

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1903-1092

www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Modtaget: 03.09.2013

Fagfællebedømt: 28.04.2014

Missing Links

Et case studie af et nationalt mobilitetsknudepunkt/lokalt tilbagegangssted

Ida Sofie Gøtzsche Lange, isgl@create.aau.dk

Lea Louise Holst Laursen, llhl@create.aau.dk

Claus Lassen, clla@create.aau.dk

Institut for Arkitektur, Design & Medieteknologi, Aalborg Universitet

Abstrakt

Udkantsdanmark er i den offentlige debat ofte italesat som havende for dårlig tilgængelighed og set som mobilitetsfattig. Forbedret og øget infrastruktur er således ofte taget op som løsningen for disse områder. Denne artikel argumenterer imod denne begrænsede forståelse af problemer relateret til udkantsområder. Artiklen viser konkret gennem et casestudie af Hirtshals, baseret på en til formålet udviklet 'mobil metode' samt studier af byplaner og luftfotos, hvordan dette byområde influeres af en stor mængde fysiske mobiliteter, såsom turister, forretningsrejsende, gods og offshore-industri, en national motorvej, en togrute og færgeforbindelser til en række nordiske lande. Dog oplever byen en række negative byudviklingstendenser hvilket påvirker byen Hirtshals som et oplevet og levet sted. Artiklen argumenterer derfor teoretisk på baggrund af casestudiet for nødvendigheden af at fysiske mobiliteter og sted i højere grad må forstås i sammenhæng som gensidigt afhængige. Det betyder konkret i forhold til den analyserede case, at sted og fysiske mobiliteter ikke blot skal udspille sig som to forskellige stedslige logikker og materialiteter, men i højere grad bør sammentænkes således, at de levede steder og mobilitetsstrømmene påvirker og udvikler hinanden i den fremtidige byudviklingsproces. Der synes at være et uforløst arkitektonisk mobilitetspotentiale gemt i planlægningen af Hirtshals.

1.0 Introduktion

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

Udkantsdanmark har med jævne mellemrum været på den politiske dagsorden og del af den offentlige debat i Danmark. I den offentlige debat samt i en række konventionelle teorier er problemerne med udkantsområder ofte blevet set som et spørgsmål om for lidt mobilitet og for svag forbindelse til de regionale og nationale bycentre. Forbedret og øget infrastruktur er således ofte taget op som løsningen for disse områder. Denne artikel argumenterer imod denne begrænsede forståelse af problemer relateret til udkantsområder. Nogle udkantsområder, der oplever befolkningstilbagegang, er i virkeligheden særdeles godt forbundet til de store nationale netværk af byer, infrastrukturer og industrier. Artiklen viser konkret gennem et fysisk-rumligt casestudie af Hirtshals, baseret på en til formålet udviklet 'mobil metode' samt studier af byplaner og luftfotos, hvordan dette byområde er præget af en stor mængde af fysiske

mobiliteter, der passerer gennem området i form af turister, forretningsrejsende, gods og offshore-industri, via en national motorvej, en togrute og færgeforbindelser til en række nordiske lande. Dog oplever byen stadig de samme problemer som en række andre perifere byer: fraflytning, bymæssigt forfald, mangel på unge, høj arbejdsløshed osv. Denne negative udvikling påvirker byen Hirtshals som et oplevet og levet sted. Artiklen argumenterer derfor teoretisk på baggrund af casestudiet for nødvendigheden af, at fysiske mobiliteter og sted i højere grad må forstås i sammenhæng som gensidigt afhængige. Det betyder konkret i forhold til den analyserede case, at sted og fysiske mobiliteter ikke blot skal udspille sig som to forskellige stedslige logikker og materialiteter, men i højere grad bør sammentænkes således, at de levede steder og mobilitetsstrømmene påvirker og udvikler hinanden i den fremtidige byudviklingsproces. Der synes at være et uforløst arkitektonisk mobilitetspotentiale gemt i planlægningen af Hirtshals.

Den valgte ekstreme case (Flyvbjerg 1991), Hirtshals, byder som beskrevet i ovenstående på en række komplekse og sammensatte betingelser for bosætning. Indbyggertallet falder markant, og befolkningsprognoser forudser en fortsat affolkning af byen (Danmarks Statistik, 2013; Hjørring Kommune, 2010). Hirtshals ligger i det, der af staten er blevet udpeget yderområde og af medierne blevet benævnt som det såkaldte Udkantsdanmark, men har til trods for denne klassificering vækst i havnerelaterede arbejdspladser (Hirtshals Havn, 2008), lave boligpriser (Totalcredit, 2013) og er infrastrukturelt i høj grad opkoblet på det resterende Danmark, med direkte færgeforbindelser til flere steder i Norge, Færøerne og Island og med motorvejsforbindelse direkte til Tyskland og det øvrige Europa, samt en togforbindelse til det nationale toget. Hirtshals er en relativt ny by, hvor den første arkitekttegnede masterplan lå klar i 1919. Byen er rent fysisk opbygget med udgangspunkt i et simpelt mobilitetsdiagram, der fordrer effektivitet og efter modernistiske principper materialiserer tanken om nemt og bekvemt at komme fra A til B.

Diagrammet er styrende for, hvordan byen fungerer og skaber stor værdi for nogen, mens den afkobler andre (Massey, 1991). Der opstår et åbenlyst modsætningsforhold mellem stedernes rum og strømmenes rum (Castells, 1996). Eller sagt på en anden måde i mellem leveby og transitby.

I det efterfølgende er artiklen opbygget på følgende måde: *Først* opstilles den teoretiske ramme som baggrund for den analyserede case. Dette gøres for at klargøre den tilgang og den optik, der lægges på casen, og skitsere state-of-the-art, der ligger til grund for det teoretiske felt, som casen indskrives i. Dette omhandler mobilitets- og stedsforskning i en arkitektonisk optik. *Dernæst* analyseres casen Hirtshals med fokus på fysiske mobiliteter og sted som et samlet perspektiv, hvor hverken fysiske mobiliteter eller sted kan analyseres for sig. Analysen er foretaget efter ovennævnte metodiske fremgangsmåde. *Endeligt* afsluttes artiklen med en konklusion og en perspektivering.

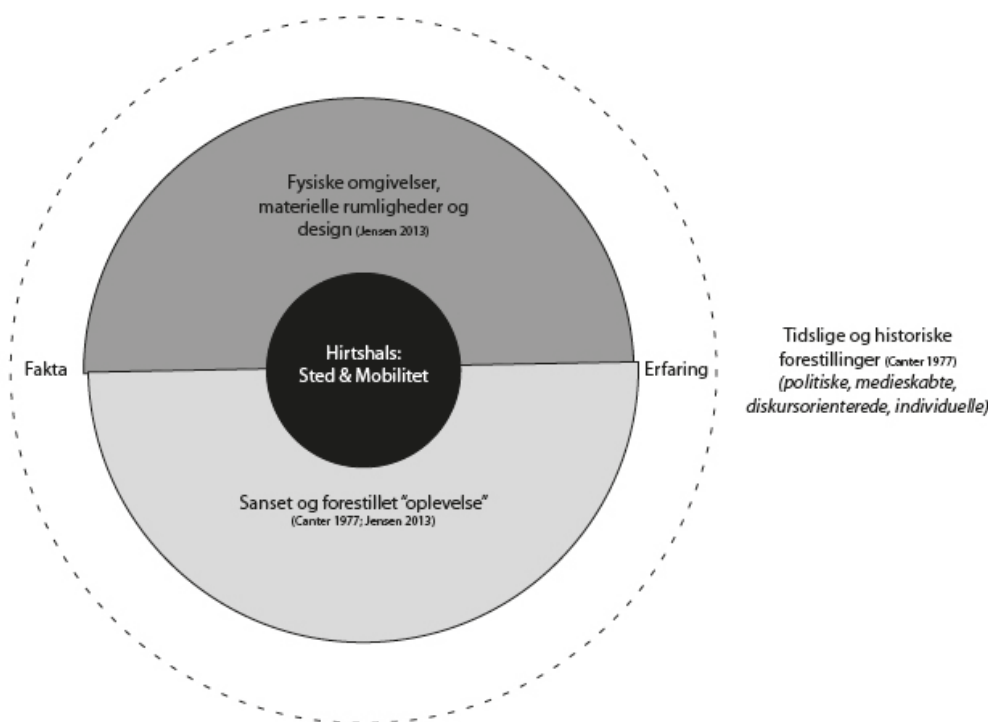
2.0 Teoretiske betragtninger om sted og mobilitet

Det teoretiske udgangspunkt for analyserne af Hirtshalscasen i denne artikel er en forskningsmæssig interesse for forholdet imellem mobiliteter og steder – imellem strømmenes rum og stedernes rum (Castells 1996). Artiklens teoretiske greb er funderet i det ny mobilitetsparadigme (Adey, 2010; Cresswell, 2006; Jensen, 2013; Urry, 2000, 2007). Sted er, i modsætning til lokalitet, centrum for mening og betydning – mobilitet er i den sammenhæng den dynamiske ækvivalent af sted (Cresswell 2006:3). Men steder er – set i en mobilitetsoptik – også selv "i bevægelse" (Sheller and Urry 2004:1). Det betyder konkret, at steder ikke er faste og uforanderlige størrelser men også delvist er afhængige af, hvilke begivenheder der praktiseres på stedet. Sådanne begivenheder er ikke separate aktiviteter, men involver forskellige komplekse netværk og mobilitetssystemer (Urry and Sheller 2006:6). Steder begribes her som økonomisk, politisk og kulturelt produceret igennem forskellige mobilitetsnetværk af kapital, mennesker, objekter, tegn og information (ibid.). Steder "performes" ofte på et globalt niveau, og her bliver det enkelte sted sat i spil i relation til andre steder, hvilket gør dem mere eller mindre ønskelige eller mere eller mindre besøgte (ibid.). Steders til- og frakobling fra de forskellige strømme har derfor også en vigtig betydning for stedets identitet. I en sådan forståelsesmæssig optik spiller geografiens relationelle stedsforståelse en central rolle. Massey (1991) har således tidligere vist, hvordan 1) steder er processer, 2) steder er grænseløse og 3) steder ikke har entydige, unikke identiteter. Men samtidig fremhæver hun modsat, hvordan 4) "intet af det [ovennævnte] fornægter sted eller vigtigheden af det unikke ved sted" (Massey, 1991, s. 8 - egen oversættelse). Således formulerer hun, om end med andre ord, hvordan sted og mobilitet er to sider af samme sag. For Massey er tid, rum og sted flydende størrelser, ja, alt i verden er relationelt, heterogent og

konstant under konstruktion. Det betyder, at man ikke kan fikse eller fryse et sted, men må se på og forstå stedet 'undervejs' (se også Allen, 1998, s.2; Healey, 2000, s. 517). Denne forståelse af det urbane opløser på mange måder den traditionelle by bestående af et center med en periferi og erstatter denne med et fintmasket netværk af større og mindre urbane områder, der er forbundet igennem forskellige netværk (Holst Laursen, 2008). Samtidig forstås stedet med det relationelle og mobile 'blik', der prioriterer analyser af, hvorledes steder er indrettet og gjort meningsfyldte gennem menneskelig udfoldelse og er et produkt af kulturelle, sociale, politiske og økonomiske relationer (Simonsen, 2004, s. 1).

Yderligere augmentere denne artikel i forlængelse af ovenstående for en tilgang til sted og mobilitet, der betoner arkitekturens betydning med blik for *"[...] at forholdet mellem det sociale liv og dets spatio-temporale omgivelser må begribes dialektisk. Det vil sige, individet er på én og samme tid skaber og er skabt af dets spatiole kontekst. Ligeledes er den spatio-temporale kontekst betydningsmættet gennem praksisser i rummet"* (Lassen og Jensen 2006:20). Canter (1977) argumenter for, at 'sted' ikke kan forstås til fulde, uden vi kender til den adfærd, der finder sted på et givent sted; stedets fysiske parametre og den beskrivelse eller den forestilling, mennesker har om stedet (Canter, 1977). Med en lignende stedsopdeling opererer Lefebvre (1991), idet han inddeler et sted i 'Representational space', som repræsenterer stedets beboere og brugere; 'Representations of Space' som er planlæggerens, videnskabsmandens, urbanistens m.fl.s konceptuelle sted og endelig 'Spatial practice of a society' som er afsløret igennem den fysiske og erfaringsmæssige afkodning af stedet (Lefebvre, 1991). Fælles for disse tredelinger er, at de forsøger at beskrive hvilke elementer, der er vigtige at inddrage for at forstå, læse og opleve et sted. Det fysiske sted er således forbundet med stedets arkitektur, hvor et steds arkitektur determinerer det specifikke sted og dets fysiske kvaliteter (Solà-Morales, 1997). Her er fokus på stedets komposition, materialer, teksturer, overflader, inventar og topografi, og et bevidst arbejde med disse elementer kan bidrage til en særlig stedsoplevelse (Laursen, 2012). Men et sted er ikke en fikseret størrelse, der er uforanderlig. Tværtimod er et sted en dynamisk størrelse, der består af en fortid, en nutid og en fremtid (Hvattum, 2009). Samtidig påvirkes og påvirker stedet (af) forskellige strømme af mobiliteter. Det teoretiske udgangspunkt for nærværende artikel er således også, at mobilitet ikke kan forstås løsrevet fra de fysiske urbane materialiteter og strukturer, tværtimod må mobiliteten ses i tæt sammenhæng med de steder, som mobilitetsstrømmene forbinder. Dermed indgår et sted både som del af et større netværk af mobile strømme og som et fysisk sted i sig selv med en stedsidentitet og et betydningsunivers.

Med udgangspunkt heri er nedenstående forståelsesmodel udviklet som en optik til at adressere mobilitet og sted i den udvalgte case. Modellen er inspireret af henholdsvis Jensen (2013) og Canter (1977), der med deres forskellige forståelsesmodeller fremfører forskellige fokus. Jensens model har fokus på mobilitetens fysiske omgivelser, sociale interaktioner og den kropslige udførelse/opførelse af mobilitet på et givent sted. Ligeledes viser modellen, hvordan disse tre dimensioner af en given mobilitetssituation dels er påvirket fra oven, det vil sige gennem planlægning, design, regulativer og institutioner, dels iscenesat nedefra gennem individuelle og sociale udfoldelser. Modellen beskriver konkrete mobilitetssituationer og afgrænser sig således fra et tidsligt perspektiv, herunder fra historiske forestillinger om mobilitet/sted. For Hirtshals-casen synes det ikke tilstrækkeligt at se på situationer – her er der tale om sted og mobilitet i en større geografisk såvel som historisk forståelsesramme. Denne dimension findes eksplicit i Canters model, hvor de tre nøglebegreber er adfærd, fysik og forestilling.



2.1 Metodisk operationalisering af den teoretiske forståelsesmodel

Optimalt skulle alle de nævnte dele i ovenstående forståelsesmodel inddrages i en steds- og mobilitetsanalyse af Hirtshals, for at få så mangefacetteret et blik på det pågældende sted og de mobilitetsstrømme der medvirker til at konstituerer stedet. Således repræsenterer modellen på den ene side erfaring (oplevelses af stedet) og på den anden side fakta (data til at forstå casens kvantitative forhold). Det skal påpeges, at Hirtshals undersøgelsen er en del af et større casestudie, der adresserer alle elementer i den opstillede model. Det er dog i den efterfølgende analyse valgt hovedsagligt at fokusere på de elementer der specielt relaterer sig til de fysiske og materiale forhold, idet disse udgør denne artikels genstandsfelt. Specielt arbejdes der med følgende to analytiske elementer:

- 1) *Det faktuelle by og den historiske by:* Byens tilblivelse, fysiske omgivelser og materielle rumligheder er for det første studeret gennem statistikker og historiske plandokumenter. Studier af de originale planer for og tegninger af Hirtshals by, sammenholdt med luftfotos af området, er de centrale metodikker i forhold til at analysere og forstå den nuværende situation, den historiske udvikling samt de fysiske rammer og materialer.
- 2) *Den professionelt rejsendes erfarede blik på stedet:* Den sansede og forestillede oplevelse af Hirtshals, er for det andet studeret via fysisk tilstedeværelse fra en fænomenologisk vinkel. I denne del sættes de sociale relationer dog i baggrunden til fordel for et fokus på forskerens/arkitektens/planlæggerens professionelle 'mobile blik'. At undersøge sted og fysisk mobilitet som et samlet og uadskilleligt hele har nødvendiggjort udviklingen af en 'mobil metode', hvor fænomenologiske studier er foretaget 'undervejs', i bevægelsen gennem tid og rum – det vil sige en metode, hvor stedet er oplevet *med* mobiliteten. Metoden er inspireret af de arkitektfaglige metoder Urban Songlines (Marling, 2003) og Serial Vision (Cullen, 1971), men adskiller sig henholdsvis fra Urban Songlines ved at benytte forskerens eget blik og vokabularium (frem for interviewrespondenter) og fra Serial Vision ved et større fokus på oplevelse i bevægelse (modsat den punktuelle oplevelse som snit i tid og rum). Udgangspunktet er her som beskrevet i ovenstående at stedet ikke kan fikseres og fryses, men må forstås undervejs.

I det efterfølgende vil Hirtshalscasen således blive analyseret med udgangspunkt i den opstillede forståelsesramme og de beskrevne metodikker.

3.0 Casestudie: Den faktuelle by

“Jeg har aldrig set så moderne en gris før noget andet sted i Danmark; Hjørring-Hirtshals-toget - det er state of the art, TGV i Frankrig-tog, der ræser af sted, det har ikke en skid med udkant at gøre, det er forkant, det er langt foran herovre!” (DR1, 2011)

I det nordligste Jylland, ude ved kysten, ligger Hirtshals. Hirtshals er som en del af det såkaldte "Udkantsdanmark" en af de perifere byer i Danmark, der oplever et faldende indbyggertal. I løbet af de seneste 11 år har Hirtshals mistet næsten 11 procent af byens befolkning, faldende fra 6764 indbyggere i 2002 (Hjørring Kommune, 2009, s. 99) til 6028 indbyggere pr. 1. januar 2013 (Danmarks Statistik, 2013) (Tabel 1). I 2010 lavede Hjørring Kommune en rapport om indbyggerne i kommunen. En af de vigtigste konklusioner i rapporten var, at det største fald i befolkningstallet vil ske i landdistrikterne i kommunen samt netop i byen Hirtshals, som er den næststørste by i kommunen (Hjørring Kommune, 2010, s. 23). Rapporten viser en befolkningsprognose for Hirtshals, som fortsætter den nuværende affolkning, og det forudsiges at antallet af indbyggere vil være nede på 5908 personer i år 2026 (Tabel 1). Sammenlignes tidligere fremskrivninger fra Hjørring Kommune med virkeligheden, kan prognosen endda hævdes at være til den optimistiske side: På baggrund af prognosen havde Kommunen forventet 6129 indbyggere pr. 1. januar i indeværende år 2013, hvilket er godt 100 personer mere end det viste sig at være tilfældet.

Tabel 1 - Indbyggertal samt befolkningsprognose for Hirtshals med skæringsår 2013

Indbyggertal i Hirtshals per 1. januar 2006 – 2012 (Danmarks Statistik, 2013)														
Årstal	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013						
Befolkningstal	6475	6398	6346	6310	6268	6194	6140	6028						
Befolkningsprognose for Hirtshals 2013 – 2026 (Hjørring Kommune, 2012)														
Årstal	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Befolkningstal	6129	6107	6088	6071	6050	6034	6012	5996	5981	5967	5953	5940	5924	5908

Hvorfor forlader folk så markant Hirtshals som bosætningsby? Det umiddelbare svar på dette vil være, at nogle grundlæggende betingelser for bosætning mangler på grund af den perifere beliggenhed på kanten af Danmark. Det hævdes ofte, at sådanne bosætningsbetingelser er tilgængelighed, arbejdspladser, og boligmuligheder.

I det følgende vil disse tre betingelser derfor blive uddybet for casen Hirtshals.

Det er en kendsgerning at Hirtshals er placeret langt væk fra landets hovedstad, København, og ser man på de seneste kortlægninger og definitioner fra ministeriet for By, Bolig og landdistrikter, er Hirtshals Sogn blevet kategoriseret som et byområde "længere væk fra de største byer" (Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, 2013). På trods af den afsides beliggenhed, er Hirtshals overraskende godt forbundet infrastrukturelt. Det danske motorvejs-H strækker mod nord sin venstre arm gennem Jylland via bl.a. Aarhus og Aalborg direkte til Hirtshals. Motorvejen er bygget i 5 faser; begyndende i 1996 og afsluttet med strækningen fra Bjergby til Hirtshals i 2004 (Vejdirektoratet, 2014). Således kan man køre hele vejen fra Aalborg (den befolkningsmæssigt fjerde største by i Danmark) til Hirtshals, 66 km, på cirka 40 minutter (Krak, 2013; Vejdirektoratet, 2013).

Dertil kommer at et af i alt otte transportcentre i Danmark (FDT, 2013) er placeret ved Hirtshals. Transportcenteret omfatter toldekspedition, speditivsvirksomheder, truckdieselanlæg med truckdiesel og anlæg med brændstof til personbiler, serviceværksteder og kiosk. Desuden omfatter centerbygningen chaufførlounge, dobbeltværelser, badefaciliteter, kontorer og konferencelokaler. I juni 2011 blev en 905 m² stor kioskbygning indviet til både café, kiosk og byens turistkontor (HTC, 2013).

Transportcenteret er et strategisk knudepunkt, der kobler infrastrukturen på land og havneaktiviteterne til vands. Hirtshals Havn er sammen med Aalborg Havn, Aalborg Portland Havn og Frederikshavn Havn blandt de største havne i Nordjylland og hævder at være "Nordnordmarks førende erhvervshavn" (Hirtshals Havn, 2008).

Foreningen af Danske Transportcentre, FDT forventer på lang sigt togforbindelse direkte til transportcenteret i Hirtshals (FDT, 2013). Og allerede i dag er byen Hirtshals koblet op på jernbanesystemet i Danmark. Med forbindelser hver halve time om morgenen, eftermiddagen og aftenen, og hver time i de tidlige morgentimer, om formiddagen og sent om aftenen, tager det 22 minutter at rejse mellem Hjørring og Hirtshals (NT, 2013), hvilket giver gode muligheder for pendling. Det synes således ikke at være manglen på forbindelser til og fra Hirtshals, der som den væsentligste mekanisme forårsager affolkningen af byen. Hirtshals Havn er i vækst, både i form af skibe, gods og passagerer, der strømmer igennem (Tabel 2). Dette betyder, at byen i stigende grad bliver belastet af gods- og passagertrafik. Senest er to store cruisefærger blev føjet til den faste rutefart fra foråret 2013, hvilket har skabt 300 nye arbejdspladser indenfor drift, salg og service (Danske Havne, 2013). Mere end 90 virksomheder i havnen har deltaget i en undersøgelse om havnene erhvervsøkonomiske konsekvenser for Nordjylland. Undersøgelsen dokumenter blandt andet, hvordan Hirtshals Havn skaber 2723 arbejdspladser - hvor drift af færgerne og de turistrelaterede aktiviteter omkring havnen såsom guidede lystfiskerture ikke er medregnet. Så med dette in mente er antallet af arbejdspladser i forbindelse med havnen i Hirtshals endnu større (Hirtshals Havn, 2008).

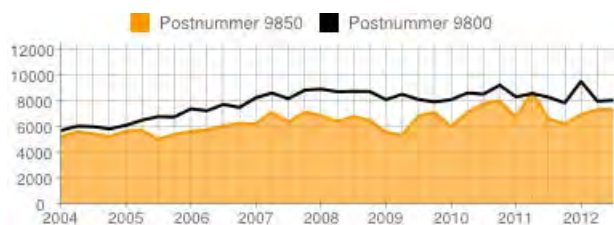
Tabel 2 - Trafiktal for Hirtshals Havn (Danmarks Statistik 2013)

Antal skibe, gods og passagerer gennem Hirtshals Havn 2007 – 2012						
Årstal	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Skibe	2089	1759	1797	2298	2443	2412
Godsomsætning, 100 tons	1284	1205	1230	1315	1352	1505
Passagerer, 1000 personer	1838	1888	2063	2178	2247	2246

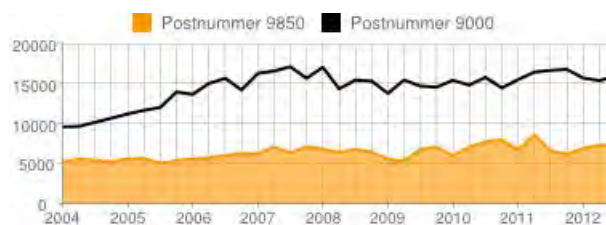
Som den næststørste by i kommunen har Hirtshals en række hovedfunktioner (skoler, bibliotek, kommunale afdelinger etc.) samt underholdningsindustrien (hovedsagelig Nordsøen Oceanarium), som også skaber arbejdspladser inden for et spænd på sektorer. Det betyder at byens arbejdsudbud relaterer sig til en række forskellige sektorer.

Hvad angår boligmarkedet i Hirtshals følger dette naturligvis fraflytningen: Flere og flere huse står tomme og priserne er deraf lave. Dette er dog ikke nødvendigvis ensbetydende med nedslidte og forældede boliger. Det er stadig muligt at bygge nyt, hvis dette ønskes, og der er – med relativt lave priser – eksempler på attraktive byggegrunde og nye boliger i moderne stil. Sammenlignes priserne med markedet i kommunens hovedby Hjørring (Figur 1 - Boligpriser i henholdsvis Hirtshals (Gul) og Hjørring (sort)) og med regionens hovedby Aalborg (Figur 2) ses tydeligt de markant lavere vurderinger (Totalkredit, 2013). Boligmarkedet er således ikke forbundet med de samme eksklusionsproblemer som ses i mange større urbane områder de seneste årtier.

Disse tre betingelser synes samlet at udgøre et paradoks sammenstillet med den virkelighed, der tegner sig i Hirtshals. Borgerne forsvinder fra byen, selvom de tre ovennævnte hjørneste alle synes at være til stede. Det ser ud som om noget andet mangler. En fjerde hjørneste? Et missing link? I søgen efter dette 'noget' har det været relevant at tage et nærmere kig på byens historie.



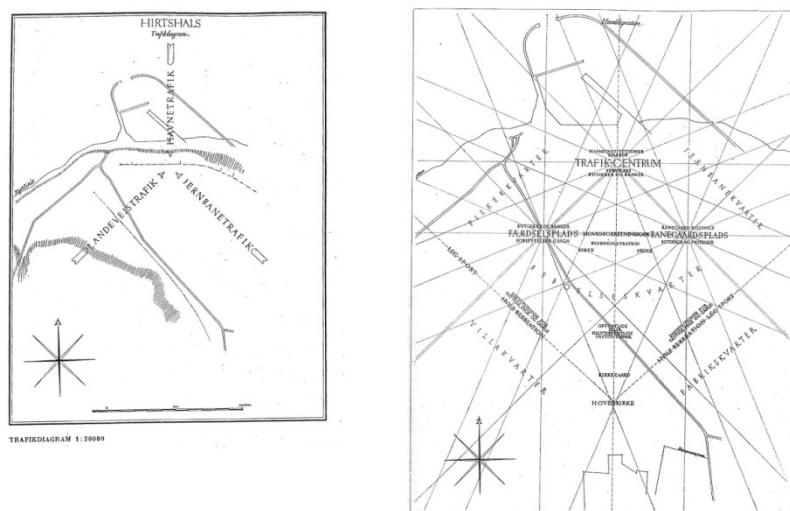
Figur 1 - Boligpriser i henholdsvis Hirtshals (Gul) og Hjørring (sort)



Figur 2 - Boligpriser i henholdsvis Hirtshals (Gul) og Aalborg (sort)

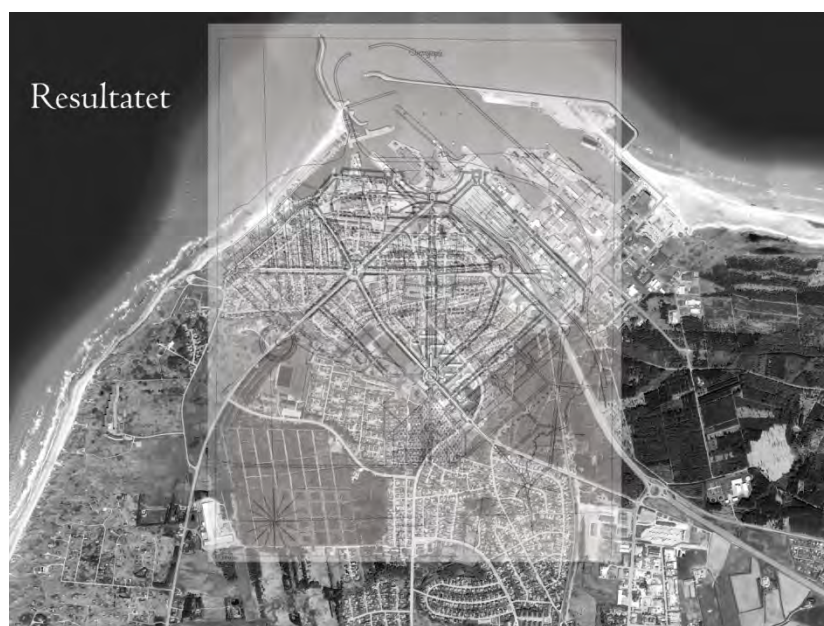
3.1 Den historiske by – en moderne by!

Det kan være nærliggende at tro, at Hirtshals som mangen en europæisk by stammer fra en gammel bosætning, der over tid er vokset til den by, den er i dag. Med Hirtshals er dette dog ikke tilfældet. Tværtimod er Hirtshals en overraskende ung by, grundlagt i første halvdel af det 20. århundrede. De første tegninger af en helt ny by blev foretaget på baggrund af en arkitektkonkurrence i 1919, hvor den berømte danske arkitekt Steen Eiler Rasmussen sammen med Knud Christiansen blev udråbt som vindere. De næste fire år fremfinpudsede de idéerne til en omfattende masterplan, som lå færdig i 1923. Planerne var moderne og byggede på et simpelt trafikdiagram: en hovedvej ind fra sydvest, en jernbane ind fra sydøst og havnen med mulighed for indsejling af skibe fra nord (se Figur 3). Hvor disse tre transportformer mødtes, ville et infrastrukturelt center skabe de perfekte betingelser for en helt ny by at blomstre frem. Den funktionalistiske plan fulgte lige akser, og hvor linjerne i planen ville mødes, skulle en pladسدannelse lægges ud. Infrastrukturen delte planen op i afgrænsede bykvarterer til forskellige formål: boliger til fiskere, andre boligområder med villaer, et område til fabrikker og et til jernbane-aktiviteter.



Figur 3 - Mobilitet som generator for byudvikling i Steen Eiler Rasmussens trafikdiagram og plandiagram, begge fra 1919

Det er tydeligt, at mobilitet blev set som den vigtigste generator for byudvikling. Planen var effektiv og alle veje var udlagt, så de førte direkte fra A til B. Det er ikke den fulde plan, der er blevet realiseret, men overordnet genkendes strukturen fra masterplanen i luftfotos over Hirtshals i dag (Figur 4).



Figur 4 - Steen Eiler Rasmussens byplan fra 1919 overlagt luftfoto fra 2013

4.0 Den professionelle rejsendes erfarede blik på byen

Når der laves byplanlægning og urban design i dag, er en anden parameter eller endda diskurs i spil: oplevelsesdesign. Folk efterspørger byer, hvor de til en vis grad kan blive overraskede, gå rundt om et hjørne og opleve en uforudset aktivitet eller et uventet byarkitektonisk view. Planen fra 1923 var hovedsageligt tegnet fra oven og angiver kun få tanker om, hvordan byen vil blive oplevet fra gaderne. I den følgende analyse undersøges mødet med byen i øjenhøjde med udgangspunkt i ankomsten til Hirtshals med de tre transportformer angivet i trafikdiagrammet nævnt ovenfor. Efter motorvejens opførelse er Aalborgvej blevet den primære landevej til Hirtshals, hvorfor denne vej analyseres i stedet for den gamle landevej Hovedvejen/Jyllandsgade, som trafikdiagrammet anviser (Figur 5).



Figur 5 - De tre største adgangsveje til Hirtshals med henholdsvis bil, tog og færgе.

4.1 At ankomme til Hirtshals i bil

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

Længere fremme svinger vejen en smule, og endelig kommer bygninger til syne (Figur 6): På venstre hånd Hirtshals Vask & Farveri, en stor ensartet lagerbygning i gule mursten, der ligger i forreste række flankeret af en række mindre bygninger i forskellige materialer og forskelligt vinklet i forhold til hinanden. Til højre for vejen fanger Skaga Hotel øjet, et temmelig stort kompleks med dobbelte bygningsarme til siderne i

orangerøde mursten og store vinduespartier. Længere inde på højre side ligger Nordsøen (saltvandsakvarium), en stor kassebygning, og længere bagud fanges et glimt af havet.



Figur 6 - Første visuelle møde med bebyggelse under ankomsten til Hirtshals i bil



Figur 7 - Skiltningen udtrykker et sted, hvor havnen er prioriteret til fordel for byen



Figur 8 - Flere gange skal der aktivt drejes fra, hvis det ønskes at komme ind til byen - endda i geografisk modsat retning.

Bygningerne er placeret omkring et vejkrøds, hvor man for første gang møder et færdselsskilt, der peger mod 'Hirtshals'. Skiltet fortæller imidlertid mere end blot 'Hirtshals'. Det viser, hvordan Hirtshals Havn ligger ligefremme, mens du er nødt til at foretage et højresving for at nå frem til Hirtshals centrum - og det, selvom byen rent fysisk ligger til venstre (Figur 7). Med disse anvisninger følges vejen mod Hirtshals by, der i en kurve stiger og krydser over den vej, der går direkte til havnen (Figur 8) - men ikke før den er krydset, drejer vejen igen mod højre og fortsætter langs forskellig havnebebyggelse (lagerbygninger,

terminalbygninger osv.), og igen rejser spørgsmålet sig, om dette virkelig er vejen ind til byen. På dette punkt mødes vejen og jernbanen og følges langs industriområdet på højre side, indtil ruten atter når et vejkryds med skiltning mod centrum – denne gang hele to skilte i to forskellige retninger. Vælges den, der følger vejen, føres man nu under jernbanen og op til endnu en rundkørsel. Omgivet af nogle to- og treetagers boligblokke, og med kig til det tidligere rådhus, ledes man via skiltning til Parkering Centrum, for første gang ind i en bymæssighed med bygningsmasse på begge sider. Hvad der regnes som centrum er selvfølgelig ikke fast defineret, men byen bliver ikke meget tættere end dette, og man vælger selv herfra at parkere ved eksempelvis rådhuset, et supermarked eller ved togstationen. Herfra må man blot stole på sin intuition i søgen efter gågade, restauranter og seværdigheder.

4.2 At ankomme til Hirtshals med tog



Figur 10 - Hirtshals Station er endestation for lokalbanen fra Hjørring, der faciliterer et af landets mest moderne tog



Figur 9 - Den første plads man møder ved ankomsten til Hirtshals med tog

Turen til Hirtshals i tog følger på den bynære strækning den før beskrevne bilvej. Togstationen i Hirtshals er placeret i skellet med havn og by (Figur 9). En engelsk turist, der har besøgt Hirtshals med tog, skrev på sin rejseblog følgende beskrivelse af ankomsten (egen oversættelse):

"Jeg havde mine tvivl omkring Hirtshals det øjeblik, jeg trådte ud af toget. Stationen er helt bogstaveligt knyttet til en enorm, udspredd (sprawling) færgeterminal og industrielt havnekompleks. I det mindste, tænkte jeg, kunne det ikke være værre end mine seneste oplevelser ved Holyhead og Harwich" (Macgellan, 2011).

Det er tydeligt, at turisten ikke er positivt stemt efter det første møde med byen – et møde, der ifølge Iain McGilchrist (psykiater og forfatter) er afgørende for vores følgende bedømmelse af stedet som godt/skidt:

"Vi træffer ikke valg om, hvorvidt vi kan lide noget på grundlag af eksplicit vurdering, en balanceoppgørelse, der opvejer delementerne. Vi laver en intuitiv vurdering af det hele endnu før kognitive processer kommer i spil, selvom disse, uden tvivl, senere vil blive brugt til at 'forklare', og begrunde, vores valg" (McGilchrist i Pallasmaa, MacKeith, Tullberg, & Wynne-Ellis, 2005, s. 238 - egen oversættelse).

Fra perronen går den naturlige vej modsat havnen mod 'byen'. Det første man møder er en stor åben og udefineret pladssdannelse med spredt parkerede biler på et underlag af grus, og to lavprissupermarkeder til den ene side (Figur 10). Heller ikke dette møde er videre inviterende, i normativ forstand, til udlevelse af drømmen om 'det gode liv mellem husene', jf. Gehl (1971).

4.3 At ankomme til Hirtshals med færge



Figur 11 - indsejlingen til Hirtshals viser en flad havneby og kun få indtryk af beboelse og byliv

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

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

4.4 ...at ankomme til Hirtshals by?

Hvad er det så for en by, man er ankommet til? Der er ikke et entydigt svar på dette. Stedets oplevede identitet afhænger i høj grad af det enkelte sansende subjekt, af tid og årstid, af formålet med besøget, forventninger og fordomme og af en lang række andre påvirkende faktorer in situ og ex situ. Alligevel vil artiklen her give to konkrete beskrivelser af Hirtshals by, som den er blevet oplevet af artiklens førsteforfatter over det seneste halve år. De to beskrivelser er eksempler på, hvordan et steds karakter ikke er stabilt, men ændrer sig over tid.

Hverdag i marts 2013



Figur 12 - Stemningsbilleder fra en hverdag i marts 2013 med indtryk af forfald og mangel på liv i byen

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

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

Sulten begynder at melde sig og en grillbar i denne gågade holder åbent. På trods af den udmærkede burger fratager klientellet mig lysten til at vende tilbage – en mand og en kvinde hænger ud ved spilleautomaterne, drikker øl og ryger på trods af rygeforbud – grillbarens ejer opgiver tydeligvis efter et par påtaler og vender det blinde øje til. Et ungt par stikker hovederne ind men forlader hurtigt spisestedet igen ved lugten af cigaretrøgen. Jeg springer kaffen over, går ud i den friske luft og strider mig mod vinden ned af gågaden, der munder ud på en åben flisebelagt plads. Et skilt fortæller mig, at dette er Den Grønne

Plads. I dag virker alt gråt, på nær den gulmalede kro, der lyser op med lidt autentisk charme. Men jeg er ikke på udkig efter øl og snaps – i stedet krydser jeg pladsen for at se nærmere på byens berømte trappe, der efter sigende forbinder by og havn i mere end en forstand. Byen ligger højt med udsigt fra pladsen og trappen over havn og hav. Trappen er tegnet med inspiration havets bølger af kunstnerne Dorte Dahlin og Mogens Møller og indviet i 1997 som en forbindelse mellem by og havn (Visit Hirtshals, n.d.). Gågade og trappe – dette forløb har interessante takter, og det ses, at der er investeret i dette. Men på denne dag, er det ikke nok til at overbevise mig om byens kvaliteter.

Sommereftermiddag i juli 2013



Figur 13 - Stemningsbilleder fra en sommereftermiddag i juli 2013 viser en hyggelig kystby med attraktive butikker og spisesteder

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

Det positive ved dette besøg er, at der på denne sommerdag er mennesker, der har fundet frem til byen og oplever dens sommerlige værdier. Men samtidig slår det mig, hvor mange flere mennesker, der kunne opleve dette, hvis de blot var blevet præsenteret for en sådan attraktiv atmosfære ved deres første møde med byen. Dette er, som beskrevet i det foregående afsnit, ikke tilfældet, og det kan frygtes, at alt for mange mennesker tager deres førstehåndsindtryk ved en gennemkørsel af byen med sig hjem og altså aldrig vender tilbage i anden henseende end endnu en gennemkørsel grundet færgeforbindelserne.

5.0 Konklusion: behov for ny steds- og mobilitetstilgang

Analyserne i denne artikel påviser et behov for en ny planlægningsstrategi. De fysiske mobiliteters påvirkning på Hirtshals er stærk, men i den form, den er i dag, ser den ud til næsten at have taget magten fra byen og ikke levnet plads til et sanset, levet bymiljø. Byplanen fra 1919 er i en vis forstand blevet sådan en succes, at indbyggerne og hverdagslivet på stedet, i Hirtshals, er blevet overset. Med andre ord: det virker som om *mobiliteten* har underkendt *stedet*. Der synes i forhold til Hirtshals at være tale om et byplanlægningsparadoks: De mange trafikstrømme igennem området lader ikke til at skabe en kvalitativ bymæssig værdi for stedet, der kan sikre at bosættere tiltrækkes til byen eller de nuværende beboere fastholdes i området. Hirtshalscasen illustrerer således Castells (1996) pointe om at strømmenes rum og stedernes rum materielt og betydningsmæssigt repræsenterer to forskellige rumlige organisationsformer og logikker. En pointe i forhold hertil er at netop de steder, hvor transit har en dominerende rolle i forhold til det levede sted, er der behov for en særlig opmærksomhed i forhold til hvordan der planlægges, designes og udvikles i fremtiden.

Hirtshalscasen illustrerer også hvordan problemer i udkantsområder ikke altid skyldes mangel på fysisk mobilitet. Hirtshals er et nationalt transitknudepunkt, men opfattes (og opleves) ikke sådan. Tværtimod er byen i dokumenter fra Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, og generelt i den samfundsmæssige diskurs, italesat og kategoriseret som en del af Udkantsdanmark. Hvordan hænger dette sammen med at være et nationalt knudepunkt, hvis man alene kvantitativt måler strømmene igennem området? Det kritiske spørgsmål i forhold til Hirtshalscasen er her de manglende links mellem de forskellige strømme af fysiske mobiliteter og stedet? I ovenstående analyse af Hirtshals er der, på baggrund af den teoretiske model (se figur 1), specielt fokuseret på den planlagte bys fysiske, materielle og rumlige udtryk i kombination med den oplevelse, man som gennemrejsende får i relationen mellem fysiske mobiliteter og sted. Det bliver herigennem tydeligt, at byen ikke er planlagt og designet med tilstrækkelig omtanke for stedet og for mennesket i relation hertil. Artiklens studier viser således, at et fremtidigt fokus udelukkende på udvikling af infrastrukturen ikke synes hensigtsmæssig, hvis byen skal overleve som bosted og levested.

Dermed argumenterer artiklen for en anderledes mobilitetsforståelse end den konventionelle tilgang. Udviklingen af transitsteder som Hirtshals skal ske i samspillet mellem fysiske mobiliteter og sted, hvorigennem et uforløst arkitektonisk mobilitetspotentiale må udfoldes i den fremtidige planlægning af byen. Vi vil derfor afslutningsvist påpege, at der er behov for en ny tilgang til at tænke, forstå og arbejde med havne- og transitbyer som Hirtshals. Ikke i en sådan forstand, at hele planstrukturen af byen bør ændres. Men i en form, så byens liv i højere grad kan drage fordel af de mobilitetsstrømme, der er tæt forbundet med byen, og hvor en synergi kan opstå mellem de fysiske mobiliteter og sted. Planlæggere og arkitekter er nødt til at designe *med* mobilitet, ikke imod det eller ignorere/overse betydningen heraf. Der synes derfor et øget behov for at udvikle mobilitetsdesign som et selvstændigt felt (se Jensen 2014 for en uddybning heraf).

De foretagne analyser af Hirtshals er kun det første skridt i retning af at undersøge og forstå denne case. Afslutningsvist ønsker vi derfor at pege på en række relevante fremtidige forskningsopgaver med det formål yderligere at identificere problemer og potentialer for Hirtshalscasen, der kan ligge til grund for fremtidig handling:

- *Udforsk aktørerne:* Interviews med borgere, fraflyttere, erhvervsdrivende og andre lokale aktører i Hirtshals og Hjørring Kommune med fokus på at skaffe viden om byens status i 'brugernes' bevidsthed. Dette skal medvirke til at kortlægge byens sociale profil og belyse lokal viden, der på anden vis er utilgængelig for udefrakommende.

- *Havneundersøgelse*: Undersøgelse blandt turist- og erhvervsrejsende gennem Hirtshals Havn med fokus på at afdække disse personers oplevelse af, viden om og interesse for Hirtshals by og nærområde. Undersøgelsen skal blandt andet afklare, om den kritiske masse af gennemrejsende rummer et skjult potentiale for byens fremtidige udvikling, eksempelvis som bosætningsby, erhvervsby eller turistdestination.
- *Arkitektonisk/rumlig undersøgelse*: Nærmere studier af byens centrale områder og af udviklingen af de oprindelige bykvarterer frem til i dag. Studierne skal vise forskelle og ligheder mellem de originale tegninger og det reelle billede af Hirtshals by og udpege mulige strategiske områder til byudvikling/renovering/redesign.

Den fremtidige ambition i forhold til videre analyse af Hirtshals-casen er på baggrund heraf at udvikle en mere grundlæggende forståelse af forholdet imellem mobiliteter og (transit)steder.

References

Adey, P. (2010). *Mobility* Abingdon : Routledge.

Allen, J. (1998). In Massey D., Cochrane A. (Eds.), *Rethinking the region / john allen, doreen massey, allan cochrane with julie charlesworth ... et al.* London : Routledge.

Augé, M. (1995). *Non-places : Introduction to an anthropology of supermodernity / marc augé ; translated by john howe* London : Verso.

Bærenholdt, J. O., & Simonsen, K. (2004). *Space odysseys: Spatiality and social relations in the twenty-first century* Ashgate Publishing, Ltd.

Canter, D. (1977). *The psychology of place / (by) david canter* London : Architectural Press.

Castells, M. (1996). The rise of the network society, volume I of the information age: Economy, society and culture. *Massachusetts: Blackwell Publishing,*

Cresswell, T. (2006). *On the move : Mobility in the modern western world* London : Routledge, an imprint of Taylor & Francis books Ltd.

Cullen, G. (1971). *The concise townscape* London : Architectural Press.

Danmarks Statistik. (2013). Befolkningens udvikling efter køn, område, nytilgang/bestand og tid. Retrieved 08/09, 2013, from <http://www.dst.dk/da/>

Danmarks Radio (Producer), & DR1 (Director). (2011, 03/03/2011). *Gintberg på kanten - hirtshals*. [Motion Picture] DR:

FDT. (2013). FDT - foreningen af danske transportcentre. Retrieved 06/25, 2013, from <http://www.fdt.dk/>

Flusty, S., & Dear, M. (1999). Invitation to a postmodern urbanism. *The Urban Moment: Cosmopolitan Essays on the Late 20th-Century City*, , 25-50.

Flyvbjerg, B. (1991). *Rationalitet og magt. - bind I : Det konkrete videnskab* Kbh. : Akademisk Forlag.

Gehl, J. (1971). *Livet mellem husene* København : Arkitektens Forlag.

Healey, P. (2000). Planning in relational space and time: Responding to new urban realities. *A Companion to the City*, , 517-530.

Hirtshals Havn. (2008). *Den erhvervsøkonomiske betydning*. ().Hirtshals Havn.

Hjørring Kommune. (2009). *Byer, landsbyer og landdistriktet*. ().Hjørring Kommune.

Hjørring Kommune. (2010). *Befolkningen i hjørring kommune, befolkningsprognose for 2010-2024 fordelt på områder og alder*. (). Hjørring: Hjørring Kommune.

- Holst Laursen, L. L. (2008). *Shrinking cities or urban transformation*. Aalborg : Architecture Design, Aalborg University).
- HTC. (2013). HTC - hirtshals transport center. Retrieved 06/25, 2013, from <http://www.htc.dk/>
- Hvattum, M. (2009). Stedets tyranni. *Arkitektur N*, 91(4), 40.
- Hvattum, M. (2010). Stedets tyranni. *Arkitekten*, 112, 33.
- Jensen, O. B. (2013). In Jensen O. B. (Ed.), *Staging mobilities* London : Routledge.
- Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking mobility : Contemporary sociology* Ashgate : Avebury Technical.
- Larsen, J. R. K., & Laursen, L. L. H. (2012). Family place experience and the making of places in holiday hole destinations: A danish case study. In R. Sharpley, & P. R. Stone (Eds.), *Contemporary tourist experience, concepts and consequences* (pp. 181-181-200). Oxon: Routledge.
- Lassen, C. (2006). Aeromobility and work. *Environment and Planning A*, 38(2), 301.
- Lassen, C & Jensen, O.B. (2006): Mobilitetsforskningen på arbejde! Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift, Nr. 41/42, 2006, s. 11-34.
- Laursen, L. (2012). Enhancing the landscape - architectural installations in the landscape. In V. Andrade, S. Smith & D. B. Lanng (Eds.), *Musings : An urban design anthology* (1st ed., pp. 102-102-111). Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space / henri lefebvre ; translated by donald nicholson-smith* Oxford : Basil Blackwell.
- Lorentzen, A. (2009). Cities in the experience economy. *European Planning Studies*, 17(6), 830-845.
- Macgellan, M. (2011, May 6th 2011). The world of macgellan. Message posted to <http://macgellan.blogspot.dk/2011/05/vom2-hirtshals-denmark.html>
- Marling, G. (2003). *Urban songlines* Aalborg : Aalborg Universitetsforlag.
- Marling, G. (2009). In Kiib H., Jensen O. B. (Eds.), *Experience city.DK* Aalborg : Aalborg Universitetsforlag.
- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, 35(6), 24-29.
- Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter. (2013). *Danmarkskort over områdetyper* (Regional- og Landdistriktpolitisk Redegørelse 2013 ed.). Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter: Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.
- Nielsen, T. (2001). *Formløst : Den moderne bys overskudslandskab* Aarhus : Arkitektskolens forlag.
- Norberg-Schulz, C. (1980). Genius loci-towards a phenomenology of architecture. *Academy Editions, London*,
- NT. (2013). NT - Nordjyllands Trafikselskab. Retrieved 06/25, 2013, from http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/admin/library/media/ntbilleder/2012_31/hirtshalsbanen-fra-02-04-2013-ver3.pdf
- Oldrup, H. H. (2006). Mod en sociologisk forskning i transportadfærd. *Dansk Sociologi*, 11(1), 73-80.
- Olesen, M. (2012). Letbanens koncept : Effektivt transportsystem, generator for byudvikling eller meget mere?
- Pallasmaa, J., MacKeith, P. B., Tullberg, D. C., & Wynne-Ellis, M. (2005). *Encounters: Architectural essays* Rakennustieto Oy.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.

- Simonsen, K. (2004). In Simonsen K., Bærenholdt J. O. (Eds.), *Space odysseys : Spatiality and social relations in the 21st century* Aldershot : Ashgate.
- Solà-Morales, I. d. (1997). *Differences : Topographies of contemporary architecture* Cambridge : MIT Press.
- Totalkredit. (2013). Kend boligmarkedet. Retrieved 05/30, 2013, from http://totalkredit.dk/page?action=bms&js=t&cid=aw_Kend-Boligmarkedet_Boligpriser&gclid=Clhy5bx97gCFcJc3god9hsABQ
- Transport- og Energiministeriet. (2006). *Mobilitet og energi skaber værdi: Transport- og energiministeriets strategiske grundlag*. ().Transport- og Energiministeriet.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies : Mobilities for the twenty-first century / john urry* Palo Alto, Calif. : ebrary.
- Urry, J. (2002). *The tourist gaze / john urry* London : SAGE.
- Urry, J. (2007). *Mobilities* Cambridge : Polity Press.
- Visit Hirtshals. (n.d.). *Oplev hirtshals havn*
- Weber, M. (1966). In Martindale D., Neuwirth G. (Eds.), *The city / translated and edited by don martindale and gertrud neuwirth* New York : The free press.