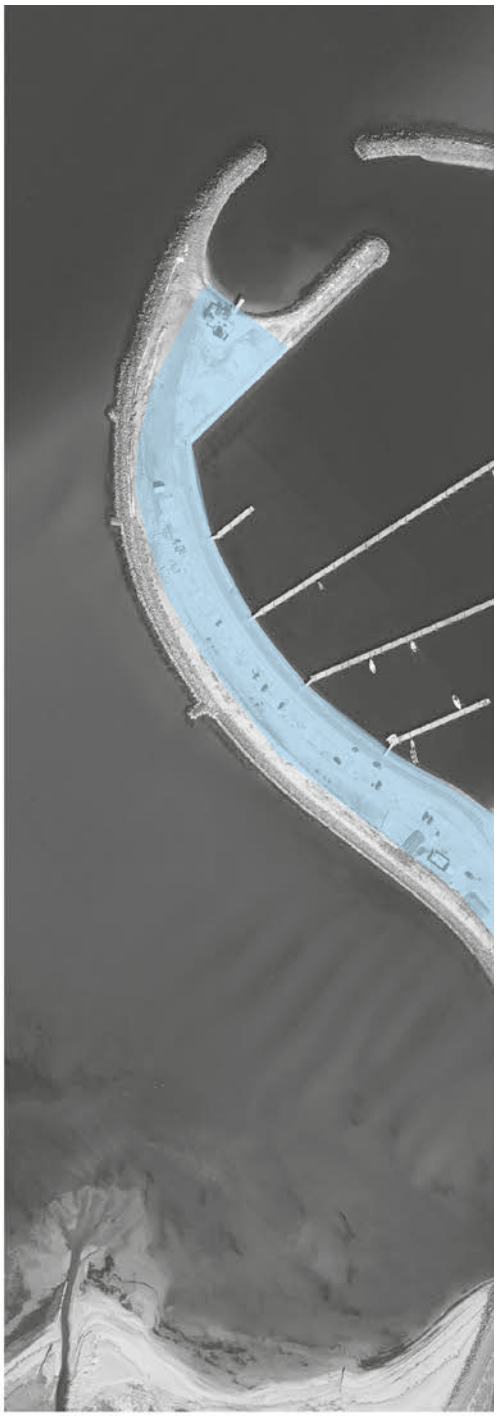
AKTØRER OG MYNDIGHEDER
BORGERE TIL FRITIDSBRUG

FORBINDELSER
PLACERET BAGERST PÅ HAVNEAREALET MED FORBINDELSE TIL OMRÅDER A OG D SAMT TIL LANDSKABET VED KARUP Å

SIGNATUR

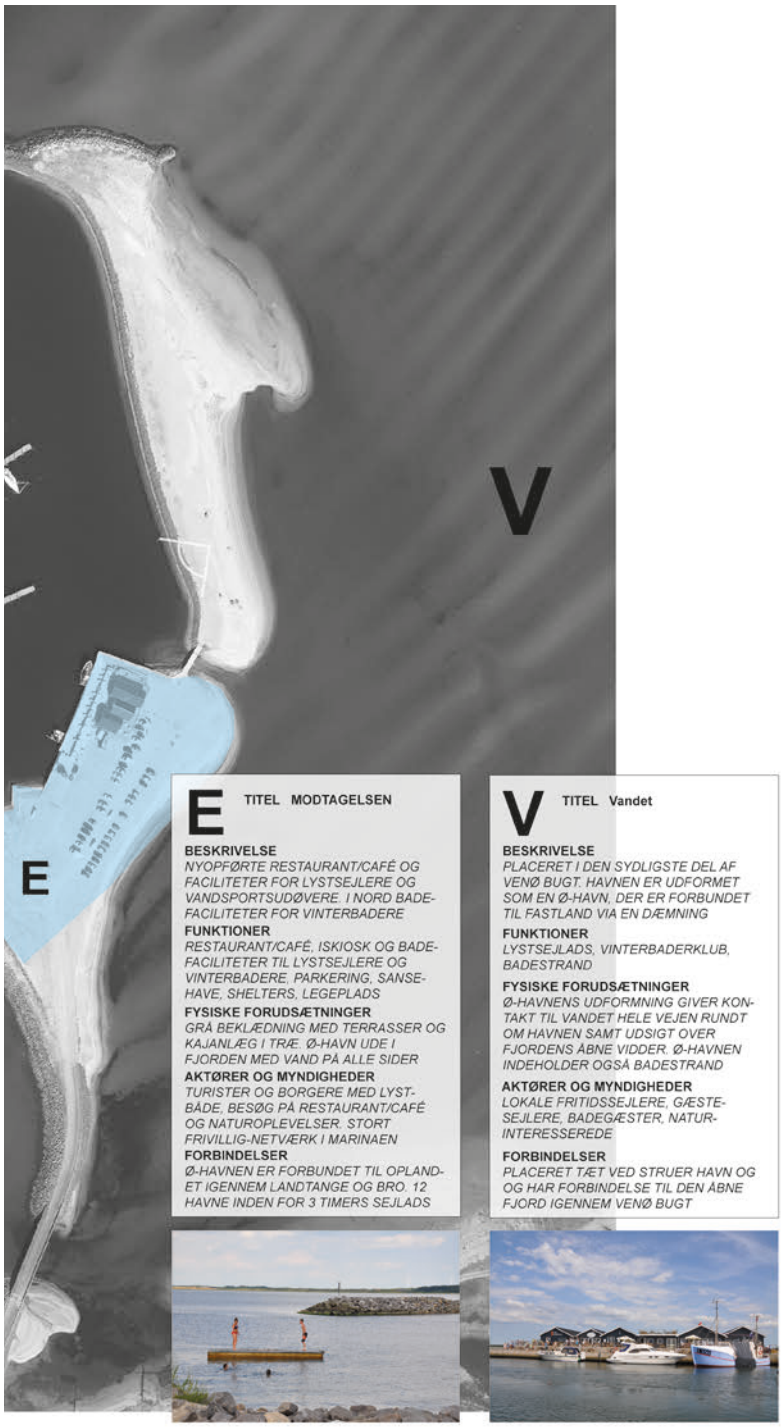
A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.22



Handbjerg havn

Handbjerg ligger i bunden af Venø bugt i den sydvestlige del af Limfjorden. Handbjerg Marina er en nyopført marina udformet som en kunstig ø i Limfjorden. Havnen består af ét bassin med plads til lystbåde omgivet af en række faciliteter, herunder en restaurant. Mod den åbne fjord er der etableret en badestrand med tilhørende rekreative faciliteter.



SIGNATUR

A: HAVNENES OPLAGSPLADSER
B: FORTÆTTEDE SKURMILJØER
C: HISTORISK VIGTIGE KULTURMILJØER
D: ERHVERVSHAVNENE
E: MODTAGELSESOMRÅDERNE
F: TRANSFORMEREDE HAVNEOMRÅDER
V: LIMFJORDENS VANDE
M: MELLEMRUMMENE

Figur 4.23

Opsamling på analyser

Igennem analyse af de 10 udvalgte havne har metoden med nogen præcision underinddelt havnene i delområder, der går på tværs af havnene i Limfjorden. På denne måde synliggøres arealanvendelsen på havnene og de forskellige aktiviteter, der optager byernes kystlinjer fremhæves. Denne synliggørelse kan således bruges som afsæt for en kritisk diskussion af, hvordan havneområderne anvendes og prioriteres. Udover de definerede områdetypologier, fremstår også havnens mellemrum som mere udefinerbare zoner. Der udledes således en hypotese af mapping-analyserne omkring havnenes fragmentering i delområder, med mellemrum til følge, og denne forståelse vil i kapitel 5 blive afprøvet igennem inddragelse af lokale aktører. Inddragelsen vil også bidrage med viden om, hvilke aktørgrupper, praksisser og konflikter, der udspiller sig på havneområderne. Vandet i havnen søges omvendt ikke reduceret til en enkelt typologi, men er i stedet udfoldet som særegent for hver havn. Kortanalysemetoden er anvendt på de 10 udvalgte havne, men kunne kvalificeres yderligere igennem yderligere anvendelse på flere havne. Kategoriseringen er diagrammatisk og stærkt forsimplende, og det er derfor ikke formålet at antage, at delområderne er ens på de enkelte havne, men at områdetyperne bærer fællestræk i form, funktion og aktørgrupper (Mikkelsen 2015). En tidligere version af kort analyserne har som beskrevet i kapitel 3 dannet udgangspunkt for inddragelse af aktører igennem fokusgruppeinterviews i kapitel 5 som redskab til at forankre diskussionerne i havnenes fysik. I denne proces er mapping-analyserne endvidere blevet informeret og kvalificeret igennem aktørernes viden. Derudover vil mapping-analyserne, med særligt fokus på havnenes mellemrum som interventionsrum, bliver behandlet igennem designundersøgelser i kapitel 7.

KAPITEL 5

KAPITEL 5:

STRATEGIER FOR HAVNEOMDANNELSE IMELLEM DET LOKALE OG DET REGIONALE

I dette kapitel analyseres udsagn fra aktører frembragt igennem en workshop afholdt i forbindelse med opstartsmødet i starten af projektperioden og senere fokusgruppeinterviews med udgangspunkt i projektets indledende analyser af de udvalgte havne (se kapitel 4). Analysen sammenfatter udsagn fra de to undersøgelser, fordi diskussionerne under workshoppen og under fokusgruppeinterviewene var sammenfaldende omkring følgende temaer; havnenes situation i dag, tilgange til transformation af havnene og slutteligt samarbejde og helhedstænkning af disse transformationer på tværs af havnene i Limfjorden. Udsagn fra de to undersøgelser danner dermed et samlet lokalt blik på havnene. Materiale fra workshoppen i forbindelse med opstartsmødet vil tage udgangspunkt i afsnittet "Strategier for havneomdannelse" i statusrapporten "Limfjordens Kystlandskaber" (Mikkelsen 2015). Hvor der ikke er refereret til statusrapporten stammer udsagnene fra fokusgruppeinterviewene. Workshoppen involverede aktører fra de udvalgte Limfjordshavne og flere af deltagerne medvirkede også i fokusgruppeinterviewene (se kapitel 3). Registreringsarbejdet på havnene mundede ud i 10 mapping-analyser med en kategorisering af definerede områdetyper (se kapitel 4). Mapping-analyserne var, sammen med det øvrige materiale i statusrapporten, blevet fremsendt og præsenteret forud for fokusgruppeinterviewene (se mere omkring interviewmetode og fremgangsmåde i kapitel 3 samt liste over deltagere i appendiks E.i). Der vil undervejs i kapitlet blive henvist til appendiks E, hvor hvert fokusgruppeinterview har fået numrene 1-10, og transskription af workshoppen har fået nummer 11. Ofte vil referencen også være forsynet med en tidsangivelse, der referer til en lydfil med optagelse af det pågældende interview. Udvalgte dele af interviewene er transskriberet og vedlagt i appendiks, hvor også referater fra hvert møde er placeret.

Kapitlet er inddelt i tre afsnit omhandlende; havnenes nuværende situation (med udgangspunkt i mapping-analyserne), tilgange til havneomdannelse og samarbejde imellem havne i Limfjordsområdet. Første afsnit i dette kapitel tager udgangspunkt i mapping-analysernes tese om, at havneområderne er fragmenterede i enklaver og mellemrum. Herigennem søges det at udrede mulige årsager til og konsekvenser af fragmenteringen. I afsnittet undersøges denne fragmentering nærmere i forhold til organisatoriske forhold, administrative skel og interesseforskelle blandt parterne på havnene for at opnå en større viden om havnenes nuværende situation. Udsagn fra aktører

viser også, at der foregår en integration imellem enklaver i nye samarbejder imellem borgere, turisme og erhverv på havnene. Endvidere diskuteres udfordringer og potentialer i forbindelser mellem midtbyen og havnen og imellem havnen og vandet. Afsnittet søger derved at kvalificere mapping-analyserne med viden fra de medvirkende aktører og dermed at danne et vidensgrundlag for problemer og potentialer i omdannelsen af havnene.

I andet afsnit behandles tilgange til og opfattelser af transformation af Limfjordshavnene. Aktørerne udviser et stort fokus på den rekreative brug af havnen og vandet igennem inddragende aktiviteter som del af turisme- og bosætningsstrategier. Kanten mellem vand og land gentænkes for at imødekomme nye måder at bruge vandet på. Diskussionerne viser nye tilgange til havneomdannelse, hvor vandet og havnens stedlige kvaliteter og potentialer er i centrum. Herunder debatteres havnens autenticitet og atmosfære og en udvikling, der balancerer imellem nye projekter og bevaring og imellem økonomiske interesser og havnens skala.

I tredje og sidste afsnit diskuteres muligheder for samarbejde i Limfjordsområdet med afsæt i udfordringer og potentialer i hidtidige netværk. Særligt fokuseres der på samarbejde i Limfjordsområdet med udgangspunkt i vandet. Samarbejde synes både relevant og værdifuldt for aktørerne, men udfordres samtidig af lokale, regionale og nationale vilkår. Igennem projekteksempler med vandet og havnene som tema udfoldes strategier, der tænker regionalt og lokalt igennem samlende tiltag og udvikling med udgangspunkt i det enkelte sted.

Figur 5.1: Byrum ved vandet på Thisted Havn

Den fragmenterede havn

I dette afsnit diskuteres fragmentering af havnene, forstået som havnenes fysiske opdeling i mindre enklaver og problemer og potentialer i relation til dette. Afsnittet er inddelt i tre dele; i første del behandles den interne fragmentering imellem delområder på havnene med særligt fokus på lystbådehavnene og erhvervshavnene og havnens sammenhæng med den bagvedliggende by. Diskussionerne viser, at fragmenteringen er tæt forbundet til organisatoriske forhold, administrative skel og interesseforskelle på havnene. Men udsagnene fra aktørerne viser også, at der i de seneste år er opstået nye samarbejder imellem erhverv, turisme og foreningsliv, der er medvirkende til integrering imellem delområder på havnene. I anden del diskuteres, hvordan havnen som helhed, i større eller mindre grad, er afkoblet byen på markant forskellige måder på de enkelte havne og hvilke problemer og potentialer dette medfører. I tredje del diskuteres havneområdernes afkobling fra vandet fortrinsvis igennem mangel på programmer og funktioner, der kræver vandets tilstedeværelse og dermed en vigtig del af havneområdernes stedlige ressourcer. Diskussionerne koncentrerer sig primært om erhvervsområdernes omstilling fra vand- til landtransport, men også hvordan tidligere erhvervsområder danner grobund for nye forbindelser imellem havnens brugere og vandet.

Figur 5.2: Træbåde og nybyggeri på Struer Havn

Havnens delområder isoleres

Havnens delområder opdeles både af fysiske og organisatoriske skel. Således diskuteredes i kapitel 2, hvordan forskellige grupper udfolder deres praksisser på havneområderne og igennem oasedannelse inkluderer og ekskluderer andre praksisser (Carlberg & Christensen 2005). Der pågår altså en kamp imellem forskellige praksisser om at definere funktioner og fysisk udformning af havneområder i transformationsprocessen, hvor aktørers argumenter kan positioneres med udgangspunkt i stat, marked og civilsamfund (Jensen 2005). Havnene fremstår i transformationsprocessen som socio-rumlige samlinger, hvor humane og non-humane aktører interagerer, og hvor fysisk form er resultat af aktørers forhandlinger og praksisser, men hvor artefakter omvendt også påvirker menneskelig ageren (Farías & Bender 2010, Carlberg & Christensen 2005, Jensen 2005, Tietjen 2011, se også kapitel 2). Nedenstående udsagn viser, at fragmenteringen delvist skyldes organisatoriske forhold og administrative skel internt på havnearealerne. Således beskriver en aktør forhandlinger imellem erhvervshavnen, kommunen og private investorer, der alle har forskellige interesser i havnens delområder:

> 'Det kunne man så frygte, at man tænker isoleret på sin egen interesse, og ikke tænker den sammen med den store interesse og det miljø, der så kunne brede sig (…) der er et strukturelt problem omkring, hvordan man ordner sig organisatorisk, og hvor beslutningstagerne sidder henne og så videre i det spil, og det mener jeg dybest set også er vores største udfordring set i forhold til et udviklingsperspektiv.' (E.1: Formand for forening, Struer)

De strukturelle og organisatoriske udfordringer synes altså at være hindrende for en samlet udvikling af havnen og en større sammenhæng imellem havnens delområder. Arbejdet med havnene vanskeliggøres yderligere af de rammer, der sættes uden for havneområderne på landsplan:

> 'Vi kunne godt tænke os, at man begyndte at tænke i nogle andre baner - skulle vi have en anden struktur? Ikke kun i Struer havn, skulle vi have en anden struktur sådan på landsplan, der gik på, hvordan man forener tre lovgivningsområder; kystområdet, fjorden og sejladsområderne, de ligger på tre forskellige ministerier (…) Vi skal igennem de der strukturer, eller de der organisationsbarrierer der er – "Berlinmurer" - som vi oplever det.' (E.1: Formand for forening, Struer)

Således argumenterer formanden, som repræsentant for en frivillig forening, ud fra civilsamfundets logik imod statens administrative logik (Jensen 2005). De administrative opdelinger anses for at være barrierer, "berlinmurer", som hindrer foreningsmedlemmerne i at udfolde deres praksis på havnen. Samtidig overskrider problematikken forskellige skalakonfigurationer og kan altså ikke forstås ved kun at analysere havnen isoleret set (Herod 2011, Swyngedouw 1997). Den organisatoriske struktur og de mange forskellige interesser på havnene skaber også fysiske barrierer og isolerede enklaver. Eksempelvis opleves lystbådehavnene af aktørerne flere steder som aflukkede og isolerede enklaver på havnene. Det gælder blandt andet i Thisted, hvor lystbådehavnen og andre rekreative områder ligger spredte på havnearealet. Der er ifølge aktørerne et behov for øget synliggørelse af de enkelte områder og en overordnet sammenhæng imellem delområderne (E.2: Thisted, 15:15). Dog mener aktørerne, at lystbådehavnen er et aktiv, og at jo tættere denne ligger på byen jo bedre (E.2: Thisted, 24:25). Det handler imidlertid om at bryde grænserne til lystbådehavnene ned og gøre dem mere umiddelbart tilgængelige for udefrakommende, der ikke ejer en båd, således at områderne bliver en mere integreret del af havnene (E.2: Thisted, 22:00):

'…i virkeligheden er marinaen eller lystbådehavnen også et aktiv, som noget man går og kigger på. Men i og med at den ligger herude, så er det ligesom, at man bevæger sig ind på et område, hvor man ligesom ikke synes, at man har noget at gøre. Det er sådan lidt lukket.' (E.2: Byplanlægger, Thisted)

Andre eksempler findes blandt andet i Nykøbing, hvor kommunen flere gange har fået evalueringer på, at lystbådehavnen er bynær men virker lukket og ikke inviterer til besøg (E.3: Nykøbing, 10:50). Der synes altså at være potentiale for at nedbryde delområdernes grænser, i en urban design terminologi "sitets" grænser, og søge forbindelser til tider, rum og steder uden for sitets afgrænsning (Burns & Kahn 2005).

Figur 5.3: Lystbåde i Thisted

Erhvervshavnene – fra lukkede enklaver mod åbne og integrerede områder

Fragmenteringen er ifølge flere aktører også fremtrædende omkring erhvervshavnene (markeret som "type D" i mapping-analyserne). Eksempelvis opleves erhvervshavnen i Struer som en isoleret, selvstændig enhed under byrådet med egen jurisdiktion, som det derfor er svært for kommunens planafdeling af behandle. Denne situation er ikke unik for Struer, men gør sig også gældende i mange andre byer (E.1: Byplanlægger, Struer, 30:50). Erhvervshavnene som isolerede enheder er dog i de seneste år brudt op, og der opstår en åbning i samarbejdet mellem erhvervshavnene og andre interessenter på havneområderne, herunder turismeområder. Udsagnet nedenfor refererer til en undersøgelse lavet af "Sammenslutningen af vestlige Limfjordshavne" omkring havnenes udviklingsmuligheder og illustrerer en ændring i forståelsen af erhvervshavnen og dens funktion og sammenhæng med byen:

> 'Ved præsentation af projektet havde man [et konsulentfirma] i rapporten taget turismemulighederne med, fordi det konsulentfirma kunne klart se, at der lå nogle store muligheder i forhold til turisme. Der gik fuldstændig panik i formanden for "Sammenslutningen af vestlige Limfjordshavne", fordi, og han sagde direkte, det har vi ikke bedt jer om, og det har ikke været meningen, at det skulle være med (…) det var helt tydeligt, at havnene var én ting, og turisme og udvikling og det du taler om, det var noget helt andet. Det var stadig en fornemmelse af, at det var nogle skibe, der kom og noget last af og nogle havnefunktioner og så videre og så videre i den sammenhæng. Det er der ved at ske brud på nu, det her det er noget, der skete for en fire-fem år siden (…) Så der sker noget. Men det skel er meget karakteristisk.' (E.1: Formand for turistforening, Struer)

Udsagnet er et eksempel på, at stedet kan konceptualiseres forskelligt ud fra, hvilke samlinger aktørerne bruger i deres argumentation (Farías & Bender 2010). Interesseorganisationen for erhvervshavnene i Limfjorden konceptualiserer havnene som erhvervshavne ved at fremhæve elementer som "skibe", "last" og "havnefunktioner" og forsøger herved at tilskrive området betydning og ekskludere andre praksisser fra delområdet (Jensen 2005, Carlberg & Christensen 2005). Men denne konceptualisering udfordres og nuanceres af andre aktørgrupper. Et helt nyt eksempel på et mere åbent samarbejde er, at havnekontoret nu flyttes midlertidigt fra erhvervshavnen til lystbådehavnen i sommerperioden for at servicere de mange sejlende gæster. Et tiltag man ifølge aktørerne ikke kunne have fået igennem for bare fem år siden, og udviklingen imod tættere samarbejde sker ligeledes på de øvrige erhvervshavne i den vestlige del af Limfjorden (E.1: Formand for turistforening, Struer, 49:00). Aktørerne mener, at tiden og de traditionelle erhvervs gradvise udfasning har nødvendiggjort en mere åben og samarbejdende kultur hos erhvervshavnene. Samtidig ser Struer en ny type erhverv, der har en mere udadvendt profil. Man oplever samtidig en større interesse fra besøgende på havnene for erhvervsdelen:

> 'Man kan sige, at der er en større interesse sådan generelt de sidste par år for "havn", og hvad der sker der, med nogle af de aktiviteter der er der og så et nyt slagteri, som vi ved i første omgang vil medføre 20 arbejdspladser, men som også har en anden profil end et traditionelt slagteri, som egentlig får sådan en indkøbscentral eller gårdbutik, som også er udadvendt i forhold til folk, der befinder sig og folk, der kommer og besøger havnen og erhvervshavnene.' (E.1: Erhvervsmedarbejder, Struer)

Det lokale foreningsliv ser store muligheder i erhvervshavnene, særligt de steder hvor faciliteter står ubrugte hen. Lagerhaller, værksteder og oplagspladser kan få nyt liv igennem foreningernes arbejde og på den måde blive mere integrerede dele af havnen og byen. Således har en forening, der har til huse på kanten af erhvervshavnen i Struer og arbejder håndværksmæssigt med den maritime kulturarv stor gavn af erhvervshavnens faciliteter:

> 'De konkrete ideer ligger jo i, at først og fremmest er vi åbne over for dem og siger, kan I bruge os, vi vil gerne jer. Vi låner, for eksempel når vi har arrangementer, så inviterer vi alle de der folk, der er omkring havnen, vi bruger deres værksteder, hvis vi skal illustrere noget om, hvordan man smeder eller noget andet ikke også, så der opstår sådan et fællesskab omkring de ting. (…) nu står der mange bygninger tomme, der ligger meget jord herude (…) så stabler man nogle både op og bruger dem til opmagasinering og så videre - men dybest set et dødt miljø, som man ikke rigtig udnytter potentialet i. Det er vi meget interesseret i at tænke det ind i den her sammenhæng også. Og så er vi jo glade for, at der kommer liv i slagteriet igen, fordi så kommer der jo levende mennesker ned på havnen, altså folk, der arbejder rigtigt ikke også.' (E.1: Formand for forening, Struer)

Denne aktør efterspørger altså en gentænkning og kritisk stillingtagen til erhvervshavnenes faciliteter og åbne arealer. Udsagnet ovenfor er på den måde en konkretisering af det potentiale, der tidligere er argumenteret for i forhold til områdetyperne A og D i mapping-analyserne (se kapitel 4). Udsagnet belyser en pointe omkring, at funktionstømningen medfører, at stedets betydning kommer under pres, og at stedet indtræder i en overgangsfase, en "liminal" fase (Carlberg & Christensen 2005). Foreningens aktiviteter er således et vigtigt element i transformationsprocessen, hvorved foreningsaktiviteterne udnytter havnenes liminalitet, og ved at invitere borgere til at medvirke i aktiviteterne tager foreningen del i omdannelsen af området fra aflukket industrihavn til nyt byområde ved vandet (Carlberg & Christensen 2005). Samtidig kan sådanne midlertidige aktiviteter medvirke til, at havnens kulturarvsspor får en ny rolle og kan bibeholdes i de nye områder (Braae & Diedrich 2012, Braae 2007).

Som det fremhæves i citatet ovenfor ses erhvervsaktivitet som en kvalitet, der bør bevares og understøttes, eksempelvis igennem initiativer som butiksfunktionen ved slagteriet på Struer havn. Udflytning af virksomheder er omkostningstungt, og erhverv og arbejdspladser er vigtige - derfor er man påpasselighed med at lægge for mange begrænsninger i vejen for erhverv, som eksempelvis boliger, der hæmmer virksomhedernes udviklingsmuligheder (E.4: Udviklingschef, Lemvig, 53:40 – erhvervets berettigelse på havnen understreges også af aktørerne i Skive, Nykøbing og Thisted). Samtidig har erhvervet tilsyneladende også en værdi for det rekreative. I Lemvig, en by med 7000 indbyggere, kan man ikke befolke hele det store havneareal udelukkende med rekreative funktioner, og desuden er holdningen, at erhverv også skaber liv på havnen (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 51:50). I Nykøbing søger man også løsninger for sameksistensen af erhverv og rekreativ programmering på havnene, men oplever også udfordringer, eksempelvis omkring lastbiltransport og fodgængere på havnens arealer (E.3: Byplanlægger, Nykøbing, 19:20). Således argumenteres der ud fra en markedslogik, hvor civilsamfundet også har nytte af erhverv på havnen (Jensen 2005). Erhvervsaktiviteterne kan desuden bidrage til et diversificeret liv på havnen (Stevens 2006, Chang & Huang 2011). Endvidere kan erhvervsaktiviteterne siges at bidrage til havnemiljøets atmosfære, eksempelvis bærer fiskerierhvervet et særegent "landskab" af lyde, lugte og visuelle sanseindtryk, der er medkonstituerende for stedets karakter (Albertsen 1999, Urry

& Larsen 2011). Erhvervsområderne på havnene repræsenterer altså en række potentialer i form af faciliteter og funktioner, der bidrager til aktivitet på havnen. Erhvervsaktiviteterne medfører dog også sikkerhedsmæssige og miljømæssige udfordringer for havnens øvrige brugere, hvilke intensiveres når erhvervsområderne åbnes og integreres med havnens øvrige områder.

Havnen afkobles byen

Udfordringer i samarbejdet med havnen kommer konkret til udtryk i arbejdet med at skabe sammenhæng imellem by og havn, som et udsagn fra aktørerne i Struer viser:

> 'Selvom projektet hedder "By-Havn"; altså at skabe en bedre forbindelse imellem by og havn, så er det stadigvæk havnens ønske, at projektet går til Fjordvejen [hovedfærdselsåre imellem havn og midtby] og ikke til havnen. Så vi er egentlig ikke nede og drøfte, hvad er anledningen til, at der skal være en forbindelse imellem by og havn. Det ville være det naturlige, for man kan ikke tale om en forbindelse mellem by og havn og et ønske om, at en by skal have gavn af en havn og omvendt, uden at respektive værdier og kvaliteter kommer i spil.' (E.1: Byplanlægger, Struer)

Udsagnet viser et fokus på havnens kvaliteter og en aktivering af havnens stedlige potentialer, men det afspejler samtidig en traditionel tilgang til havneomdannelse fra byen mod havnen. Flow og tilgængelighed imellem havn og by og imellem havnens delområder er vigtig, da dette sikrer social diversitet på havnefronten (Stevens 2006). Men overføres byens planprincipper direkte til havnen, truer dette havnens status som en særegen, liminal zone i byen (Braae 2007, Kiib 2007). Udsagnet opstiller desuden en udfordring af industrihavnens delområde og praksis, og en udfordring af industriens markedslogik overfor civilsamfundet igennem byens hævd på adgang til vandet (Carlberg & Christensen 2005, Jensen 2005). I Hals oplever man også udfordringer ved fragmentering i form af sammenhængen imellem havn og by, og man arbejder her med forskellige løsninger i form af oplevelsesstier. En blå linje, der løber igennem havneområderne og byen kunne være et sammenbindende element (E.5: Hals, 15:20). I Nykøbing har man arbejdet med en sammenhængende rute langs vandet markeret med lys som sammenbindende element (E.3: Nykøbing, 10:00). I Lemvig løber byens gågade parallelt med havnen. Aktørerne oplever en udfordring i at vende byens bagside, i form af bagsiden af gågaden hvor butikkerne har lager og vareindlevering, til en forside der vender imod den nye havnefront, og dermed gør byen og gågaden mere synlig fra havnen (E.4: Lemvig, 08:40). I Skive er by og havn adskilte af et større grønt område ved dyrskuepladsen. Her er der tale om en principiel diskussion, der omhandler, hvorvidt man skal søge at koble by og havn stærkere eller betragte adskillelsen som et karaktertræk ved stedet:

> '…det er jo sådan lidt principielt, om man vil have byen til at vokse ned og hænge sammen med havnen, eller om man vil sige, at det er noget, der er specielt her; at havnen ligger lidt for sig selv, og så er der nogle grønne områder, inden man kommer op til byen.' (E.6: Byplanlægger, Skive)

I Skive er der lavet tiltag for sammenhæng imellem by og havn. Fysisk inkluderer dette en træbro, der forbinder et villakvarter i byen med den sydlige del af havnen (E.6: Skive, 24:00). Desuden arbejdes der med bycykler imellem havnen og byen, og der indføres buslinjer i forbindelse med større events på havnen (E.6: Skive, 50:50). I Struer er havn og by adskilt af en højbane, hvilket der de seneste år er blevet arbejdet med ved særligt fokus på sammenhængen imellem havn

og by igennem brobuerne under jernbanen (Mikkelsen 2015, p. 17). Ifølge en aktør har havnen før været et område uden for byen, men boliger og nye forløb medvirker til at gøre havnen til en mere integreret del af byen:

> 'Vores problem har været, at by og havn ikke har hængt ordentligt sammen, fordi der ikke har været fokus på at få de to ting til at hænge sammen. Det har man først udviklet inden for de sidste 5-6 år i virkeligheden. Dels fordi havnen er blevet udbygget, fordi der er kommet boliger på havnen; det kan man diskutere, men det er klart, det vil trække mere liv derned. Men man er også helt kontant begyndt at gøre noget ved de der brobuer. Problemet i Struer er jo, at du har den der jernbane, som deler byen i to, som altid har været der, og så man har betragtet havnen som noget, der lå uden for byen og ikke hørte med.' (E.1: Formand for turistforening, Struer)

Således udnyttes den særlige situation, hvor en højbane adskiller by og havn som et stedligt potentiale i form af nye forbindelser imellem by og havn igennem højbanens brobuer (Mikkelsen 2015, p. 17). Aktørerne lægger stor vægt på sammenhængen imellem midtbyens strukturer, som i Struer, hvor hovedfærdselsåre, gågader og byrum forankres på havnearealerne i udviklingsplanerne. Disse diskussioner synes at tage udgangspunkt i midtbyens planlægning og på forskellig vis at overføre disse principper til havnen for at binde by og havn sammen. Det er imidlertid dette projekts hensigt også at udforske tilgange, der så at sige arbejder fra vandet ind mod havnen. I det følgende diskuteres, hvordan havnene over tid er blevet afkoblet dette vand.

Havnen afkobles vandet

Som beskrevet tidligere (se kapitel 1) har godstrafikken på erhvervshavnene overordnet set været faldende de seneste ti år, og dermed er havnenes forbindelse til vandet blevet svækket. Problemet bunder i stadig større skibe og dermed problemer med dybden i sejlrender ved Løgstør og Thyborøn. Dette bekræftes af aktørerne i Struer, der endvidere fortæller, at der er uenighed imellem "Sammenslutningen af vestlige Limfjordshavne" og resterende havne i primært Nordjylland om omkostningerne ved disse uddybninger. På den måde er uddybningsspørgsmålet også en del af en magtkamp imellem havne inden for og uden for den vestlige Limfjord (E.1: Struer, 50:30). Der synes at være sket en stadig større afkobling fra vandet i erhvervsområderne på havnene, hvilket eksemplificeres af udviklingschefen fra Lemvig:

> 'Jeg tror, at man skal skelne imellem det, der kræver skibstrafik og det, der ikke kræver. Fordi i bund og grund, hvis vi lige ser bort fra beddingen dernede, så kunne de to erhvervsvirksomheder, der er dernede leve alle steder. Altså de torsk de stiksalter nede i den der "Jeka Fisk", de bliver ikke sejlet ind, de bliver kørt ind med lastbil. Og selvom de så skulle komme med skib, så ville de blive landet ude i Thyborøn og blive kørt derfra og ind. Så i bund og grund så kan man sige, at han kunne egentlig ligge alle steder.' (E.4: Udviklingschef, Lemvig)

Eksemplet indikerer, at virksomhedernes leverancer kommer fra et stadig større geografisk område og forsynes fra landsiden. Følgende eksempel viser også, at erhvervsvirksomheder løser en stor del af deres opgaver uden for havnen med lokaler på havnen som base:

> '[Gradvist] er det, der var rettet mod vandet ligesom blevet udhulet og forsvundet, og hvis ikke vi havde besluttet os for, at den bedding der, det var et miljø, så tror jeg… (…) Allerede dengang for fem år siden, der var det 70 % eksternt [udenfor værftsområdet] og 30 % på beddingen [skrånende underlag til reparation af skibe], så det erhverv der er dernede, det har vel egentlig sådan overordnet set sluppet forbindelsen til vandet. (…) Det er [kommunalt ejede] havnearealer, og derfor har vi selvfølgelig noget at sige. Det er jo også fordi, at vi har besluttet os for, at den der bedding, det er en del af miljøet, det er også et kulturmiljø. Og i virkeligheden mere kulturmiljø end det er en virksomhed, det er jo så det, vi kan konkludere på det.' (E.4: Udviklingschef, Lemvig)

I Lemvigs tilfælde har erhvervet på havnen altså sluppet forbindelsen til vandet og dermed også en stor del af de stedlige kvaliteter, som en placering ved vandet medfører, hvilket også sker i andre havne i Danmark og resten af Verden (se eksempelvis E.2: Thisted, 31:50 og E.1: Struer, 49:00, samt kapitel 2). I Thisted vurderes denne afkobling fra vandet også at gælde andre funktioner på havneområdet, blandt andet dagligvarebutikker, dagblads redaktioner, lægehus og andre funktioner, der er blevet placeret på havnen i nyere tid uden relation til vandet, og som kunne ligge hvor som helst i byen (E.2: Byplanlægger, Thisted, 43:50). Diskussionerne kan relateres til Stevens (2006) kritik af bygningsmassens program på havnefronter, og hvilke funktioner der kvalificerer sig som havende forbindelse til og gøre aktiv brug af vandet (se kapitel 2). Men nogle af erhvervsvirksomhederne udgør vigtige kulturarvsmiljøer, som beddingen ovenfor er eksempel på, og derfor er det i Lemvigs tilfælde et aktivt tilvalg at bevare beddingen (det kan i Lemvigs tilfælde lade sig gøre, fordi kommunen ejer den pågældende grund), ikke som udelukkende kommerciel erhvervsvirksomhed men også i et oplevelsesmæssigt perspektiv. Her omtales også et maritimhistorisk foreningsliv i byen (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 55:40), der fremover vil kunne engagere endnu flere borgere på havnen og på denne måde sikre nye tilknytninger til vandet i byen.

I Thisted prioriterer man, at der stadig skal være plads til skibe, både i form af coastere og træskibe, og aktørerne tror også, at det har interesse for andre brugere af havnen og mener, at skibene er et vigtigt karaktertræk ved havnen (E.2: Erhvervsmedarbejder, Thisted, 06:35). Skibene er et vigtigt element i at skabe atmosfære på havnen, og selv få skibe kan være med til at skabe dette (E.2: Erhvervsmedarbejder, Thisted, 27:20). Skibene gør havnen til et interessant sted at være og giver en fornemmelse af havnen som et "vindue til verden":

> 'Der er et eller andet ved havne, som gør, at det er interessant at være der, fordi det simpelthen er et vindue til verden. Stadigvæk, selvom der ikke kommer ret mange store coastere eller udenlandske fartøjer. Det har lidt den der smag af, at "herfra min verden går" (…) det at der ligger både, uanset om de kan sejle eller ej, havde jeg nær sagt. De giver jo et eller andet maritimt indtryk, som understreger vandet.' (E.2: Byplanlægger, Thisted)

Udsagnet understreger havnens rolle som liminal zone i byen, en overgangszone imellem den lokale by og andre steder regionalt, nationalt og globalt (Carlberg & Christensen 2005, Burns & Kahn 2005, Herod 2011). Endvidere belyses kantens foranderlighed, skibene tilføjer byen "heterotopier" og udfordrer havnens byrum på kanten (Foucault 1984). Det maritime er en vigtig del af havnens atmosfære, hvilket også blev udfoldet tidligere i dette kapitel (Albertsen 1999, se ovenfor).

Delkonklusion

I ovenstående diskuteres en fragmentering og gradvis funktionstømning internt på havnene, som viser sig ifølge aktørerne at have sit udgangspunkt i organisatoriske forhold, administrative skel og interesseforskelle blandt parterne på havnene. Dette skaber udfordringer for en sammenhængende udvikling af havnene, men funktionstømningen medfører samtidig mulighedsrum for udvikling af nye forbindelser på havnene. Fragmenteringen i enklaver på havnene eksemplificeres igennem diskussioner af lystbådehavne som lukkede områder, der ikke er umiddelbart tilgængelige for brugere uden båd og derfor bliver isolerede. En anden enklavedannelse er erhvervshavnene, der af nogle aktører opleves som isolerede enheder under byrådet med egen jurisdiktion. Der gives dog også eksempler på, at der er sket åbninger i samarbejdet de seneste år, og at erhvervshavnenes selvforståelse ændres i takt med at traditionelle erhverv er mindsket eller afviklet. Således findes eksempler på samarbejde imellem erhverv og turisme og erhvervsvirksomheder med en åben profil og butiksfunktion, hvori nye forbindelser imellem enklaver opstår. Aktører fra foreningslivet ser også potentialer i faciliteter og arealer, der står ubrugte hen og opfordrer til en gentænkning af disse. Sådanne tiltag kan være med til at åbne erhvervsområderne op og gøre dem til mere integrerede dele af havnene. En betragtelig del af aktørerne ser stor værdi i at bevare erhverv på havnene, ikke kun grundet arbejdspladser, men også fordi erhverv bidrager til de rekreative områder. Herunder skaber coastere og andre skibe ifølge aktørerne atmosfære og miljø på havnen og er med til at understrege vandet.

Fragmenteringen opleves ligeledes imellem havnen som helhed og byen, og således arbejder flere byer med sammenhængen imellem havn og by. Denne adskillelse har dog markant forskellig karakter fra by til by. Nogle steder opleves adskillelsen som et problem, andre steder som et særkende ved stedet og adskillelsen består nogle steder af trafikerede veje og jernbaner, andre steder af grønne områder imellem havn og by. Det store fokus på sammenhængen imellem havn og by blandt aktørerne afspejler en klassisk tilgang til havneomdannelse, hvor der arbejdes fra byen mod havnen og vandet. Herved synes byens strukturer og logik overført til havnen. I dette projekt ønskes et omvendt perspektiv også undersøgt i en tilgang fra vandet mod havnen og byen, med vandet som omdrejningspunkt for omdannelsen. Sidste del af kapitlet viste en øget afkobling fra vandet blandt erhvervsvirksomhederne blandt andet grundet manglende uddybning af sejlrender. Udsagn fra aktørerne viste også, at virksomhederne har omstillet sig fra vand- til landtransport, og at deres arbejdsopgaver også foregår uden for havneområderne. På den måde har en stor del af virksomhederne mistet koblingen til vandet og dermed en vigtig del af havnens stedlige ressourcer. I nogle tilfælde er det dog et aktivt valg at bevare virksomhederne af kulturarvsmæssige årsager og disse redefineres nogle steder som miljøer, der udfyldes af foreningslivet og skaber nye forbindelser imellem borgere og fjord.

Hvor dette afsnit diskuterede den nuværende situation på Limfjordshavnene vil næste afsnit se nærmere på tilgange til havneomdannelse før og nu. Her kritiseres tidlige havneomdannelsesprojekter ved fjorden for ikke at udnytte havnens stedlige kvaliteter og vandets potentiale, og dermed har projekterne øget fjordbyernes afkobling fra vandet. Der diskuteres nye tilgange, hvor havneomdannelsen fokuserer på vandet som omdrejningspunkt for omdannelsen med et blik for havnens fysiske såvel som humane stedlige ressourcer.

Limfjordshavnenes omdannelse - imellem stedets fortid og fremtid

På en stor del af Limfjordshavnene er tidligere industriområder under omdannelse eller planlagt omdannelse til nye byområder ved vandet. Dette betyder ændringer i Limfjordshavnenes funktion og betydning for den pågældende by, og vandet er ikke i samme grad som tidligere livskilde og udgangspunkt for byerne. I dette afsnit diskuteres tidligere og nuværende tilgange til havneomdannelse med fokus på Limfjordsområdet. I første del diskuteres nye tilgange til havneomdannelse med vandet som omdrejningspunkt for omdannelsen. Dette indebærer en aktivering af havnearealerne og etablering af inddragende faciliteter for aktiv brug af vandet som nyt indhold på de funktionstømte områder på havnene. I anden del diskuteres nødvendigheden af ikke kun at genetablere forbindelser imellem havnens brugere og vandet, men også at arbejde med omdannelsesprojekter der i højere grad tager udgangspunkt i havnene som steder med iboende kvaliteter og potentialer. Her kritiseres de tidlige omdannelsesprojekter for manglende inddragelse og aktivering af vandet og manglende blik for havnens stedlige kvaliteter og potentialer. Dette diskuteres ikke kun i forhold til fysiske forhold men også et øget fokus på lokale initiativer og foreningsliv. I tredje og sidste del diskuteres udfordringer i forhold til omdannelsesprojekternes påvirkning af havnenes eksisterende miljøer. Med udgangspunkt i begreberne "atmosfære" og "autenticitet" (se kapitel 2) beskrives balancen imellem bevaring og transformation og imellem projekter, der har en nænsom tilgang til havnens skala og den volumen, der er nødvendig, for at projekterne er økonomisk rentable.

Figur 5.4: Nykøbing Havn ved Café Holmen

Havneomdannelse med fokus på vandet

Hvor flere erhvervsområder viger pladsen for nye udviklinger på de bynære havnearealer, opstår diskussioner om den rekreative brug af fjorden på havneområderne. Således understreger flere aktører vigtigheden af en aktiv brug af fjorden og udvikling af faciliteter herfor som en vigtig parameter i forhold til turisme og bosætning. Her drages eksempelvis en reference til Klitmøller og surfermiljøets effekt på tilflytning til området (E.5: Turismemedarbejder, Hals, 56:35). I andre byer er det en vigtig opgave i havneudviklingen, at synliggøre den aktivitet der er på fjorden på centrale områder af havnen, således at dette ikke kun foregår på yderområder af havnene:

> 'I forhold til at vi er så fjordnære, og der er så meget, der tilknytter sig søsport og livet på fjorden, så kunne jeg godt tænke mig, at det var mere synligt i bybilledet. Fordi lige nu er det bare en blank flade derude de fleste dage (…) der tænker jeg, at det kunne være rigtig fint at få noget herind, som gør at alle, der besøger byen også er opmærksomme på, at det er en vandaktivitets-by.' (E.3: Byplanlægger, Nykøbing Mors)

Endvidere kunne nye faciliteter for vandaktiviteter sikre en øget tilgængelighed til fjordens natur og aktiviteter på havnen, og tilgængeligheden af disse synes at være en vigtig parameter for den besøgendes tilknytning og vedblivende forhold til havnen:

> 'Det der med at sejle, det er helt vildt spændende, det kunne man godt tænke sig at prøve. Men det kan man jo ikke, med mindre man kender nogen, der har en båd. Og så går man ud ad molen og tilbage, og det er hyggeligt, hvis man lige kan komme til at snakke med nogen, men ellers så kan man tage hjem igen (…) Jeg tænker, generelt er vi egentlig ved at vokse op med en generation, der ikke har tradition for at bruge natur og friluftsliv på samme måde, og her kunne virkelig være et mekka for at lære, hvordan man gør.' (E.7: Kulturmedarbejder, Gjøl)

I udsagnet opfordres altså til, at havnen skaber rammer om en aktivering af havnens brugere, hvor denne engageres i brugen af fjorden og dens natur. En anden aktør understreger også, at behovene i en havn ændrer sig over tid, og faciliteterne skal følge med denne udvikling og ændring i brugen af fjorden. Således har man i Gjøl oplevet ny brug af fjorden, herunder en stor stigning i antal af havkajakker, kitesurfere, windsurfere, vinterbadere og open water svømmere (E.7: Formand for sejlklubben, Gjøl, 14:45). En øget tilgængelighed som efterspurgt i citatet ovenfor søges også i Lemvig, hvor der arbejdes med en "vandkravlegård", hvor man blandt andet kan lære at dykke og ro i havkajak (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 47:00). Det handler om at få flere til at bruge vandet til aktiviteter, der også kan hæve borgernes livskvalitet (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 07:10). I Handbjerg Marina tror man ligeledes, at flere aktiviteter og brug af fjorden vil kunne skabe fornyet interesse for sejlsporten blandt den yngre generation (E.9: Erhvervsdrivende, Handbjerg Marina, 10:40) og at aktiviteter på havnen, også kulturelle arrangementer, er vigtige for at havnen kan tiltrække flere brugere (E.9: Erhvervsdrivende, Handbjerg Marina, 44:50). Marinaen er, lidt overraskende for aktørerne bag, blevet et udflugtsmål, fordi der her er mulighed for at komme ud på fjorden med udsigt over Venø Bugt (E.11, Mikkelsen 2015, p. 19). Udviklingen følger anbefalinger fra nye analyser af havnene omtalt i kapitel 1. Her understreges det, at sejlsporten er udfordret af sejlernes stigende gennemsnitsalder og at de lystbådehavne, der oplever fremgang, er de havne, der differentierer sig og inkluderer nye vandsportsaktiviteter (Kirkegaard et al. 2016, se kapitel 1). I Løgstør planlægges der for en ny marina i den østlige del

af havnen. Området skal styrke Løgstørs identitet som kystby ved at fremme den rekreative brug af vandet i et projekt, der bygger på stedbundne ressourcer:

> 'Tanken er egentlig, at man er meget mere bevidst om den identitet, man har som kystby, hvor man ligger ved vandet. I gamle dage var det (…) arbejdspladser, man fangede sild, og så solgte man det, og der var det ligesom en nødvendighed, hvor det nu er mere sådan en nydelse. (…) Derfor vil vi også gerne lave en aktiv ting for børnefamilier ved vandet, som kunne lege ved vandet og kunne bruge det, sådan at det var en del af en identitet. I forhold til turisme tænker jeg også, at vi kan jo ikke konkurrere med alle de der kæmpe store ting, man ellers har som Legoland og Fårup Sommerland og alle de der forskellige ting. Så måske skulle man have en anden form for turisme, som passer til det stedbundne, hvor det passer til området, i stedet for at man finder på alt muligt kunstigt. (…) vi har det her vand, og vand har jo mange forskellige aspekter, det har jo en kraft i sig selv.' (E.8: Udviklingschef, Løgstør)

Udviklingen tager altså udgangspunkt i vandet og de aktiviteter, der kan relatere sig til vandet. På den måde kan udsagnet også relateres til en tilgang fra vand mod land, hvor vandet ses som et komplekst system med særegne potentialer for stedet og som aktivitetscentrum på havnefronten (se Vannini 2012, Raban i Cresswell 2004, samt kapitel 1).

Havnen skal tilbyde inddragende aktiviteter, hvis de besøgende skal blive i mere end fem minutter (E.5: Byplanlægger, Hals, 22:30). Ifølge aktørerne i Thisted er det nødvendigt at engagere havnens brugere i aktiviteterne, hvis man vil have dem til at opholde sig på havnen i længere tid:

> '[Vi vil gerne] have fokus på noget, man ikke bare kigger på og går forbi, altså noget, som man skal engagere sig i. Det er også det her med det rekreative, det skal være noget, der aktiverer én eller lægger op til, at man bliver aktiveret, fordi ellers så går man bare forbi det.' (E.2: Erhvervsmedarbejder, Thisted)

Aktørerne betoner brugerens performativitet og mulighed for fysisk at engagere sig på havnefronten. Dette følger diskussionerne i kapitel 2 omkring turistens performativitet og multisensoriske sansning af stedet (Urry & Larsen 2011, Ringgaard 2010). Samtidig er det vigtigt ikke at skabe for programmerede rum, men at bevare en åbenhed og fleksibilitet, således at rummene kan flere forskellige ting i samarbejde med brugerne, og at disse kan ændre funktion over tid (E.1: Byplanlægger, Struer, 44:00). Denne åbenhed sikrer social diversitet og foranderlighed på havnefronten (Stevens & Dovey 2004, Chang & Huang 2011).

Flere aktører understreger behovet for bearbejdning af kysten og kajkanten, der kan facilitere en mulighed for at mærke vandet. Således udtaler en turismemedarbejder fra Hals:

> 'Det er lidt tankevækkende, at vi har så meget kyst, men hvis der kommer en sejler, så skal de cykle tre kilometer hen for at bade. Kunne man lave et eller andet..' (E.5: Turismemedarbejder, Hals).

Måske er løsningen ikke at lave en badestrand på havnen, men aktørerne nævner flere muligheder som broer ud i vandet, der blandt andet forstærker mulighederne for krabbefangst eller pontoner på vandet. Aktørerne fremhæver blandt andet slæbestedet på Hou havn som et sted, hvor der er mulighed for at komme ned og mærke vandet (E.5: Landdistriktskonsulent, Hals, 53:00).

Figur 5.5: Hjarbæk Havn

Samtidig er der også behov for at gentænke kajkanterne, da de nuværende kajkanter ikke muliggør nye anvendelser af havnene, eksempelvis isætning af kajakker fra land (E.5: Byplanlægger, Hals, 58:40). Derudover har aktiviteter på vandet også en stor interesse blandt lokale borgere og blev nævnt som en vigtig parameter af mere end halvdelen af de fremmødte på et nyligt afholdt borgermøde i Hals (E.5: Byplanlægger, Hals, 20:00). At facilitere tilgængelighed til vandet og at mærke vandet er også fremtrædende i diskussioner på andre havne. Således tales der i Thisted om vigtigheden af at arbejde med kontakten imellem land og vand:

> 'Man kunne i virkeligheden godt arbejde mere med kontakten imellem land og vand, altså at man opprioriterer mødet mellem land og vand mere, at man får mere fat i vandet som det rekreative, end man egentlig har nu (…) at man nogle steder har muligheden for at komme ned og røre ved vandet. Altså de der trapper, der går ned i vandet, at man ligesom får fat i vandfladen. Det har altså også en hvis effekt.' (E.2: Byplanlægger, Thisted)

Aktørerne foreslår endvidere, at der kunne lægges en promenade uden for kajkanten oven på vandfladen, for at sikre større kontakt og mere aktiv brug af vandet (E.2: Thisted, 05:05). Andre steder fremhæves kunsten som en vigtig formidler af vandet som et råt og brutalt fjordmiljø (E.9: Erhvervsdrivende, Handbjerg, 09:40) og et middel til også at se fjorden med nye øjne (E.9: Turismechef, Handbjerg, 10:05). Udsagnene understreger således, at omdannelsesprojekterne skal facilitere muligheder for at bruge fjorden på nye måder og mærke fjorden i en kropslig og sanselig kontakt til vandet og på den måde genetablere forbindelser imellem havnens brugere og vandet i fjorden (se også Mikkelsen 2015, p. 74-75). Havnens kanter er kunstige, designede objekter, der har faciliteret forskellig brug over tid og omdannes igennem transformationsprojekter til nye aktiviteter på havnefronten (Stevens 2009). Der er behov for at bearbejde kanten, så denne fordrer multisensoriske interaktioner imellem bruger og vand (Shields 2010, Völker & Kistemann 2013, Stevens 2009). Dette udfoldes nærmere igennem designundersøgelser i kapitel 7.

I det følgende skal vi se, hvordan havneomdannelsesprojekter ikke kun får et større fokus på vandet og aktivering af vandfladen. Tilgangene bør ifølge aktørerne også have større fokus på havnens iboende kvaliteter og potentialer, fysiske såvel som menneskelige ressourcer, der kan inddrages i højere grad i havneomdannelserne.

Fra generiske tilgange til fokus på havnens stedlige kvaliteter og potentialer

I nedenstående beskrives tendenser og tilgange i havneomdannelsesprojekter på danske havne. Herunder beskrives, at der i nogle projekter, særligt i de tidlige, er anvendt en generisk tilgang med mindre fokus på havnenes stedsspecifikke kvaliteter (Braae & Diedrich 2012, Stevens & Dovey 2004, se kapitel 2). Dog ses også en større opmærksomhed på havnens kulturarv samt fokus på vandets og havnens stedlige kvaliteter og potentialer i nyere projekter. Udvikling med udgangspunkt i stedets potentialer underbygges blandt andet af udsagn fra aktørerne i Struer. Her beskrives en ændring i tilgangen til havneomdannelser, fra nogle tidlige projekteksempler, der ryddede havnearealer for industrifaciliteter og andre reminiscenser fra havnenes tidligere funktion til fordel for nye projekter, til en tilgang der i højere grad har blik for havnens identitet og kulturarv. Tilgangen til kulturarven kan i nogle tilfælde relateres til et skifte fra en elimineringsproces til en æstetiseringsproces (Carlberg & Christensen 2005). Ifølge en deltager fra Struer bragte de første havneomdannelsesprojekter "en anden verden" ind på havneområderne, en verden der er fremmed for havnen, og som i ringe grad udnytter vandets potentiale. Denne type projekter har ifølge denne aktør skabt en frygt hos erhvervshavnene for nye omdannelsesprojekter:

> 'Men man kan heller ikke bebrejde altid, at man oplever sådan en frygt, fordi nogle af de første projekter, der faktisk blev realiseret i Danmark bragte jo en hel anden verden ind i vores havne. En verden som jo i virkeligheden er fremmet for havnene, en verden som slet ikke udnytter de potentialer, der ligger i havnene og derfor en verden, som hverken har bæredygtighed eller er interessant fire år efter, de er etableret. Der ligger mange døde områder bare nu, som boligområder i vores havne. Og hvis man fuldstændig ukritisk forfølger sådan en vej, jamen så er det med al god grund, at vores havne har alle parader oppe.' (E.1: Byplanlægger, Struer)

Der efterspørges altså en kritisk tilgang til de nye byområders brug af havnens potentialer og en brug af vandet som andet end en "kulisse", hvis der skal sikres havneområder, som er bæredygtige og interessante for eftertiden (se også kapitel 1). For 15 år siden var der forsøg på at bygge udviklingsafdelinger for en række store virksomheder på havnen i Struer, men det blev på det tidspunkt afvist af erhvervshavnen (E.1: Byplanlægger, Struer, 52:50). Projektet relateres til lignende, forudgående projekter omkring kontordomiciler på havnen i København og er dermed et eksempel på en af mange "rejsende ideer" (Tait & Jensen 2007) i de seneste årtiers havneplanlægning (se også Dovey 2005). Ifølge en aktør fra Struer er der sket en udvikling i måden, man arbejder med havnen i de sidste 15 år, og der er derfor også positive sider ved, at kontorbyggerierne ikke blev en realitet. Med henvisning til de første havneomdannelser i København diskuteres en anden tilgang i dag:

> 'I dag kigger man meget mere på, hvad er det for nogle forudsætninger, der er for sådan en løsning; hvad er det for et sted, hvad er det for nogle kvaliteter, vi i virkeligheden skal bygge videre på? I dag vil man vægte de kvaliteter, der ligger omkring Bjarnes træskibsvirksomhed langt højere, det er kulturbærende for det sted (…) kombineret med erhvervsvirksomheder, så der stadigvæk er en aktivitet. Og der må stadigvæk gerne komme coastere. Altså, hvor meget sjov er der ved en havn, der ikke er coastere i?' (E.1: Byplanlægger, Struer)

Der beskrives altså et skifte i forståelsen af havneomdannelse imod en større opmærksomhed på stedets potentialer, eksisterende foreningsliv og kulturarv og en sameksistens imellem nye

byområder og eksisterende erhvervshavne som en kvalitet for havnen som helhed. Det er således ikke en afgrænset, introvert tilgang til stedet der udfoldes her, men igennem de udefrakommende coastere inkluderes også stedets eksterne forbindelser i udviklingen (Massey 1994, Hvattum 2010, Ren 2009). Denne forståelse anerkendes også i Thisted, hvor det understreges, at havneomdannelse kræver en forståelse for havnens "DNA", og at omdannelser skal harmonere med havnens skala og karakter (E.2: Byplanlægger, Thisted, 54:10). En parallel til de første omdannelser i København findes måske i Aalborg Vestby imellem broerne. En aktør fra Thisted beskriver området som alt for højt, massivt, skyggefuldt og blottet for liv i et område forbeholdt bestemte målgrupper (E.2: Erhvervsmedarbejder, Thisted, 55:50). Dette sammenlignes med nyere projekter omkring Jomfru Ane Parken i Aalborg, hvor man i stedet inviterer havnens brugere til aktivitet:

> '[Om havnefronten i Aalborg Vestby] Lad mig sige det sådan, det er ikke specielt hyggeligt, der er intet liv. Der er jeg jo meget begejstret for alt det nye, man har lavet [ved Jomfru Ane Parken i Aalborg], fordi man har skabt noget, hvor man siger til folk; kom ind og lav noget. Man prøver at inkludere folk.' (E.2: Erhvervsmedarbejder, Thisted)

Således søger aktørerne at forbinde havnen til det omkringliggende landskab og skabe levende områder for fællesmængden borgere og turister (E.11, Mikkelsen 2015, p. 17). Det ændrede syn på havneområderne som rene boligområder ses også i Lemvig, hvor et stort område på forhenværende erhvervsarealer var udlagt til bolig i en plan fra 2010. Men finanskrisen, en uforløst forventning om tilflyttere fra andre kommuner og en uventet skaterpark i forbindelse med konkurrencen "Byg det op" ændrede diskursen på området og affødte ideer om rekreativ programmering (E.11, Mikkelsen 2015, p. 17). Således er der opstået en stemning for rekreativ programmering på området blandt byens borgere med en bredere målgruppe i kommende tiltag i forlængelse af skaterparken (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 40:30). Men projekterne bør også tage udgangspunkt i stedernes eksisterende kvaliteter, også de miljøer, der måske ikke umiddelbart ses som attraktioner eller bevaringsværdig kulturarv. Flere aktører fremhæver skurmiljøerne (type B i mapping-analyserne) som vigtige, levede miljøer på havnene:

> 'Der er nogle aktiviteter her, som jeg synes er charmerende i forhold til en havn, det er sådan lidt råt og lidt sammensat (…) og sådan nogle steder synes jeg egentlig, der skal være plads til på alle havne. I det her område er de godt placeret væk, og samtidig fungerer de rigtig fint i forhold til, at de holder øje med tingene. Jeg synes, det ville være synd, hvis vi plastrede det til med et nyt sæt boliger eller et eller andet stort kulturhus.' (E.3: Byplanlægger, Nykøbing)

Denne opfattelse understøttes af udsagn i Lemvig, hvor en byplanlæggers holdning er, at man risikerer at fjerne havnens sjæl ved at slette skurmiljøerne (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 36:35). Det synes altså vigtigt at bevare de sammensatte, rå miljøer på havnene, da disse er centrale i forhold til havnenes autenticitet og identitet. Skurmiljøerne er også en vigtig del af stedets karakter og særlige atmosfære (Albertsen 2013), hvor aktørerne beskriver denne atmosfære igennem ord som "charmerende", "rå", "sammensat" og "havnens sjæl". Som det fremhæves i citatet ovenfor er det uhensigtsmæssigt at opføre eksempelvis kulturhuse eller boliger på disse områder uden blik for de eksisterende områders kvaliteter.

Stedets menneskelige ressourcer er også vigtige i diskussionen af havnenes stedlige kvaliteter og potentialer. Foreningen "Nordvestjysk Fjordkultur" i Struer arbejder med den maritime kulturarv

og holder til i et tidligere pakhus på Struer Havn. Foreningen ønsker at åbne området omkring deres værksteder op, så borgere og besøgende kan få indblik i foreningens aktiviteter. I samarbejde med det lokale museum og kommunen arbejder foreningen således på at åbne foreningslokalerne op for andre brugere af havnen (E.1: Struer, 21:00). Ifølge foreningens formand er det vigtigt at tage udgangspunkt i lokale initiativer, der allerede findes på Struer havn og dermed bygge videre på stedets potentialer og ressourcer. Således anses det som vigtigt at inddrage de lokale og skabe unikke oplevelser på stedet:

> '… mød de lokale, mød stammefolket, der bor her ikke også. Det glemmer vi. Vi glemmer også egentlig at inddrage stammefolket, til at repræsentere byen, på alle mulige leder og kanter, det gælder erhvervsmæssigt, det gælder kulturelt, det gælder deres egne aktiviteter. Vi kan meget nemt komme hen i en situation, hvor det hele bliver til - undskyld, det er ikke nogen kritik alene - men det bliver til events, det bliver til engangsforestillinger, det bliver til tivoli, det bliver til sådan noget, som de besøgende egentlig ikke gider. Det kan de jo se i ALLE byer i hele Danmark og i verden. De vil se Struer, de vil møde nogle mennesker, som er forankret her på forskellig vis, og det synes jeg er meget vigtigt for os at pointere som frivillige foreninger, at det vi bygger på, det er jo et fællesskab omkring livet på fjorden, omkring det maritime, omkring havnemiljøet, omkring håndværket og så videre og så videre ikke også. Og ved at dyrke det og arbejde med det, så bliver folk interesserede. De vil gerne se folk, der går rundt og hamrer med et stykke værktøj og så videre, og reparerer på tingene.' (E.1: Formand for forening, Struer)

Citatet åbner således en diskussion imellem det markedsførte udadtil og de lokale initiativer og foreningsliv, der bidrager med indhold på havnene på den anden side. Aktøren opfordrer altså til at tage udgangspunkt i det unikke for Struer frem for mere generiske events, der ifølge udsagnet kan findes alle andre steder i ind- og udland. Der ligger også et fokus på indhold og kontinuerlig involvering af stedets brugere i argumentet som modsvar til et ensidigt fysisk fokus, hvilket kan modvirke generiske tilgange til omdannelse af havneområderne (Sepe 2013). Således kan de lokale kulturer og "stammefolk" indgå i udviklingen af havnen og i markedsføringen af havnen som turistmål. Men dette bør ske i en balance imellem skibslaugets autenticitet og den kommodificering, som markedsføring kan medføre, hvilket kan resultere i, at autenticiteten går tabt (Cole 2007).

Imellem bevaring og transformation

I forhold til omdannelsen af Limfjordshavnene og diskussioner af nye projekter på havneområderne er begreberne "autenticitet" og "atmosfære" fremtrædende (se kapitel 2 for uddybende forklaring af begreberne). Særligt de ældre industrivirksomheder og håndværkerlaug (i områdetype D i mapping-analyserne) bringer ifølge aktørerne en autenticitet til havnemiljøerne, som beskrives som værdifulde, bevaringsværdige og et potentiale i ny udvikling og funktionsændring af havnearealerne. I Hals fremhæves blandt andet smedeværkstedet og beddingen som maritime erhverv, der bidrager til havnens autenticitet (E.5: Hals, 40:20). Andre steder er det havnen i sin helhed, der definerer byens identitet (E.10: Hjarbæk, 29:50). På opstartsmødet beskrev aktørerne, hvordan visionen for Hjarbæk er at genfinde havnens historiske identitet i nutidige rammer (E.11, Mikkelsen 2015). Det autentiske miljø i Hjarbæk er beskyttet af en restriktiv lokalplan, en lokalplan der regulerer det byggede miljø, men samtidig også besværliggør ændringer (E.10:

Formand for borgerforening, Hjarbæk, 17:30). Ændringer i miljøet kan være positive, men bør tage udgangspunkt i det pågældende sted, frem for at kopiere løsninger fra andre steder:

> 'Jeg er jo sådan meget talsmand for, at man ikke bare kopierer. Altså det som er lykkes ét sted...Der var en overgang, hvor vi var sådan lige ved at falde på halen over alt, der foregik i Horsens. Alle troede, at så skulle man lave middelalder dit og middelalder dat, det fungerede rigtig godt i Horsens, og store koncerter og så videre. Det skal man ikke. Nej, man skal turde at gå ud og finde noget, som måske ikke findes i dag.' (E.10: Formand for borgerforening, Hjarbæk)

I diskussionerne beskrives de autentiske miljøer som skrøbelige overfor nye projekter, og der beskrives en balance imellem det autentiske og bestræbelserne på at tiltrække besøgende:

> '…det er en delikat balance at have et autentisk miljø, og når der er tilstrækkeligt mange, der vil have del i det autentiske miljø, så forsvinder det, man kom der for. Altså, når de der sydeuropæiske flotte strande er blevet plastret til med højhuse i vandkanten, så er det jo ikke længere det, det var. I sin iver efter at komme ud og opleve det, så ødelægger man det. Det er jo den der balance.' (E.10: Erhvervsmedarbejder, Hjarbæk)

Diskussionen nuanceres af, hvad forandringer i form af nye projekter gør ved det autentiske miljø. I nogle tilfælde er det muligvis ikke ødelæggende, men forstærker en oplevelse af det autentiske:

> 'Så det er jo lidt en balancegang, man kan jo ikke sige, at forandring er med til at ødelægge naturen eller ødelægge det autentiske. Men det er måske med til at forstærke det og gøre nogle ting mere synlige.' (E.10: Turistchef, Hjarbæk)

Diskussionerne kan relateres til Albertsens (1999) diskussioner af ny arkitekturs indflydelse på stedets atmosfære – her fremhæves det, at ny arkitektur kan indføje sig i stedets fysiognomi og dermed bevare stedets atmosfære, men kan også ødelægge denne og dermed ødelægge stedets atmosfære. På den måde relaterer diskussionerne sig også til skalaen af nye projekter og deres indarbejdelse i stedets eksisterende karakter og atmosfære. I Gjøl diskuteres opførelsen af ferieboliger på havnen i forbindelse med en ny lokalplan. En lokal byplanlægger omtaler balancen imellem autenticitet og forandring i form af nye projekter, og sætter denne i en økonomisk kontekst. Skal projekterne realiseres, skal det ske igennem private investorer, og dermed skal projekterne også have en hvis størrelse for at være økonomisk bæredygtige. Dilemmaet, eller valget for borgerne, ligger altså imellem et projekt af mindre størrelse, der kan indpasses i havnens eksisterende bebyggelse eller et større projekt, der er mere økonomisk rentabelt, men også kan afstedkomme en større ændring i havnens miljø:

> 'På en eller anden måde så er dilemmaet lidt engang imellem, at man godt kan lave noget, der er småt og passer ind i det autentiske, eller man kan lave noget, der er kommercielt bæredygtigt, og det har tit og ofte en volumen, som ikke passer sammen med det autentiske miljø. Jeg synes tit, der er en balance der. For vi kunne godt i en lokalplan give kroen lov til (…) at der kunne være 25 hytter der med nogle stier og sådan noget. Men det er bare et andet miljø, I får hernede. Men det er måske den volumen, det skal have for, at det batter noget, hvis det skal være rent kommercielt, og der er noget i det, og man kan markedsføre det. Og alternativet er måske at have en tre-fire stykker, der passer sammen med det, I har

herovre, men så er det et andet regi igen. Der synes jeg, at der er en balancegang på sådan en havn her, hvor er det man er på vej hen?' (E.7: Byplanlægger, Gjøl)

Udsagnet understøttes af en lokal borger og bestyrelsesmedlem i Natur- og Kulturcaféen, der understreger, at det lokale engagement på havnen forsvinder, hvis området bliver kommercielt og kommer til at ligne en campingplads (E.7: Lokal borger, Gjøl, 38:10). Diskussionerne illustrerer altså en balance imellem transformation og bevaring ved at skabe rammer, der kan tiltrække besøgende samtidig med, at der søges en bevaring af en "autenticitet" og lokal forankring på havnene.

Det autentiske sted konstitueres, ligesom andre steder, af samlinger af humane aktører og artefakter, som påvirkes af flows af turister (se Farías & Bender 2010). Som det angives ovenfor opfatter lokale aktører således, at for mange turister gør, at stedet bliver et "turiststed", hvilket også påvirker det fysiske, så stedet kommer til at ligne "en campingplads". Som det fremgår af diskussionerne i kapitel 2 er stedets autenticitet socialt konstrueret, den kan forhandles imellem aktører, og den anskues forskelligt ud fra statens, turistens og den lokales perspektiv (Cole 2007). Autenticitet er således ikke en eksakt størrelse og kan konceptualiseres i forskellige typer, som objektive, oprigtige versioner men også versioner, der er blevet socialt accepterede som autentiske over tid (Selwyn 1996, Wang 1999). Det autentiske, eksempelvist på havnen i Hjarbæk, behøver således ikke kun bestå af historiske bygninger bevaret i deres oprindelige udtryk, men kan også opstå igennem nye udviklingsprojekter på havnen. Men som aktørerne konkluderer ovenfor, bør disse projekter anvende en nænsom tilgang til havnens historie, skala og lokalsamfund, hvis ikke stedet skal udviskes. Turismestrømme risikerer at gøre stedets og dets praksisser til varer, der sælges til turister, hvorved det autentiske går tabt (Cole 2007). Projekternes skala og arkitektoniske udtryk kan indføje sig i stedets fysiognomi, hvorved atmosfæren bevares, men kan også være ødelæggende for stedets fysiognomi og dermed for stedets atmosfære, som beskrevet ovenfor (Albertsen 1999).

Delkonklusion

Den øgede funktionstømning på havnearealerne har afstedkommet et større fokus på den rekreative brug af havnen og vandet, som en vigtig parameter i forhold til både turisme og bosætning. Således fremhæver aktørerne vigtigheden af at synliggøre aktiviteter og engagere havnens brugere i at bruge og mærke vandet. At aktivere og engagere brugerne kan også bevirke, at der tilbringes mere tid på havnene. Flere havne oplever en ny brug af vandet, og det er derfor også vigtigt at gentænke kanten mellem vand og land, så denne faciliterer ny brug af vandet og mulighed for at mærke vandet.

Diskussionerne viser en ny tilgang til havneomdannelse med fokus på vandet og havnens stedlige kvaliteter og potentialer. De tidlige projekter kritiseres for en generisk tilgang uden blik for havnens og vandets iboende kvaliteter. Denne tilgang ændres i disse år ifølge aktørerne imod et større fokus på det konkrete sted, men også i høj grad fokus på hvem der befolker havnen i form af lokale initiativer og foreningsliv. Således opleves et større fokus på at skabe indhold og aktivitet i de nye projekter. Potentialerne ligger ikke kun i den åbenlyse og veldefinerede kulturarv i eksempelvis historiske bygninger – der findes også potentialer i havnenes sammensatte, rå og skæve skurmiljøer. Der opfordres altså til en udvikling med udgangspunkt i det konkrete sted på havnen, hvor man ikke kopierer fra andre steder, men også tør gå nye veje, og hvor events og

aktiviteter tager udgangspunkt i lokale initiativer og foreningsliv. Havnenes stedlige potentialer er således konstitueret af havnens fysik, men i høj grad også humane aktører og deres praksisser, faktorer der må sammensmeltes igennem urban design interventioner på havnene (se også Tietjen 2011).

Havneomdannelserne skal ske med respekt for stedets autenticitet og atmosfære, hvilket ifølge aktørerne særligt er til stede i erhvervsområderne og blandt håndværkerlaugene ved smedeværksteder og beddinger, og her diskuteres balancen imellem transformation og bevaring og imellem den nænsomme tilgang til havnens skala og det økonomisk rentable i større projekter. De større projekter kan ifølge nogle aktører ødelægge det autentiske miljø og gøre stedet til et "turiststed", hvorved det kan miste det lokale engagement. Således kan nye projekter både være ødelæggende for det eksisterende miljø, men kan i andre tilfælde også forstærke og synliggøre det autentiske.

Figur 5.6: Landskabet ved Limfjorden

Samarbejde i Limfjordsområdet

I dette afsnit diskuteres samarbejder og netværk omkring Limfjorden i forhold til tidligere, nutidige og fremtidige samarbejder. Der fokuseres primært på samarbejde inden for turisme og bosætning, da dette er hovedfokus for dette projekt. Der findes ligeledes samarbejdsprojekter inden for erhverv, og som beskrevet ovenfor har erhverv også en betydning for turisme og bosætning og havnenes udvikling som helhed. Samarbejdsprojekterne omkring erhverv er dog af mere forretningsmæssig karakter og indebærer ikke i samme grad et fokus på havnens brugere, hvorfor de derfor ikke er inkluderet i de følgende analyser. I første del diskuteres udfordringer og potentialer for samarbejde omkring turisme og bosætning, både på lokalt og regionalt niveau, men også i en større national kontekst med afsæt i erfaringer fra tidligere projekter. Det vises igennem eksempler, at samarbejder kan fungere og er vigtige i forhold til blandt andet gennemslagskraft på nationalt og internationalt niveau. I anden del gives flere eksempler på succesfulde samarbejder med fokus på specifikke temaer, og der lægges særligt vægt på temaer, der er relateret til vandet som sammenbindende element og omdrejningspunkt for udvikling i et område. Eksemplerne inddrager også havneudvikling i forhold til at binde havne tættere sammen og skabe en forskelligartet oplevelse fra havn til havn. Til sidst udfoldes idéer om porte til Limfjorden som både fysiske og virtuelle portaler.

Potentialer og udfordringer for samarbejde

Forskellige administrative og organisatoriske skel vanskeliggør samarbejde på tværs af fjorden. Lokale og regionsopdelte turismenetværk har til en hvis grad medført en geografisk lokalisme og mangel på langsigtede strategier. Samtidig har disse samarbejder i høj grad været fokuserede på markedsføring og mindre på produktudvikling (Halkier 2014, Mikkelsen 2015, p. 15). Mødet i Struer frembragte vigtige erfaringer fra arbejdet i et af de mest fremtrædende netværk omkring Limfjorden, Netværk Limfjorden, der blev lukket ned i 2015. En af nøglepersonerne i dette netværk beskriver ligeledes den geografiske lokalismes betydning for strategiske samarbejder i den større kontekst af Limfjordsområdet:

> 'Altså problematikken er, at du ved Limfjorden for mig at se politisk set har en sognerådspolitik (…) altså hvis man skal sige det helt banalt, så synes Thisted, at det er gevaldigt, at man laver en hel masse udvikling, der kommer Thisted til gode, og du kan sige det samme om Struer, du kan sige det samme om Mors, og det er der, problematikken har været.' (E.1: Formand for turistforening, Struer)

Et fokus på direkte effekter af samarbejde for eget lokalområde fra de deltagende kommuners side synes altså at have vanskeliggjort tværkommunale samarbejder i området. De regionale udfordringer i forhold til samarbejde omkring Limfjorden er ifølge aktøren yderligere udfordret af, at der parallelt med dette foregår en national centralisering af turismeindsatsen. I denne centralisering er Limfjordsområdet fraværende:

> '… samtidig på nationalt plan sker der det, at man centraliserer hele turismeindsatsen, sådan at Limfjorden og området som turistområde, altså set fra et turistmæssigt synspunkt, fuldstændig er tænkt ud og ikke bliver nævnt. (…) Og hvis du ser på den nationale handlingsplan, der er kommet nu her, bliver det overhovedet ikke nævnt. Og de regionale selskaber nedlægges, og du får nogle nationale, der ikke tænker det område her med overhovedet. Og det er dybt problematisk, at det sker i en situation, hvor du har et helt unikt

område. Altså Hans Edvard [Nørregård-Nielsen], i hans fantastiske bøger, har beskrevet hvor unikt området er, men du er ikke i stand til at samarbejde omkring det.' (E.1: Formand for turistforening, Struer)

Samarbejdet synes altså at blive udfordret både "nedefra" og "oppefra" samtidigt. Nedefra i form af geografisk lokalisme hos de enkelte kommuner og oppefra i centralisering og omorganisering af turismeindsatsen på nationalt plan. En national strategi der synes at dele Limfjorden op i andre geografiske samlinger – eksempelvist bliver den vestlige del af Limfjorden i planen indlemmet som en del af vestkysten, til stor utilfredshed for aktører i denne del af fjorden (se udsagn nedenfor). Det synes dog at være muligt at samarbejde omkring konkrete sektorer og temaer. Til spørgsmålet om hvorvidt samarbejde omkring fødevarer og turismeudvikling i Enjoy Limfjorden projektet har fungeret, svarede projektlederen:

'Det kan jo også være en medvirkende faktor til ikke at blive glemt i det store billede i forhold til den nye vækstplan, hvor vi mener, at vores område har noget særligt at byde på, og ikke udelukkende skal ses som hørende under Vestkysten. Man bliver nødt til at lave nogle samlede indsatser, hvor vi bliver hørt større, og vi har da også ambitioner om, at flere skal deltage i Enjoy Limfjorden. Nu er det den sydlige del af Limfjordskommunerne, og Mors som netop er kommet med, men vi har da ambitioner om mere på sigt. Der er sejlads og havnene jo et element i det at kunne tiltrække turisme, helt sikkert.' (E.1: Projektleder for Enjoy Limfjorden, Struer)

De samlede indsatser omkring bestemte temaer eller sektorer beskrives altså som vigtige for også at få en national gennemslagskraft i forhold til nationale strategier og planer. Problematikkerne krydser forskellige skalakonfigurationer og kan dermed ikke forstås ved blot at se på nationale rammevilkår for turismen, regionale forhold i Limfjordsområdet, eller på lokale havne isoleret set, men ved at arbejde med disse problematikker på tværs af skalakonfigurationer (Herod 2011, Swyngedouw 1997). De nationale og regionale forhold har direkte indvirkning på den enkelte havn og dennes eksterne forbindelser, og Limfjordsområdet har derfor brug for en fysisk helhedsplan. Således udtrykte en byplanlægger fra Skive på opstartsmødet:

'Så kan man så sige, jamen det er jo ikke bare vand, det handler om, hvis ikke der var noget land, så var Limfjorden enten Vesterhav eller Kattegat, så det er landet bagved, der skaber oplevelsen i Limfjorden, det er ikke kun vandet (…) Men en helhedsplan, hvor vi måske kigger på helheden og siger, hvis nu det var en by, vi kiggede på, og vi bare lagde nye belægninger i gaderne, så skete der jo egentlig ikke noget ved det, det er jo i bygningerne, at det foregår, det er der livet er. Så hvis man sammenligner bygningerne med det land, der ligger op til Limfjorden, så er det altså også det, vi skal beskæftige os med i høj grad. Det andet er jo bare et transportmiddel.' (E.11: Byplanlægger, Skive i Mikkelsen 2015, p. 18)

Udsagnet indikerer et fokus på oplandet og byerne som det afgørende for en helhedsplan og sammenhængskraft i Limfjordsområdet. Dette projekt udforsker dog vandet som mere end et transportmiddel, men som udgangspunkt for forbindelse imellem fjordbyerne på kanten mellem vand og land. Som det også beskrives i kapitel 1 søger projektet at angribe disse problematikker "nedefra og op", med udgangspunkt i havnene og konkrete sites og deres forbindelser til andre havne på et regionalt plan. Således anvendes en urban design tilgang til stedsudvikling imellem det lokale og regionale, der nedbryder stedets grænser og søger forbindelser til andre steder i Limfjordsområdet med vandet som samlende element (Burns & Kahn 2005, Tietjen 2011, se kapitel 2).

Vandet som sammenbindende element i Limfjordsområdet

Andre Limfjordssamarbejder har, som Enjoy Limfjordens samarbejder omkring fødevarer ovenfor, haft succes med samarbejder omkring konkrete temaer og problemstillinger. Blandt disse findes Limfjordsrådet. Ved hovedfokus på vandmiljø i Limfjorden som konkret udfordring i en anerkendelse af, at vand overskrider administrative skel som kommune- og regionsgrænser, har rådet haft vedvarende aktivitet og laver til stadighed projekter med snitflade til turisme og til dels byudvikling (Limfjordsrådet 2016). Herunder kan nævnes et projekt omkring udsætning af havørreder og et nystartet fjordhaveprojekt (Limfjordsrådet 2016, Mikkelsen 2015). Altså forskelligartede projekter, men alle med hovedfokus på vandet og dets biologi. I Hjarbæk ved Viborg er et projekt omkring Lovns bredning også et eksempel på et samarbejde omkring vandet som konkret tema. I projektet "Vandet der samler" er lokale aktionsgrupper (LAG) i fire kommuner gået sammen omkring et projekt omhandlende en del af Limfjorden, Lovns Bredning. Projektet arbejder med vandet som sammenhængsgivende kraft i konkrete projekter med relation til vandet. Der arbejdes eksempelvis med et turbådskoncept på fjorden, forskellige havneprojekter omkring bredningen og et sammenhængende stisystem langs kysten rundt om Lovns Bredning. En projektdeltager beskriver det at arbejde med vandet som sammenbindende element således:

> 'Det her projekt, "Vandet der samler", hvor vi er gået ud på anden led og siger, jamen det der er centrum, det er vandet. Så det er det modsatte af, når man laver udvikling på en ø, fordi der er projektet omkranset af vand, men her er - jamen jeg ved ikke, hvordan jeg skal forklare det...' (E.10: Formand for borgerforening, Hjarbæk)

I denne tankegang er vandet altså centrum og landmassen, der omkranser vandet er sekundær. Det lader altså til, at projektet søger en udvikling med udgangspunkt i vandet, der samler området frem for at tage udgangspunkt i landmassen omkring vandet. En lignende konceptualisering findes i kapitel 1 i denne afhandling, hvor vandet i Limfjorden på forskellig vis analyseres som samlet miljø og forbindelse på tværs af administrative skel i Limfjordsområdet. Vandet som centrum for udviklingen omvender land/vand forholdet i projektudviklingen og søger særegne potentialer ved vandet, som et element der binder sammen på tværs af landmasser (se Vannini 2012, Raban i Cresswell 2004).

Andre aktører fremhæver ligeledes samarbejder omkring konkrete temaer. Foreningen Nordvestjysk Fjordkultur i Struer er med i et netværk med andre foreninger og museer, der arbejder med træskibe, et netværk der strækker sig fra Hanherred i nord til Ribe og Esbjerg i syd (E.1: Formand for forening, Struer, 24:10). I Viborg kommune, som Hjarbæk havn er en del af, vurderes de tværkommunale samarbejder ligeledes som vigtige. Her bruges et eksempel med samarbejde omkring mountainbike turisme, og her åbner sig muligheder for samarbejde med andre mountainbike destinationer, herunder Slettestrand. Samarbejde og møder som i dette Ph.d. projekt menes også at være vigtigt for fælles forståelse og arbejdet med samlede strategier:

> 'De [Slettestrand] vil rigtig gerne have, at de [besøgende] får nogle andre oplevelser engang imellem, fordi ellers så kan de ikke blive ved med at trække dem ned til Slettestrand. Så bliver de nødt til også at sige, jamen prøv at køre lidt ind i landet og besøg Viborgområdet. Og det er da sådan noget, jeg tror vi kommer til at kunne mærke, at hvis vi lige pludselig får de der samarbejder på tværs af kommunegrænser, som det her jo også er, omkring fjorden (…) altså det er jo også et eller andet sted noget, vi er sammen omkring. Bare det der, at man mødes, det giver altså en sammenhørighed omkring noget og en fælles forståelse for,

hvad er det, Arne han gerne vil have lavet hernede i Hjarbæk, i forhold til hvad man gerne vil i Skive, så man kan hjælpe hinanden lidt.' (E.10: Turistchef, Hjarbæk)

Udsagnet bekræftes i Løgstør, hvor der lægges vægt på at udviske administrative grænser i samarbejderne, fordi de ikke er synlige eller opleves af udefrakommende besøgende. Herudover er det vigtigt med en overordnet vision og et enkelt og konkret fokusområde i samarbejderne:

'Som udgangspunkt er det altid godt med tværkommunale samarbejder, fordi de her kommunale grænser, de findes kun i…de er kun med til at afgrænse, det man egentlig vil. Før jeg arbejdede i en kommune vidste jeg ikke – jo, jeg vidste selvfølgelig godt, hvad en kommune var – men jeg tænkte ikke over, at når jeg kører til Aarhus for eksempel, så kører jeg igennem den kommune og den kommune. Det er jo ikke sådan, man tænker. Så derfor er det også meget vigtigt, at man udvikler i lidt større enheder, fordi så har man også flere ressourcer forhåbentligt, og så kan man også realisere nogle ting, i stedet for at alt strander, fordi man ingen penge har, og man har ingen kompetencer for eksempel. Det kræver for det første en overordnet vision, hvad er det vi vil, og at man ligesom kan blive enige om noget meget enkelt, det skal ikke blive for kompliceret, men en meget enkel strategi, sådan så man siger, jamen det er det her, vi satser på. Vi vil gerne udvikle vores havne for eksempel, og det skal kun være tre punkter, det skal være sådan og sådan og sådan.' (E.8: Udviklingschef, Løgstør)

Figur 5.7: Handbjerg Marina

Udsagnet understøtter en opfattelse af turisten som rejsende imellem steder i Limfjordsområdet uden øje for områdets administrative skel, der inddeler turismeindsatsen (se kapitel 1 og 3). Udsagnet kan relateres til diskussioner om, at den lokales hverdagslivsverden er kompleks og opbrudt og er forskellig fra turistens helhedsblik (som fremmet tilkommer til området) på steders samlede atmosfærer i Limfjordsområdet – en samlende atmosfære, som den lokale måske ikke er opmærksom på (se Albertsen 1999 samt kapitel 2). Et konkret initiativ omkring samarbejde imellem havne i Limfjorden er det nyere projekt "Åbne havne på Mors". Arrangementet forløber over fem dage i august og har fokus på én havn for hver dag, og bevæger sig på denne måde rundt om Mors på en uge. Arrangementet følges af sejlere, men også landværts gæster, især autocampere. På dagen er der på den pågældende havn en række arrangementer i form af ture, musik og madoplevelser. Der er fokus på, at havnene differentierer sig med udgangspunkt i stedernes iboende kvaliteter og potentialer. Således beskrives havnene af aktørerne enten som "natur-havne", "by-havne" eller "aktivitets-havne" (E.3: Nykøbing, 23:40). Projektet er dog ikke tværkommunalt, men kunne godt tænkes i en kontekst af hele Limfjordsområdet:

> '…hvis vi nu skal køre det op det koncept, så kunne det være rigtig vigtigt egentlig at booste hele Limfjordsturismen, for at sige, at før du lander på Mors heroppe på en af vores havne, så kommer du egentlig igennem Limfjorden, hvad enten det er fra den ene eller den anden side og har behov for måske at gøre nogle ophold, der både er afslappende men også oplevelse på din vej. Så det der med, at man styrker hinanden i det, at du har nogle oplevelsesmuligheder undervejs, hvad end der er endemålet.' (E.3: Udviklingschef, Nykøbing)

Konceptet har også vakt interesse hos andre kommuner. I følgende udsagn diskuteres "Åbne havne på Mors" ligeledes som en idé, der kunne bredes ud til hele Limfjordsområdet og bindes sammen med ideerne om "porte" til Limfjordsområdet:

> 'Men det er også det, tanken er med at lave sådan et Limfjordsprojekt ["Åbne havne på Mors"], som jeg snakkede om sidst med de her havne, hvor man så laver åbne havne, og man laver nogle aktivitetsdage, sådan så de der sejlere kan komme rundt i de forskellige havne (…) så er der nogle aktiviteter i de havne der, så man sælger det ind som perler på en snor (…) Men at vi laver sådan en portal helt oppe fra Løgstør af, så man som sejler bliver opmærksom på, hvad sker der i højsæsonen rundt i udvalgte Limfjordshavne.' (E.9: Turistchef, Handbjerg)

Behovet for samarbejde og differentiering imellem havnene understreges ligeledes af en aktør i Lemvig:

> '…når man nu kigger på det her som en overordnet sammenhæng og tænker hele Limfjorden som én ting, så skal vi jo hjælpe hinanden med at få dem guidet videre til de andre, og at de forhåbentlig omvendt guider dem herned til os, fordi her har vi noget helt særligt, som ikke er i de andre havne.' (E.4: Byplanlægger, Lemvig)

Idéen om en portal eller port til Limfjordsområdet blev ligeledes diskuteret på opstartsmødet, hvor Hals blandt andet præsenterede deres vision for havnen med titlen "Porten til Limfjorden" (E.11, Mikkelsen 2015). På mødet i Hals uddybede aktørerne havnens placering ved indsejlingen til Limfjorden, og samtidig understregedes vigtigheden af samarbejde på tværs. Opstartsmødet i

dette projekt gav nemlig aktørerne fra Hals kendskab til en havneguide rettet mod lystsejlere, der er produceret i regi af Netværk Limfjorden:

> 'Jamen der er jo ikke nogen tvivl om, at den placering vi har, der har vi rigtig mange lystsejlere, der kommer ind og spørger, hvad er det, man skal opleve inde i fjorden. Og der har jeg jo selv nogle perler, og det er jo tit dem, der kommer til at influere, hvad det er for nogle informationer, man giver. Men der er vi helt sikkert turistinformation for hele Limfjorden. Så bare det den dag [opstartsmødet], at vi fandt ud af, at der fandtes en turistbrochure for hele Limfjorden, dem har jeg jo fået kassevis op af efterfølgende, det var noget af det, vi manglede.' (E.5: Turismeinformationsleder, Hals)

Mødet gav altså blandt andet det konkrete output, at turistinformationen i Hals nu kan give en bedre information til sejlere, der efterspørger oplevelser længere inde i fjorden. Tanken om en port, eller porte, til Limfjordsområdet blev diskuteret på flere møder. I Hals diskuteredes idéen om en fysisk port, der spiller på kulturarven i "Skansen", et historisk fæstningsværk ved indsejlingen til Limfjorden. Historisk har Skansen haft betydning for Limfjorden som helhed og kunne dermed måske igen få ny betydning for sammenhængen i Limfjordsområdet (E.5: Hals, 36:20). I Egense på modsatte side af fjorden i forhold til Hals har der været tale om en fysisk port i form af en kunstinstallation ved vandet, der kunne markere indsejlingen til fjorden (E.5: Hals, 47:20). Men flere steder tales der ligeledes om en virtuel port i forhold til en digital portal. Ved opstartsmødet foreslog turistchefen fra Skive et interaktivt kort over Limfjorden på Hals havn med informationer og afstande til forskellige områder af fjorden (E.11, Mikkelsen 2015). En lignende idé om en portal, der kombinerer det fysiske og digitale findes også i forslaget om en portal i Løgstør, der samler informationer om events i Limfjordsområdet i udsagnet fra Handbjerg ovenfor. Den digitale port til Limfjorden diskuteres ligeledes i Lemvig, her i form af en app. Denne kunne på samme vis indeholde et kort over Limfjorden med informationer om steder ved fjorden og kunne eksempelvis kendetegnes ved et genkendeligt logo på skilte på hver havn, således at man møder det samme informationssystem på hver havn (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 10:40).

Konklusion

Kapitlet tog udgangspunkt i en fragmentering af havnene i enklaver og mellemrum, hvilket blev udledt af mapping-analyser i kapitel 4. I første afsnit viste fragmenteringen sig at have udgangspunkt i organisatoriske forhold, administrative skel og interesseforskelle blandt parterne på havnene samt en gradvis funktionstømning på havnearealerne. Eksemplerne viser dog også, at der sker en nedbrydning af enklaver i nye samarbejder imellem borgere, turisme og erhverv og at potentialer i de funktionstømte landskaber udvikles og skaber sammenhæng på havnene og integration imellem delområder. Erhverv ønskes bevaret og ses også som værdifuldt i forhold til de rekreative områder og havnens miljø i sin helhed. Fragmenteringen sker også imellem havnen som samlet område og den bagvedliggende by, men denne adskillelse har forskellig karakter i de enkelte byer og opleves både som problem og potentiale. Aktørernes fokus på midtbyerne synes på forskellig vis at overføre byens strukturer til havnen for at binde by og havn sammen. Hensigten i dette projekt er imidlertid at udforske tilgange, der vender perspektivet til også at arbejde fra vandet ind mod havnen. Havnen som helhed afkobles ligeledes vandet igennem øget landtransport, og at virksomhederne på erhvervshavnen løser opgaver uden for havnenes geografiske område. Eksempler viser, at forbindelsen til vandet genetableres igennem nye projekter, og at de tidligere erhvervsvirksomheder herved gentænkes og udfyldes af foreningslivet.

I andet afsnit viste funktionstømningen af havnen at have affødt et større fokus på den rekreative brug igennem inddragende aktiviteter på havnen og på vandet i turisme- og bosætningsstrategier. Flere havne oplever, at havnens brugere finder nye måder at bruge vandet på, og kanten mellem vand og land må derfor gentænkes for at kunne facilitere nye anvendelser af vandet. Diskussionerne viste nye tilgange til havneomdannelse, der tager afstand fra tidligere generiske tilgange til havneomdannelse med fokus på vandet og havnens stedlige kvaliteter og potentialer, fysiske såvel som humane. Potentialerne findes ikke kun i historiske bygninger, men også skæve, sammensatte skurmiljøer og forladte faciliteter på erhvervshavne, der får nyt liv igennem foreningslivet. Aktørerne opfordrer til udvikling med udgangspunkt i stedets ressourcer, hvor projekter men også events tager udgangspunkt i havnens potentialer samt lokale initiativer og foreningsliv. Udvikling skal ske med respekt for havnens autenticitet i en balance imellem transformation og bevaring og imellem havnens skala og økonomisk volumen. Projekter på havnene kan i nogle tilfælde ødelægge det autentiske og stedets atmosfære, men kan i andre tilfælde styrke og synliggøre det.

I sidste afsnit diskuteredes vandet som sammenbindende element og udgangspunkt for samarbejde i hele Limfjordsområdet. Diskussionerne i afsnittet viser, at samarbejdet i Limfjordsområdet er udfordret "nedefra" og "oppefra". Nedefra i form af geografisk lokalisme blandt deltagerne i samarbejderne og et fokus på direkte effekter af samarbejder for lokalområdet. Ovenfra i form af en øget centralisering af turismeindsatsen på nationalt plan og et manglende fokus på Limfjordsområdet i de nationale planer. Dog er samarbejde muligt inden for konkrete sektorer og temaer, som et af netværkene satser på som strategi for øget gennemslagskraft på nationalt plan. Samarbejdet med udgangspunkt i vandet konkretiseredes af projekteksempler omkring havnesamarbejder og differentiering imellem oplevelse og udvikling i hver enkelt havn med udgangspunkt i det konkrete sted. Sidst diskuteredes muligheder for at etablere fysiske og virtuelle porte til Limfjordsområdet som samlende strategisk greb.

Fra det lokale blik på havnene igennem aktørinterviews og workshops i dette kapitel vendes perspektivet nu til havnenes udefrakommende brugere. I kapitel 6 fremlægges resultaterne af en interviewundersøgelse af de sejlende turister i Limfjorden udført i august 2015.

KAPITEL 6

KAPITEL 6:

ET BLIK FRA VANDSIDEN: UNDERSØGELSE AF DEN SEJLENDE TURIST

Dette kapitel vil præsentere resultater fra en interviewundersøgelse af havnenes brugere med udgangspunkt i den sejlende turist. I kapitel 5 præsenteredes det lokale blik med lokalt kendskab til havnene – analyserne i dette kapitel præsenterer et udefrakommende blik fra vandsiden som modsvar til dette. Forudgående kapitel diskuterede afslutningsvist regionale samarbejder med fokus på vandet. Med aktørernes udsagn som fundament argumenteres der ligeledes i dette kapitel for et øget fokus på vandet i forhold til havneomdannelse i turisme- og bosætningsstrategier. I kapitlets analyser er der fokus på oplevelsen af vandet, ankomsten til havnen fra vandsiden og lystbådehavnenes sammenhæng med de øvrige havnearealer og den bagvedliggende by.

Undersøgelsens udgangspunkt er en hypotese om, at den sejlende turist praktiserer sin rejse på fjordens præmisser (blandt andet afhængig af vand- og vindforhold og bådens begrænsede plads), og at sejleren rejser imellem steder i fjorden som en serie af rum omkring et farvand, frem for en række afgrænsede administrative områder. Sejleren undersøges altså som et bindeled på tværs af fjordens geografi, og respondenterne inkluderer både sejlere fra Limfjordsområdet og fra steder uden for Limfjorden. Undersøgelsen blev gennemført i august 2015 på strategisk udvalgte havne, hvor sejlerne befandt sig på forskellige stadier af deres rejser. I kapitel 3 findes uddybende beskrivelser af den metodiske fremgangsmåde for undersøgelsen og i appendiks F findes respondentbesvarelser, som i undersøgelsen er refereret med nummer, hvilket uddybes nærmere nedenfor.

Indledningsvist belyses de elementer af forudgående fokusgruppeinterviews, der relaterer sig til sejlads på fjorden. Limfjorden fremhæves som noget af det bedste sejlervand i Nordeuropa (E.1: Turistforeningschef, Struer, 15:30). Vandet i Limfjorden markedsføres ligeledes som "det rolige vand" og et sikkert farvand at sejle i (E.9: Turistchef, Handbjerg, 26:05). Denne opfattelse deles dog ikke nødvendigvis af sejlerne i Limfjorden, og ved mødet i Handbjerg blev opfattelsen af Limfjorden som rolig modsagt. Her henvises blandt andet til, at Troels Kløvedal har beskrevet Limfjorden som noget af det mest barske farvand, han har sejlet i (E.9: Bestyrelsesmedlem og sejler, Handbjerg, 26:55). Ifølge sejlerne til mødet skyldes dette en kort bølgelængde i fjorden sammenlignet med de større dønninger på åbent hav. Det betyder, at der er korte pauser imellem bølgerne, og sejleren er derfor konstant udfordret (E.9: Handbjerg, 26:55). Dog er der store forskelle på den østlige og vestlige del af fjorden i forhold til især vindforholdene (E.9: Handbjerg, 27:30) og ved

bredninger, som ved Løgstør, kan bølgerne blive meget høje (E.9: Handbjerg, 26:30). Dog er disse vilkår ikke en udfordring for erfarne sejlere (E.9: Handbjerg, 27:50). En generel markedsføring af Limfjordsområdet som et udelukkende roligt og sikkert farvand synes altså ikke at stemme overens med disse sejleres erfaring. Vand er altså ikke bare "vand", men må opfattes mere som et komplekst system, med særegne kvaliteter og forudsætninger forskellige steder i Limfjorden (se kapitel 1). I forhold til de teoretiske elementer præsenteret i kapitel 2 relaterer undersøgelsen sig til konceptualiseringen af "turistens blik" på stedet, der er dobbeltrettet igennem iscenesættelse fra værtens side for at imødekomme forventninger og oplevelsesidealer fra turistens side (Urry & Larsen 2011). Dette relaterer sig endvidere til stedets autenticitet og atmosfære, elementer ved oplevelsen som flere af respondenterne også omtaler under interviewene. Den sejlende turists rejsepraksis er karakteriseret ved en afhængighed af fjordens miljø, hvorved vand, strøm og vind bliver medkonstituerende for rejsen (Ingold 1996, Ingold 2008, Farías & Bender 2010). Herudover præsenterer undersøgelsen et indblik i havne som forbundne i netværk, hvor stedets eksterne forbindelser undersøges og dets grænser nedbrydes (Burns & Kahn 2005, Tietjen 2011, Farías & Bender 2010).

Som beskrevet i kapitel 1 har Danmarks Idrætsforbund og Dansk Sejlunion i fællesskab gennemført en større undersøgelse, "Havnenes motionister", der analyserer sejlklubbernes situation og fremtidige udvikling på landsplan. Dansk Sejlunion oplever ifølge undersøgelsen en medlemskrise og en generationsproblematik – allerede i 2018 vil over halvdelen af medlemmerne være over 60 år. Der er derfor brug for at tiltrække nye sejlere til lystbådehavnene (Kirkegaard, Fester & Gottlieb 2015). En vej frem for lystbådehavnene og sejlklubberne kan ifølge analysen være mere diversificerede aktiviteter, herunder surfing, vinterbadning, Stand Up Paddle og kajak (Kirkegaard et al. 2016). Altså er der potentiale for at indarbejde nye måder at bruge vandet i havnene på. I forhold til Limfjordsområdet som sejler destination refererer en aktør fra Nykøbing til Dansk Sejlunion, der har påpeget manglende oplysning om farvandet blandt sejlerne. Der er blandt andet usikkerhed om, hvor indsejlingerne til fjorden befinder sig, og hvorvidt man kan komme ind i både øst og vest. Derudover er der usikkerhed blandt udefrakommende sejlere om, hvorvidt det er nemt eller svært at sejle og navigere i Limfjorden (E.3: Udviklingschef, Nykøbing, 29:25). En anden problematik i forhold til de sejlende turister kan være at tillægge dem betydning i forhold til omsætning sammenlignet med andre former for turisme. Problemet ligger ifølge en aktør i måden, der føres statistik, hvor den enkelte båd og ikke antal personer tælles. I en branche med stort fokus på overnatningstal syner de sejlende turister derfor ikke af meget i forhold til eksempelvis sommerhuse og campingturister (E.5: Turismemedarbejder, Hals, 49:40, se også kapitel 1). I Struer henvises desuden til et problem med betaling og kontrol af samme, hvorfor registreringen af det faktiske antal sejlere er unøjagtig, og det reelle antal besøgende kan derfor være langt højere (E.1: Handels- og Turistchef, Struer, 19:30). Der findes en efterspørgsel på viden om sejlerne fra aktørerne. Herunder viden om, hvad der får dem til at besøge Limfjorden, hvem de er, hvad de går efter, og hvordan de rejser videre i Limfjorden. Desuden ønskes viden om behovet for faciliteter og brugen af byen (E.4: Lemvig, 06:40). I forhold til faciliteter efterspørges mere åbne tiltag, der også kan bruges af andre end lystsejlere på forskellige tidspunkter af året (E.4: Byplanlægger, Lemvig, 32:30). Det anerkendes samtidig, at gennemsnitalderen er høj (og stigende) blandt lystsejlerne, samtidig med at der bygges flere lystbådefaciliteter, så der er derfor en udfordring i at få yngre generationer interesseret i at sejle (E.4: Lemvig, 07:10, se også kapitel 1). Fortsætter denne udvikling vil antallet af tomme lystbådepladser og dermed uudnyttede lystbådehavne stige. I Handbjerg ses denne udfordring også, men løsningen ligger for aktørerne her i at få flere

Figur 6.1: Sejlere på havnen

til at komme ned til vandet. Det skal ske igennem andre aktiviteter, herunder kulturelle events, der også kan få andre end sejlerne ned på havnene og her få indblik i det sejlerliv, der også er (E.9: Erhvervsdrivende, Handbjerg, 10:55). Dette kan relateres til diskussioner omkring at nedbryde lystbådehavnens grænser og åbne områderne op for andre brugere (se kapitel 5). Dette kan også, i forhold til havnenes omdannelse, være en anledning til at åbne stedets grænser og søge relationer til andre delområder på havnen, i byen og i den større kontekst af Limfjorden (se Burns & Kahn 2005, Ren 2009). For aktørerne i Handbjerg opleves en barriere i vedligehold af bådene, hvilket kan imødekommes med en serviceordning (E.9: Handbjerg, 11:45). Desuden foreslår de, at der i højere grad arbejdes med sejlerskoler for at få nye sejlere engageret (E.9: Handbjerg, 13:30). Herudover arbejdes der på udlejning af de fastliggende både i fjorden, for at nye sejlere på den måde kan prøve sejladsen af, og både der ligger ubrugte hen kan komme ud og sejle, men i den forbindelse er forsikring en udfordring (E.9: Handbjerg, 18:10).

I følgende undersøgelse er der som sagt fokuseret på de sejlende turister. Interviewundersøgelser med sejlende turister gennemførtes i første halvdel af august 2015. Detaljer omkring undersøgelsesdesign og interviewguide findes i kapitel 3. Som bilag til afhandlingen findes en interviewguide med stillede spørgsmål til respondenterne og en liste over respondenter (se appendiks F.i og F.ii). I dette kapitel vil hver respondentbesvarelse blive refereret med et tal, eksempelvis (F.5). Tallet referer til respondentbesvarelsen med samme nummer i appendiks F og til listen over respondenter under bilag bagerst i afhandlingen (Appendiks F.ii). Hvis eksempelvis (F.5) optræder i teksten eller efter et udsagn refererer det altså til "Respondent 5" – det er jævnfør respondentlisten i appendiks F.ii en kvinde fra Danmark i aldersgruppen 50-59 med 20-29 års sejlererfaring, der er blevet interviewet i Hals. Selve besvarelsen findes i appendiks F, nummer 5.

Sejlerlivet

Respondenterne lægger stor vægt på den afslappede og rolige oplevelse ved sejladsen. I mange tilfælde forbindes denne kvalitet til vandet, flere beskriver "roen på vandet" og kvaliteterne ved at komme ud på åbent vand. Oplevelsen forbindes også til naturens kræfter, blandt andet når sejleren lader sig føre frem af vinden og kommer frem kun ved hjælp af naturens energi (F.9). Vandets miljø er således medkonstituerende for rejsen igennem de muligheder og begrænsninger miljøet sætter for sejlerens rute (Ingold 1996, Ingold 2008, Farías & Bender 2010, se kapitel 2). Fjordmiljøets materialiteter og artefakter *gør* også noget i den samlede sejlpraksis. Eksempelvis beskrives bådens begrænsede rum som bestemmende for, hvilke praksisser sejleren kan udføre, når denne er ombord (se Jensen & Vannini 2016). Vejret og dermed vinden er med- eller modspiller for sejleren og som udsagnene nedenfor viser, en altafgørende aktant i planlægningen af sejlruten (se Ingold 1996, Farías & Bender 2010). Sejlerne beskriver sejladsen som en afstressende oplevelse, en situation der formes af bådens begrænsede rum, og de praksisser og vejrforhold sejladsen kræver for at drive båden frem. Sejlerne beskriver båden som en 'lille verden' (F.10), hvor man er frigjort fra andre forpligtelser end at sejle:

> 'Man kan ikke andet end at være på båden, når man er ude. Meget afstressende.' (F.20)

Afhængigheden af vejret og fokus på vandet kan kædes sammen med, at over en tredjedel af respondenterne fremhæver naturen, naturoplevelser, landskabet og friluftslivet som væsentlige kvaliteter ved sejlerlivet. For nogle af disse er også det primitive ved denne rejseform tiltrækkende,

andre foretrækker større både og dermed også større komfort. De større både viser sig som mere selvforsynende og dermed mindre afhængige af havnenes faciliteter og tilbud.

Et andet vigtigt tema i respondenternes besvarelser er fællesskab på havnene og imellem sejlerne. En sejler fremhæver mulighederne for at snakke med mange forskellige mennesker og møde nye mennesker hele tiden undervejs på rejsen (F.17). Et ægtepar beskriver ligeledes, hvordan dette udspiller sig på havnene, og hvordan fællesskabet skaber miljø på havnen. Her hjælper man hinanden og snakker med hinanden (F.6). En respondent mener desuden, at oplevelsen af at sejle ændrer sig med alderen:

> 'Det ændrer sig med alderen. Som ung var det at være på vandet den bedste kvalitet, som ældre er det mere havnemiljøet og fællesskabet på havnene, der tiltaler os.' (F.3)

I forhold til bosætning er det også interessant, at de adspurgte lokale fremhæver vigtigheden af at bo tæt på/have sommerhus i områder ved vandet for at vedholde en interesse og kontinuerlig brug af vandet til sejlads (F.11). Således fremhæver flere ved spørgsmålet om, hvordan de kom i gang med at sejle, at det at bo ved vandet eller nær havnen var en afgørende faktor i forhold til interessen for at komme ud på vandet (se under "Hvordan kom I i gang med/blev interesserede i at sejle", se F.5, F.13, F.28, F.30).

Sejloplevelsen beskrives altså som afstressende og formet af vejret og sejlbådens begrænsede plads. Sejlerne beskriver naturen og friluftslivet ved sejladsen og det sociale miljø på havnene som væsentlige kvaliteter ved sejlerlivet. At bo tæt ved vandet kan have indvirkning på interessen for sejlads, hvilket skaber en forbindelse imellem bosætning og andre havneaktiviteter.

Sejlernes planlægning og valg af rute

Afhængigheden af de klimatiske forhold på fjorden har ligeledes stor indflydelse på sejlernes planlægning af ruter og destinationer. Vejrforholdene og herunder vindretningen på dagen er afgørende for mulige ruter og destinationer. En tredjedel af respondenterne fremhæver den uplanlagte og udforskende tilgang til rejsen som en væsentlig kvalitet ved denne mobilitetsform. Det beskrives som frihed eller det frie liv, og muligheden for hurtigt at kunne ændre rute og selv tilrettelægge rejsen undervejs angives som en stor kvalitet (se blandt andre F.6). Samtidigt giver sejlbåden mulighed for at have sit "sommerhus" eller "hjem" med sig (dette sammenlignes også af nogle med campinglivet):

> 'Det frie liv, man bestemmer selv, og man har sit hjem med sig.' (F.26)

Når respondenterne spørges til planlægning af rejsen viser en tredjedel af svarene ingen eller meget lille grad af planlægning. Planlægningen af turen er kortsigtet, oftest dag til dag men for nogle også på halvtimes basis (F.24). Rejsen planlægges altså for en stor del af respondenterne undervejs på turen, og flere informerer denne planlægning ved at forhøre sig på havnene om anbefalinger til ruter og destinationer samt anbefalinger fra venner og bekendte (se F.23 og F.27).

Respondenterne fordeler sig stort set ligeligt i tre grupper i forhold til informationssøgning om havnene; en gruppe der udelukkende bruger bekendte og lokale kilder på havnene, en gruppe der udelukkende finder informationer på nettet og en tredje gruppe, der kombinerer lokale kilder og internet kilder i deres informationssøgning og ruteplanlægning. Fire respondenter nævner også

Figur 6.2: Gjøl Havn

fysisk guidemateriale i opslagsværker og magasiner, herunder "Sejleren" og "Bådnyt". Fire personer udtaler eksplicit, at de bruger turistkontorerne i byerne. Af internetkilder nævner to personer Facebook, to nævner turisthjemmesider, tre nævner byernes hjemmesider og en bruger blogs i informationssøgningen. En enkelt respondent rejser desuden efter en specifik hobby/interesse (F.4). Kun én respondent nævner eksplicit, at han følger et katalog med anbefalinger til ture i fjorden (F.31). Fire respondenter udtaler, at de i forvejen kender alle havnene, men derfor er flere stadig interesserede i at besøge havnene, når der er nye tiltag og på den måde opleve noget nyt på havnene. Under dette spørgsmål nævner flere ligeledes dag til dag planlægning og tilfældigheder i valg af havne. Informationssøgninger foregår både fremadrettet mod næste havn og når en ny havn nås for at få informationer om aktuelle arrangementer og seværdigheder i den pågældende by. Enkelte besvarelser indikerer, at enkeltelementer og events kan være udslagsgivende for valg af havn, blandt andet nævnes Hummere på Læsø (F.14), Vildsund marked, Thyborøn fiskemarked (F.18) og Tall Ships Races (F.5). Enkeltstående events synes altså at have en indflydelse på valg af havn hos de adspurgte. Samtidig kan umiddelbare indtryk af havnene gøre, at sejlerne bliver i længere tid i en enkelt havn:

> 'Vi bliver i havnen i en uge, der har ikke været større planlægning med, hvorfor det endte med at være Nykøbing, men byen er dejlig og tæt på havnen – god for turister.' (F.28)

Flere nævner også betydningen af distancerne imellem havnene, det synes således vigtigt at afstanden kan nås inden for én sejldag, eller at flere stop på en dag kan passes ind. Endvidere nævnes variationen mellem havnene som en vigtig parameter for valg af rute, og det understreges også, at havnene er en vigtig del af rejseformen og sejleroplevelsen:

> 'Forskelligheden ved havnene er en kvalitet. Charmen ved havnene – der er ingen sport i at rejse rundt uden at se havnemiljøet.' (F.8)

Størstedelen af respondenterne har altså en uplanlagt og udforskende tilgang til sejladsen, fordi vejr og vind er afgørende for sejlerens mulige rute. Sejlerne bruger venner og bekendte og andre sejlere på havnene til at informere deres valg af rute og følger i mindre grad fastlagte ruter og kataloger. Sejleren følger altså en rute, der sammensættes undervejs og influeres af sejltekniske forhold og oplevelsesønsker på dagen. Udsagnet ovenfor viser desuden, at variation imellem havnene er en vigtig parameter ved sejloplevelsen og underbygger yderligere behovet for en helhedsplan for Limfjorden, hvor havnene differentieres yderligere (se også udsagn fra lokale aktører i kapitel 5).

Valg af Limfjorden som destination

I begrundelserne for valg af Limfjorden som destination er især korte distancer imellem havnene fremhævet som en attraktiv egenskab ved farvandet. En fjerdedel af respondenterne fremhæver således, at det er nemt at komme rundt i Limfjorden, og at den korte distance imellem havnene er en fordel (se F.12 og F.18). Lokale fremhæver også dette som en fordel, da det også giver mange muligheder for kortere dagsture.

> 'Der er fantastisk gode forhold i Limfjorden - man kan sejle i få timer og være i den næste havn. Man får nogle gode timer på vandet, men ligeledes i havnene.' (F.3)

I forhold til andre farvande holder flere lokale sejlere til i Limfjorden, særligt i forhold til Vesterhavet på grund af voldsommere vejrforhold og strøm (F.10, F.11). Andre beskriver Limfjorden som god til hyggesejlads og rolige oplevelser, hvor andre farvande kan give større sejltekniske udfordringer, hvilket også kan være positivt (F.20). Et norsk par fremhæver Limfjordens fordele i forhold til deres hjemlige farvande, da der ved Limfjorden ikke er bjerge, der tager vinden (F.23). Limfjorden fremhæves i fire besvarelser som et godt "familiefarvand" (F.2) og beskrives desuden som "stille" og godt vand at sejle i. Der er dog også dele af fjorden, der undgås grundet sejltekniske eller andre forhold. Her nævnes Hjarbæk, fordi man her er "fanget" i bunden af Hjarbæk fjord (F.2), hvor ferskvand gør, at båden bliver gul (F.3), Hauerslev og Attrup undgås, fordi de er svære at indsejle (F.26), Løgstør bredning undgås, fordi vejret her kan vende hurtigt (F.6), og fordi den er besværlig med sejlbåd (F.7), Venø og Rønbjerg undgås, fordi de er svære farvande, hvis vinden er kraftig (F.8). Vandet og vinden er som beskrevet ovenfor altså forskelligartet og medkonstituerende for rejsen, rejsens rute og rejsens mål.

Limfjordshavnene beskrives med tillægsord som "små", "hyggelige" og "aktivitetsfulde". Desuden fremhæves vigtigheden af fællesskabet og muligheden for at møde mange forskellige mennesker:

> 'Det er en dejlig fjord at sejle i. Havnekulturen er fantastisk, man snakker med vildt fremmede. Det er en tillidskultur – f.eks. ved lån af cykler og man hjælper hinanden.' (F.8)

Limfjordens særlige natur fremhæves også af flere respondenter:

> 'Meget begejstret for Limfjordens natur og havne. Der er meget varieret natur, som gør det fascinerende at rejse i Limfjorden.' (F.21)

Blandt førstegangsbesøgende har tre fået området anbefalet af andre (to igennem bekendte og én igennem en blog, se F.23, F.27, F.28). En svensk kvinde er kommet til Limfjordsområdet for at spille golf og går specifikt efter havne tæt ved golffaciliteter (F.4).

Limfjordsområdets korte distancer imellem havnene er altså attraktive for sejlerne. Havnekulturen og områdets naturområder er desuden væsentlige kvaliteter. Vandet er velegnet til sejlads, men kan også være udfordrende og visse områder undgås på grund af sejltekniske forhold. Således er vandet forskelligartet, og udfordrer sejlerens teknik på forskellig vis forskellige steder i fjorden.

Forestillinger og forventninger til havnen

I undersøgelsen blev respondenterne bedt om at beskrive hvilke elementer, der karakteriserer en god feriehavn for dem. To tredjedele af respondenterne nævner gode faciliteter/basisfunktioner, herunder toilet og badefaciliteter, som vigtige på havnen. En tredjedel mener desuden, at nærhed til en by er vigtig, og seks personer nævner specifikt nærhed til indkøb som vigtig. Men også byens liv og 'noget at kigge på' synes væsentligt (F.11). Endvidere er liv på havnen, et godt havnemiljø og rammer om fællesskab vigtig for en fjerdedel af de adspurgte, hvilket beskrives som vigtigheden af et "socialt miljø" (F.14), et godt klubhus som ramme om fællesskab (F.29), mødesteder tæt på bådene (F.6) og flere nævner behovet for fælles aktiviteter. I besvarelserne beskrives det ønskede havnemiljø desuden med ord som "stemning", "hygge" og "liv på havnen" og flere nævner restauranter og caféer som medskabende til et havnemiljø med ovenstående kvaliteter. Flere

respondenter nævner kvaliteterne i et varieret liv på havnen, hvor erhverv, skibserhverv og lokale fiskere giver liv og autenticitet til havnemiljøet (se også F.3):

> 'Vi kan lide, hvor der er noget skibserhverv og liv og lokale fiskere.' (F.5)

Der synes altså fra sejlernes side at være behov for en øget integration imellem havnens delområder og praksisser, hvilket der også blev givet udtryk for blandt havnenes lokale aktører (se kapitel 5, se også Carlberg & Christensen 2005).

En tredjedel af respondenterne har ingen eller få/ikke signifikante forventninger til havnene. Her synes en udforskningsstrategi igen at være herskende i forhold til at møde havnen og byen uden definerede mål eller retninger for besøget. 11 respondenter udforsker byen igennem gåture uden eksplicitte mål eller specifikke oplevelser. For disse personer søges det at møde andre sejlere på havnene og den eftersøgte stemning beskrives som hyggelig eller afslappende. Otte af de adspurgte søger specifikke oplevelser på havnene, dels specifikke oplevelsestyper eller mere generelle kategorier af oplevelser. Respondenterne nævner blandt andet maritime arrangementer som træskibstræf og havnefest, fiskeri og kapsejlads. Også kulturelle arrangementer som musikfestivaler, eksempelvis jazz festival, museer og historiske oplevelser. Herudover nævnes også naturoplevelser. Flere af respondenterne er altså kommet til en havn for en enkeltstående event, imens andre søger åbent efter oplevelser inden for bredere kategorier af oplevelser.

En relativt stor gruppe (6 respondenter) bliver oftest på havnen og går sjældent op i den tilstødende by. Besøges byen er det oftest i forbindelse med basale fornødenheder som eksempelvis indkøb. Flere begrunder dette med det sociale fællesskab på havnen (se F.13 og F.24), og der efterspørges endvidere flere mødesteder på havnene (F.21). Havnekulturen er en attraktion i sig selv og en grund til at blive inden for havneområdet:

> 'Vi er mest ombord på båden og suger til os af havnekulturen.' (F.25)

En fjerdedel understreger vigtigheden af tilgængelig natur i forbindelse med havnen. Flere understreger også vigtigheden af, at en kystby har en unik sjæl og tilbyder et miljø med autentiske oplevelser (se F.17). En respondent udtrykker også et fravalg af de "kliniske" havne, men søger i stedet de mere unikke og "rå" havne (F.2). Dette underbygges af en anden respondent og bunder i en søgen efter autentiske oplevelser:

> 'Vi vil gerne ligge til en havn og ikke en marina, da en marina oftest er for ny og fin – vi søger det autentiske.' (F.3)

En anden lægger vægt på det autentiske i form af det lokale islæt og dets synlighed i kystbyen (F.10). Det efterspørges, at havnenes identitet træder mere frem:

> 'Der mangler lidt noget miljø på havnene og identitet – det må gerne være lidt mere råt.' (F.30)

Udsagnene afslører en søgen efter havnenes identitet som del af turistens blik på havnen (Urry & Larsen 2011, se også diskussioner fra kapitel 5). Herudover relaterer udsagnene sig til lystbådehavnens karakter og atmosfære (se Albertsen 1999, Albertsen 2013), her bruges karakteriserende ord som "miljø", "råt" og "autentisk" som står i kontrast til en "ny og fin" marina.

Sejlerne prioriterer gode faciliteter på lystbådehavnen, men også nærheden til en by og, som under afsnittet "sejlerlivet", efterspørges også her naturadgangen direkte fra havnen. Der efterspørges et varieret liv på havnen, hvor fiskeriet og de maritime erhverv også bidrager til stedets atmosfære. Ofte besøges byen uden prædeterminerede mål og af en stor gruppe af respondenter kun for at få basale fornødenheder til rejsen. Et oplagt spørgsmål til videre undersøgelse kan derfor være, hvordan lystbådehavnene kan integreres bedre med havnens delområder og byen, hvilket behandles under designundersøgelserne i kapitel 7.

Kvalificering af Limfjordshavnene

I det følgende kvalificeres de havne, der blev omtalt mest i undersøgelsens besvarelser. Respondenterne er konkret blevet spurgt til at give eksempler på havne, der opfylder deres opfattelse af en god feriehavn. Dernæst er respondenterne blevet spurgt til eksempler på havne, hvor der er skabt gode forbindelser imellem by og havn, og sidst er respondenterne blevet bedt om at beskrive den pågældende havn interviewet er foregået på, med tre ord. Der søges altså en nærmere forståelse af turistens blik på havnene, og hvad dette blik indfanger som værende interessant (Urry & Larsen 2011). I det nedenstående samles besvarelserne fra de tre spørgsmål under hver by.

Glyngøre

Glyngøre, som ikke er en af de udvalgte havne i dette projekt, nævnes af en fjerdedel af respondenterne som et eksempel på en god feriehavn. Glyngøre fremhæves altså som en god feriehavn af brugerne selv – selvom denne ikke er udpeget af Skive kommune, hvilken Glyngøre er en del af, som deltager i dette projekt. Dette begrundes blandt andet i dennes sociale miljø (F.8), gode forbindelser til andre havne og et smukt maritimt miljø (F.12).

Hver tredje respondent mener, at Glyngøre har en god forbindelse imellem havn og by. Byen beskrives som hyggelig og har en kvalitet i dens landskabelige placering med vand på begge sider.

Nykøbing

En tredjedel af respondenterne fremhæver Nykøbing som en god feriehavn. Blandt andet anerkender en respondent, at byen gør meget for turisterne (F.18), og den fremhæves også af andre som et godt turistområde og en flot by (F.24). Nykøbing fremhæves ligeledes for dens sociale miljøer, hvor sejlerne kommer i kontakt med mange forskellige mennesker (F.12), og respondenterne oplever en kvalitet i det, at man 'nærmest sejler ind i byen' (F.26).

Hver tredje respondent mener ligeledes, at Nykøbing er et godt eksempel på sammenhæng imellem by og havn. En respondent beskriver sit syn på sammenhængen imellem by og havn i Nykøbing:

> 'Det er en gammel fiskerhavn, som udviklede sig til en by – det skaber gode havnemiljøer, hvor by og havn flyder sammen.' (F.20)

Ifølge en anden respondent handler det om flere forskellige faktorer, der tilsammen gør Nykøbing attraktiv for sejlere:

> 'Nykøbing har det hele; by, miljø på havnen, befolkningen og en helt speciel stemning.' (F.6)

Respondenterne lægger vægt på følgende kvaliteter ved havnen: nærheden til byen, gode faciliteter, blandt andet klubhus og byens restauranter og shopping muligheder samt havnens sociale miljø og mødesteder. Respondenterne lægger altså især vægt på nærheden til byen og den adgang, dette giver til restauranter og shopping muligheder. Havnen roses for gode faciliteter og et velfungerende klubhus. Havnemiljøet beskrives som socialt velfungerende med ord som "venlighed" og "hyggelig".

Lemvig

En fjerdedel af besvarelserne lægger vægt på kvaliteten i, at man i Lemvig sejler direkte ind i byen (F.18) eller man 'sejler op ad gågaden' som en respondent beskriver det (F.24). Derfor mener en fjerdedel af de adspurgte, at Lemvig er et godt eksempel på sammenhæng imellem by og havn. En respondent beskriver byen således:

> 'Der er liv og gågaden tilbyder mange forskellige indtryk samt gode fiskerestauranter.' (F.22)

Havnen beskrives af respondenterne som havende et "godt miljø" som virker imødekommende, "venligt" og "hyggeligt". En enkelt beskriver havnen som "stille" og en som "smuk". Der fremhæves et fokus på turisme og det angives også, at den store fiskerihavn giver havnen en bestemt atmosfære:

> 'Lemvig har været den største fiskerhavn i Danmark og har derfor en del atmosfære derfra.' (F.26)

Hals

En fjerdedel nævner Hals som eksempel på en god feriehavn og en femtedel fremhæver Hals for sammenhængen mellem by og havn. Desuden fremhæves havnen af flere respondenter som en god feriehavn, blandt andet på grund af mange events på havnen (se F.7 og F.25). Hals forbindes derudover med porten til Limfjorden (F.5).

Hals beskrives som havende et levende havnemiljø med blanding af funktioner, herunder godt restaurationsudbud. Havnemiljøet opleves som imødekommende og "gæstfrit", et sted hvor man "føler sig hjemme". Havnen har også liv uden for sæsonen i kraft af sin funktion som transithavn. Det beskrives som en kvalitet, at byen er tæt på, men også at der er nem adgang til naturoplevelser.

Handbjerg

Omkring Handbjerg Marina lægger flere respondenter vægt på fællesskabet på havnen med ord som "samvær", "sammenhold", "ejerfornemmelse", "tilhørsforhold" og at alt løftes i flok af lokale ildsjæle. Det lokale fremhæves også som en kvalitet ved havnen. Havnen roses for sit udseende og faciliteter. Flere påpeger, at marinaen er ny, hvilket har fordele og ulemper. Det betyder fine caféer og gode forhold, men også at marinaen endnu ikke er fuldt udviklet. Flere erkender, at udviklingen af en ny marina tager tid og udtrykker tro på, at forholdene forbedres løbende.

Figur 6.3: Hals Havn

Struer

To respondenter nævner Struer som en god havn, og ligeledes fremhæver to respondenter Struer som et godt eksempel på sammenhæng imellem havn og by.

Struer havn roses for at være pæn, at have gode forhold og flere synes havnen er hyggelig. Den beskrives dog også som for stor og at mangle fokus og identitet, herunder virker klubhuset for stort for nogle. Havnen synes for dyr for nogle respondenter og mangler lidt mere liv. Det manglende liv skyldes ifølge en respondent, at der ikke er flyttet så mange ting fra byen ned på lystbådehavnen, hvilket indikerer mangel på sammenhæng mellem by og havn.

Øvrige omtalte havne

I forhold til forbindelsen imellem havn og by diskuteres Skive havn af flere, denne beskrives som for langt fra byen, især hvis sejlerne ikke har cykler med (F.7). Samme respondent fremhæver Aalborg Vestre bådehavn, hvor der netop er stillet cykler til rådighed, så byen let kan nås fra havnen. Andre respondenter understreger vigtigheden af sammenhæng mellem havn og by således:

> 'Det er væsentligt, at byen ligger tæt på, så det er nemt for sejleren at komme til og fra indkøb, det er ikke nemt at have cykler med til hele familien – Skive ligger for eksempel meget langt væk fra centrum.' (F.2)

Lemvig, Thisted og Nykøbing fremhæves, med den begrundelse at 'man nærmest sejler ind i byen' (F.26). Thisted fremhæves desuden som en 'rigtig hyggelig havn med fantastiske faciliteter' (F.2)

En respondent mener ligeledes, at Hjarbæk er et godt eksempel på sammenhæng imellem by og havn. Respondenterne lægger vægt på havnens lille skala og intime karakter med ord som "lille", "hyggelig", "rolig" og "lokal". Derudover fremhæves havnens smukke beliggenhed og den

beskrives som praktisk og velfungerende. Af negative karaktertræk fremhæves havnens geografiske placering i bunden af fjorden, der ifølge nogen betyder, at den er svær at komme til, og at der ikke sker så meget, da den ligger afsides den primære rute igennem fjorden. Derudover beskrives den som svær at sejle til på grund af, at der er lavvandet.

I forhold til havnenes miljøer mener enkelte, at folk er mere hjælpsomme på små havne (F.10). Flere søger autentiske oplevelser på havnene (F.20), og nogle sejlere undgår de nye og moderne havne:

> 'Nibe er ny og moderne, man sejler derfor typisk til Løgstør for at få havneoplevelsen.' (F.3)

Af autentiske miljøer uden for Limfjorden nævnes blandt andet Århus skudehavn, fordi det er i sådan et miljø, at "originalerne" findes (F.17). Disse miljøer består for nogle også fysisk i kraft af 'joller, fiskere og det mere rå miljø' (F.30). Søgen efter de autentiske miljøer kommer også til udtryk i en søgen efter de små, gamle havne og mindre ø-havne som Venø frem for store havne (F.19). Samtidig fremhæves de sociale kvaliteter ved havnene, hvor der er mulighed for at møde mange forskellige mennesker, heriblandt Nykøbing, Thisted, Fur og Løgstør (F.12).

Ord som "miljø", "stemning" og "atmosfære" er fremtrædende i ovenstående karakteristikker. Dette gælder blandt andet det maritime miljø som karakteristisk for den gode feriehavn ovenfor. Havnens sociale miljøer og mødesteder, fællesskabet og blanding af funktioner er også i højsæde. Omvendt karakteriseres mindre gode feriehavne ved at være for store, mangle fokus og identitet og at mangle "liv".

Ideer til fremtidig udvikling og erfaringer fra andre farvande

Flere respondenter efterspørger små aktiviteter og aktiviteter af midlertidig karakter på havnene. Blandt forslagene er bagagerumsmarkeder eller pop-up butikker, der måske vil kunne tiltrække kreative mennesker til havnen (F.11). Aktiviteter på havnene kan måske også være med til at trække unge sejlere til (F.22). Andre aktiviteter kunne være krabbevæddeløb (F.19) eller andre aktiviteter for børn og unge:

> 'Noget for børn – vi har lyst til at tage vores børnebørn med på sejltur, men vi mener ikke, der er aktiviteter nok for børn. Det skal ikke være noget storslået – kan blot være en legeplads eller lignende. Havnene er meget indrettet til det ældre publikum.' (F.6)

Det kunne også være kunst på havnen (F.23) eller rammer for aktiviteter som overdækkede terrasser og åbne klubhuse som i Hals (F.5). Lokale fiskere vil også kunne skabe aktivitet og oplevelser på havnene:

> 'De lokale fiskere skal være en del af billedet og systemet, det er det, der gør det autentisk.' (F.2)

Tre respondenter efterspørger cykler på havnene og nogle steder som Skive, hvor der er langt fra havn til by vil dette, eller gratisbusser, kunne skabe bedre sammenhæng (F.2). Fem respondenter efterspørger WIFI, mens kun to nævner en fysisk havnefoged. Nogle respondenter mener, at havnene må udvikles i forhold til autenticitet og naturlighed, for at tiltrække flere sejlere (F.2) og en anden efterspørger bedre muligheder for friluftsoplevelser (F.5).

Figur 6.4: Thisted Havn

Konklusion

I dette kapitel suppleredes det lokale blik fra forudgående kapitel med et blik udefra, fra vandsiden, igennem en interviewundersøgelse af den sejlende turist. I forhold til kvaliteterne ved sejladsen fremhæves den afstressende oplevelse, fordi sejleren er afhængig af vejret og er frigjort fra at lave andet end at sejle grundet bådens begrænsede plads. Naturen, landskabet og friluftslivet fremhæves som væsentlige kvaliteter. Samtidig vægtes fællesskab imellem sejlere på havnene højt. Derudover er det at bo tæt ved vandet medvirkende til at blive interesseret i at sejle, hvilket indikerer en sammenhæng mellem bosætning og denne type vandaktiviteter.

Størstedelen af respondenterne beskriver deres tilgang til sejlruten som uplanlagt og udforskende. Planlægningen af turen er kortsigtet, oftest dag til dag eller time til time og fjordens miljø i form af vejr og vind er et vigtigt, påvirkende element i planlægningen og sejlerens muligheder. Variation imellem havnene fremhæves som vigtig for sejloplevelsen. Samtidigt kan enkeltelementer som events være udslagsgivende for valg af havn. De adspurgte sejlere forhører sig på havnene om anbefalinger til ruter og destinationer samt anbefaling fra venner og bekendte - kun én respondent nævner eksplicit, at han følger et katalog. Respondenterne fordeler sig i tre lige store grupper i forhold til informationssøgning; udelukkende bekendte og lokale kilder på havnene, udelukkende informationer på nettet og kombination af lokale kilder og internet kilder. Den sejlende turist synes altså ikke at følge en sammenhængende rute, men en mere sammensat rute, der skabes undervejs, og som beror på sejlbetingelser over tid og som i stor grad informeres af andre sejleres erfaringer og anbefalinger. De adspurgte sejlere drages af "den gode historie" og oplevelsestemaer, og de søger en variation imellem havnene.

Limfjorden som destination beskrives som godt farvand til sejlads med korte distancer imellem havnene. Dog kan den også være udfordrende, da vandet er forskelligartet og stiller forskellige udfordringer til sejlerens teknik, alt efter hvor i fjorden sejleren befinder sig. Der lægges vægt på en varieret havnekultur, hvor det er nemt at møde andre mennesker. Endvidere beskrives den varierede natur som en væsentlig kvalitet ved Limfjorden.

I forhold til havnenes fysiske miljøer nævner to tredjedele af respondenterne vigtigheden af gode servicefaciliteter. Men også vigtigheden af en nærhed til den bagvedliggende by er fremtrædende. Desuden fremhæves et ønske om naturadgang i direkte forbindelse til lystbådehavnene. De adspurgte sejlere efterspørger et varieret liv på havnen, hvor maritime erhverv og lokale fiskere giver liv og autenticitet til havnemiljøet. Udsagnene peger altså imod mere integrerede lystbådehavne, der flyder sammen med andre af havnens delområder og den bagvedliggende by. Dette peger altså imod øget integration både fysisk og aktivitetsmæssigt imellem havnens delområder, hvilket der også argumenteredes for i kapitel 5.

Den gode feriehavn karakteriseres af respondenterne som havende "miljø", "stemning" og "atmosfære" og gode sociale miljøer og mødesteder. Her flyder forskellige funktioner, aktiviteter og mødesteder sammen. Den mindre gode feriehavn er til gengæld karakteriseret ved at mangle fokus, identitet og "liv" og rum i mindre skala. I forhold til den fremtidige udvikling af havnene foreslås en lang række tiltag af midlertidig og mere permanent karakter. Desuden efterspørges flere aktiviteter for børn og unge, der måske også kan tiltrække nye sejlere.

Dette kapitel analyserede en brugergruppes ønsker for havnenes omdannelse. Følgende opsummerer de vigtigste parametre, der kan uddrages af kapitlet til anvendelse i designundersøgelserne i kapitel 7. Først og fremmest er lystbådehavnens sammenhæng med byen afgørende og også integrationen imellem delområder på havnen fremhæves som vigtig – fysisk, såvel som programmatisk. Herudover er havnens atmosfære og identitet vigtig at styrke i fremtidige projekter. Der prioriteres et varieret liv på havnen og skabelsen af mødesteder, hvor rekreative aktiviteter og erhverv har en kontaktflade. Derudover fremhæves en integration af naturen i form af direkte adgang til landskab og naturområder på havnen. Variationen imellem Limfjordshavnene er vigtig, hvilket fremhæver nødvendigheden af strategier og helhedsplaner for Limfjordsområdet. I kapitel 7 konkretiseres diskussionerne fra kapitel 5 og 6 igennem en række designundersøgelser på udvalgte sites på de 10 Limfjordshavne. Viden i form af parametre fra dette kapitel vil blive videreført til kapitel 7, hvor der søges en videre udforskning af problemer og potentialer på havnene med designmetodikken som værktøj.

Figur 6.5: Skive Havn

KAPITEL 7

KAPITEL 7:

DESIGNUNDERSØGELSER PÅ KANTEN MELLEM VAND OG LAND

Hovedkomponenten i dette kapitel er en række designundersøgelser med udgangspunkt i konkrete sites på Limfjordshavnene. Designundersøgelserne tjener det formål at anvende designfaget som metodisk værktøj til at konkretisere og eksperimentere med aktørers og brugeres udsagn (se metodebeskrivelse i kapitel 3). Designundersøgelserne fortsætter en udforskning af de diskussioner, problematikker og potentialer, der er fremkommet igennem analyser af fysiske forhold på havnene, analysen af fokusgruppeinterviews med aktører på havnene samt interviewundersøgelser med brugere i form af de sejlende turister i kapitlerne 4, 5 og 6.

Kapitlet er inddelt i tre dele, en baggrundsfortælling inden designundersøgelserne, derefter selve designundersøgelserne og sidst en afprøvning af designundersøgelserne i det nære møde imellem bruger og vand igennem en installation på kanten[1]. Som baggrundsfortælling for designundersøgelserne præsenteres i del 1 refleksioner over projektet Kulturfærgen OM:FORM, der har forløbet parallelt med Ph.d. projektet. Kulturfærgen OM:FORM har fungeret som laboratorium for løbende afprøvning af koblinger imellem havnefrontens brugere og fjorden og imellem det lokale sted og den regionale kontekst, Limfjordsområdet. Således vil designundersøgelserne udforske centrale problematikker med udgangspunkt i analysekapitlerne, informeret og inspireret af aktiviteterne, der har udspillet sig i projektet Kulturfærgen OM:FORM.

I kapitlets anden del fokuseres på hovedkomponenten, designundersøgelserne, der vil udforske de analyserede problemer og potentialer med udgangspunkt i stedlige kvaliteter på konkrete sites, der er udvalgt i samarbejde med aktørerne som centrale udviklingsområder på havnene. Samtidig peger flere af interventionerne ud over sitet og havnen til Limfjorden i en større kontekst og søger herved at indgå som led i en udvikling med udgangspunkt i vandet som sammenbindende element i Limfjordsområdet. Overførbarheden øges endvidere igennem områdetyperne fra mapping-analyserne, hvorved interventionerne kan relateres til lignende områdetyper på andre havne. I kapitel 8 sættes designundersøgelserne desuden i relation til hinanden igennem placering på et samlet Limfjordskort og igennem en samlet strategisk udviklingsplan for Limfjordsområdet. Designundersøgelserne medierer altså imellem det lokale sted og den regionale, strategiske sammenhæng (Burns & Kahn 2005, Tietjen 2011, se kapitel 2).

[1]Dette kapitel indeholder afsnit, der bygger på revideret materiale fra statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber", udgivet online som del af Arkitektur & Design (A&D Files) (Mikkelsen 2015). Kapitlet indeholder desuden afsnit, der bygger på revideret materiale fra working paperet "Exploring how urban waterfronts can encourage visitors' active engagement with water through a temporary design installation" (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)). Kapitlets underoverskrifter er forsynet med fodnoter ved de afsnit, der bygger på revideret materiale fra ovennævnte udgivelser.

Det er hensigten i dette projekt ikke kun at skitsere igennem ovennævnte designundersøgelser, men også at afprøve ideer og koncepter i 1:1 skalaeksperimenter på havnefronten. I tredje del af kapitlet præsenteres en afprøvning af ideer og koncepter fra designundersøgelserne, der fandt sted under forskningsopholdet ved Quentin Stevens på RMIT i Melbourne efter udviklingen af designundersøgelserne. I denne del præsenteres analyser af disse undersøgelser, der anvendte en videnskabelig tilgang til interventioner på kanten og byggede oven på centrale dele af Ph.d. projektets forskningsdesign. Således afprøvedes designundersøgelsernes interaktionskoncepter igennem en fysisk installation på havnefronten i Melbourne i et samarbejde imellem forskere med urban design og interaktionsdesign fagligheder. Der argumenteres i kapitlet for, at disse undersøgelser koncentrerede sig om det nære møde med vandet og i mindre grad undersøgte havnefronten i en større kontekst, hvorfor resultater herfra til en vis grad kan overføres til en dansk kontekst.

Kapitlet afsluttes igennem udledning af en række designprincipper for bearbejdning af kanten på baggrund af designundersøgelser, understøttet af forskningseksperimenterne i det nære møde med vandet. Principperne frigør designundersøgelserne fra stedet og løfter dem til et mere generelt diagrammatisk værktøj for bearbejdning af kanten i havneomdannelsesprojekter. Disse principper er tiltænkt som redskaber til urban design faget på baggrund af designundersøgelser og interventioner i kapitlet. Designprincipperne omhandler formmæssige "operationer", der grupperer og diagrammatiserer designundersøgelserne og anses som værktøj til at applicere viden fra afhandlingen i urban design fagligheden og fagligheds praksis. Her kan designprincipperne ikke stå alene eller forstås isoleret set, men skal anvendes med baggrund i afhandlingens analyser og centrale pointer.

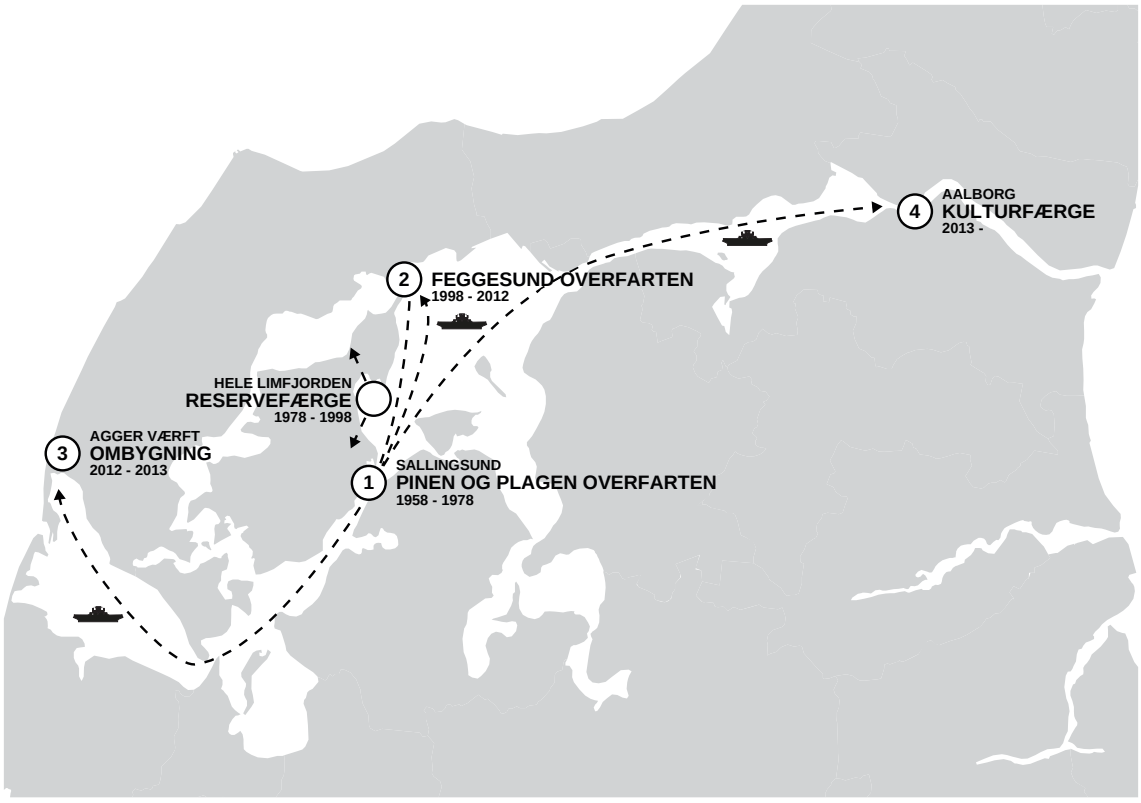
Baggrund for designundersøgelserne: Eksperimenter på kanten igennem Kulturfærgen OM:FORM

Som baggrund for designundersøgelserne præsenteres refleksioner over projektet Kulturfærgen OM:FORM. OM:FORM er startet op før, og har forløbet parallelt med, Ph.d. projektet og er derfor ikke baseret på teori og metode i dette Ph.d. projekt. Følgende er derfor ikke baseret på systematiske empiriindsamlinger med afsæt i Ph.d. projektets metodologi, men er snarere refleksioner og uddrag af projektet, der har informeret og inspireret det videnskabelige arbejde i Ph.d. projektet. Tilgangen har derfor været eksplorativ og søgende indenfor forskellige aspekter af mødet mellem bruger og fjord. Dog har OM:FORM spillet en rolle som laboratorium for arbejdet med Limfjorden og forståelsen af vandet i byen og brugernes forhold til dette. Undertegnede har som initiativtager og ejer været involveret i alle faser af projektet.

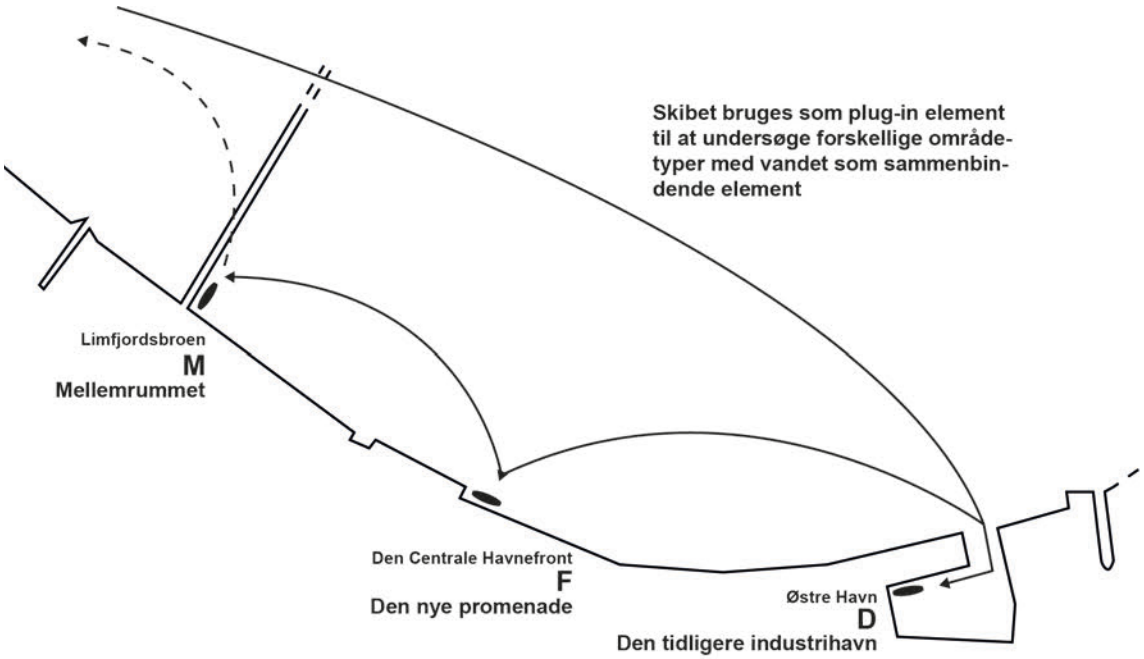
Som beskrevet i kapitel 1 er færgen et genkendeligt symbol i hele Limfjordsområdet, da de gamle træfærger var bygget samme sted efter nogenlunde ens tegninger. Projektet tog derfor sit udgangspunkt i at udforske dette transportklenodie som genkendeligt symbol på forbindelse i Limfjordsområdet og på denne måde skabe fokus på vandet og Limfjordens samlede historie igennem et lokalt projekt. Således har skibet, efter ombygning, været anvendt som laboratorium for mødet mellem havnens brugere og fjorden. På denne måde har projektet afsøgt potentialer i at genetablere nære bånd mellem byen og fjorden der historisk set, frem til at industriaktiviteterne forlod mange havne, har karakteriseret forholdet mellem by og vand. Således har projektet kritiseret nutidige havneomdannelsers distancering og visuelle tilgang til vandet og brudt med ideen om

vandet som kulisse, hvilket også er centrale temaer i dette Ph.d. projekt. Vigtigst af alt har projektet affødt ideer for brugen af fjorden i byen og fungeret som et rum, hvor ideer og koncepter kunne afprøves i skala 1:1 i byrum langs kanten af Limfjorden. Disse har derfor også haft markant indflydelse på ideer og koncepter udfoldet igennem designundersøgelserne senere i dette kapitel. Som det også beskrives i kapitel 3 kan projektet siges at udgøre en heterotopi på kanten, et realiseret utopisk rum (Foucault i Ringgaard 2010), der udfordrer eksisterende kajarealer og områdetypologier langs kanten af fjorden og skaber overgang mellem vand og land.

Færgen "Plagen", som projektet Kulturfærgen OM:FORM koncentrerer sig om, sejlede oprindeligt på Pinen og Plagen overfarten mellem Salling og Mors. Fra dens sidste overfart ved Feggesund på Nordmors rejste færgen til værftet i Agger i den vestligste del af Limfjorden. Herfra er den rejst på tværs af Limfjorden til dens første kajplads, Østre Havn i Aalborg (se figur 7.1). Fra denne tidligere industrihavn har skibet bevæget sig ind mod den transformerede havnefront, og befinder sig nu på en kajplads midt mellem to havneomdannelser. I det følgende søges det at inddele projektets aktiviteter i 3 faser. Det har således været målet at flytte den tidligere færge langs kanten af fjorden og indsætte den i forskellige områdetyper, for på denne måde at blive klogere på vandet som forbindelse i byen og på forholdet mellem bruger og fjord. Nedenstående diagram præsenterer projektets rejse langs kanten, til det sted det befinder sig i skrivende stund (se figur 7.2). Områdetyperne er relateret til mapping-analyserne i kapitel 4, således er den tidligere industrihavn angivet som type D, den nye havnepromenade som type F og placeringen mellem de to havnefrontsudviklinger som type M, et Mellemrum. Den stiplede pil indikerer, at rejsen langs kanten kan fortsætte til nye steder i fjorden.



Figur 7.1: Plagens vej til Aalborg, fra Nykøbing, til Sallingsund, til Feggesund, til Agger, til Aalborg



Figur 7.2: Kulturfærgen OM:FORM indsættes i tre typer havneområder, fra øverste billede; Den tidligere industrihavn (D), Den nye promenade (F) og Mellemrummet (M)

Fase 1: Den tidligere industrihavn: Udforskning af havnens liminalitet

I den første fase udforskedes potentialerne i industrihavnen som liminalt rum (se Carlberg & Christensen 2005). Området var på dette stadie halvt nedrevet og afventede omdannelse (se figur 7.3). Fra aflukket industriområde imod ny bydel skulle området derfor indtages af byens borgere og blive en del af byens orden (se Carlberg & Christensen 2005, Vestermann & Mikkelsen 2015). I denne fase fungerede færgen som katalysator for byliv i området, som en åbent programmeret ramme, der kunne indtages af byens borgere og som et attraktionspunkt i mængden af områder under nedrivning. Således afholdtes forskellige eksperimenterende, kulturelle events, der udnyttede stedets liminale kvaliteter og funktionstømte tilstand til at afsøge nye mulige betydninger for området (se Carlberg & Christensen 2005). Skibet var på dette tidspunkt stadig under ombygning og stod dermed også åbent, så alle havde mulighed for at opholde sig der. Dette resulterede blandt andet i, at skibet i denne periode, når der ikke var arrangementer eller foregik ombygning, fungerede som udspringsplatform for grupper af unge og som gemmested eller hænge ud-sted for andre grupper. På denne måde udgjorde skibet i denne fase også et frirum på havnen. Brugerne afprøvede med andre ord skibets "affordances" (Gibson 1986, Yaneva 2009, se også kapitel 2), som urbant møbel mellem land og vand, der muliggjorde forskellige interaktioner med vandet.

Fase 2: Den nye promenade: Kulturfærgen OM:FORM som ambassade for Limfjordsområdet[2]

I denne fase fungerede skibet som ambassade for hele Limfjordsområdet placeret centralt i Limfjordsområdets største by, Aalborg. Formålet var således at samle aktører og objekter fra Limfjorden på ét punkt og dermed søge at inspirere beboere i den østlige del af fjorden til at besøge de vestlige egne. Arrangementerne i denne fase koncentrerede sig om kystlandskaberne, hvilket kom til udtryk igennem forskellige kunstneriske aktiviteter. Således præsenteredes foto- og billedkunst, installationskunst, gastronomi og musiske indslag, der alle bearbejdede fortællinger om Limfjorden. Dette indebar blandt andet kunstneriske bearbejdninger af kystlandskabet igennem foto- og billedkunst samt udstilling af kystlandskabets materialer, som besøgende kunne tage op og røre ved. Det inkluderede endvidere Limfjordsviser opført af mandskor og muslingekogeskole med blåmuslinger fra Limfjorden. Aktiviteterne blev samlet i rammerne af den gamle Limfjordsfærge, der duftede af tjære og dieselolie og bar fortællinger om mange år som bindeled mellem folkefærd på Limfjorden. Alt dette blev tilgængeliggjort for alle interesserede på havnefronten som et koncentreret sanserum og en udvidelse af kajens rum ud i vandet. Således dannede sammenstillingen af aktiviteter et multisensorisk rum af indtryk relateret til Limfjorden igennem visuelle, auditive, olfaktoriske (duftindtryk), gustatoriske (smagsmæssige) og taktile indtryk af Limfjorden (Mikkelsen 2015). Workshoppen, beskrevet i kapitel 3, hvor aktører fra hele Limfjordsområdet samledes på skibet, er også en del af denne fase i projektet. På nedenstående kort vises aktiviteternes geografiske oprindelsessted, og hvordan OM:FORM dannede ramme omkring regionale stedlige kvaliteter i en lokal kontekst på kanten ved havnefronten i Aalborg (se figur 7.4). Denne fase har været betydningsfuld for Ph.d. projektets tankesæt omkring at skabe stedsudvikling imellem regionale og lokale stedlige potentialer. Dette ses tydeligst i afsøgningen af forbindelser imellem det lokale sted og en større regional kontekst og at tænke disse som konstituerede af både humane aktører og artefakter.

[2]Følgende analyse er baseret på en tidligere version, præsenteret for projektets aktører igennem statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber" (Mikkelsen 2015), se mere i indledningen til dette kapitel.

Figur 7.3: Billeder fra aktiviteter i fase 1

Figur 7.4: Billeder og kortdiagram fra fase 2 (Mikkelsen 2015)

Fase 3: Mellemrummet: Mulighedsrum for forbindelse mellem havnens brugere og fjorden

I denne fase fungerede skibet som mediator imellem havnens brugere og fjorden igennem projekter, der afsøgte nye måder at bruge vandet i byen på. Således søgte projektet at genskabe forbindelser imellem byen og fjorden og i den nære kontekst imellem havnefrontens brugere og vandet. Intensionen var også at "trække" undervandsmiljøet op på skibets dæk og gøre det tilgængeligt for byens borgere og besøgende. Således fremhævede aktiviteterne i denne fase fjorden som byens største naturområde og som andet end en plan, blank flade, der kan beskues, men som et rumligt system med særegent liv under overfladen. Et arrangement under denne fase inkluderede et opstartsarrangement for projektet Fjordhaver (under Limfjordsrådet), hvor omkring 100 foreningsmedlemmer mødte op og for første gang skulle stifte bekendtskab med det at dyrke i fjorden (se figur 7.5). Deltagerne skulle fra en tømmerflåde på kajen selv trække muslingerne op af fjorden og prøve at sætte dem i "strømper", således at de kunne lære praksissen bag dyrkning i fjorden. Herefter hentedes blåmuslingerne ind på skibets dæk og blev tilberedt. På den måde trak arrangementet en fin linje fra fjordens vandmiljø, over kajen og ind på dækket af den gamle træfærge. OM:FORM lavede endvidere også nogle små prototyper på dyrkningsprojekter, en slags flydende plantekasser, hvor der både blev dyrket muslinger i strømper under vandet og sødygtige planter over vandet. Endvidere blev Nordsø Oceanariet inddraget i et arrangement, der formidlede fjordens dyre- og planteliv. Her kunne besøgende undersøge og dissekere fisk og planter under lup og sammenligne dem med forskelligt læringsmateriale om dyre- og plantearter. Som ved de øvrige arrangementer var formålet altså at højne forståelsen af fjordens miljø for byens borgere og besøgende.

Konklusion[3]

Projektet Kulturfærgen OM:FORM har udfoldet potentialet i at anvende et gammelt transportklenodie som ramme om eksperimenter, der skaber nye forbindelser imellem havnefrontens brugere og vandet. Projektet har vist, at færgen, i kraft af dens lange virke som offentligt tilgængeligt rum og vigtigt forbindelsesled, har en bred appel. Dette er fremkommet stærkest i den nysgerrighed, der har foranlediget mange besøgende til at gå ombord, fordi de tidligere har sejlet med færgen,

Figur 7.5: Billeder fra aktiviteter i fase 3

[3]Følgende analyse er baseret på en tidligere version, præsenteret for projektets aktører igennem statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber" (Mikkelsen 2015), se mere i indledningen til dette kapitel.

når de skulle fra Salling til Mors eller fra Mors til Thy over Limfjorden. Således viser projektet potentialer i at gentænke den maritime kulturarv og at anvende den mere aktivt i udviklingen af havnefronten. Endvidere bevirker projektets rolle som Plug-In element, at der dannes et pludseligt opstået miljø på havnefronten, og dermed understreges kantens foranderlighed igennem projektet og tilføjer havnefronten dynamiske elementer, der synliggør havnen som stadigt foranderligt sted. Endvidere havde aktiviteterne en bred appel og samlede ældre generationer, der har sejlet med færgen, børn der undersøger skibets eventyrlighed og vil op i styrehuset og styre skibet og unge, der indtog skibet som alternativt byrum koblet på havnefronten (Mikkelsen 2015). Projektet Kulturfærgen OM:FORM har informeret dette Ph.d. projekt igennem afprøvning af ideer og koncepter for sammenspillet mellem by og fjord. Den har som beskrevet fungeret som heterotopi og som laboratorium, der har udfordret eksisterende opfattelser af havnefrontens byrum og afsøgt rumlige og indholdsmæssige sammenkoblinger af den lokale by og den regionale fjord og vandet heri. På denne måde har Kulturfærgen OM:FORM projektet været initierende for Ph.d. projektets diskussioner af kanten mellem vand og land og strukturer på kanten, der kan sammenbinde vand og land. Denne viden er særligt bragt i spil i de følgende designundersøgelser af specifikke sites på Limfjordshavnene og igennem installationen i 1:1, der undersøger det nære møde imellem havnens brugere og vandet. Således vil der i de følgende designundersøgelser være oversættelser af ideer og koncepter fra Kulturfærgen OM:FORM. Det ses blandt andet i den multisensoriske tilgang til mødet mellem bruger og vand på kanten. Det ses også i ideerne om at bringe fjordens dyre- og planteliv tættere på byens borgere og besøgende, hvilket OM:FORM projektet har vist potentialer i. Endvidere ses ideen om mobile strukturer som Plug-In elementer i flere af designundersøgelserne.

Figur 7.6: Koncert mellem fjord og kaj, august 2016

Designundersøgelser på Limfjordshavnene

Aktiviteterne i projektet Kulturfærgen OM:FORM har således informeret og inspireret arbejdet med designundersøgelser i dette Ph.d. projekt. Undersøgelserne tager udgangspunkt i mapping-analyserne præsenteret i kapitel 4. De udvalgte sites findes primært i områdetypen "Mellemrum" (M) i forskellig kontekst og sammenhæng med de øvrige områdetyper, ofte tidligere eller nuværende industriområder med nedadgående aktivitet, der i mange tilfælde står overfor transformation. Dette er valgt, fordi mellemrummene er områder imellem de definerede delområder og dermed indeholder muligheder som "interventionsrum" for sammenhæng imellem delområder og imellem by og havn, der kan modvirke den beskrevne fragmentering (Tietjen 2011, se diskussioner i kapitel 5). Designundersøgelserne fokuserer på vandet som udgangspunkt for udviklingen, og i denne sammenhæng videreudvikles temaerne Brug fjorden (med temaet Dyrk fjorden som en måde at aktivere vandet og bruge fjorden på nye måder), og Mærk fjorden som præsenteredes første gang i statusrapporten "Limfjordens kystlandskaber" (Mikkelsen 2015), og desuden har været uddybet i fokusgruppeinterviewene i kapitel 5. Temaerne bygger på de performative og multisensoriske oplevelser af havnen og vandet diskuteret i kapitel 2. Der søges således en dobbeltrettet tilgang til kanten fra vandet mod havnen og fra byen mod havnen i undersøgelser, der søger at bearbejde kanten og dermed fordre mødet mellem havnens brugere og vandet. På denne måde bearbejdes de nære interaktioner i miljøet imellem mennesker og artefakter, og det søges at bryde den distancerede, visuelle urban design tilgang til kanten mellem vand og land og afsøge potentialer i mere multisensoriske miljøer på havnen (Ingold 2008, Stevens 2009, Mikkelsen et al. (kommende udgivelse), Völker & Kistemann 2013, se kapitel 2).

Interventionerne har ligeledes indbyrdes relationer. Igennem kategoriseringen af områdetyperne danner én intervention ét sted inspirationsgrundlag for interventioner på andre havne med lignende områdetyper. Samtidig tænkes flere interventioner sammen i en større, strategisk sammenhæng i Limfjordsområdet. Dette arbejde indgår i udviklingen af en helhedsplan for Limfjordsområdet, hvor hver havn differentierer sig fra andre havne ved at bygge på stedspecifikke potentialer, og hvor hver havn dermed får en mere unik karakter i den samlede Limfjordsfortælling (hvilket udfoldes i kapitel 8). Designundersøgelserne præsenteres i det følgende parvist i forhold til deres relation til vandet. Således præsenteres "porte" til Limfjorden som samlende strategisk greb for forbindelse imellem havnene, herunder relationer igennem de sejlende turister, Limfjordens skaldyrsevents, maritim kulturarv, biologi og kystlandskaber, som temaer der forbinder steder igennem vandet. I Hals og Lemvig udforskes diskussionerne om "portene" til Limfjorden, både som fysiske og digitale portaler, der forbinder havnene på tværs af vandet. Herved understøttes de sejlende turisters rejser som praksisser, der forbinder landområder på tværs af vandet. I Løgstør og Nykøbing arbejdes med en videreudvikling af faciliteterne for allerede eksisterende events omkring skaldyr, som vigtigt element i Limfjordens biologi, historie og identitet. Dette indebærer blandt andet mobile, flydende pavilloner, der kan flyttes imellem de to byer og skabe adgang til vandet og sammenhæng i fjordområdet. I Struer og Hjarbæk arbejdes der med den maritime kulturarv og de to havne sammenbindes igennem deres aktive miljøer omkring Limfjordssjægtebådene. De resterende fire havne forbindes igennem fjordens strømme af plante- og dyreliv og igennem kystlandskabet, som en samlet kant, der omkranser vandet i Limfjorden.

Gjøl og Thisted forbindes af Limfjordens biologi og de strømme af fisk, skaldyr og planter, der flyder mellem landområder i Limfjorden. I disse havne fokuseres der på dyrkning over og under overfladen i fællesmængden af borgere og turister. I Skive og Handbjerg er det kystlandskabet ved fjorden og adgangen hertil, der binder interventionerne sammen. Her udforskes balancen imellem beskyttelse af det åbne kystlandskab ved fjorden og tilgængeliggørelsen af vandet som rekreativt element. Interventionerne har således også fokus på at understøtte praksisser, der kan øge Limfjordsområdets sammenhængskraft som region (se Herod 2011, Allen, Massey, Cochrane, et al 1998, samt afsnit omkring skala i kapitel 2). I det følgende præsenteres designundersøgelser for de 10 udvalgte havne i en fast form, der på ét opslag præsenterer undersøgelsens baggrund og koncept og på et efterfølgende opslag præsenterer plan og snittegninger samt rumlige afbildninger.

HALS HAVN

I Hals fokuserer man på byens rolle som indgangen til fjorden. Først omtaltes denne i workshoppen ved opstartsmødet som "Porten til Limfjorden" (E.11, Mikkelsen 2015), senere i fokusgruppeinterviewene i juni 2015 som "Hjørnet" imellem hav og fjord (E.5: Hals, 43:35). Med afsæt i denne forståelse arbejdes der i denne undersøgelse med en port/portal til Limfjordsområdet, der formidler områdets oplevelser og kvaliteter som en alternativ turistinformation for hele området. Den fælles port til fjordområdet kan blandt andet fange de sejlere, der gør stop i Hals på rute mellem Norge, Sverige og Tyskland.

Fokusgruppeinterviews med aktører i Hals viste en efterspørgsel på information om hele Limfjordsområdet. I diskussionerne med aktørerne i Handbjerg, Nykøbing og Lemvig var der ligeledes diskussioner om porte til Limfjordsområdet, både i form af fysiske og virtuelle portaler. Særligt de sejlende turister efterspørger oplevelser længere inde i Limfjorden, og derfor ser aktørerne et potentiale i, at Hals fungerer som turistinformation for hele Limfjordsområdet (E.5: Hals, 41:30), og der har tidligere været diskussioner om at flytte turistinformationen fra midtbyen ned på havnen (E.5: Hals, 05:30). Også historisk har byen fungeret som en port til Limfjordsområdet igennem fæstningsanlægget "Skansen" (E.5: Hals, 36:20), men det er vigtigt for aktørerne, at idéen om en port også indtænkes i det lokale, og at der arbejdes med at synliggøre den lokale identitet på havnen (E.5: Hals, 47:20). Hals er den første havn i Limfjorden ved indsejlingen til fjorden fra Kattegat, og sejlerne bruger også ofte havnen som "læsted" på rejse igennem Kattegat (E.5: Hals, 52:50). Som indgang til fjorden beskrives skibstrafikken og særligt krydstogtskibene som en attraktion og et potentiale, der i højere grad kunne iscenesættes (E.5: Hals, 01:13:00). Havnen beskrives som "livsnerven" i Hals (E.5: Hals, 19:50) og har ifølge aktørerne stor betydning turismemæssigt, men der er en udfordring i at få skabt forbindelse imellem havnen og midtbyen (E.5: Hals, 15:20). Der har været diskuteret forskellige løsninger for sammenhæng imellem by og havn i form af flag eller en ledelinje (E.5: Hals, 01:05:20). Endvidere er man udfordret af, at de sejlende turister ikke bruger byen (E.5: Hals, 52:00). Et borgermøde afholdt i foråret 2015 viste en efterspørgsel hos borgerne på flere opholdsområder og aktiviteter på havnen og en øget kobling til vandet, der samtidig kan medvirke til, at besøgende tilbringer mere tid på havnen (E.5: Hals, 22:30). Borgerne udtrykker behov for at komme ned og mærke vandet, man ønsker flere aktiviteter men ikke nødvendigvis store tiltag. De sejlende turister forbinder i interviewundersøgelsen Hals med "Porten til Limfjorden" og beskriver havnen som aktivitetsfyldt med mange events og blanding af funktioner. Sejlerne beskriver deres rejsemønstre som udforskende og uplanlagte (se kapitel 6). Undersøgelsen afprøver derfor en tematiseret tilgang, hvor sejleren kan blive inspireret til rejsen på stedet, og hvor ruten kan sammensættes undervejs i forhold til turistens behov og ønsker på dagen.

Det udvalgt område ligger i den sydligste del af havneområdet tæt ved færgelejet mod Egense i syd og med stor synlighed ved indsejlingen til Limfjorden. Området inkluderer den yderste del af ankomstområdet i Hals (E); et strøg med butikker og restauranter på én side og en lystbådehavn på den anden side, der løber fra bymidten til fjorden. Området inkluderer desuden et mellemrum (M) i form af en byggetomt og har berøring med et nyere boligområde på havnen (F).

Designundersøgelsen: Porten til Limfjorden (øst)

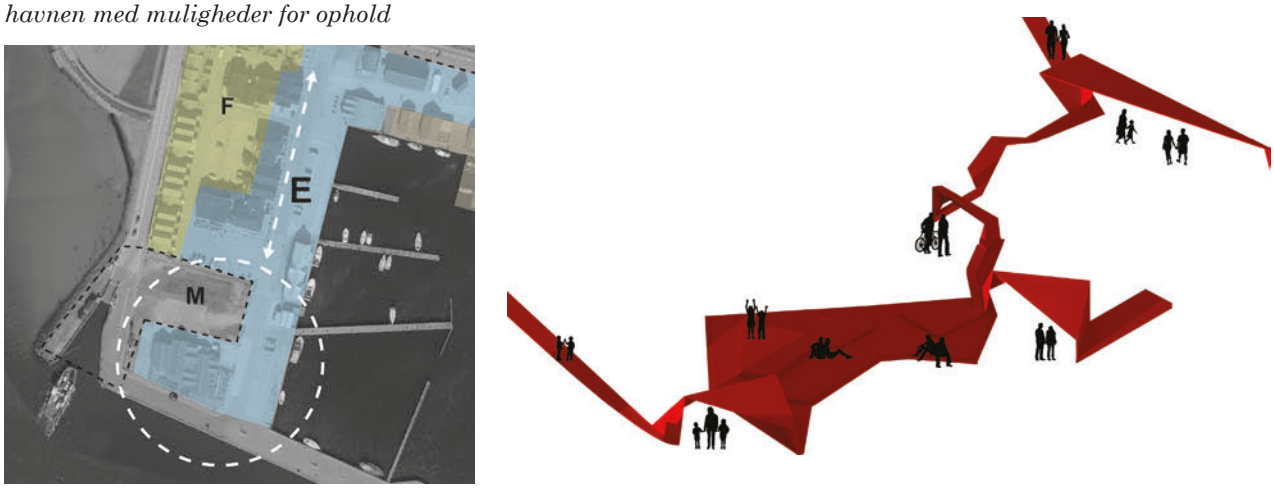
Undersøgelsen arbejder med "Porten til Limfjorden" som et strategisk greb i en helhedsplan for Limfjorden, hvilket er omtalt af aktørerne flere steder i Limfjordsområdet. Interventionen iscenesætter vandet og skibstrafikken og danner samtidig en formidlingsport for turisten for oplevelser

i Limfjordslandet. På planen er indtegnet en parklomme, hvor Limfjordsområdet formidles inden for temaerne Maritime Events, Maritim Kulturarv, Fjordens biologi og Kystlandskabet. Tematiseringen understøtter en stigning i special interest-turisme og tænkes også at kunne kombineres med en digital platform, der matcher den sejlende turists rejsemønstrer. Interventionen udfolder et Modtagelsesområde (type E) som fælles "modtageapparat" (Danielsen et. al., 2011) for hele Limfjordsområdet. En lignende "port" foreslås i Lemvig ved den vestlige indsejling til fjorden.

Skitsematerialet præsenterer idéen om en fysisk formidlingsplatform og viser en udsigtsplatform på vandfladen, der udnytter Hals' stedlige kvaliteter i placeringen ved overgangen imellem hav og fjord. Strukturens fremtrædende placering markerer en tydelig indgang til fjorden set fra vandsiden, og samtidig iscenesætter strukturen skibstrafikken til og fra Limfjorden. Således hæves havnens brugere op i højden og eksponeres derved for havnens miljø og får udsigt over fjordens vidder, hvilket giver en tættere kontakt og mulighed for at mærke fjorden. Strukturen kunne tænkes at indeholde informationer fra eksempelvis Marine Traffic, således at anslåede ankomsttider for skibe kan følges på skærmene. Designet undersøger et rødt bånd som sammenbindende struktur imellem et centralt torv i midtbyen og det yderste af kajen på havnen. Således søges en sammenbinding imellem stedets geografiske betydning i kontekst af hele Limfjordsområdet og den lokale forankring af en port til Limfjorden og sammenhængen imellem by og havn, hvorved det lokale og regionale integreres.

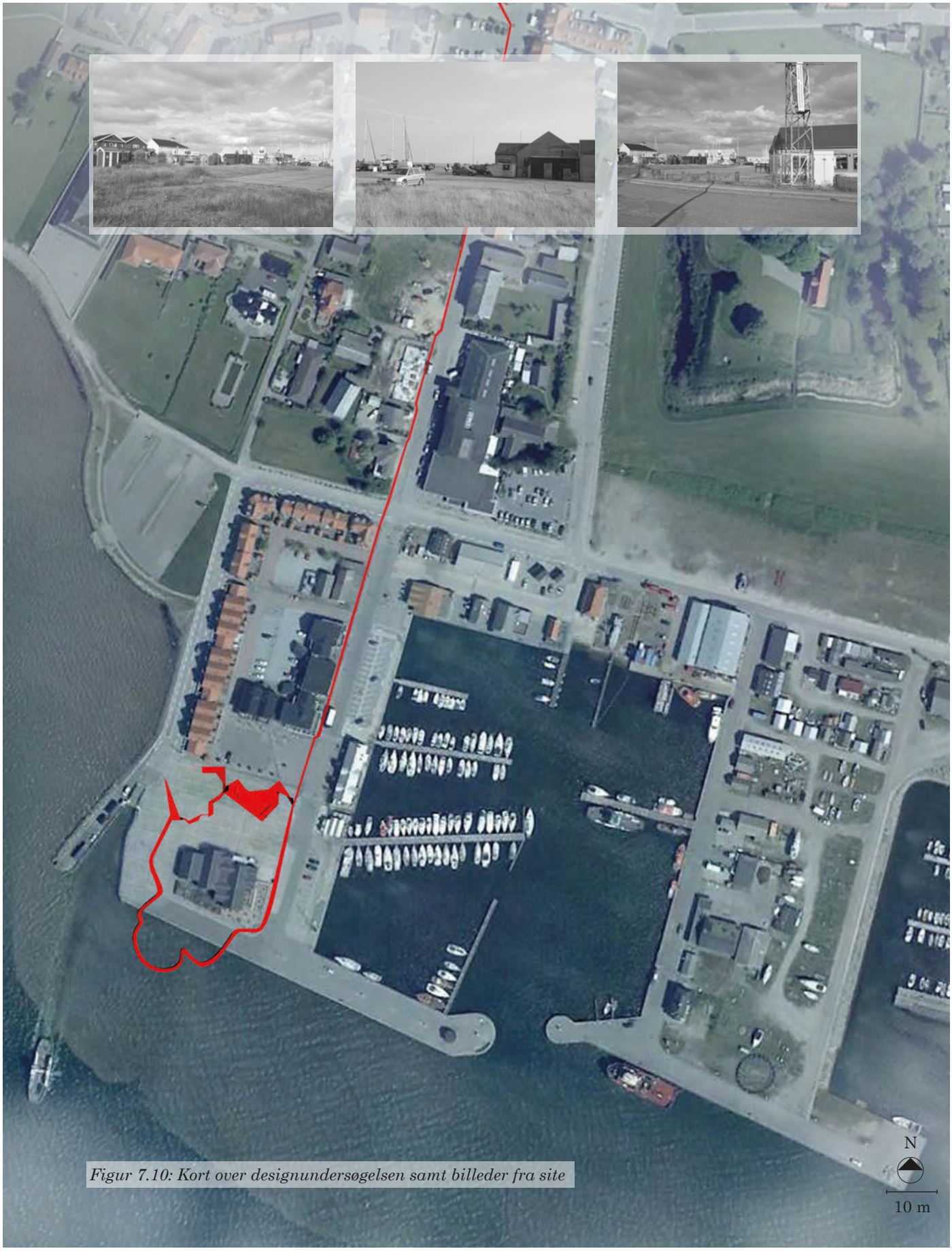
Designet undersøger potentialet i et mellemrum (M) på havnen og udfolder her et landskab af pavilloner og sidemøbler, der skaber mulighed for ophold på havnen. Her præsenteres en tematiseret formidling af Limfjordsområdet eksemplificeret igennem temaerne "Kulturarv" for historisk interesserede og "Landskab" for besøgende, der søger naturoplevelser i området og faciliterer dermed muligheder for at bruge fjorden (hvilket udfoldes i oplæg til helhedsplan i kapitel 8). Materialet præsenteres igennem en kombination af statisk informationsmateriale og dynamisk indhold på skærme, der kan opdateres over tid. I centrum vises et interaktivt Limfjordskort (se diskussion i kapitel 5) inkorporeret i strukturen, der kan give den rejsende et overblik over den pågældende havn og andre havne længere inde i Limfjorden. Pavillonen kunne desuden tænkes sammen med en mobil app, med samme interaktive Limfjordskort, som kunne understøtte idéen om den digitale port til Limfjorden, der kan følge den rejsende igennem Limfjordsområdet. I mellemrummet (M) danner det røde bånd et parkområde og hæver sig til omsluttende rammer eller porte, hvor informationer om Limfjordsområdet præsenteres, og andre steder danner det røde bånd siddemøbler, læskærme og pladsdannelser.

Figur 7.7: Kort over interventionssite og koncept diagram. Formidlingsportalen danner et byrum på havnen med muligheder for ophold



Figur 7.8: Udsigtsplatform med udsigt mod skibstrafikken ved porten til Limfjorden

Figur 7.9: Formidlingsportalen giver overblik over oplevelser i Limfjordsområdet



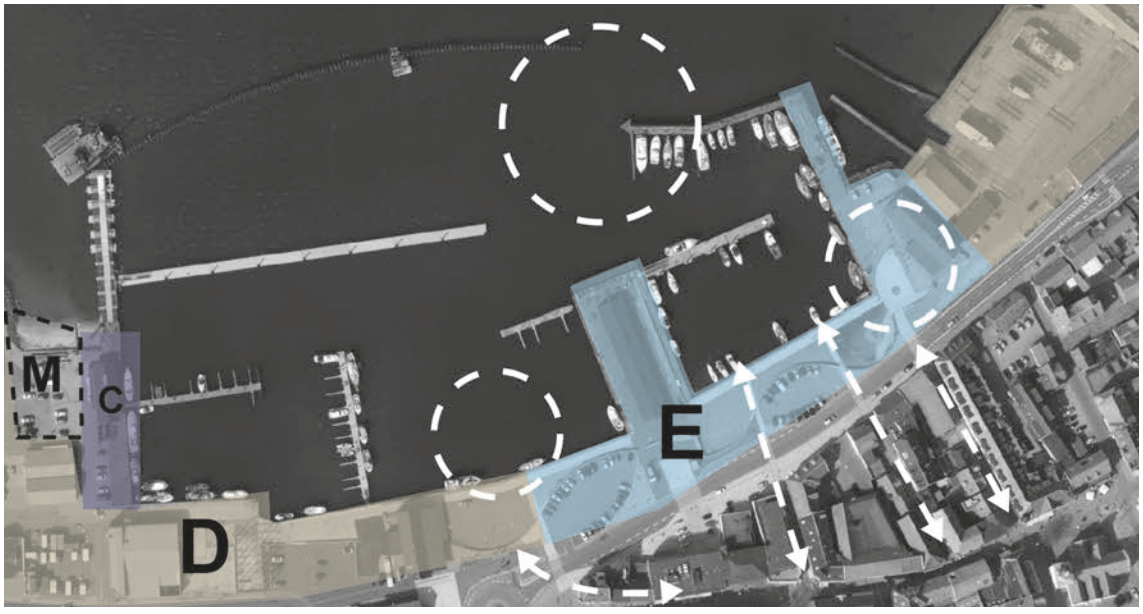
Figur 7.10: Kort over designundersøgelsen samt billeder fra site

LEMVIG HAVN

I Lemvig er der fokus på de sejlende turister og koblingen imellem by og havn. Endvidere diskuteres en idé om en vestlig port til Limfjorden. Designundersøgelsen udforsker idéen om en lokal forankret vestlig port til Limfjordsområdet med stærke referencer til undersøgelsen af en østlig port i Hals. På denne måde bliver de to porte en del af en helhedsplan for Limfjordsområdet, der kan være med til at binde området sammen med fokus på vandet i fjorden.

Idéen om en port eller portal til Limfjordsområdet diskuteres ligeledes i form af fysiske og digitale elementer, eksempelvis igennem en app (E.4: Lemvig, 06:40, 10:40). Idéen om en port skal som i Hals forankres lokalt. I Lemvig er aktørerne blandt andet interesserede i at lave koblinger mellem havnen og gågaden, der forløber parallelt med havnen men er isoleret fra denne (E.4: Lemvig, 08:40). Der er blandt aktørerne et ønske om at gøre bagsiden af gågaden (med vareindlevering, lager og bagbutikker) til en forside, der kan binde by og havn bedre sammen (E.4: Lemvig, 09:00). Kommunen tænker i åbne tiltag, der kan flere ting og kan bruges af forskellige grupper på forskellige tidspunkter af året (E.4: Lemvig, 32:30). Her er det vigtigt at animere til mere aktivitet på vandet og brug af vandet i fjorden (E.4: Lemvig, 07:10). Aktørerne diskuterer synergier imellem et stadigt aktivt erhvervsliv (der dog i stigende grad er afkoblet fra vandet og serviceres fra landsiden) og de nye oplevelsesområder for turister og borgere (E.4: Lemvig, 39:40). Endvidere søges promenaden på langs af havnen at blive forstærket (E.4: Lemvig, 37:10). Aktørerne efterspørger information om de sejlende turister, blandt andet om hvem de er, hvorfor de er kommet til Lemvig, og hvordan de kan få flere sejlere til at bruge byen (E.4: Lemvig, 06:15). Sejlerundersøgelsen i kapitel 6 viste en opfattelse af god sammenhæng imellem by og havn og et imødekommende og venligt miljø.

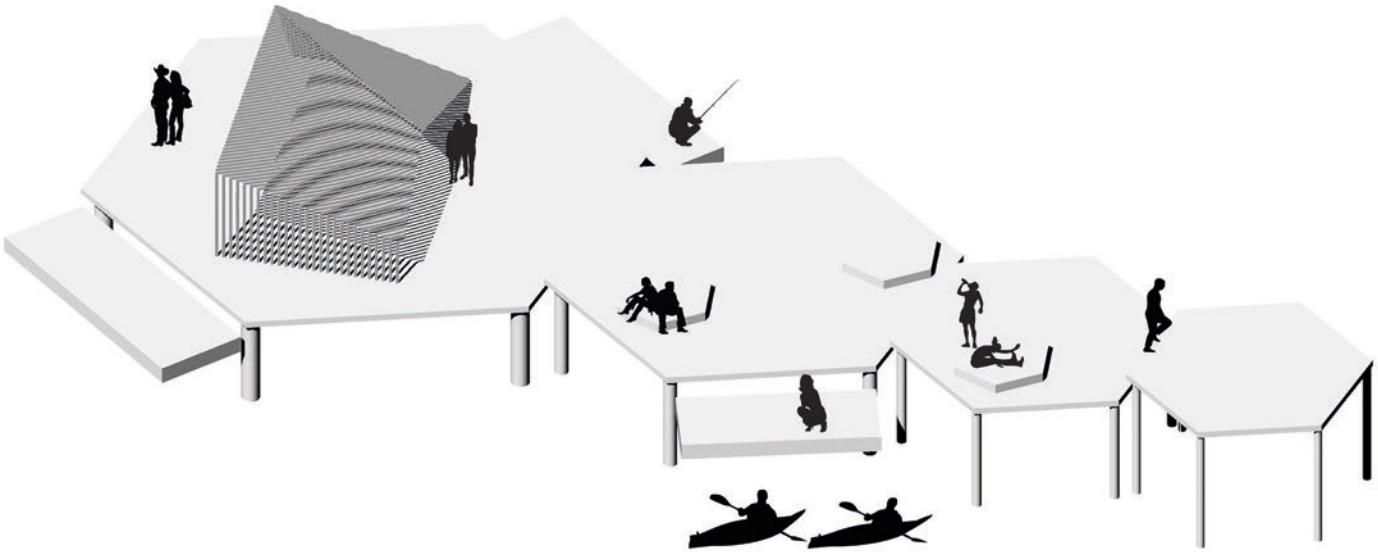
Det udvalgte område strækker sig langs den nyligt opførte højvandssikring på Lemvig havn. Højvandssikringen kombinerer et dige, et urbant møbel og en oplevelsesrute, der forbinder restaurationer og butikker på havnen med ophold og legeplads i mellemrummene. Området overlapper havnens modtagelsesområde (E) og industriarealerne (D) mod øst. Samtidig er sitet nærtliggende enden af gågaden i bymidten og har dermed potentiale til at forbinde by og fjord.



Figur 7.11: Kort over interventionssite

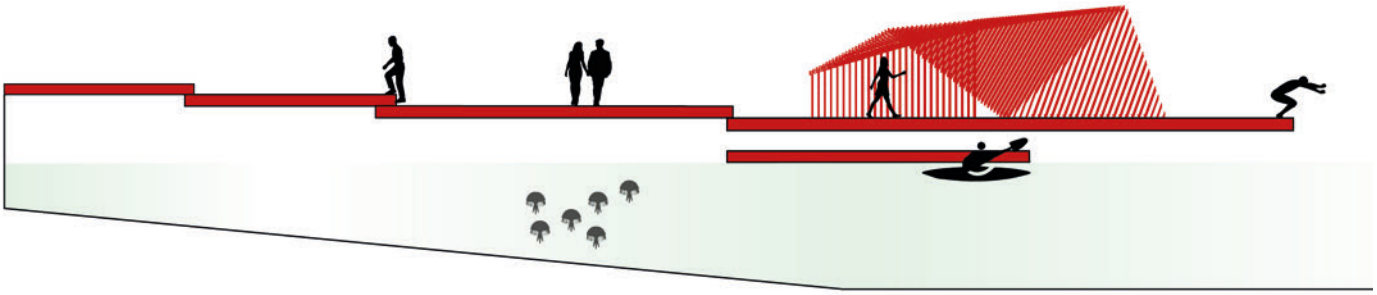
Designundersøgelsen: Porten til Limfjorden (vest)

I idé og udtryk har skitserne fællestræk med designundersøgelserne i Hals, hvor der arbejdes med porten til Limfjorden. Da Lemvig ligger tæt ved den vestlige indsejling til Limfjorden ved Thyborøn, udfoldes idéen om to porte til Limfjordsområdet, der samler information om steder i Limfjordsområdet inden for udvalgte temaer. Materialet kunne tænkes at være lignende den tematiserede formidling i Hals inden for interesseområder, som blev beskrevet i Hals undersøgelsen igennem temaer omkring landskab og kulturarv, og et interaktivt Limfjordskort med informationer om de enkelte havne. Interventionen undersøger som i Hals også den lokale forankring af en regional idé og forskellige metoder til sammenbinding af havn og by. På planen ses den røde, stiplede linje, der markerer ruter imellem havnen og byen, der kan medvirke til en større sammenhæng imellem havnen, hvor lystsejlerne befinder sig og byens gågade. To steder på ruten, ved begyndelsespunktet for gågaden og ved overgangen fra område E til D skitseres legelandskaber i rødt gummi. Disse legelandskaber kan fungere som områder for ophold og leg og markerer og synliggør vigtige overgange imellem havnens og byens delområder. Ved indsejlingen undersøges en port-struktur, der vil kunne ses som en markant byport fra vandsiden og åbnes som en velkommende gestus, når en sejler entrerer havnebassinet og interventionen åbner på den måde et ellers højt og lukket bolværk, der afskærmer byen fra vandsiden. Centralt på havnen udforskes en fysisk port-struktur i form af en bro med en informationspavillon med informationer om rejser i Limfjordsområdet. Som i Hals kunne pavillonen tænkes sammen med en mobil app, der indeholder samme interaktive Limfjordskort, som kunne understøtte idéen om den digitale port til Limfjorden, der kan følge den rejsende igennem Limfjordsområdet. Broen giver samtidig nye muligheder for at bruge og mærke fjorden igennem kontakt og tilgængelighed til vandet.



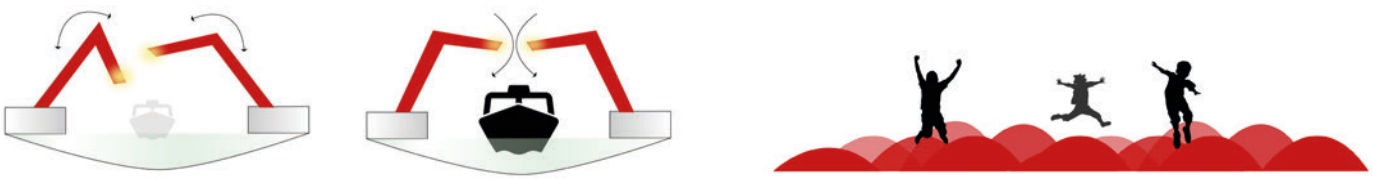
Figur 7.12: Platformene forbinder vand og land og inkorporerer en formidlingsportal med overblik over oplevelser i Limfjordsområdet

Figur 7.13: Formidlingsportalen placeres for enden af broen ved ankomsten til byen fra vandsiden



Snit aa 1:200

Figur 7.14: Broens mange niveauer skaber muligheder for passiv og aktiv brug af vandet



Figur 7.15: Designprincipper for legeland og port ved indsejling

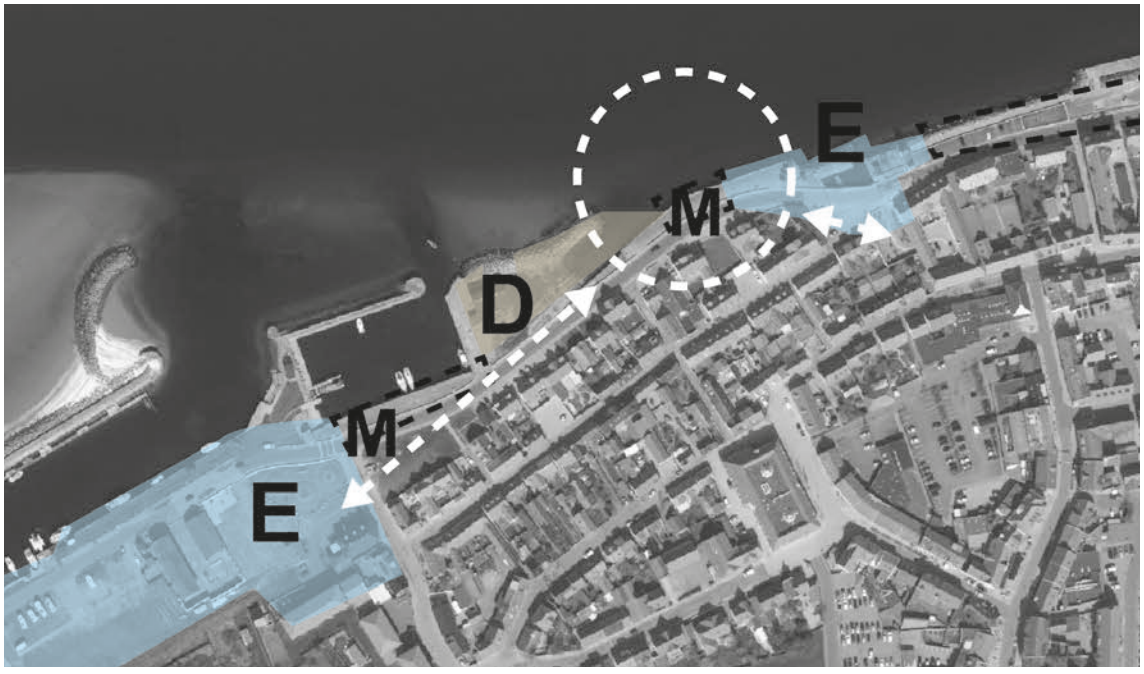
Figur 7.16: Kort over designundersøgelsen samt billeder fra site

LØGSTØR HAVN

Løgstør brander sig som Muslingebyen, der blandt andet er drevet af kræfter i Limfjordsmuseet og igennem events som Muslingefestivalen og Muslingehøstfesten. Designundersøgelsen udforsker nye rum for byens mange events, der kan forstærke koblingen til vandet, som flere af byens events allerede koncentrerer sig omkring. Designet udforsker tre eventplatforme, der er mobile, og således kan flyttes til andre steder i fjorden og på denne måde understrege vandet som sammenbindende element.

Som det fremgik af aktørudsagn i kapitel 5 søges det i Løgstør at styrke byens identitet som kystby igennem udvikling af stedlige potentialer og rekreative anvendelser af vandet (E.8: Udviklingschef, Løgstør, 19:30). Således kræves en større bevidsthed om fjorden i byen og en aktiv brug af vandet, særligt for børnefamilier. Det erkendes, at der skal tænkes i mindre tiltag som passer til stedet og udnytter vandets mange aspekter. Der bør tænkes på tværs af kommunegrænser, da disse administrative skel ikke er synlige for den besøgende. Samarbejde på tværs giver flere ressourcer og kompetencer til at løse fælles problemstillinger, men samarbejderne bør bygge på afgrænsede temaer og enkle visioner (E.8: Udviklingschef, Løgstør, 21:36).

Det udvalgte område i Løgstør ligger i et Mellemrum (M) imellem Kunsttorvet (E) og et industriområde (D) ved den centrale havnefront. Området deler havnefronten i Løgstør op i to dele. Området indeholder et værft, der er aktivt og udadvendt i form af kurser inden for skibsbyggeri for alle interesserede. Området inkluderer ligeledes kongekajen, der historisk har været brugt til fragtskibe for godsleverancer til Løgstør og har været anløbssted for kongeskibet, deraf navnet (Vesthimmerlands Museum 2015). Området befolkes i dag også af kunsthåndværkere i et område med boder i sommerhalvåret. Med en central placering i byen har området potentiale til at forbinde et allerede udadvendt værftsområde med rekreative byrum (E) ved Kunsttorvet og den centrale havnefront i forhold til fællesmængden borgere, turister og erhvervsdrivende.



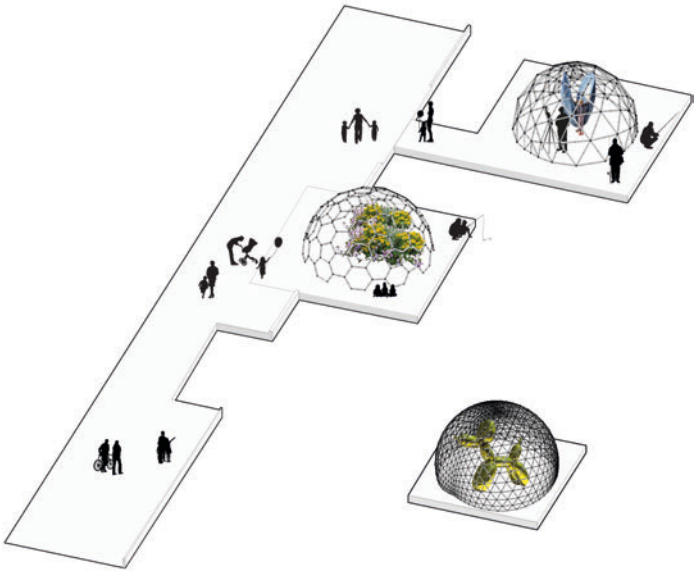
Figur 7.17: Kort over interventionssite

Designundersøgelsen: Fjordkuplerne som rammer om events

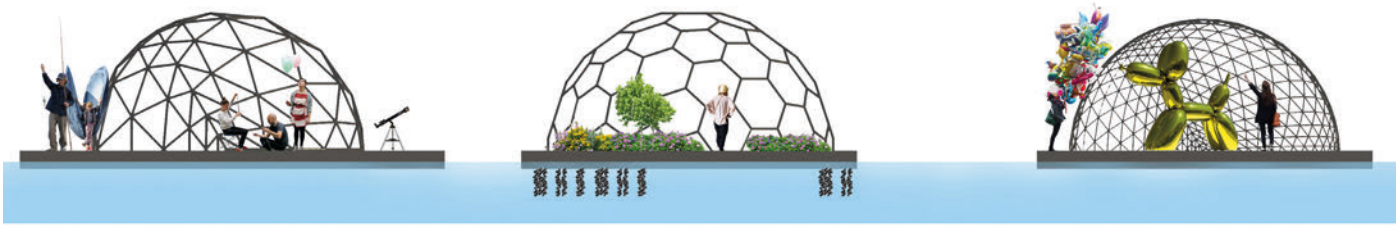
Interventionen tager udgangspunkt i et Mellemrum (M) på Løgstør Havn med overlap til et aktivt erhvervsområde (type D). Interventionen bearbejder kajkanten så denne faciliterer mobile platforme med kupler som rammer om events. Løgstørs identitet som Muslingebyen indebærer et fokus på skaldyr og fjordens frugter, og derfor er kuplerne/pavillonerne tiltænkt eksisterende events, herunder Muslingefestivalen og Muslingehøstfesten. Kuplerne er tematiserede og har fokus på henholdsvis dyrkning som en måde at bruge fjorden, kunst som en måde at mærke fjorden og undervisning om fjorden, vandet og naturen, som et middel til at skabe opmærksomhed omkring livet under overfladen. Således huser den ene kuppel et flydende dyrknings-univers for dyrkning over og under vandoverfladen, og samtidig kan kuplen huse forskellige gastronomiske events, hvor råvarerne trækkes direkte op ad fjorden og tilberedes med urter og andre grønsager, der kan dyrkes i kuplen. På den måde faciliterer platformen dyrkning af muslinger, tang og østers under vandoverfladen og dyrkning af grønsager i kuplen, der på denne måde fungerer som drivhus. Den næste platform er en kunstudstillingsplatform, hvor byens kunsthåndværkere, såvel som kunstnere fra andre steder kan udstille deres værker. Sidste platform er et vandeksperimentarium, der kan bruges til undervisning omkring fjordens biologi. Den kunne eksempelvis bruges af naturvejledere, der på denne måde også ville få en direkte adgang til undervisningsmaterialet i form af fisk, skaldyr og plantearter fra fjorden. Sådanne tiltag vil også kunne imødekomme sejlende turisters ønsker om events og aktiviteter for børn og unge på havnene (se kapitel 6).

Kuplerne er fleksible rum, der kan udfyldes med indhold alt efter typen af events, og på den måde kan de ændre karakter og funktion alt efter årstid og aktivitet i byen. Den mindste af kuplerne kan gå ind i kanalen og dermed lægge til ved de centrale havneområder der. Interventionen har fællesskab med interventionen i Nykøbing, og da platformene er mobile, kan de deles imellem de to byer alt efter behov ved events. Således kan de fungere som en fælles ramme om Limfjordsevents, der kan skabe samhørighed, og delingen kan også have økonomiske fordele for byerne. Interventionerne understreger dermed vandet som sammenbindende element og undersøger stedernes eksterne relationer (se kapitel 2). Således kan platformene også flyttes i tilfælde af, at større skibe skal lægge til kaj. Kuplerne kunne udføres i lette stålkonstruktioner udfyldt af plexiglaspaneler på betonpontoner, der kan bugseres til Nykøbing og på sigt også andre havne.

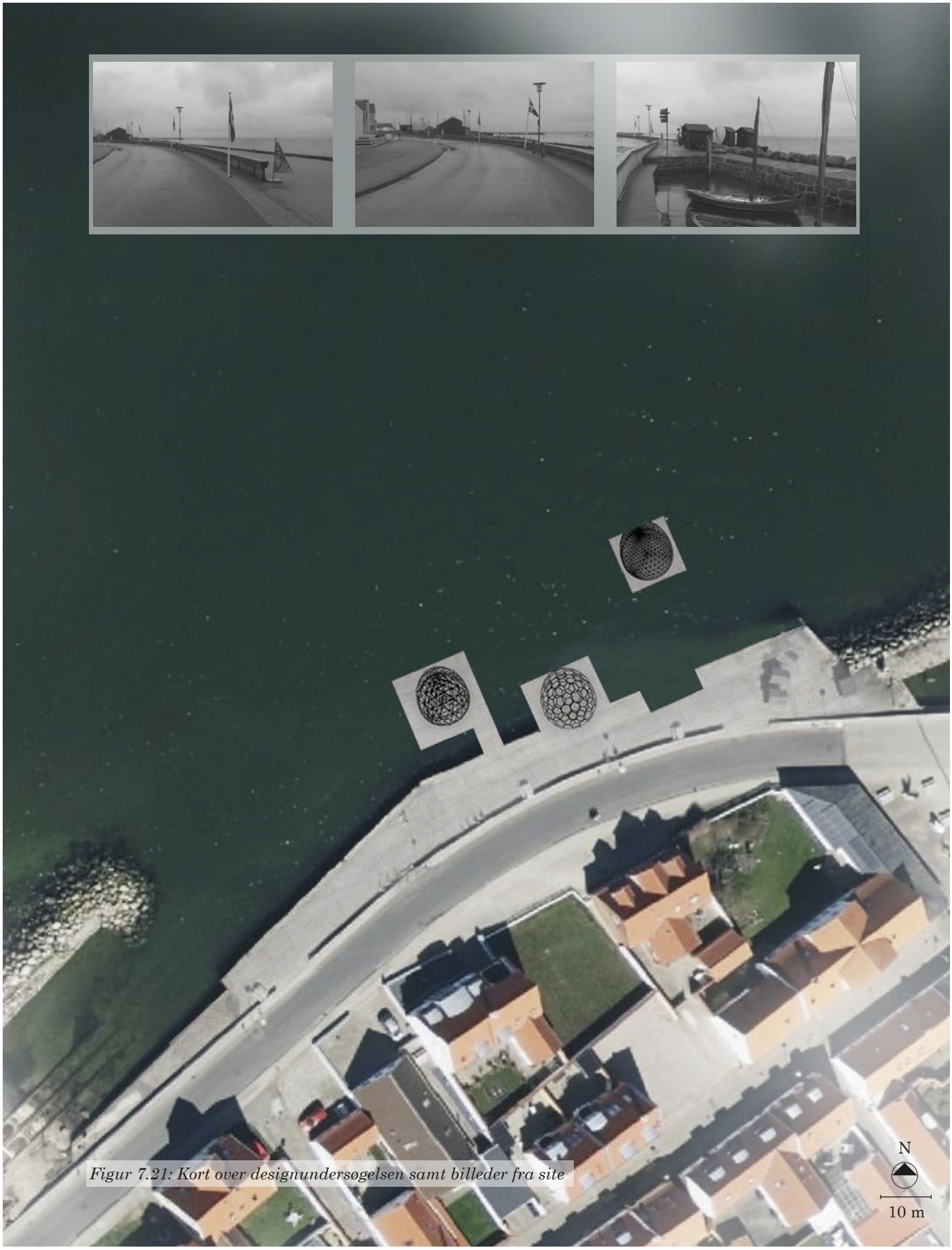
Figur 7.18: Tre platforme placeres langs kanten, de er mobile og kan flyttes til andre steder i byen eller fjorden



Figur 7.19: Platformene fremmer brugen af vandet igennem forskelligt engagerende indhold



Figur 7.20: Kuplerne tematiseres med dyrkning i fjorden, kunst som en måde at mærke fjorden og undervisning om fjorden og livet under overfladen



Figur 7.21: Kort over designundersøgelsen samt billeder fra site

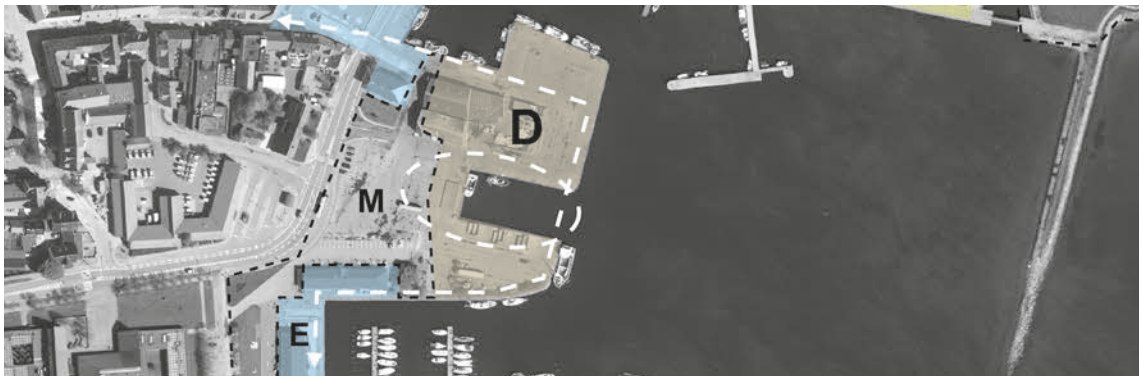
NYKØBING HAVN

Nykøbing afholder som Løgstør en række events på havnen. Derfor søger denne designundersøgelse at skabe rammer for events på havneområdet og introducere et fleksibelt og foranderligt "vandbyrum", der kan synliggøre og øge fokus på brugen af fjorden i byen.

Nykøbing er vært for en række events, herunder Skaldyrsfestivalen, der bruger havnen og dens arealer og ikke kunne forestille sig at være andre steder, men er afhængige af den maritime kontekst ved fjorden og havnens stedlige kvaliteter (E.3: Nykøbing, 06:50). Byen huser også Dansk Skaldyrscenter og som et af de få steder i Limfjordsområdet et aktivt muslingefiskeri. Nykøbing satser desuden på Kulturmødet, der muligvis også fremover kunne have flere aktiviteter på havnen. Aktørerne diskuterede derfor behovet for rammer for events i området (E.3: Nykøbing, 18:10). Der er behov for fleksible rum og pladser, der kan facilitere store events og ændre karakter efter behov og funktion (E.3: Nykøbing, 47:00). Dette kunne eventuelt kombineres med ophold i de perioder, hvor der ikke er events, hvilket der også vurderes at være stort behov for på havnen (E.3: Nykøbing, 22:40, 31:00). Derudover er der behov for at binde havnens delområder bedre sammen (E.3: Nykøbing, 10:50). De sejlende turister fremhæver ifølge undersøgelsen i kapitel 6 det sociale miljø på havnen og nærheden til midtbyen, hvilket søges yderligere forstærket i designundersøgelsen.

Aktørerne beskriver Nykøbing som en vandaktivitets-by med mange vandaktiviteter og et rigt foreningsliv, men dette er ikke synligt i midtbyen (E.3: Nykøbing, 17:10). Aktørerne nævner blandt andet idéer om at flytte roklubben tættere på midtbyen for at synliggøre den aktive brug af fjorden (E.3: Nykøbing, 16:40). Således er det også vigtigt for aktørerne, at der fortsat er plads til maritime erhverv sammen med de rekreative programmer (E.3: Nykøbing, 06:25). På mødet i Nykøbing fokuserede deltagerne meget på det centrale område ved busholdepladsen (M). Området ved kajen anvendes blandt andet til events, eksempelvis Skaldyrsfestivalen og området indeholder også et havnebassin. Havnebassinet i det udvalgte område rummer mange muligheder for aktiviteter i tilknytning til vandet og kan aktiveres på nye måder. Området har også potentiale som et midlertidigt rum, der kan skifte karakter efter anvendelse.

Området er i analysen karakteriseret som et Mellemrum (M) imellem erhvervs arealerne mod fjorden (D) og ankomstområderne (E) på havnen ved Pakhustorvet i nord og lystbådehavnen i syd. Samtidig har området forbindelsespunkter til byen som angivet med pile på kortet. Området har derved potentiale som forbindelsesled imellem industrihavnen ved fjorden og de rekreative områder for borgere og turister i nord og syd samt byens centrum mod vest og er derfor en vigtig brik i hele havnens sammenhæng.

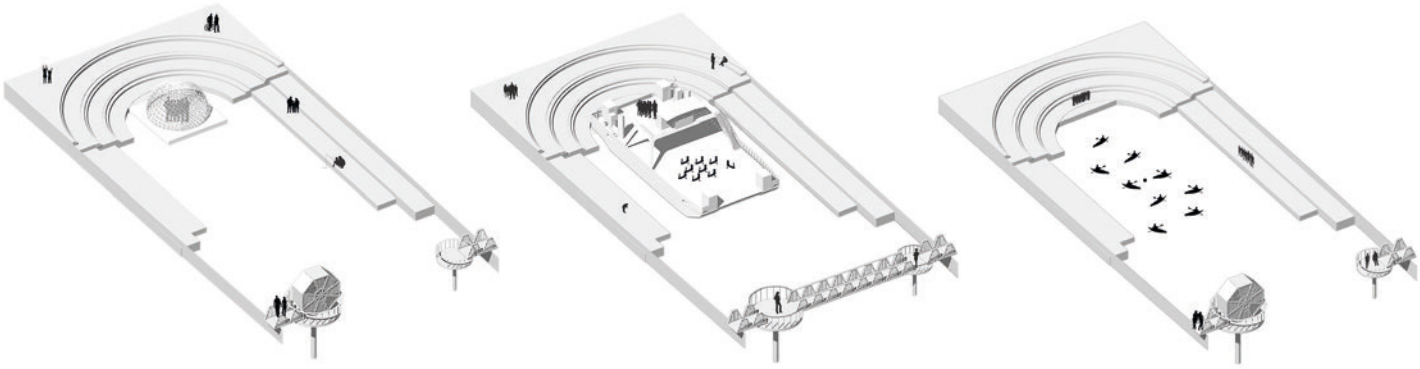


Figur 7.22: Kort over interventionssite

Designundersøgelsen: Vandbyrummet som ramme om events

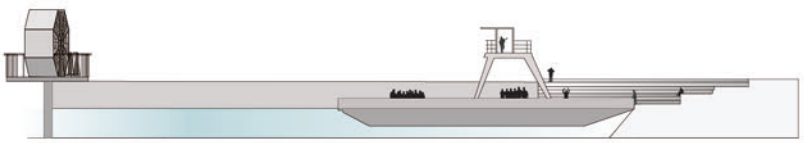
Interventionen undersøger en idé om et fleksibelt og foranderligt "vandbyrum", hvor fladen ikke er en hård og fast belægning, men en flydende og dynamisk flade af vand. Således tages der udgangspunkt i havnebassinet i området, hvor der tilføjes en trappeformation med form som en aflang amfiscene, der forbinder kajarealerne og vandfladen. Designet centrerer altså vandet som omdrejningspunkt for forskelligartede aktiviteter og muliggør dermed nye måder at bruge fjorden aktivt på. Som vist på diagrammerne kan trappeformationen eksempelvis danne tribune om en kajakpolo kamp. Bassinet fungerer samtidigt som en docking-station for forskellige flydende strukturer i forbindelse med events. Dette kunne eksempelvis være Næssundfærgen, der i sommeren 2016 igen er indsat på Næssund overfarten, men også skal deltage i kulturelle events. Bassinet kunne huse en fiskekutter, der kunne levere råvarer fra fjorden til en event. Dockingstationen tænkes desuden sammen med designundersøgelsen i Løgstør, hvor kuplerne herfra kan lægge til i forbindelse med events. Det kunne eksempelvis være dyrkningsplatformen, der lagde til i forbindelse med Skaldyrsfestivalen og fungerede som gastronomisk værksted, med råvarer i form af grønsager dyrket i kuplen og tang og skaldyr dyrket under platformen.

Undersøgelsen søger desuden at omdanne Mellemrummet (M), fra en afkobling centralt på havnen til et nyt knudepunkt imellem de nordlige og sydlige dele af havnen. Således videreføres forbindelsen imellem gågaden og havnen, markeret med en grafik i belægningen bestående af en gul flade og hvide cirkler. Cirklerne fortsættes som markeringer i belægningen fra gågaden og pakhustorvet, langs kajen og udfylder kajarealet på sitet. På pladsen omkring bassinet deler grafikken i belægningen pladsen op og definerer felter, der kunne bruges til telte og pavilloner i forbindelse med events på arealet. Mønstret kunne fortsættes længere sydpå til den sydlige del af havnen. Bassinet indrammes af en spektakulær foldebro, der åbnes ved at folde sig om sig selv og fungerer som forbindelse, som port til området og som et skulpturelt element i havnelandskabet. Broen understøtter den nord/sydgående forbindelse på havnen, således at havnens brugere kan gå langs den ydre kajkant fra Pakhustorvet i nord til lystbådehavnen i syd. Den ydre kaj i den vestlige del af planen er friholdt, så der stadig kan ligge coastere til i havnen.



Figur 7.23: Et vandbyrum, der kan huse vandsport, events og skibe

Figur 7.24: Byrummet former en amfiscene med vandet og aktiviteterne herpå som centrum



Snit aa 1:500

Figur 7.25: Fladen terrasseres ned mod vandet og møder aktiviteterne på vandfladen

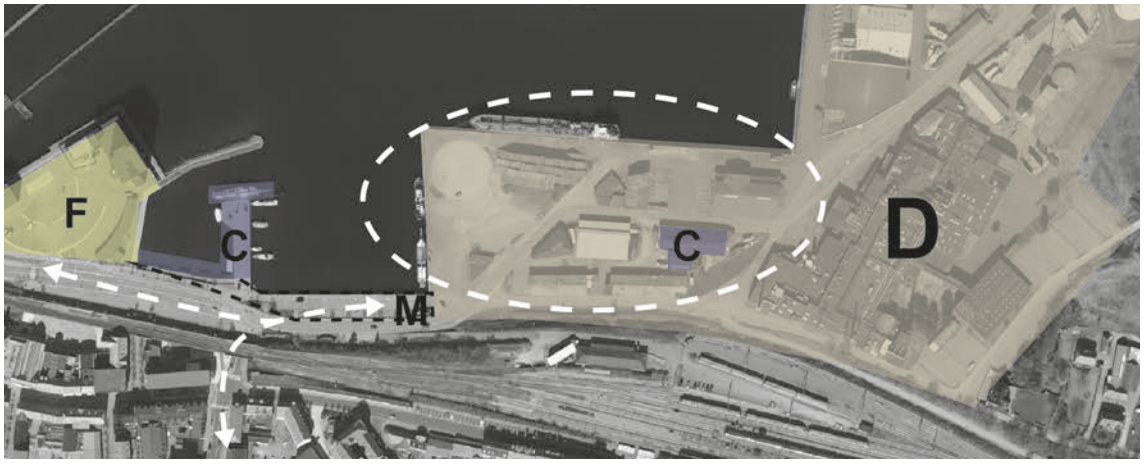
Figur 7.26: Kort over designundersøgelsen samt billeder fra site

STRUER HAVN

Struer Havn er karakteriseret ved et stort erhvervsområde (D) og en stor lystbådehavn (E), men også en række fremtrædende mellemrum imellem delområderne. Havn og by er desuden adskilte af en højbane langs Fjordvejen. Interventionen udforsker diskussionerne om udviklingen af et "autentisk miljø" igennem det lokale foreningsliv og kombinerer dette med ferieboliger og en havn for gæstesejlere. På denne måde søges det at bringe havnens delområder i tættere kontakt med hinanden og skabe synergier imellem lokale og besøgende på havnen.

Aktørerne i Struer fortalte blandt andet om det igangværende arbejde med at få by og havn til at hænge sammen. Situationen i Struer er speciel, fordi by og havn er adskilt af en højbane (E.1: Struer, 16:30). Området er befolket af et rigt men dog mindre synligt foreningsliv herunder foreningen Nordvestjysk Fjordkultur, en forening der arbejder med maritimhistoriske miljøer på fjorden og holder til i et pakhus på havnen sammen med andre foreninger, herunder Venø Bugt Sjægtelaug (historiske sejlbåde) og Marilyn Annes Venner (en stor skonnert i Struer Havn) samt Struer Kystfiskerforening. En repræsentant fra foreningslivet ytrede på mødet i Struer ønske om, at foreningslivet kunne bevæge sig ud i området omkring pakhuset (E.1: Struer, 28:40). Der blev desuden argumenteret for en turismeudvikling med mere inddragelse og fokus på lokale initiativer og foreninger i forhold til aktiviteter og events på havnen - arrangementer der tager udgangspunkt i stedet (E.1: Struer, 21:00). Desuden ønskes en større integration imellem delområder på havnen, herunder samarbejde imellem erhvervshavn og mere turist- og rekreativt rettede områder, der også kan udfylde de tomme områder på havnen (E.1: Struer, 34:40). Der mangler ifølge aktørerne indhold til at udfylde de mange mellemrum på havnen (E.1: Struer, 38:00) og lukkede områder omkring foreningshuse, som i det udvalgte område, bør åbnes op for flere brugere. Behovet for oplevelse af lokale og autentiske miljøer viste sig desuden også i analysen af sejlende turister (se kapitel 6).

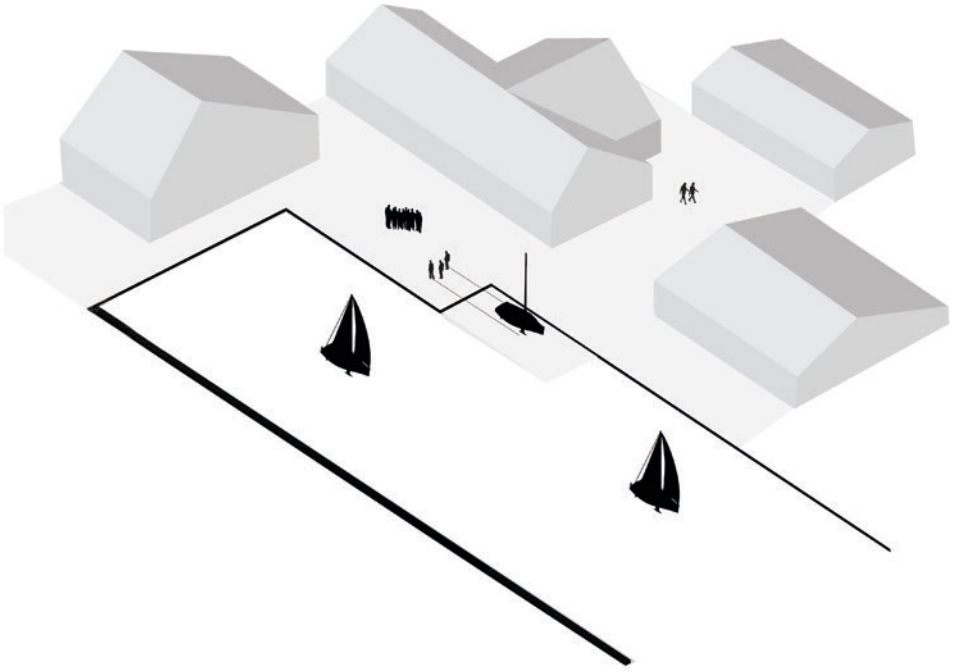
Det udvalgte område ligger på et delvist aktivt industriområde (D) med berøringsflade med et Mellemrum (M) og et nyopført kontorbyggeri (F) vest for området. Havn og by er i Struer skarpt opdelt af en højbane, hvilket i disse år bearbejdes fra flere fronter - blandt andet igennem et Realdania projekt, hvor Gehl Architects har arbejdet med at forbinde byrum i byen med områder på havnen (Mikkelsen 2015). Det udvalgte område ligger bynært ved højbanens østlige buer og udgør et potentielt forbindelsesled imellem erhvervshavnen, byen, de nye byområder på havnen og de rekreative områder mod vest.



Figur 7.27: Kort over interventionssite

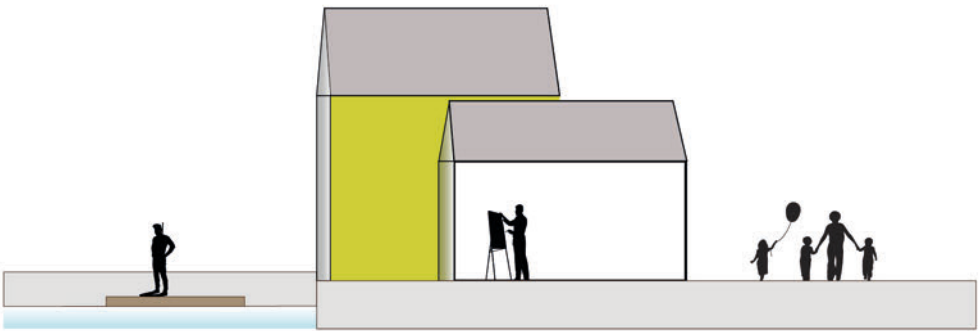
Designundersøgelsen: Den maritime kulturarv i byens skibsværksted

Interventionen undersøger en tættere kobling imellem turisme, erhverv og foreningsliv på havnen. På planen ses øverst en ny gæstehavn for gæstesejlere, der bringer disse tættere på byens centrum. Gæstehavnen er flankeret af en feriehusbebyggelse, der danner overgang til det bagvedliggende område på erhvervsområdet. I området omkring foreningshusene skæres et nyt havnebassin ud, der kan huse historiske sjægte og træskibsprojekter for de ovennævnte foreninger. Bassinet indeholder et slæbested, hvor foreningernes medlemmer kan vedligeholde og renovere træbåde i tæt tilknytning til deres værksteder i de eksisterende pakhuse. Foreningsområdet og feriehusområdet smelter sammen omkring en pladsdannelse centreret omkring et udstillet træskib, der også vil gøre området synligt og vække nysgerrighed blandt andre brugere på andre dele af havnen. Igennem denne sammensmeltning af delområder på havnen søges koblinger imellem turister og borgere, både frivillige i foreninger, men også borgere, der ikke er tilknyttet området, men er besøgende udefra. Således får foreningerne mulighed for at udvide deres aktiviteter, understøttet af nye bådpladser og beddinger, der samler deres aktiviteter på havnen og styrker forbindelsen til vandet og brugen af fjorden, alle foreningerne koncentrerer sig om. De får samtidig en mulighed for at blive mere synlige og vise deres arbejde frem for lokale såvel som udefrakommende besøgende. De besøgende i gæstehavnen og ferieboligerne får omvendt mulighed for at opleve atmosfæren omkring det gamle pakhusmiljø, hvori det bliver muligt at møde lokale ildsjæle og stifte bekendtskab med den maritime historie og håndværk, der relaterer sig til stedet og fjorden. Således søger interventionen at integrere delområder og praksisser som diskuteret i kapitel 5.



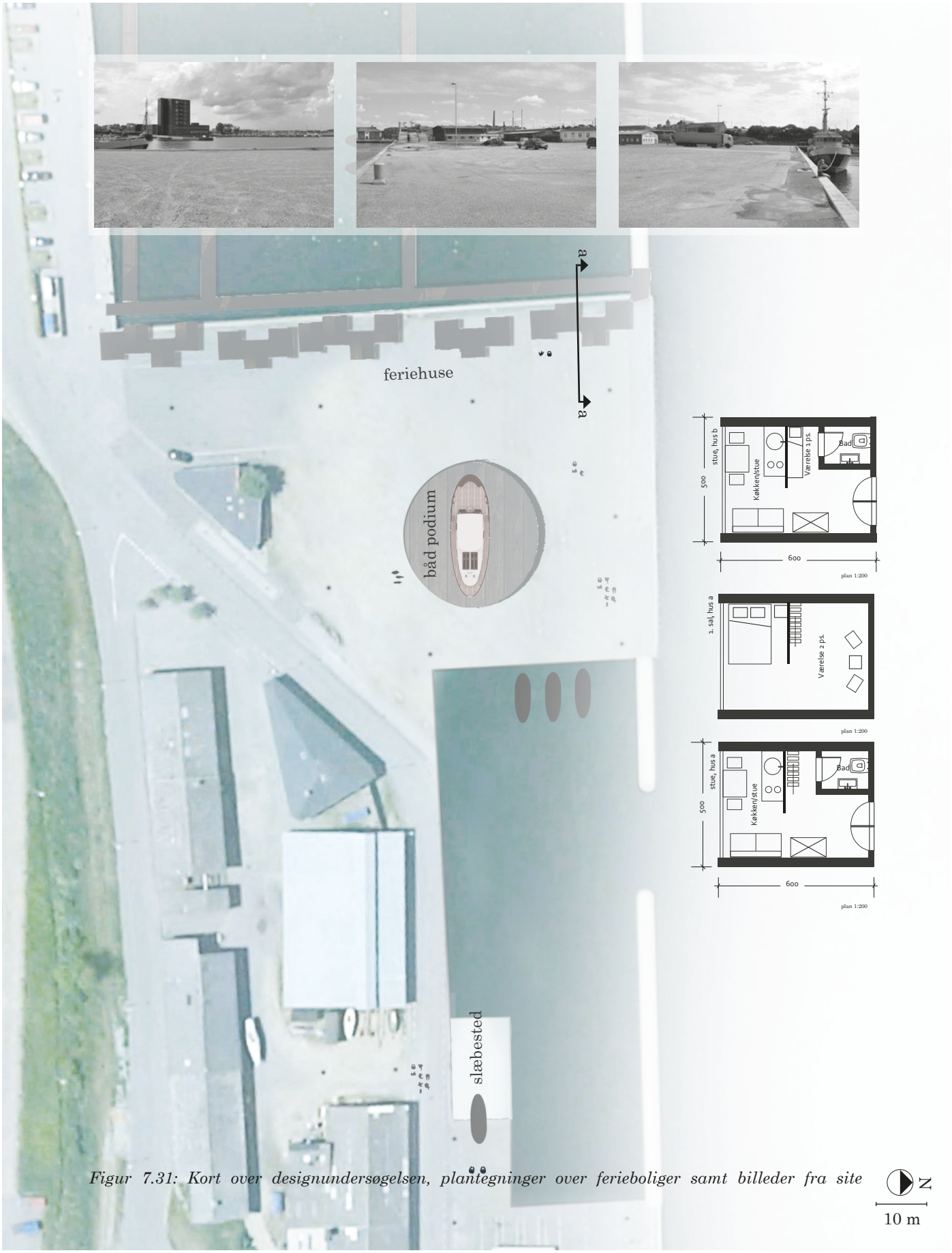
Figur 7.28: Et bassin giver rum for foreningernes aktiviteter i byens rum og sammensættes med et nyt feriehusområde

Figur 7.29: Lokale foreningsmedlemmer og turister mødes på havnen



Snit aa 1:200

Figur 7.30: Ferieboligerne placeres på kanten med gæstehavn på den ene side og nyt værftsområde på den anden



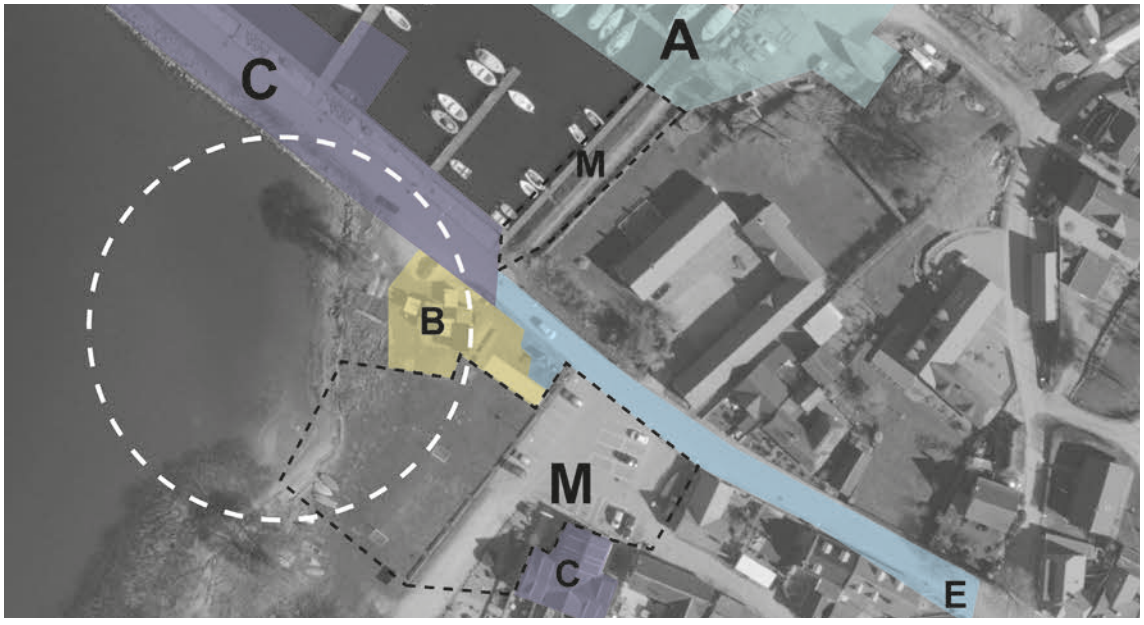
Figur 7.31: Kort over designundersøgelsen, plantegninger over ferieboliger samt billeder fra site

HJARBÆK HAVN

Hjarbæk indeholder et miljø med intim, historisk atmosfære, med historisk værdi i bygninger og sjægtebåde (historiske træbåde, der er et særkende for Limfjorden) i havnen. Aktørerne diskuterer balancen imellem dette historiske miljø og muligheden for at skabe nye projekter, der passer sig ind i stedet og landskabet. Designundersøgelsen fokuserer på iscenesættelse af den maritime kulturarv og en genfortolkning af byens tidligere funktion som badeby for oplandet. Som i Struer er der fokus på den maritime kulturarv og sammenhæng på tværs af vandet igennem de karakteristiske Limfjordssjægte.

Aktørerne i Hjarbæk fremhæver, at byen er placeret midt i landet med kort afstand til de større byer i Jylland (E.10: Hjarbæk, 47:50). Hjarbæk har tidligere været en populær badedestination for besøgende fra især Viborg (E.10: Hjarbæk, 26:25). Byens miljø har en autentisk, historisk atmosfære, der bevares igennem restriktive lokalplaner – samtidig er dette til tider hæmsko for nye projekter (E.10: Hjarbæk, 17:30). Således er der diskussioner omkring at bevare et autentisk miljø og samtidigt udvikle nye projekter (E.10: Hjarbæk, 01:03:40). Området nord for kroen er i dag en tilgroet strandbred, og en gruppe borgere i Hjarbæk vil gerne lave en naturhavn her (E.10: Hjarbæk, 21:50). Havnebassinet indeholder et område med historiske sjægte mod syd og en sejlklub med glasfiberbåde mod nord. De to primære områder på havnen flyder i dag sammen, da de deler bådebroer. Aktørerne beskriver konflikter imellem sejlklub og sjægtelaug grundet bådtypen og retten til havnen (E.10: Hjarbæk, 01:07:00). De sejlende turister beskriver havnen som lille, hyggelig og rolig med en smuk beliggenhed. Dog ligger havnen også afsides og er svær at komme til (se kapitel 6).

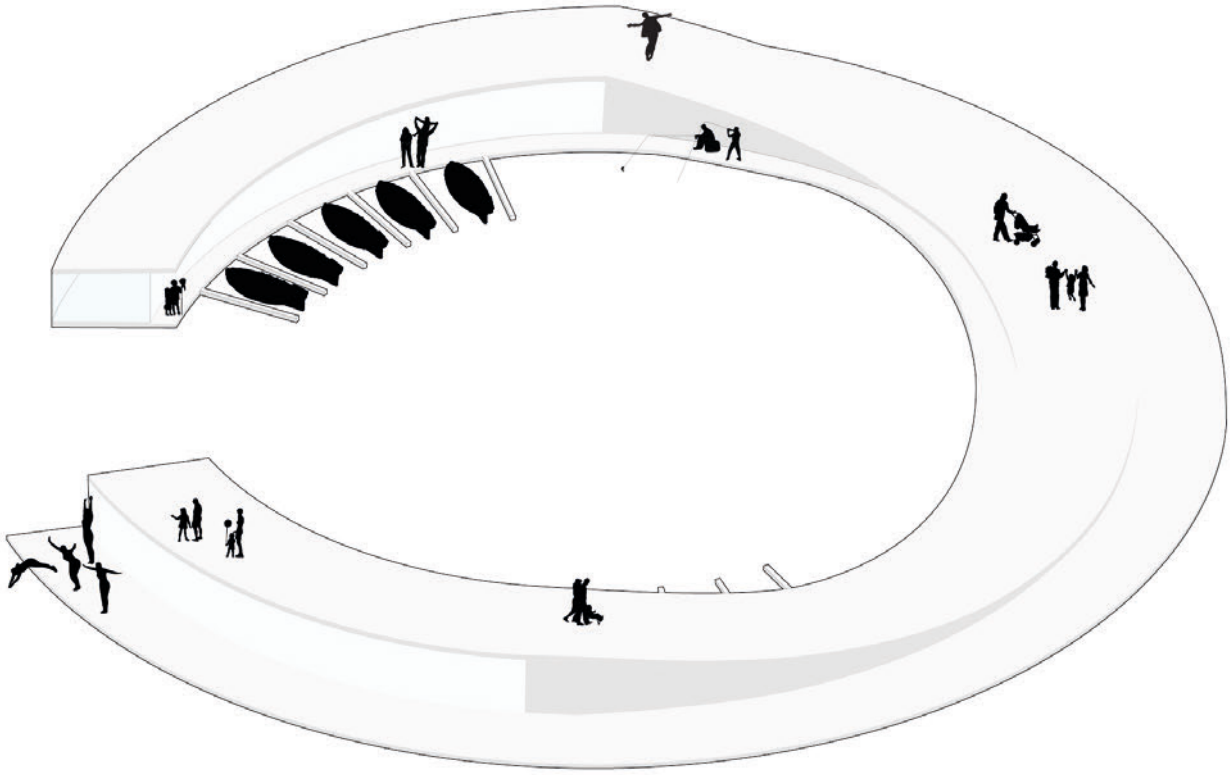
Det udvalgte område befinder sig i den sydlige udkant af havnen og har berøringsflade til Sjægtelaugets skurer i område B og overlapper med et område M omkring parkeringspladsen midt i byen, hvor hovedvejen fra byen mod fjorden ender. Området er desuden nært ved to område C; kroen, der tidligere har været toldbod og et vigtigt ankomstpunkt fra fjordsiden og sjægtene i havnebassinet mod nord. Området er desuden i direkte forbindelse med det åbne, kuperede landskab, der støder op til byen.



Figur 7.32: Kort over interventionssite

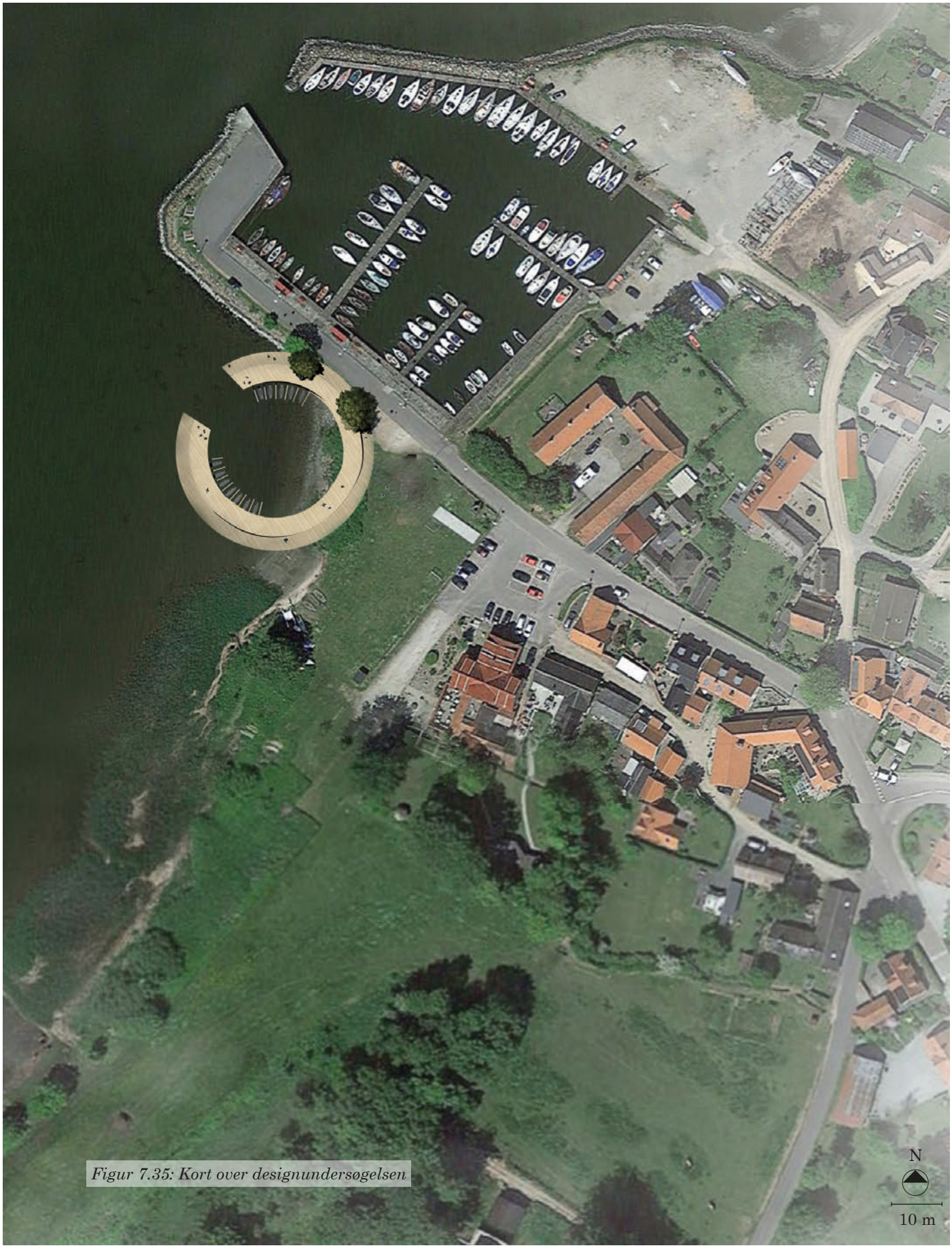
Designundersøgelsen: Den maritime kulturarv i sjægtehavnen

Interventionen udforsker planerne om et nyt havnebassin på området nord for kroen. Igennem et simpelt greb i form af et cirkelslag omfavner designet en del af kystlandskabet og lader beplantning stå tilbage, ved at lade de to store træer på Hjarbæk havn fortsætte op igennem strukturen. Ved hjælp af den cirkelformede træbro dannes et nyt havnebassin, der kan huse den maritime kulturarv i sjægtene, der i dag findes i det nuværende havnebassin. Som det beskrives ovenfor er de dog i konflikt med andre bådtyper og sjægteområdet flyder sammen med andre områder med nyere bådtyper. Ved at flytte sjægtene til et nyt havnebassin får bådene mere plads og bliver iscenesat på en mere uforstyrret måde som centrum i den cirkulære træbro. Dele af broen hæves op som modsvar til det kuperede landskab omkring havnen og danner rum i strukturen. Samtidigt giver det en hævet tagflade til ophold og udsigt et stykke ude i den åbne fjord. I disse rum kan sjægtelauget få nye faciliteter til klublokaler og grejbank. Samtidigt skaber det mulighed for, at vinterbaderne kan få en omklædning, sauna og badebro til brug i vinterhalvåret. I sommerhalvåret kan strukturen ligeledes anvendes som badebro og på den måde genfortolkes Hjarbæks tidligere funktion som destination for badegæster fra oplandet. Interventionen skaber altså nye rammer for stedets historie samtidigt med, at den skaber rammer for ny brug af fjorden og mulighed for at mærke fjorden igennem kropslig kontakt til vandet.



Figur 7.33: Strukturen omslutter et nyt bassin til Limfjordssjægte kombineret med badefaciliteter

Figur 7.34: Vinterbadning og andre aktiviteter muliggør brug af fjorden hele året. Ovenfor: Billeder fra site



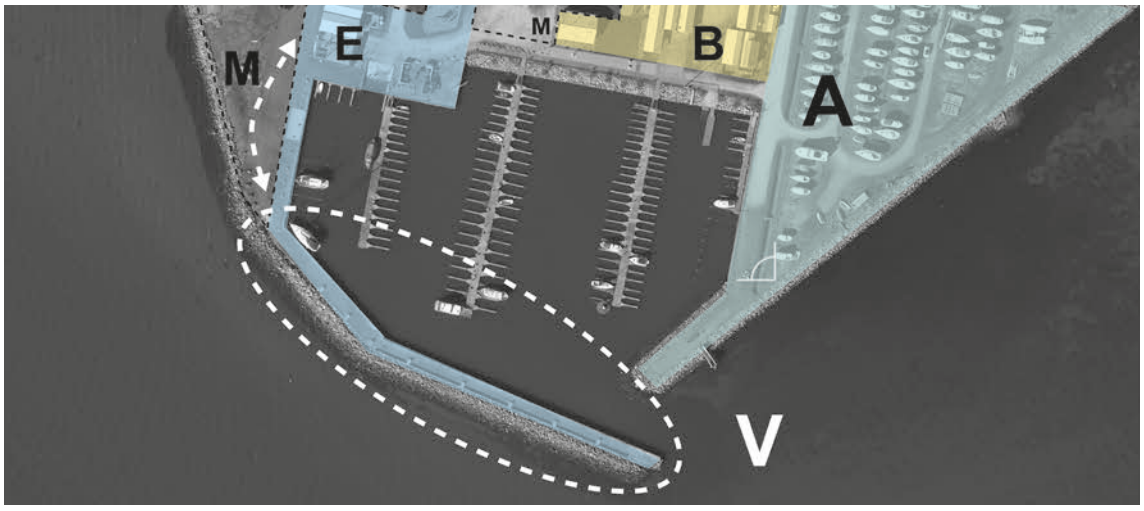
Figur 7.35: Kort over designundersøgelsen

GJØL HAVN

Gjøl havn er placeret ved Nibe Bredning på et landskabeligt yderpunkt. Denne placering medfører en tæt kontakt til naturen i form af kontakten til fjorden med vand på tre sider og derudover et åbent landskab omkring havnen. Placeringen i den åbne fjord giver en udsathed overfor klimaet men også et potentiale for oplevelser af fjorden og vandet. Havnen er karakteriseret ved rødmalede træhuse med sadeltage, der danner ryg til en havnepromenade i øst-vest gående retning. Aktørerne fremhæver ønsket om etablering af overnatning men diskuterer samtidig konsekvenserne ved etablering af ferieboliger for det, der beskrives som et intimt og autentisk miljø på havnen. Derfor er designundersøgelsen en udforskning af potentialet for et feriehusområde, der bruger havnens landskabelige kvaliteter og møder havnens eksisterende skala i en bebyggelse, der danner overgang mellem vand og land og faciliterer brugen af og kontakten til vandet.

Fokusgruppeinterviewet i Gjøl viste, at havnen opfattes som en intim og aktiv havn, hvor naturen er markant til stede, fordi havnen ligger ude i fjorden med vand på tre sider (E.7: Gjøl, 12:40). Aktørerne beskriver desuden flere nye former for aktiviteter på havnen, der også medfører nye behov, blandt andet til kajak, surfere, vinterbadere og open water svømmere (E.7: Gjøl, 14:45). Der ønskes mulighed for at tilbringe mere tid på havnen og at fremme brugen af naturen på havnen (E.7: Gjøl, 22:00). Flere aktører understreger et behov for overnatningsmuligheder, som en mulighed for at tilbringe mere tid og holde på besøgende på havnen (E.7: Gjøl, 24:15). Diskussionerne aktualiseres af en igangværende lokalplanproces, der kan give mulighed for opførelse af ferieboliger. Det diskuteredes, hvordan dette kan integreres på havnen og i hvilken form (fra shelters til mere etablerede ferieboliger), og om disse skulle være på land eller vand (E.7: Gjøl, 26:50). Der har tidligere været arbejdet med et projekt omkring "havhytter", en type ferieboliger, der i forhold til standard og størrelse placerer sig imellem shelters og hotelværelser (E.7: Gjøl, 33:40). Aktørerne diskuterer endvidere balancen imellem et sådant ferieboligprojekt og det intime, autentiske miljø, der findes på Gjøl i dag. Herunder udtrykkes en modstand imod et turismepræget miljø, som en campingplads, der vil gøre, at lokale ildsjæle vil miste deres engagement og lyst til at drive foreninger og andre frivillige projekter på havnen (E.7: Gjøl, 38:10).

Det udvalgte område ligger på havnens ydermole og er indeholdt i havnens ankomstområde (E). Området har desuden berøringsflade med et Mellemrum (M) i form af et stort parkeringsareal vest for området. Det udvalgte område inkluderer desuden et stort vandareal ud for molen.

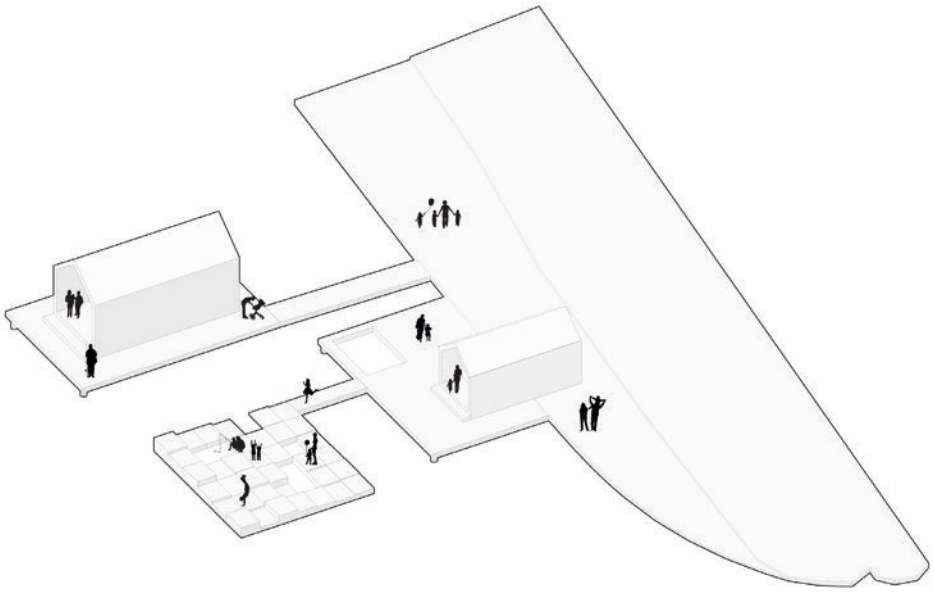


Figur 7.36: Kort over interventionssite

Designundersøgelsen: Fjordhytterne og adgangen til fjordens biologi

Interventionen undersøger en diskussion om overnatning og langtidsophold ved/på vandet på Gjøl og er således også et indlæg i diskussionen om brugen af fjorden. Undersøgelsen arbejder med kanten mellem vand og land og udfolder brugen af vandet til ophold, (ferie)beboelse og aktivitet. Skitsen er en forlængelse af de træbeklædte sadeltagshuse, der karakteriserer stedet Gjøl havn. Samtidig er de en designmæssig undersøgelse af husbåde/beboelse på vandet, der er til debat i flere fjordhavne.

Designet forstærker den eksponering for den åbne fjord, som karakteriserer Gjøls placering ved fjorden, ved at trække bebyggelsen ud på fjorden. Herved skabes endvidere en tættere kontakt til Limfjordsområdet igennem forbindelse til hovedfærdselsåren i fjorden, hvor skibe passerer fra øst og vest. Samtidig skabes læmuligheder igennem bebyggelsens placering og opholdsmuligheder på alle fire sider af bebyggelsen. De mindste enheder fungerer som minimal-ferieboliger, der opfylder et behov "imellem shelters og hotelværelser", som diskuteret ovenfor. Af den viste grundplan ses en feriebolig, hvor pladsen er optimeret til ophold for fire personer på 24 m2 plus hems. Feriebo-ligerne indeholder køkken, spiseplads, bad og soveplads til fire personer. Bebyggelsen er placeret på pæle på vandet med terrasser af forskellig størrelse på alle fire sider af huset og en træbro, der skaber forbindelse til molen og havnen. Ferieboligernes størrelse og planens åbne struktur be-virker, at bebyggelsen ikke bliver massiv og dominerende i havnemiljøet. De mindre ferieboliger suppleres af større foreningshuse i henholdsvis den østlige og vestlige del af planen. Det østlige foreningshus ligger i tilknytning til et niveaudelt byrum på vandet, der gradvist vil fyldes med vand i tilfælde af vandstandsstigning og dermed være foranderlig over tid og følge fjordens rytme. På denne måde skaber byrummet også en kontakt til fjorden og en mulighed for at mærke fjorden. På pladsen findes ligeledes udskæringer, der gør det muligt at have forskellige dyrkningsprojek-ter i vandet, derfor kunne foreningshuset også huse en fjordhaveforening og på den måde skabe mulighed for at dyrke fjorden. Foreningshuset skaber mulighed for, at borgere og lokale frivillige kan engagere sig i området og skabe en balance imellem turisme og det lokale i området.



Figur 7.37: Den karakteristiske husform med sadeltag former minimalferieboliger og danner overgang mellem vand og land

Figur 7.38: Ferieboligerne placeres på vandet med nem adgang til aktiv og passiv rekreativ brug af vandet. Ovenfor: Billeder fra site

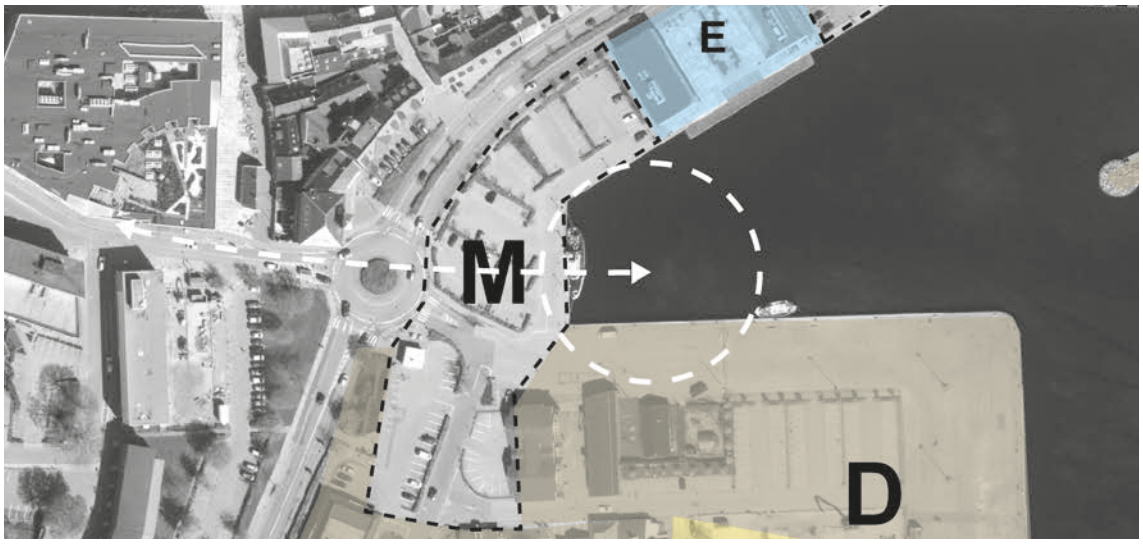
Figur 7.39: Kort over designundersøgelsen samt plantegning over minimalferiebolig

THISTED HAVN

I Thisted fokuseres der på kobling mellem by og havn for fællesmængden borgere og turister. Der er skabt adgang til vandet ved de nye bebyggelser omkring Café Salto for enden af bymidtens gågade. I det udvalgte område er der mulighed for at fortsætte denne forbindelse mellem havn og by. Designundersøgelsen skaber samtidig forbindelser til en større kontekst i form af landskabstyper fra Nationalpark Thy, hvor igennem der skabes naturadgang midt i byen, en opbrydning af den hårde industrikajkant og elementer af Thys identitet præsenteres centralt i hovedbyen Thisted. Som på Gjøl integreres fjordens strømme af plante- og dyreliv og muligheden for at dyrke under vandoverfladen som forbindelse imellem havnens brugere og fjorden.

Aktører fra Thisted kommune lægger op til, at havnebassinet og vandet omdannes med fokus på at skabe aktivitet på havnen (E.2: Thisted, 07:10). Aktørerne refererer til nyere havneomdannelser i Aalborg omkring Jomfru Ane Parken (E.2: Thisted, 05:50) og diskuterer mulighederne for at skabe et aktivitetsbånd på havnen, der kan skabe forbindelser imellem forskellige delområder (E.2: Thisted, 15:15). Der ønskes en balance imellem det rekreative og erhverv, da eksempelvis coastere også bidrager til havnemiljøet (E.2: Thisted, 06:35, 11:40). Derudover er der et ønske om at øge kontakten til vandet og at aktivere vandfladen (E.2: Thisted, 05:05, 15:15). Her er mulighed for at skabe en promenade, der kan beskytte området mod biler på hovedfærdselsåren og flader på vandet, hvor borgere og turister kan komme tæt på vandfladen og mærke fjorden, og det ønskes i høj grad at motivere til aktivitet og at skabe kontakt til vandet (E.2: Thisted, 49:00). Aktørerne ser et stort potentiale i at koble by og havn tættere sammen på det udvalgte område (E.2: Thisted, 31:20) og at have fokus på fællesmængden imellem turister fra vandsiden og borgere samt kommende beboere fra landsiden i en bosætningsstrategi (E.2: Thisted, 19:20, se også Mikkelsen 2015). På mødet i Thisted talte aktørerne desuden om at forbinde til landskabet omkring byen og til den natur, som Thisted Kommune er kendt for (E.2: Thisted, 34:00).

Undersøgelsen behandler et Mellemrum (M) i form af en parkeringsplads, der i øst-vest gående retning deler et modtagelsesområde (E) ved Café Salto mod nord og et erhvervsområde (D) i form af et godslodsningsareal og i nord-syd gående retning deler byen og vandet. Et gadeforløb fra midtbyen ender ud i dette punkt, og området kan derfor danne en vigtig kobling imellem by og havn.

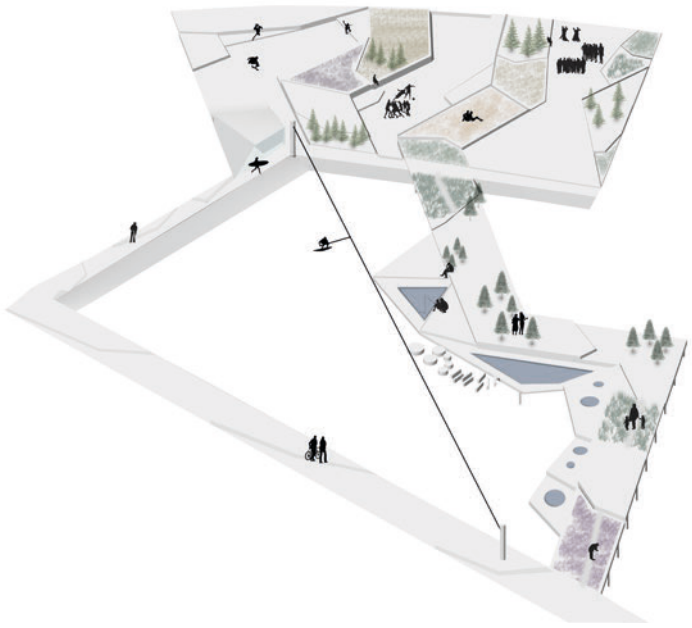


Figur 7.40: Kort over interventionssite

Designundersøgelsen: Det aktive havnebassin og dyrkningen af fjordens plante- og dyreliv

Undersøgelsen introducerer landskabstyper fra Nationalpark Thy i centrum af Thisted by og skaber dermed også en naturadgang på havnen og udfordrer den hårde (tidligere industri) kaj. Samtidig optager designet kun et hjørne af område D, således at der stadig kan foregå godslodsen på pieren og komme coastere til byen, der dermed også bidrager til en mere forskelligartet og sammensat atmosfære for den besøgende på havnen.

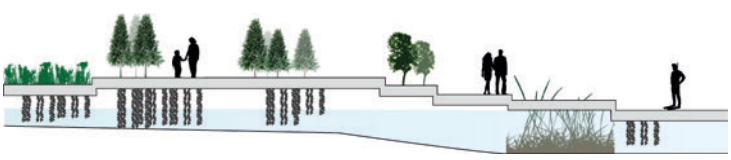
Interventionen består af et parkområde, der inddrager dele af den eksisterende parkeringsplads, og placerer sig i forlængelse af den nyere omdannelse ved Café Salto og byrummet imellem de to eksisterende bygninger. Parkområdet opdeles i bånd i niveauer, der skaber læ og opholdsmuligheder. Båndene danner aflange højbede, der beplantes med forskellige plantearter fra Nationalpark Thy, herunder forskellige lyngarter og urter. På denne måde skabes en regional forbindelse til stedet Thy, og essensen af nationalparken præsenteres centralt i områdets hovedby Thisted og synliggør dermed en vigtig del af Thys identitet. Bedene skaber mulighed for, at lokale borgere kan etablere byhaver på havnen. Det midterste bånd forlænges ud i vandet i form af en bro, der forbinder Mellemrummet (M) og byen med industrikajen (D). På denne måde afgrænser broen et hjørne af havnen og faciliterer her forskellige former for vandaktivitet. På tværs af bassinet udspændes en kabelbane (vandski, hvor personen trækkes af kabel i stedet for båd) med tilhørende grejbank, som kunne benyttes af byens eksisterende kabelparkforening. Fra broen er der skitseret en vand-forhindringsbane, og på broen er der udskæringer, der gør det muligt at se, hvad der er under vandoverfladen og fange dyr og planter fra fjorden i net. Broen har ligeledes udskæringer til dyrkning af tang, muslinger og østers under broen, således at landskabet faciliterer dyrkning over og under vandoverfladen. Landskabet skaber dermed mulighed for at mærke, bruge og dyrke vandet i byen og skaber nye kontaktpunkter imellem havnens brugere og vandet (se indledning til dette kapitel samt kapitel 2). Desuden øger undersøgelsen den direkte naturadgang på havnen, hvilket efterspørges af flere sejlere (se kapitel 6).



Figur 7.41: Byen og vandet forbindes igennem et parklandskab, der forlænges ud på vandfladen og danner et bassin til vandaktiviteter

Figur 7.42: Platformene afgrænser et aktivitetsområde på vandet og indarbejder dyrkning over og under vandoverfladen

Snit aa 1:200



Snit bb 1:200

Figur 7.43: Niveauskift skaber læ og intime opholdsrum, udskæringer i platformene skaber mulighed for at dyrke muslinger og undersøge vandet

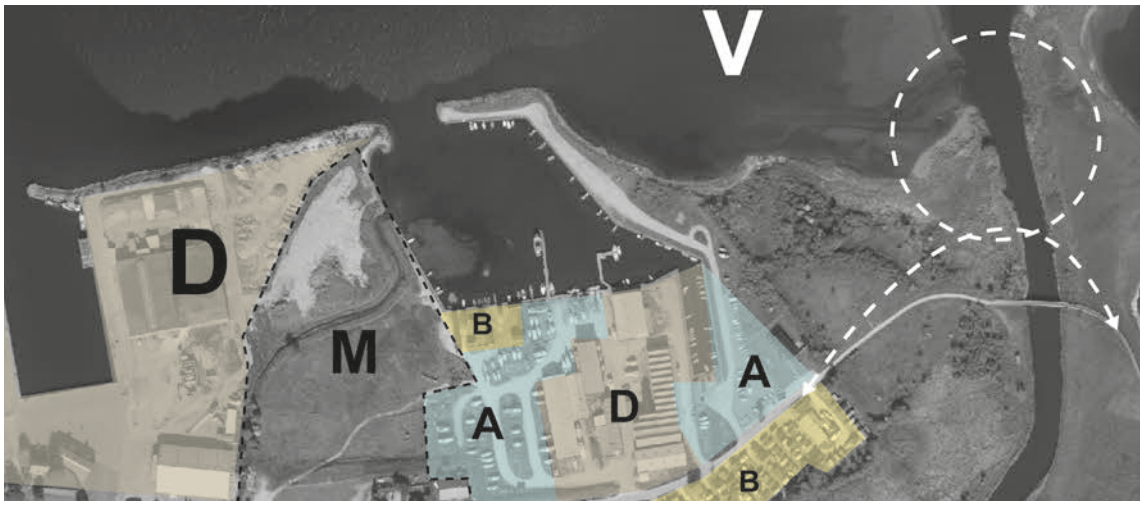
Figur 7.44: Kort over designundersøgelsen samt billeder fra site

SKIVE HAVN

I Skive er havn og by adskilte af et grønt område bestående af englandskaber, spredt beplantning og skovområder. Området i den sydlige del af havneområdet udgøres af et "floddelta" ved udmundingen af Karup Å, hvor der er opført en træbro, der forbinder et villakvarter i byen med havnen. Interventionen undersøger en videreudvikling af den eksisterende træbro, og bevæger sig ud i den åbne fjord. Undervejs bevæger broen sig ned i højde med vandfladen og op over den åbne fjord og giver på denne måde den besøgende forskellige oplevelser af fjorden og fordrer en sanselig og kropslig kontakt til vandet.

Havnen beskrives af aktørerne som et attraktivt og populært sted at gå, løbe og cykle (E.6: Skive, 25:05). Desuden er udløbet af Karup Å interessant på grund af den særlige flora og fauna, der findes på stedet – et område som forskellige grupper i byen har arbejdet med i de seneste 10 år (E.6: Skive, 28:20). Aktørerne på Skive havn diskuterer denne forbindelse imellem havn og by som et problem, eller som et potentiale som særkende ved Skive, at by og havn er adskilte af et grønt område (E.6: Skive, 19:20). Det udvalgte område på Skive havn ligger på kanten imellem det åbne englandskab ved udmundingen af Karup Å og den sydligste del af Skive Havn. Området ved Karup Ås udmunding er karakteriseret af en 300 meter lang stibro i træ, der slynger sig igennem landskabet. Broen har sit begyndelsespunkt i syd ved et villakvarter, der ligger op ad en af hovedfærdselsårene i byen, og stien ender mod nord ud i en grusvej og et lidt diffust område i den sydlige del af Skive Havn. Stibroen danner dermed et vigtigt forbindelsesled imellem byen, havnen og fjorden (E.6: Skive, 24:00). De sejlende turister fremhæver ligeledes den store afstand mellem havn og by (se kapitel 6). Derfor synes der også for dem at være behov for bedre tilgængelighed mellem by og havn.

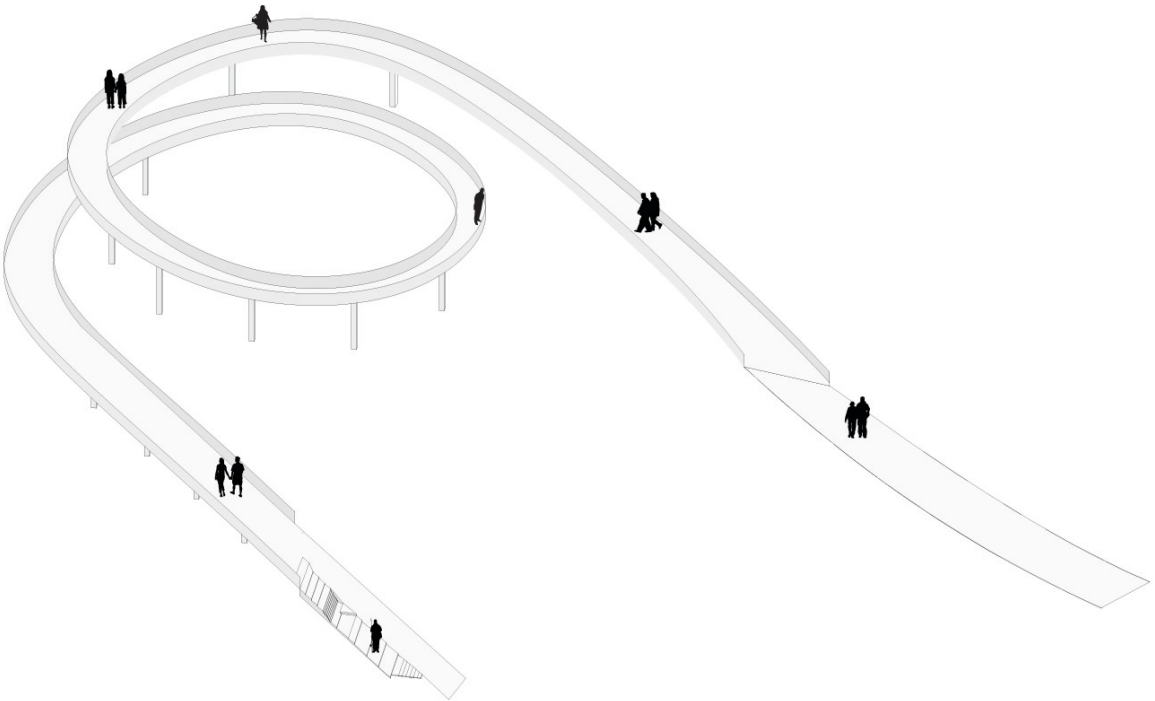
Som angivet på kortet i analysen af Skive havn i kapitel 4 består den sydlige del af Skive havn af områder til industriformål (D), bådopbevaring (A) og private skurmiljøer (B). Dette område samt floddeltaet ved Karup Ås udmunding har særlig opmærksomhed i Skive og blev således udpeget som et særligt fokus ved påbegyndelsen af dette projekt. Området er senest blevet behandlet i en visionsplan udviklet af arkitektfirmaet BIG ved navn "BIG BLUE SKIVE 2040", hvor der foreslås et større kulturcenter på fjorden (Skive Kommune 2016). Visionsplanen indeholder blandt andet ideer om et kulturhus ude i vandet og stier, der binder "sløjfer" omkring Karup Å, for at stier ikke blot ender blindt men forbindes og skaber ruter i landskabet.



Figur 7.45: Kort over interventionssite

Designundersøgelsen: Vandspiralen i kystlandskabet

Interventionen undersøger en kropslige og sanselig kontakt til fjordlandskabet i floddeltaet ved udmundingen af Karup Å og hermed mulighed for at mærke fjorden. Med start- og slutpunkt i den eksisterende træbro slynges den skitserede bro ud igennem deltaet og ud i den åbne fjord, hvor strukturen former en spiral, der bringer den besøgende op til en udsigt over landskab og fjord. Undervejs i stiforløbet føres broen helt ned, så den besøgende får kontakt til vandoverfladen og beplantningen i form af de høje siv i landskabet. Der tænkes desuden en trappestruktur, der fortsætter ned under vandoverfladen, hvis trin gradvist vil blive skjult af vandet i tilfælde af højvande. På denne måde afspejler interventionen fjordens foranderlighed og årstider. Broen kunne udføres i et spejlblankt materiale, således at den efterlader så lille et aftryk i landskabet som muligt ved at spejle det omkringliggende landskab og vandet. Spejloverfladen bevirker således, at strukturen visuelt virker let og som en nænsom tilføjelse til landskabet. Interventionen undersøger en øget tilgængeliggørelse af et unikt landskab, og understøtter og udbygger den forbindelse, der er skabt imellem by, havn og det åbne fjordlandskab i projektet med den eksisterende træbro. Foruden den rekreative brug igennem gang, løb og cykelture kunne strukturen også facilitere en tættere kontakt til fjorden og landskabet for naturinteresserede, ornitologer, fiskere og børnefamilier, der vil udforske fjordens plante- og dyreliv og herved finde nye måder at bruge fjorden på.



Figur 7.46: Spiralen udbygger den eksisterende træbro ud i fjorden og giver undervejs brugeren forskellige muligheder for at mærke fjorden

Figur 7.47: Stiforløbet faciliterer et væld af forskellige rekreative muligheder hele året

Snit B.b

Snit C.c (højvande)

Snit A.a

Snit C.c (lavvande)

Figur 7.48: Stien hæves og sænkes for at give brugerne forskellige forhold til fjorden og landskabet

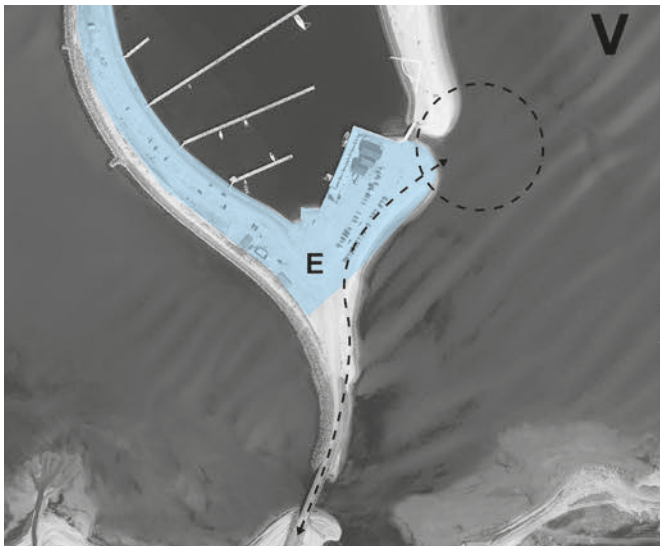
Figur 7.49: Kort over designundersøgelsen samt billeder fra site

HANDBJERG MARINA

Handbjerg Marina er helt nyanlagt og stadig under opbygning. Aktørerne søger at skabe særkende og karaktertræk ved den nyanlagte marina, der kan medvirke til en stedsudvikling. Designundersøgelsen udforsker et modulært system, der også har ikoniske kvaliteter som et genkendeligt element, der kan skabe karaktertræk og sammenhæng imellem marina og opland og imellem vand og land. Som i Skive forbindes interventionen til regionen igennem kystlandskabet og den sammenhængende kant, der omkranser vandet i Limfjorden.

I Handbjerg fokuserede aktørerne blandt andet på ankomsten til Handbjerg Marina og det faktum, at marinaen er blevet et populært udflugtsmål for borgere fra Holstebro og det øvrige opland – her kan man komme ud til fjorden (E.9: Handbjerg, 00:38). Deltagerne fokuserede derfor på ankomsten fra landsiden og hvordan ø-havnen forbindes til oplandet. Blandt andet diskuteredes en bedre forbindelse imellem marinaen og oplandet, herunder sommerhusområdet og Hovedvej 513, da man i det nuværende vejforløb ikke kan se vandet, før man er næsten fremme ved marinaen (E.9: Handbjerg, 30:05, 54:40). Havnen præges af et aktivt foreningsliv og stort lokalt engagement (E.9: Handbjerg, 43:35). Gruppen bag Handbjerg Marina arbejder med flere ideer for den fremtidige udvikling af marinaen. På ydersiden af havnen er der ideer om skulpturer ude i vandet på lavt vand, der skal formidle det rå fjordmiljø og animere beskueren til at se på vandet med nye øjne og aktivere vandfladen (E.9: Handbjerg, 07:35, 10:05). Målet er således også at skabe større interesse for sejladsen, ved at tiltrække brugere, der endnu ikke er sejlere igennem andre former for aktiviteter (E.9: Handbjerg, 10:55). Det søges desuden at skabe et aktivt miljø på havnen (E.9: Handbjerg, 43:10) og at skabe en genkendelig identitet for den nyanlagte marina (Mikkelsen 2015). De sejlende turister fremhæver fællesskabet og fornemmelsen af ildsjælene bag projektet og faciliteternes høje standard, men nævner også fordele og ulemper ved, at marinaen er ny. På et mere generelt plan fremhæver flere sejlere, at de undgår marinaer på grund af mangel på autenticitet, karakter og miljø (se kapitel 6).

Det bearbejdede område udgør et forløb fra hovedvejen ned til Ø-havnen Handbjerg Marina til et modtagelsesområde (E). Området er i direkte forlængelse af adgangsvejen til havnen, og der arbejdes strategisk med en strækning op til hovedvejen. Det valgte site er placeret imellem modtagelsesområdet (E) og vandet og går også ud i vandet øst for havnen.

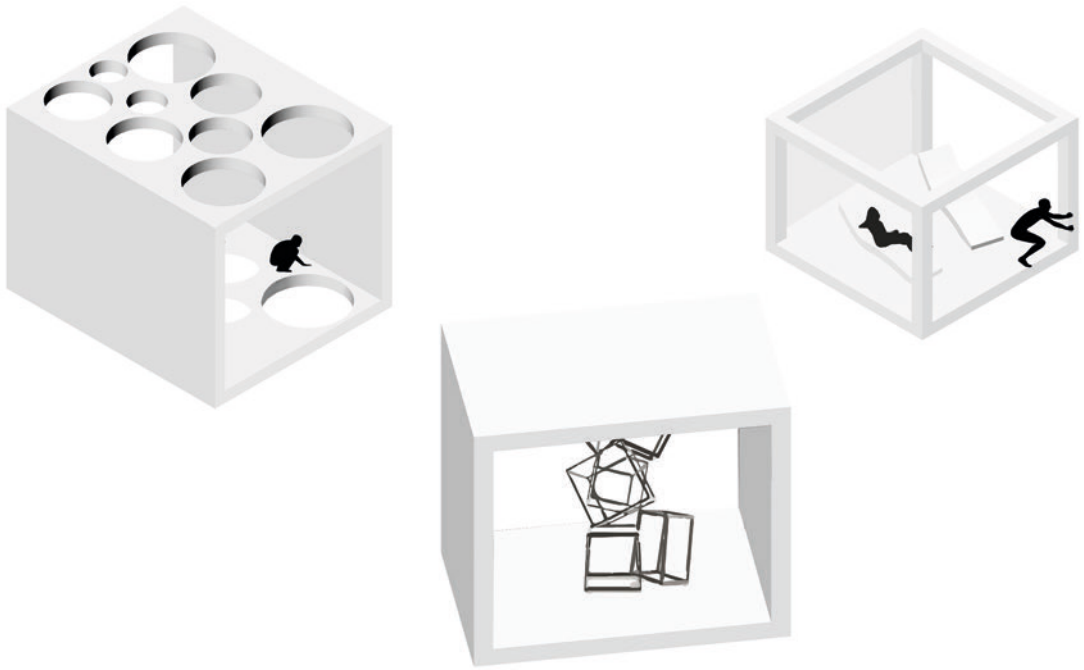


Figur 7.50: Kort over interventionssite

Designundersøgelsen: Rammen om kystlandskabet

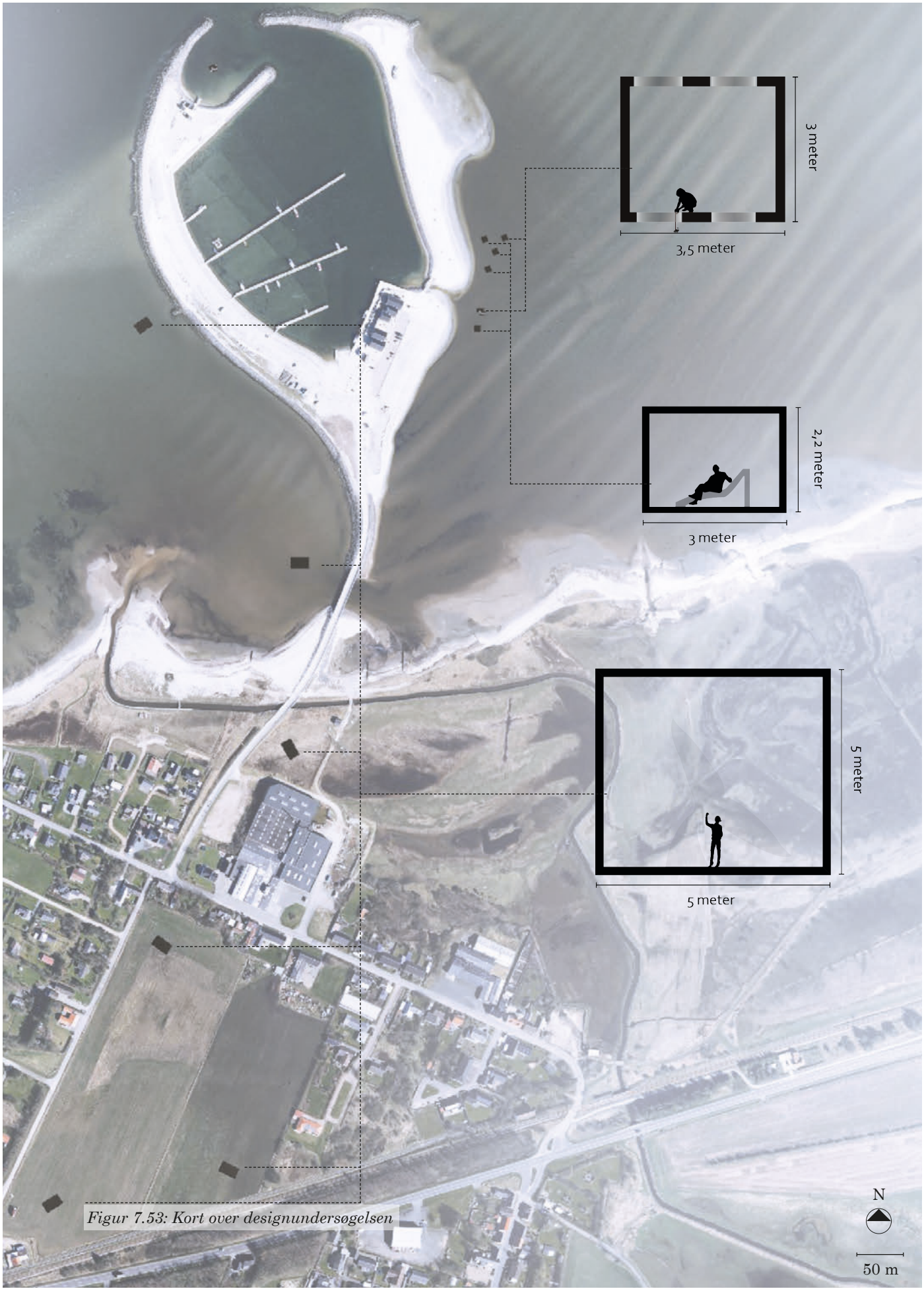
Interventionen arbejder med et modulært, mobilt rammesystem, der på forskellig vis iscenesætter vandet, skaber muligheder for brug og kropslig kontakt til vandet og på denne måde mulighed for at mærke fjorden. Rammerne kan desuden huse forskellige faciliteter på Handbjerg Marina. Handbjerg er en nyopført marina, og interventionen forsøger derfor også at udforske dannelsen af karaktertræk og kendemærker ved stedet. Rammerne placeres i et forløb fra hovedvejen ned til Handbjerg Marina og skaber på denne måde en synlighed og sammenhængende identitet for havnen. Der foreslås en ny adgangsvej fra hovedvejen imod marinaen, der giver en mere direkte adgang fra oplandet.

Rammerne findes i to størrelser. Den mindste er placeret på vandet ud for havnen i et lavvandet område. Området er i sommerhalvåret så lavvandet, at rammerne kan nås til fods, hvorved brugeren får en kropslig kontakt til vandet. De mindste rammer måler mellem 2,5 og 3,5 meter i højde og bredde og kan eksempelvis bruges som opholdsrum på vandet, eller udskåret med huller i bunden så besøgende kan se, hvad der er under vandoverfladen og fange fjordens dyr og planter med net. Rammerne skaber desuden forskellige muligheder for læ, da nogle sider er massive og andre åbne. Fra land danner rammerne indrammede kig på fjordlandskabet bagved. Rammerne er placeret på flydepontoner, således at de kan bruges andre steder i marinaområdet, eksempelvis i forbindelse med særlige events, og i Limfjordsområdet, eksempelvis sammen med interventionerne i Nykøbing og Løgstør. De største rammer måler fem gange fem meter og er placeret i oplandet og langs vejen mod marinaen på både vand og land. Rammerne fungerer som et genkendeligt element, der leder den besøgende ned til marinaen og kan indramme udvalgte kig og bruges som udstillingsrammer for kunstprojekter. I en videre bearbejdning kunne rammerne også tænkes anvendt som iskiosker eller grejbanker.



Figur 7.51: Rammerne kan skifte indhold og udgør et karakteristisk element for marinaen

Figur 7.52: Rammerne placeres punktvist mellem vand og land i et lavvandet område. Ovenfor: Billeder fra site



Figur 7.53: Kort over designundersøgelsen

Opsamling

Designundersøgelserne tjener som konkretisering af diskussioner, problematikker og potentialer udfoldet i de forudgående analyser og anvender her en designmetode til yderligere udforskning af disse analyser. Som beskrevet er undersøgelserne primært koncentrerede omkring områdetype (M), altså Mellemrummene, som "interventionsrum" der kan sammenbinde delområder og modvirke fragmentering på havnene. Heri bearbejdes kanten som udgangspunkt for mødet mellem havnens brugere og vandet igennem temaer omkring måder at bruge og mærke fjorden. Designundersøgelserne udforsker blandt andet disse forbindelser i Nykøbing, hvor et funktionstømt havnebassin undersøges som aktivt byrum og forbindes til midtbyens gågade og forskellige events på havnen. Det ses også i Struer, hvor et foreningshus i et industrikvarter åbnes op og kombineres med ferieboliger omkring et nyt bassin på havnen. Herved søges det at integrere det gamle industriområde og historiske erhverv med turisme og oplevelse på havnen. Undersøgelserne søger at koble by og vand på kanten imellem disse igennem nye relationer imellem havnens brugere og vandet. Således arbejder designundersøgelserne med at bringe byen ud i vandet og vandet ind i byen. Designundersøgelserne er altså ikke entydigt rettede mod vandet eller mod byen, men afprøver snarere forskellige tilgange for sammensmeltning på tværs af kanten. I Gjøl eksemplet bringes huset fra byen ud i vandet og vandet fra fjorden ind imellem husene. I Handbjerg afprøves en måde at binde oplandet og vandet sammen igennem et enkelt og ikonisk modul. I Thisted bringes landskabet og byparken ud på vandet og blandes med fjordens biologi. I Nykøbing centreres byrummet omkring vandet og kan måske endda siges at vende ryggen til byen. Undersøgelserne søger altså at mediere imellem byen og vandet med forskellig nærhed og orientering imellem henholdsvis byen og vandet.

Med udgangspunkt i stedlige potentialer på konkrete sites peger interventionerne udad i Limfjordsområdet med vandet som sammenbindende element og gøres mere generelle igennem områdetyperne. Her videreudvikles temaerne omkring at bruge og mærke fjorden som en aktivering af vandet i havnen og som bindeled imellem havnene. Som det også diskuteres i den samlede indledning og under hver intervention arbejder flere af interventionerne ud over sitet og den pågældende havn. Det gælder særligt portene til Limfjorden ved de østlige og vestlige indsejlinger til Limfjorden, der kan fungere som samlede formidlingsportaler og landemærker ved fjordens møder med de omkringliggende have. Igennem formidling af hele Limfjordslandet kan portene således også binde de øvrige havne sammen omkring oplevelsestemaer på fysiske og digitale platforme og understøtte lystsejladsen som praksis, der styrker Limfjordsområdet som region. Andre sammenbindende praksisser, der kan styrke Limfjordsområdets sammenhængskraft, hvilket også omtaltes i indledningen er; Events omkring skaldyr (Løgstør og Nykøbing), Maritim kulturarv (Struer og Hjarbæk), Biologi og dyrkning (Gjøl og Thisted) og Kystlandskabet (Skive og Handbjerg). Disse sammenhænge, med vandet som sammenbindende element videreføres til arbejdet med en samlet helhedsplan for Limfjordsområdet i kapitel 8.

Ud over de direkte udvekslinger på tværs af vandet er der også fællestræk i de temaer og problemstillinger designundersøgelserne beskæftiger sig med. I Nykøbing og Løgstør undersøges det, hvordan rammer om maritime events kan gentænkes og fællestræk omkring skaldyr og samarbejder foreslås igennem mobile, flydende pavilloner, der kan deles imellem de to byer med fjordens frugter som fællesskab. På de større havne i Thisted og Struer er man udfordret af funktionstømte industriarealer, men designundersøgelserne illustrerer potentialer i, at disse hårde kajkanter kan aktiveres ved at inddrage omkringliggende områdetyper og brugere. I de mindre havne Gjøl

og Hjarbæk bearbejdes balancen imellem det autentiske miljø og den lille skala og behovet for nye projekter, der sikrer en fortsat udvikling på havnene. Dette relaterer sig også til balancen imellem borgernes hverdagsliv og besøgendes aktiviteter på havnene. I Struer og Gjøl undersøges introduktionen af feriehuse på havnene, ikke som isolerede feriekolonier, men som integrerede områder, der søger synergier med andre delområder på havnene. Undersøgelserne i Skive og Handbjerg bearbejder begge nænsomme tilgange til det åbne landskab for øget tilgængelighed til vandet og fjorden. Således har designundersøgelserne belyst, eksemplificeret og bearbejdet forskellige problematikker og udfordringer ved havneomdannelse i Limfjordsområdet. De har ligeledes udfoldet og afprøvet potentialer i arbejdet med stedet og vandet, og søgt at udvikle en mere unik karakter ved hver havn, hvilket indgår i den samlede helhedsplan for Limfjorden i kapitel 8.

I et kritisk perspektiv er der en række problematikker i designundersøgelserne. Interventionerne udfylder i mange tilfælde havnenes mellemrum og risikerer dermed at fjerne deres kvaliteter som løst programmerede rum i mellemrummene mellem definerede delområder (se Stevens & Dovey 2004). Interventionen i Nykøbing er en af de åbent programmerede interventioner, mens eksempelvis Thisted interventionen foreskriver en række mere lukkede funktioner og aktiviteter. Endvidere er flere af interventionerne styrede omkring bestemte aktiviteter, men spørgsmålet er om denne tilgang er for ufleksibel og medvirker til overprogrammerede havnefronter, uden plads til eksperimenter og spontanitet (se Chang & Huang 2011)?

Endvidere er der fokus på små interventioner på havnene, der placerer sig i mellemrum og søger at skabe forbindelser imellem havnens delområder, vandet og byen. Denne strategi er valgt for at skabe skalamæssig overensstemmelse imellem interventioner på tværs af havnene ud fra et rationale om, at der kan knyttes stærkere bånd imellem mindre byrumsprojekter på tværs af vandet, end imellem en kombination af små, detaljerede projekter og store, overordnede masterplaner. Denne strategi medfører, at interventionerne er omfattende i kontekst af de små havne, der medvirker i projektet og små i kontekst af de store havne. Denne "nedslagsstrategi" forholder sig således ikke direkte til de store omdannelser, som særligt industrihavnene på de store havne må undergå. For flere af disse områders vedkommende findes der allerede masterplaner, der i forskelligt omfang er under realisering. Men som det også diskuteres i kapitel 1 er realiseringerne af disse masterplaner udfordrede, blandt andet af demografiske forhold. Som det blev illustreret igennem skaterparken i Lemvig, der medvirkede til at masterplanen for et boligområde blev ændret til rekreative formål (se kapitel 5), kan små interventioner imidlertid ændre diskursen omkring områdernes omdannelse og dermed påvirke masterplanerne. I et projekt der stiller spørgsmålstegn ved gældende praksis for havneomdannelse, anses denne nedslagstrategi med fokus på byrum derfor som et vigtigt bidrag til debatten om eksisterende planer. Interventionerne er dermed ikke en erstatning for, men et bidrag til eksisterende planer for havneomdannelse og kan fungere som kritiske refleksioner over disse planers udformning og indhold. Således anerkendes også økonomiske rationaler bag blandt andet boliger på havnefronten, men der stilles samtidig kritiske spørgsmål til, hvordan disse områder forholder sig til byrummene og vandet. Endvidere har mindre byrum potentiale som udgangspunkt for udvikling og er på denne måde et alternativt greb til at igangsætte en trinvis havneomdannelse i stedet for at satse på at realisere store masterplaner på én gang.

Interventionerne kunne i en videre bearbejdning integrere industrihavnenes aktiviteter og på den måde undersøge mulige synergier i sammenspillet mellem det rekreative og erhvervsaktiviteterne. Som illustreret i diskussionerne i kapitel 5 er denne sameksistens på havnene dog ikke uden problemer. Flere aktører efterspørger desuden en inddragelse af lokale borgere og foreninger i udviklingen af havnen (se kapitel 5). Designundersøgelserne bygger på lokale aktørers udsagn og udsagn fra havnenes brugere i form af de sejlende turister. Disse udsagn er fortolket igennem design, og aktører og brugere har ikke siddet med ved tegnebordet og været en del af designprocessen (dette er udfoldet nærmere i kapitel 3). Dog kunne disse inddragelser tænkes mere direkte ind i designprocessen og foregå løbende i iterationer igennem modeller og skitser. Således ville aktørerne i højere grad blive medkonstituerende i problemformuleringen og kvalificere designløsningerne (se metodiske refleksioner omkring research through design i kapitel 3). Endvidere er flere designundersøgelser for vidtrækkende i deres konceptuelle greb. Eksempelvis skitseres i Struer et nyt havnebassin til historiske skibe og bedding til træskibslauget. I en videre bearbejdning ville det derfor være nødvendigt at skalere interventionerne og spørge; hvad er den minimalt tænkelige intervention, der er nødvendig for at opnå de aktiviteter og synergier, der ligger i designundersøgelsernes ideer og koncepter? Dette er i tråd med designundersøgelsernes intention; de er ikke færdige projekter, der kan opføres i morgen, men tjener som designmæssige bearbejdninger af projektets øvrige analyser og som inspirationsgrundlag for udvikling af havneområderne.

Designundersøgelserne er hypotetiske forestillinger om fremtidige scenarier på havnene. Der er behov for at udvikle metoder til at afprøve designkoncepter på havnens brugere for på denne måde at blive klogere på det nære møde mellem havnens brugere og vandet, og hvordan og i hvilken grad havnefrontens brugere ønsker at interagere med vandet. Det følgende vil derfor analysere afprøvning af koncepter igennem en konkret installation.

Designeksperimenter på kanten[4]

Som beskrevet i kapitel 3 er det hensigten i dette projekt ikke kun at skitsere og modulere igennem designundersøgelser, men også at teste og eksperimentere i kontekst af havnefronten. Igennem projektet er der således afprøvet ideer og koncepter løbende, men disse tanker materialiserede sig stærkest under forskningsopholdet ved RMIT i Melbourne. Arbejdet blev udført i Melbourne i samarbejde med byrumsforsker Quentin Stevens og interaktionsforskerne Floyd Mueller og Cathrine Hills. Eksperimenterne er således udført i Melbourne, men som der også argumenteres for i kapitel 3, undersøger arbejdet de nære interaktioner på kanten mellem brugere og vand, og konteksten har derfor en mindre betydning for studiet. Der kan i et vist omfang drages viden fra disse undersøgelser til en dansk kontekst, og i et videre arbejde kunne metoden afprøves i kontekst af Limfjordshavnene.

Installationen afprøver en række prototyper, hvor igennem brugernes interaktion, eller ønsker om interaktion, med vandet i havnen undersøges (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)). Inspireret af arbejdet med designundersøgelserne i forudgående afsnit eksperimenterer installationen på denne måde med ideerne om at bruge og mærke vandet igennem kropslige og sanselige interaktioner. Installationen var baseret på tre forskningsspørgsmål, der arbejdede med at forstærke vandet som naturområde i byen, at undersøge vandets "affordances" (se kapitel 2) i interaktioner mellem bruger og vand og at undersøge brugerens ønsker og muligheder for igennem installationens mobile elementer at ændre på havnefrontens fysiske miljø (Mikkelsen & Stevens, kommende udgivelse). Installationen bestod af forskellige træmoduler og prototyper, samt et dataindsamlings-setup, der dokumenterede brugernes aktiviteter (se figur 7.54 og se mere i kapitel 3).

Figur 7.54: Installationen på kanten af en pontonbro på havnefronten i Docklands, Melbourne

[4]Følgende analyser er baserede på en revideret version af analyserne i working paperet "Exploring how urban waterfronts can encourage visitors' active engagement with water through a temporary design installation" (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)), se mere i indledningen til dette kapitel.

Analyser af installationen

Forskningsspørgsmålet omkring havnens vand som det største naturområde i byen blev afprøvet igennem prototyper af vandteleskoper, der bryder vandets overfalde og dermed muliggør, at brugerne bedre kan studere enkeltelementer som dyr og planter under vandet. Disse prototyper blev hovedsageligt anvendt omkring en pæl ved broen, hvor installationen var placeret, hvor forskellige slags begroninger kunne studeres (se figur 7.55). Flere af deltagerne blev også interesserede i at studere vandmænd, der svømmede i havnebassinet. Prototypen udløste interaktioner imellem den enkelte bruger og vandet, men også imellem flere brugere i de tilfælde, hvor en bruger havde fundet noget interessant, der var værd at dele. Således resulterede praksissen i længere perioder, hvor brugerne søgte under vandoverfladen for så pludseligt at opdage noget interessant og komme med et udråb, der ville tiltrække andre brugere. Praksissen medførte også at brugerne måtte ligge eller sidde på knæ for at komme tættere på vandfladen, og på denne måde medførte prototypen også et kropsligt engagement på havnefronten. Undervejs interviewedes brugerne om deres oplevelser og ønsker om at udforske vandets miljø (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)). Således relaterede en ung mand sine oplevelser til tidligere dykkerejser, og hvordan disse oplevelser kan integreres på havnefronten:

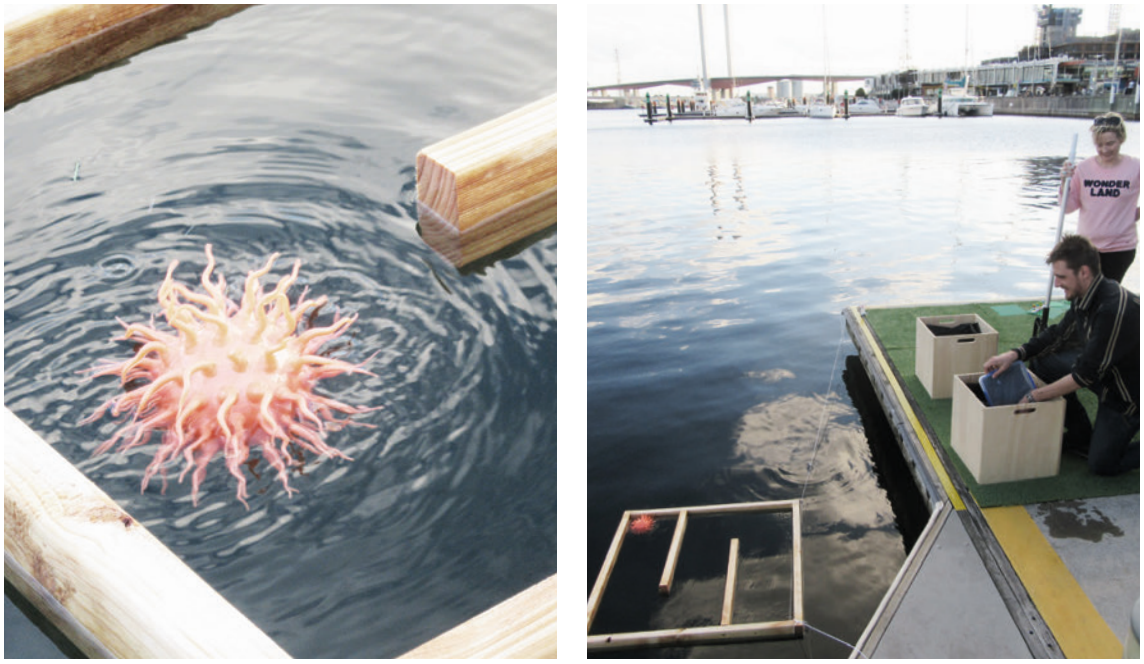
> 'I just want to look down and see how it looks, because I have been to Cairns, where I did a scuba dive and saw a different world all together. You can see the mullets, different fish and plants – it's a different world all together. Above the surface we can't see that.' (Man, 30 years old, living in Docklands for 4 years)

Vandteleskoperne blev suppleret af plancher, der beskriver forskellige elementer af vandets dyre- og planteliv, og på denne måde kunne brugerne nå en større dybde og forståelse i deres studier af undervandsmiljøet. Prototyperne gav brugerne et værktøj til at undersøge vandet og skabte en måde at foretage fokuserede studier af vandmiljøets enkeltelementer. Derudover skabte vandteleskoperne generelt en øget interesse for vandet langs kajen, idet flere andre brugere begyndte at prøve at kigge ned i vandet efter dyre- og planteliv. På denne måde afdækkede prototypen brugernes ønsker om at se, hvad der er findes under vandoverfladen i byen, og dette affødte personlige undersøgelser men også interaktioner imellem brugere omkring vandet. Der synes derfor at være et potentiale for i højere grad at synliggøre, hvad der er under overfladen og at vise vandets vertikalitet, hvilket kan inkorporeres i fremtidige urban design løsninger af havnefrontens byrum. Herigennem har prototypen udvidet kanten og skabt forbindelser imellem vandet og brugeren på tværs af kanten og herved udfoldet vandet i byen, ikke som en blank flade, men som et rumligt system med særegent indhold (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).

En anden prototype der blev afprøvet igennem installationen var et interaktionsdesign omkring en vandrobot (se figur 7.56). Således fungerede vandrobotten som en afprøvning af vandets "affordances" i interaktioner mellem brugere og vandets miljø. Baseret på en "Sphero" robot udvikledes interaktionsdesignet med en specialbygget bane på vandfladen og en boks med en iPad i et vandbad på kajen, hvorfra brugeren styrede robotten igennem banen (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).

Vandrobotterne skabte et fokuspunkt i vandet og vakte især hos børn en øjeblikkelig nysgerrighed og ønske om interaktion. Denne effekt var tydeliggjort af, at der på kajen var placeret to kasser med vand, hvoraf kun kassen med vandrobotten blev interageret med, hvilket indikerer at

Figur 7.55: Brugere anvender vandteleskoperne til at studere dyre- og planteliv under vandoverfladen, alene og i grupper



Figur 7.56: Vandrobotten styres igennem banen ved hjælp af en iPad i en plastikkasse placeret i et vandbad

robotten gav brugeren en anledning til at interagere med vandet. Den dyrelignende, bløde plastikhud på robotten forstærkede derved oplevelsen af vandet og præsenterede et medie for interaktion imellem bruger og vand. Robottens dyrelignende karakter provokerede følelser frem hos brugerne og flere brugere viste frygt, men også nysgerrighed for vandrobotterne. Inden robotten blev søsat inviteredes brugerne til at holde robotten og på denne måde få en taktil oplevelse af objektet. Når robotten er aktiveret, ryster den en smule, hvilket yderligere livliggør objektet. Disse interaktioner indebar, at brugere samledes om kasserne for at undersøge objekterne, blandt andet ved at løfte objektet i en af dennes "tentakler" og ved at kaste den tilbage i vandet, hvilket også afprøvede vandets materialitet (se figur 7.57). I andre sammenhænge havde to brugere en vandrobot i hver deres vandbad og afprøvede objektet ved at klemme vand ud af det eller kaste med det, imens de fortalte hinanden om, hvordan det føltes. Interaktionsdesignet omkring vandrobotterne synes at have foranlediget brugere af havnefronten til at interagere med vandets overflade. Objekterne har igennem deres dyrelignende taktilitet og udtryk faciliteret en måde for brugeren at undersøge vandets egenskaber og materialitet. På denne måde har interventionen søgt at gøre op med den distancerede tilgang til vandet, der karakteriserer nutidige havneomdannelser og foranlediget brugeren til at forholde sig til, og aktivt engagere sig i, vandet (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).

Figur 7.57: En bruger eksperimenterer med vandet med vandrobottens hud som medie

Konkluderende bemærkninger

Installationens afprøvning af prototyper har på forskellig vis søgt at udvide kanten ud i vandet og dermed bringe bruger og vand tættere på hinanden på tværs af kanten. Installationen foranledigede brugerne til at undersøge vandets biologi og dermed bryde den blanke flade i byen. Herudover præsenteredes objekter, der fungerede som medier for interaktion med vandets materialitet og gav anledning til nysgerrig udforskning blandt brugerne. Denne form for eksperimentering kan informere mere permanente urban design elementer på havnefronten i en større skala. Eksperimenter igennem midlertidige installationer giver brugeren en direkte, multisensorisk oplevelse af urban design koncepter og kan tænkes som alternativ, eller supplerende del, til mere klassiske inddragelser af brugerne i forhold til fremtidige designs af byrum på havnefronter. At anvende data fra brugernes praksisser situeret i konteksten anses for at være en vigtig metode til at generere viden omkring brugernes opførsel på og ønsker for havnefrontens byrum (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)). Udviklingen af prototyper og afprøvning af disse på brugere af havnefronten har endvidere bidraget til designundersøgelserne i dette kapitel. Installationen præsenterer en metode, hvor igennem designscenarier kan afprøves i den eksisterende havnefronts byrum og på den måde kvalificere de skitserede ideer. Det er således et vigtigt redskab til at afdække interessen for at interagere med vandet hos havnefrontens brugere.

Designprincipper for bearbejdning af kanten

Som opsamling på kapitlets tre dele præsenteres i dette afsnit en række designprincipper, der kan udledes af designundersøgelserne og herigennem trækkes flere tråde imellem undersøgelserne. Designprincipperne relateres desuden til inspirationsgrundlaget i Kulturfærgen OM:FORM og afprøvninger igennem installationer i 1:1. Designprincipperne kondenserer "operationer" for arbejde med kanten i hver designundersøgelse på de udvalgte Limfjordshavne. Dette udmønter sig i en række diagrammer for kantbearbejdningen med fokus på, hvad operationen gør for sammenspillet mellem vand og land og især for interaktionsmuligheder med vandets miljø, samt hvilke brugspotentialer for vandet designprincipperne udfolder. Samtidig søger disse principper at frigøre designundersøgelserne fra stedet og løfter dem til mere generelle diagrammatiske værktøjer for bearbejdning af kanten i havneomdannelsesprojekter.

Udviklingen af designprincipper er et vigtigt værktøj for designfaget, da det kan konkretisere centrale pointer fra forskningen og anvendes som værktøj til at implementere dele af denne viden i praksis. Designprincipperne kan ikke stå alene, de må forstås med baggrund i projektets teoretiske ramme og analyser, men kan fungere som en læsbar indgang til afhandlingens materiale. Det teoretiske grundlag følger den multisensoriske tilgang til design af kanten (se Ringgaard 2010, Stevens 2009, se også kapitel 2). Denne tilgang søger ikke at negligere visuelle kvaliteter ved havnefronten, men søger at opprioritere andre sansninger af havnefronten. Således er denne tilgang også relateret til en helhedssansning af stedet og stedets atmosfære (se Ringgaard 2010, Albertsen 2013). Endvidere udforsker designundersøgelserne kantens foranderlighed og flydende strukturer som "heterotopier" (Foucault 1984), der udfordrer de konventionelle rum på kajen. Der lægges vægt på brugerens performativitet igennem aktiv brug af vandet på havnefronten og mulighed for at interagere med vandet (se Urry & Larsen 2011, Völker & Kistemann 2013). Således udforsker designundersøgelserne og særligt eksperimentet i installationen havnefronten som mulighedsrum for interaktioner i miljøet – altså udfolder undersøgelserne miljøets "affordances" i interaktioner imellem brugere og vand (se Shields 2010, Yaneva 2009). Den teoretiske ramme danner grundlag for designundersøgelserne som helhed. Designprincipperne udleder formmæssige principper, som kan supplere designundersøgelsernes indholdsmæssige og programmatiske udforskninger.

Udkragningsprincip

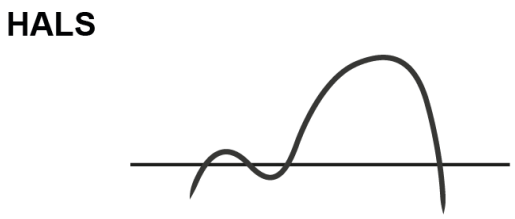
Dette designprincip eksponerer brugeren for fjorden visuelt og kropsligt ved at forlænge et stiforløb op i højden og ud over fjordens vande. Udkragning er et begreb inden for arkitekturen, der beskriver elementer, der krager ud over en bygnings base og ender frit, eksempelvis bjælker eller hele etager. Princippet bryder kanten ved at forlænge og transformere et landværts bevægelsesrum ud i en anden materiel kontekst på vandet (se figur 7.58). Ved at hæve stiforløbet øges eksponeringen for vind fra den åbne fjord, hvilket giver en oplevelse af fjordens miljø. Vinden vil også forstærke indtryk for lugtesansen fra fjordens plante- og dyreliv. At hæve beskueren op giver et større overblik over fjordens åbne vidder. Således skabes ramme om multisensoriske interaktioner mellem havnens brugere og vandets miljø (se teoretisk diskussion ovenfor). I Hals tilfælde vil konstruktionen hæve brugeren op over de omkringliggende en-etagers huse og give overblik over hele havneområdet, Skansen og dele af byen mod land og forbedret udsyn mod Egense og forbipasserende skibe fra det åbne hav ved Kattegat til det snoede forløb ved starten af fjorden. I Skive

vil det forhøjede stiforløb ligeledes give udsigt over de åbne vidder på fjorden og mod landsiden englandskabet og Karup Ås forløb herigennem.

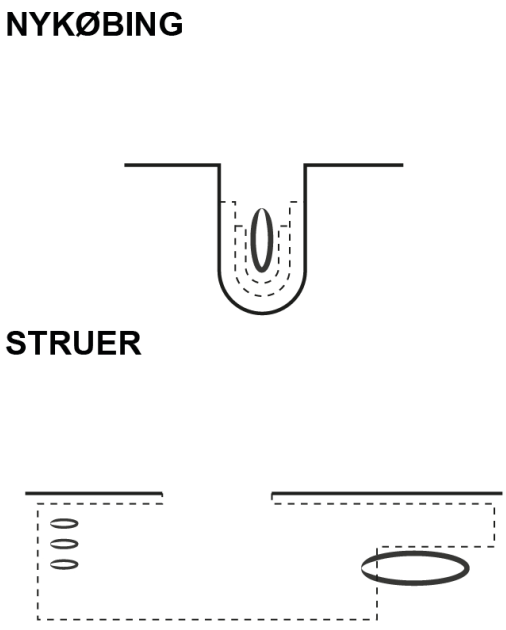
I dette princip arbejdes der med, at udvide kanten og på den måde øge kontakten mellem land og vand, som det også blev undersøgt i skala 1:1 i installationen. I installationen materialiserede denne idé sig igennem vandteleskopet, der bragte bruger og (under)vandmiljøet tættere på hinanden. Desuden afprøvedes koncepterne igennem den flydende vandrobotbane, der aktiverede vandfladen (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).

Docking princip

Dette designprincip bearbejder kanten igennem udskæringsoperationer, der dermed inviterer vandet ind på kajen og øger kontaktfladen mellem vand og land (se figur 7.59). Designprincippet understøtter kantens foranderlighed som dynamisk, transformerende rum (se teoretisk diskussion ovenfor) og muliggør anlæg af skibe og andre flydende strukturer. Rummene kan også sætte ramme om vandsportsaktiviteter. På denne måde er dette designprincip også afledt af arbejdet med Kulturfærgen OM:FORM og ideerne om flydende strukturer, som udfordrer eksisterende byrum på kanten. Kanten bearbejdes på forskellig vis i hver undersøgelse. I Nykøbing undersøgelsen udskæres et parabel formet bassin og kanten bearbejdes her med trin. Herved formes et klassisk amfiteater, men hvor den hårde belægning er udskiftet med en dynamisk, flydende flade. Indholdet i denne udskæring kan skifte med flydende strukturer som kuplen fra Løgstør, Næssundfærgen eller danne ramme om vandsportsaktiviteter. På samme måde som i Løgstør fungerer udskæringen altså som en docking-station for forskellige elementer af vandaktiviteter og plug-in elementer. Udskæringsoperationen i Struer undersøgelsen skaber rammer for det lokale bådebyggerlaug og her skabes ligeledes mulighed for et foranderligt miljø af historiske træskibe og en



Figur 7.58: Udkragningsprincip



Figur 7.59: Docking princip

bedding, der yderligere iscenesætter den maritime kulturarv. Principperne understøtter hermed også kantens foranderlighed og muliggør anlæg af flydende strukturer såsom skibe og platforme. Installationen i 1:1 kan også siges at være inspireret af dette designprincip, idet installationen formede et dynamisk og foranderligt, midlertidigt byrum. Herved dannede installationen et laboratorium for undersøgelser af forbindelser mellem brugere og vand, der adskilte sig i form og aktiviteter fra havnefrontens øvrige byrum.

Platformsprincip

Som ved første princip forlænges kajens rum ud i vandet, men her ikke igennem et bevægelsesrum men igennem flader (se figur 7.60). Fladen som designprincip skaber andre interaktionspotentialer eller "affordances" (se Gibson 1986, Shields 2010, Yaneva 2009, se også kapitel 2) i form af ophold, rumopdelinger og niveauer. Hvor fladen foldes op skabes mulighed for aflukkede rum under fladen, som eksemplet i Hjarbæk viser. Platformene skaber på forskellig vis rum på vandfladen og danner dermed brugspotentialer i form af øget tilgængelighed til vandfladen (se Völker & Kistemann 2013). I Lemvig eksemplet skaber en gradvis terrassering fra kajens niveau til vandfladen mulighed for isætning af kajakker og fladernes dimensionering giver muligheder for bevægelse og ophold tæt ved vandet. I Thisted og Hjarbæk eksemplerne danner platformene et forløb, der omslutter et rum på vandet. Denne omslutning har betydning for vandets miljø og dermed også for brugen af vandet. Her tænkes særligt på afskærmning for vind og på brydning af bølger – i Hjarbæks tilfælde fra den åbne fjord. Omslutningen fordrer således et roligere og mere beskyttet miljø og skaber dermed mulighed for henholdsvis en kabelbane for wakeboard surfere og en træskibshavn for sjægte. I Thisted eksemplet skaber udskæringerne i platformene nærhed til vandet og mulighed for at se, hvad der skjuler sig under den blanke overflade, da skygge fra fladen vil øge sigtbarheden under overfladen. Denne interesse for at se igennem den blanke flade og opdage undervandsmiljøet blev afdækket igennem vandteleskoperne i 1:1 installationen. Udskæringer skaber desuden mulighed for nem tilgang til vandet i forbindelse med dyrkning under overfladen. De tre undersøgelser forholder sig forskelligt til det omkringliggende landskab. Lemvig undersøgelsen forbinder kajflade og vandflade igennem en terrassering, der i en simpel operation skaber adgang til vandet. Thisted undersøgelsen forlænger et grønt byrum ud på vandfladen og fletter her landjordens plantearter med fjordens plante- og dyreliv ved integrationen af aquafarming. Hjarbæk undersøgelsen introducerer et kompromisløst cirkelslag, der favner og forener forskellige kanttyper, herunder havnemole, strandbred, siv- og græseng.

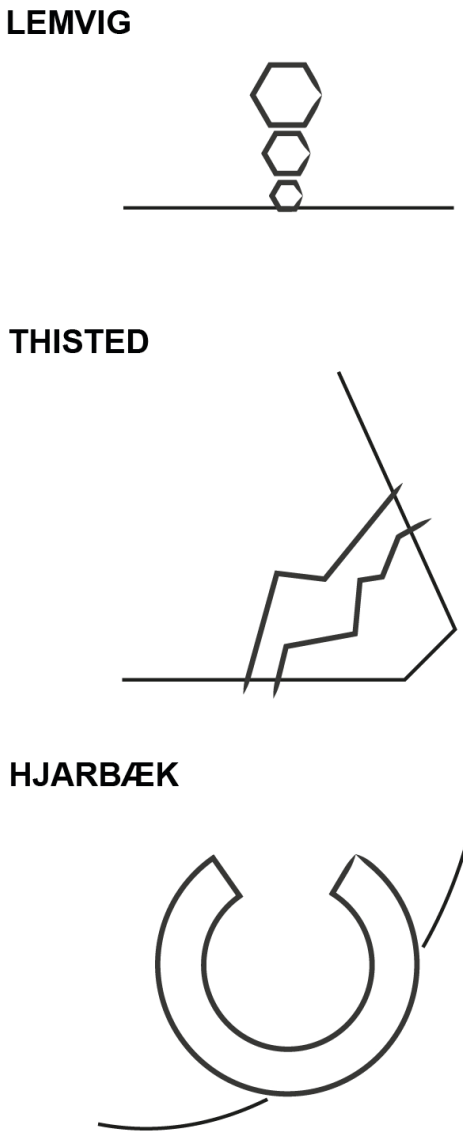
Potentialerne i denne nære tilgængelighed til vandets miljø blev afsøgt igennem prototyper i 1:1 installationen, og det viste sig muligt at engagere brugere på havnen i livet under vandets overflade og at interagere med vandet. Det viste sige endvidere i den sammenhæng, at det er muligt at skabe interaktioner på vandoverfladen ved at placere medier for interaktion, i installationen i form af en vandrobot, hvilket kunne tænkes ind i designundersøgelserne (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)). Desuden skabes på denne vis rammer for brugerens performative muligheder på havnefronten (se Urry & Larsen 2011).

Modul princip

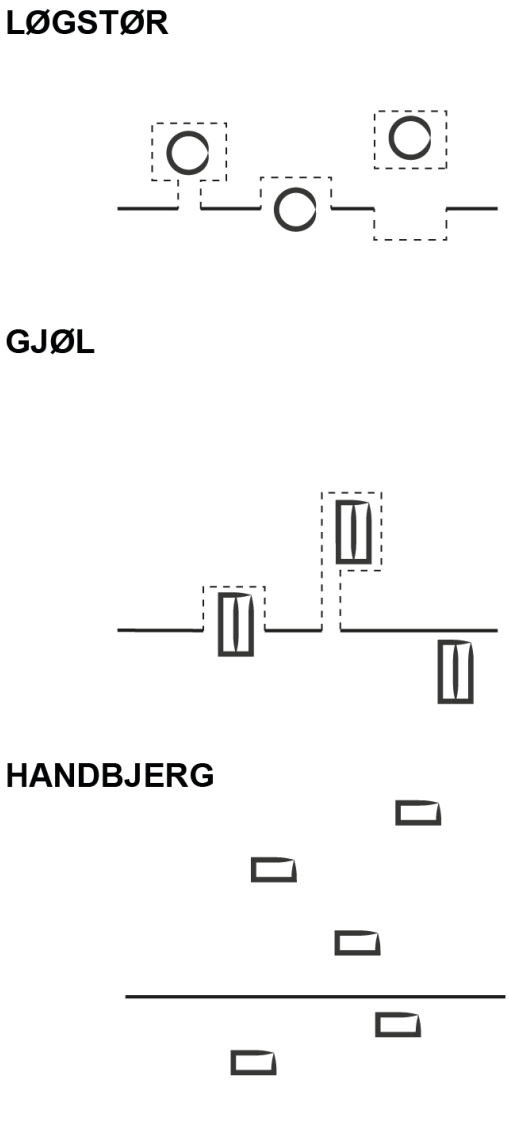
Dette designprincip danner bro imellem vand og land ved brug af et simpelt modul, der repeteres men får forskelligt udtryk afhængigt af konteksten i vand- og landmiljøer (se figur 7.61). I Gjøl undersøgelsen placeres det simple modul i form af et lille sadeltagshus i træ i et system, der

gradvist opløser kanten i en udvikling fra land til vand. Som i Løgstør eksemplet ovenfor udforsker undersøgelsen dermed forskellige forhold til kanten i spændet mellem ekstremerne landfast og flydende platform, der kun er tilgængelig igennem en smal gangbro. I Handbjerg eksemplet understreges forbindelsen mellem vand og land ligeledes igennem et repeteret modul, der ændrer indhold efter kontekst. I Løgstør undersøgelsen placeres tre kupler med forskelligt forhold til kajen. En placeres ude i vandet med en gangbro som forbindelse, en anden placeres på kanten og en sidste placeres i en udskæring, som en docking station for denne mobile kuppel. På denne måde kombinerer denne undersøgelse modulprincippet og docking princippet oven for.

Denne konceptuelle opløsning af kanten blev afsøgt i lille skala i 1:1 installationen igennem trækasserne, der bragte vand ind på kajområdet og vandrobot banen, der omvendt udstrakte kanten ud i vandet (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)).



Figur 7.60: Platformsprincip



Figur 7.61: Modul princip

Konklusion

Overordnet behandlede dette kapitel tilgange til relationen mellem vand og land. Dette blev udfoldet igennem designundersøgelser og fysiske eksperimenter på kanten mellem vand og land. Omdrejningspunktet for dette kapitel var designundersøgelser, der anvendte designmetodikken i arbejdet med at udfolde analyserede potentialer på konkrete sites på havnene på baggrund af analysepointer fra kapitel 4-6. Disse undersøgelser fokuserede særligt på forbindelsen til vandet og brugerens mulighed for at bruge og mærke vandet i fjorden, inspireret af arbejdet i projektet Kulturfærgen OM:FORM. Ideerne blev desuden efterfølgende afprøvet i en international kontekst igennem installationen på kanten på havnefronten i Melbourne.

Afslutningsvist præsenterede dette kapitel en diagrammatisering af designundersøgelserne i en række sammenfattende designprincipper for mødet mellem vand og land og brugerens placering i dette møde. Ved hjælp af disse, samt områdetypologierne i mapping-analyserne, kan designundersøgelserne løftes til et mere generelt plan i arbejdet med at bearbejde kanten mellem vand og land på tværs imellem det lokale og det regionale. Igennem diagrammatisering af designundersøgelserne viser de fire principper fysiske interventioner på kanten, der på forskellig vis eksponerer brugeren for fjordens miljø. Principperne beskriver udkragning, hvor kanten overskrides ud i fjordens rum og op i højden. Platformsprincippet har ligheder med forudgående princip, idet der her arbejdes med forløb og flader i direkte kontakt med vandet. Docking princippet tilføjer flydende og flygtige strukturer, der medierer vandets bevægelser til havnens bruger og understreger vandets dynamik og foranderlighed i fleksible strategier. Modulprincippet overskrider kanten og sammenblander elementer fra vand og land i simple, repeterede enheder. Principperne har som beskrevet overlap, men behandler alle kanten som grænse imellem vand og land igennem forskellige operationer. Med baggrund i afhandlingens teori og analyse kan designprincipperne fungere som redskaber og vidensoverførsel fra denne afhandling til urban design faget og urban design praksis.

I kapitel 8 sættes designundersøgelserne i relation til hinanden ved at indarbejde dem i en samlet strategisk plan for Limfjordsområdet og derved relateres undersøgelserne mere direkte til den regionale skala.

KAPITEL 8

KAPITEL 8:

OPLÆG TIL EN HELHEDSPLAN FOR LIMFJORDEN

I dette kapitel præsenteres et oplæg til en helhedsplan for Limfjorden. Hvor der i kapitel 7 præsenteredes lokale designundersøgelser på konkrete sites, vender dette kapitel tilbage til de overordnede, regionale sammenhænge og mere generelle forbindelser imellem designundersøgelserne. Kapitlet søger dermed sammenhænge imellem det lokale og det regionale i Limfjordsområdet. I kapitlets første del præsenteres en række tematiserede ruter, der leder frem mod et oplæg til en helhedsplan for Limfjorden. Disse tematiserede ruter i Limfjordsområdet understreger havnene i Limfjorden som relationelle steder med vandet som sammenbindende element. De tematiserede ruter koncentrerer sig nærmere betegnet om temaerne "Maritime events", "Maritim kulturarv", "Fjordens biologi" og "Fjordens kystlandskaber", hvilket bygger videre på temaerne fra kapitel 7. Disse temaer kan danne udgangspunkt for formidlingsprojekterne i Hals og Lemvig, som samlede "porte" til Limfjordsområdet og kan desuden tænkes som grundlag for udviklingen af en digital port i form af en app, der følger den rejsende igennem Limfjorden. Ruterne er baseret på eksisterende forhold og potentielle fremtidig forhold igennem realisering af ideer i designundersøgelserne. Disse ruter tegnes altså dels af analyser fra kapitel 1 samt 4-6 omkring eksisterende forhold på Limfjordshavnene og designundersøgelser, der udfolder eksisterende potentialer i kapitel 7. På baggrund af de tematiserede ruter præsenteres herefter et oplæg til en helhedsplan for Limfjordsområdet, der samler projektets undersøgelser og fremhæver, hvilke regionale, strategiske greb, der kan udledes af projektet. Denne helhedsplan fremhæver strategiske sammenhænge og tegner konturerne af byroller i området. Disse sammenhænge bygger på eksisterende forhold, men kan forstærkes igennem realisering af ideer fra designundersøgelserne. Kapitlet afsluttes af en kort opsamling omkring urban design på kanten mellem det regionale og det lokale, der leder frem mod afhandlingens konklusion og refleksion i kapitel 9.

Mod en fysisk helhedsplan for Limfjordsområdet

I arbejdet med designundersøgelserne har relationer imellem lokale, stedlige potentialer og stedets eksterne forbindelser igennem fjordens vande været omdrejningspunkt for udviklingen af urban design strategier. Limfjorden som region er konstitueret igennem sociale processer, men flere af disse har været aftagende, særligt de processer, der relaterer sig til vandet, herunder fiskeri, færgefart og godstrafik. Regionens sociale processer, og dermed Limfjordsregionens sammenhængskraft omkring vandet, er svækket. Nye repræsentationer af Limfjordsområdet som samlet region kan være medskabende for en samlet fortælling om Limfjorden (se diskussion af skalakonfigurationer som konstituerede igennem sociale processer samt repræsentationers betydning i kapitel 2, særligt Herod 2011). Derfor må nye strategier fokusere på at styrke sociale processer og bibringe nye repræsentationer og dermed øge sammenhængskraften i regionen.

I det følgende vil relationer imellem havnene blive tydeliggjort igennem diagrammer over tematiserede netværk mellem havnene på tværs af vandet. Først præsenteres "portene" til Limfjorden i Hals i øst og i Lemvig i vest som vigtige, strategiske elementer i arbejdet med en fysisk helhedsplan for Limfjordsområdet. Portene indeholder formidlingsområder, hvor Limfjordsområdets kvaliteter formidles inden for bestemte temaer, således at den besøgende kan følge rejseruter ud fra interesser i området. Ruterne er ikke sammenhængende forløb, som skal følges igennem hele området, men er præsenteret som netværk af forbindelser, som den rejsende kan skifte imellem undervejs på rejsen (dette tager afsæt i den sejlende turists rejsepraksis, se kapitel 6). Som beskrevet i indledningen koncentrerer de tematiserede ruter sig om vandet som sammenbindende element og har til formål at styrke og underbygge rejsen som en praksis, der kan binde Limfjordsområdet sammen som region. Med fokus på vandet vil temaerne "Maritime events", "Maritim kulturarv", "Fjordens biologi" og "Fjordens kystlandskaber" i det følgende blive præsenteret på hvert deres netværksdiagram. Disse netværksdiagrammer, der fremhæver sammenhørighed mellem eksisterende forhold, designundersøgelser og de stedsidentiteter de bearbejder, kan indgå i arbejdet med at udvikle tematiserede rejseruter i Limfjordsområdet. Samtidig tjener de til en intern regional forståelse af sammenhørighed, der viser potentielle samarbejder på tværs af kommune- og regionsskel. Ruterne kan til en hvis grad udlægges allerede, men en videre bearbejdning af designundersøgelserne til fysiske projekter på havnene vil kunne forstærke havnenes identiteter og skabe fokuspunkter for mødet mellem by, havn, bruger og fjord. I et videre arbejde kunne ruterne desuden udbygges til at inkludere flere, potentielt alle, havne i Limfjordsområdet. Dette vil kræve yderligere analyser af eksisterende fysiske forhold såvel som analyser af humane aktører på de pågældende havne og efterfølgende designundersøgelser af analyserede problemer og potentialer.

På baggrund af netværksdiagrammerne præsenteres et oplæg til en helhedsplan for Limfjordsområdet, der sammenstiller eksisterende forhold og potentielle fremtidige forhold igennem designundersøgelser på et stort Limfjordskort. Til sammenstillingen er projektets kortanalysemetode anvendt (se kapitel 3) til at sammenfatte designundersøgelserne, for på den måde både at vise forbindelser imellem fysiske og humane aktører. Her gives hver designundersøgelse en titel og en kort beskrivelse af konceptet, og der redegøres på hvert kort for det programmæssige indhold, den fysiske udformning, potentielle brugere og aktører og sidst men ikke mindst designundersøgelsens interne og eksterne forbindelser.

Portenes forbindelser

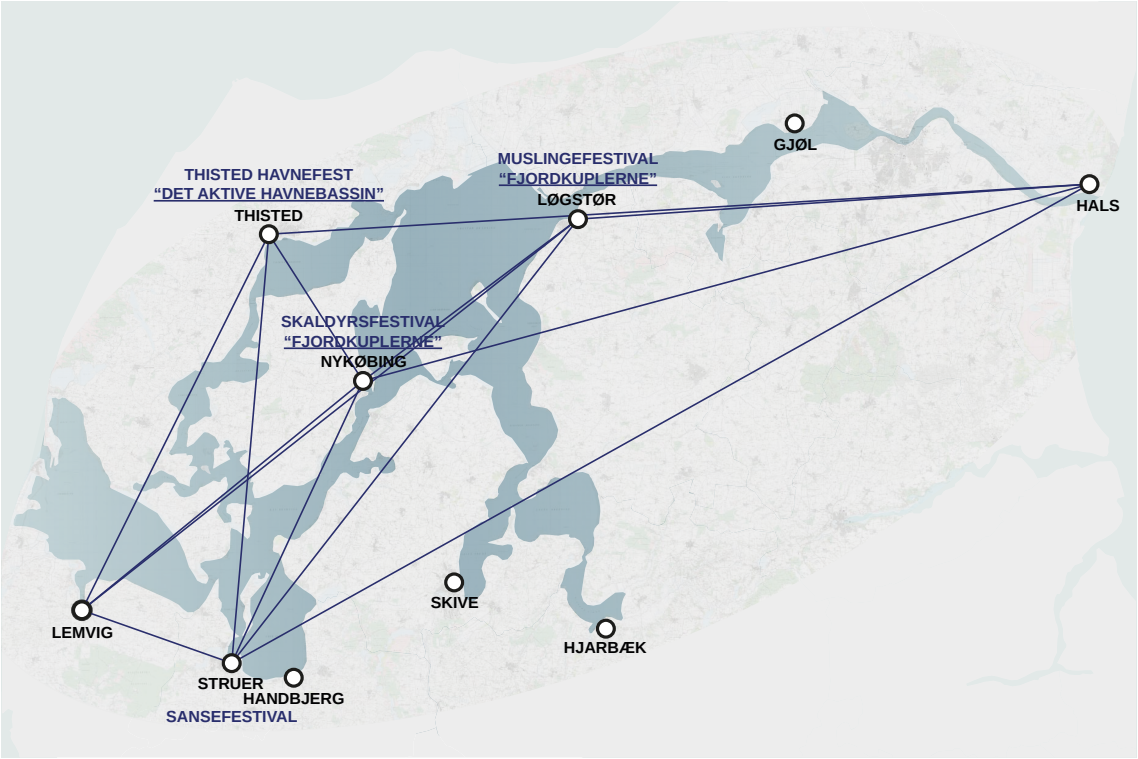
Formidlingsområderne i Lemvig og Hals peger ud i regionen og skaber forbindelser til samtlige medvirkende havne. I disse to byer præsenteres de fire temaer "Maritime events", "Maritim kulturarv", "Fjordens biologi" og "Fjordens kystlandskaber" igennem formidlingspavilloner og formidlingslandskaber i byrum, der kan inspirere den rejsende i den videre færd ud i området. Med fokus på den sejlende turist som en særlig vandbåren rejsepraksis er portene placeret ved indsejlingerne til Limfjordsområdet. Men portene kan ligeledes besøges fra landsiden og informere rejser langs kanten mellem vand og land. Diagrammet viser forbindelser imellem de medvirkende havne i dette projekt, men kunne potentielt udbygges til at inkludere alle 20 byhavne i Limfjordsområdet og endvidere også de yderligere 20 små havne, der ligger uden for byområder (se kapitel 3). Med udgangspunkt i de fire temaer vil forbindelserne imellem portene og de øvrige havne i det følgende blive præsenteret på hver deres netværksdiagram.

Maritime events

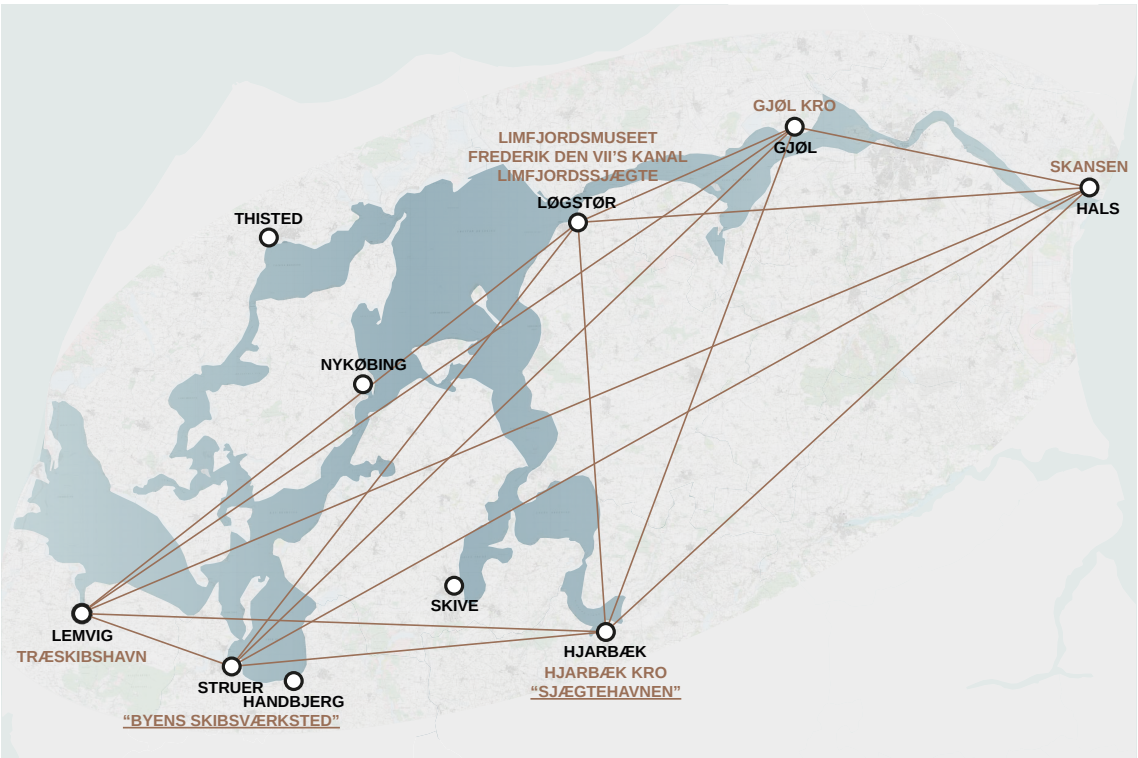
De maritime events forener Limfjordsområdet omkring vandet, blandt andet ved at synliggøre og aktivere fjordens strømme af fisk og skaldyr, der flyder igennem området (se figur 8.1). Der findes i dag en række events i Limfjordsområdet, der fokuserer på fjordens biologi og gastronomiske potentialer. Besøgende med interesse i events med fokus på fjorden kan ledes imod skaldyrsevents i Løgstør og Nykøbing, herunder "Skaldyrsfestival", "Østers- og Muslingepremieren", "Muslingefestivalen" og "Muslingehøstfesten". I Struer findes ligeledes en fødevarefestival, "Sansefestivalen", der også indtager havnens rum, blandt andet med pop-up restauranter, der serverer lokale specialiteter fra Limfjordsområdet. I Thisted findes også en årlig havnefest, der indtager nogle af havnens åbne mellemrum i form af parkeringspladser og lodsningsarealer ved kajkanten. Designundersøgelserne støtter op om disse eksisterende initiativer og danner nye rammer for deres fortsatte udvikling. I Nykøbing og Løgstør danner "Fjordkuplerne" rammer for gastronomiske oplevelser, hvor råvarerne trækkes direkte op af fjorden. Dette bygger videre på de to fjordbyers eksisterende events omkring fisk og skaldyr. I Thisted og Nykøbing danner havnebassinerne igennem designundersøgelserne endvidere rammer for mulige events, hvor havnebassinerne kan bruges til vandsportsaktiviteter af forskellig art. Således rummer disse designundersøgelser også mulighed for at bruge vandet i havnen aktivt som del af brugerens oplevelser på havnen. Ruten henvender sig således til rejsende med interesse i gastronomi, liv på havnen og også for rejsende med lyst til fysisk udfoldelse omkring vandet.

Maritim kulturarv

Den maritime kulturarv, i form af historiske bygninger på havnene, men også i form af skibe og både, binder Limfjordsområdets fortælling sammen (se figur 8.2). Den maritime kulturarv er allerede til stede og synlig på flere af de medvirkende havne. I Hals i øst markerer fæstningen "Skansen" indgangen til Limfjorden. I Løgstør findes den historiske Frederik den VII's kanal, Limfjordsmuseet og et antal Limfjordssjægte har til huse i havnen. I Gjøl og Hjarbæk findes kroer med historisk betydning for Limfjordsområdet. I Lemvig og Struer er der aktive foreningsmiljøer omkring historiske træskibe. Historie og kulturarv er et tema, der i designundersøgelserne primært vedrører Hjarbæk og Struer, hvor der sættes rammer om eksisterende træskibsmiljøer. Således henvender denne rute sig til rejsende med interesse i Limfjordsområdets historie og traditioner, både hvor disse består som kulturarvsspor, og hvor disse traditioner stadig praktiseres og bidrager til havnenes atmosfære.



Figur 8.1: Maritime events



Figur 8.2: Maritim kulturarv

Biologi og dyrkning

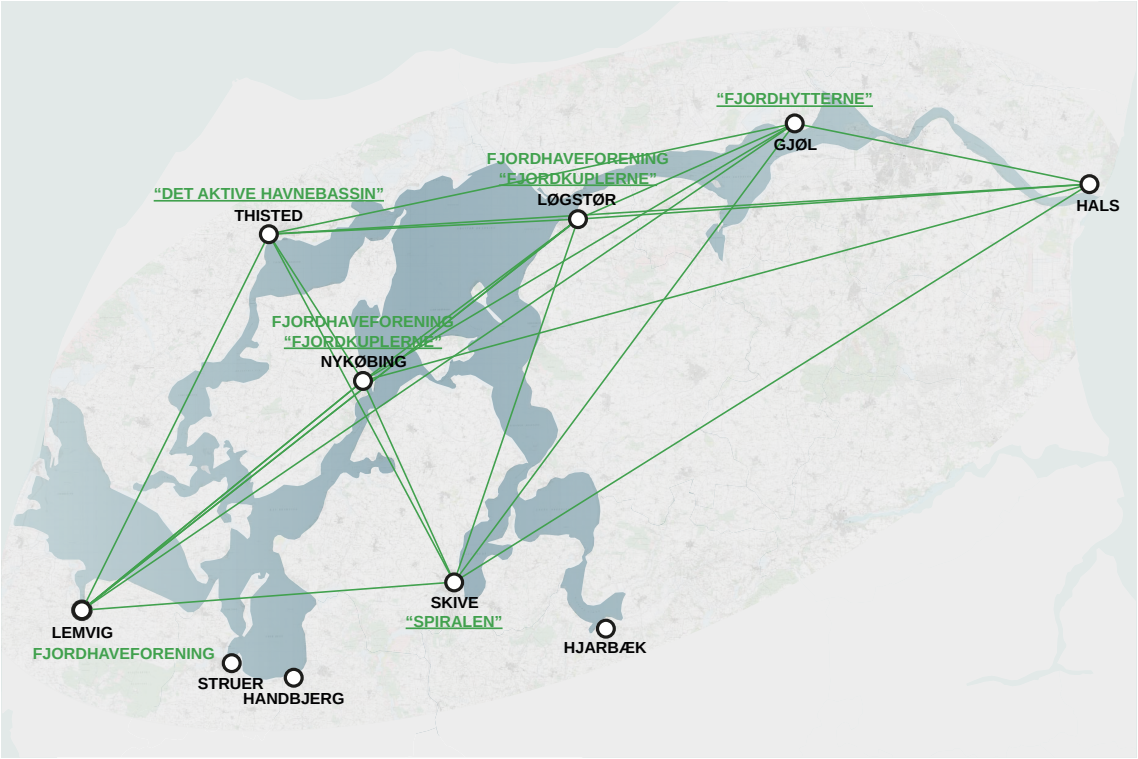
Limfjordsområdet forenes af vandets biologi i form af fisk, skaldyr og planter (se figur 8.3). Netværket består af allerede etablerede fjordhaveforeninger, der dyrker skaldyr og tang i en form for kolonihaver på fjorden (se Limfjordsrådet 2016). Fjordhaverne er placeret i de medvirkende havne Løgstør, Nykøbing og Lemvig, samt i Aalborg. Temaet kan endvidere styrkes igennem designundersøgelserne. Igennem disse kan besøgende med interesse i fjordens biologi ledes imod Gjøl og Thisted, hvor platforme på vandet skaber muligheder for at studere fjordens liv under overfladen, Løgstør og Nykøbing, hvor fjordens biologi formidles igennem "Fjordkuplerne" og til Skive, hvor "Spiralen" fører den besøgende ned for at mærke fjordens miljø og op, hvor fjordlandskabet og dyrelivet kan betragtes.

Kystlandskabet

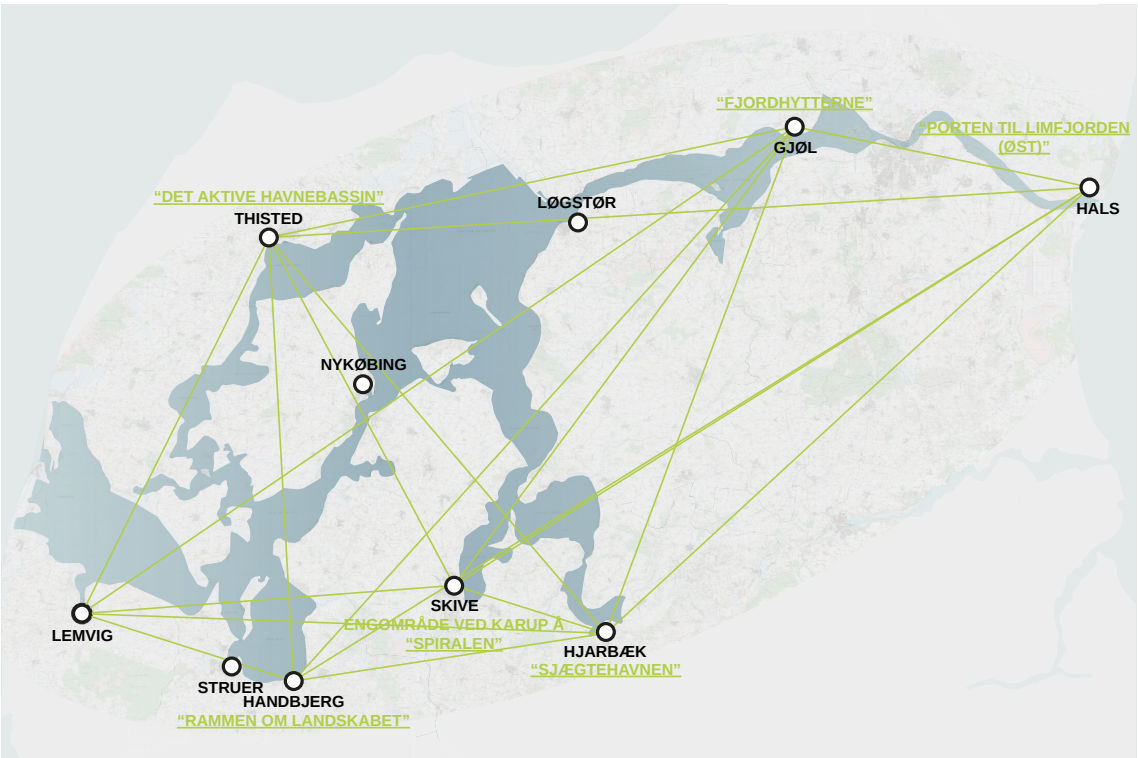
Kystlandskaber mellem vand og land danner et bånd, der omslutter Limfjordens vande (se figur 8.4). Designundersøgelserne søger at forstærke og tilgængeliggøre allerede eksisterende kvaliteter i den bynære natur ved havnene. Besøgende med interesse i kystlandskabet kan ved porten i Hals træde op på udsigtsplatformen og se ud over det åbne hav til den ene side og ind mod fjordens snoede landskaber til den anden side. I Skive og Hjarbæk omfavnes kystlandskabet af de cirkelformede strukturer "Spiralen" og "Sjægtehavnen", der bringer brugeren ned og i kontakt med vandet og op, hvor der skabes udsigt over kystlandskabet. I Handbjerg indrammes landskabet og tilgængeliggøres igennem en række moduler, hvor nogle er flydende og kan deles imellem fjordbyerne. I Gjøl opløses kanten mellem vand og land og den besøgende får mulighed for at bo i den åbne fjord. Endvidere kan disse besøgende ledes imod Thisted, hvor kystlandskabet trækkes ind på havnen og ud på fjorden.

Oplæg til helhedsplan for Limfjordsområdet

Som afslutning på dette afsnit præsenteres et oplæg til en helhedsplan for Limfjorden, der tager udgangspunkt i vandet som sammenbindende element. Oplægget sammenfatter netværksdiagrammerne ovenfor og sammenstiller dem med designundersøgelserne fra kapitel 7, sammenfattet på små kort (se indledningen til dette afsnit). Designundersøgelserne fungerer som ankomstpunkter udadtil, der samler stedlige essenser og gør de nogle gange diffuse havne læsbare. Dermed kan designundersøgelserne medvirke til udviklingen af en mere unik karakter for det pågældende sted og udvikle eksisterende potentialer. Hermed bliver de punkter på oplægget til en helhedsplan for Limfjorden og rutenetværk heri, der bygger på en kombination af eksisterende forhold og fremtidige muligheder. Portene til Limfjorden er helhedsplanens centrale, strategiske anbefaling (se figur 8.5). Placeringen af den østlige port i Hals er oplagt, mens den vestlige port kan placeres i Lemvig, som deltagende havn i dette projekt, men i en videre bearbejdning vil Thyborøn også kunne have potentiale som den vestlige port til Limfjorden ved overgangen mellem hav og fjord. Den blå pil, der gennemskærer kortet, symboliserer Limfjordens vande og dens strømme, som havnene kobler sig på igennem maritime event, maritim kulturarv, fjordens biologi og fjordens kystlandskaber (repræsenteret med hver sin farve på kortet). Havnene er endvidere blevet tildelt en af disse farver i forhold til deres primære fokus, på baggrund af analyser af eksisterende forhold og potentialer udfoldet i designscenarierne. Denne inddeling tegner konturerne af byroller for havnene i Limfjordsområdet.



Figur 8.3: Fjordens biologi



Figur 8.4: Fjordens kystlandskaber

X TITEL LØGSTØR: FJORDKUPLERNE

BESKRIVELSE
MOBILE KUPPEL-PLATFORME, DER DANNER RAMMER OM EVENTS. KUPLER DELES MED ANDRE BYER

FUNKTIONER
AQUA-FARMING, KUNST PÅ VANDET OG UNDERVISNING OMKRING LIVET UNDER OVERFLADEN

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
MOBILE KUPLER UDFØRT I STÅL OG AKRYLPLADER PLACERET PÅ BETONPONTONER

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
BRUGERE MED INTERESSE I GASTRONOMI, BIOLOGI OG KUNST, SKOLEELEVER OG FORENINGER

FORBINDELSER
FORBINDER INDUSTRI OG ANKOMSTOMRÅDE. FORBINDELSE TIL NYKØBING IGENNEM KUPLER

X TITEL NYKØBING: VANDBYRUMMET

BESKRIVELSE
VANDBYRUMMET ISCENESÆTTER VANDAKTIVITETER OG EVENTS PÅ EN CENTRAL PLACERING I BYEN

FUNKTIONER
FLEKSIBELT BYRUM PÅ VANDET TIL VANDSPORT, EVENTS OG SKIBE. BRO MELLEM HAVNENS OMRÅDER

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
AMFISCENE INDRAMMER VANDAKTIVITETER. TRIN SKABER NÆRKONTAKT TIL FJORDENS MILJØ

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
BORGERE OG BESØGENDE MED INTERESSE I EVENTS, VANDSPORT OG MARITIM KULTURARV

FORBINDELSER
HAVNENS OMRÅDER, LØGSTØR VIA KUPLERNE, MARITIM KULTURARV OG FJORDENS BIOLOGI

X TITEL THISTED: DET AKTIVE HAVNEBASSIN

BESKRIVELSE
LANDSKABET FORLÆNGES UD PÅ VANDET OG DANNER ET BASSIN FOR VANDSPORT OG DYRKNING

FUNKTIONER
BYHAVER, DYRKNING OVER OG UNDER VANDET, PUBLIKUMS-TRIBUNE OG KABELBANE

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
NIVEAUSKIFT SKABER LÆ OG INTIME OPHOLDSRUM PÅ HAVNEN. MULIGT AT SE VANDETS BIOLOGI

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
NATURINTERESSERede, (VAND)SPORTSUDØVERE, ELEVER, BYHAVEFORENINGER

FORBINDELSER
BY, FJORD OG INDUSTRIOMRÅDE. FORBINDELSER TIL FJORDENS BIOLOGI OG KYSTLANDSKABET

X TITEL GJØL: FJORDHYTTERNE

BESKRIVELSE
FERIEBOLIGOMRÅDE, HVOR BYRUM SKABER FRI ADGANG TIL AKTIV OG PASSIV BRUG AF VANDET

FUNKTIONER
FERIEBOLIGER PÅ VANDET, FÆLLESHUS SAMT NIVEAUINDDELT, OFFENTLIGT VANDBYRUM

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
TAGER AFSÆT I HAVNENS KARAKTERISTISKE HUSE, KANTEN OPLØSES AF BEBYGGELSEN

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
VANDADGANG IGENNEM BYRUM OG FÆLLESHUS, TURISTER TILBRINGER MERE TID PÅ HAVNEN

FORBINDELSER
FORBINDER MODTAGEOMRÅDE OG DEN ÅBNE FJORD, HERUNDER BIOLOGI OG LANDSKAB

X TITEL LEMVIG: PORTEN TIL LIMFJORDEN (VEST)

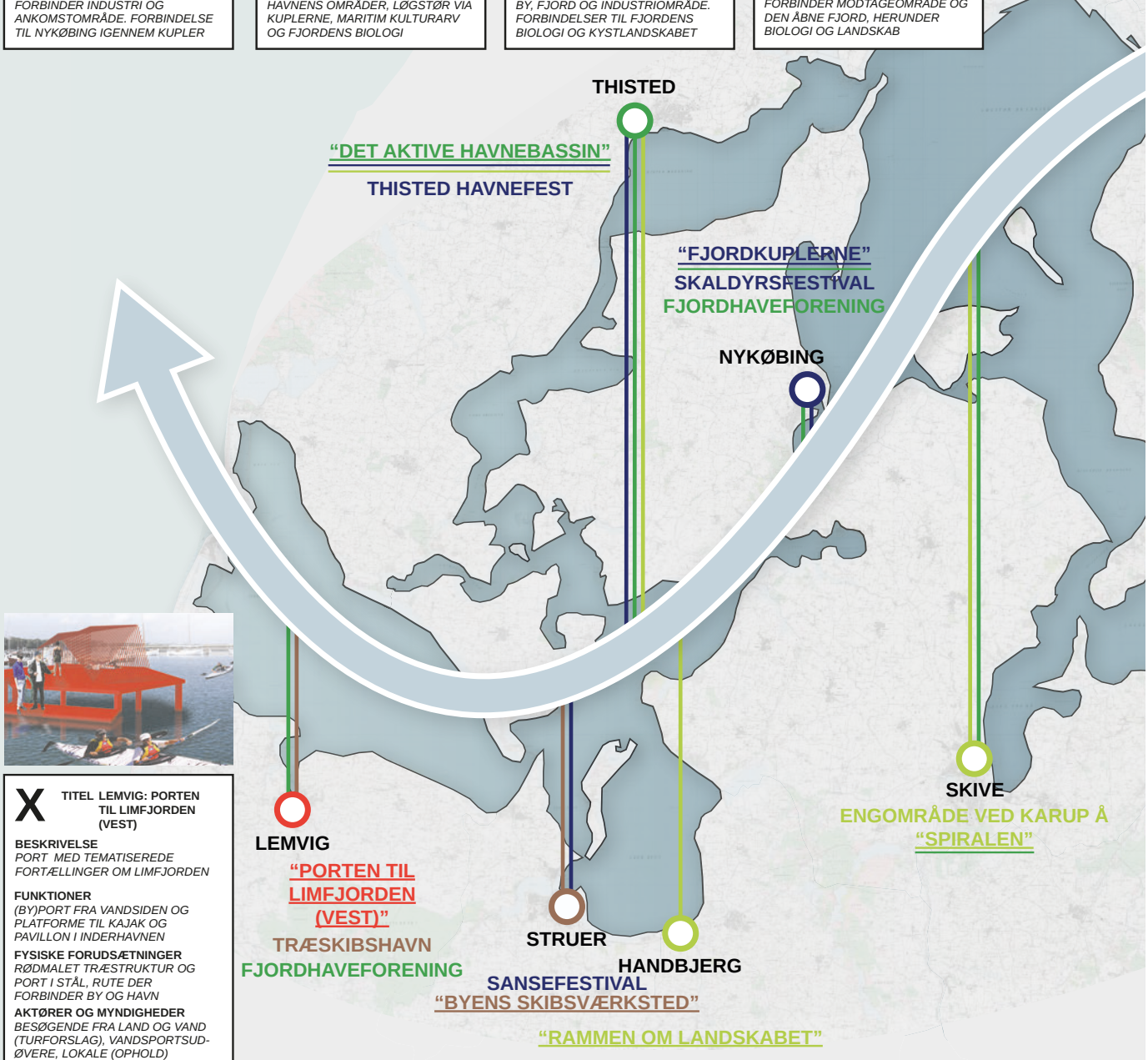
BESKRIVELSE
PORT MED TEMATISEREDE FORTÆLLINGER OM LIMFJORDEN

FUNKTIONER
(BY)PORT FRA VANDSIDEN OG PLATFORME TIL KAJAK OG PAVILLON I INDERHAVNEN

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
RØDMALET TRÆSTRUKTUR OG PORT I STÅL, RUTE DER FORBINDER BY OG HAVN

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
BESØGENDE FRA LAND OG VAND (TURFORSLAG), VANDSPORTSUD-ØVERE, LOKALE (OPHOLD)

FORBINDELSER
FORBINDER GÅGADE, ANKOMST-OMRÅDE OG VAND. ØVRIGE HAVNE VIA PORTFUNKTION



Figur 8.5: Oplæg til en helhedsplan for Limfjordsområdet

X TITEL **HALS: PORTEN TIL LIMFJORDEN (ØST)**

BESKRIVELSE
SYNLIG INDGANG TIL LIMFJORDEN, TEMATISERET FORTÆLLING SOM INSPIRATION TIL REJSER

FUNKTIONER
UDSIGTSPLATEAU OVER VANDET, BYRUM TIL OPHOLD OG INSPIRATION TIL DEN VIDERE REJSE

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
SAMMENHÆNGENDE, RØDMALET BÅND I RØD BELÆGNING OG METALSTRUKTURER

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
SEJLENDE OG LANDVÆRTS TURISTER (TURFORSLAG), BYRUM OG UDSIGTSPUNKT FOR LOKALE

FORBINDELSER
FORBINDER MIDTBY, ANKOMSTOMRÅDE OG VANDET. PORTEN I VEST OG SAMTLIGE ØVRIGE HAVNE

"FJORDKUPLERNE"
MUSLINGEFESTIVAL
FJORDHAVEFORENING
LIMFJORDSMUSEET
FREDERIK DEN VII'S KANAL
LIMFJORDSSJÆGTE

"FJORDHYTTERNE"
GJØL KRO

GJØL

HALS

LØGSTØR

SKANSEN
"PORTEN TIL LIMFJORDEN (ØST)"

PORTE
MARITIME EVENTS
MARITIM KULTURARV
FJORDENS BIOLOGI OG DYRKNING
KYSTLANDSKABET

"SJÆGTEHAVNEN"
HJARBÆK KRO

HJARBÆK

X TITEL **STRUER: BYENS SKIBSVÆRKSTED**

BESKRIVELSE
KOMBINERER FJORDENS MARITIME KULTURARV MED DE UDEFRAKOMMENDE GÆSTESEJLERE

FUNKTIONER
TRÆSKIBSVÆRKSTED, BEDDING, UDSTILLING, GÆSTEHAVN OG FERIEBOLIGER VED ET NYT BYRUM

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
GÆSTEHAVN OG FERIEBOLIGER PÅ KANTEN I ÅBEN KONTAKT MED BASSIN OG SKIBSVÆRKSTED

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
TURISTER, GÆSTESEJLERE, FORENINGSMEDLEMMER, BORGERE

FORBINDELSER
FORBINDER INDUSTRIHAVN, BYEN OG DE NYE BYOMRÅDER. FJORDEN IGENNEM MARITIM KULTURARV

X TITEL **HJARBÆK: SJÆGTEHAVNEN**

BESKRIVELSE
CIRKELSLAG OMFAVNER FJORDEN, DE HISTORISKE LIMFJORDS-SJÆGTE OG (VINTER)BADNING

FUNKTIONER
NY HAVN FOR SJÆGTENE, BADEFACILITETER, OPBEVARING, UDSIGTSPUNKT OVER FJORDEN

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
CIRKELFORMET BÅDEBRO HÆVER SIG OP MOD VANDET OG SKABER RUM FOR BADNING OG SJÆGTE

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
FORENINGSMEDLEMMER I SJÆGTELAUG, (VINTER)BADERE SAMT NATURINTERESSEREDE

FORBINDELSER
FORBINDELSE TIL KYSTLANDSKABER OG MARITIM KULTURARV IGENNEM SJÆGTENE

X TITEL **SKIVE: VANDSPIRALEN**

BESKRIVELSE
FORLÆNGELSE AF EKSISTERENDE TRÆBRO BRINGER BRUGEREN NED TIL VANDFLADEN OG OP OVER DEN

FUNKTIONER
REKREATIVE UDFOLDELSER HELE ÅRET, HERUNDER VANDRING, FISKERI OG FUGLEKIGGERI

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
STIEN HÆVES OG SÆNKES OG GIVER BRUGEREN INTERAKTIONSMULIGHEDER MED FJORDEN

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
BORGERE OG TURISTER MED INTERESSE I NATUR, BIOLOGI OG FRILUFTSLIV

FORBINDELSER
FORBINDER BY, HAVN OG FJORDLANDSKAB, FJORDENS BIOLOGI OG KYSTLANDSKABER

X TITEL **HANDBJERG: RAMMEN OM LANDSKABET**

BESKRIVELSE
FORLØB AF IKONISKE RAMMEMODULER PLACERES FRA HOVEDVEJEN UD PÅ VANDET

FUNKTIONER
BADEPLATFORM, OPHOLD, RAMME OM KYSTLANDSKABET OG KUNST PÅ VANDET

FYSISKE FORUDSÆTNINGER
MODULER I BETON FORBINDER OPLANDET, MARINAEN OG VANDET, MODULER PÅ VAND ER MOBILE

AKTØRER OG MYNDIGHEDER
TURISTER OG BORGERE, DER ØNSKER AT BADE OG KOMME UD PÅ VANDET

FORBINDELSER
FORBINDER ANKOMSTOMRÅDE, OPLAND OG KYSTLANDSKAB. MODULERNE DELES MELLEM BYER

Opsamling: Urban design på kanten mellem det regionale og lokale

I dette kapitel sammenfattedes resultater og undersøgelser fra afhandlingens forudgående kapitler i et oplæg til en helhedsplan med forslag til tematiserede ruter i Limfjordsområdet. Kapitlet tog udgangspunkt i designundersøgelserne fra kapitel 7 og sammenkoblede dem med teori og analyse fra de øvrige kapitler.

Arbejdet med helhedsplanen tager udgangspunkt i vandet som sammenbindende elementer i regionen. Således præsenteredes en række forbindelser mellem havnene omkring temaerne "Maritime events", "Maritim kulturarv", "Fjordens biologi" og "Fjordens kystlandskaber". Disse temaer fremhæver allerede eksisterende relationer imellem havnene, men disse relationer, eller netværk, kan forstærkes og udbygges igennem fysiske projekter med afsæt i designundersøgelserne. Således udfolder designundersøgelserne lokale potentialer og deres mulige materialisering, og ideer herfra kan indgå i realiserede projekter, der styrker havnenes relation til fjorden og til hinanden på tværs af vandet. Som det nævnes i introduktionen til helhedsplanen er portene den centrale strategiske anbefaling i planen. Porten må både være fysisk manifesteret (ved indgangene til fjorden og eventuelt også som skilte eller stationer på hver havn) og til stede digitalt under rejsen (fremtidige forskningsperspektiver i dette præsenteres i kapitel 9). Således vil portene til Limfjorden også være det vigtigste at få etableret først som første etape af en implementering. Disse tænkes ikke realiseret direkte på baggrund af designundersøgelserne, men kan som start udføres som et midlertidigt byrumsprojekt. Eksempelvis kunne formidlingslandskabet i Hals indledningsvist opsættes som et midlertidigt projekt, der på denne måde afprøvede ideer om en samlet formidling af Limfjorden og hvilke problemer og potentialer, der ligger i dette – forud for en eventuel implementering af et permanent byrum. Men den fysiske produktudvikling på Limfjordshavnene er nødvendig, markedsføring alene er ikke nok (se argumentation i kapitel 1).

Oplægget til en helhedsplan for Limfjorden danner rammer for, at flere havne vil kunne inkluderes i helhedsplanen og ruterne i samarbejde med de medvirkende kommuner. Som tidligere beskrevet findes der 20 byhavne og 20 små havne i Limfjorden (se Netværk Limfjorden 2014, samt diskussion af havne i Limfjorden i kapitel 3). I forhold til "Maritime events" kunne eksempelvis Glyngøre havn, hvor der blandt andet afholdes sildefestival og andre havne som Humlum og Doverodde, hvor der også er aktiviteter på eller tæt ved havne, indgå. Under den "Maritime Kulturarv" kunne havne med historie fra færgefarten i fjorden indgå, det kunne eksempelvis være Aggersund, Sundsøre, Venø (Venø Færgelaug) og Øst Vilsund og andre havne med kulturarv og Limfjordssjægte, eksempelvis Jegindø. Temaet "Fjordens biologi" kunne udbygges med havne, hvor fiskeri efter fisk og skaldyr stadig er aktivt, herunder Oddesund, Sillerslev, Hvalpsund, Fur, Agger og Thyborøn. Temaet "Fjordens kystlandskaber" kunne udbygges med havne som Ejerslev, Livø, Thissinghuse og Tambohuse, der alle ligger naturskønt. I en videre udvikling af helhedsplan og ruter ville det således være interessant at inkludere flere havne i Limfjorden og mere detaljeret fokusere på, hvilke elementer i disse havne, der ville være relevante at inkludere. Men de fire temaer omkring vandet og ruterne danner en ramme og fortælling for Limfjorden, der er udviklet på baggrund af de 10 udvalgte havne og bygger på Limfjordens vande som helhed, og andre havne vil herefter kunne indskrives i denne ramme.

I kapitel 9 afsluttes afhandlingen ved at opsamle centrale pointer og resultater i forhold til projektets forskningsspørgsmål, og der reflekteres endvidere over emner til videre forskning.

KAPITEL 9

KAPITEL 9:

KONKLUSION OG REFLEKSION

Limfjordens vande flyder sammen og forener Limfjordslandet. Vandet forbinder imellem det nære, det lokale og det regionale; fra hånden, der rækker ud og rører vandet i havnen til den store regionale fortælling om farvandet, der gennemskærer Norddanmark. Områdets samhørighed og interne afhængighed understreges af dette vand, der flyder på tværs af politiske, juridiske, økonomiske og kulturelle skel. Projektets fokus på fysiske, designrelaterede aspekter har inspireret en tilgang "nedefra", fra konkrete situationer på Limfjordshavnene, som bidrag til regionale fortællinger, samarbejder og strategier. Vandet er undersøgt igennem afhandlingen som et mulighedsrum med uudnyttede potentialer imellem lokale havneomdannelser og regionale strategier. Diskussionerne har koncentreret sig om relationelle, stedlige potentialer og vandets multisensoriske potentialer i havnens byrum på kanten mellem det lokale og det regionale. Projektets resultater bidrager til mere eksperimenterende og eksplorative tilgange til havneudvikling i mindre kystbyer som vinkel på igangværende diskussioner om danske kysters fremtid, hvilket udfoldes nærmere i de nedenstående afsnit.

Igennem arbejdet med denne afhandling er havnene i Limfjordsområdet analyseret igennem flere undersøgelsesiterationer. Via en helhedsorienteret stedsregistrering analyseredes havnenes fysiske, rumlige forhold først og herefter analyseredes lokale aktører og udefrakommende brugere igennem inddragelse af lokale aktørers viden, hvor mapping-analyser dannede grundlag for en række fokusgruppeinterviews og sidst igennem analyser af sejlende turister som udefrakommende brugere af havnene. Analyserne dannede grundlag for designundersøgelserne, der med design som metode havde til formål at konkretisere og diskutere analyserne. Designundersøgelser og analyser informerede afslutningsvist oplægget til en helhedsplan og en række rutenetværk for Limfjorden.

Projektets problemstilling tog udgangspunkt i, at Limfjordsområdet er udfordret på en række parametre, lokalt og regionalt. Som det fremgik af analyser i kapitel 1 skævvrides Limfjordsområdets udvikling regionalt set, hvilket er medvirkende til, at en samlet fortælling om Limfjorden er udfordret. Denne fortælling udfordres yderligere af landjordens administrative opdelinger i kommunale og regionale enheder. Lokalt er Limfjordshavnene udfordrede af stagnerende erhvervsaktivitet, faldende antal af sejlere i lystbådehavnene og flere steder af faldende befolkningstal og stigende gennemsnitsalder i byernes befolkninger.

Konklusioner i forhold til projektets forskningsspørgsmål

Baggrunden for projektet var derfor, hvordan de igangværende lokale havneomdannelsesprojekter kan danne grundlag og anledning til at arbejde med regionale strategier for Limfjorden som samlet fortælling. Således formuleredes projektets forskningsspørgsmål:

> Hvordan kan havnens stedlige kvaliteter og vandets sammenhængsgivende potentiale i højere grad aktiveres i omdannelsesprojekter på Limfjordshavnene, og hvordan kan denne viden danne grundlag for fremtidige omdannelsesprojekter i mindre kystbyer?

Hovedspørgsmålet er uddybet igennem tre underspørgsmål, der tilsammen belyser hovedspørgsmålet i forhold til teoretisk og metodisk forståelse af problemfeltet og projektets eksplorative, strategiske tilgange:

1: Hvordan kan en holistisk, netværksorienteret stedsforståelse med vandet som sammenbindende element bidrage til en helhedsorienteret forståelse og tilgang til havneomdannelse i Limfjordsområdet?

2: Hvilke rumlige og oplevelsesmæssige kvaliteter og potentialer findes på, og på tværs af, udvalgte Limfjordshavne? Hvordan kan disse belyses igennem projektets kortlægningsmetoder og rumlige analyser?

3: Hvordan kan designundersøgelser og interventioner udforske havnens og vandets potentiale på kanten imellem den lokale og den regionale skala i omdannelsesprojekter i mindre kystbyer?

I det følgende relateres afhandlingens konklusioner til disse forskningsspørgsmål. Med henvisning til afhandlingens vidensideal med afsæt i pragmatismen, er projektets resultater underbygget af forskningsmæssige undersøgelser, hvor hypoteser er afprøvet igennem eksperimenter eller delstudier. Denne underbygning kan fortsætte efter projektperiodens afslutning, hvor projektets konklusioner på ovenstående forskningsspørgsmål således udbygges igennem flere delstudier (se kapitel 3, Mikkelsen 2016). Efter konklusioner på baggrund af forskningsspørgsmålene reflekteres over afhandlingens bidrag til havneomdannelse og regional udvikling i et bredere perspektiv samt emner til videre forskning inden for dette felt.

Overordnet konkluderes det, at udvikling af regionale strategier skal foregå med udgangspunkt i konkrete situationer på lokale steder, og at vandet i denne sammenhæng har et særligt potentiale som sammenbindende element imellem det lokale og det regionale. Regionale samarbejdsprojekter er vigtige for lokale aktører og for besøgendes oplevelser i området og skal fokusere på konkrete temaer og simple mål. Hvis lokale steders udvikling anvendes som udgangspunkt for regionale strategier med fokus på bosætning og turisme, er inddragelsen af en bredt sammensat gruppe af lokale aktører vigtig. Regionen er ikke en naturgiven størrelse, men skal aktivt konstrueres igennem sociale praksisser og repræsentationer af området som samlet enhed. Limfjorden som region skal styrkes ved at underbygge sociale praksisser og ved at frembringe repræsentationer af Limfjordsområdet som samlet region. Regionen skal styrkes for at sikre sammenhængskraft og sammenhørighed, samt at stederne indskrives i nye, positive fortællinger omkring vandet. Endvidere samler kommunerne på denne måde ressourcer og kompetencer og en samlet fortælling om Limfjorden, hvor hvert sted får en mere unik rolle, skabes for borgere og besøgende i området.

Dette er vist i projektet ved at fremhæve vandet som sammenbindende element igennem konkrete temaer omkring vandets biologi og kulturarv, der flyder igennem Limfjordsområdet og aktiveres i lokale projekter. Dette er udforsket igennem designundersøgelser på konkrete steder, der peger ud over det lokale sted i en regional kontekst af hele Limfjordsområdet og dermed medierer imellem det lokale og det regionale.

I forhold til første underspørgsmål konkluderes det, at havnen som sted skal forstås som et dynamisk, relationelt felt af mennesker og materialiteter på tværs af skalakonfigurationer. Hvis havnene som steder skal sikres en mere unik karakter og dermed en stærkere position i en regional, strategisk sammenhæng, skal havneomdannelsen tage udgangspunkt i stedlige potentialer og vandet som sammenbindende element. Dette sikrer en differentiering fra andre steder og dermed en stærkere og mere unik fortælling for borgere og besøgende, der vil besøge stedet eller bosætte sig i området, og det sikrer samtidigt, at stedet dermed spiller en rolle i forhold til andre steder i en større strategisk kontekst. Stedlige potentialer består af kombinationer mellem materialiteter, mennesker og deres praksisser. De er derfor flygtige, og projektets teoretiske ramme og multimodale metode setup bidrager til at afdække disse komplekse relationer. En relationel urban design tilgang har i projektet vist sig brugbar til at begribe komplekse, stedlige potentialer og oversætte disse igennem designundersøgelser til anvendelse i havneomdannelsesprojekter i mindre kystbyer.

Det konkluderes i forhold til andet underspørgsmål, at byernes udfordringer i forhold til demografi, erhverv og lystbådesejlads er hindrende for en udvikling af traditionelle havneaktiviteter. Nye tilgange til havneomdannelse i disse mindre kystbyer er derfor nødvendige. Limfjordshavnene er fragmenterede i delområder og mellemrum og en "nedslagsstrategi", der anvender havnenes mellemrum som mulighedsrum, præsenteres derfor som værktøj til at forbinde havnens delområder, byen og vandet på tværs af kanten mellem vand og land. Denne strategi aktiverer endvidere kantens potentiale som liminalt rum ved vandet, der sammenbinder havnenes delområder internt og skaber forbindelser imellem havne regionalt. Projektets metodeudvikling, herunder mapping-analyser og videoetnografier fra kajak, præsenterer tilgange til at afdække rumlige og oplevelsesmæssige kvaliteter på, og på tværs af havnene med særligt fokus på vandet lokalt og regionalt. Mapping-analyserne tydeliggør havnenes interne og eksterne relationer og afkoblinger og videoetnografier fra kajak muliggør en multisensorisk og ufiltreret registrering af vandmiljøet som en vigtig del af havnen – metoder, der er anvendelige i forbindelse med regionale strategier for havneomdannelse i Limfjordsområdet, såvel som i andre farvande.

Det konkluderes i forhold til sidste underspørgsmål, at designundersøgelser er anvendelige som værktøjer til at tilgå udvikling af regionale strategier med udgangspunkt i lokale situationer på specifikke sites på havnene. Designundersøgelser er anvendelige som et eksplorativt redskab, der kvalificerer identificerede problemer og potentialer på kanten. I denne diskussion er analyser af havnenes fysiske, rumlige forhold og humane aktører oversat igennem design, og ideer er derefter afprøvet i fysiske installationer, som samlet producerer viden om forholdet mellem vand og land på havnene. Således udforskes feltet imellem naturbeskyttelsesrationale og vækstrationale i strandkanten (se diskussion i kapitel 1) igennem designundersøgelser og afprøvninger igennem eksperimenter som konkrete værktøjer og scenarier, der bidrager til debatten om kysternes fremtid. Det er herigennem også diskuteret, hvordan der skabes en fælles platform imellem urban design og turisme omkring arbejdet med stedets atmosfære, multiple sansninger af stedet og

brugerens performativitet og muligheder for interaktioner med vandets miljø. Afprøvningerne i installationen viste, at det er muligt at skabe nære relationer mellem bruger og vand på havnefronten, og at disse installationer genererer viden om brugeres opfattelser af design koncepter, der er brugbar i arbejdet med ideernes implementering i mere permanente strukturer. Denne serie af metoder kan således anvendes som værktøj i omdannelsesprojekter til at mediere imellem analyse, ide og mulige implementeringer. Tilgangen udbygger designprocessen i de indledende og implementerende faser. I den indledende fase informeres designprocessen af en helhedsorienteret stedsregistrering ud fra flere perspektiver på stedet (fysiske forhold sammenstillet med lokale og udefrakommende humane aktører) og i den implementerende fase afprøves skitserede ideer og koncepter igennem små, håndgribelige installationer. Således underbygger tilgangen designprocessen empirisk og afprøver ideer som hypoteser igennem installationer og bringer herved designprocessen tilbage til havnens kontekst.

I det følgende præsenteres seks centrale pointer som sammen med ovenstående udgør afhandlingens konklusioner i forhold til arbejdet med regionale strategier med udgangspunkt i lokale havneomdannelser. De seks pointer uddyber ovenstående besvarelser af forskningsspørgsmålene og medierer imellem regionen, havnen og brugeren. 1. og 2. pointe angår primært den regionale skala, 3. og 4. pointe angår forståelse af, og tilgange til, havnen som særegent område i byen, imens 5. og 6. pointe angår interventioner og undersøgelser i det nære møde mellem vand og land.

1. pointe: Regional udvikling skal tage udgangspunkt i konkrete situationer på lokale steder, og her er vandet anvendeligt som sammenbindende element.

Regionale samarbejder er udfordrede ”nedefra” af geografisk lokalisme og ”oppefra” af regionale og nationale organisationsændringer. Konkrete situationer som udgangspunkt for regionale samarbejder, med vandet som sammenbindende element imellem skalakonfigurationer, imødekommer denne problematik.

Limfjordsområdet er præget af administrative og kulturelle grænser mellem kommuner og regioner, der hindrer en samlet fortælling om Limfjorden. Vandet flyder på tværs af regionen og forener Limfjordslandene. Vandet rummer potentiale som udgangspunkt for regionale strategier for havneomdannelsesprojekter imellem lokale og regionale skalaer, hvor havnene er forbundne i netværk på tværs af vandet. Havneomdannelsesprojekter har et særligt potentiale i regionale samarbejdsprojekter, fordi vandet overskrider de administrative skel, der karakteriserer landjorden. Havnetransformation har således vist sig at være en frugtbar indgangsvinkel til at angribe samarbejdsprojekterne ”nedefra” og fokusere på konkrete situationer og materielle manifesteringer af regionale forbindelse på lokale steder. Havnene er i denne sammenhæng interessante, fordi kanten her er permeabel, og der sker udvekslinger mellem vand og land, hvorved vandet forbinder det regionale og det lokale. Denne ”re-lokale” tilgang integrerer regionale og lokale skalakonfigurationer, og underbygger og udfolder relationer imellem disse. Igennem oplægget til en helhedsplan for Limfjorden og tematiserede ruter heri i kapitel 8 er vandets potentiale som sammenbindende element fremhævet. De maritime events, den maritime kulturarv, fjordens biologi og fjordens kystlandskaber er alle temaer, der understreger vandet som forbindelse imellem steder i Limfjordsområdet. Disse temaer understreger udvekslinger imellem fjordbyerne igennem fjordens vande, forbindelser, der allerede eksisterer og men som styrkes igennem interventioner på kanten mellem vand og land. De konkrete udvekslinger sker igennem strømme af biologi (fisk, skaldyr og tang), der aktiveres igennem lokale projekter, eksempelvis maritime, gastronomiske

events og lokale dyrkningslandskaber. Udvekslingerne sker også igennem den sejlende kulturarv, der forankres i lokale træskibslaug på havnene og igennem sejladsen understreges vandet som forbindende element. Endvidere udfoldes vandet som sammenbindende element igennem lystsejlernes rejsepraksisser imellem havnene og igennem landværts gæster, der rejser langs kystlandskaberne på kanten mellem vand og land.

Dette projekt samlede, som det første af sin art, samtlige kommuner omkring Limfjorden, hvilket gav et godt udgangspunkt for at inddrage hele det geografiske område. Tidligere samarbejdsprojekter omkring turisme og bosætning i Limfjordsområdet har været geografisk afgrænsede ved Løgstør, fordi Aalborg kommune ikke har deltaget i projekterne. At hele det geografiske område ved Limfjorden har været inkluderet i projektet har bevirket, at Hals' potentiale (beliggende i Aalborg Kommune) som en "port" til Limfjordsområdet er blevet udfoldet. Dette tog sin begyndelse ved opstartsmødet i projektet, hvor aktører i Hals blev opmærksomme på og siden fik overleveret en turistguide for Limfjordens havne, produceret af det tidligere Netværk Limfjorden (se kapitel 5) og ideerne om porte til Limfjorden blev sidenhen et tilbagevendende omdrejningspunkt i projektet. At samtlige kommuner ved Limfjorden har deltaget har altså muliggjort, at ideen om en port til Limfjorden kan placeres ved indsejlingen til Limfjorden, hvor sejlere passerer på rejser imellem Norge, Tyskland og Sverige, i stedet for en placering langt inde i Limfjordslandet grundet kommunale inddelinger. Fremtidige projekter ved Limfjorden, og omkring andre indre farvande, skal altså bestræbe sig på at engagere samtlige kommuner i det geografiske område, således at hele områdets potentialer kan komme i spil.

Projektet har inddraget relevante aktører i Limfjordsområdet, særligt indenfor turisme, og bidraget til den produktudvikling og applicering af viden i turismesamarbejderne, som forskere indenfor turismefeltet efterspørger (se Halkier 2014, Liburd 2011, Kvistgaard, Hird & Blichfeldt 2013, samt kapitel 1). Disse inddragelser er foregået igennem workshops på fjorden, havnevandringer, færgesejlads på fjorden samt fokusgruppeinterviews nær havnene, fordi det er vigtigt at bringe inddragelsesprocesserne tæt på konteksten, ud på fjorden og ud på havnene, som projektet omhandler, for at lade havnen og vandet være medskabende i vidensproduktionen og påvirke aktørernes diskussioner. Hvis regionale strategier skal bygge på lokale steders udvikling i forhold til bosætning og turisme, er inddragelsen af en bred sammensætning af aktører vigtig. Denne opgave kan ikke løses i én sektor alene, eksempelvist i en kommunal planafdeling eller lokal turistforening, eller udelukkende ved lokale foreningers arbejde, men skal ske igennem et kontinuerligt samarbejde på tværs af disse enheder. Således skal aktørgruppen sammensættes af planlæggende, markedsførende, implementerende og udøvende aktører med interesse i havnens udvikling, ikke blot i de indledende faser af projektet, men ideelt igennem hele projektforløbet. Projektets inddragelsesproces har vist, at disse samarbejder gradvist skal tilnærme sig og tilegne sig feltet mod fælles forståelser af problemstillinger og problemløsninger, og at inddragelse af lokale aktører er en vigtig del af definitionen af mål og kvalificering af analyser og resultater undervejs i processen.

Inddragelsen af aktørernes viden viste blandt andet, at regionale samarbejder i Limfjordsområdet er udfordrede "oppefra" af centraliseringer i turismeindsatsen og "nedefra" af geografisk lokalisme. Dog viste analyserne i kapitel 5, at regionale samarbejder omkring konkrete temaer og problematikker kan fungere, og at et velfungerende regionalt samarbejde skal koncentrere sig om konkrete fokusområder og så vidt muligt simple mål. Det er altså nødvendigt, at udviklingsprojekter er fokuserede omkring konkrete fokusområder, frem for bredt formulerede netværk med skiftende fokusområder.

2. pointe: Regionen findes ikke som noget naturgivent, og derfor skal Limfjordsregionen aktivt konstrueres og bygges op af sociale praksisser og repræsentationer af området som samlet enhed.

Limfjordsområdet som region er ikke en naturgiven, ontologisk størrelse, men snarere en konstruktion, der skabes igennem repræsentationer og praksisser (se Herod 2011, Allen, Massey, Cochrane, et al 1998, samt kapitel 2). Limfjorden som region skal styrkes ved at understøtte praksisser, der underbygger regionens sammenhængskraft og igennem repræsentationer, der konceptualiserer det geografiske område som en samlet region. Dette sikrer sammenhængskraft og sammenhørighed i området, og at stederne indskrives i nye, positive fortællinger omkring vandet, hvor hvert sted indtager mere unikke roller overfor borgere og besøgende i området.

De tematiserede ruter og oplæg til en helhedsplan i dette projekt bidrager til den samlede fortælling i Limfjordsområdet. Planen og ruterne bygger på eksisterende forhold og fremtidige muligheder igennem designundersøgelserne og viser, hvordan hver havn igennem nye projekter får en mere unik karakter og identitet i relation til andre havne i en regional kontekst. Helhedsplanen bygger på en række tematiserede ruter, der understreger havnene i Limfjorden som relationelle steder med vandet som sammenbindende element.

Oplægget til en helhedsplan for Limfjorden samler eksisterende stedlige potentialer og designundersøgelser som nedslag imellem by, fjord og bruger, der styrker den lokale, stedlige identitet og øger den variation imellem havnene, som sejlende turister efterspørger (se kapitel 6), og understøtter endvidere etableringen af byroller omkring Limfjorden. Planens vigtigste strategiske anbefaling er etablering af "porte" til Limfjorden; fysisk manifesteret i den vestlige og østlige del af Limfjordsområdet som formidlingslandskaber for hele fjordområdet og digitalt tilstede for den besøgende i hele fjordområdet. Portene er den første del af planen, der skal implementeres og kan indledningsvist afprøves som midlertidige byrum. Disse "porte" forankrer rutenetværk i fjorden, og på denne måde styrkes relationer imellem steder omkring vandet. Ruter, der allerede nu kan etableres, men som styrkes igennem implementering af projekter med afsæt i designundersøgelserne. Ruterne præsenteres som netværk og bygger på analyser af stedlige potentialer på havnene, der underbygges igennem designundersøgelserne. Ruterne afspejler den "ad hoc" rejseplanlægning, som sejleren praktiserer (se kapitel 6) igennem tematiserede ruter, som sejleren kan springe imellem efter interesse, og vejrlige muligheder, på rejsedagen. Disse porte og ruter er rettede mod at styrke Limfjordens samlede identitet og at understøtte regionen som konstitueret igennem sociale praksisser, i dette tilfælde "rejsen". Dette arbejde tegner rammerne af en helhedsplan for Limfjordsområdet, der i en videre proces kan udbygges til at inkludere alle 20 byhavne, og potentielt også de 20 mindre Limfjordshavne uden bagvedliggende by, i samarbejde med aktører omkring fjorden. Således kan arbejdet med de 10 udvalgte havne i dette projekt altså danne grundlag og skabe ramme for at inddrage samtlige havne i Limfjordsområdet.

Samlet understøtter oplægget til helhedsplanen og ruterne rejsen som praksis, der binder Limfjordsområdet sammen og bidrager med repræsentationer, der styrker forståelsen af Limfjorden som samlet region.

3. pointe: Havnen er et dynamisk, relationelt felt af mennesker og materialiteter. Relationelt urban design er anvendelig som tilgang til komplekse, stedlige potentialer.

Havneomdannelse kræver en stillingtagen til stedets potentialer, og disse findes ikke kun i stedets fysiske miljø. Stedet er foranderligt og skabes også igennem sociale processer. Stedlige potentialer er flygtige og består af kombinationer af tingene på stedet, menneskene og deres praksisser på stedet samt klimatiske forhold - parametre der forandres over tid (se kapitel 2).

Projektets teoretiske diskussioner afsøgte tilgange til stedet imellem sedentære og nomadiske stedsopfattelser, og hvordan en relationel stedsteori bidrager til undersøgelsen af forbindelser, eksisterende og potentielle, imellem det lokale og det regionale (se kapitel 2, med afsæt i Massey 1994, Burns & Kahn 2005, Hvattum 2010, Norberg-Schulz 1980, Frampton 1983). Herved blev også diskussioner omkring skala begrebet interessante som ramme om arbejdet mellem regionale, lokale og nære møder mellem vand og land med vandet som sammenbindende element (se Herod 2011). Det konkluderes på baggrund af disse teoretiske diskussioner, at stedet i højere grad skal forstås i en større kontekst, og stedets transformation skal søge forbindelser ud over stedets grænser, i dette tilfælde særligt til andre steder i Limfjordsområdet. I afhandlingen argumenteres der for, at havnen skal behandles som et særegent område i byen, som en særlig liminal overgangszone med særegne kulturarvsfortællinger, der også rækker ud over den enkelte by (se Braae & Diedrich 2012, Kiib 2007, Ren 2009). Udviklingen på havnen skal tage udgangspunkt i dette – havnen er et relationelt sted, der som udviklingsområde adskiller sig fra midtbyernes øvrige bolig- og kontorområder (se Carlberg & Christensen 2005, Kiib 2007). På denne måde anerkender tilgangen havnens liminale kvaliteter, som en overgangszone imellem steder. Havnene blev konceptualiseret som socio-rumlige samlinger, hvor igangværende transformationsprocesser forhandles imellem mennesker og artefakter. Havneomdannelser er materialiseringer af aktørers praksisser og forhandlinger, og derfor bunder havnens fysiske inddelinger og rumligheder også i menneskelig praksis (se Farías & Bender 2010, Jensen 2005, Carlberg & Christensen 2005). En relationel urban design tilgang til stedet, præsenteret i kapitel 2, indebærer et fokus på relationer, imellem mennesker og materialiteter på tværs af skalakonfigurationer. Dette kom tydeligst til udtryk i designundersøgelserne, der viste hvordan interventioner i den lille skala relateres til udvikling af regionale strategier. Endvidere opfattes stedlige potentialer i denne tilgang som konstellationer af mennesker og materialiteter, steder forandres kontinuerligt af menneskelige praksisser og klimatiske forhold, hvorfor stedets potentialer kun kan indfanges momentant. At afdække havnenes stedlige problemer og potentialer kan ikke ske ved udelukkende at betragte det fysiske miljø, og analyser af havnenes fysik skal derfor også kvalificeres igennem inddragelse af humane aktører. Endvidere skal ikke én, men mange stemmer, lokale såvel som udefrakommende, i tale for at kunne beskrive stedet. Havneomdannelsernes kompleksitet har derfor nødvendiggjort inddragelse af bredt sammensatte aktørgrupper og besøgende udefra.

En relationel urban design tilgang er anvendt i projektet til at begribe havnen som dynamisk, relationelt felt af mennesker og materialiteter. Projektets teoretiske ramme og multimodale metode setup bidrager til at afdække og forstå komplekse relationer mellem mennesker og materialiteter, hvilke samlet set udgør havnens stedlige potentialer. Havneomdannelser skal ske igennem en stærkere kobling til stedet og dets relationer og vandet, end mange eksempler på tidligere havnefrontsprojekter har formået. Denne kobling til stedet sikrer en mere unik karakter for den enkelte havn og dermed en stærkere position i forhold til differentiering fra andre havne i en strategisk helhed i Limfjordsområdet.

4. pointe: Interventionsrum på kanten danner udgangspunkt for havneomdannelse mellem det lokale og det regionale.

Byernes demografiske udfordringer, herunder stagnerende befolkningstal og stigende gennemsnitsalder, er hindrende for, at investeringer i eksisterende masterplaner for boliger kan materialisere sig på havnene. En planlægning af nye arealer til lystbåde eller erhverv er ligeledes udfordrede, jævnfør analyserne i kapitel 1. Der er således brug for nye tilgange til havneomdannelse i mindre kystbyer i Limfjordsområdet, og andre steder hvor lignende udvikling gør sig gældende.

Projektets analyser viste, at sociale praksisser medfører fragmenteringer i Limfjordsområdet; lokalt, blandt andet som resultat af funktionstømning og regionalt, som resultat af svækkede praksisser omkring vandet. Lokalt resulterede mapping-analyserne i en hypotese omkring havnene som fragmenterede i delområder og mellemrum. Regionalt resulterede mapping-analyserne i et værktøj, der kategoriserer havneområder på tværs af geografi som redskab i arbejdet med regionale strategier for Limfjordsområdet. Igennem inddragelse af lokale aktører i kapitel 5 blev mapping-analyserne kvalificeret og havnenes fragmentering viste sig at være betinget af organisatoriske forhold, interesseforskelle imellem aktørgrupper og funktionstømning på delområderne. Det viste sig samtidig, at der foregår en sammensmeltning imellem delområder, og at nye samarbejder opstår på havnene. Trods tilbagegang i erhvervsaktiviteter anses de maritime erhverv af både lokale aktører og sejlende turister, som bidragende til oplevelsen af havnens atmosfære (se kapitel 5 og 6 samt Albertsen 1999), og bør så vidt muligt bibeholdes og integreres med andre delområder på havnen. Sejlerne, som brugere af havnene, efterspørger miljø og atmosfære på havnene og en mangfoldighed af aktiviteter og kontaktflader med andre delområder og praksisser på havnen (se kapitel 6). I modsætning til tidligere generiske tilgange til havneomdannelse, advokerer de lokale aktører for tilgange til havneomdannelse, der fokuserer på humane og materielle stedlige potentialer. Således er idealet at understøtte havnens autenticitet og atmosfære igennem nye projekter, hvilket også er en balance imellem skala og økonomisk volumen (se kapitel 5). Funktionstømningen medfører også en afkobling fra vandet, hvilket har affødt fornyet fokus på rekreative og inddragende aktiviteter omkring vandet. Nye anvendelser af vandet opstår, hvilket nødvendiggør gentænkning af kanten mellem vand og land, således at den faciliterer disse interaktioner med vandet (se kapitel 5).

Der anbefales en "nedslagsstrategi" for havneomdannelsesprojekter i mindre kystbyer, der primært fokuserer på havnenes mellemrum som interventionsrum og mulighedsrum imellem delområder. Strategien tager udgangspunkt i mindre sites og er anvendelig som supplement til masterplanstrategier, der ikke har materialiseret sig grundet ovenstående udfordringer for byerne. Strategiens potentiale er udfoldet igennem designundersøgelserne, der skaber nye sammenhænge mellem delområder på havnene på kanten mellem vand og land. Stedsudviklingen skal foregå imellem stedet og regionen, hvilket modvirker fragmentering imellem delområder lokalt, men også regionalt, idet designundersøgelserne rækker ud i Limfjorden. Her indgår de i en samlet fortælling for Limfjordsområdet i oplægget til en helhedsplan, fremlagt i kapitel 8.

Havnene i Limfjorden er fragmenterede i delområder. Nedslag og interventioner i mellemrummene er en måde at skabe forbindelser imellem delområder og imellem havnene i fjorden. Således forstærkes havnenes sammenhængskraft, identitet og regionale roller i forbindelser imellem Limfjorden og Limfjordshavnene.

5. pointe: Stedet sanses med hele kroppen, og derfor skal design imellem turisme og bosætning fokusere på multisensoriske og performative elementer, hvilket endvidere kræver nye måder at undersøge havnen på.

Der argumenteres i projektet for en bevægelse væk fra fokus på det autentiske, visuelle og iscenesatte imod et fokus på stedets atmosfære igennem performativitet og multiple sansninger af stedet. I det nære møde imellem bruger og fjord ændres brugerens rolle, hvad enten det er borger eller besøgende, fra at være passiv "beskuer" til at indtage nye performative, multisensoriske roller i oplevelsen på stedet.

Med særligt fokus på havneomdannelser i mindre kystbyer har projektet kastet et kritisk blik på eksisterende tilgange til havneomdannelse og fokuseret på vandets og kulturarvens betydning for havnenes fremtid (se Braae & Diedrich 2012, Stevens 2006). I kapitel 2 diskuteredes den visuelle tilgang, der ligger i autenticitetsbegrebet som et fremtrædende begreb inden for turismefeltet, og i tidlige ideer om "turistens blik". Som modstykke til dette præsenteredes en performativ, multisensorisk tilgang, hvor stedets atmosfære opprioriteres (se Cole 2007, Urry & Larsen 2011, Stevens 2009, Albertsen 2013). Projektet har på den måde afsøgt en nuanceret tilgang til vandet, hvor vandets visuelle kvaliteter træder i baggrunden og andre sanselige indtryk af havnens miljø opprioriteres. Den multisensoriske tilgang til havneomdannelse udfordrer et traditionelt, visuelt fokus og understøtter brugerens performativitet og kropslige engagement på havnefronten (se Urry & Larsen 2011, Kolb 2008, Stevens 2009, Völker & Kistemann 2013). Det søges herved igennem design at understøtte turistens længsel efter ikke kun at se, men også bruge og mærke havnens byrum og vandets miljø. Igennem projektets designundersøgelser er der fokuseret på, hvordan havnens kanter i højere grad formes til at fordre interaktioner imellem bruger og vand. Disse diskussioner har altså belyst forholdet imellem havnens brugere og stedets identitet og historie på tværs af turisme og urban design. Diskussionerne har fremhævet et fokus på stedets atmosfære og kompleksitet frem for stedets autenticitet i omdannelsen af stedet for fællesmængden imellem bosætning og turisme.

Nye metoder skal udvikles, hvis analyser af havne skal begribe relationer imellem mennesker og materialitet og indfange multiple sansninger af havnens miljø. Metodisk skal der anlægges nye perspektiver på havnene, og vandet skal inddrages mere aktivt i undersøgelser af havnen. Således tillægges vandet større betydning, idet vandbrugernes perspektiv på havnen indfanges og oplevelsen af byen fra vandsiden afdækkes. Fokus på vandet i havnen har i dette projekt inspireret til at undersøge havnen fra vandsiden. Vandet er en vigtig del af oplevelsen af havnen, og grunden til at mennesker er på stedet. Denne afhandling bidrager til dette felt igennem udvikling af metoder til havneregistrering, herunder videoetnografier fra kajak og mapping-analyser, der indfanger mennesker og materialiteter. Dette indebar blandt andet analyse af rumlige og oplevelsesmæssige aspekter fra vandsiden, igennem videoetnografier fra kajak, der dels indfangede havnenes rumlige forløb, men også brugernes praksisser. Undersøgelser fra kajak muliggør en multisensorisk tilgang og en ufiltreret eksponering for fjordens miljø og giver endvidere mulighed for at følge aktører og deres praksisser på vandet. Metoden giver mulighed for at opleve byerne fra vandsiden og dermed også opdage, hvordan byen opfattes af sejlere, vandsportsudøvere og andre vandbårne brugere af havnen. Derudover muliggør metoden en udfoldning af kantlandskaberne som forskelligartede og komplekse sammensætninger i form og materialitet.

Havneomdannelse imellem design og turisme skal i højere grad inddrage performative og multisensoriske aspekter af stedet. En multisensorisk tilgang til stedet ændrer designopgaven til i højere grad at omhandle brugerens muligheder for at opleve stedets "atmosfære", herunder stedets lyde, lugte, smage, følelse og i mindre grad stedets "autenticitet", som noget der iscenesættes, beskyttes og passivt beskues.

6. pointe: Designundersøgelser er et anvendeligt værktøj til at tilgå regionale strategier med udgangspunkt i konkrete situationer, på specifikke sites på havnene. De er desuden et eksplorativt redskab til at kvalificere problemer og potentialer på kanten mellem vand og land.

Designundersøgelser og interventioner udforsker havnens og vandets potentiale ved at fremhæve og forstærke stedets kvaliteter og eksterne forbindelser. Der er behov for at kvalificere diskussionen om kantlandskaberne udover dikotomien mellem naturbeskyttelse og uberørte kyster eller vækstrationale og højhuse i strandkanten, igennem designundersøgelser og skitseforslag, men også afprøvning igennem installationer i skala 1:1 på kanten. Således kvalificeres en stillingtagen til kanten, og hvordan den skal formes og sådan opnås viden om, hvad brugerne vil med den, ved at generere viden igennem at observere brugernes praksisser og reaktioner på udviklede prototyper.

Som beskrevet i kapitel 1 er landets kystområder i forhold til turismeudvikling og byggeri i vandkanten til debat, hvilket aktualiserer diskussioner af kanten mellem vand og land. Diskursen om kysternes fremtid foregår imellem et vækstrationale, hvor mere byggeri på kysterne skal tiltrække mere turisme, og et naturbeskyttelsesrationale, hvor restriktiv planlægning skal beskytte kysterne imod denne udvikling (se kapitel 1). Der ligger altså en opgave i at tilgængeliggøre naturen og vandet, uden at ødelægge disses kvaliteter. Desuden har diskussionerne koncentreret sig om de åbne kyststrækninger ved Vesterhavet og mindre om indlandsfarvande og bynære havnearealer i mindre kystbyer, som er dette projekts fokus. Afhandlingen er rettet mod at informere denne debat igennem en mere eksplorativ tilgang til kanten mellem vand og land, der anvender designundersøgelser og interventioner som mulighedsstudier. Denne tilgang søger ud over diskussionen i dikotomien mellem bevaring eller byggeri og har afsøgt feltet imellem igennem analyser af konkrete havne, deres aktører og brugere i kapitel 4-6, og har konkretiseret disse analyser igennem design. Tesen har været, at det ikke er muligt at tale sig frem til løsninger for landets kyster, det er nødvendigt at forme håndgribelige, stedsspecifikke eksempler, som diskussionsoplæg og kvalificering af kyst- og havnelandskabers problemer og potentialer.

Designundersøgelserne udfolder problemer og potentialer, primært i de identificerede mellemrum på havnene på kanten mellem vand og land. Designundersøgelserne var inspirerede af arbejdet i Kulturfærgen OM:FORM, der viste potentialet i at arbejde med strukturer mellem vand og land og har ageret som heterotopi på havnefronten (Foucault 1984), som laboratorium for afprøvning af ideer, der udfordrer forholdet mellem by og fjord, bruger og vandets miljø. Fordi brugerne på havnene finder nye måder at bruge vandet i byen, er designundersøgelser et vigtigt redskab til at udfordre plangrundlaget og havnenes fysik, så de faciliterer disse anvendelser. I dette felt overskrider flere af designundersøgelserne de gældende myndighedsskel i kystzonen og undersøger forbindelser på tværs af disse (se Anker, Kaae & Nellemann 2014, samt diskussion i kapitel 1). Herigennem skaber metoden forbindelser imellem by og vand på tværs af kanten, hvor byen bringes ud i vandet og vandet bringes ind i byen og stiller dermed spørgsmål til gældende myndighedsskel og opdelinger i planlægningen mellem vand og land.

Men designundersøgelserne præsenterer hypotetiske forestillinger, som det er nødvendigt at afprøve på havnenes brugere. Således afprøvede installationer på kanten potentialet i interaktioner mellem brugere og vand igennem en række prototyper, der tog afsæt i centrale ideer fra designundersøgelserne. Prototyperne viste, hvordan kanten udvides ud i vandet, og hvordan bruger og vand bringes tættere på hinanden, ikke som subjekt og objekt, men som sammensmeltningen af menneske og miljø (se Ingold 2008, Ingold 1996). Interventionen viste, hvordan den blanke flade i byen kan brydes, hvor der skabes nære relationer imellem bruger og vandets dyre- og planteliv. Andre prototyper foranledigede brugere til at undersøge vandets materialitet igennem berøringer mod en sammensmeltning imellem bruger og elementet (se Jensen & Vannini 2016, Mol 2008, Brinkmann 2010). Eksperimenter som disse giver brugere en direkte og multisensorisk oplevelse af urban design koncepter, hvilket bidrager med brugerdata, der informerer implementering af urban design løsninger på kanten i mere permanent form (Mikkelsen et al. (kommende udgivelse)). Det er således et vigtigt redskab til at afdække brugeres ønsker og behov for interaktion med vandet, hvilket kvalificerer designundersøgelser eller skitseforslag til byrum på havnefronten.

Designundersøgelser og interventioner i dette projekt har vist, at det er muligt at aktivere havnens stedlige potentialer og vandet som sammenbindende element igennem interventioner på kanten, der fordrer multisensoriske og performative interaktioner imellem bruger og vand, og at der findes ønsker og behov blandt brugere af havnen for at interagere med vandet i havnen, blandt andet igennem at undersøge dets dyre- og planteliv. Andre resultater fra designundersøgelserne inkluderer udformningen af designprincipper for arbejdet med kanten præsenteret i kapitel 7, som værktøjer for urban design faget. Diagrammatiseringen kondenserer de formmæssige sammenhænge imellem designundersøgelserne og deres potentialer som værktøjer i urban design på kanten. Designundersøgelserne bringer diskussionerne tættere på besvarelse af spørgsmål som; hvordan kunne de analyserede potentialer og ideer materialisere sig på havnene? Er det så det vi vil med vores havne? Designundersøgelser og interventioner giver ikke endegyldige svar omkring kanternes fremtid, men i en videre proces igennem flere iterationer af designundersøgelser og afprøvninger tilnærmes svarene på disse spørgsmål yderligere (se også projektets idealer om vidensproduktion i starten af dette kapitel og i kapitel 3). Hermed præsenterer designundersøgelser og interventioner i dette projekt en metode til at mediere imellem diskurser og ideer om steder og materialiseringer af disse igennem afprøvninger på stederne. Således medierer denne serie af metoder omkring designundersøgelserne imellem analyse, ide og mulige implementeringer i havneomdannelsesprojekter og kan udbygge designprocessen empirisk i forhold til indledende analyser og efterfølgende afprøvning af ideer som hypoteser igennem installationer, der på den måde bringer designprocessen tilbage til havnens byrum.

Refleksioner og videre forskning

Hvordan skal kanten mellem vand og land formes, når anvendelsen af havnene ændres? Hvordan skabes rammer for bylivet på kanten, der faciliteterer interaktioner imellem bruger og vand? Kan kanten i højere grad aktiveres, og kan naturen i byen spille en større rolle, ved at skabe multisensoriske rum og dermed i højere grad aktualisere vandets tilstedeværelse i byen som en stedlig kvalitet for byrummet på havnen? Hvordan kan brugerens performativitet og ønsker og behov for interaktion med vandet udforskes, og i hvilke udtryk og omfang gør disse parametre sig gældende? Hvordan kan lokale projekter ved vandet i en større kontekst åbne for nye forbindelser imellem steder i en regional kontekst? Denne afhandling er rettet mod at bidrage til disse diskussioner. Det er hensigten, at projektets resultater og anbefalinger giver inspiration til eksisterende samarbejdsprojekters videre arbejde. Resultaterne er ligeledes anvendelige som inspiration til kommuneplaner i forbindelse med formuleringer omkring havnenes potentialer og fremtid. Dette gælder blandt andet en kortlægning af stedlige potentialer som kombinationer af mennesker og materialiteter på et lokalt niveau og en struktur for udformning af helhedsplaner på et regionalt niveau. I det følgende reflekteres over, hvordan afhandlingens resultater og metoder kan anvendes i andre geografiske områder og hvilke nye forskningsemner, der kan udledes af dette projekt.

Anvendelse af projektets metoder som helhedsorienteret stedsregistrering af havne

Projektets analyser kan danne grundlag for en helhedsorienteret stedsregistrering af havne, der tillægger vandet større betydning og undersøger sammenstillinger af mennesker og materialiteter på havne. I forhold til havnes fysiske og rumlige sammensætning præsenterer de udviklede kajak-etnografier et særligt perspektiv på havnen, der indfanger udefrakommendes perspektiv fra vandsiden og muliggør udforskning af vandmiljø og vandbrugeres praksisser. Kajak-etnografierne afprøvedes i dette projekt i en anden kontekst, Melbourne Docklands, under forskningsopholdet i Melbourne. Her viste metoden sin effektivitet i en anden kontekst, ved at muliggøre studier under en bro, der ellers ikke er tilgængelig fra landsiden. Herved var vandbåren adgang altså eneste mulighed for at opdage potentialer i denne del af havnen. Denne vandbårne metode muliggør altså indsamling af nye typer af data og informationer om havne generelt.

Mapping-analyser er en metode til at se havnen som relationelt sted i forbindelser til andre havne, men også som repræsentation af sammenspil mellem mennesker og materialiteter på havnene. Mapping-analyserne har desuden vist potentiale som grundlag for inddragelse af lokale aktører, idet en sådan kortlægning sikrer en forankring af diskussioner omkring havnenes fysiske forhold og også fremkalder reaktioner hos aktørerne, der kan være enige eller uenige i repræsentationen og dermed ytre deres mening i diskussionen. Denne metode er også anvendelig i andre havneomdannelsesprojekter, hvor der ønskes en forankring af aktørinddragelse i havnenes fysik. Inddragelse af lokale aktører og brugere er desuden en tilgang til at forstå sammenspillet imellem lokale processer og udefrakommende brugere som del af en holistisk stedsanalyse. Denne tilgang anerkender havneomdannelse som forhandlinger imellem lokale aktører, men søger også at åbne disse opfattelser i forhold til havnenes eksterne relationer.

Designundersøgelser som kvalificering af problemer og potentialer på kanten mellem vand og land

Designundersøgelser har vist sig som en metode til at konkretisere ideer ud fra ovennævnte fysiske analyser og inddragelse af lokale aktører og udefrakommende brugere (se kapitel 7 for kritiske refleksioner over denne metode og dens begrænsninger). Designundersøgelser kvalificeres

igennem eksperimenter og interventioner som metoder til at indsamle viden om brugeres ønsker og behov på havnefronten. Dette bidrager til havneomdannelser generelt som et vigtigt redskab til brugerinddragelse og kvalificering af planer for omdannelse af havne. Designprincipper, afledt af ovenstående analyser, fungerer som formmæssige greb i arbejdet med kanten mellem vand og land. Disse er præsenteret som redskab til overførsel af viden fra denne afhandling til andre projekter omkring havne- og kystomdannelse. Samlet set kan metoderne bruges til at anvende mere eksperimenterende og eksplorative tilgange til kanten mellem vand og land, der kan kvalificere debatten om fremtiden for kyster nationalt og internationalt.

Anvendelse af afhandlingens resultater på andre geografiske områder

Afhandlingens empiriske felt har været Limfjordsområdet og udvalgte havne i mindre kystbyer inden for dette område. Men som det også angives i projektets forskningsspørgsmål, vil projektets metoder og resultater være anvendelige på andre geografiske lokationer. Her reflekteres særligt over projektets metodevalg og erfaringer fra anvendelsen af disse, som er relevante i en bredere kontekst. Eksempler på andre geografiske områder, der kan finde projektets metoder og resultater anvendelige, er andre indlandsfarvande, der indeholder mindre kystbyer, og hvor landmassen er opdelt af flere administrative skel. Ud over fjorde eller sunde, som Limfjorden, kunne dette også gælde farvande imellem fastland og øer.

På det regionale plan præsenteres helhedsplaner omkring vandet som værktøj til at definere byroller og identiteter ved hver havn omkring et givent farvand og være med til at sikre relationer imellem lokale projekter og regionale sammenhænge. Dette er endvidere et værktøj til at imødekomme den omtalte geografiske lokalisme, der har præget tidligere samarbejdsprojekter i Limfjordsområdet og givetvis også vil gøre det andre steder. Derved fokuseres på lokale, særegne forhold og situationer, men relateret i en større regional kontekst, som disse lokale steder indgår i. Der er altså flere metoder og erfaringer fra dette projekt, der bidrager til urban design og turisme forskning og praksis omkring regional udvikling og lokale havneomdannelser i mindre kystbyer på andre geografiske lokationer uden for Limfjordsområdet.

Videre forskning omkring udvikling af steder mellem urban design og turisme

Fællesmængden imellem urban design og turisme forskningen er undersøgt i dette projekt igennem konkrete problemstillinger, herunder udviklinger af steder og fortællinger om en region i forandring, der både inddrager borgere og besøgende. I en videre forskningsproces bør flere koblinger imellem urban design og turisme omkring konkrete projekter og emner identificeres. Hvis udvikling af steder, særligt i landets yderområder, skal bygge på potentialer inden for både bosætning og turisme, er spørgsmålet, hvem der designes for? Hvis stedet både skal rumme lokale borgeres hverdagsliv og besøgendes ferieoplevelser er klassiske borgerinddragelsesprocesser ikke nok som grundlag for udvikling på stedet. Her skal den besøgende også inddrages mere aktivt, og i en videre forskning på dette felt kunne inddragelse og participation for fællesmængden borgere og besøgende være en interessant vinkel. Her er det også interessant at undersøge, hvad lokationen for participation betyder for inddragelsesprocessen. Et udgangspunkt kunne være dette projekts anvendelse af fysiske installationer på havnene som inddragelser af fællesmængden borgere og besøgende som alternativ til klassiske borgermøder, der ikke er tilgængelige for den besøgende. For steder, der både skal tiltrække turisme og bosætning er hverken fysisk omdannelse eller markedsføring i sig selv tilstrækkeligt, men begge elementer er vigtige og bør tænkes sammen.

Stederne skal udvikles fysisk, men de skal også indtænkes i større, strategiske fortællinger, der ikke blot er markedsføring udadtil, men også har rumlige, fysiske implikationer for området. Dette kræver mere forskning i, hvordan urban design og turisme felterne kan bidrage til hinanden, eksempelvis igennem flere undersøgelser af, hvordan forståelser af den besøgendes rejsemønstre, præferencer og stedsopfattelser kan informere, og informeres af, design tænkning og fysisk omdannelse af steder. Inden for forskningen er der brug for flere fælles forskningsprojekter omkring design og turisme og flere fælles fora, herunder tidsskrifter, konferencer og seminarer omkring konkrete emner og projekter. Inden for praksis er der behov for nye måder at organisere turisme og planlægning og et interessant emne i denne sammenhæng er, hvordan eksempelvis kommunale planafdelinger og turismeorganisationer strukturerer tættere samarbejder omkring konkrete projekter, således at udvekslinger imellem felterne inden for forskning og praksis kan finde sted.

Den digitale dimension

I afhandlingens afsluttende del præsenteres oplæg til en helhedsplan for Limfjordsområdet og foreslåede rutenetværk. Med dette projekts fokus på fysisk udvikling er disse strategier begrænset til de fysiske forudsætninger. Men også den digitale virkelighed, som turisten rejser igennem, bør tænkes sammen med en fysisk helhedsplan, og dette kunne give anledning til et nyt forskningsprojekt imellem urban design og turisme felterne. Det kunne eksempelvis være udviklingen af en digital port (se kapitel 5) i form af en app, der er til stede for turisten under hele rejsen og afspejler den rejsendes samtidige eksistens i den digitale og fysiske verden. App'en kunne baseres på informationer fra de interaktive Limfjordskort og formidlingslandskaberne fra designundersøgelserne i Hals og Lemvig og helhedsplanens tematiserede ruter. En sådan proces ville kræve nye sammensætninger af aktørgrupper, der kunne bidrage med viden om relevant indhold af app'en og informere projektets mål og retning. Således kunne institutioner som museer, lokalarkiver, foreninger og turismeorganisationer og de sejlende turister være relevante at inddrage. Det videre forskningsmæssige perspektiv i dette kunne handle om analyser af de sejlende turisters brug af smartphones og internetbaserede platforme under rejsen. App'en kunne være kortbaseret, men kunne også være baseret på "Augmented reality", således at sejleren igennem telefonens kamera kunne se ud over vandet og se informationer om nærliggende destinationer i horisonten. Herudover åbner dette også for at forstå den regionale fortælling i sammenspillet mellem digitale platforme og fysiske steder. Her kunne fysiske elementer og digitale værktøjer sammensmeltes på havnene og give anledning til forskning mellem markedsføring og digitale fortællinger og deres fysiske implikationer. En digital platform af denne art ville også kunne øge integrationen imellem turismeudvikling som fysisk produktudvikling og som markedsføring. Introduktionen af en app til rejser i Limfjordsområdet vil desuden give nye muligheder i forhold til at afdække rejsemønstre ved hjælp af tracking teknologi og bearbejdning af store datamængder. Herudfra vil nye kort over Limfjordsområdet kunne tegnes og besøgendes rejsemønstre afdækkes. Interessante spørgsmål i denne sammenhæng kunne være; hvordan påvirker introduktionen af en rejse app den besøgendes mobilitet? Følger den besøgende de præsenterede rutenetværk eller afviger rejsen fra disse og styres af andre parametre? Hvilke havne besøges oftest, hvor længe og hvornår? Tracking data vil endvidere kunne danne grundlag for efterfølgende interviews med de sejlere, der vil indvilge i at reflektere over deres rejse på baggrund af data fra app'en. Dette vil kunne forankre diskussioner i den konkrete rejse og åbne nye spørgsmål ved at fokusere på den konkrete besøgendes praksis i området.

Klimatiske udfordringer som designparameter

Klimaudfordringer er et væsentligt problem, der kræver nye, integrerede designløsninger. Verdenshavnene stiger og storme bliver hyppigere og kraftigere, og derfor vil udfordringerne med oversvømmelser i Limfjorden, og andre steder, blive større med tiden. Således har flere byer i Limfjordsområdet også været nødsagede til at klimasikre deres havne. Eksempelvis har Lemvig integreret højvandssikring som en del af omdannelsen af havnefronten og heri integreret kunst, siddemøbler og andet, således at højvandssikringen ikke blot er en mur, men bliver et urbant møbel. Et nyt skridt i forlængelse af dette projekt kunne derfor være at gentænke kanten i forhold til klimasikring som designparameter. Her ville det være interessant at integrere klimasikring og oplevelse på havne i mindre kystbyer, som synergier imellem "drivere" for byudvikling. De forskningsmæssige spørgsmål kunne i denne sammenhæng være; hvordan skabes integrerede klimaløsninger, der sikrer havne imod oversvømmelse, og samtidigt udvikler havnene som oplevelseslandskaber for borgere og besøgende? Hvordan sammentænkes tekniske krav til oversvømmelsessikring og oplevelsesmæssige og performative krav til strukturerne som byrumsmøbler? At integrere forskellige løsninger vil desuden kunne give et bedre økonomisk grundlag for havneomdannelserne. Klimaspørgsmål ville give et fornyet fokus i identifikationen af interessante sites til designundersøgelser på havnene. Her vil havnens topografi i forhold til oversvømmelsestruede områder være et udvælgelsesparameter. Endvidere vil afhandlingens "nedslagsstrategi" være mindre relevant for sådanne problemstillinger. For at undgå oversvømmelser af større områder ville mere langstrakte kantbearbejdninger være nødvendige tiltag.

Afhandlingens arbejde med havneomdannelser i mindre kystbyer og deres potentiale i regionale strategier kan altså videreudvikles og udbygges med nye forskningsområder og problemfelter. Mere forskning er nødvendig for at afdække flere relationer imellem lokale havneomdannelsesprojekter og regionale strategier.

Bibliografi

Albertsen, N., 2013. Atmosfærernes by - Fænomenologi i bystudiet. I: B. Schiermer, ed. 2013. *Fænomenologi - teorier og metoder.* København: Hans Reitzels forlag. pp. 215-241.

Albertsen, N., 2012. Gesturing atmospheres. I: J. Thibaud & D. Siret, eds. *Ambiances in action: Proceedings of the 2nd international Congress on Ambiances.* Canadian Centre for Architecture, Montreal, Canada, Sep 2012. Montreal: International Ambiances Network. pp. 69-74.

Albertsen, N., 1999. Urbane atmosfærer. *Sosiologi i dag,* 29(4), pp. 5-29.

Allen, J., Massey, D., Cochrane, A., Charlesworth, J., Court, G., Henry, N. & Sarre, P., 1998. *Rethinking the Region.* London: Routledge.

Anker, H.T., Kaae, B.C. & Nellemann, V., 2014. *Forvaltning i kystzonen. Rammer, udfordringer og scenarier. IGN Rapport August 2014.* Frederiksberg: Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning.

Archer, B., 1995. The Nature of Research. *Co-design, interdisciplinary journal of design,* Januar 1995, pp. 6-13.

Augé, M., 1995. *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity.* London: Verso.

Bacon, M., 2012. *Pragmatism: An Introduction.* Cambridge: Polity Press.

Bærenholdt, J.O., Büscher, M., Scheuer, J.D. & Simonsen, J., 2010. Perspectives on design research. I: J. Simonsen, J.O. Bærenholdt, M. Büscher & J.D. Scheuer, eds. 2010. *Design Research: Synergies from Interdisciplinary Perspectives.* London: Routledge. pp. 1-15.

Bærenholdt, J.O. & Granås, B., 2008. Places and Mobilities Beyond the Periphery. I: J.O. Bærenholdt & B. Granås, eds. 2008. *Mobility and place: Enacting Northern European peripheries.* Farnham, Surrey: Ashgate. pp. 1-10.

Bang, A.L., Krogh, P., Ludvigsen, M. & Markussen, T., 2012. The Role of Hypothesis in Constructive Design Research. I: *Proceedings of The Art of Research IV. Online.* Aalto University School of Arts, Design and Architecture, Helsinki, Finland, Nov 2012. Helsinki: Aalto University School of Arts, Design and Architecture

Barber, B.R., 2001. *Jihad vs. McWorld: How Globalism and Tribalism are Reshaping the World.* New York: Ballantine Books.

Bélanger, P., 2016. Is landscape infrastructure. I: G. Doherthy & C. Waldheim, eds. 2016. *Is Landscape...?* Oxon: Routledge. pp. 190-227.

Böhme, G., 1995. *Atmosphäre. Essays zur neuen Ästhetik.* Frankfurt a. M.: Shurkamp Verlag.

Böhme, G., 1993. Atmosphere as the Fundamental Concept of a New Aethetics. *Thesis Eleven,* 36, pp. 113-126.

Braae, E., 2007. Temporary use - a possible urban renewal strategy. I: H. Kiib, ed. 2007. *Harbourscape.* Aalborg: Aalborg University Press.

Braae, E. & Diedrich, L., 2012. Site specificity in contemporary large-scale harbour transformation projects. *Journal of Landscape Architecture,* 7(1), pp. 20-33.

Brenner, N., 2001. The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration. *Progress in Human Geography,* 25(4), pp. 591-614.

Brinkmann, S., 2013. *Kvalitativ udforskning af hverdagslivet.* 1. udgave. København: Hans Reitzel.

Brinkmann, S., 2010. Menneske og majs. *Nordiske udkast,* 1&2, pp. 43-57.

Bunschoten, R., Hoshino, T. & Binet, H., 2001. *Urban Flotsam: Stirring the City.* Rotterdam: 010 Publishers.

Burns, C.J. & Kahn, A. eds., 2005. *Site Matters: Design Concepts, Histories, and Strategies.* London: Routledge.

Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K., 2011. *Mobile Methods.* London: Routledge.

Buus, M. & Sørensen, S., 2012. *Limfjordens kroer: en rejse i fortid og nutid.* Lemvig: Limfjordsmuseeernes Samvirke.

Callon, M., 1986. Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and fishermen of St. Brieuc Bay. I: J. Law, ed. 1986. *Power, Action and Belief.* London: Routledge and Kegan Poul. pp. 196-233.

Carlberg, N. & Christensen, S.M., 2005. *Byliv og havnefront.* København: Museum Tusculanum.

Ceen, A., 2017. *The Nolli Map and Carthography.* [Online] Tilgængelig: <http://nolli.uoregon.edu/nuovaPianta.html> [Tilgået 4. januar 2017].

Certeau, M.d., 1993. Walking in the city. I: S. During, ed. 1993. *The Cultural Studies Reader.* London: Routledge.

Chang, T.C. & Huang, S., 2011. Reclaiming the City: Waterfront Development in Singapore. *Urban Studies,* 48(10), pp. 2085-2100.

Cole, S., 2007. Beyond authenticity and commodification. *Annals of Tourism Research,* 34(4), pp. 943-960.

Corner, J., 1999. The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Intervention. I: D. Cosgrove, ed. 1999. *Mappings.* London: Reaktion Books Ltd. pp. 213-252.

Cox, K.R., 1998. Spaces of dependence, spaces of engagement and the politics of scale, or: Looking for local politics. *Political Geography,* 17(1), pp. 1-23.

Cresswell, T., 2006. *On the move: mobility in the modern western world.* London: Routledge.

Cresswell, T., 2004. *Place: a short introduction.* Oxford: Blackwell publishing.

Czarniawska, B. & Joerges, B., 1996. Travels of ideas. I: B. Czarniawska & G. Sevón, eds. 1996. *Translating Organizational Change.* Berlin: Walter de Gruyter. pp. 13-48.

Danmarks Naturfredningsforening, 2016. *De frie danske kyster er truede.* [Online] Tilgængelig: <http://www.dn.dk/Default.aspx?ID=44905> [Tilgået 4. oktober 2016].

Danmarks Radio, 2012. *Limfjordshavne truet på eksistensen.* [Online] Tilgængelig: http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2012/03/09/123152.htm> [Tilgået 10. november 2014].

Danmarks Statistik, 2016. *Sammenlignelighed.* [Online] Tilgængelig: <http://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/fritidssejlerturisme-maj-september/sammenlignelighed> [Tilgået 27. september 2016].

Danmarks Statistik BY1, 2016. *Folketal den 1. i kvartalet efter område, alder og køn.* [Online] Tilgængelig: <http://www.statistikbanken.dk/BY1> [Tilgået 28. september 2016].

Danmarks Statistik FERIEH3, 2016. *Udlejning af feriehuse efter enhed, gæstens nationalitet, område og tid.* [Online] Tilgængelig: <http://www.statistikbanken.dk/FERIEH3> [Tilgået 30. september 2016].

Danmarks Statistik LYST2, 2016. *Overnatninger i lystbådehavne efter farvand, gæstens nationalitet og periode.* [Online] Tilgængelig: <http://www.statistikbanken.dk/LYST2> [Tilgået 28. september 2016].

Danmarks Statistik SKIB101, 2014. *Trafikhavnenes skibsanløb, passagerer og godsomsætning efter havn og enhed.* [Online] Tilgængelig: <www.statistikbanken.dk/SKIB101> [Tilgået 21. november 2014].

Desfor, G., Laidley, J., Stevens, Q. & Schubert, D. eds., 2011. *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow.* New York: Routledge.

Diedrich, L. 2013, *Translating harbourscapes. Site-specific design approaches in contemporary European harbour transformation. PhD thesis.* Department of Geosciences and Natural Resource Management, University of Copenhagen, Frederiksberg.

Dovey, K., 2010. *Becoming Places.* Oxon: Routledge.

Dovey, K., 2008. *Framing Places: Mediating Power in Built Form.* 2. udgave. London: Routledge.

Dovey, K., 2005. *Fluid City: Transforming Melbourne's Urban Waterfront.* London: Routledge.

Dovey, K. & Pafka, E., 2015. The science of urban design? *URBAN DESIGN International,* 21(1), pp. 1–10.

Eggener, K.L., 2002. Placing Resistance: A Critique of Critical Regionalism. *Journal of Architectural Education,* 55(4), pp. 228-237.

Egholm, L., 2014. *Videnskabsteori: Perspektiver på organisationer og samfund.* 1. udgave. København: Hans Reitzel.

Eisenmann, P., 2010. Diagram. An Original Scene of Writing. I: M. Garcia, ed. 2010. *The Diagrams of Architecture.* Chichester: Wiley. pp. 92-103.

Enjoy Limfjorden, 2016. *Enjoy Limfjordens hjemmeside.* [Online] Tilgængelig: <http://www.enjoy-limfjorden.dk/limfjorden/turismeerhverv> [Tilgået 1. november 2016].

Erhvervs- og Vækstministeriet, 2016b. *Planlovsaftale styrker vækst og udvikling i hele Danmark.* [Online] Tilgængelig: <https://www.evm.dk/nyheder/2016/16-06-09-aftale-om-planlov> [Tilgået 4. oktober 2016].

Erhvervs- og Vækstministeriet, 2016a. *Et løft af kyst- og naturturisme i Danmark.* [Online] Tilgængelig: <http://evm.dk/nyheder/2015/15-10-30-kyst-og-naturturisme> [Tilgået 4. oktober 2016].

Fainstein, S.S., 2001. *The city builders: property development in New York and London, 1980-2000 / Susan S. Fainstein.* 2. udgave. Lawrence, Kan.: University Press of Kansas.

Fallan, K., 2010. *Design History. Understanding Theory and Method.* Oxford: Berg.

Farías, I. & Bender, T., 2010. *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies.* Abingdon: Routledge.

Farvandsvæsenet, 2011. *Farvandsvæsenet nedlægges - men produkterne består.* [Online] Tilgængelig: <http://frv.dk/Seneste_nyt/Nyheder/Data/Pages/FRVnedlaegges.aspx> [Tilgået 5. januar 2017].

Foley, R. & Kistemann, T., 2015. Blue space geographies: Enabling health in place. *Health & Place (2015),* 35, pp. 157–165.

Foucault, M., 1984. Des Espace Autres (oversat fra fransk af Jay Miskowiec med titlen: Of Other Spaces: Utopias and Heteropias). *Architecture/Mouvement/Continuité,* 5, pp. 46-49.

Frampton, K., 1983. Towards a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance. I: H. Foster, ed. 1983. *The Anti-Aesthetic. Essays on Postmodern Culture.* Seattle: Bay Press.

Frayling, C., 1993. Research in Art and Design. *Research in Art and Design (Royal College of Art Research Papers),* 1(1), pp. 1-5.

Frieden, B. & Sagalyn, L., 1989. *Downtown, Inc.: How America Rebuilds Cities.* Cambridge, MA: MIT Press.

Gadamer, H., 2007. *Sandhed og metode: grundtræk af en filosofisk hermeneutik / Hans-Georg Gadamer.* 2. udgave. Kbh.: Academica.

Garcia, M. ed., 2010. *The Diagrams of Architecture.* Chichester: Wiley.

Gibson, J.J., 1986. *The Ecological approach to visual perception.* New York, N.Y.: Psychology Press.

Giddens, A., 1984. *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration.* Berkeley and Los Angeles: University of California Press.

Gimmler, A., 2012. Pragmatisme og "Practice Turn". *Slagmark,* 64, pp. 43-59.

Gimmler, A., 2005. American Pragmatism – Creativity in Everyday Life. I: Hviid Jacobsen, M. & Kristiansen, S., ed. 2005. *Hverdagslivet: sociologier om det upåagtede.* Copenhagen: Hans Reitzel. pp. 72-105.

Gordon, D., 1996. Planning, design and managing change in urban waterfront redevelopment. *The Town Planning Review,* 67(3), pp. 261.

Halkier, B., 2015. Fokusgrupper. I: L. Tanggaard & S. Brinkmann, eds. 2015. *Kvalitative metoder: En grundbog.* 2. udgave. København: Hans Reitzel. pp. 137-152.

Halkier, H., 2014. Innovation and Destination Governance in Denmark: Tourism, Policy Networks and Spatial Development. *European Planning Studies*, 22(8), pp. 1659-1670.

Hansen, J.S., 1987. Natursyn og naturforståelse. I: A. Bramsnæs, G. Algreen-Ussing, U. Lunn & J.S. Hansen, eds. 1987. *Sådan ligger landet - en antologi om det åbne land.* København: Dansk Byplanlaboratorium. pp. 156-172.

Harris, H.H., 1958. Regionalism and Nationalism in Architecture. *The Texas Quarterly,* 1, pp. 115-124.

Harvey, D., 1993. From space to place and back again: reflections on the condition of postmodernity. I: J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, G. Robertson & L. Tickner, eds. 1993. *Mapping the Future: Local cultures, global change.* London: Routledge. pp. 2-29.

Hastrup, K., Jørgensen, P.S. & Hegland, T.J., 2015. *Aktionsforskning.* [Online] Tilgængelig: <http://www.denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Sociologi/Sociologisk_metodologi/aktionsforskning> [Tilgået 10. august 2015].

Hein, C. ed., 2011. *Port Cities. Dynamic Landscape and Global Networks.* London: Routledge.

Herod, A., 2011. *Scale.* Oxon: Routledge.

Hudson, B.J., 1996. *Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier.* New York: Pinter.

Hvattum, M., 2010. Stedets Tyranni. *Arkitekten,* 112(2), pp. 34-48.

Illutron, 2016. *Illutron Collaborative Interactive Art Studio.* [Online] Tilgængelig: <http://illutron.dk/Frontpage> [Tilgået 24. oktober 2016].

Ingold, T., 2008. Bindings against boundaries: entanglements of life in an open world. *Environment and Planning A,* 40(8), pp. 1796-1810.

Ingold, T., 1996. Situating Action VI: A Comment on the Distinction Between the Material and the Social. *Ecological Psychology,* 8(2), pp. 183-187.

Jensen, O.B., 2016. Of 'other' materialities: why (mobilities) design is central to the future of mobilities research. *Mobilities,* 11(4), pp. 587-597.

Jensen, O.B., 2010. Design research and knowledge – introduction to Design Research Epistemologies. I: O.B. Jensen, ed. 2010. *Design Research Epistemologies I – Research in Architectural Design.* Aalborg: Department of Architecture, Design and Media Technology. pp. 7-20.

Jensen, O.B. & Vannini, P., 2016. Blue Sky Matter: Toward an (In-flight) Understanding of the Sensuousness of Mobilities Design. *Transfers,* 6(2), pp. 23–42.

Jensen, O.B., 2014. *Designing mobilities.* Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Jensen, O.B., 2005. What´s the Story in this Territory. I: L. Botin & O. Pihl, eds. 2005. *Pandoras boks.* Aalborg: Aalborg Universitets forlag. pp. 223-244.

Jones, K.T., 1998. Scale as epistemology. *Political Geography,* 17(1), pp. 25-28.

Judd, D.R., 1992. Constructing the tourist bubble. I: D. Judd & S. Fainstein, eds. 1992. *The Tourist City.* New Haven: Yale University Press. pp. 35-53.

Kiib, H., 2007. *Harbourscape.* Aalborg: Aalborg University Press.

Kirkegaard, K.L., Fester, M. & Gottlieb, P., 2015. *Havets motionister. Status på Dansk Sejlunion, delrapport 1.* Brøndby: Danmarks Idrætsforbund.

Kirkegaard, K.L., Poulsen, K.E., Fester, M. & Gottlieb, P., 2016. *Havets motionister. Klubundersøgelse i Dansk Sejlunion. Delrapport 2.* Brøndby: Danmarks Idrætsforbund.

Kolb, D., 2008. *Sprawling Places.* Athens, Georgia: University of Georgia Press.

Koolhaas, R., 1994. The Generic City. I: J. Sigler, ed. 1994. *Small, medium, large, extra-large.* 2. udgave. New York, N.Y.: The Monacelli Press. pp. 1238-1264.

Krieger, A. & Saunders, W.S., 2009. *Urban Design.* Minneapolis: University of Minnesota Press.

Kvistgaard, H., Hird, J. & Blichfeldt, B.S., 2013. *Nye kystbyer vil give mulighed for en helt ny forretningsmodel.* [Online] Tilgængelig: <http://vbn.aau.dk/da/publications/nye-kystbyer-vil-give-mulighed-for-en-helt-ny-forretningsmodel(46251457-70d1-4908-91b6-3e67f-98dd7d9).html> [Tilgået 25. september 2016].

Kystdirektoratet, 2016. *Vores arbejde.* [Online] Tilgængelig: <http://omkystdirektoratet.kyst.dk/vores-arbejde.html> [Tilgået 5. januar 2017].

Larsen, J.R.K. & Laursen, L.L.H., 2012. Family place experience and the making of places in holiday home destinations – a Danish case study. I: R. Sharpley & P.R. Stone, eds. 2012. *The Contemporary Tourist Experience: Concepts & Consequences.* Oxon: Routledge. pp. 181-200.

Latham, A., 2002. Retheorizing the scale of globalization: Topologies, actor-networks, and cosmopolitanism. I: A. Herod & M.W. Wright, eds. 2002. *Geographies of Power: Placing Scale.* Oxford: Blackwell. pp. 115-144.

Latour, B. & Yaneva, A., 2008. Give me a Gun and I will Make All Buildings Move: An ANT's View of Architecture. I: R. Geiser, ed. 2008. *Explorations in Architecture: Teaching, Design, Research.* Basel: Birkhäuser.

Laursen, L.L.H., 2011. *Stedsspecifikke potentialer i fremtidens feriehus og feriehusområde.* Aalborg: TRU - Tourism Research Unit, Aalborg Universitet.

Lawson, B., 2004. *What designers know.* London: Architectural Press.

Liburd, J.L., 2011. Forskningsrefleksioner over dansk turismes mange udfordringer. *Økonomi og Politik,* 84(4), pp. 3-9.

Life-Boats, 2016. *Life-Boats: En sejlende skulpturel installation i beton.* [Online] Tilgængelig: <http://www.life-boats.com/> [Tilgået 24. oktober 2016].

Limfjordsmuseernes Samvirke, 2016. *Limfjordsmuseernes Samvirkes hjemmeside.* [Online] Tilgængelig: <http://www.limfjordsmuseernessamvirke.dk/> [Tilgået 1. november 2016].

Limfjordsmuseernes Samvirke, 2013. *Din fjord - min fjord (afsluttende projektrapport).* Lemvig: Limfjordsmuseernes Samvirke.

Limfjordsrådet, 2016. *Limfjordsrådets hjemmeside.* [Online] Tilgængelig: <http://www.limfjordsraadet.dk/projekter/> [Tilgået 1. november 2016].

M/S Bibiana, 2016. *M/S BIBIANA er børnenes nye kunstskib.* [Online] Tilgængelig: <http://msbibiana.dk/om-ms-bibiana/> [Tilgået 24. oktober 2016].

MacCannell, D., 1999. *The Tourist.* (orig. 1976). New York: Schocken.

Marshall, R., 2001. *Waterfronts in post-industrial cities / edited by Richard Marshall.* London: Spon Press.

Massey, D., 1994. A Global Sense of Place. I: D. Massey, ed. 1994. *Space, Place and Gender.* Minneapolis: University of Minnesota Press. pp. 146-156.

Meethan, K., 2001. *Tourism in Global Society: Place, Culture, Consumption.* Basingstoke: Palgrave.

Meyer, H., 1999. *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: Changing Relations Between Public Urban Space and Large-Scale Infrastructure.* Utrecht, The Netherlands: International Books.

Mikkelsen, J.B. & Lange, I.G., (kommende udgivelse). Place in Transition - Exploring potentials of relocating and transforming disused oil rigs into public places.

Mikkelsen, J.B., 2016. Limfjordens havnelandskaber - regionale strategier for havneomdannelsesprojekter i Limfjordsområdet. I: O.B. Jensen, S. Wind, T.V. Olsen & J.B. Mikkelsen, eds. 2016. *DESIGN RESEARCH EPISTEMOLOGIES II: Research in Architectural Design.* Aalborg: Institut for Arkitektur og Medieteknologi (A&D Files). pp. 117-133.

Mikkelsen, J.B., 2015. *Limfjordens Kystlandskaber. Årsrapport 1.* Aalborg: Institut for Arkitektur og Medieteknologi (A&D Files).

Mikkelsen, J.B., Stevens, Q., Hills, C. & Mueller, F., (kommende udgivelse). Exploring how urban waterfronts can encourage visitors' active engagement with water through an interactive temporary design installation.

Miljøministeriet, 2013. *Landsplanredegørelse 2013: Grøn omstilling - nye muligheder for hele Danmark*. København: Miljøministeriet.

Mol, A., 2008. I eat an apple. On theorizing subjectivity. *Subjectivity,* 22, pp. 28-37.

Mol, A., 2002. *The Body Multiple: Ontology in Medical Practice*. Durham, NC: Duke University Press.

Moudon, A.V., 1992. A Catholic Approach to Organizing What Urban Designers Should Know. *Journal of Planning Literature,* 6(4), pp. 331-349.

Naturstyrelsen, 2011. *Afrapportering fra dialogforum om turismeplanlægning*. København: Naturstyrelsen.

Nesbitt, K., 1996. Introduction. I: K. Nesbitt, ed. 1996. *Theorizing A New Agenda for Architecture Theory. An anthology of Architectural Theory 1965-1995*. New York: Princeton Architectural Press. pp. 16-70.

Netværk Limfjorden, 2014. *Limfjordens Havne - På togt i Limfjorden til lands og til vands (turistguide til Limfjordens havne)*. Limfjorden: Netværk Limfjorden.

Netværk Limfjorden, 2011. *Mellem land og vand (arbejdsrapport)*. Hvalpsund: Netværk Limfjorden.

Nielsen, B.S. & Nielsen, K.A., 2015. Aktionsforskning. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, eds. 2015. *Kvalitative metoder: En grundbog*. 2. udgave. København: Hans Reitzel. pp. 113-135.

Nielsen, N.C., 2009. Turistkort som geografisk kommunikation. *Perspektiv,* 15, pp. 39-46.

Norberg-Schulz, C., 1980. *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. London: Academy Editions.

Nordjyllands Historiske Museum, 2016. *Hals Skanse*. [Online] Tilgængelig: <http://nordmus.dk/aktuelle-udstillinger-8> [Tilgået 2. november 2016].

Nørregård-Nielsen, H.E. & Klein, K., 2013. *Limfjorden 1: Stemmer og steder*. 2. udgave, 3. oplag. København: Gyldendal.

Oakley, S., 2014. Understanding the Planning and Practice of Redeveloping Disused Docklands Using Critical Urban Assemblage as a Lens: A Case Study of Port Adelaide, Australia. *Planning Practice and Research,* 29(2), pp. 171-186.

Oakley, S., 2005. Working Port or Lifestyle Port? A Preliminary Analysis of the Port Adelaide Waterfront Redevelopment. *Geographical Research,* 43(3), pp. 319-326.

Olesen, M. & Lassen, C., 2016. Rationalities and materialities of light rail scapes. *Journal of Transport Geography,* 54, pp. 373-382.

Olsen, K., 2002. Authenticity as a Concept in Tourism Research. *Tourist Studies,* 2, pp. 159–182.

Peirce, C.S., 1958. *Collected Papers of Charles Sanders Peirce, Volumes VII and VIII: Science and Philosophy and Reviews, Correspondence and Bibliography*. Burks, A.W. (ed.). Cambridge, MA: Harvard.

Petersen, A.R., 2002. *Storbyens billeder, fra industrialisme til informationsalder*. København: Museum Tusculanums Forlag.

Pinch, P. & Reimer, S., 2012. Moto-mobilities: Geographies of the Motorcycle and Motorcyclists. *Mobilities,* 7(3), pp. 439-457.

Pink, S., 2013. *Doing Visual Ethnography.* 3. udgave. London: Sage Publications.

Polanyi, M., 1966. *The tacit dimension.* Reprinted. Gloucester, Mass.: Peter Smith.

Realdania, 2017a. *Hasle Havnebad.* [Online] Tilgængelig: <https://realdania.dk/samlet-projektliste/hasle-havnebad> [Tilgået 4. januar 2017].

Realdania, 2017b. *Stedet Tæller - Perspektiver og erfaringer.* København: Realdania.

Reigstad, S.B., 2012. How Visions of a Living City Come Alive: The Case of Odense, Denmark. I: H. Smith & M.S.G. Ferrari, eds. 2012. *Waterfront Regeneration: Experiences in City-building.* Oxon: Routledge. pp. 137-153.

Ren, C., 2009. Turistdestinationen som sted: forsøg på en relationel konceptualisering. *Nord nytt: nordisk tidsskrift for etnologi og folkloristik,* 106/107, pp. 35-51, 142-143.

Ringgaard, D., 2010. *Stedssans.* Århus: Aarhus Universitetsforlag.

Sadler, S., 1998. *The situationist city.* Cambridge, Mass.: MIT Press.

Selwyn, T., 1996. Introduction. I: T. Selwyn, ed. 1996. *The Tourist Image. Myths and Myth Making in Tourism.* Chichester: Wiley. pp. 1–32.

Sepe, M., 2013. Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal. *Planning Perspectives,* 28(4), pp. 595-613.

Shane, G., 2010. Urban Diagrams and Urban Modelling. I: M. Garcia, ed. 2010. *The Diagrams of Architecture.* Chichester: Wiley. pp. 80-87.

Shields, R., 2010. Interview with Rob Shields. I: I. Farías & T. Bender, eds. 2010. *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies.* London: Routledge. pp. 291-301.

Skive Kommune, 2016. *BIG Blue Skive 2040.* [Online] Tilgængelig: <https://www.skive.dk/kommune-politik/politikker-kort-og-planer/planer/big-blue-skive-2040/> [Tilgået 26. september 2016].

Stenbro, R. & Christoffersen, L.K., 2008. Stedets ånd - eller steder der ånder? Arkitektoniske arbejdsmetoder og deres mellemværender med steder. I: *Architectural Inquiries.* 24-26. april 2008. Göteborg: Chalmers University of Technology.

Stevens, Q., 2009. Artificial waterfronts. *URBAN DESIGN International,* 14(1), pp. 3-21.

Stevens, Q., 2006. The Design of Urban Waterfronts: A Critique of Two Australian 'Southbanks'. *The Town Planning Review,* 77(2), pp. 173-203.

Stevens, Q. & Dovey, K., 2004. Appropriating the spectacle: Play and politics in a leisure landscape. *Journal of Urban Design,* 9(3), pp. 351-365.

Strübing, J., 2007. Research as pragmatic problem-solving: The pragmatist roots of empirically-grounded theorizing. I: A. Bryant & K. Charmaz, eds. 2007. *The Sage Handbook of Grounded Theory.* London: Sage. pp. 580-601.

Swyngedouw, E., 1997. Neither global nor local: 'Glocalization' and the politics of scale. I: K. Cox, ed. 1997. *Spaces of Globalization: Reasserting the power of the Local.* New York: Guilford Press. pp. 137-166.

Tait, M. & Jensen, O.B., 2007. Travelling Ideas, Power and Place: The Cases of Urban Villages and Business Improvement Districts. *International Planning Studies,* 12(2), pp. 107-128.

Tanggaard, L. & Brinkmann, S., 2010. Kvalitet i kvalitative studier. I: S. Brinkmann & L. Tanggaard, eds. 2010. *Kvalitative metoder: En grundbog*. vol. 1, 1. udgave. København: Hans Reitzel. pp. 489-499.

TAP-koret, 2017. *Blæsten går frisk (sangtekst).* [Online] Tilgængelig: <http://tap-koret.yolasite.com/0383-sangtekster.php> [Tilgået 16. marts 2017].

Thrift, N., 2007. *Non-Representational Theory: Space, Politics, Affect*. London: Routledge.

Tietjen, A., 2011. *Towards an urbanism of entanglement: site explorations in polarised Danish urban landscapes*. Revised version. Aarhus: Arkitektskolens Forlag.

Trafik- og Byggestyrelsen, 2017. *Hvordan kan man styrke danske havnes konkurrenceevne? Oplæg ved direktør Carsten Falk Hansen, Trafik- og Byggestyrelsen.* [Online] Tilgængelig: <http://www.danskehavne.dk/wp-content/uploads/2016/04/Carsten-Falk-Hansen-Trafik-og-Byggestyrelsen-19.4.16.pdf> [Tilgået 5. januar 2017].

Tschumi, B., 2010. The Diagrams of Bernard Tschumi. I: M. Garcia, ed. 2010. *The Diagrams of Architecture*. Chichester: Wiley. pp. 194-209.

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

Urry, J., 2000. *Sociology beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.

Urry, J. & Larsen, J., 2011. *The Tourist Gaze 3.0.* London: Sage Publications Ltd.

Vannini, P., 2012. *Ferry Tales: Mobility, Place, and Time on Canada's West Coast*. New York: Routledge.

Vestermann, T.V. & Mikkelsen, J.B., 2015. Regenerating Østre Havn: The Everyday of Temporary Use Strategies. I: C. Bech-Danielsen, M. Stender & S.S. Davidsson, eds. *Boundaries | Encounters | Connections: Papers presented at the Housing and Welfare Conference.* København, 7.-9. maj. København: SBi forlag. pp. 74-85. Tilgængelig online: http://sbi.dk/download/pdf/Boundaries-Encounters-Connections.pdf.

Vesthimmerlands Museum, 2015. *Vesthimmerlands Museum - Kongekajen*. [Online] Tilgængelig: <http://www.vesthimmerlandsmuseum.dk/Kulturarvstjenesten/Historier-og-steder/Gadeskilte/Gadeskilte-Loegstoer/Kongekajen> [Tilgået 15. december 2015].

VisitDenmark, 2016. *Turismens økonomiske betydning i Destination Enjoy Limfjorden*. København: VisitDenmark.

VisitDenmark, 2012. *Turismens økonomiske betydning i Danmark 2010. Marts 2012*. København: VisitDenmark.

Völker, S. & Kistemann, T., 2013. 'I'm always entirely happy when I'm here!' Urban blue enhancing human health and well-being in Cologne and Düsseldorf, Germany. *Social Science and Medicine,* 78, pp. 113–124.

Wang, N., 1999. Rethinking Authenticity in Tourism Experience. *Annals of Tourism Research,* 26(2), pp. 349–370.

Yaneva, A., 2009. Making the Social Hold: Towards an Actor-Network Theory of Design. *Design and Culture,* 1(3), pp. 273-288.

Figurliste

Forside: Janni Nesager Toft og egen produktion

Figur i: Janni Nesager Toft

Figur ii-iv: Egen produktion

Coverside, kapitel 1: Egen produktion

Figur 1.1: Egen produktion
Figur 1.2: Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, Topogr. kort 1980-2001, september 2016
Figur 1.3-1.4: Egen produktion
Figur 1.5: Egen produktion, indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, Lave Målebordsblade 1901-1976, Topogr. kort 1953-1976, Topogr. kort 1980-2001, oktober 2016
Figur 1.6: Egen produktion, indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, Lave Målebordsblade 1901-1976, januar 2017
Figur 1.7: Egen produktion, indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016
Figur 1.8: Egen produktion, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik SKIB101 2014), (figur fra Mikkelsen 2015)
Figur 1.9: Egen produktion, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik BY1 2016)
Figur 1.10: Egen produktion, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik BY1 2016)
Figur 1.11: Egen produktion, baseret på statistisk materiale fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik LYST2 2016)

Figur 1.12: Egen produktion

Coverside, kapitel 2: Egen produktion

Figur 2.1-2.2: Egen produktion

Coverside, kapitel 3: Janni Nesager Toft

Figur 3.1: Egen produktion (figur fra Mikkelsen 2016)
Figur 3.2: Egen produktion
Figur 3.3: Janni Nesager Toft og egen produktion (figur fra Mikkelsen 2015)

Figur 3.4: Egen produktion (afledt af Gameboard metoden, Bunschoten, Hoshino & Binet 2001)

Figur 3.5: Egen produktion (afledt af Gameboard metoden, Bunschoten, Hoshino & Binet 2001)

Figur 3.6: Janni Nesager Toft

Figur 3.7: Egen produktion (figur fra Mikkelsen & Stevens (kommende udgivelse))

Figur 3.8: Janni Nesager Toft (figur fra Mikkelsen 2016)

Figur 3.9: Egen produktion (figur fra Mikkelsen 2016)

Figur 3.10: Egen produktion (figur fra Mikkelsen 2016)

Coverside, kapitel 4: Egen produktion

Figur 4.1-4.4: Egen produktion

Figur 4.5: Egen produktion. Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, december 2016 (revideret figur fra Mikkelsen 2015)

Figur 4.6-4.13: Egen produktion

Figur 4.14-4.23: Egen produktion. Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, december 2016 (reviderede figurer fra Mikkelsen 2015)

Coverside, kapitel 5: Egen produktion

Figur 5.1-5.7: Egen produktion

Coverside, kapitel 6: Egen produktion

Figur 6.1-6.5: Egen produktion

Coverside, kapitel 7: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.1: Egen produktion

Figur 7.2: Diagram: Egen produktion. Billeder, fra toppen: Poul Rasmussen, Jeppe Fink, egen produktion

Figur 7.3: Egen produktion, til højre: Netværkscentret, AAU

Figur 7.4: Egen produktion (figur fra Mikkelsen 2015)

Figur 7.5-7.6: Egen produktion og Janni Nesager Toft

Figur 7.7: Kort over interventionssite: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016). Koncept diagram: Line Guldhammer

Figur 7.8: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.9: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.10: Kort over designundersøgelsen: Line Guldhammer (Indeholder data fra Google: ©2017 Aerodata International Surveys, DigitalGlobe, Kortdata, ©2017 Google). Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.11: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.12: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.13: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.14: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.15: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.16: Kort over designundersøgelsen: Laura Lyhne (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, januar 2017). Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.17: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.18: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.19: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.20: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.21: Kort over designundersøgelsen: Line Guldhammer (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, februar 2017). Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.22: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.23: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.24: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.25: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.26: Kort over designundersøgelsen: Laura Lyhne (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, februar 2017). Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.27: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.28: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.29: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.30: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.31: Kort over designundersøgelsen: Laura Lyhne (Indeholder data fra Google: ©2017 Aerodata International Surveys, Kortdata, ©2017 Google). Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.32: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.33: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.34: Udarbejdet af Line Guldhammer. Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.35: Kort over designundersøgelsen: Line Guldhammer (Indeholder data fra Google: ©2017 Google, Kortdata, ©2017 Google)

Figur 7.36: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, januar 2017)

Figur 7.37: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.38: Udarbejdet af Line Guldhammer. Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.39: Udarbejdet af Line Guldhammer (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016).

Figur 7.40: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.41: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.42: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.43: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.44: Kort over designundersøgelsen: Laura Lyhne (Indeholder data fra Google: ©2017 Aerodata International Surveys, Kortdata, ©2017 Google). Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.45: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.46: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.47: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.48: Udarbejdet af Line Guldhammer

Figur 7.49: Kort over designundersøgelsen: Line Guldhammer (Indeholder data fra Google: ©2017 Aerodata International Surveys, Kortdata, ©2017 Google). Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.50: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, september 2016)

Figur 7.51: Udarbejdet af Laura Lyhne

Figur 7.52: Udarbejdet af Laura Lyhne. Billeder fra site: Egen produktion

Figur 7.53: Udarbejdet af Laura Lyhne (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark ortofoto, januar 2017)

Figur 7.54: Billede taget af Janni Nesager Toft

Figur 7.55: Billeder taget af Quentin Stevens

Figur 7.56: Egen produktion

Figur 7.57: Billede taget af Janni Nesager Toft

Figur 7.58-7.61: Egen produktion

Coverside, kapitel 8: Egen produktion

Figur 8.1-8.4: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, Topogr. kort 1980-2001, september 2016)

Figur 8.5: Egen produktion (Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, Topogr. kort 1980-2001, september 2016). Visualiseringer: Laura Lyhne og Line Guldhammer

Appendiks oversigt (trykte og/eller vedlagt digitalt)

Bemærk: Digitale appendiks er kun tilgængelige for bedømmelsesudvalget

A.1: Statistik for godsomsætning i Limfjordsområdet og Nordjylland

B.1: Dovey 2016. Interviewtransskription af interview med Kim Dovey på Melbourne Docklands, Melbourne, Australien, 1. april 2016 (kun vedlagt digitalt)

C.1: Kronologisk overblik over hovedbegivenhederne i samarbejdet med de deltagende kommuner i projektet

D.1: Videoeksempler på videoetnografier fra bil, cykel og kajak (kun vedlagt digitalt)

E.i: Deltagerliste for fokusgruppeinterviews med navn og baggrund (kun vedlagt digitalt)

E.ii: Interviewguide til fokusgruppeinterview (kun vedlagt digitalt)

E.iii: Deltagerliste med navn og baggrund fra opstartsworkshop (kun vedlagt digitalt)

E.1 - 10: Transskriptioner samt referater af fokusgruppeinterview (kun vedlagt digitalt)

E.11: Transskription af opstartsworkshop (kun vedlagt digitalt)

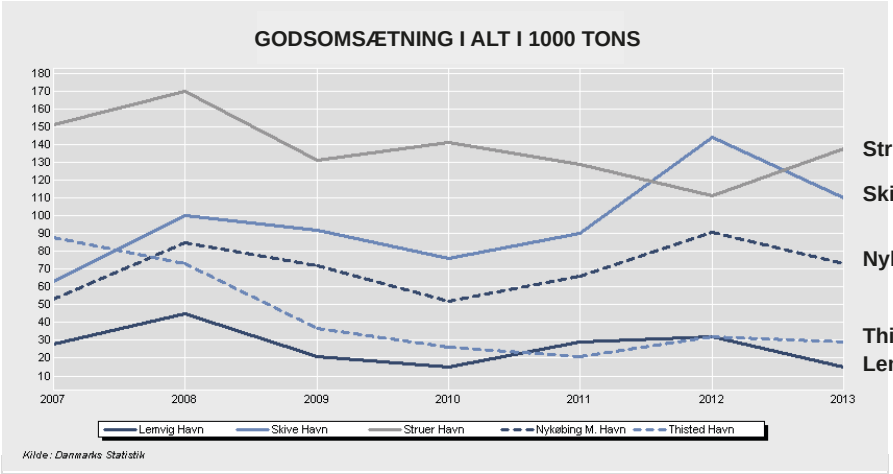
F.i: Interviewguide for interview af sejlende turister

F.ii: Liste over respondenter i sejlerundersøgelse

F.1 – 32: Besvarelser fra respondenter i sejlerundersøgelse (kun vedlagt digitalt)

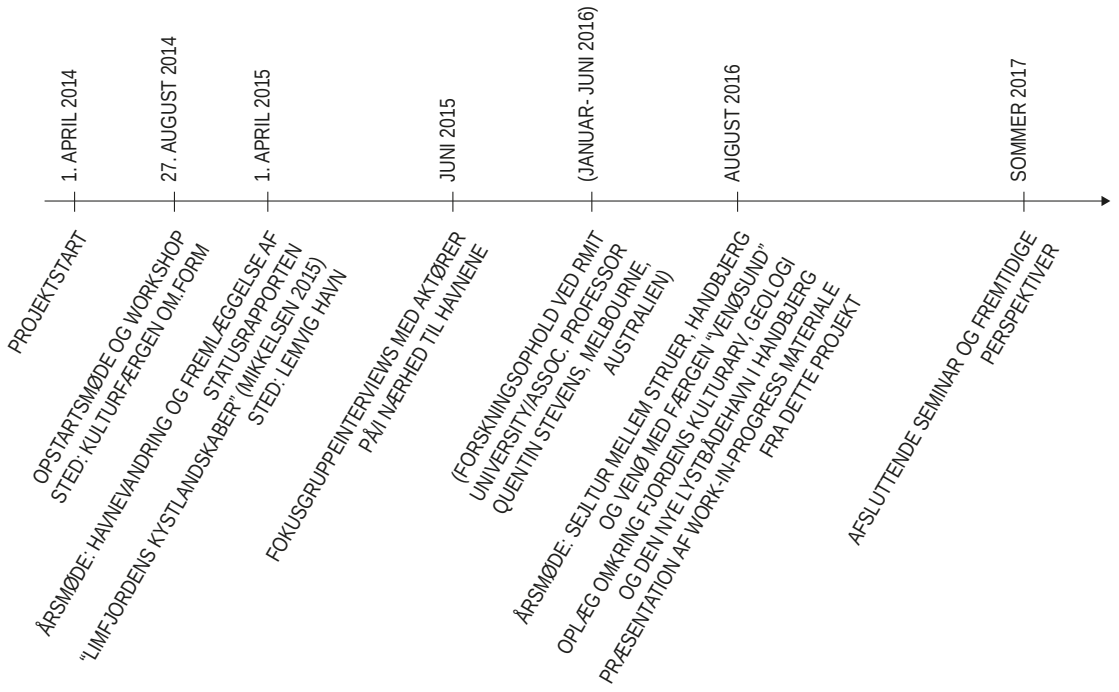
Appendiks A.1: Godstransport på udvalgte havne i Limfjorden sammenlignet med større nordjyske havne (kilde: Danmarks Statistik SKIB101 2014, figur fra Mikkelsen 2015)

GODSTRANSPORT I LIMFJORDEN



	Godsomsætning				
	Vestlige Limfjordshavne	**Thyborøn**	**Aalborg**	**Hirtshals**	**Frederikshavn**
2008 Tons p.a.	**473.000**	**1.299.000**	**3.167.000**	**1.205.000**	**2.783.000**
2013 Tons p.a.	**365.000**	**827.000**	**2.341.000**	**1.449.000**	**2.412.000**
2008 - 2013	**-23 %**	**-36 %**	**- 26 %**	**+ 20 %**	**-13 %**
Uden Skive	**-32 %**				

Appendiks C.1: Kronologisk overblik over hovedbegivenheder i samarbejdet med de deltagende kommuner i projektet



Appendiks F.i: Interviewguide for interview af sejlende turister

Havn:
Dato og klokkeslæt:
Hvem er respondenten/respondenterne
Køn
Alder
Bopælskommune/by
Uddannelse og beskæftigelse

Den sejlende turist
Hvor længe har I sejlet?
Hvordan kom I i gang med/blev interesseret i at sejle?
Hvilken type/størrelse båd har I?
Kan I overnatte på den når I er på rejsen? Hvis ikke, hvor overnatter I så?
Hvilke kvaliteter ved sejlerlivet tiltaler jer?

Rejsens mål og opbygning
Har I været i Limfjordsområdet før?
Hvorfor er Limfjorden valgt?
Ad hvilken rute er I kommet til den pågældende havn (tegn eventuelt på kort)?
Hvordan er rejsen planlagt og hvilke steder i Limfjorden er jeres mål for rejsen (hvis planlagt, ellers den forventede rute) (tegnes på kort)?
Hvad er jeres forestillinger og forventninger til disse steder?
Hvorfor er denne rute valgt?
Hvilke oplevelser søges? Er der dele af fjorden der undgås pga. det sejltekniske eller andre forhold?
Markér attraktioner/områder I kender og områder I ikke kender i Limfjorden (på kort)
Hvilke kanaler har I fået information igennem (bekendte, turisthjemmesider/bureauer, andet?)

Havnene og deres faciliteter
Hvilke elementer karakteriserer en god feriehavn (i forhold til faciliteter, liv på havnen, landskab og by?)
Hvad søger I typisk i en kystby og hvor søger I hen når I kommer i land?
Kan I give gode eksempler på havne der opfylder disse kriterier, eller nogle af dem?
Kan I give eksempler på byer, hvor by og havn hænger godt sammen og hvad skyldes dette efter jeres mening?
Har I ideer til tiltag eller faciliteter I føler mangler på havnene?
Forsøg at beskrive jeres indtryk af nærværende havn med tre ord
Hvilke farvande færdes I ellers i?
Hvilke kvaliteter lægger I vægt på ved disse?

Afsluttende
Må vi kontakte jer for eventuelt uddybende spørgsmål efter jeres rejse er endt?
Hvis ja, telefonnummer: _____

Appendiks F.ii: Liste over respondenter i sejlerundersøgelse

Data er fremstillet således:

Respondent nummer, køn og antal, aldersgruppe, herkomst, havn (hvor interview foregik), antal års sejlererfaring

Bemærk: Nogle respondentnumre indeholder flere respondenter, eksempelvis M og K (Mand og Kvinde)

Respondent 1, Mand, 60-69, Limfjorden, Hals, 5-9
Respondent 2, 2 Mænd, 40-49, DK, Hals, 40-49
Respondent 3, Mand, 50-59, Lokal, Hals, 50-59
Respondent 4, Kvinde, 50-59, Sverige, Hals, 30-39
Respondent 5, Kvinde, 50-59, DK, Hals, 20-29
Respondent 6, M og K, 60-69, Limfjorden, Hals, 5-9
Respondent 7, Mand, 20-29, Limfjorden, Hals, 0-4
Respondent 8, M og K, 40-49, Lokal, Hjarbæk, 0-4
Respondent 9, 2 Mænd, 60-69, DK + Lokal, Hjarbæk, 60-69
Respondent 10, Mand, 60-69, DK, Hjarbæk, 5-9
Respondent 11, M og K, 60-69, Lokal, Handbjerg, 20-29
Respondent 12, M og K, 60-69, Limfjorden, Handbjerg, 5-9
Respondent 13, Mand, 30-39, DK, Handbjerg, 0-4
Respondent 14, Mand, 50-59, Lokal, Handbjerg, 20-29
Respondent 15, Kvinde, 60-69, Lokal, Handbjerg, 0-4
Respondent 16, Kvinde, 60-69, Lokal, Hjarbæk, 20-29
Respondent 17, Mand, 70-79, Lokal, Hjarbæk. 40-49
Respondent 18, Mand, 70-79, Lokal, Struer, 60-69
Respondent 19, Mand, 40-49, DK, Struer, 30-39
Respondent 20, Mand m børn, 40-49, Lokal, Struer, 10-19
Respondent 21, Mand, 50-59, Lokal, Struer, 30-39
Respondent 22, M og K, 20-29, Limfjorden, Struer, 20-29
Respondent 23, M og K, 20-29, Norge, Lemvig, 0-4
Respondent 24, Mand, 50-59, Lokal, Lemvig, 50-59
Respondent 25, M og K, 60-69, Limfjorden, Lemvig, 20-29
Respondent 26, M og K, 50-59, Lokal, Lemvig, 50-59
Respondent 27, Mand, 40-49, Sverige, Nykøbing, 10-19
Respondent 28, K m børn, 50-59, Tyskland, Nykøbing, 30-39
Respondent 29, Kvinde, 50-59, DK, Nykøbing, 10-19
Respondent 30, Mand, 60-69, Lokal, Nykøbing, 50-59
Respondent 31, M og K, 40-49, Tyskland, Aalborg, 40-49
Respondent 32, Kvinde, 60-69, Norge, Aalborg, 20-29

ISSN (online): 2446-1628
ISBN (online): 978-87-7112-925-0

AALBORG UNIVERSITY PRESS