

Den Grønne Oase

- *En transformation af Hals Havn*

Den Grønne Oase - *En transformation af Hals Havn*

Den Grønne Oase

- *En transformation af Hals Havn*

Titelblad

Institut for Arkitektur & Design
Aalborg Universitet

Master of Science Urban Design
4. Semester - Master Thesis

Titel

Den Grønne Oase - En transformation af Hals Havn

Periode

01.02.2017 - 18.05.2017

Vejleder

Ole Pihl
Lektor
Institut for Arkitektur og Medieteknologi

Teknisk vejleder

Niels Agerholm
Lektor
Institut for Byggeri og Anlæg

Student

Camilla Nielsen
20124805

Projekt rapport

Number of copies: 7
Number of pages: 180

Abstract

Hals city is in the process of preparing an urban development plan to create a common vision and direction for the city's development. With this thesis a draft has been prepared to Hals Havn, and it has been investigated, which effect the architecture has on people. In this connection there has been made a design proposal to show how Hals Havn can contribute to urban development. The design has taken into account to the human scale, which incorporates buildings and recreation areas, which will allow for longer stays in the city.

The infrastructure at Hals harbour is a major challenge for the various users in terms of business but also the residents and tourists have challenges with the project. Therefore the project has taking these issues into account including Shared Space, parking, roads in connection with new buildings, path to existing golf course and possibly better road network for the cyclists.

Indholdsfortegnelse

04	Titelblad
05	Abstract

17 Introduktion

18	Forord
19	Læsevejledning
20	Indledning
23	Projektsitets placering
24	Vision
25	Problemafgrensning
26	Metodologi

29 Teori & Casestudier

30	Design til mennesker
32	Det gode byrum
34	Livet mellem husene
35	Naturens påvirkninger
36	Shared Space i bybilledet
38	Casestudie: Skagen - Den gule by
40	Casestudie: Sæby - Den lille købstad
42	Casestudie: Hals
49	Konklusion

51 Analyser

53	Historien om Hals
56	Byens struktur
59	Havnens døgnrytme
60	Borgerne i byen
62	Havnens brugersegment
66	Snit
68	Havnens flow
70	Tekniske snit 1:200
73	Havnen i øjenhøjde
77	Konklusion

70 Præsentation

80	Designkoncept
82	Designparametre
84	Masterplan
86	Hovedgreb
87	Program
88	Processen for sitet
90	Bygningernes design
92	Havnens infrastrukturelle system
94	Belysning
96	Belægning
98	Beplantning
100	Havnens tre zoner
104	Vestpieren
108	Havnens centrum
112	Østpieren
115	Konklusion

117 Designproces

118	Valg af site
119	Sitets hovedgreb
121	Rumprogram
124	Konceptudvikling
125	Grid mod det tilfældige
128	Bygningsdesign
130	Infrastruktur
132	Vestpieren
134	Østpieren
136	Mødet med naturen
138	Mødet med vandet
140	Afsluttende designproces
143	Konklusion

145 Epilog

146	Konklusion
148	Refleksion
150	Bibliografi
153	Illustrationer

163 Appendiks

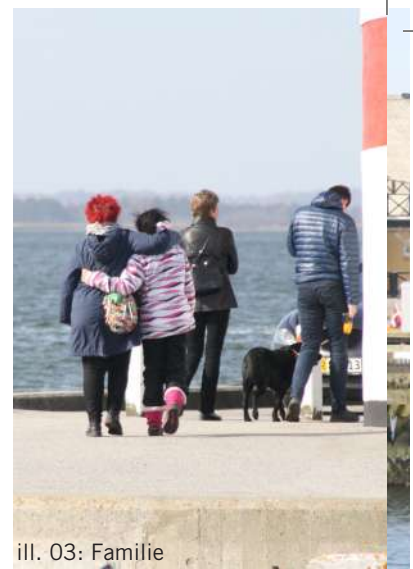
164	Appendiks 01
165	Appendiks 02
166	Appendiks 03
176	Appendiks 04
177	Appendiks 05
178	Appendiks 06
179	Appendiks 07
180	Appendiks 08
183	Appendiks 09



ill. 01: Fortov Hals Havn



ill. 02: Fiskere



ill. 03: Familie



ill. 04: Spisesteder på fortovet



ill. 05: Sikkerhed



ill. 06: Aspendos



ill. 07: Parkeringsplads



ill. 08: Havnenes hovedgade



ill. 09: Havnens Skyline



ill. 10: Spisesteder på havnen



ill. 11: Ældre generation



ill. 12: Børnefamilie



ill. 13: Serviceerhverv på Vestpien



ill. 15: Fiskekutter



ill. 14: Hals-Egense-Færge



ill. 16: Industri på Østpieren



ill. 17: Industri ved motorværkstedet



ill. 18: Muslinger



ill. 19: Det gamle lodshus



ill. 20: Skarv



ill. 21: Måger



ill. 22: Fiskehytterne



ill. 23: Lille Jomfru Anegade



ill. 24: Fiskernes Havnehuse



ill. 25: Opbevaring



ill. 26: Opbevaring på havnen



ill. 27: Fiskernes hjemsted



ill. 28: Jolle



ill. 29: Havnens rovdyr



ill. 30: Kattenes ta' selv bord



ill. 31: Bådparkering på Østpier



ill. 32: Jollernes opbevaring



ill. 33: Bådupbevaring ved isbryderne



ill. 34: Bådparkering



ill. 35: Isbryderne



ill. 36: Hals Rø- & Kajakklub



ill. 37: Jollerne ved Lille Jomfru Anegade



ill. 38: Små fiskerhytter



ill. 39: Gammelt klubhus



ill. 40: Vinterbadning



ill. 41: Adgang til vandet



ill. 42: Havnebassinet



ill. 43: Hals Søsportscenter



ill. 44: Hals Søspejdere



ill. 45: Udsigt fra Hals Skanse mod Østpieren



ill. 46: Nye bænke



ill. 47: Gavlen på Skansen



ill. 48: Udsigt fra Hals Skanse mod Vestpieren



ill. 49: Broen til Skansen



ill. 50: Hals Skanse



ill. 51: De gamle kanoner



ill. 52: Kontakt til ferskvand



ill. 53: Nye bænke ved Skansen



ill. 54: Skansens voldgrav



ill. 55: Skansens kanon



ill. 56: Voldgraven



ill. 57: Broen



ill. 58: Udsigt til Hals Skanse



III. 59: Luftfoto af Hals Havn



Introduktion

I det første kapitel vil projektets opbygning blive præsenteret, herunder dens læsevejledning, forord og indledning. Under disse punkter vil der blive dannet en ramme for, hvad projektet indeholder, samt hvordan metoderne bag, har været en del af grundstenene for dannelsen af dette projekt. Ligeledes vil projektsitets placering, samt visionen for og problemet ved sitet bliver præsenteret, og derved åbne op for resten af rapporten.

Forord

Dette kandidatspeciale er et designprojekt, produceret af Camilla Nielsen, som en del af 4. semester på kandidaten Urban Design, på Institut for Arkitektur, Design og Media Teknologi på Aalborg Universitet. Specialet er udviklet i perioden 1. februar – 18. maj 2017, og er færdiggjort med en afsluttende eksamen d. 6. juni 2017.

Projektet tager udgangspunkt i byudviklingen af Hals Havn, med det faktum, at der foreligger diskussioner omkring brugen af den, og samtidig et ønske om, at byen skal udvikles.

Som en del af udarbejdelsen af projektet, vil jeg gerne takke mine to vejledere Ole Pihl og Niels Agerholm for deres hjælpsomme guides, kommentarer og engagement gennem processen.

Jeg vil også sige tak til Gitte Baltser, ejer af Living by Langeland, for at introducere problematikken omkring havnen og dens udfordringer, og derudover takke Aalborg Kommune, Hals Samråd, Visit Aalborg, Borgere og erhvervsliv for deres engagement, gode råd, vejledninger og små snakke, som ligger til grund for baggrundsviden og forståelse for projektet.

Læsevejledning

Denne specialerapport er inddelt i 7 kapitler, Introduktion, Teori & Casestudier, Analyser, Præsentation, Designproces, Epilog og Appendiks. Sammen fortæller disse historien om tilblivelsen af designforslaget på Hals Havn.

Introduktion: Introduktionsafsnittet starter ud med rapportens forord og en beskrivelse af dens opbygning. Derefter indledes projektet med en overordnet indledning, som blandt andet indeholder projektets afgrænsning. Derefter er der en præsentation af sitets placering, og til sidst, hvilken vision og problematik som ligger bag projektet. Afsnittet afrundes med et metodeafsnit, som anskueliggør de metoder, som er brugt gennem projektet.

Teori & Casestudier: Afsnittet belyser de teorier, som ligger bag projektet, men ligeledes også casestudier over andre havnebyer, som belyser og svarer på de problematikker projektet indeholder, og derigennem giver inspiration til projektets designløsning.

Analyser: kapitlet afspejler de analyser, som er blevet brugt, og viser byen, og hvilke elementer den indeholder. Analyserne er både lavet i top view, men ligeledes også i øjenhøjde.

Præsentation: Præsentationsafsnittet viser det endelige produkt med forskelligt materiale, og fremviser

det resultat, som på bedst mulige måde besvarer problemformuleringen. Det viser resultatet i en overordnet skala, og efterfølgende zoomer ind på få nedslag. Designproces: Projektets designproces viser rejsen til resultatet og ligeledes, hvilke retninger der har været tænkt over, inden det færdige resultat er blevet fundet og eftervurderet.

Epilog: Epilog afrunder rapporten inden appendiks, og konkluderer på projektet, og efterfølgende reflekterer over projektets fremtidige videre bearbejdning af området.

Appendiks: Det sidste kapitel viser rapportens bilag, som ikke har en større betydning for rapporten, men elementer, som støtter op om rapportens indhold.

Specialet er skrevet på dansk, og i dens udformning er Harvards fremgangsmåde blevet anvendt til dens referencer. Referencerne til illustrationer, litteratur og appendiks ses i hele rapporten, og kilderne er refereret i litteratur- og illustrationslisterne, som kan findes ved kapitlet Epilog.

Desuden finders der til rapporten en tegningsmappe indeholdende målfastetegninger fra præsentationsafsnittet.

Indledning

Hals by ligger i den østlige del af Nordjylland ved Limfjordens udmunding til Kattegat. I dag er byen primært præget af turismen, men byen har gennem sin historie haft en vigtig position for skibenes indsejling i fjorden til Aalborg.

Hals har fungeret som fiskerby, men senere udviklede byen sig som handels- og transportby. Havnen har altid været et vigtigt element for byen, og været fyldt med aktiviteter fra forskellige interessenter.

Gennem tiden har Hals også haft en vigtig post under krigene, hvor den med tiden, som historien skrider frem for byen, har udviklet sig til at være den turistby, som findes på landkortet i dag. Havnen har stadig en vigtig rolle for byen, men i stedet for at være byens direkte levevej, bliver den stadig brugt af sejlere og fiskere, og er mere et element for turismen.

Resten af havnen har fået et ansvar for byens levevej, for gennem turismen er der blevet dannet et byliv på havnen, som er med til, at turismen kan få lov at blomstre og give liv til byen.

På trods af, at havnen er et knudepunkt for turismen, samt for de faste beboere, er der store uenigheder om, hvordan havnen bør fungere. Disse problematikker viser en udfordring i, hvordan infrastrukturen har en vigtig rolle i bymiljøet, og hvilke udfordringer og fordele den har for den enkelte trafikkant.

Byen er i dag præget af, at bilerne er det dominerende element i trafikken, og de blødere trafikanter må vige for de firehulede objekter. Dette skaber en usikkerhed i bymiljøet omkring havnen, og det æstetiske element som vandet kan tilbyde byen, er i stedet isoleret fra de brugere, som synes at kunne få mest gavn af det. Den manglende kontakt til vandet, er medvirkende til, at byen og vandet derfor er to separate elementer i byrummet.

Fokusset, på dette speciale, har ligget på Hals Havn, og hvordan den kan bidrage til at skabe en sammenhæng til den resterende by samtidig med, at den omkringliggende natur, som ligger i det grønne og det blå, også kan være med til at binde havnen bedre

sammen, og give byrummet en merværdi.

Gennem projektet har det været en del af visionen, at give Hals en identitet, og være med til at udvide byens sæson, og derved udforske byens to ansigter i forhold til sommer og vinter, og som resultat deraf øge livet på havnen.

Det har også været formålet gennem projektet at have mennesket i fokus, og tilgodese diversiteten af brugerne. Der er mange interessenter indblandet i et byomdannelsesprojekt som dette (Se illustration 60), hvilket har en stor betydning for byen. De forskellige interessenter har hver deres holdning og ønske til, hvordan byen skal fungere, da deres brug af havnen er forskellig, og vil derved afhænge af, hvornår på året de bruger byen. Byens opdeling i sommer- og vinterperioden, har betydning for, hvordan området bliver brugt.

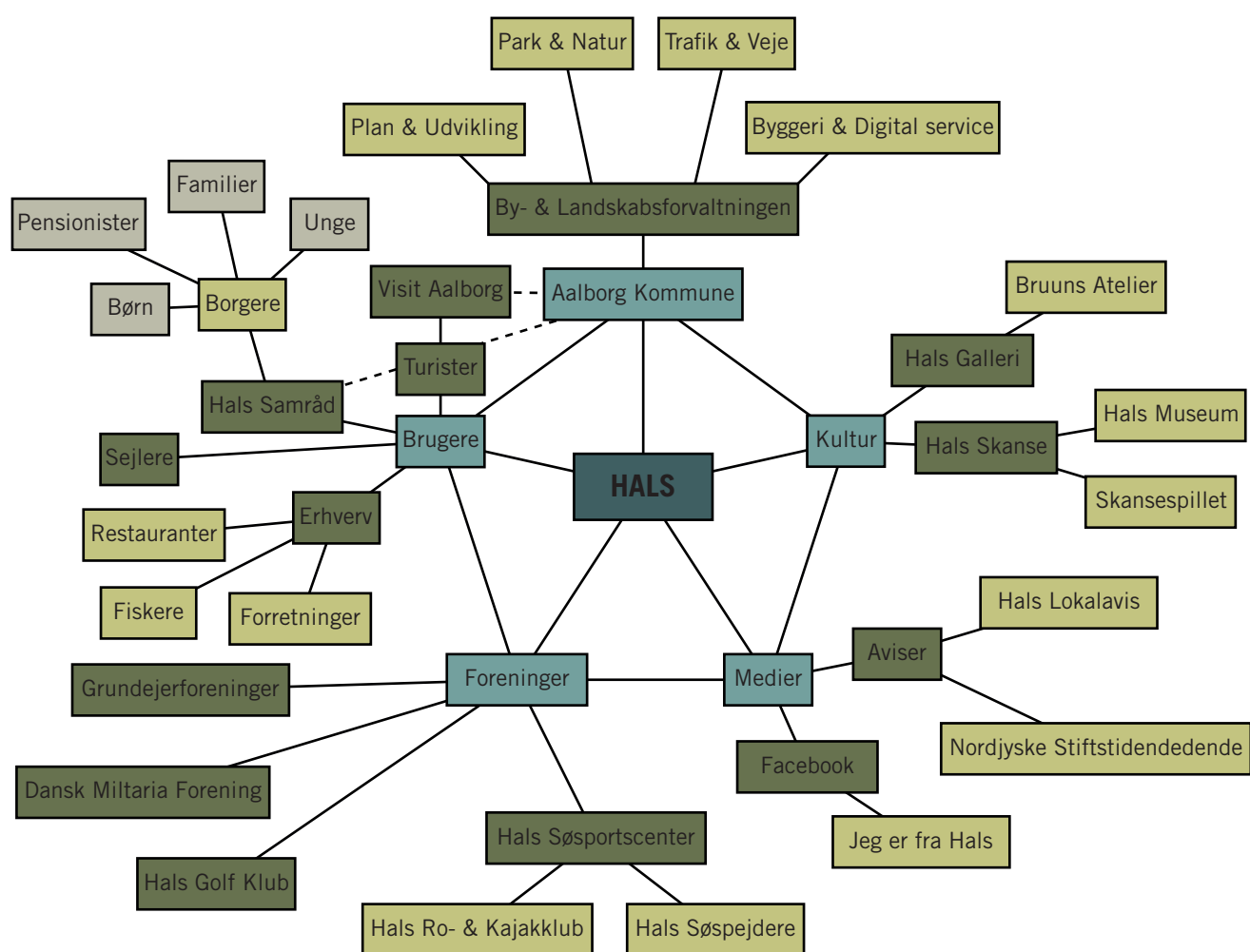
I det overordnede perspektiv ønsker kommunen at sikre en synergi og helhed for fremtidige initiativer i byen. Byrådet ønsker en forskønnelse af byen, og har derfor afsat penge i budgettet til dette. Disse ressourcer skal bruges til, idéudvikling samt investering af veje, stier og almene boliger. [Aalborg Kommune, 2015]

Blandt interessenterne, herunder brugerne, er ønskerne til brug af pengene forskellige, men som et fælles ønske er det en byomdannelse af Hals Havn og, hvordan den kan fornyes, så den respekterer de forskellige brugere. [Aalborg Kommune, 2015]

På baggrund af havnens udfordringer og projektets hovedgreb er der lavet et projektforslag, som forbinder de to prier og Hals Skanse, og gennem naturens elementer, danne en helhed for området. Der er i projektet arbejdet med kontrasten i bebyggelsen, og blevet diskuteret teoretisk og afprøvet i praksis, hvordan forskydninger i griddet kan føre til spændende byrum, men også griddets forskellighed og det uforudsigelige i designet er diskuteret og afprøvet. Disse begreber er også blevet undersøgt gennem casestudier.

Projektforslaget har taget udgangspunkt i det mari-

time miljø, som eksisterer på havnen, både i dens udformning, materialer og stemning, men samtidig har det givet en kontrast til naturen, som omkranser byen og ikke mindst havnen



ill. 60: Hals' interesser



0 62,5 125 250 m



ill. 61: Sitets afgrænsning

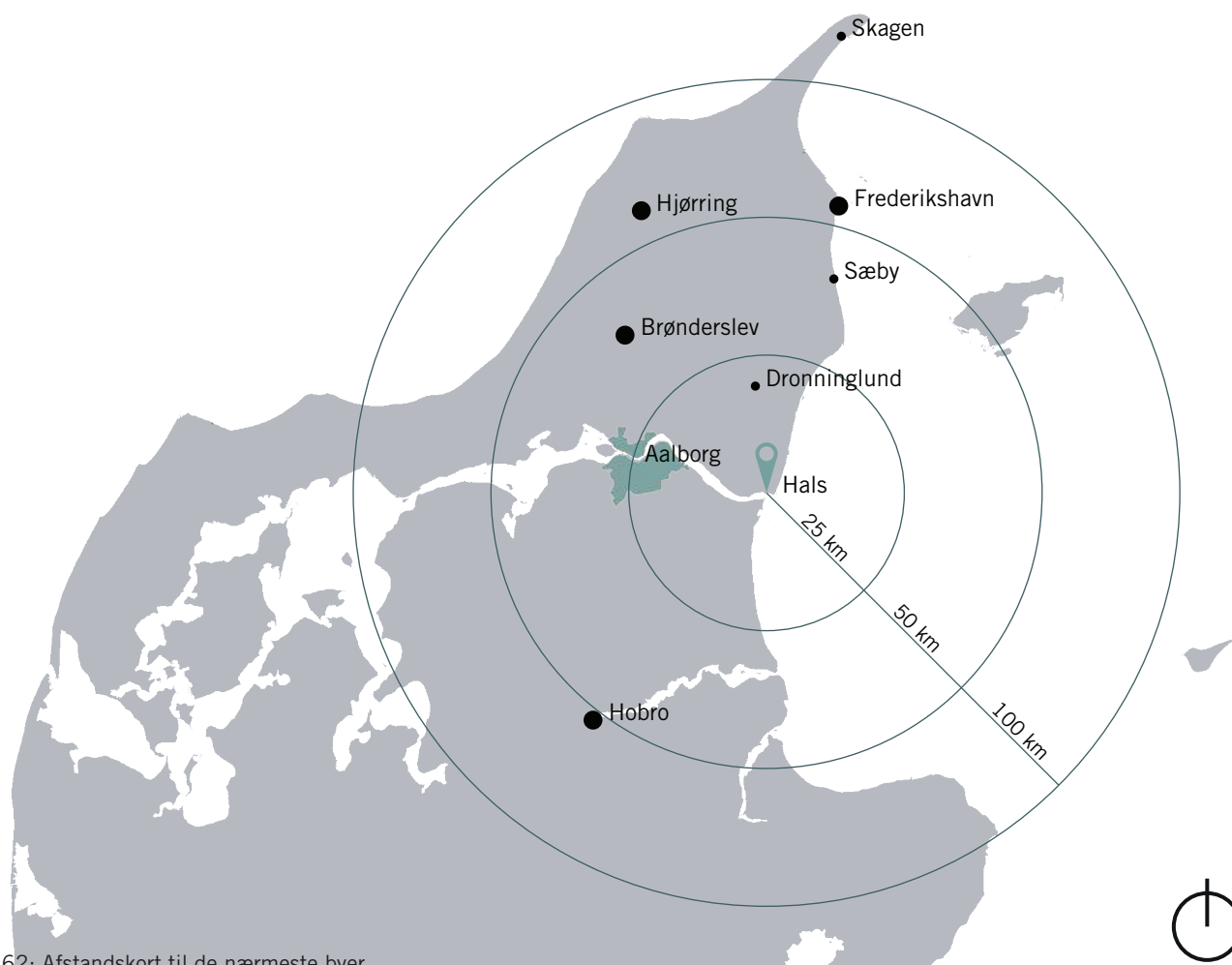
Projektsitets placering

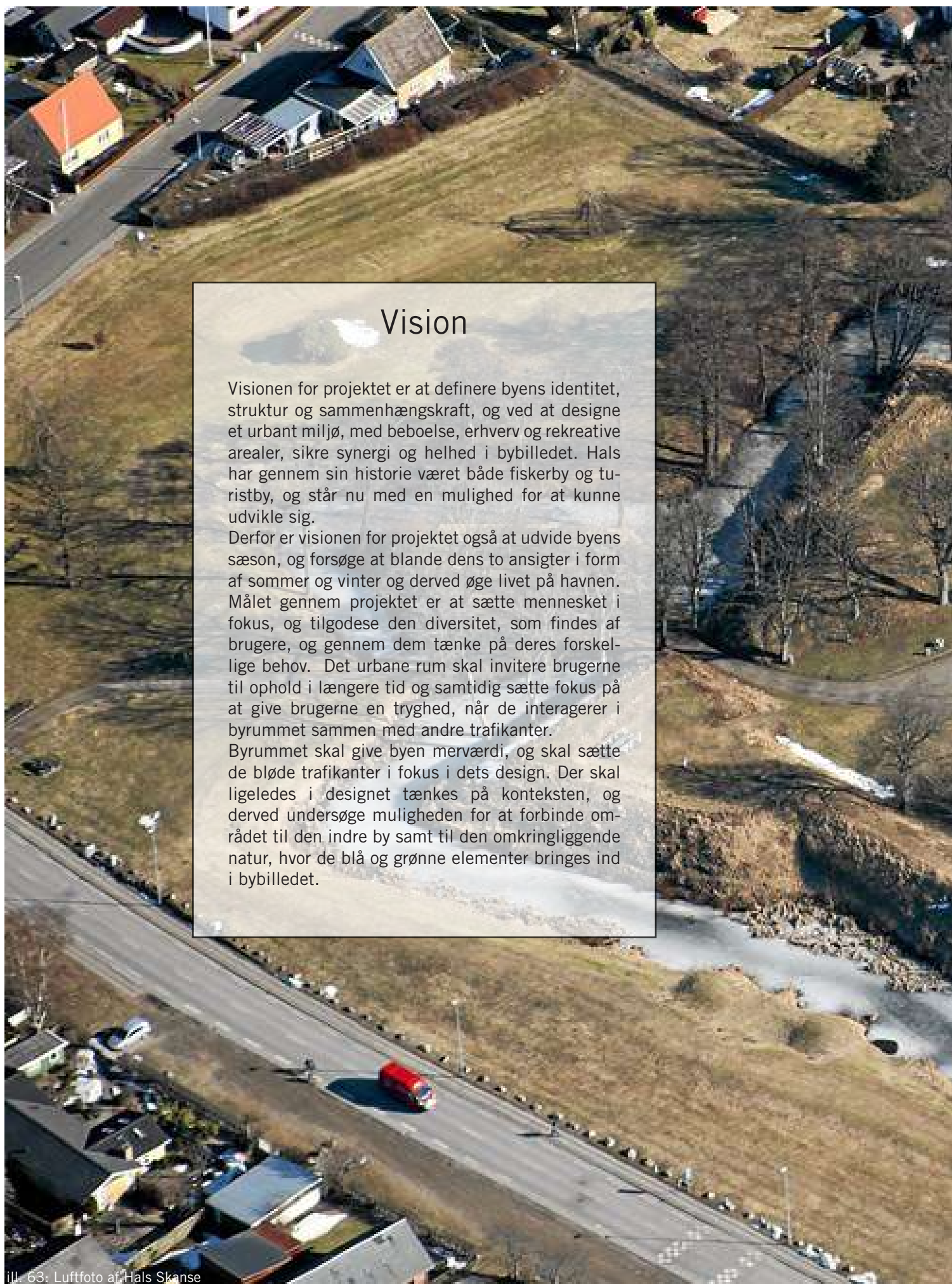
Hals by er en del af Aalborg Kommune, beliggende i det nordlige Jylland, ca. 25 km øst for Aalborg by. Hals er en lille charmerende turist- og ferieby, placeret på den nordlige side ved Limfjordens udmundning til Kattegat, og er let at komme til med bil fra både nord og vest. Det er også nemt at tilgå byen fra syd, da Hals Havn skaber en forbindelse til byen Egense, der er placeret på den sydlige side af Limfjorden. Byerne bliver forbundet ved hjælp af Hals-Egense færgen.

Vejnettet omkring Hals Havn skaber gode forbindelser til de omkringliggende byer, både de lidt større som Dronninglund, men også endnu større byer som Aal-

borg, Brønderslev og Frederikshavn. (se Illustration 62)

Projektsitets placering er havnen, som er en del af byens centrum. Havnen er en blanding af bolig og erhverv på den vestlige pier, og på den østlige pier findes rester fra den gamle fiskerindustri, samt opbevaring af reservedele til skibe og fiskeindustrien. Havnen bruges også som en lystbådehavn, der flittigt bliver brugt om sommeren, sammen med resten af byens centrum. (se Illustration 61)





Vision

Visionen for projektet er at definere byens identitet, struktur og sammenhængskraft, og ved at designe et urbant miljø, med beboelse, erhverv og rekreative arealer, sikre synergi og helhed i bybilledet. Hals har gennem sin historie været både fiskerby og turistby, og står nu med en mulighed for at kunne udvikle sig.

Derfor er visionen for projektet også at udvide byens sæson, og forsøge at blande dens to ansigter i form af sommer og vinter og derved øge livet på havnen. Målet gennem projektet er at sætte mennesket i fokus, og tilgodese den diversitet, som findes af brugere, og gennem dem tænke på deres forskellige behov. Det urbane rum skal invitere brugerne til ophold i længere tid og samtidig sætte fokus på at give brugerne en tryghed, når de interagerer i byrummet sammen med andre trafikanter.

Byrummet skal give byen merværdi, og skal sætte de bløde trafikanter i fokus i dets design. Der skal ligeledes i designet tænkes på konteksten, og derved undersøge muligheden for at forbinde området til den indre by samt til den omkringliggende natur, hvor de blå og grønne elementer bringes ind i bybilledet.

An aerial photograph of a coastal area. In the upper half, there are several buildings, including a large white building with a red roof and a smaller yellow building. A road runs through the middle. In the lower half, there is a body of water with a small island or peninsula. The text is overlaid on a semi-transparent white box in the center.

Problemafgrænsning

Hvordan kan der med Hals' turistpræget havn, skabes en synergi mellem trafikanterne, og gøre plads til mangfoldigheden samtidig med, at der skabes en sammenhæng til den resterende by, og den natur som omgiver byen, imens byrummet får tilegnet sig en identitet, som sammen med nye aktiviteter vil være med til at forlænge sæsonen og derved øge brugergruppen?

Metodologi

Gennem projektet er der blevet brugt forskellige metoder, som har været en del af fundamentet for det endelige design.

I de første stadier af projektet, er der blevet udarbejdet kartografiske og fænomenologiske undersøgelser for projektsitet, samt det omkringliggende areal og den resterende by. Disse undersøgelser har været grundlaget for at danne en indsigt i projektsitets potentialer og udfordringer og derved skabe parametre, som kan være guidelines for udarbejdelsen til et designforslag.

Udover undersøgelserne, har teorier og casestudier ligeledes været en vigtig faktor for det teoretiske fundament, hvor litteraturstudier, om blandt andet Shared Space, det gode byrum og naturens påvirkning på mennesker, er blevet udarbejdet.

Gennem projektet, er der blevet arbejdet med en overvejende hermeneutisk forståelse, som baserer sig på en konstant bevægelse mellem forståelse for de mindre elementer og det større billede, som giver en refleksion over resultaterne og derigennem opnå en ny og bedre forståelse. Processen i projektet har overvejende været lineær, men den har ligeledes også været iterativ, med en kontinuerlig bevægelse mellem de forskellige faser i projektet. Den iterative proces, har bidraget til tilbagekoblinger til de indledende faser, hvilket har endt ud i bearbejdnings af designforslag. Processen har været fundamentet for den integrerede designproces, som er udviklet og anvendt på Aalborg Universitet. Metodens formål er at integrere både de æstetiske, arkitektoniske og tekniske aspekter, for at skabe et fleksibelt design. Metoden indeholder projektets forskellige faser, hvor målet er at skabe en afbalanceret forbindelse mellem disse. [Knudstrup 2005, s. 148-160].

Illustration 64 viser, hvordan Den Integreret Design Proces er karakteriseret ved fem punkter, som interagerer mellem hinanden. De fem faser er følgende: Problemfasen, analysefasen, skitsefasen, syntesefasen og præsentationsfasen.

Projektets tekniske perspektiv har været en integreret proces i udformningen af designet, hvor de kvantitative og teoretiske argumenter har understøttet de kvalitative aspekter og designundersøgelser.

Der har i projektperioden været to pin-ups, hvor første pinup omhandlede programmet og var startskuddet til projektet. Formålet var herved at give en forståelse for projektet, dets teoretiske indhold, casestudier, analyser og afgrænsning. Den afsluttende pin-up, diskuterede konceptet og designforslaget.

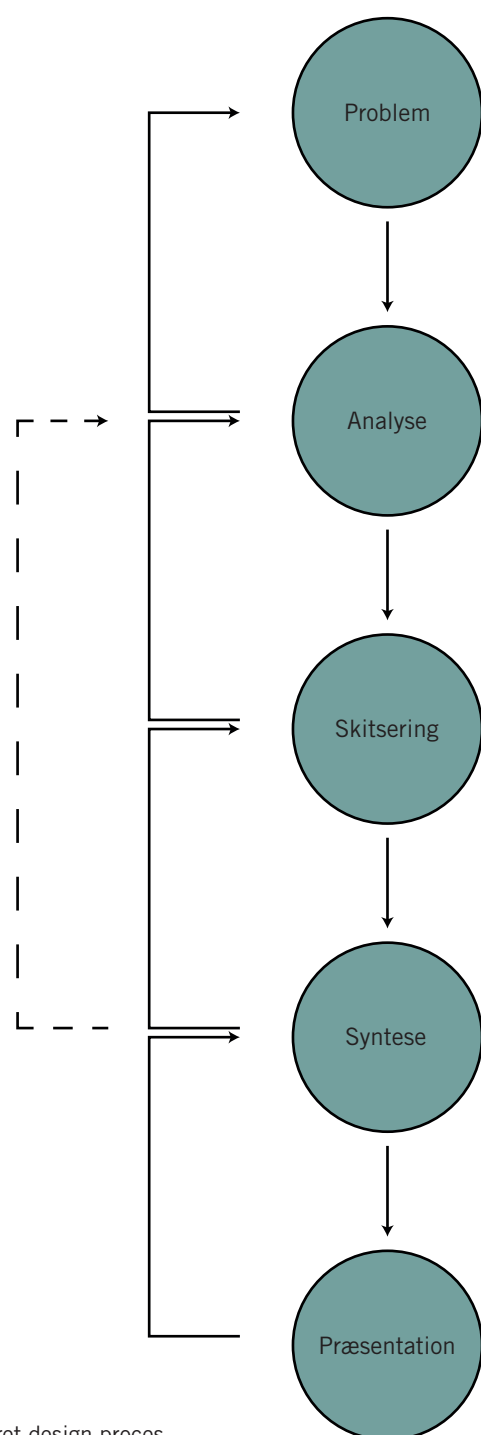
Formålet med disse pin-ups var, at præsentere projekterne, og herigennem praktisere kommunikationen af projektet, diskutere designet, skabe og udveksle idéer og inspiration med interne vejledere fra universitetet, samt medstuderende. Dette gav ny inspiration, og en mulighed for at diskutere arkitekturen.

De to pin-ups viste nødvendigheden i at gå et par skridt tilbage i processen, og stramme op omkring konceptet, og gøre projektets historie stærkere i dens fortælling og derved nemmere i dens kommunikation af det endelige designforslag.

Der har i projektet været taget inspiration fra kurserne, som der er blevet deltaget i, gennem de sidste 5 år, hvor metoder og teknikker til designprocessen er blevet udnyttet. Ligeledes har læren om teoretikere og teorier ligeledes været et fundament for det teoretiske fundament, og givet en teoretisk forståelse for bearbejdningen af arkitektur i byrum.

Projektet er blevet gennemarbejdet i forskellige skalaer, i en overensstemmelse med den konceptuelle tilgang til designforslaget. Det har dog været nødvendigt i designprocessen at arbejde i en større skala, for at arbejde med problematikken ved nogle af møderne i planet, og derigennem fremvise et mere detaljeret segment af designet.

Endelig er der i processen arbejdet med skitsering, modellering og digital udvikling for at formidle ideerne for sitet, hvor der også arbejdes frem og tilbage mellem de forskellige redskaber, for at danne grundlag til det endelige design.



ill. 64: Faserne i den integreret design proces



III. 65: Isbrydernes midlertidige placering

A large yellow and black ship is visible on the left side of the image, sailing on a greyish-blue sea. The sky is a uniform, overcast grey. The ship's upper structure is yellow, while the hull is black. A red anchor logo is visible on the black hull. The ship is moving towards the right, leaving a slight wake.

Teori & Casestudier

I det følgende kapitel, vil projektets teoretiske ramme blive præsenteret, og vil omfatte forskellige teorier, som tager udgangspunkt i, hvordan byarkitekturen påvirker mennesker sanseligt og emotionelt. Gennem teorierne undersøges det, hvordan kroppen påvirkes af rum og form men også, hvilken indflydelse trafikken har på byrum.

Der er som et led til teorierne lavet casestudier over Skagen og Sæby, for at opnå en viden inden for havne og maritime miljøer.

Fokusset har her været at undersøge, hvordan de to byer er organiseret i former, farver og materialer.

Design til mennesker

Arkitekturens påvirkning på mennesker

"Vi er altid placeret, eller situeret, et sted, i en sammenhæng af omgivelser, som virker på og i vores kroppe. Derved påvirker omgivelserne os, og gennem vores kropslige handlinger påvirker vi igen omgivelserne". [Larsen, 2005 p. 1] Sådan skriver Kristian Larsen i sin bog *Arkitektur, Krop og Læring*, hvor han også beskriver, hvordan menneskeskabte omgivelser ikke bare omgiver mennesker, men de påvirker også vores handlinger, både i daglige og professionelle sammenhænge. [Larsen, 2005]

Kristian Larsen mener også, at det at være menneske indeholder grundprincipperne, spise, drikke, sove samt vokse op med andre mennesker, og som en del af det at vokse op, bygger man noget, som får en eksistens. Eksistensen kan være bygninger og byrum, men også simple ting som stole. Disse ting er højest sandsynlig bygget op af andre, og derved er vores omgivelser produkter andre mennesker har opført eller forarbejdet. [Larsen, 2005] På den måde bidrager alle mennesker til at opbygge samfundet og dets eksistens.

Ingrid Gehl, som er uddannet psykolog, har arbejdet med, at det miljø vi mennesker bor og lever i, kan opdeles i et fysisk og socialt miljø. Det fysiske miljø er individets oplevelse af omverdenen, altså de ting den består af, materialer, bygninger, farver med mere, hvor det sociale miljø er individets opfattelse af andre mennesker og relationerne imellem. [Gehl, 1971]

Det fysiske miljø påvirker det sociale miljø, både direkte og indirekte. Form, farver, materialer og placering giver en anledning til en række oplevelser, adfærdsmønstre og følelser, og derved påvirker det fysiske miljø individet direkte. Indirekte kan et fysisk miljø påvirke et individ på grund af dens indflydelse på nogle sociale processer, som finder sted i forskellige miljøer. [Gehl, 1971]

Ved at opfylde et godt Bo-Miljø, skal brugerens behov være dækket, disse behov er en spændingstilstand, som individet forsøger at tilfredsstille ved at bringe sig i en situation som opløser spændingen, og

i dette tilfælde opfylde behov, der er relevante for at bo. Ingrid Gehl har ud fra to amerikanske psykologer, Murray and Maslows behovsteorier, opstillet en teori om tre behovsgrupper, der skal forekomme i et miljø, som skal indgå i et beboelsesmiljø. De grupper er henholdsvis de fysiologiske behov, sikkerhedsbehov og psykologiske behov (se appendiks 01). De første to punkter bliver hovedsageligt tilfredsstillet ved bygningsreglementet, imens de psykologiske behov er sværere at måle, da de bliver påvirket af den enkelte. [Gehl, 1971]

De psykologiske behov

I sin bog *Bo-Miljø*, siger Ingrid Gehl følgende: *"I et miljø er man tryk, tillidsfuld, og i et andet formidles der oplevelser af højtidlighed, ro og kraft, i et tredje opleves tristhed, kedsommelighed."* [Gehl, 1971, p. 13]

På baggrund af Ingrid Gehl's behovsgrupper, er arkitekturen med til at opfylde disse behov. De psykologiske behov er som sagt de sværeste, og består af kontakt, isolation, oplevelse, udfoldelse, leg, strukturering, identifikation og æstetik. [Gehl, 1971]

Boligen er individets private areal, og rammen for familiens sociale samvær og for, at dette kan fungere mest optimalt, er det vigtigt, at det sociale samvær, er et tilbud, som kan accepteres eller afslås. Området mellem den private bolig og det offentlige areal, kan bruges som kontaktsted. Det er et sted, hvor der er mulighed for at se, høre og opleve andre. Selvom der er behov for kontakt, er isolation i et bymiljø også vigtig, og muligheden for at reducere eller udelukke påvirkninger fra omverden. Ikke kun i boligen er der behov for at kunne isolere sig, men også i byrum, har børn og voksne behov for at kunne trække sig [Gehl, 1971]

Mennesker har ligeledes et behov for oplevelser i dagligdagen, og der hvor de bor. Definitionen på at opleve er bred, men kan være alt fra at se en mand skifte dæk på sin cykel, til at opleve skyerne på him-

len. At opleve handler om at se, høre, erfare, modtage forskellige påvirkninger, hvor primært sanserne er i spil.

Mennesker har behov for at udvikle sig. Der skal i byrum være mulighed for at være aktiv, at kunne udrette noget, samt at præstere og gennemføre noget vanskeligt. At kunne udfolde sig på forskellige måder gennem aktiviteter, giver mulighed for at bekræfte sig selv som menneske, og gennem selverkendelsen for at kunne udvikle noget, giver mulighed for et varieret liv. [Gehl, 1971]

Behovet for leg kan være med til at opfylde flere af de andre psykologiske behov, såsom kontakt og oplevelse. Legebehovet har noget med det motoriske at gøre, og handler om at kunne bruge sin krop, lære at beherske den, samt eksperimentere med den. [Gehl, 1971]

"Structuring and identifying the environment is a vital ability among all mobile animals. Many kinds of cues are used: the visual sensations of color, shape, motion, or polarization of light, as well as other senses such as smell, sound, touch, kinesthesia, sense of gravity, and perhaps of electric or magnetic fields."

Kevin Lynch beskriver således, hvordan det at kunne strukturere sine omgivelser, i sin bog "Image of the city". [Lynch, 1960, p. 3]

At kunne strukturere sig i byen, handler om at kunne orientere sig og placere ting i omverdenen i forhold til sig selv. Strukturbare miljøer giver en følelse af tryghed. At kunne finde vej og genfinde ting, giver kroppen en emotionel oplevelse af sikkerhed. [Gehl, 1971]

Det er ligeledes vigtigt for mennesker at kunne præge deres omgivelser eller bearbejde dem. Det kan være altanen eller haven. Identifikationen med det sociale miljø giver mulighed for, at beboerne, gennem indflydelse på hvad der sker i området, kan identificere sig med miljøet. Det kan have stor betydning for mennesker at have mulighed for at udtrykke sig selv overfor andre, blandt andet gennem det fysiske miljø. Selvom det for mennesker er vigtigt at påvirke sit

miljø, og kunne identificere sig med det, er det også vigtigt at kunne modtage påvirkninger, som modtageren vil opleve som smukke. [Gehl, 1971] Behovet for æstetik er ikke kun synsmæssigt, men ligeledes handler det også om høre-, berørings- og lugtmæssige påvirkninger. [Gehl, 1971]

Det gode byrum

I bydesignet er det blevet en målsætning at opnå målrettet omsorg for den menneskelige dimension gennem levende, trygge, bæredygtige og sunde byer. Elementerne kan styrkes ved at øge omsorg for de bløde trafikanter og bylivet. [Gehl, 2010]

Den levende by opnås ved, at flere inviteres til at gå og cykle, samt opholde sig i byens rum. Den trygge by opnås ved, at flere mennesker opholder sig og færdes i byrummet, og derved tilbyder forskellige aktiviteter, som giver varieret ophold. Den bæredygtige by styrkes ved, at transport vil foregå som grøn mobilitet, enten på cykel eller gåben. Den langsomme hastighed i bybilledet styrker også byrummet, og er ligeledes med til at styrke sundheden i byen.

"There is no logic that can be superimposed on the city; people make it, and it is to them, not buildings, that we must fit our plans." - Jane Jacobs, 1958, s. 127, således beskriver Jane Jacobs byplanlægning i sin bog *"The Death and Life of Great American Cities"*

Jan Gehl går også op i, at byrum skal være til mennesker, og skal designes til brugerne af dem. I sin bog *"Byer for mennesker"*, beskriver han en række principper for planlægningen, hvor den menneskelige dimension er i fokus. Ikke kun med hensyn til bebyggelsen, men ligeledes også i forhold til placeringen af den, samt andre inventarer i byrummene. Byerne skal tilbyde brugerne gode vilkår for, at de skal kunne gå, stå, sidde, se, høre og tale. Jan Gehl mener, at hvis disse basale aktiviteter, som er forbundet med menneskets bevægelses- og sanseapparat, skal foregå under tilfredsstillende vilkår, vil alle mulige kombinationer og aktiviteter kunne udfoldes i menneskelandskabet. [Gehl, 2010]

Jan Gehl har 12 designkriterier, som han beskriver i sin bog *"Byer for mennesker"*, som er opdelt efter beskyttelse, komfort og herlighedsværdier. [Gehl, 2010]

De basale aktiviteter – gå, cykle og standse

I byer er gåtrafikken et vigtigt element, både i store

som små byrum. Det er ligeledes i denne hastighed, at det enkelte menneske møder byen på tæt hold, hvor der er mulighed for at glæde sig over kvaliteterne, eller lide under manglen på samme. [Gehl, 2010]

Gåture i byrummene illustrerer de mange muligheder for bevægelse gennem dem. Der er den hastige gåtur – den målrettede tur, som går fra A til B, og den langsomme, som giver tid til at nyde bylivet eller andre oplevelser. Der er ligeledes også forskel på, hvordan børn slinger sig gennem byen i forhold til, hvordan den ældre bevæger sig roligt gennem og tager sig tid til et kig. Byen skal derfor give mulighed til de forskellige brugere, og i dets design tage forbehold for de forhold, som har indvirkninger på gåhastigheden. [Gehl, 2010]

Et godt byrum, skal ligeledes invitere til at kunne bruges året rundt i alle døgnets timer. Derfor er det ikke kun materialet, som er en vigtig del, men også belysningen har stor betydning for, at give brugeren en oplevelse af tryghed. [Gehl, 2010]

Oplevelsen af tryghed er også med til at give byrum, som er gode at opholde sig i, en afgørende bykvalitet. Det kan hævdes, at en bydel, hvor der er mange mennesker, som ikke går, ofte indikerer et godt byrum, da brugeren i stedet står eller sidder, og derved gør ophold. Det er ikke fordi, de er nødsaget til at gøre ophold, men fordi kvaliteten på byen inviterer til det. Ophold kan variere i længden, og afhænger af muligheder for aktiviteter. For at de længerevarende ophold kan finde sted, skal der være mulighed for, at tre elementære aktiviteter skal finde sted: at se, høre og tale. [Gehl, 2010]

"En god by er som en god fest – gæsterne bliver længe, fordi de har det godt". - Jan Gehl 2010 s.157 Byrummet skal opleves som en fest, og en god fest giver plads til leg, og det samme skal byrum. Byrummene skal give mulighed for fysisks udfoldelse for både den yngre og ældre generation, hvilket er med til at invitere på aktivitet og ophold. [Gehl, 2010] Et vigtigt element for, at brugeren vil kunne opholde

sig i byrummene, er klimaet. Byrummene skal give mulighed for læ for forskellige vejrfænomener, men også mulighed for sol og varme på de koldere dage.

Arkitektur- og byplanlægningskritiker Jane Jacob, har også diskuteret det gode byrum, og mener, at der for at kunne blive genereret sprudlende mangfoldighed i byens gader og distrikter er fire betingelser uundværlige:

1. Byrum skal være multifunktionelle og skal gerne have flere funktioner end to.

Dette kan skabes ved byrummets funktioner og rekreative områder, vil henvende sig til forskellige mennesker på forskellige tidspunkter af døgnet, hvilket giver et konstant flow af mennesker. [Juul og Frost Arkitekter, 2009]

2. Det meste af bebyggelsen, skal være kort, og invitere til åbne gadeforløb, som skal modvirke, at byrummet lukker sig eller bliver stort og utrygt. Gaderne skal give mulighed for at vende rundt og gå om hjørner, og det skal kunne ske hyppigt. Byrummet skal give mulighed for, at den kan krydses forskelligt afhængig af de ærinder brugeren har. [Juul og Frost Arkitekter, 2009]

3. Bydelen skal blande bygninger, der varierer i alder og tilstand, da det giver mulighed for æstetisk forskellighed, og mulighed for billigere husleje for nystartede virksomheder, hvilket sikrer diversitet i forbrugsudbuddet, så det ikke kun er veletableret erhverv, der lokaliserer sig. Diversiteten sikrer også at mennesker finder det interessant at bruge området. [Juul og Frost Arkitekter, 2009]

4. Der skal være en tilstrækkeligt tæt koncentration af mennesker, uanset formål, hvilket overordnet skabes af de tre ovenstående forhold, men også ved at der altid etableres boliger i området. Der skal sikres en stor volumen af mennesker i et område, da mange mennesker sikrer, at forretninger og underholdningsaktiviteter kan se fordelene i at lokalisere sig igen.

[Juul og Frost Arkitekter, 2009]

Især kompleksiteten og eksistensen af differentierede funktioner og mennesker, mener Jacobs er det, som gør byrum menneskelige og livsfulde, hvilket er det resultat et byrum skal stræbe efter. [Juul og Frost Arkitekter, 2009] Det vigtigste ved at skabe et godt byrum er, at der skabes en stor tæthed, og byrummene rummer en markant diversitet af mennesker, funktioner og aktiviteter. Jane Jacobs mener også, at sikkerheden skal være en del af designet, hvilket opnås med konceptet "Eyes on the Street". Øjnene fra de personer, der færdes i og bruger byrummet. Det er de mennesker, som handler, bruger spisestederne, henter deres børn, leger, og hvad der ellers opstår af aktiviteter i byrum. De "øjne", som vender ud mod gaden og oplever dens liv og bevægelse, er ifølge Jacobs afgørende for følelsen af sikkerhed, da det giver tryghed, da man føler, man bliver holdt øje med. [Juul og Frost Arkitekter, 2009]

Livet mellem husene

Ingrid Gehl's psykologiske behovskriterier er ikke kun guidelines til at danne et psykologisk behageligt miljø, men opfyldelse af disse behov, er med til at danne liv mellem husene.

Jan Gehl, definerer i sin bog "Livet mellem husene" tre former for udeaktiviteter i de offentlige rum, som stiller forskellige krav til de fysiske vilkår. De tre grupper er: nødvendige aktiviteter, valgfrie aktiviteter og sociale aktiviteter. [Gehl, 2003] De tre kategorier, kan sammenlignes med Ingrid Gehl's behovsgrupper, hvor de nødvendige aktiviteter, er de aktiviteter, som er påtvungne: at handle, arbejde og gå i skole. Disse aktiviteter bliver ikke påvirket af det fysiske miljø, og forekommer året rundt. De valgfrie aktiviteter derimod, er handlinger som kun finder sted, hvis lysten er der, og hvis rummet gør det muligt. Det kan være at gå en tur, som er afhængig af de ydre vilkår, vejret og de ydre rum skal indbyde til det. [Gehl, 2003]

De sociale aktiviteter, er alle de aktiviteter, som forudsætter, at alle andre mennesker i rummet er omfattet. De sociale aktiviteter kan deles op i aktive og passive kontakter. De aktive er børns leg, hilsener og samtaler, hvor de passive finder sted ved at se og høre andre mennesker. De sociale aktiviteter foregår mange steder, det kan være i boligen, private uderum, haver og altaner, samt i institutioner [Gehl, 2003]

Livet mellem husene tager ikke udgangspunkt i en enkelt afgrænset kategori, men mennesker sidder, går, ser og taler således, at de funktionelle, rekreative og sociale aktiviteter blandes sammen i forskellige kombinationer. Jan Gehl siger i bogen "Livet mellem husene", at livet mellem husene både indeholder den mangfoldighed og sammenvævning, og som tilsammen gør fællesrummene i byernes og boligkvartererne betydningsfulde og attraktive. [Gehl, 2003]

Skabelse af liv i forskellige miljøer er en selvforstærkende effekt, for når nogle begynder at foretage sig noget, er der en tydelig tendens til, at andre slutter sig til, ved enten at deltage, eller opleve andre udfolde sig. På denne måde vil begivenheder, personer og oplevelser inspirere hinanden, og med tiden vil akti-

viteten vokse. [Gehl, 2003]

At skabe liv i byrum, kan også betyde, at der skal opsættes grænser. En græsplæne kan blive set som værende ingenmands eje, hvis den ligger offentligt tilgængelig op af boligområder. Må den bruges til ophold, boldspil, eller skal den kun fungere som et grønt område? Det kan skabe utryghed, og der kan opstå situationer, som for nogle mennesker kan være svære at aflæse, og derved vil disse mennesker typisk blive væk. Ved at zoneinddele områder, kan ingenmandsland blive til allemandsland, da det giver de forskellige brugere mulighed for at kunne se, hvor de må have lov til at være, og de forskellige menneskegrupper kan føle sig trygge ved at bevæge sig i deres rum, og derved vil det give liv til byen. [København Kommune, 2014]

Naturens påvirkninger

Det blå

At leve ved vandet giver en psykologisk positiv effekt på mennesket, og mange foretrækker at flytte tættere på vandet.

Forskningen har vist, at det tyder på, at ophold ved kysten kan få folk til at føle sig mere rolige, afslappende og forfriskende, end hvad andre naturområder kan give, såsom ture i parken eller en tur på landet. [Kristeligt dagblad, 2012] Forskningen er stadig meget ny, men det tyder ligeledes også på, at det at bo ved vandet har mange fordele, selvom det kan være et råt miljø. De psykologiske fordele ved at bo ved vandet bærer præg af, at folk foretrækker at bo, hvor der er frit udsyn og langt til horisonten. Derudover er vand og lyden af det ligeledes beroligende på menneskers psykiske tilstand. Vandet signalerer uforanderlighed og variation, og ofte vil det meget lys ved vandet give spændende refleksioner i vandoverfladen. [Illustreret videnskab, 2009]

Forsker Mathew White er psykolog indenfor miljømæssige forhold, og har været med i en sundhedsundersøgelse for at finde ud af, hvor mange mennesker, som oplever sundhedsmæssige virkninger, og hvor meget det påvirker helbredet. Han har sammen med kollegaer set på folketællinger fra England, hvor de kunne konstatere, at de folk som bor i nærheden af en kyst bliver påvirket af miljøet, og disse mennesker rapporterede om et bedre helbred. White har ud fra forskning konstateret, at bo tæt på havet, forbedrer merkant folks trivsel, og at havets miljø kan hjælpe med at reducere stress og fremme fysisk aktivitet. [The Huffington Post, 2013]

Det grønne

Det grønne har ligeledes en indvirkning på menneskets velbefindende. Mennesker, der bor lige op af et grønt område, har større sandsynlighed for at have det bedre, være sundere og gladere end de mennesker, som bor længere væk. [Videnskab.dk, 2011]

Det almene menneske ved det føles rart at gå ture i naturen, men at gå i naturen gør også mennesket

sundere både fysisk og mentalt. [Videnskab.dk, 2011] Ved bevægelse i naturen slapper hjernen af, imens kroppen arbejder, og ifølge rapporten "SUSY Grøn: Brug af grønne områder og folkesundhed i Danmark", som er lavet i et samarbejde mellem Skov og Landskab, KU-LIFE og Statens Institut for Folkesundhed, SDU, viser det sig, at folk, som bor ved grønne områder, er mere fysiske aktive, tyndere, mindre stressede, har færre smerter, færre psykiske problemer og fungerer bedre socialt. [Videnskab.dk, 2011]

Ulrika Stigsdotter er professor i Landskabsarkitektur på Københavns Universitet, og har forsket i samspillet mellem menneske, dets sundhed, samt det naturlige miljø, og mener at mennesket helt grundlæggende er konstrueret til at leve i naturen, og at det i naturen fungerer mest optimalt. [Dr.dk, 2016]

Stigsdotter mener, at vi instinktivt føler os trygge i naturen, når grundlæggende parametre er opfyldt. Mennesket skal befinde sig i et miljø med træer, der kan give skygge, men samtidig også give mulighed for, at man kan flygte op i, så der kan skabes et udsyn over omgivelserne, og opdage eventuelle farer. Ligeledes mener hun, at vand der kan drikkes, samt en behagelig og frisk luft, er grundlæggende elementer, som gør, at mennesket kan føle sig i stand til at overleve. Mennesket vil i dette miljø slappe af og finde ro. Der skal dog et vigtigt element til i forhold til gearskiftet, som sker i hjernen – fascination. Der skal være en fascination for, at der kan blive lavet dette skift i hjernen. Fascinationen kan være i forskellige grader, det kan være bladene fra træerne, som folder sig eller det åbne hav, men det kan være forskelligt fra personer, og afhænger af individets følelse af at være væk. [Dr.dk, 2016]

Shared Space i bybilledet

Erfaringerne med Shared Space er forskellige og afhænger af, hvilken baggrund de mennesker som forsker og undersøger konceptet har. Ingeniøren tager udgangspunkt i den tekniske del omkring, hvordan funktionen på vejene vil blive, og arkitekten vil altid minde om, at der i planlægningen bliver nødt til at blive tænkt på det æstetiske i forhold til sikkerheden.

Shared Space er et princip, som har været brugt i urbane rum siden slutningen af halvfemserne. Konceptet startede som Woonerfs i Holland, og er defineret af Hans Monderman, som er uddannet trafikingeniør. (Speed, 2015). Årene efter blev konceptet importeret til England af en britisk urban designer, Ben Hamilton-Baillie, og senere begyndte de andre lande i Europa, inklusiv Danmark, at afprøve konceptet i forskellige designs. Konceptet inkluderede et stort spænd af indretningen i byrummene, men også trafikale vilkår ændres i gadebilledet. (Vejdirektoratet, 2014)

Shared Space og Woonerfs principper er næsten ens, og Monderman brugte fænomenet en del i sin karriere, da han studerede, hvad skiltning gjorde for brugeren i trafikken. (Toth, 2009)

Konceptet tog udgangspunkt i ideen om traditionelle veje, som er opdelt i separate rum til de forskellige typer af trafikanter, og fyldt op med skilte, trafiklys, fodgængerfelter osv. For at gøre konceptet stærkere, bliver kantsten fjernet, så grænsen mellem fortove og veje vil blive sløret, og konceptet definerer derved, at det er acceptabelt at blande trafiktyper, men det tvinger folk til at tage ansvar for deres egne handlinger i trafikken. (Toth, 2009)

Denne opdeling af vejene, giver en falsk følelse af sikkerhed, da separationen mellem fortovet og vejene giver brugere mulighed for, at de føler, de kan agere, som de vil, da de ikke føler nogen form for ansvar overfor andre trafikanter, som ikke er en del af det samme trafikale rum. Rummene fungerer bedst, og er sikrest for bilisterne, da de sidder bag rattet og er beskyttet af stål. (Toth, 2009)

Monderman siger i et interview i 2006: *"We're losing our capacity for socially responsible behaviour ... The greater the number of prescriptions, the more people's sense of personal responsibility dwindles."* (Schulz, 2006)

Det var begyndelsen på Shared Space, fordi hvis alle objekterne flyttes fra vejen, vil trafikanterne miste fokussen på skiltningen, og i stedet koncentrere sig om hinanden. Specielt bilister, som tror de har første prioritet, vil lære af Shared Space, at de ikke er alene i trafikken. (Toth, 2009)

Jan Gehl har også undersøgt konceptet, manden som er kendt for at prioritere fodgængerne i designløsninger. I bogen "Byer for mennesker", beskriver han, hvad en sikker by er, og hvordan sikkerhed og trafik bør kombineres.

Jan Gehl's meninger om at blande trafikanter, afhænger af, hvem, som vil blive prioriteret. Gehl mener, at fodgængerne skal have de primære rettigheder, når de bevæger sig i trafikken, og byen skal prioritere disse mennesker. (Gehl, 2010)

Jan Gehl er enig med Monderman i, at trafiksikkerheden bliver højere, ved brug af Shared Space, da den lavere hastighed giver mere tid til at reagere, hvis noget uforudset skulle ske, og på basis af den lavere hastighed, vil trafikanterne have mulighed for at være opmærksomme på hinanden. På samme tid siger Gehl også, at prisen kan blive dyr, fordi værdighed og kvaliteten af byen vil forsvinde. Mulighederne for at børn kan lege som de ønsker forringes, og de ældre og de gangbesværede fodgængere, vil måske blive tvunget til at springe gåturen i byen over. (Gehl, 2010)

Jan Gehl ser også mulighederne for at blande trafikanterne, men ikke på samme måde som Shared Space. Han mener systemet, Woonerfs, som har været brugt i Holland i flere år, er et veldokumenteret koncept. Fodgængerne kan bevæge sig frit mellem andre trafikanter, fordi der er gjort opmærksom på, at turen i området er på fodgængernes præmisser. De bliver prioriteret mere end biler (Gehl, 2010), hvilket er for-

skellen fra Shared Space, for der bliver alle trafikant-er betragtet lige. (Toth, 2009)

På den anden side er der også en diskussion omkring sikkerheden med Shared Space. I Hamilton-Baillies studier, observerede han, at den mekaniske skiltning i teorien vil blive fjernet, således bilisterne vil blive mere opmærksomme og køre langsommere. Han observerede også, at Shared Space i designkonceptet, vil udforske materialerne, som er blevet brugt i belægningen. Overfladen på vejene er det eneste, som gør bilisterne opmærksomme på, at de kører i en zone, hvor de skal forvente det uventede. Det kan være ujævn mønstret sten, som fortæller bilisten, at de skal sænke farten. (Speed, 2015)

Hamilton-Baillie observerede også, at fodgængerne ikke synes, det var sikkert at krydse nogle af gaderne, da de ikke følte det var komfortabelt. Han konkluderede, at den eneste løsning var at flytte al trafik. [Speed, 2015] Han konkluderede også, at konceptet kun virkede i specielle tilfælde. Lokale veje med langsom trafik, med mange cyklister og fodgængere er de typer af scenarier, hvor det kan være en udfordring at have menneskelig interaktion og reducere hastigheden med Shared Space. [Speed, 2015]

I rapporten "Traffic in Towns", argumenterer civilingeniør og planlægger, Professor Sir Colin Bucha imod, hvordan Shared Space, vil have indflydelse på byen. Buchman mener, at hvis motortrafikken fortsætter med, at have lov til at gå gennem byen, og rummet hvor fodgængerne bevæger sig, uden hindring, vil kvaliteten af byens miljø blive lav. (Aseasyasriding-abike, 2014)

En anden mand, som er skeptisk overfor fænomenet, er den tidligere paralympiske deltager Lord Holmes. Holmes mener, at Shared Space, har gjort centrum til "dangerous Third World traffic free-for-alls". (Bawden, 2015)

Holmes mener, at Shared Space kan være farligt for mennesker med handicaps som blindhed og døvhed. Generelt siger han, at mennesker er bange for at

bevæge sig på disse pladser, da ingen har nogen rettigheder over vejene. (Bawden, 2015)

Shared Space findes i mange lande, og designløsningerne er forskellige, selvom konceptet næsten er det samme. Teorierne om det perfekte Shared Space og brugen af det, har været diskuteret i flere år, og det samme har holdningerne.

Casestudie: Skagen - Den gule by

Skagens historie

Skagen er Danmarks nordligste by, og er beliggende i Frederikshavn Kommune. Byen er en gammel fiskerby, og selv tilbage hvor havnen ikke eksisterede, var fiskeri et vigtigt element. Sidenhen kom jernbanen til og senere fik byen sin første havn. Fiskeriet er i dag en vigtig del for Skagen og for byens indkomst. Havnen er Danmarks største fiskerihavn, og indeholder derved en del maritime arbejdspladser. Derudover bruges havnen også som samlingssted for byens indbyggere og turrister, samt hver sommer fyldes den med lystbåde. [Toppen af Danmark, 2016]

Foruden Skagens historie om fiskeriet, har Skagen også været kendt blandt kunsterne og arkitekter, som gjorde fiskerbyen til en oplevelse på det arkitektoniske plan. Mange kunstnere tog ligeledes til Skagen og slog sig ned i byen, grundet det særlige lys som siges at eksistere. [Toppen af Danmark, 2016]

Bygningernes udsmykning

Skagens huse er et af byens kendetegn. De skagensgule længebygninger med røde saddeltage, titter frem bag klitterne, som er beklædt med marehalm.

Bygningernes vinduer og døre er overvejende hvide, hvor få ses i enkle mørkere farver som sort eller svenskrød. Fælles for vinduerne er, at det er dannebrogsvinduer, hvor dørene varierer procentmæssigt i forhold til, hvor meget glas den indeholder.

Bygningernes røde tage består hovedsageligt af tegl, og imellem dem findes der bygninger, hvor taget er hel eller halv afvalmet. En gammel tradition træder frem i tagene med de hvide overstrygninger, som skulle beskytte tagstene fra at falde af under kraftig vind. Kvistene på tagene består primært af gult puds, som matcher til bygningernes facader.

Selve bygningernes gule facade er enten pudset eller muret op og står rene i deres skagensgule farve, mens andre opnår det landlige idyl med sort bindingsværk. Få huse er dog muret op i rødt tegl, og skiller sig ud fra de klassiske gule huse.

Gesimsen på gavlen er hvid og spiller sammen med de hvide døre og vinduer.

Byens udearealer

Selve Skagen, indeholder ikke grønne rekreative områder, men der findes nogle større pladser, med hård belægning, som forsøger at invitere til leg og ophold. Opholdsrummene i centrum er primært placeret ved steder, hvor der enten er parkering, eller vejen er placeret tæt på, og det føles som om, man næsten kan røre bilerne. Der findes dog ved kysten siddepladser, som inviterer til ophold med udsigt udover havet, således der bliver inviteret til at opnå den stemning, det kunne forestilles at Skagensmalerne fik, da de besøgte byen i sin tid.

Belægningen på vejene følger dens funktion. Ved steder, hvor der er Shared Space er der brosten, som får bilerne til at sænke hastigheden, og ligeledes bliver både hårde og bløde trafikanter oplyst om, at de skal være opmærksomme på andre. På de større veje findes fliser som belægning på fortove, mens der på de mindre villaveje ikke eksisterer fortove, og vejen er kun belagt med asfalt. Det er bilerne, som er den dominerende trafikant i byen, hvilket opleves i byrummene.

Byens beplantning er præget af dens placering, og består primært af marehalm samt enkle løv- og frugttræer i indbyggernes haver.



ill. 66: Skagens gule huse med rødt tage



ill. 67: Spisesteder ved Skagens Havn



ill. 68: Siddemuligheder



ill. 69: Dannebrogsvinduer



ill. 70: Shared Space i "gågaden"



ill. 71: Villavejene med de hvide stakitter



ill. 72: Vejens dominans i bybilledet

Casestudie: Sæby - Den lille købstad

Sæbys historie

Sæbys historie er meget ukendt, men dog tyder dens beliggenhed på, at byen har været oplandsby for noget af Vendsyssel. [Danmarkshistorien, 2017]

Sæby fremstår i dag, som en dansk købstadsidyl, og er en attraktiv ferieby tæt til børnevenlige strande ud mod den venlige østkyst. Byen inviterer til oplevelser i det gamle købstadsmiljø, med ældre og velholdte huse, hvor gågader, torve og brostensbelagte gader svinger sig imellem. [Visit Nordjylland, 2016]

Ved byens havn findes købsstadsidyllen og arbejdende kunsthåndværkere. Havn livet er præget af sejlere, fiskerestauranter og strandpromenade. Tæt på byen findes der desuden golfbaner og grønne områder. [Visit Sæby, 2016]

Bygningernes udsmykning

Sæby består af en blanding af ældre og nyere bebyggelse, hvor fællestrækkene for bygningerne omkring Sæby Havn er en pakhuslignende bebyggelse, primært opført i nyere tid.

Ved et par gader længere ind mod byen opdages de ældre charmerende bygninger, som er særpræget for Sæby. Bygningerne vurderes til at være fra forskellige tider, hvor blandt andet nogle af dem synes at have taget inspiration i de Skagensgule huse.

Bygningernes vinduer, om det er de nyere ved havnen eller lidt ældre bagved, indeholder alle enten de klassiske dannebrogsvinduer, eller en enklere fortolkning af det. I de fleste huse er vinduerne hvide, men i nogle af de ældre bygninger, ses de også i både blå, røde, grønne og sorte. De samme farver ses ved dørene, og disse er også primært formet efter dannebrogsprincipet, dog med en procentvis variation.

Bygningernes facader består af forskellige materialer, og det ses herigennem tydeligt den blandede tidsalder, som byen består af. Blandt de gamle huse, som er pudset op i enten hvide eller gullige nuancer, eller består af bindingsværk, er der opmuret nyere bygninger, som skiller sig lidt ud. Nogle af de nyere bygninger ved havnen er ligeledes pudset op. De ældre bygninger er fint dekoreret med gesimser, som findes

i enten en hvid farve, som skiller sig ud, eller også er de opført i samme farve som huset, og derved forekommer som en diskret dekoration til huset. Kvistene på husene er opført i nyere tid, hvilket ses på zinkbeklædningen, hvor der ved de større huse stadig er opmuret kviste.

Byens udearealer

Byens huse er placeret tæt op mod vejen, så facaden ligger i skæl til fortovet. Det gør, at forhaverne ikke eksisterer i Sæby, men derimod virker baghaverne mere tillukkede.

De steder, hvor grundene skal afgrænses med stakit, er de primært muret op, og malet i samme farve som bygningen. Derudover, er der ved de moderne huse brugt glas- og stålgelænder, som giver et transparent udtryk.

Byen virker meget tæt med de manglende forhaver, så når opholdsstederne titter frem mellem husene, virker de ekstra hårde i deres udtryk, grundet det hårde materiale, som asfalt og den manglende beplantning giver. Øst for havnen findes dog et naturskønt område med siddemuligheder og med udsigt ud til det grønne og blå.

Den manglende detalje ved opholdsstederne ses også i belysningen, som kun består af funktionsbelysning, som skal oplyse vejene til hjælp for trafikanterne.

Byens belægning er anlagt efter dens funktion. Bilerne er de dominerende i byen, men det ses, at de steder, der bliver brugt til turistmen og fodgængere, er belagt med fliser, og steder der kun er præget med industri er asfalteret.



ill. 73: Boliger mod vandet



ill. 74: Vinduernes forskellighed



ill. 75: Shared Space i bybilledet



ill. 76: Bilens dominans i bybilledet



ill. 77: Pakhusdesign



ill. 78: Det grønne



ill. 79: Forskellige stilarter

Casestudie: Hals

Gennem de forskellige casestudier, opleves det tydeligt, hvordan de tre forskellige byer er opdelt, hvilket åbner op for muligheden for brugen af asymmetri samt forskydninger i byrummet, men ligeledes også for kontrasten og det uforudsigelige, som dukker op i byernes rum og facader.

De tre byer viser også rummene, som de forskellige volumener danner, og giver indblik i, hvordan det tilfældige og uforudsigelige kan danne spændende byrum.

Griddets forskellighed i volumen

Paul Knight har sammen med sine kollegaer diskuteret mulighederne i det stringente grid i byen, og mener det giver nogle fordele i byrummene. I deres diskussioner menes det, at gitteret er nemt at finde rundt i, og er et nemt element at arbejde med, da det kan tilpasses, fordi arealanvendelserne kan ændres efter hånden som byen forandrer sig.

Ifølge Poul Knight mener han i artiklen *"Benefits of the grid"*, at *"The right sided and right-angled houses are the most cheap to build and most convenient to live in."* Ligeledes tillader de rektangulære blokke og grunde at bytte plads med lethed og effektivitet. [Better cities, 2013]

Det rigide grid kan diskuteres om det, er den nye form for masseproduktion i de urbane byrum, for på trods af letheden i at designe griddet, giver de knap så rigide rum nye oplevelser. Ved at udnytte eksisterende karaktergivende bebyggelse, kan det skabe skævheder og liv i det grid, som nemt ville kunne ende med at blive en række af lige karréer med boliger- og kontorbygninger. [Dansk Arkitektur Center, 2014]

Ved at bevare de gamle bygningsstrukturer, kan det give fordele til designet af byrummet. I artiklen *"København: Liv ved havnen"* omkring et byomdannelsesprojekt i Nordhavn i København, siger arkitekt Mads Birgens: *"Bygningerne skubber til det strukturelle grid. Det bliver ikke så rigtigt. Vi får en hel masse forærende. En anden rumlighed og overraskende byrum, som vi ikke først skal til at designe*

og genopfinde. Det bliver langt mere uforudsigeligt", samtidig nævner han også: *"Bygningerne skaber stemning, byliv og social værdi..."* [Dansk Arkitektur Center, 2014]

Asymmetri og forskydninger i byrummet

"Whenever we distribute compositional elements evenly around a central point or axis, we'll make a symmetrical design" and "...asymmetry is the absence of symmetry of any kind. Whenever we make a design that consists of elements that we've distributed unevenly around a central point or axis, we'll consequently have an asymmetrical design. We can exploit asymmetry, using it to draw attention to areas in the design or to convey dynamism or movement." Således skriver Mads Soegaard, 2016, i en artikel omkring brugen af de to fænomener.

Symmetri ligger naturligt i vores gener, og kan for vores øjne få ting til at virke rydeligt og pænt i dets miljø. Brugen af symmetri kan ligeledes gøre elementer mere læselige for mennesket, og finde en balance. Modsat kan symmetri være stærk at kæmpe imod, og der vil i planlægningen opnås kompleksitet for at opnå sofistikeret designs. [Soegaard, 2016]

Det uforudsigelige i designet

"The Sudden change of ambiance in a street within the space of a few meters" and the "path of least resistance which is automatically followed in aimless strolls (and which has no relation to the contour of the ground)" [Debord, 1955, p6]

Således udtaler Guy Debord sig omkring, hvordan det uforudsigelige pludselig kan dukke op i bybilledet, i løbet af få meter.

Når vi bevæger os gennem bygninger som en labyrint, råder Debord os til, at vi skal lade os blive guidet af funktioner og fænomener på gaden og steder, der er mest oversete af fodgængere. [Debord, 1955]

De tre byer fra oven

De tre byer er kendt som værende turistbyer, og det er også i sæsonen, der ses den største mængde af mennesker i byerne.

Til daglig er byerne noget andet, og her er et noget andet liv, end det pulserende liv turismen skaber.

Dimensionerne på byerne er forskellige, og indbyggermæssigt, er det Sæby, som ligger i spidsen med 8.869 indbyggere, hvorefter Skagen, ligger meget op ad med 8.124 indbyggere. Til sidst er der den mindste ferieby, af de tre, Hals, med 2.483 indbyggere. [Danmarks Statistik, 2016]

De tre byer er forskellige i deres dimensioner, og ved bevægelse gennem dem, mærkes det også tydeligt, hvilke indkomster de tre byer er afhængige af. Hals by er afhængig af turismen, hvilket er den primære indtægtskilde, hvorimod de to andre byer ligeledes også har gavn af deres havnemiljø, og den indkomst de få herfra.

Som det ses på de tre byer, ses havnens dominans ligeledes i bybilledet, men også hvordan de forskellige byer er omgivet af natur. Med Hals' størrelse synes det, at byen er omkranset af natur, og med Skansen som en del af centrum, kommer naturen til at omfavne byen mere, og derved blive en del af centrum. Dette er derved med til at give en kontrast, til betonbyen Aalborg, som er placeret 25 km vest for byen.

Byernes infrastrukturer deler byernes grid op, og det ses tydeligt i de tre byer, hvordan griddet er bygget op omkring havnene. Specielt griddet i Hals viser, hvordan historien har udviklet sig, fra den ældre by i vest, hvor strukturen er tilfældig, kontra den nyere bydel i øst, hvor det næsten synes, at villakvarteret er optegnet med lineal, og muligheden for overraskende byrum og det uforudsigelige kan være svært at finde.



ill. 80: Hals luftfoto



ill. 81: Sæby luftfoto



ill. 82: Skagen luftfoto





ill. 83: Hals - Karakteristisk facade for Hals Havn



ill. 84: Sæby - Den blandende facademur langs gaderne i Sæby



ill. 85: Skagen - De gule facader med de røde tage

Facader, tage og farver

Forskelligheden i facaderne og farverne i de tre byer ses tydeligt. Ved Hals Havn er facaderne primært domineret ved, at bygningen er opført i to etager, hvor den nederste etage er pudset, og førstesalen er af træværk. Den differentierede facade findes i forskellige farvekombinationer, hvilket giver et rodet udtryk i bybilledet, selvom det tydeligt ses, at bygningernes form og design er lokalplanlagt.

Facaderne er opdelt, så stueetagen er oppudset, og førstesalen er beklædt med vertikal træbeklædning. Facaderne skaber et liv i bybilledet, men også en velproportioneret forståelse for bygningens form, med tyngden i bunden, og en lethed for oven.

Modsat Hals er de to andre byer opført i ens materiale i stuen og på første sal. Skagen er kendt for sin gule farve, som giver en helhed i bybilledet, hvor Sæby, er opført i forskellige materialer, men hvor hver bygning er opført i det samme materiale på alle etager, og ikke efter samme princip som Hals.

Skagen og Sæby har et roligt udtryk i bybilledet. Det ses også, hvordan disse to byer er lokalplanlagt. Skagen er karakteristisk med sin gule farve og røde tage, samt de hvide dannebrogsvinduer, hvor også Sæby slægter lidt på. Det ses dog tydeligt gennem Sæbys tid, hvordan vinduerne skifter form i takt med tiden de er blevet monteret i. Alle vinduer mimer de originale dannebrogsvinduer, men med tiden bliver denne type vinduer opført i et postmoderne udtryk.

Illustration 85, viser Skagens originale vinduer, hvor illustration 84 viser, hvor tiden har moderniseret vinduerne i Sæby. Først det hvide vindue, på de gule huse, hvor en af de horisontale sprosser er fjernet, men vinduet stadig er velproportioneret med sin tyngde i bunden til, hvordan der bliver ændret på tyngden, som det blå vindue viser, og vinduet mister lidt sin identitet. De nyere bygninger, som er placeret ved havnen, har mistet de horisontale sprosser, og indeholder kun den lodrette, og igen ses det, hvordan vinduet har mistet personlighed.

Brugen af stakit og gelænderet

Byernes brug af stakittet og gelænderet er meget varieret, og designet afspejler dette. Forskellen mellem det massive og det transparente ses tydeligt og ligeledes, hvor det har en æstetisk funktion i forhold til den konstruktive funktion.

Hals by er gennem lokalplanen pålagt at bruge diagonaldesignet stakit, men i praksis har disse kun en æstetisk funktion, og brugerne har derfor været nødsaget til at montere afdækning, således at udearealerne kan bruges når det blæser, men også for at give lidt privatliv.

I Sæby er stakittets design i modsat ende på skalaen, og består af massive konstruktioner. Enten det klassiske plankeværk, der bruges i typiske parcelhuskvarterer, eller også er det en massiv mur, som indhegner haven og skildre, hvad der er offentlig og privat. Tættere på byen er det bygningens facade (se illustration 84), som afskærmer det private areal fra det offentlige. Stakittet bruges som en afskærmning mod det offentlige, og giver beboerne et privatliv, når de færdes på deres grund.

Ligesom i Hals, ser det ud til, at stakittet i Skagen er lokalplanlagt med det hvide klassiske stakit, som næsten er tegnet omkring husene. Stakittet er et ikonisk element for Skagens huse, lige som de gule facader. Stakittets primære funktion er æstetisk, men afgrænser også det private fra det offentlige, dog afskærmer det ikke for nysgerrige blikke at beskue grunden.

Med tiden er stakittet blevet et funktionelt element, og udover at afgrænse det private fra det offentlige, bliver de nyere former for stakit også brugt til at afskærme for privatlivet. Farvemæssigt har det nyere stakit ikke den klassiske hvide farve, men i stedet er der leget med kontrasterne, og den sorte farve er kommet ind i det urbane rum, og spiller op mod det rene og idylliske.



ill. 86: Hals - Det transparente gelænder



ill. 87: Sæby - De massive mure



ill. 88: Skagen - Det klassiske hvide stakit mod det moderne massive



ill. 89: Hals - Vejens dominans i gadebilledet



ill. 90: Sæby - Bilernes prioritet



ill. 91: Skagen - Trafikanterne blandes

Vej, fortov og belægning

De tre byer har på trods af deres ry som turistbyer ikke prioriteret fodgængernes sikkerhed i bybilledet. Der er i designet af Hals og Sæby blevet tænkt på at lave områder, der kun er beregnet til fodgængerne, men dimensionerne af vejen i forhold til fortovet, viser prioriteringernes fordeling.

Imellem villahusene i Skagen, ligger vejen som et gråt asfalteret tæppe imellem husene og inviterer bilerne til at færdes på lige fod med andre. Fodgængerne er henvist til vejen, og uden afmærkning af striber eller belægning, indikerer vejen, hvordan forskellige trafikanter skal deles om arealet. Hastigheden er dog på det fælles areal sænket en del i villaområdet, og bilerne tager højde for de blødere trafikanter.

Sæby og Hals har sine egne rum til de forskellige trafikanter, og det opleves også, hvordan bilisterne ikke tager højde for de blødere trafikanter, når de bevæger sig i de rum, som er angivet til bilisterne.

Belægningen i Hals og Sæby indikerer, hvilke rum som er beregnet til de forskellige trafikanter, og vejene er ligesom i Skagen beklædt med asfalt, for at angive, at der er plads til en højere hastighed. Fortovet er belagt med fliser og brosten, og inviterer til et roligere tempo. I Sæby synes fortovet at være belagt efter, hvordan vejen går, men hvor det i Hals, synes at der har været tænkt på de bløde trafikanter, og dermed have tænkt, at der skulle være plads til dem. Hals har modsat de andre byer lavet en sikkerhedsafstand mellem fortovet og vejen, for at give en afstand mellem de hårde trafikanter og de bløde trafikanter. Dog bliver disse brugt til opholdspladser, som brugerne ikke føler sig sikre ved at benytte.

Brugen af det grønne

Differentieringen af byernes natur, ses tydeligt i øjenhøjde, hvor forskelligheden går fra den vilde natur i Skagen, mod den styrede natur i Sæby.

Hals Skanse ligger midt på parameteren, og indeholder en blanding af den frie natur, men grænser op mod det kontrollerede, mod byens havn.

I følge Hans Fink kan naturen beskrives forskelligt alt efter, hvilket miljø det befinder sig i. Naturen kan ses som den vilde skov, men kan også være akvariet i spisestuen [Fink, 2002]

Hans Finks naturbegreber, vil beskrive de tre byers naturfænomener forskelligt. Sæby, med den grønne ligusterhæk, og de velpassede træer, vil være den grønne natur. Naturen er her modsætningen mellem det levende på den ene side og syntetiske på den anden side. Naturen i Sæby ses som de grønne hække, men i følge Fink, er elementer som teglsten, belægning med mere også naturlige grundet deres materialer af forarbejdet natur. [Fink, 2002]

Hals viser det Landlege begreb og viser ved Skansen forskellen mellem det udyrkede og det dyrkede land, og naturen ses de steder, hvor mennesker af og til færdes. Dog kan det diskuteres, om Hals også består af det grønne i sin indretning af byen med træerne langs Østergade. [Fink, 2002]

Skagen er begrebet af den vilde natur, hvor mennesker kun lidt eller i slet ingen grad berører naturen. Tingenes stand ser ud som de gør grundet naturens ændringer. [Fink, 2002] Græsset får lov til at gro og passe sig selv, og klitterne formes efter vinden og havets kasten mod dem. Skagen giver udtryk for, hvordan den vilde natur har magten i omgivelserne. Husene, som engang var placeret med en god udsigt, ligger nu og kæmper på skrænterne mod overlevelse inden havet får magten. Selv stenene på stranden er afrundede, og er et tydeligt billede på havets magt, hvilket er et vigtigt element i alle tre byer.



ill. 92: Hals - Forskellen mellem det dyrkede og udyrkede



ill. 93: Sæby - Det grønne natur i haverne



ill. 94: Skagen - Den vilde natur

Konklusion

Byer er lavet af mennesker til mennesker, men dette betyder ikke, at byer er til at leve i, men måske snarere bruges til at overleve i. Mennesket har basale behov for at kunne overleve, men for at kunne leve og derved føle sig tryk i en by, er der andre behov i bybilledet, som skal være opfyldt.

Mennesker er også prioriteret forskelligt i bybilledet. Billisterne har i flere byer verden over en dominans i bybilledet, hvilket også gør sig gældende i Hals. Denne dominans skaber en utryghed, og ændrer det liv i gadeplanen, som ellers ville være skabt, hvis bilerne var væk eller findes i et minimalt omfang.

Levende byrum er et vigtigt element i byer, og er sammen med trafiksikkerheden med til at give optimale byrum.

Levende byrum er vigtige i planlægningen, men de kræver, at det skal være behageligt for brugeren at opholde sig der, og en vigtig del kan derved vise sig at være aspekter fra naturen, hvor både de grønne og blå elementer kan give byen merværdi.

Sæby og Skagen er gennem casestudier blevet analyseret, og på baggrund heraf, er der blevet set nærmere på, hvordan byrum i maritime miljøer kan fungere, og give inspiration til, hvordan Hals kan danne sin egen identitet.



III. 95: Beboelse på Vestpieren



Analyser

Det følgende kapitel viser det analytiske arbejde, som er blevet udarbejdet i projektperioden. Afsnittet består af analyser i øjenhøjde samt siteanalyser. Analyserne skal give læseren en forståelse for sitet, som det fremstår i dag samt afsløre, hvilke problematikker, potentialer og muligheder, som er til stede i området. Dette afsnit bliver et vigtigt element til udarbejdelsen af designforslaget.



ill. 96: Hvalgabet i Hals

Historien om Hals

Byens historie

Hals ligger ved Limfjordens udmunding til Kattegat, og har sin oprindelse helt tilbage til vikingetiden. Byen udviklede sig sidenhen til at være en by, hvor Limfjorden har været det grundlæggende for byens liv og forbindelse til omverdenen. [Hals Museum, 2016] Fjorden har været byens næringsvej på flere måder. Først og fremmest med dens fiskemuligheder, men også som transportvej for skibene ind og ud af Limfjorden. Grundet byens placering, blev den formet som fisker-, handels- og transportby, og havnen har i århundrede været fyldt med aktivitet fra fiskerbåde, handelsbåde, og i dag Hals-Egense færgen samt lystbådene.

I renæssancen (1536-1660) fungerede Hals by som et lille fiskeleje, og området var et livligt handelssted. Hals var et ideelt sted at anlægge en ny befæstning, og i 1653-54 blev Hals Skanse opført, som et led i kong Christian 4.'s planer om at sikre og bestyrke Danmarks position som en militær magt i Europa. Skansen skulle sikre den dengang eneste mulighed for indsejling til Limfjorden i tilfælde af krig og forhindre at fjendtlige fartøjer trængte ind i fjorden, hvilket senere viste at have en strategisk vigtig betydning, da Skansen siden hen blev angrebet flere gange, både i 1600-tallet og 1800-tallet. I fredstiden mellem krigene var Hals Skanse en vigtig del af byens udvikling, og gav blandt andet de lokale bønder og erhvervsdrivende arbejde i forbindelse med restaurering af Skansen. [Hals Museum, 2016]

Den lille by blev, før Skansen kom til, ernæret med fiskeri, landbrug og småhandel med de forbipasserende både og skibe. [Hals Museum, 2016]

Da Hals Skanse kom til, udviklede byen sig i 1600- og 17-tallet, hvor der blandt andet kom havneanlæg, som gjorde, at Hals opnåede at blive et toldsted, og resulterede i, at byen fik tildelt købstadsprivilegier, og fik oprettet eget lodseri. Købstadsprivilegierne som byen fik i 1656 af Frederik d. 3, var med den hensigt at gøre Hals til et militært, økonomisk og handelsmæssigt knudepunkt i Nordjylland. [Hals Museum,

2016]

Hals Havn startede ud med at bestå af en lille træmole, og med tiden som byen voksede til, især i forbindelsen med udflytningen af toldstedet, ændrede havnen sig også. [Hals Museum, 2016]

Dog førte de mange krige, konstant modstand fra købmændene og bystyret i Aalborg til, at Hals aldrig opnåede at blive det knudepunkt, der ønskedes. Byen udviklede sig stadig en smule, og gennem tiden, blev havnen udbygget flere gange, og byen udviklede sig fra en lille fiskerby til handelsby, med ansvar for told og sikker passage ind i Limfjorden. Hals Skanse blev i 1848 nedlagt som militært anlæg, og rollen som Limfjordens beskytter blev ophævet. Tre af de fire bygninger som Skansen bestod af, brugte byens borgere som byggematerialer rundt om i byen. Senere blev Skansen brugt til kommercielt brug og som en del af byens museum. [Hals Museum, 2016]

Hals by i dag

Havnen i dag, har ikke ændret sig siden 1952, med undtagelse af færgelejet, som først kom til i 1961, som erstatning til de tidligere overfarts til Egense, med robåd. I dag domineres havnen af lystbådene, med få fiskebåde imellem. Toldens og fiskenes huse, er ligeledes blevet erstattet med lejligheder, restauranter og butikker, og Hals har ændret sig til at være en turistby, som hver sommer fyldes med liv fra de lokale, turister og lystsejlere. [Hals Museum, 2016] Den nuværende havn er delt op i en rekreativ og fritidsorienteret del på den vestlige pier og en erhvervs- og trafikhavneorienteret del på den midterste pier. Den østlige pier bruges til fiskehuse.

I dag er Hals en charmerende lille by med hyggelige små gader, samt en havn med udsigt over Limfjorden og Kattegat. Byen indeholder en del historie, hvilket stadig kan opleves, herunder Skansen, samt hvalgabet, som ses på illustration 96.

Udover turistlivet i centrum, findes der også lidt udenfor byen nogle af Nordeuropas mest børnevenlige strande, samt vildtreservatet Lille Vildmose. [Vis-

it Nordjylland, 2016]

I sommermånederne er kalenderen for Hals fyldt med arrangementer, og på en fast ugedag bliver turister og byens borgere inviteret til Torvemarked i byens centrum, hvilket er meget velbesøgt. Der kan i Hals' omegn arrangeres vandreture i naturen, men også kulturelle oplevelser, som Skansespillet, et lille teaterstykke, samt Sortkrudtsfestival er dele, der kan opleves. [Visit Nordjylland, 2016]

Alt i alt er Hals en by, som forsøger at invitere store som små til at besøge turistbyen, med arrangementer, restauranter og forskellige typer af overnatningsmuligheder, herunder hotel, camping og sommerhusudlejning i nærområdet. [Visit Nordjylland, 2016]

Hals har gennem den seneste tid opnået en vækst i befolkningen, og er siden 2006 steget med ca. 39 indbyggere. Normalt har befolkningstallet ligget stabilt på de 2.500 indbyggere i en del år.

Kommunen har en forventning om, at Hals vil opleve en ny befolkningstilvækst af betydning de næste år, og ifølge prognosen vil Hals stige med omkring 550 indbyggere over de næste 12 år. [Aalborg Kommune, 2015]

På boligsiden har man også kunne mærke denne vækst. Boligmassen består primært af parcelhuse, men også etageboliger og rækkehuse eksisterer (se appendiks 02). Byens ældste huse er placeret i byens centrum, men der er sidenhen blevet bygget parcelhuse både mod øst og vest. [Aalborg Kommune, 2015]

Hals i Fremtiden

Aalborg byråd har længe ønsket at se på byudviklingspotentialerne i Hals i en større sammenhæng, og har derfor besluttet, at igangsætte en byudviklingsplan for Hals, så der kan skabes en fælles vision og handlingsplan for byen. [Aalborg Kommune, 2015]

Aalborg Kommune har dannet en overordnet vision for 2025, Fysisk Vision 2025, som dækker over den fremtidige byudvikling i Aalborg Kommune. Hals er blandt 11 byer, som kommunen vurderer, har et

særligt byudviklingspotentiale. Visionen skal sætte fokus på det særlige vækstopotentiale, som findes i disse byer, hvilket skal udnyttes og bidrage til at styrke Aalborg som Norddanmarks vækstdynamo. [Aalborg Kommune, 2015]

Byernes potentialer er primært at kunne opnå en øget bosætning med de nødvendige funktioner, der skal følge med indenfor offentlig og privat service. Desuden har Hals med sin beliggenhed, et særligt potentiale indenfor kystturisme og friluftsliv. [Aalborg Kommune, 2015]

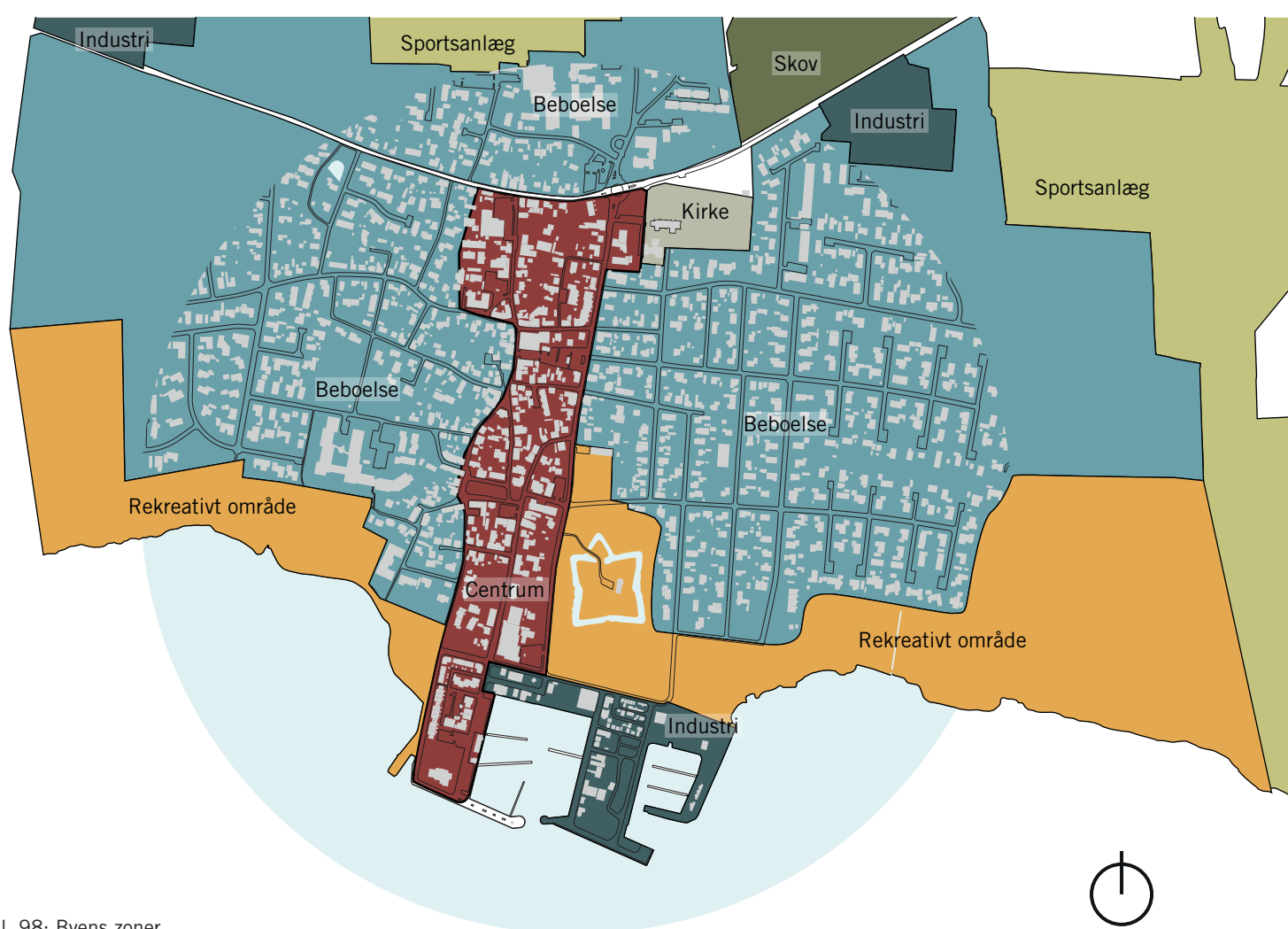
Kommunens politiske mål er derfor, at opnå en byvækst, hvor der bliver en koncentration af særlige byfunktioner. Derudover ønskes det, at der i udviklingen skal ske en byfortætning frem for en byspredning, samt nye bæredygtige fortættede boformer. [Aalborg Kommune, 2015]

Aalborg Kommune ønsker, i byudviklingsplanen, at definere byens identitet, struktur og sammenhængskraft, og den skal hjælpe med at sikre synergi og helhed for fremtidens initiativer i området. Kommunen ønsker en målrettet og optimeret anvendelse af de offentlige ressourcer i byen, men samtidig også for private investeringer. [Aalborg Kommune, 2015]



ill. 97: Den maritime stemning ved havnen

Byens struktur



ill. 98: Byens zoner

Den bredere siteanalyse over byen, giver et indblik i og en forståelse for sitet, Hals Havn, og dens kontekst som havnen befinder sig i. Analysen viser havnens struktur, indenfor det bebyggede, det grønne, det blå samt det trafikale, men også byens funktioner, som giver indblik i, hvilke visuelle byarkitektoniske elementer Hals' indeholder, og som er med til at skabe det image Hals har, og derved gøre den forskellig fra andre byer.

Zoner

Zonekortet viser, hvordan byen er delt op i forskellige zoner, som definerer områder med forskellige karakteristika. Zonerne er ikke stringente, men grænserne er dynamiske. Zonerne giver et indblik i, hvordan byen er opdelt i bymidte, industrielle arealer, sportsanlæg, skov, kirkegård og beboelse.



ill. 99: Byens faciliteter

Byens faciliteter

I centrum ligger de primære funktioner i byen, og som det ses, indeholder den kun de mest fornødne ting, som handel, spisesteder, bank, apotek, hotel, tankstation og få kulturelle steder.

Få af disse ting er en del af byens image, og er en del af det, som sætter Hals på landkortet. Hals Skanse, få spisesteder og Hals-Egense færgen, er de elementer,

som er kendt på det regionale niveau, hvor de resterende landmarks kun er kendt på det lokale niveau.

Byen indeholder derudover få rekreative områder, som golfbanen, Hals Skanse, samt få områder tæt ved centrum. Derudover findes der få urbane pladser, placeret ved havnen, samt ved hvalgabet.



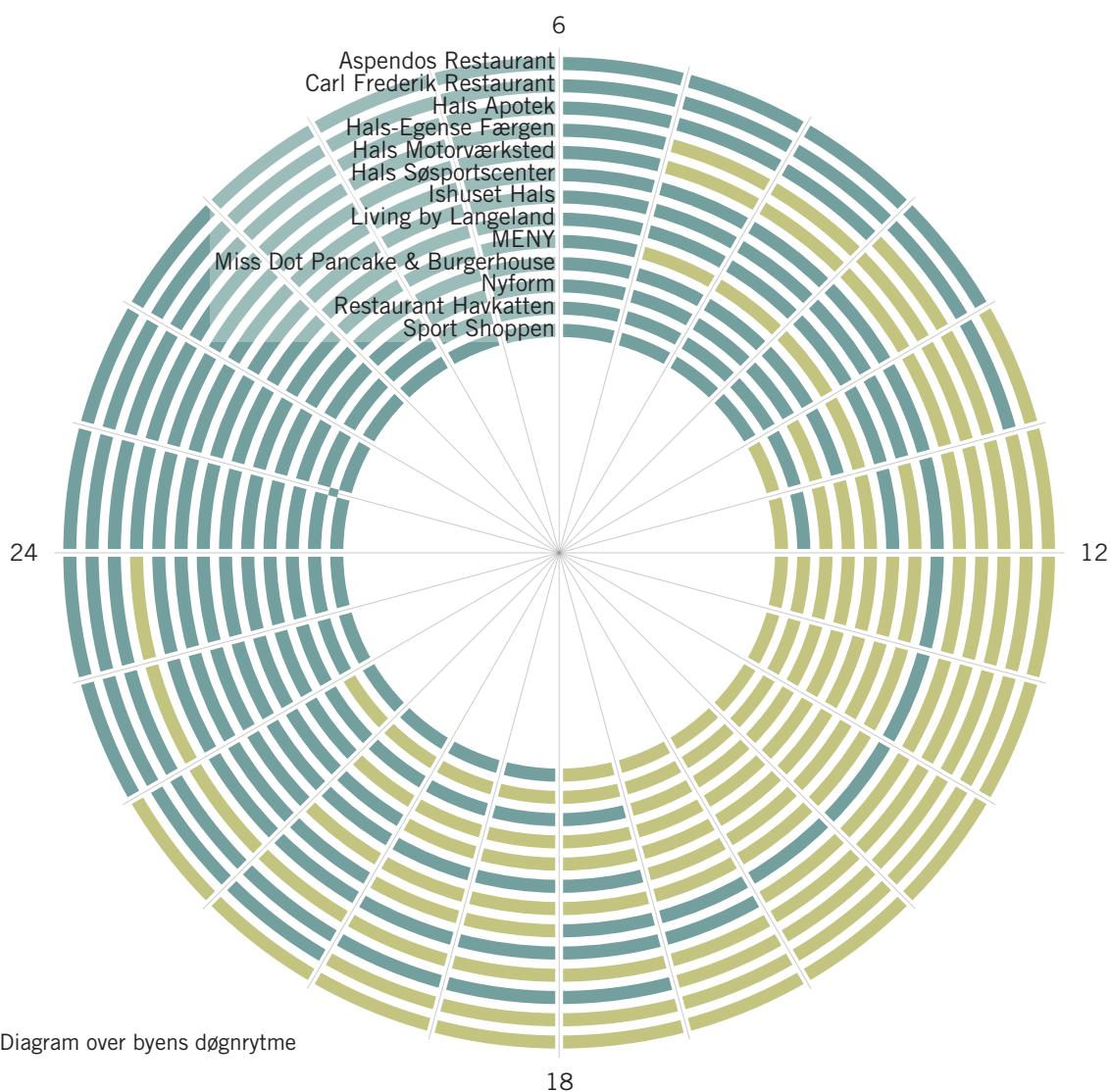
ill. 100: Trafikale forbindelser i Hals

Trafikale forbindelser

Infrastrukturen for bilister opdelt i hovedveje (Grøn) og sekundære veje (Blå), hvor den hovedsagelige trafikåre er nord for byen på Aalborgvej, som fletter sammen med Strandvej, der fører ud til sommerhusområderne. Derudover er der også en hovedvej, Østergade, som går på tværs af byen gennem byens centrum og ned mod havnen. De sekundære veje ligger primært i den vestlige del af centrum, og fører ned mod havnen. De resterende veje i Hals, er primært

villaveje, eller veje, som kun bruges af de mennesker, som hører til i området. Hals by har også områder, som kan opdeles i Shared Space. Disse er placeret i centrum (Skraveret). Derudover er der også en del parkeringsmuligheder (P) for bilisterne, som er jævnt fordelt udover byen. Ikke kun billisterne er en del af trafikken til Hals. Men også offentlig transport som busser (S) og Hals-Egensefærgen er elementer i infrastrukturen, og forbinder derved Hals med Egense på den anden side af Limfjorden.

Havnens døgnrytme



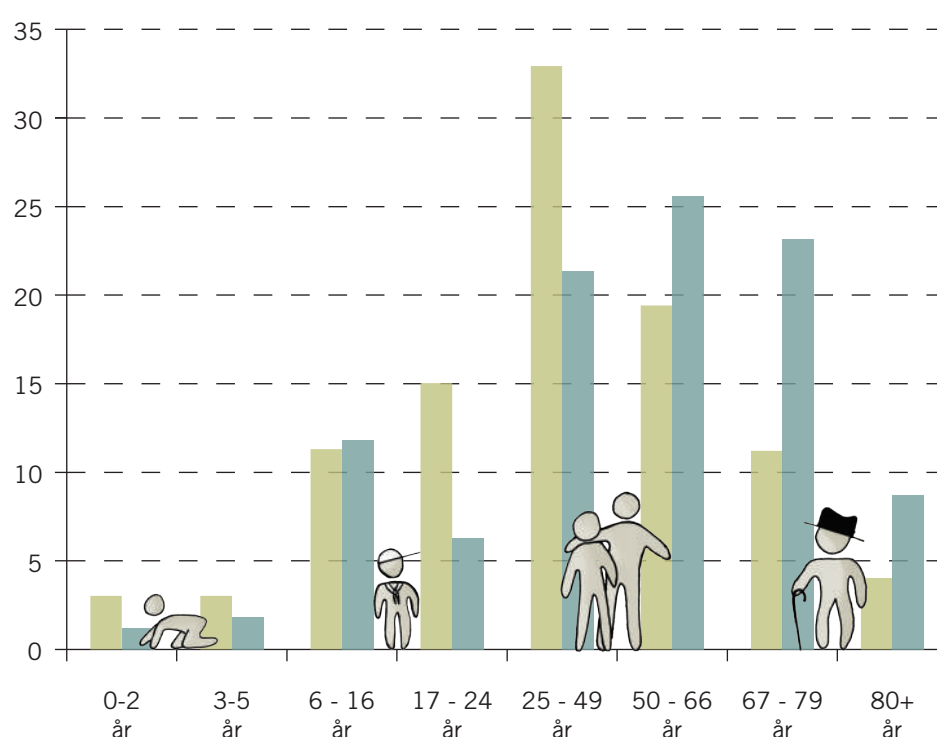
ill. 101: Diagram over byens døgnrytme

Hals' døgnrytme varierer rigtig meget i forhold til sæsonen. Diagrammet viser døgnrytmen for sommerhalvåret, hvor Hals er mest befolket på grund af turister. Forretningernes åbningstider varierer rigtig meget, og især om vinteren er de kun åbne i forbindelse med ferier. [Appendiks 03]

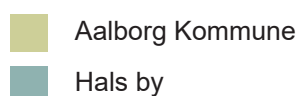
Livet i byen varierer derfor meget, og på grund af borgernes spredte alder, eksisterer forskellige døgnrytmer.

Observationer i byen viser, at pensionisterne er at se om formiddagen, hvorimod familier og personer i den arbejdsdygtige alder, er at se om eftermiddagen. Havnens forskellige faciliteter, giver mulighed for det varierede flow af mennesker, som strækker sig over flere timer. Kun i de sene aftentimer samt tidlige morgentimer er det i forhold til byens antal af indbyggere mennesketomt.

Borgerne i byen



ill. 102: Aldersfordeling i byen



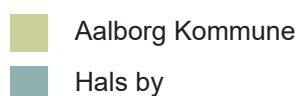
Byens indbyggere

Aldersfordelingen i Hals sammenlignet med Aalborg Kommune, giver indblik i, at der er færre unge mennesker i byen, end der procentmæssigt er på det kommunale plan. Det ses også, at gennemsnitsalderen for indbyggerne i Hals er meget højere, end gennemsnittet i byer af samme størrelse i kommunen. [Aalborg Kommune, 2015]

Hals tyder dog på at være en familieby (illustration 103), hvor den yngre generation flytter fra byen i forbindelse med uddannelse og senere hen arbejde (illustration 102). Der bor få mennesker i Hals med en mellemlang eller lang uddannelse. [Aalborg Kommune, 2015] I følge Aalborg Kommune, er andelen af børnefamilier dog næsten på lige fod med kommunens gennemsnit, men meget lavere end byer med en tilsvarende størrelse. [Aalborg Kommune, 2015]



ill. 103: Husstandsstørrelser



Tilflyttere

Aalborg kommune, har i forbindelse med tilflyttere undersøgt valgene af bolig, og ud fra deres undersøgelser, har det vist sig, at tilflyttere ønsker bolig med have, terrasse eller altan samtidig med, at det skal være tæt på naturen. Sikkerhed har også vægtet stort, og der er i valget af bosætning i Hals taget højde for, at det er et område uden sociale problemer og kriminalitet og samtidig, at der er gode vilkår og muligheder for børn. [Aalborg Kommune, 2015]

Tilflytterne har i deres valg også faktorer som, at der skal være tæt på dagligvarebutikker samt de ønsker at være ugeneret af trafikstøj eller støj fra nabo. [Aalborg Kommune, 2015]

Havnens brugersegment

Gennem observationer kan det ses, at brugersegmentet i Hals er meget differentieret. Hals' to ansigter, i form af vinteren og sommeren, byder på forskellige oplevelser og muligheder for et bredt segment.

Hals er blandt resten af landets indbyggere kendt som en turistby, med mulighed for udlejning af sommerhuse, men Hals by har også en anden facade med andre typer mennesker.

Udover turister, findes der i området også de faste indbyggere, som ses i analysen over byens demografi, der viser den differentierede alder, samt de differentierede husstandstørrelser. Ligeledes ses det også i strukturanalysen over byen, at Hals indeholder en del funktioner, som bidrager til, at indbyggerne i byen kan leve der.

Hals er ikke kun et hjem for folk, men byens funktioner giver få arbejdspladser til byens borgere, og især i sommersæsonen med de mange turister. Turisterne besøger ikke kun byen til lands, men også til vands ses en del turister i form af lystsejlere, som benytter havnens faciliteter. Havnen emmer af liv året rundt. I vinterperioden er det primært de lokale fiskere, som holder til i de små fiskehuse langs havnen, hvor de i vintermånederne går, og bruger tiden på at reparere og polere bådene, så de er klar til sommeren. Både udenfor, hvor bådene er parkeret, men også på motorbådsværkstedet er folk fuldt beskæftiget.

Om foråret begynder de forskellige lystsejlere at titte frem, og snakken begynder at tage form.

Under observationerne opleves det, hvordan glæden blomstrer, og hvordan de hygger sig omkring bådene. Sejlerne er nogle hyggelige mennesker, og er glade for en lille sludder, selv med fremmede turister.

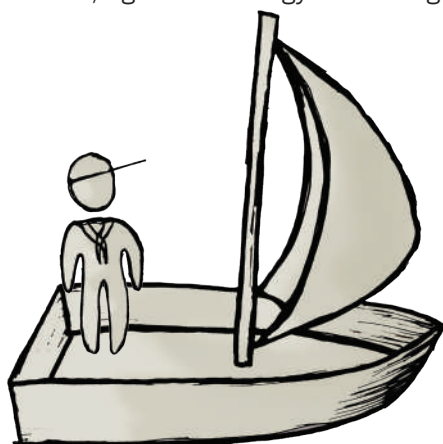
Sammenholdet synes at være tæt, og ikke kun ved bådene går snakken løs, men i de små fiskerhuse rundt om på havnen nydes en øl eller to, og som de siger "Der hygges".

Havnen bruges til meget mere end afslapning med en øl eller is i hånden. Gemt bagerst på havnen, osrer aktiviteterne, hvor Hals Søsportscenter holder til, som både tilbyder søspejdere, vinterbadning og kajakroning. [Hals Søsportscenter, 2017]

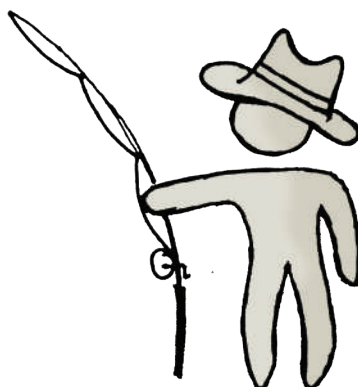
Byens blandede segment, indeholder primært den ældre generation, men også børnefamilier ses i bylivet.

Det opleves tydeligt gennem observationer og snakke i byen, samt på sociale medier, at brugerne ønsker, at der sker noget med byen, men samtidig ønsker en del også, at byen skal være, som den nu er, og som den altid har været. [Jeg er fra Hals, 2012]

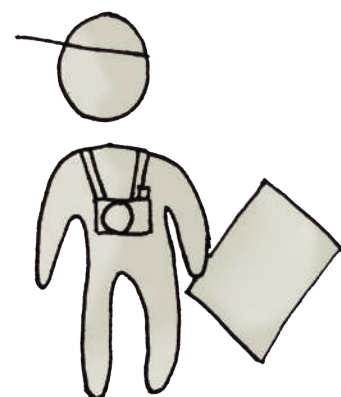
Især diskussioner om at lukke dele af vejen omkring havnen på Vestpieren, er et meget omdiskuteret emne, som deler en masse forskellige holdninger. Illustration 109 på side 64 & 65, viser et uddrag fra en debat på en lukket Facebookgruppe omkring et splitet folkefærd i byen om brugen af havnen, og ønsker



ill. 104: Søspejder



ill. 105: Fisker



ill. 106: Turist

for dens fremtid, især i forhold til bilernes prioritering. [Jeg er fra Hals, 2012]

Generelt virker det til, at Hals' borgere ønsker at byen skal være et sted, hvor børn og unge vil blive boende og dermed danne et attraktivt miljø for denne generation.

For at undersøge en typisk børnefamilies ønsker for byen, er disse blevet undersøgt, og der er blevet snakket med en familie på fire, hvor moderen Louise er lærer, og faren Jan er murer, og de bor til daglig i Hals sammen med deres to børn Anton på 11 og Laura på 9 år. [Appendiks 04]

Som det også ses i debatten på Facebook, vil familien se en legeplads i nærheden af havnen, som en stor fordel, og derved øge dens attraktivitet til børnefamilier. [Appendiks 04]

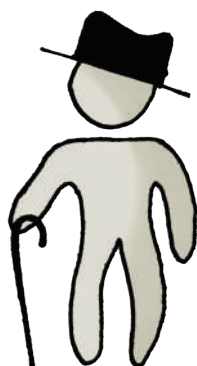
Hurtige observationer på havnen viser, hvordan forældre lader deres børn lege i mindre udgravninger, og forsøger at udnytte de fattige muligheder havnen har.

Generelt mangler der vidensdeling på havnen og informationstavler. Familiens ønsker omkring læring, ses som en stor fordel [Appendiks 04]. Hals Søspejdere synes også, det kunne være interessant med læringsmuligheder, og gøre brug af havets informationer. [Appendiks 05]

Som udefra kommende i byen kunne havnens sikker-

hed virke som et punkt, som bør undersøges, men ligesom den hæftige debat på Facebook, deler familien også holdningerne til dette, men på baggrund af familiens erfaringer og Louises opvækst i Hals, har familien aldrig følt eller hørt om, at brugerne mangler hegn eller lignende på havnen. Børnene i Hals er opdraget til ikke at gå for tæt på kanten. [Appendiks 04]

Som en del af diskussionen mener familien, at biler på havnen er en del af dens naturlige liv, og således synd at afspærre, især i forhold til de mange ældre og gangbesværede, som nyder en tur omkring havnen i bil eller på knallert. [Appendiks 04]



ill. 107: Ældre



ill. 108: Familie

"Jeg er fra Hals, men er flyttet for mange år siden. Men vi skal da altid, lige runde havnen i bil, når vi er i Hals"

"Indbydende kan man ikke kalde havnen. Et rekreativt område for ungerne ville hjælpe og gerne undgå den stenørken man har lavet i Aalborg så hellere kigge modepakhuse i Nibe. Skal Hals have en fremtid skal børnefamilierne og de unge gide være der"

"Vi kan igen begynde med scenariet om familien, der kommer på Hals havn - den familie vil gerne nyde madpakken, isen e.lign. børnene er hurtigt færdige med at sidde stille, men, men hvor er området, de kan boltre sig på (redningsvestene er der ikke)? Hvor er pladsen, hvor de ældre her fra byen kan mødes om formiddagen eller eftermiddag? Sejlernes børn, som har siddet i båden på hele sejladserne vil gerne hygge sig på et rekreativt område og røre sig. Mange og det være sig rigtig mange børnefamilier bliver ikke i havnebassinet i Hals, men sejler til andre havne, hvor rekreationen er."

Jeg synes man nyder havnen bedre på cykel eller gåben men det er jo nok fordi jeg ingen bil har

"Der er masse af gangarealer på havnen, bilerne kører også meget langsomt. Det er ligesom havnen skal drænes for alt i turismens navn. Jeg kender mange med rolator og kørestole, har aldrig hørt nogen klage"

"Traditioner skal man holde fast i og ikke bryde. En gammel tradition blandt Halsborgere er at vende havnen, i bil eller på andet køretøj. Lad nu Halsborgere bibeholde muligheden for denne tradition, der også deles af mange besøgende fra nærliggende byer, når de lige kører en aftentur til Hals, for at se på vandet. Lad nu Hals bevare lidt af det gamle Hals med sit særkende, der er jo trods også en grund til at mange tilflyttere har valgt at flytte hertil"

Jeg er flyttet til Hals for at nyde udsigten fra havnen - så har tænkt mig at køre der lige så tit jeg har lyst

"Vi hænger i bremsen i Hals, for vi går med skyklapper. Alle initiativer i vores by, bliver bremsede i fødslen. Det drejer sig om en måned eller to om året. De forretningsdrivende får meget bedre salgsmuligheder. Når det kun er gående trafik. Og skal man køre helt ned til vandkanten, ja så har man mulighed for at køre på øst molen. Giv det nu en chance. Og glem skyklapperne."

"Der skal ungdom til at købe de store huse så generationsskiftet kan ske. De huse køber man ikke som senior. Og hvad vil ungdommen have for at de flytter væk fra Aalborg? Et aktivt bymiljø, gode forhold for børnene og så selvfølgelig naturen. Med til et aktivt bymiljø hører havnen som knudepunkt og der kunne gøres meget."

"Hvis det absolut er så vigtigt at lukke havnen for trafik, hvorfor så ikke bare lave den ensrettet, så kan folk både komme til Aspenditos og Havkatten. Der bliver mere plads til de gående og biler og motorcykler kan komme forbi. Der er jo også folk der skal til deres både og andet. Syntes snart det går noget over gevind med al den lukken af Hals. Er det ikke nok hele midtbyen er lukket om onsdagen."

“Man overlever nok at sætte bilen, og gå en tur i stedet, for at få isen. Men havkatten og de andre for det godt nok svært hvis ikke man kan køre ned til dem, med de gang besværet der måske skal til fest. Kan man ikke nøjes med at lukke for biler en enkelt dag om ugen, hvor de så kan lave noget dernede. I kan ikke forlange, at alt skal være som det plejer, når I samtidigt gerne vil se jeres børn og børnebørn blive boende her.”

“Det har altså hele tiden været meningen at Hals havn skulle bebygges. Det er sket pø om pø, men jeg tror det er meget godt, så har Halsboerne jo haft tid til at vænne sig til det. Udvikling er ikke kun negativt, det laver også fermskridt. Nye ting skaber nye muligheder, så lad os nyde det”

Hals Havn spærres IKKE af. - Blot nedlægger man nogle p-pladser i højsæsonen for at give plads til mere omsætning i butikkerne via flere gæster på havnen. - Der er endnu IKKE drive-in-butikker på havnen. - Man burde nok have planlagt ombygningen af havneområdet bedre dengang og tænkt mere på byens forretningsliv som helhed.

“Jeg tror det viser sig, at salg vil stige når havnen lukkes for trafik. Ham, der plejer at vende en tur på havnen efter endt arbejdsdag, er ikke ham havnens butikker lever af, men derimod de turister, der vil nyde mad og drikke uden at børnene køres ned. Vinduer ses også bedre i gang end fra bilruden. Jeg har ingen forventning om at kunne køre på havnen, når jeg besøger andre byer, tværtimod.”

“Det har altid været en tradition for motorcykler, veteran biler og amerikaner biler at køre til Hals og få en is. Det skal der ikke ændres på. Det tror jeg heller ikke de handelsdrivende er interesseret i.”

“Der findes rent faktisk "rollator mennesker" der glæder sig over denne beslutning. Kunne der så blive lukket for biler på yderkajen, så de, måske "ældre gangbesværede" kunne side på bænken ved Havkatten og se udsigten over vandet, og ikke bagenden af en bil.”

“Der har altid været tradition for folk i bil og motorcykel verden at køre en tur til Hals på havnen og få en is. Det syntes jeg vil være en skam de ikke kan mere. Det skaber liv når der kommer en speciel bil eller motorcykel.”

“Det kan være spændende med nyt. Men der skal lige være parkering til alle gæsterne først. I sidste weekend var hele havnen fyldt med parkerede biler. Og parkeringen over ved færgen var lidt over halvt fyldt. Meny var helt fyldt og skansen var også godt igang.”

Snit

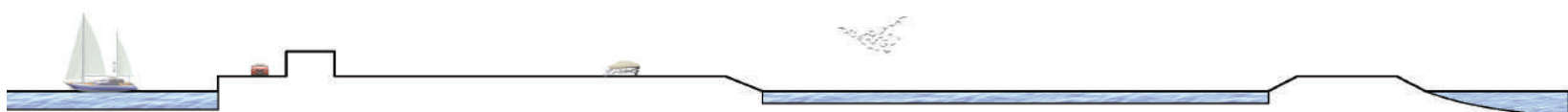
Snittet er placeret på tværs af havnen, og skærer igennem havnens to havnebassiner og viser de forskellige dimensioner i terrænet. Hals by har et overvejende fladt terræn, og især havnen er domineret med det flade terræn. Bygningerne er i 2 etagers højde, og den manglende forbindelse mellem kajen og vandet ses tydeligt. Det ses ligeledes tydeligt på den midterste pier, kaldet Østpieren, hvor fladt og tomt område er.



ill. 110: Snitindikator



ill. 111: Snit med kig ind mod nord-øst



0 15 30 60 m

Havnens flow

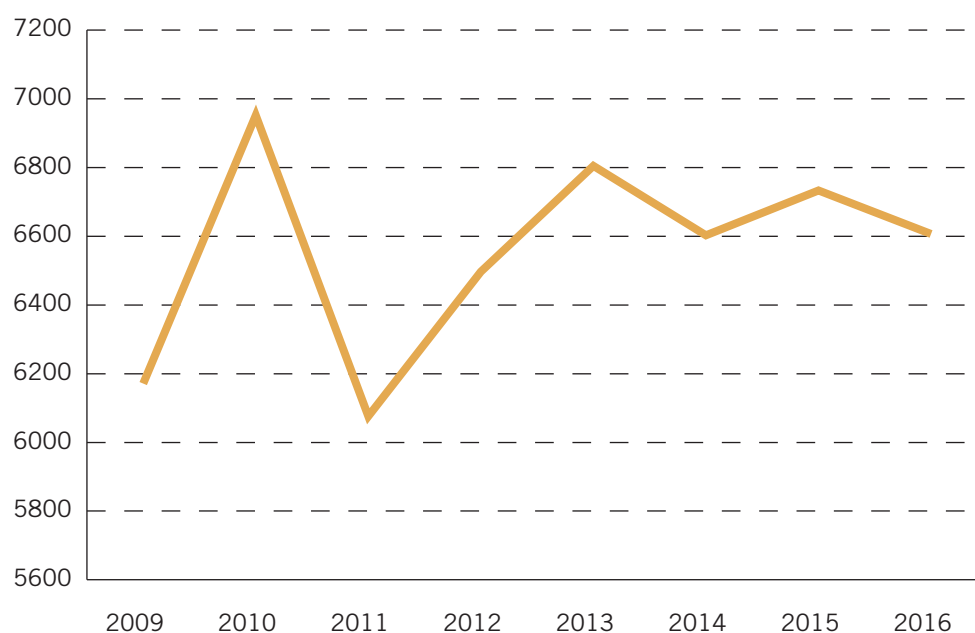
Hals by er præget af sæsonen, og det samme ses på det flow byen oplever. Om sommeren er der et mere intenst flow i byen, hvorimod den om vinteren er meget tom. Det er også om vinteren, det primært kun er de faste beboere, som giver liv til byen. Illustration 113 viser, hvordan billisterne og cyklisterne færdes i området i vinterhalvåret, hvorimod det om sommeren vil forventes, at nogle af sidevejene og vejene ved den midterste pier vil blive brugt. Det samme gælder trafikken på vandet. Hals-Egensefærgen sejler året rundt, men lystbådene ligger på land i vinterhalvåret, hvorimod trafikken og belastningen af mennesker synes at være næsten ligeligt fordelt på vandet og på landjorden.

Ud fra vinterhalvåret, ses det tydeligt, at byens flow går gennem Østergade, Havnegade, Færgevej og Havnen. Dette er de trafikale hovedårene omkring havnen. Derudover er der blevet lavet tællinger for billisterne, af Aalborg Kommune, hvilket på Østergade bliver

gjort hvert år. Østergade har en Juni-Døgns-trafik på 6.607, hvilket svinger med et par hundrede bilister hvert år, (ses på illustration 112) [Appendiks 03]

Der er tilbage i 2006 lavet en trafiktælling for Havnen, hvilket gav en Juni-Døgns-trafik på 2.219 billister. [Appendiks 03]Hvilket giver indblik i, hvordan billisterne dominerer havnen.

Hals-Egense færgen har også betydning for flowet i byen, og gennemsnitligt sejler færgen til Hals 4.526 gange i løbet af en måned, hvilket bliver til 55.494 gange i løbet af et år. Dette betyder, at færgen tur/retur gennemsnitligt krydser Limfjorden 9.052 gange i løbet af en måned. Dette er med til at påvirke flowet til byen fra den sydlige side, og ifølge Appendiks 03 ses det, at især i juli måned øges flowet, med 10.712 tur/retur, hvilket giver en øget tilførelse på 21.433 biler samt 92.352 personer. Derudover kommer Lastbiler, motorcykler, cykler, campingvogne mm. [Appendiks 03]

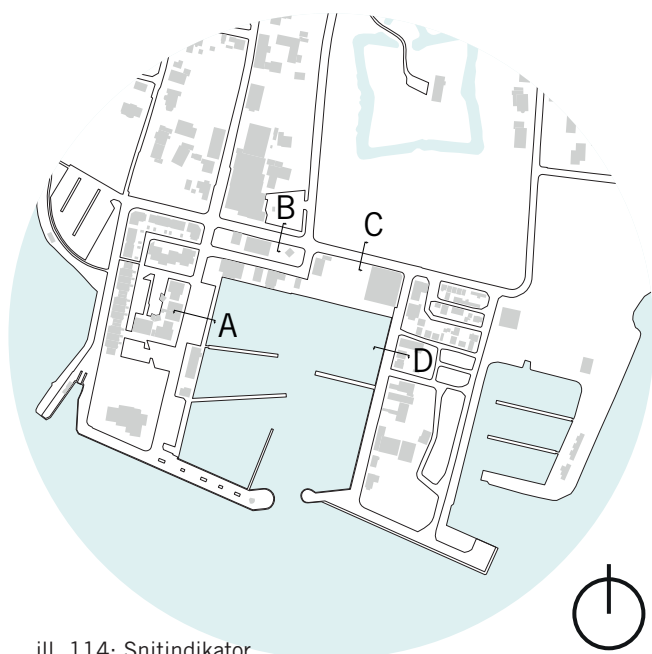


ill. 112: Østergade har en Juni-Døgns-trafik

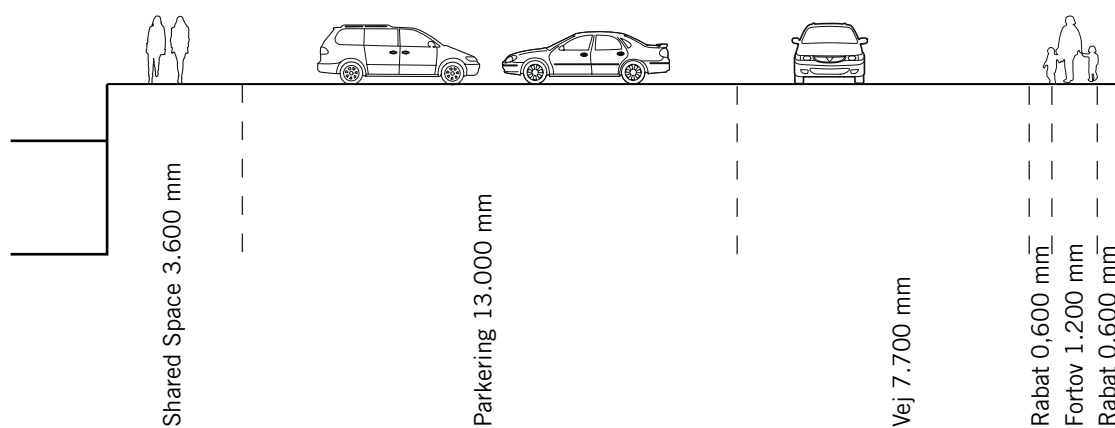


Tekniske snit 1:200

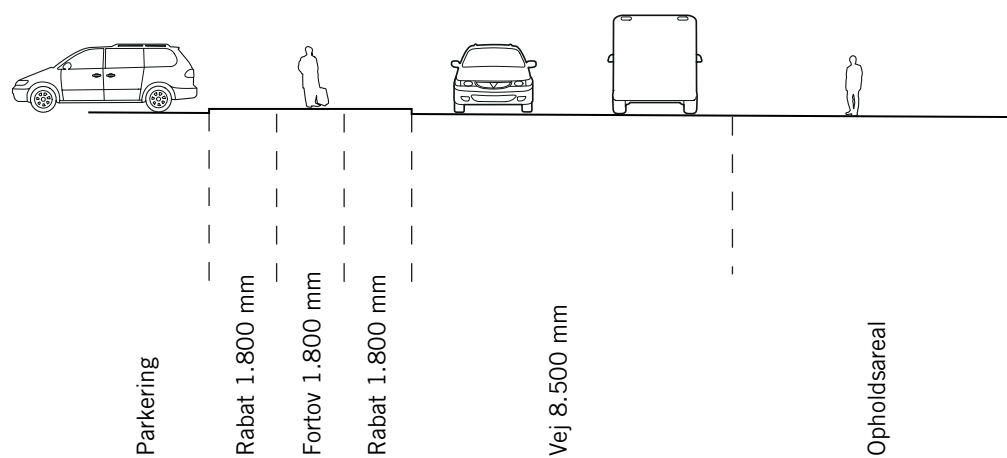
Snittene viser vejenes opbygning på havnen, og det ses tydeligt, hvordan bilerne er dominerende i bybilledet, og ligeledes tvinger de gående til at benytte sig af vejen. Der er desuden ikke i området nogen hastighedszone, så hastighedsgrænsen ligger ligeledes på 50 km/t, hvilket igen indikerer bilernes prioritet.



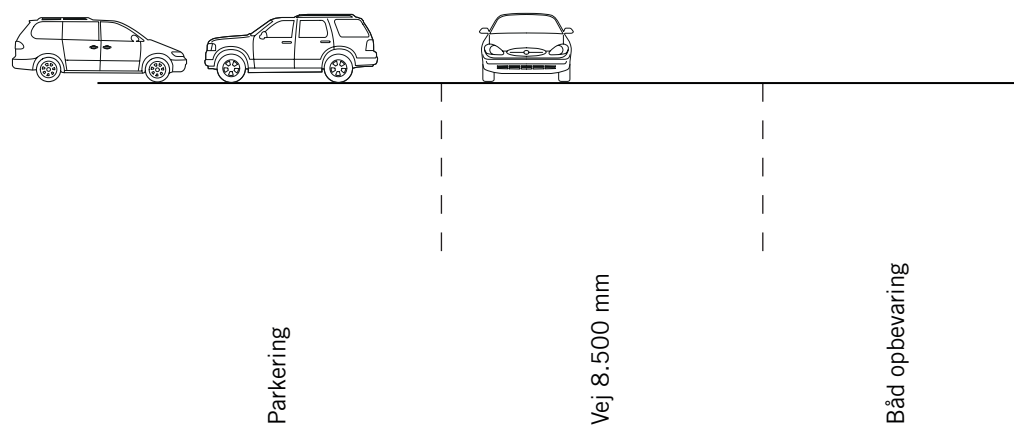
ill. 114: Snitindikator



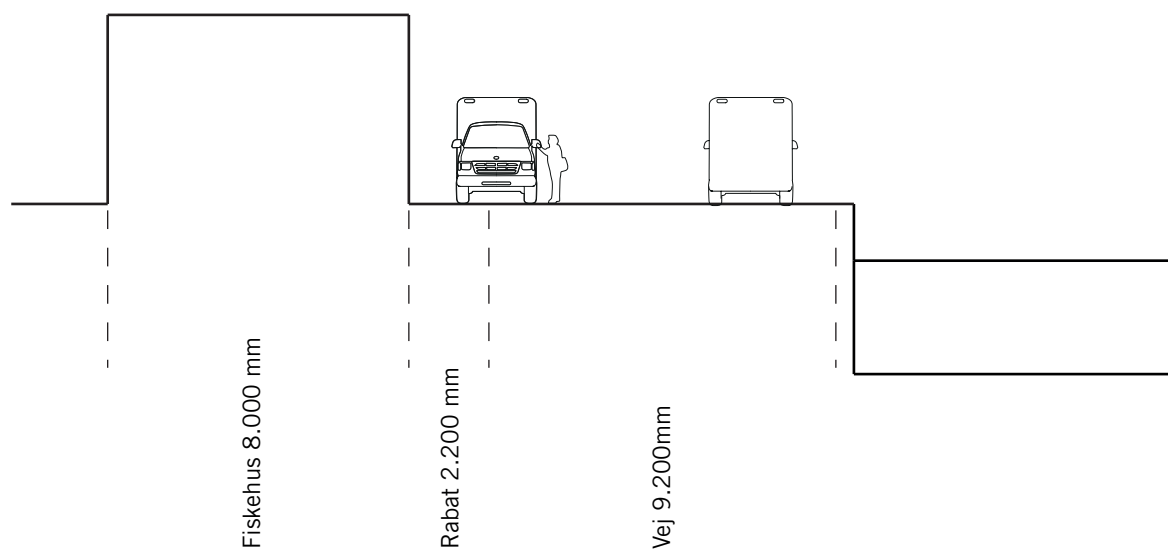
ill. 115: Snit A



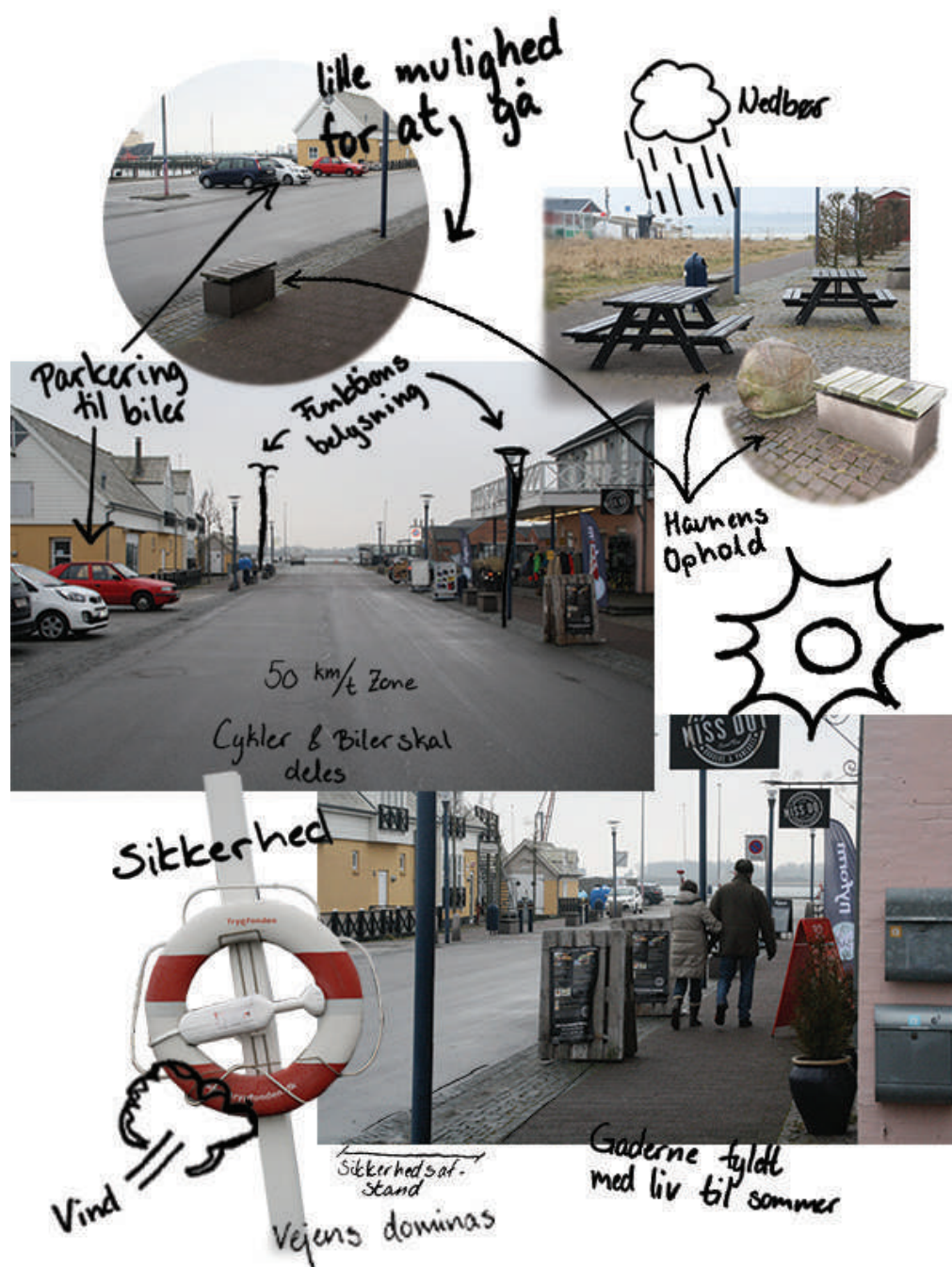
ill. 116: Snit B



ill. 117: Snit C



ill. 118: Snit D



ill. 119: Collage af Vestpien

Havnen i øjenhøjde

Hals Havn er blevet studeret i øjenhøjde, på baggrund af Jan Gehl's kvalitetskriterier, som er opdelt i beskyttelses-, komfort- og herlighedsværdier, som lægger op til Ingrid Gehls teori omkring menneskers behov, se side 30.

Havnens beskyttelse

Byens beskyttede elementer er opdelt i 3 punkter, Beskyttelse mod trafik og ulykker, beskyttelse mod kriminalitet og vold og til sidst er der beskyttelse mod ubehagelige sansepåvirkninger. Disse er grundelementerne, som skal være opfyldt, før de andre kan lade sig gøre.

Havnens oplevelse af tryghed i relation til trafikken er meget varieret. Gennem byen ned mod havnen er der chikaner, som tvinger billisterne til at sænke farten. Men ved og på havnen, eksisterer chikaner kun i forbindelse med belægningen. Inden havneområdet starter, indikerer et lille område, der er belagt med brosten, at der kommer en ny zone, hvorefter asfalten igen fortsætter.

Byen er ikke delt ind i hastighedszoner, og det er derved ligeledes lovligt og muligt for billister og andre køretøjer at bevæge sig med 50 km/t gennem havnen. Vejen er derudover et meget dominerende element på havnen, og det ses tydeligt, hvordan fodgængerne bliver gennet ind til siden, længst væk mod vandet, dog tættest på butikkerne. På trods af den tvungne placering af fodgængerne, har disse kun cirka halvanden meter at gå på, inden fortovet møder 60 cm rabat, som skal give en sikkerhedsafstand til bilerne. Cyklister er ligeledes tvunget til at bevæge sig blandt bilerne på vejen, ligesom fodgængerne er langs Færgevej og Lodsvej.

Ifølge kommunens undersøgelser [Aalborg Kommune, 2015], er et punkt for tilflyttere sikkerhed og beskyttelse mod kriminalitet og vold. Denne beskyttelse opnås især i sommersæsonen ved Hals Havn, grundet levende byrum med liv af mennesker, jævnfør analysen om havnens døgnrytme overlapper funktionerne ligeledes hinanden, og er derved med til at skabe liv

og tryghed for brugerne. Belysningen på havnen medvirker samtidig til at øge sikkerheden. Der findes ved vejarealerne funktionsbelysning, og ved fortove findes ligeledes belysning. I vintersæsonen, eksisterer samme forhold, dog er mængden af mennesker faldet drastisk, og derved er dele af funktionerne lukket ned for sæsonen.

Hals' placering tæt på kysten har stor indvirkning på dets mikroklima, og mulighederne for at blive påvirket af vejret, er meget sandsynlig.

Havnen indeholder ikke mange opholdssteder, og de få der er, vil risikere at blive generet. Havnen er meget åben i sit udtryk, hvilket inviterer vinden ind på opholdsstederne, og kan derfor skabe kulde, så der er brug for solens stråler. Ligeså er der heller ikke meget beskyttelse mod nedbør og de forskellige temperaturer, medmindre man benytter sig af funktionerne og derved betaler for det.

Havnens komfort

Komfort i byen indikerer de bløde trafikanters muligheder for at bevæge sig, gøre ophold, se, kommunikere og udfolde sig aktivt. Det er disse punkter, som er med til at gøre byen til en behagelig by at bevæge sig i.

Hals havn har bilerne som prioritet, og derfor er fodgængernes komfort blevet nedprioriteret. Selvom der er ganglinjer til fodgængerne, er der ikke lavet meget plads til, at to kan gå ved siden af hinanden, eller at en børnefamilie kan føle sig tryk ved at gå der uden risiko for, at børnene kan risikere at skulle gå på vejen. Ligeledes er der ved gangarealerne også brugt plads til caféborde fra havnens caféer og restauranter, hvilket tager mere plads fra fodgængere. På trods af den snævre passage for fodgængerne inviterer bygningsfacaderne dog til venlighed, med små butiksheder og en lille variation af forskellige funktioner. I sommersæsonen er facaderne åbne, og inviterer fodgængere ind.

Den smalle passage afviser dog folk med fysiske handicaps samt barnevognsbrugere, da disse former

for køretøjer vil genere de øvrige forgængere og derved skabe forhindringer. Den snævre passage ved forretningerne, betyder ligeledes, at der ikke er mulighed for at stoppe op, og gøre et kortere eller længere ophold, og der er således ikke mulighed for at nyde godt af butikkernes tilbud. Butikkernes facader inviterer heller ikke til ophold, og siddepladserne de tilbyder, giver ikke mange fordele til brugeren. Først og fremmest er de placeret midt i det flow, der må forekomme, og derved er brugerens ryg ligeledes heller ikke beskyttet. Møblerne har dog udsigt ud til, hvor fodgængerne færdes, og giver derfor en hvis grad af underholdning.

De restende siddepladser ved havnen, virker enten tilfældig placeret i form af borde-og bænkesæt, eller også er de placeret på baggrund af, at de skal bruges til midlertidigt ophold. I rabatten mellem fortovet og vejen, findes små siddepladser, men de giver ikke en tryghed til brugeren. Enten har brugeren fødderne på kørebanen, og dermed ryggen mod fodgængerne, eller også vil brugeren føle, at vedkommende sidder midt i fodgængernes flow mens ryggen er vendt mod kørebanen. Det giver en usikkerhed, og det kan tyde på, at der er en årsag til, at disse måske slet ikke bliver brugt.

Hals Havn er meget centreret på den vestlige pier, og åbner op ud mod vandet samtidig med, at bygninger danner ryg mod trafikken, som kommer fra færgen. Bygningernes placering giver derfor mulighed for gode se-afstande, hvor kun havnekontoret er placeret så det hindrer synslinjerne. Men med bygningernes placering giver det interessante udsigter ud mod vandet, hvor der i sær om sommeren er mulighed for at følge med i livet på havnen.

Havnen er et fredeligt sted, hvor vindens susen i sejlene og bølgerne brusen er med til at give en hyggelig maritim stemning. Støjniveauet er lavt trods bilernes tilstedeværelse, og det er muligt for havnens brugere at kommunikere med hinanden i et behageligt toneleje. Havnen inviterer ved de manglende siddepladser dog ikke til, at dette skal være en mulighed for brugerne. Ligeledes inviterer havnens brug af biler

heller ikke til, at der er mulighed for fysisk aktivitet, med mulighed for at motionere, lege og eller udfolde sig kreativt.

Herlighedsværdierne på havnen

Dele af havnens komfort er mangelfuld, og derved er det svært for havnen at opnå de fulde herlighedsværdier. Dog er byen opført i 2-etages huse, hvor der i stueetagerne er åben for offentligheden, og på første sal fælles private lejligheder. De to etages bygninger er dimensioneret i den menneskelige skala, og ved bevægelse gennem byen føles der en tilpashed i bygningernes højde. Der føles dog også trængt grundet deres placering i forhold til fortovet, hvilket er med til at presse fodgængere ud på uhensigtsmæssige steder. Skalaen i horisontal retning er heller ikke med til at øge herlighedsværdierne for fodgængerne, da det tydeligt mærkes, hvordan bilerne er dominerende, og i sær på den midterste pier, hvor der slet ingen fortov findes.

De manglende opholdssteder både på den vestlige og østlige pier, forhindrer fodgængerne i, at nyde de positive aspekter, som klimaet kan give området.

De æstetiske kvaliteter ved havnen, er ligeledes ikke til at finde. Bygningernes materialer og farver varierer, og er meget forskellige i deres udtryk, og områdets beplantning er ligeledes ikke til at finde meget af.



ill. 120: Collage af Østpieren

Konklusion

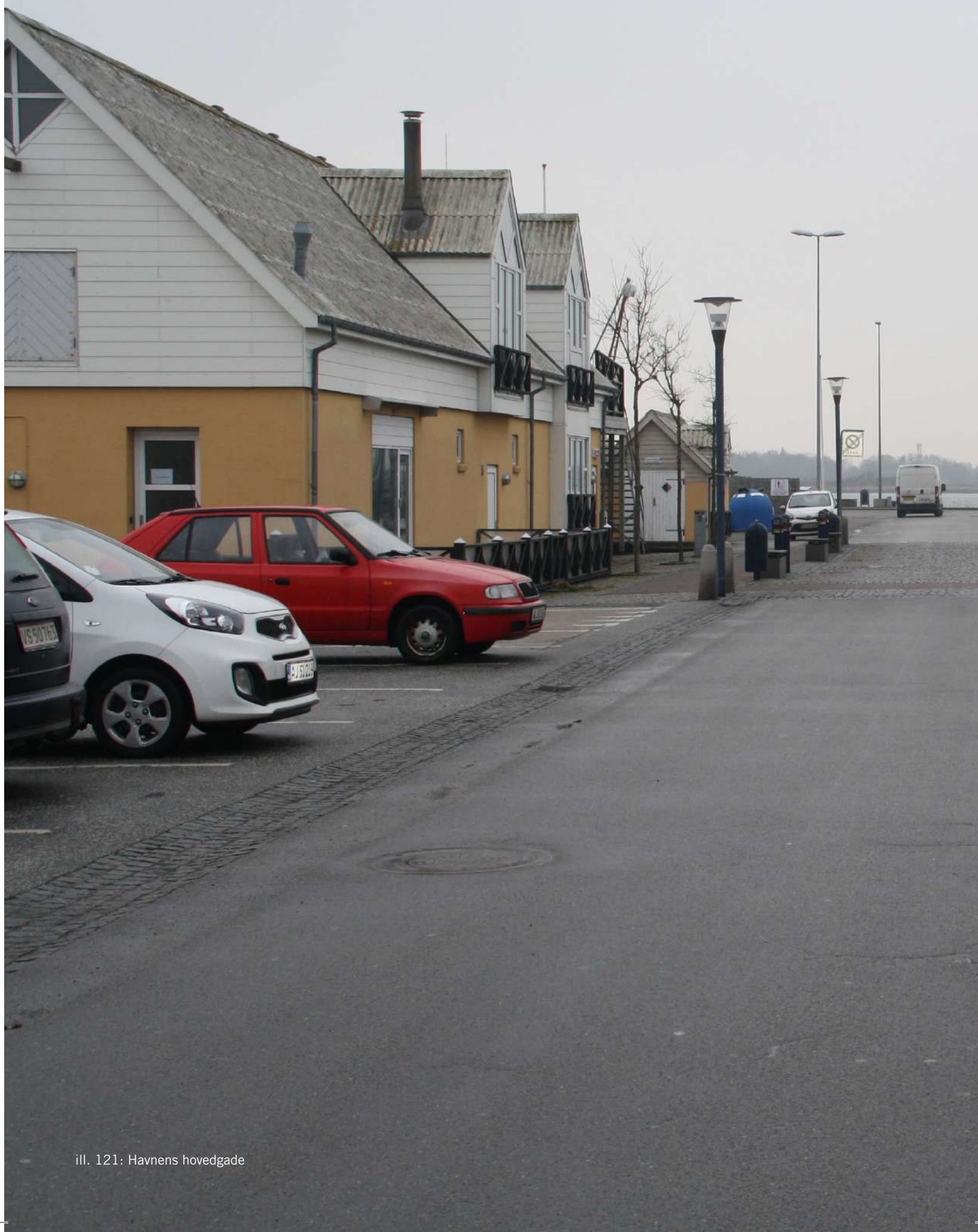
Hals er en charmerende lille by med to ansigter, sommerens turistfyldte ferieparadis, samt vinterens fredfyldte oase. Sommermånedernes kalender er fyldt med aktiviteter, og med natur i nærheden, giver det grønne, stranden og vandet mulighed for mere kyst-turisme og friluftsliv.

Hals ønsker at invitere store som små, og gennem byudvikling vil byen definere dens identitet, struktur og sammenhængskraft og sikre synergi og helhed i bybilledet.

Hals' styrke er primært turisme, som er en vigtig del af bylivet. Men i byudviklingen af Hals, ligger Hals' styrke i de grønne omkringliggende områder, med natur og landskabskvaliteter, byens attraktive by- og havnemiljø med mulighed for kultur og fritidsattraktioner. Byens faciliteter styrker byens mulighed for byvækst, og giver gode forhold for børnefamilier. Byen har en god trafikal tilgængelighed, men i bybilledet er bilerne prioriteret. I den indre by har Hals gode og hyggelige miljøer, som gavner bybilledet.

Hals mangler i dets design ved havnen forbindelse til vandet og en identitet, som inviterer brugerne til at opholde sig ved området i længere tid.

Byen giver mulighed for en byfortætning, og derved byvækst. Der er gennem byudviklingen mulighed for at skabe en identitet for byen, og blandt andet hjælpe byen med at forlænge turistsæsonen, men samtidig også skabe miljøer der kan gavne de faste beboere, når byen ikke fyldes med turister.



III. 121: Havnens hovedgade



Præsentation

Afsnittet præsenterer resultatet, som er blevet udarbejdet på baggrund af de foregående kapitlers undersøgelser og analyser.

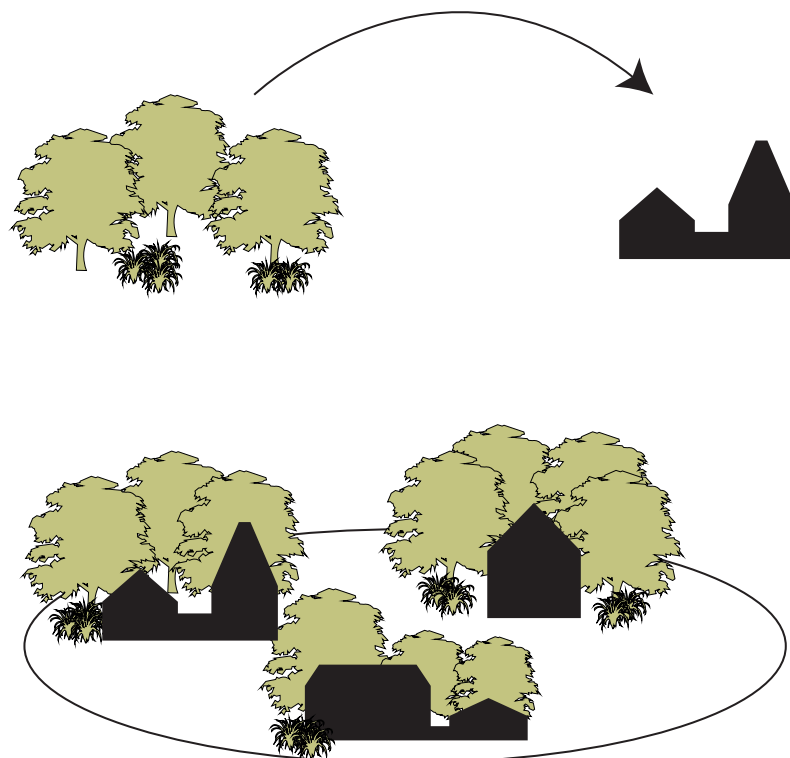
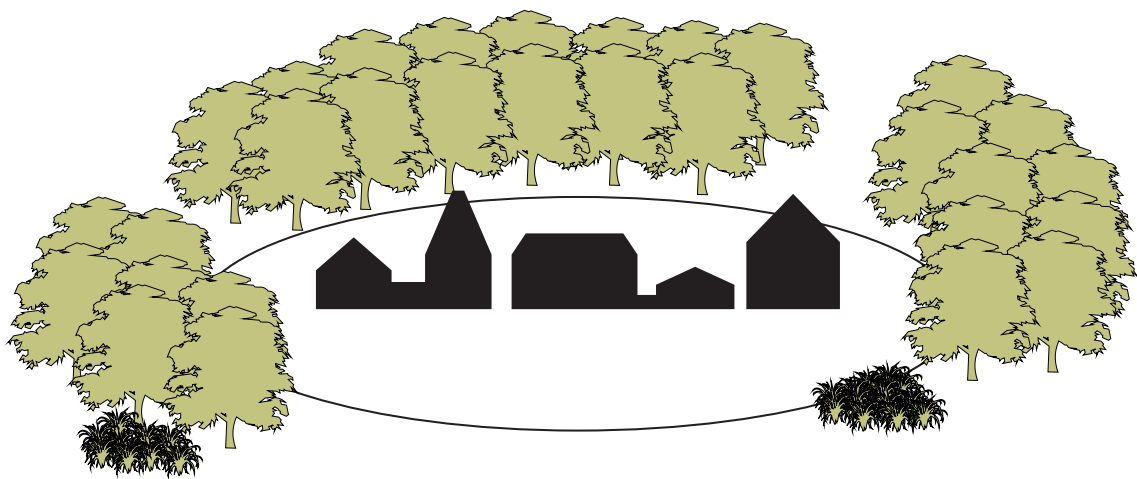
Afsnittets består af forskellige præsentationsmateriale, som er blevet udarbejdet for at kunne give den bedst mulige forståelse for, hvad der har været ønsket at opnå med projektet, således at resultatet bliver præsenteret på bedst mulige måde.

Resultatet er blevet præsenteret gennem målfaste tegninger samt stemningsfyldte visualiseringer og collager, som viser projektet i forskellige perspektiver, samt hvordan den infrastrukturelle problematik er blevet håndteret.

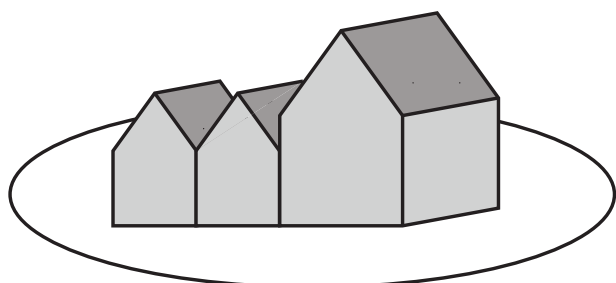
Designkoncept

Konceptet for designet er inspireret af de omgivelser, som projektsitet er placeret i. Hals by er beliggende i naturgrønne omgivelser tæt ved vandet. Ifølge strukturanalyserne indeholder byen ikke mange grønne elementer, så på baggrund af projektets vision med at skabe en identitet med synergi og sammenhæng til den resterende by, er naturen blevet et vigtigt element.

Konceptet er, at trække disse grønne elementer ind i byrummet ved havnen, og være med til at give byen en merværdi, og skabe elementer, som sætter brugeren i fokus. Naturen skal udnyttes, og sammen med den i forvejen blå struktur med vandet, skabe en synergi mellem de grønne, de blå og de grå elementer i byen.



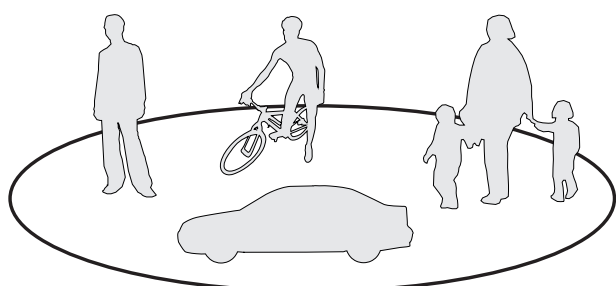
Designparametre



ill. 123: Bygninger



ill. 124: Natur



ill. 125: Infrastrukturelle struktur

Bygninger

Det maritime miljø skal afspejles i bygningerne gennem materialer og farver. Materialerne skal indikere havnemiljøet, og skal derved give en varme og blødhed til byrummet. Derudover skal materialernes farverefencer passe til det maritime miljø i en harmonisk sammenhæng, som også inviterer naturen ind i byområdet.

Bygningernes form skal afspejles i det maritime miljø, og derved skal designet tage udgangspunkt i gavlhusenes design med en 45 graders hældning.

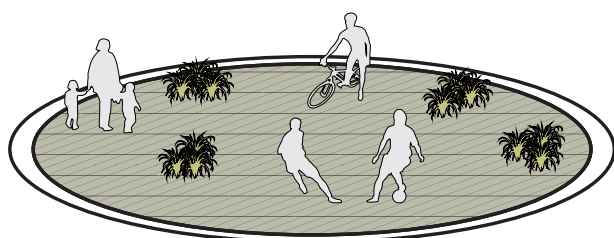
Natur

Naturen skal inspireres af den danske natur, specielt de danske strande, men samtidig også give noget farve til byrummet. Beplantningen skal variere i højde, men ligeledes skal det også variere mellem at være stedsegrønt, samt være løvfældende.

Naturen er ikke kun det grønne, men også vandet skal spille en faktor i byrummet, og være med til at samle byområdet, og være en del af det totale område.

Infrastruktur

Infrastrukturen skal kunne kombinere forskellige trafikanter, hvor især de bløde trafikanter skal prioriteres - specielt fodgængerne. Samtidig skal det indkorporeres, at byen har to ansigter i forhold til sommer og vinter, og derfor skal der i sommertiden tænkes på at byen fyldes med turister, som vil nyde havnen, men samtidig skal der gøres plads til, at de kan komme til byen i bil. Den tomme plads, som bilerne efterlader i vinterperioden, skal desuden udnyttes til eventuelt bådopbevaring eller andre funktioner.

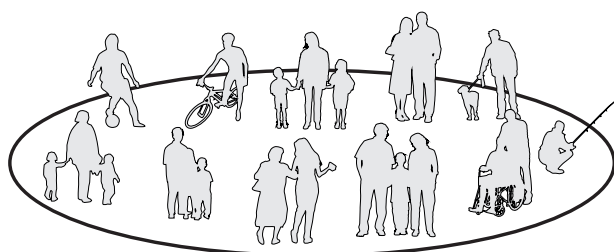


ill. 126: Belægning

Belægning

Den infrastrukturelle struktur bærer præg af Shared Space, og derfor skal belægningen afspejle dette. Den skal prioritere de bløde trafikanter, men samtidig give mulighed for at bilister og cyklister kan bevæge sig rundt.

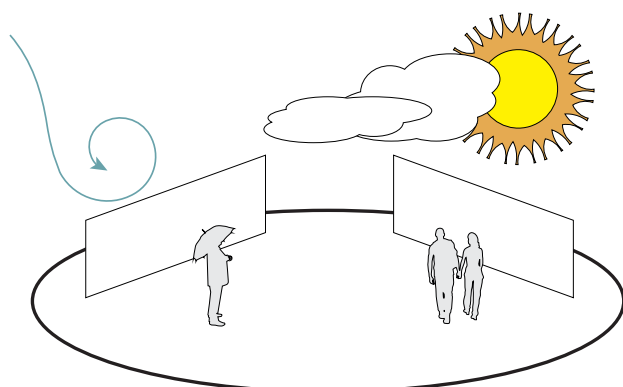
Belægningen skal fortælle hvem, som prioriteres, og samtidig skal det ikke være nemt for bilister at manøvre rundt. Ligeledes skal belægningen gøre det besværligt således, at farten sænkes.



ill. 127: Byens brugere

Brugere

Byen er en ferieby, og afspejler turismen i sine gader, herunder også havnen. Derfor skal havnen have plads til mangfoldighed, og især børnefamilier og ældre, skal kunne føle sig trygge ved at bevæge sig rundt på havneområdet. Havnenes historie skal bibeholdes gennem de faste brugere, og for også at bevare den maritime stemning, skal fiskere og lystsejlere også være en del af byrummet og være med til at bidrage til stemningen.



ill. 128: Klima

Klima

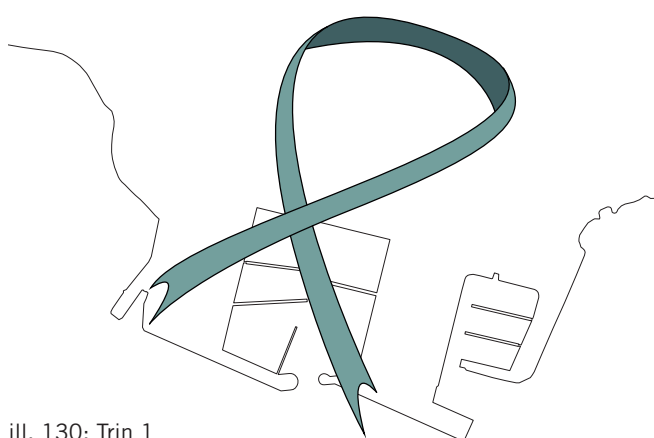
Byen er præget af sæsonen, og derved skal der i designet tænkes ind, at den fyldes med mennesker om sommeren grundet det gode vejr, men modsat er byens uderum mennesketomt om vinteren. Byens to ansigter i forhold til vejret er vigtige elementer, og byrumdesignet skal derfor tilgodese forskellige vejforhold, og dermed bidrage til at øge turistsæsonen.

Masterplan - 1:1500



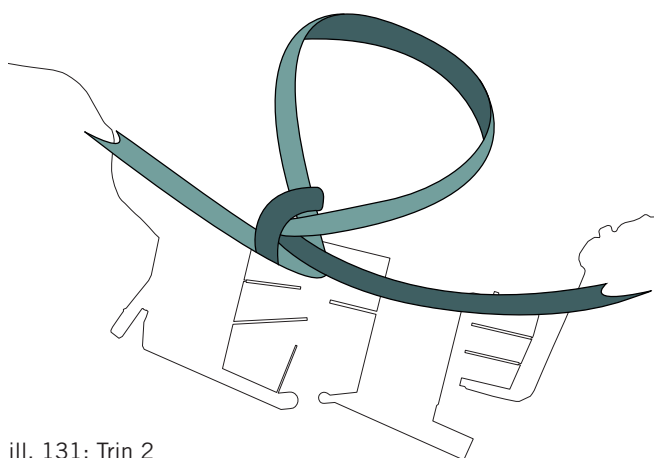


Hovedgreb



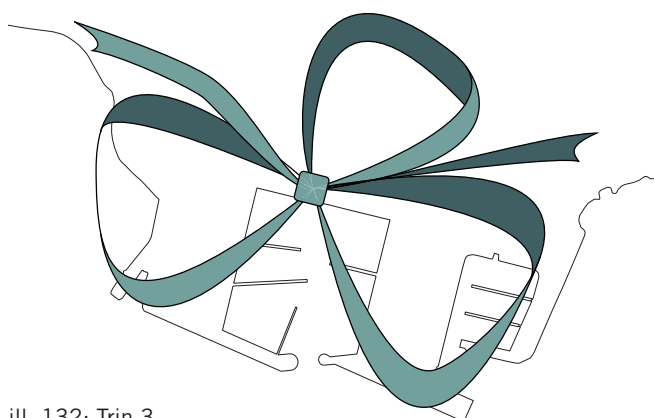
ill. 130: Trin 1

1: Forbinde havnen vertikal, og forbinde det blå i vandet og det grønne i naturen.



ill. 131: Trin 2

2: Forbinde havnen horisontal og forbinde det blå og det grønne med det grå i byen.



ill. 132: Trin 3

3: Skabe en sammenhæng mellem pierene og byens centrum, og skabe en ny identitet, med inddragelse af naturen.

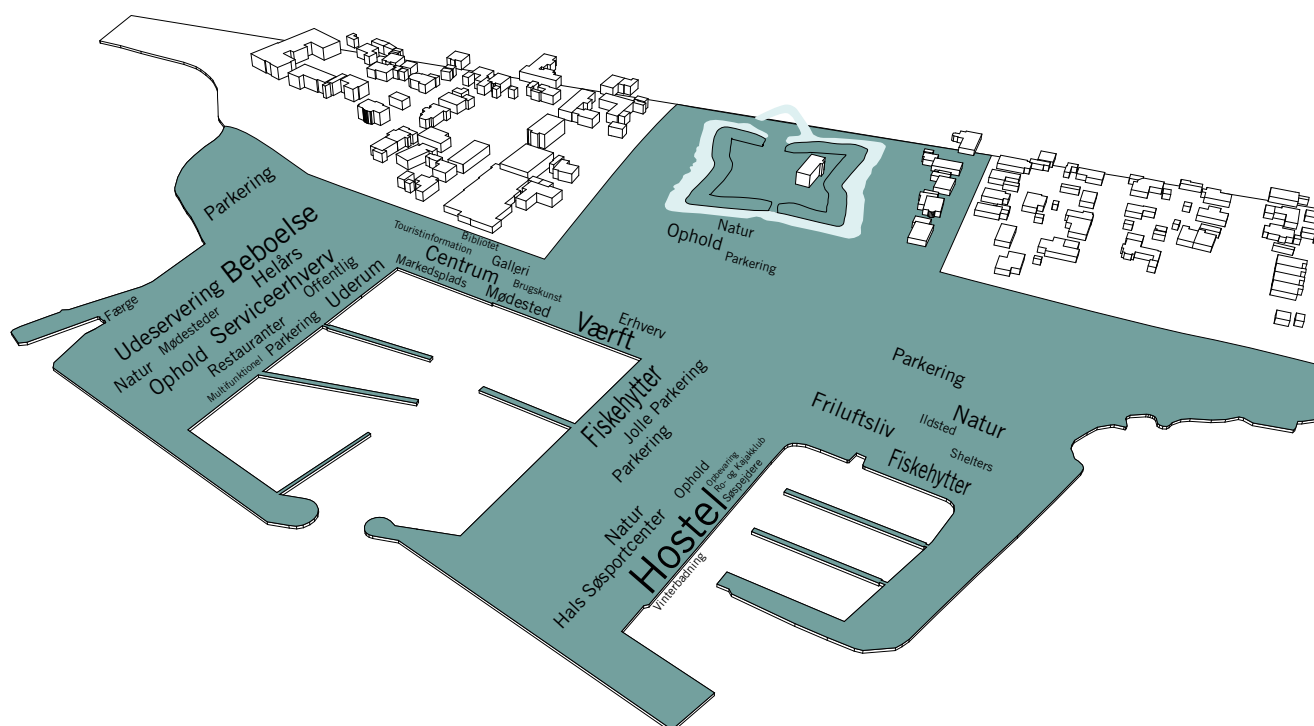
Program

Gennem programmet bliver området på baggrund af hovedgrebet sammenkoblet sålede, at der sker en samhørighed mellem Østpieren, Vestpieren og Hals Skanse.

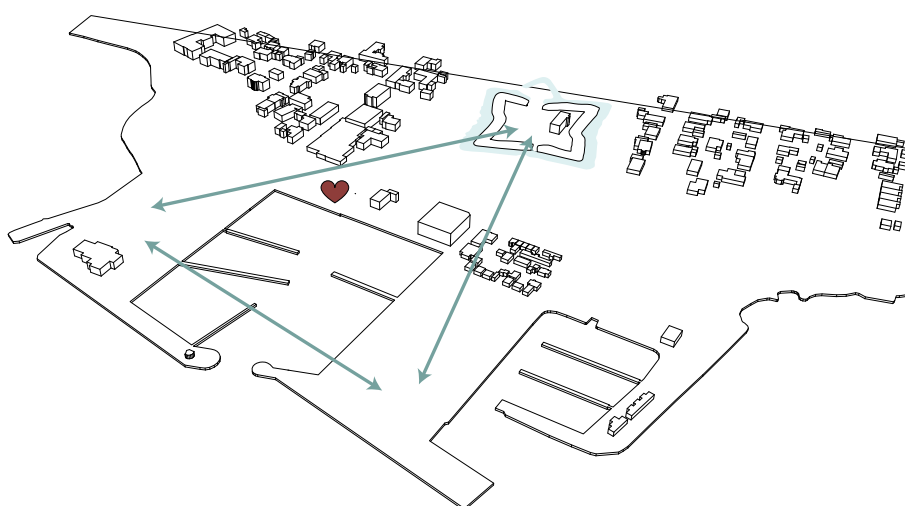
Hele området ønskes offentligt, dog er Vestpieren det mest offentlige område, hvor funktionerne inviterer til liv og ophold både udendørs og indendørs. Østpieren er en kontrast til den livlige Vestpier, hvor der er mulighed for at trække sig tilbage og nyde naturen og udsigten over til den vestlige pier.

Østpieren er egnet til friluftslivet, men som en del af et Hostel, vil det ligge op til sport og udendørs aktiviteter, som skal invitere flere besøgende til byen, og invitere til længerevarende ophold. Pieren indeholder ligeledes også en del af Hals' gamle charme med de gamle fiskehytter, som skal skabe en del af stemningen på Jollehavnen.

På næste side ses, hvordan programmet gennem designet, får koblet området sammen.

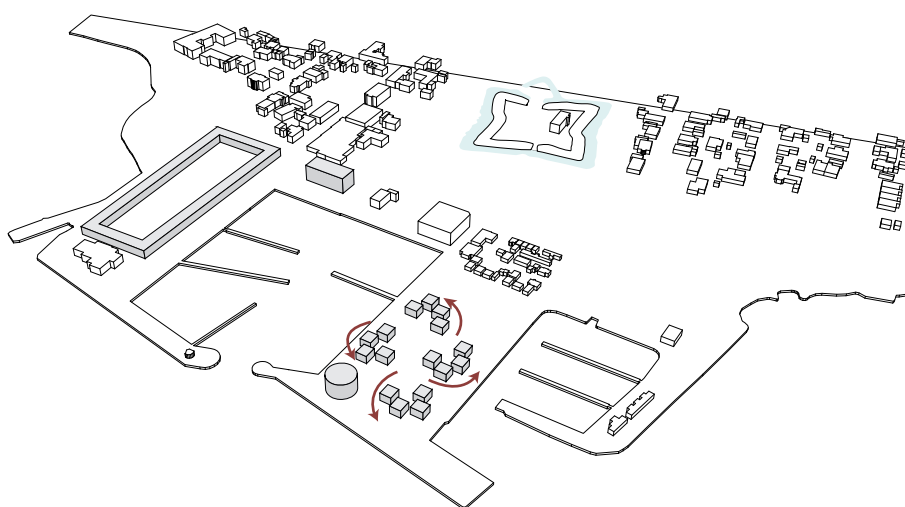


Processen for sitet



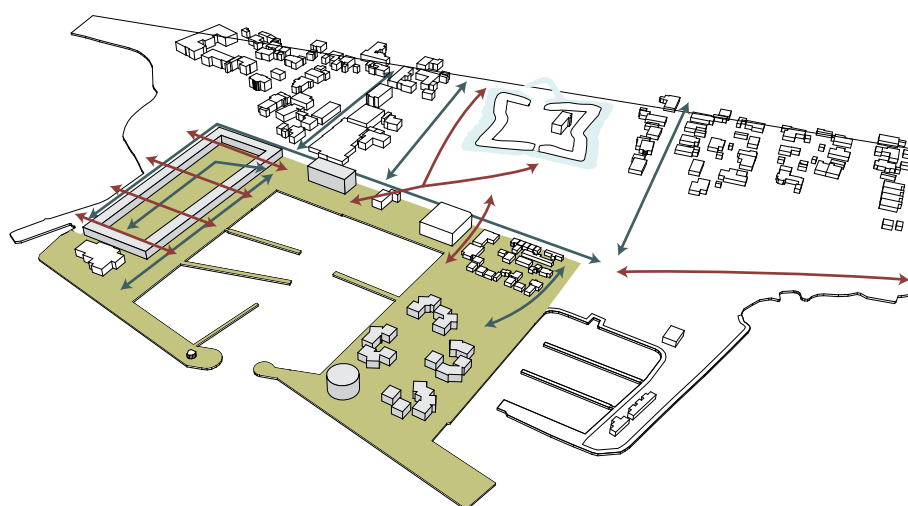
ill. 134: Sammenhæng

På baggrund af hovedgrebet, skal der dannes en forbindelse mellem de to pierer og Hals Skanse, og samtidig danne et fælles centrum for havnen.



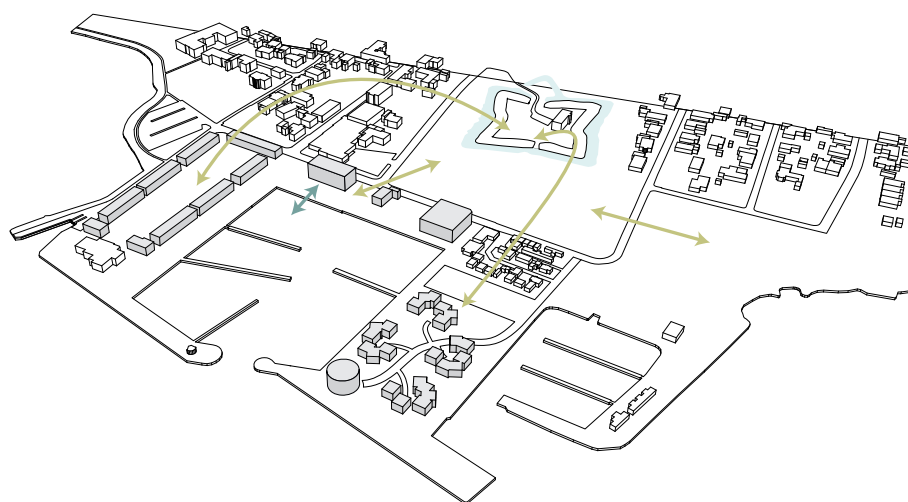
ill. 135: Bygningers placeringer

Bygningerne placeres stringent på de to pierer og ved centrum. Bygningerne på Østpieren arbejder på det uforudsigelige i griddet.



ill. 136: Infrastruktur

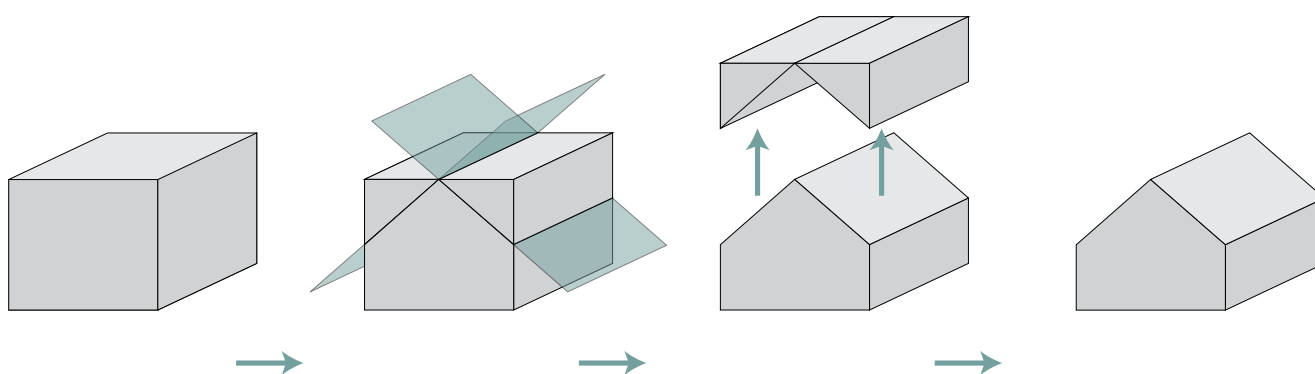
Havneområdet er domineret af Shared Space, og bygningerne formes efter vejenes funktion.



ill. 137: Inddrage natur i byen

Naturen drages ind i havnen for at skabe samhørighed med den omkringliggende kontekst, og især en forbindelse til Skansen og vandet

Bygningernes design



ill. 138: Formkoncept

Bygningernes udformning og materialer, skal afspejle det maritime miljø på havnen, men samtidig skal bygningerne, tilegne sig den ældre bebyggelse ved Lille Jomfru Ane Kvarteret, og give Hals en identitet, som kan være med til at sætte byen på landkortet, udover at være en turistby.

Bygningernes grundprincip tager udgangspunkt i en klods, der ved to simple snit danner taget, og tilbage står bygningernes grundprincip med et skarpt markeret saddeltag med en hældning på 45 grader.

De enkelte bygninger er derudover opdelt i fire kategorier, som ses på illustration 144, hvor der ved bygningstype C og D kun eksisterer et eksempel af hver i designet, da de fungerer som nye landmarks på havnen.

Facader

Den nye bebyggelse skal afspejle den nye identitet Hals Havn får, og samtidig være med til at give en rolig og rydelig oplevelse af havnen.

Den nye facade består af en oliebehandlet træbeklædning, som i træet skal vise byens liv gennem det levende materiale, og samtidig vise, hvordan byen ændrer sig igennem tiden.

Den oliebehandlede træfacade, vil stå naturlig med de grønne og de blå elementer, som bliver draget ind i bebyggelsen, og samtidig give en god kontrast til

den ældre malede bebyggelse ved Lille Jomfru Ane Kvarteret.

Den nye bebyggelse vil visuelt blive flettet sammen med Lille Jomfru Ane Kvarteret, da type B bygningerne, vil bestå af samme røde træbeklædning.

Vinduer og døre

Vinduerne og dørene skal ligesom i Sæby og Skagen være med til at understrege det maritime miljø. Vinduerne består derfor af originale dannebrogsvinduer, for at give et klassisk udtryk.

Dørene er ligeledes med dannebrogsmotiv, dog kun indeholdende omkring 45 procent glas.

Tage

Tagene på havnen skal bestå af sorte materialer, hvor primært tegl skal være dominerende. Ved Lille Jomfru Ane Kvarteret kan der forekomme andre løsninger, som vil passe til den lave bebyggelse og det ældre tilfældige byggeri, dog stadig i den sorte farve.



ill. 139: Beklædning



ill. 140: Beklædning



ill. 141: Sort tagsten

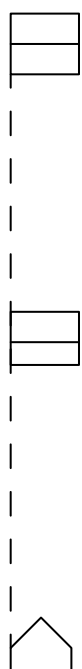


ill. 142: Dør

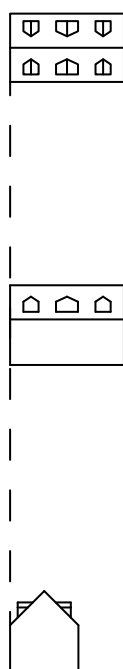


ill. 143: Vindue

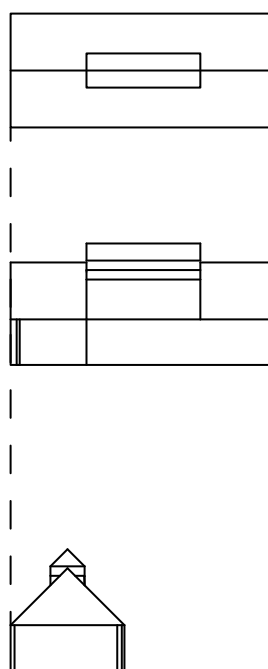
Type A



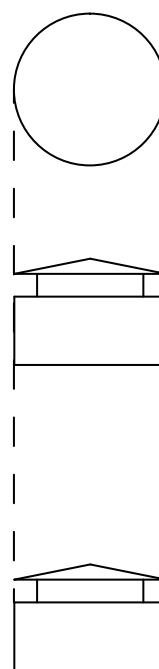
Type B



Type C



Type D



ill. 144: Bygningernes dimensioner 1:1000

Havnens infrastrukturelle system

Infrastrukturen i området er præget af Shared Space (se illustration 136), for at kunne prioritere de gående i højere grad, med forbehold for også at give plads til bilerne. Området er alligevel indrettet til, at der i sommerperioderne er mulighed for at lukke området helt af, enten i forbindelse med aften timerne, markedsdage eller lignende således, at de gående har den fulde ret til at bevæge sig i området. Under en eventuel afspærring, vil der stadig være mulighed for beboerne at bruge parkeringspladserne imellem bebyggelsen.

Da det er den gående, som er blevet prioriteret, er der i designet af parkeringen tænkt ind, at disse kan bruges til andet end blot parkering, og de skal derfor heller ikke signalere tydeligt, at det er parkeringspladser. Se eksempler ved illustration 146. Disse principper viser, hvordan det ser ud, når bilen indtager parkeringspladsen. Den første er et principdiagram over parkeringspladsen ved Skansen, som består af en græsplæne. Når bilerne ikke bruger området, vil dette fremstå som et grønt område, som giver noget til byen. Grusparkeringen findes ved de gamle fisker-

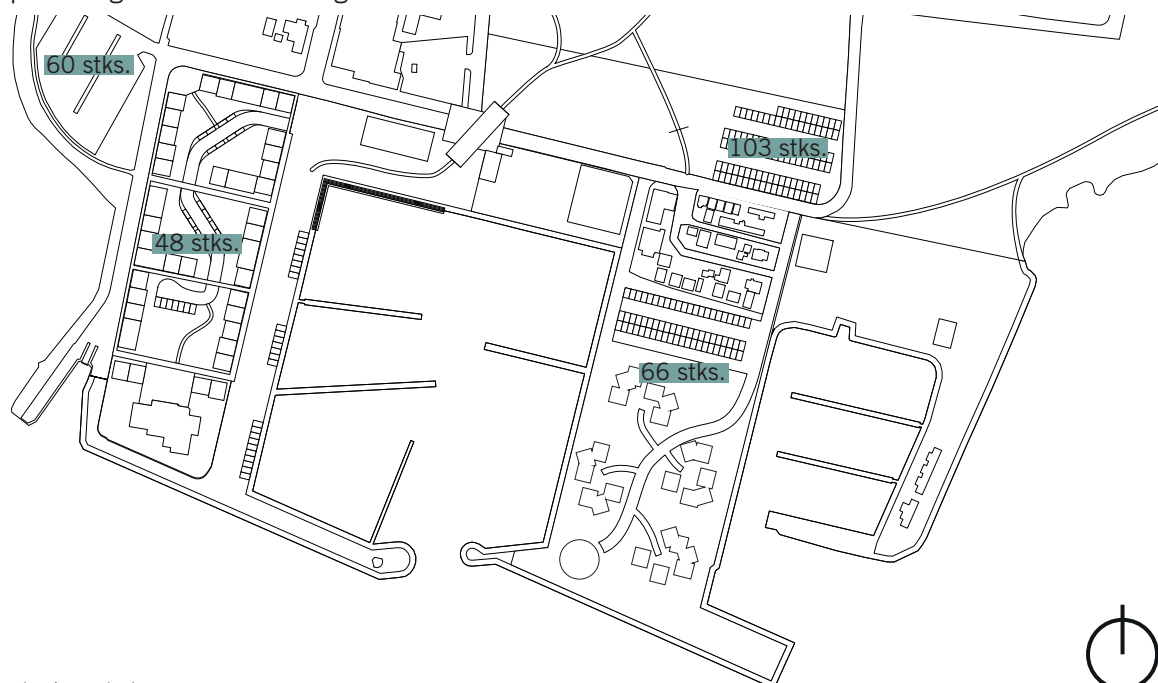
hytter, og tilhører primært vandrehjemmet. I vinterperioden, hvor der er knap så mange biler i området, og bådene skal op af vandet, er det tiltænkt, at dette område, samt parkeringspladsen vest for havnen kan bruges til dette. [Appendiks 06]

På Vestpieren findes to former for parkering. I området med Shared Space er belægningen flisebelagt, og parkeringsbåsene anes kun ved belægningens farver og former.

Det er tiltænkt, at denne parkering kan bruges til udeservering i sommermånederne, hvor vejret er godt, så det kan give noget liv til havnen, og fornemmelsen af ferie.

Den sidste består af armeret græs med bede, så bilerne skal fokusere på deres parkering, for ikke at køre uden for armeringen. Når bilerne er væk, vil planterne give noget grønt til området, og være en kontrast til bilerne.

Appendiks 07 viser udregningerne bag antallet af parkeringspladser.



ill. 145: Antal parkeringspladser



ill. 146: Parkeringskoncepter

Belysning

Belysningen er en vigtig del af det urbane rum, og belysningen ved Hals Havn, skal passe til det maritime miljø, men samtidig skal det også have en funktion i bybilledet.

Belysningen vil bidrage til, at området får liv om natten, og skal for aftenens og nattens brugere give en bevidsthed og atmosfære, som får brugerne til at føle sig sikre.

Der er i bybilledet brugt to former for belysning, stemnings- og funktionsbelysning. Belysningen skal være med til at forstærke sammenhængen mellem Skansen, Øst- og Vestpieren samt byens centrum. Lamperne vil belyse havnens funktioner, træer og stier, og være med til at skabe et overblik om natten, og virke som guidelines gennem området samtidig med, at brugeren skal føle, at det er sikkert.

Lampernes materiale vil bestå af corten stål, som vil afspejle byens historie som gammel fiskerby, men samtidig vil det også passe til udseendet omkring Lille Jomfru Ane Kvarteret, og dets udtryk af fiskeri.

Funktionsbelysning

Funktionsbelysningen skal give en sikkerhed for brugerne, som bevæger sig i området, og give mulighed for, at brugerne kan bevæge sig i området efter solen er gået ned. Dette er også med til at skabe liv på havnen i aftentimerne, og derved være med til at skabe flere øjne på gaden og give en følelse af at sikkerheden øges ved havnen.

Funktionsbelysningen skal emittere skibenes master med deres simple vertikale udformning, dog med en grad af leg i udtrykket med knæk på masten.

Stemningsbelysning

Stemningsbelysningen skal møblere det urbane rum, og være med til at danne en atmosfære og derigennem invitere og lede fodgængerne gennem byrummet, og samtidig give dem en tryghed ved at færdes i tusmørket.



ill. 147: Funktion



ill. 148: Funktion



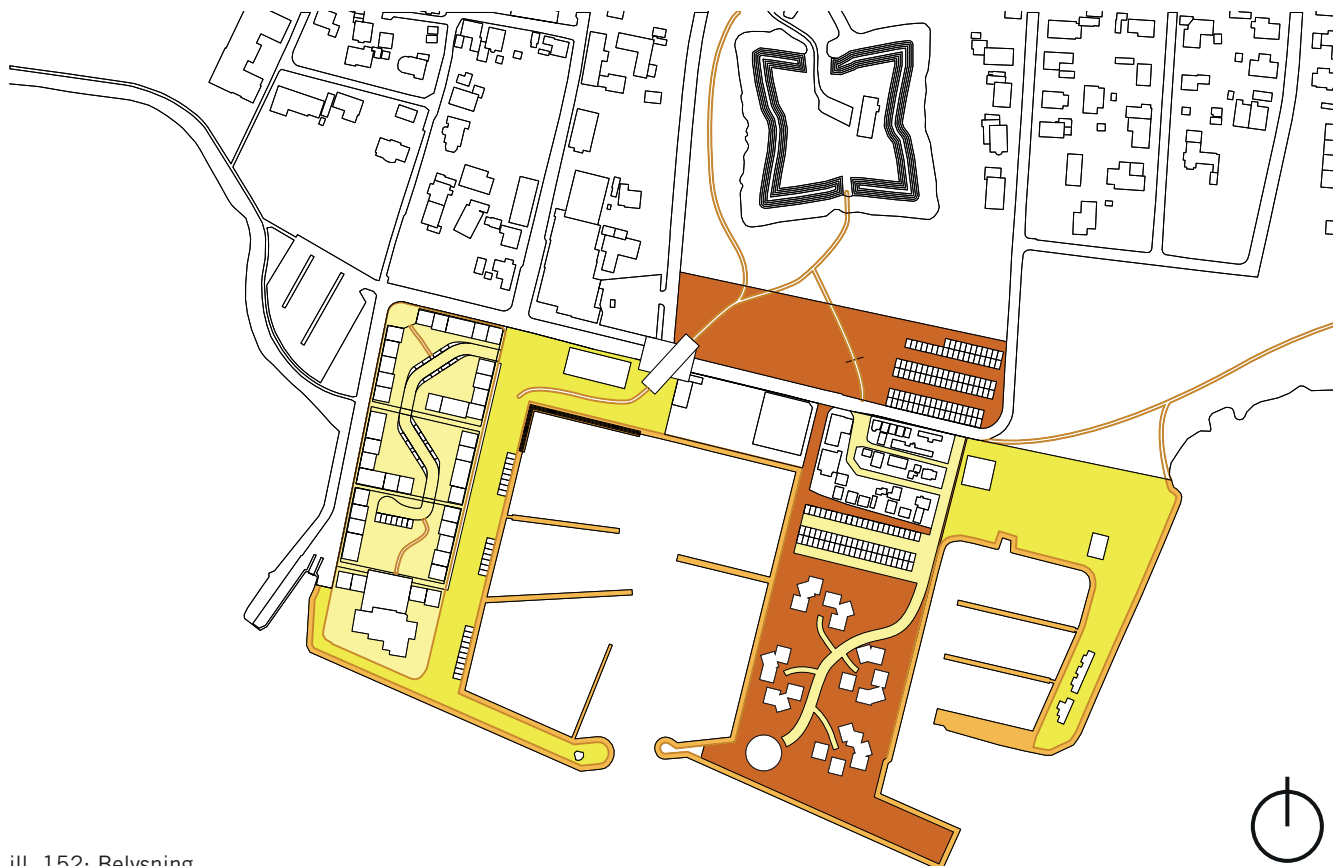
ill. 149: Stemning



ill. 150: Stemning



ill. 151: Stemning



ill. 152: Belysning

Belægning

Materialerne på de trafikale flader er præget af Shared Space, og derfor vil belægningen ved fortovet og kørebanen være den samme, men mønsteret i vejen vil afspejle, hvor det er tilladt for bilerne at køre i forhold til, at fodgængerne er prioriteret, og får derfor arealer, som kun er beregnet til disse.

Fortovet og kørebanerne vil være præget af en grålig flise, som med dens struktur vil få bilerne til at sænke farten i havneområdet, og samtidig er det ikke en hindring for cyklister, kørestole- eller barnevognsbrugere at tilgå området.

Udenfor området med Shared Space, vil der som nu stadig være asfalt, som gennem materialets taktilitet

viser, at dette område er beregnet til bilerne, og at disse ikke behøver at være nær så opmærksomme på krydsende fodgængere.

For at inddrage det grønne i naturen, og det hele ikke er præget af grå struktur, vil der ved nogle af parkeringspladserne, mellem husene være armeret græs, som er med til at live den ellers kedelige parkeringsplads lidt op, når bilerne ikke er parkeret.

Parkering ved havnen vil afspejle belægningen, som bruges ved fortove og kørebanen, da de i nogle henseender, vil blive brugt til andre funktioner end parkering, og derfor vil et plant underlag være at foretrække.



ill. 153: Shared Space



ill. 154: Overgang



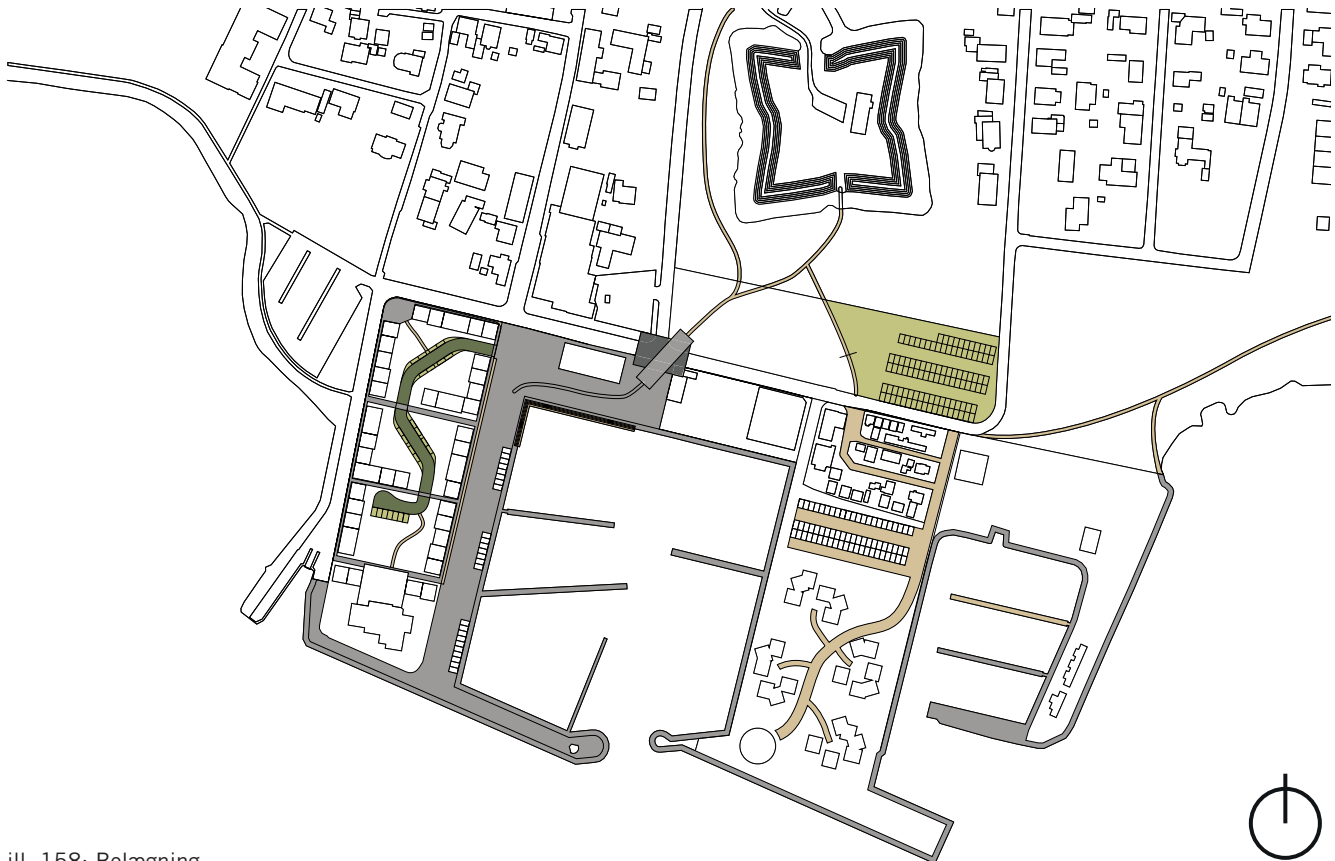
ill. 155: Grus



ill. 156: Vej



ill. 157: Parkering



ill. 158: Belægning

Beplantning

Beplantningen bliver i designet anvendt som et overvejrende element for at forbedre forbindelse mellem Vestpieren, Østpieren og Hals Skanse. Det bruges yderligere som et element til at skabe en relation mellem det grønne og det blå i naturen, og derved skal beplantningen afspejle det maritime, men samtidig også give farve og liv i bybilledet.

Gennem beplantningen skal årstiderne kunne ses, for på den måde også at afspejle, hvad der sker med byen. Beplantningen skal være funktionsdygtig mod klimaet, men samtidig skal den også bruges som et æstetisk element.

Det grønne i naturen skal bruges som en kontrast mod havnens hårde overflade, og skal bruges til at

blødgøre de hårde materialer, som eksisterer i overfladerne.

Planterne findes i forskellige højder, hvor den lave beplantning støtter op om den menneskelige skala, og er med til at skabe små nicher, som imødekommer ophold i byrummet. De højere træer danner omridset af byrum, og bruges til at lede brugerne til funktionerne.

Træernes placering er også vurderet efter vinden, da området er plaget en smule af vind, så for at forbedre byrummene, er dele af træerne placeret efter vinden. (Se Appendiks 08)



ill. 159: Birk



ill. 160: Havtorn



ill. 161: Græs



ill. 162: Klitrose



ill. 163: Lyng



ill. 164: Fyr



ill. 165: Flittiglise



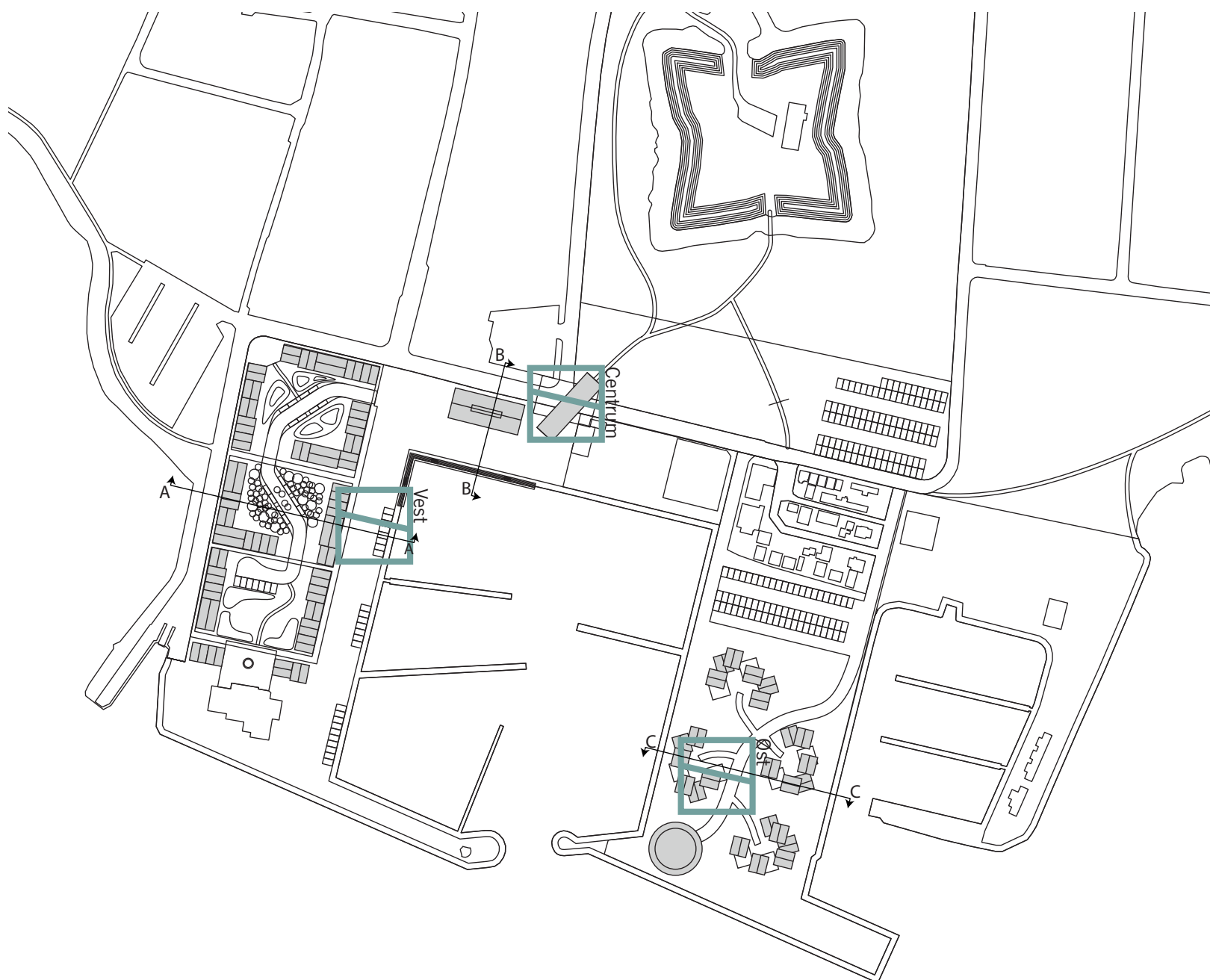
ill. 166: Beplantning

Havnens tre zoner

Havneområdet er opdelt i tre hovedområder, Østpieren, Vestpieren og Skansen, som bliver koblet sammen ved havnens nye centrum og samlingssted.

De tre områder har hver deres funktion og stemning for havnen, og havnen er derigennem med til, at kunne rumme en større mangfoldighed blandt dens brugere, da den tilbyder noget forskelligt til hver sin smag.

Illustration 167, viser nedslagenes placering, og de næste sider vil præsentere områderne i øjenhøjde, og give en fornemmelse af den stemning, det er til hensigt at give områderne.

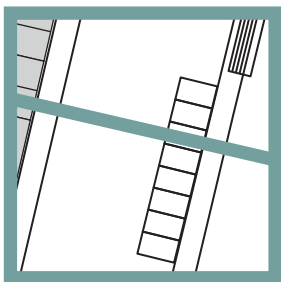


ill. 167: Nedslagskort

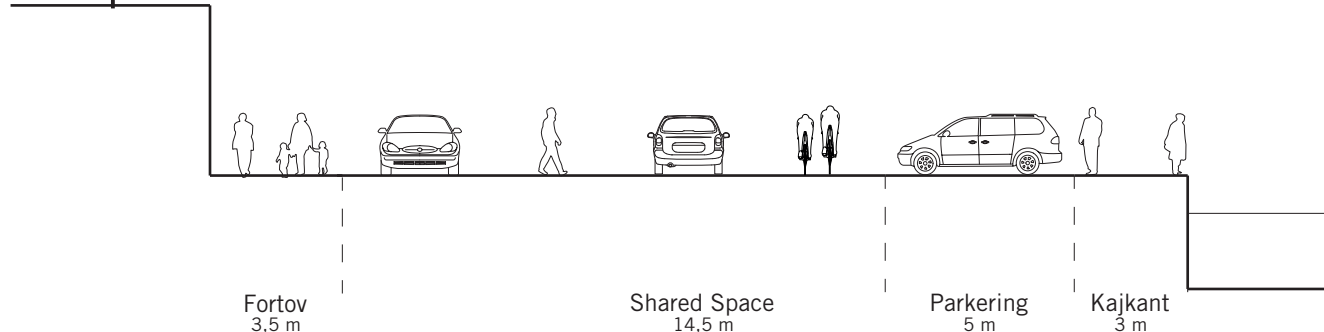


ill. 168: Vestpiers Havnepromenade





Vestpier



ill. 169: Teknisk snit 1:200

Vestpier er den pier, hvor restaurantlivet vil finde sig. Pieren vil give en stemning af en sydlandsk havnepromenade, med liv på havnen om dagen, og om aftenen vil livet trække sig ind på restauranterne, men stadig med mulighed for, at det skal være rart at opholde sig på havnen efter mørkets frembrud.

Havnepromenaden er domineret af Shared Space, hvor de forskellige trafikanter har mulighed for at interagere med hinanden, dog med prioritering af fodgængerne.

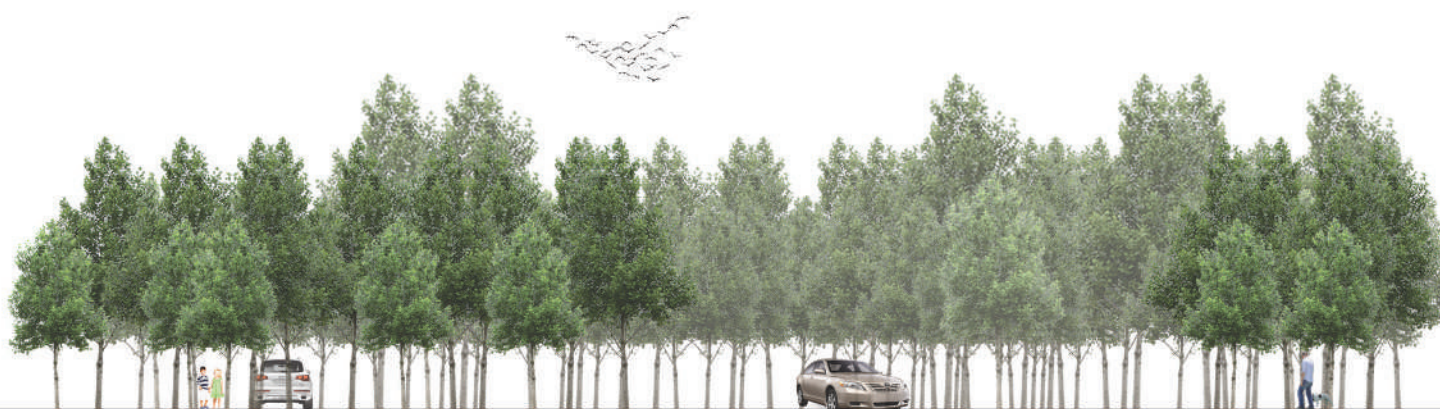
Bag den offentlige havnepromenade findes beboernes offentlige pusterum, hvor der er mulighed for at opleve tre forskellige byrum.

I gennem byrummene går der en vej, bestående af armeret græs, som skal fortælle, at bilerne skal sæn-

ke hastigheden, og det er de gående som skal prioriteres. Først kommer den tilsandede have, med klitter beplantet med marehalm, hvor der er mulighed for, at byens og turisternes børn kan boltre sig i sandet, og være et i rekreativt område, hvor børnene kan udfolde deres nysgerrighed.

Det næste byrum er skoven, og når de forskellige brugere bevæger sig gennem birke- og fyrtræerne, opleves duften af skoven i det lille byrum, og følelsen af at være væk fra det lettere turbulente byliv forsvinder.

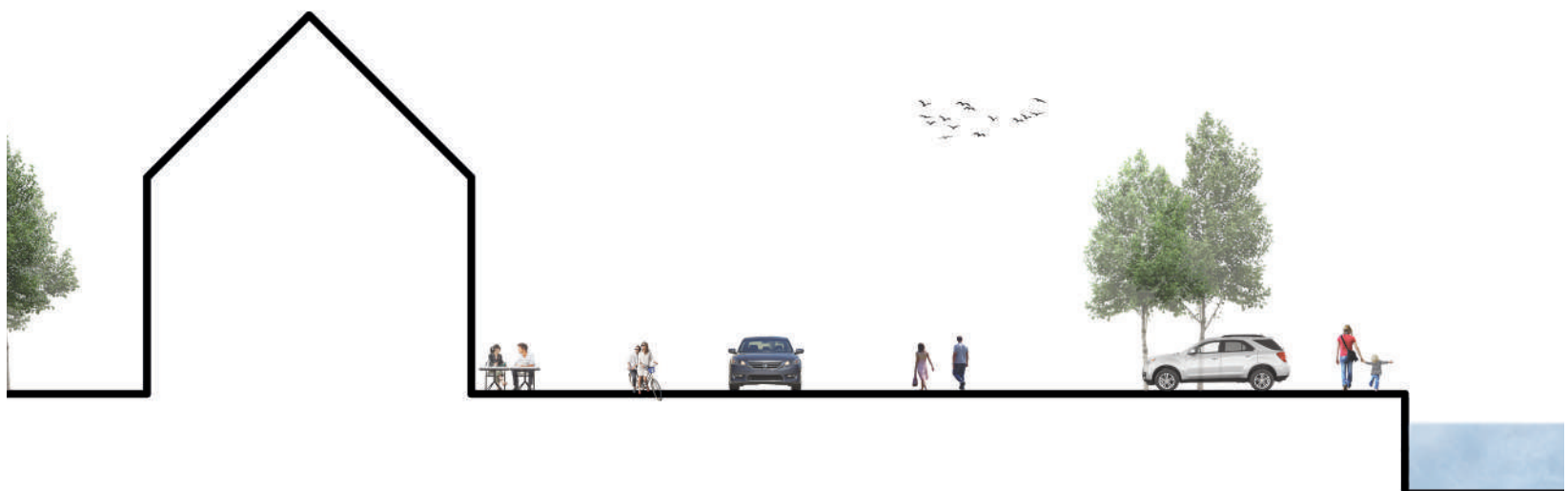
Det sidste byrum er det passede byrum, Haven, hvor der er dyrkningsmuligheder for byens borgere, og samtidig også for byens restauranter, som har mulighed for at benytte sig af hjemmedyrkede råvarer.



ill. 170: Snit 1:200



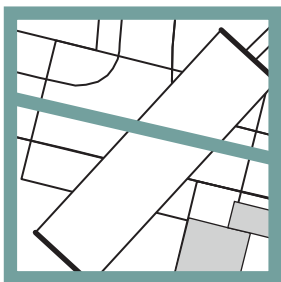
ill. 171: Stemningscollage for Vestpieren



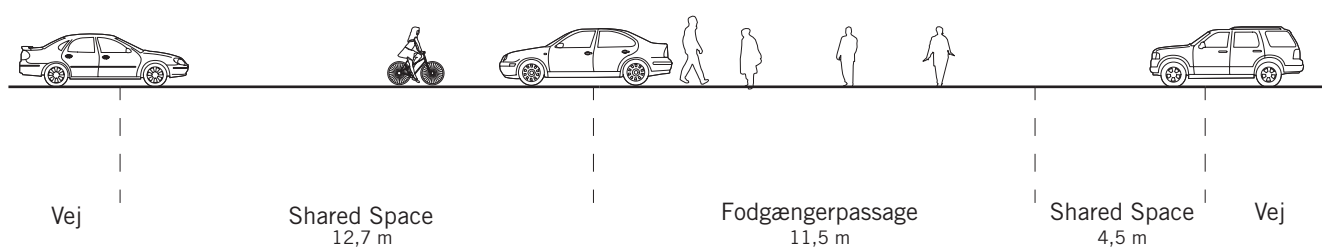


ill. 172: Adgang til Skansen





Havnens centrum



ill. 173: Teknisk snit 1:200

Den centrale del af havnen vil være havnens mødested. Det vil bestå af et fælleshus, hvor det er muligt, at Hals' bibliotek kan flytte ind sammen med den del af Visit Aalborg, som stadig er tilknyttet byen. Samtidig giver bygningen mulighed for udstillinger af kunst, og gennem disse funktioner, skal det kunne invitere til, at det er muligt at befinde sig indendørs ved et besøg på havnen. Udover de indendørs funktioner, rummer huset også siddepladser udenfor, med mulighed for at sidde i læ for regnen, eller i skygge for solen, for på den måde at beskytte brugerne mod vejrlige forhold, som ellers kunne risikere at få dem til at drage væk fra byen.

På bygningens tag findes lodshuset, som med sin placering giver en fin udsigt udover hele havnen, samt mulighed for at kunne skimte Hals Barre Fyr. Resten af pladsen ved den centrale del, er en offentlig plads, som fører ned til en trappe til vandet. Pladsen kan bruges til byens markeder, eller andre fælles arrangementer. Ligeledes er trappen en mulighed for ophold, og giver en mulighed for at nyde vandet på nært hold, og få en fornemmelse af den del af naturen.

Pladsen er ikke kun et samlingspunkt, men ligeledes forbinder den resten af havnen, og leder brugerne videre til Skansen gennem to porte.



ill. 174: Snit 1:200

FÆLLESSKAB

OPHOLD

MØDESTED



ÅRSTIDER

UDFORSKE

MARKED

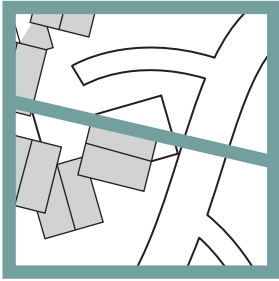
ill. 175: Stemningscollage for centrum



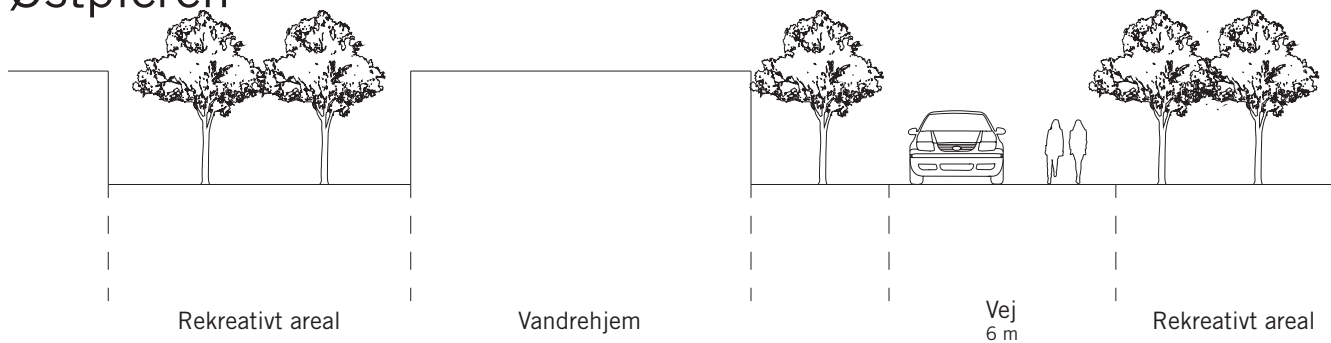


iii. 176: Østpierens paradis





Østpieren



ill. 177: Teknisk snit 1:200

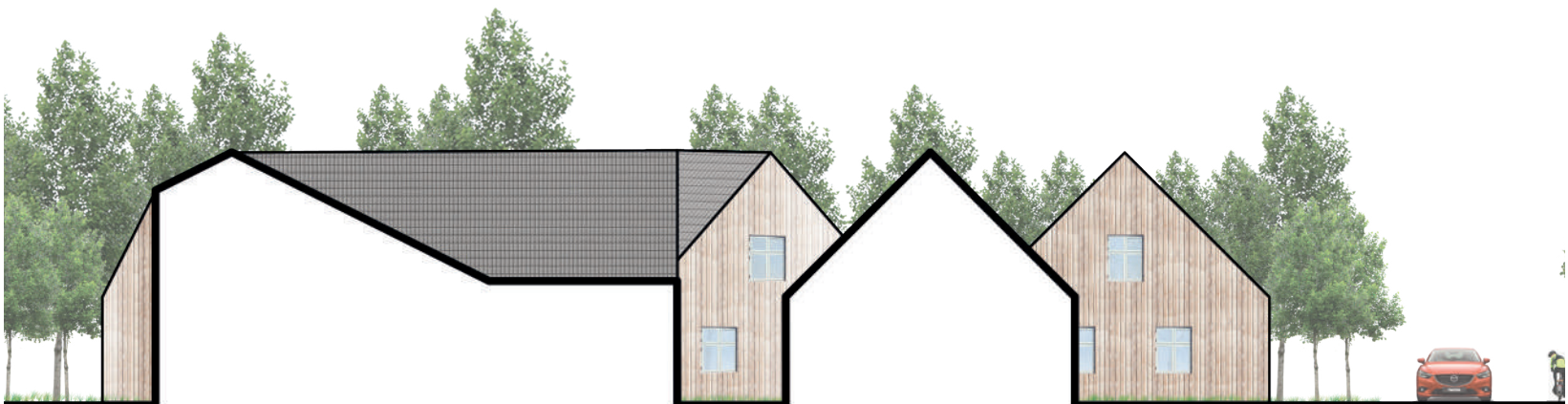
Den sidste del af havnen er den østlige pier, som primært består af et naturområde, hvor der er placeret et hostel. Hostelet skal være en del af Hals' Søsportscenter, hvor det med tiden er tiltænkt, at der skal ske en udvikling, og på den måde gøre det til en attraktion for mennesker rundt om i Danmark. Hostelet er placeret i en skov, som giver følelsen af, at være væk fra hjemmefra men stadig med en forbindelse til byen.

Det grønne område omkring hostelet er frit tilgængelig for offentligheden, og giver mulighed for at opleve det grønne og mere naturlige byrum tæt på.

Nord for området, er Nordsøstiens placering blevet ændret, og går nu langs vandet allerede ved det nuværende søsportscenter.

Med tiden skal området være et fundament, hvor forskellige vandaktiviteter kan udfoldes, og være med til at skabe et sportsmiljø, som kan tiltrække besøgende, og give Hals en attraktion.

Fyrtårnet bliver hostelet's reception og giver offentligheden endnu en mulighed for udsigt, samt fungere som havnekontor.



ill. 178: Snit 1:200

LEG

ÅRSTIDER

UDFORSKE

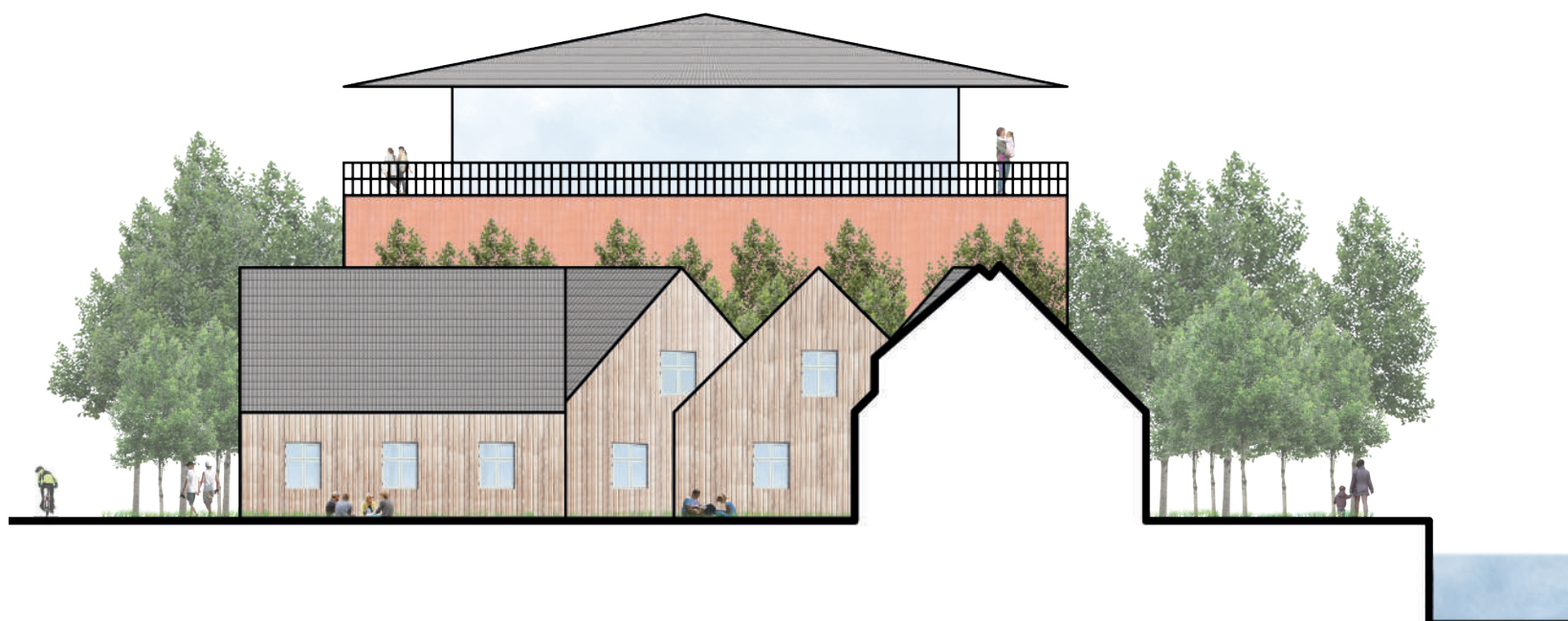


HISTORIE

SPORT

MARITIM

ill. 179: Stemningscollage for Østpieren



Konklusion

Præsentationsafsnittet viser igennem forskellige præsentationer, hvorledes Hals Havn bør se ud i forhold til projektets vision og problem.

Projektet er et forslag til, hvordan Aalborg Kommune, kan starte første del af byudviklingen på havnen, hvor der bliver kigget på problematikkerne omkring det infrastrukturelle system, samt hvordan man kan løse problemerne i forhold til, at udvide turistsæsonen og få brugerne af området til at opholde sig der i længere tid.

Præsentationen af projektet har fokuseret på at vise sammenhængen mellem de to pierer samt Skansen, men også, hvordan stemningerne er forskellige på de respektive steder. Afsnittet har også vist, hvordan infrastrukturen er løst i forhold til, at det er de gående, som er prioriteret samtidig med, at der også skal være plads til bilerne i byrummet. Bilerne er nemlig med til at skabe liv på havnen i vinterperioderne, da havnen er en attraktion, som bliver besøgt dagligt af bilister, som tager et smut forbi området inden de tager hjem fra arbejdet.



ill. 180: Jomfru Ane Kvarteret



Designproces

Dette kapitel viser vigtige dele af den fuldendte designproces til resultatet, og er opdelt i afsnit, der viser udviklingen fra begyndelsen ved valg af site til detaljeringen af masterplanen.

Processen har taget udgangspunkt i hovedgrebet og konceptet, og på baggrund af dette udarbejdes rumprogrammet, som er fundamentet for detaljering med naturen, griddet og infrastrukturen, som sammen danner den samlede plan.

Valg af site

Processen for hele projektet startede allerede før specialeblanketten blev skrevet og afleveret, for sitets placering blev bestemt på baggrund af et besøg i Hals by og en snak med nogle af de interessenter, som bruger området. Ligeledes startede de første analyser med at blive skitseret herunder hvilke miljødatas som påvirker området [Appendiks 09].

Med den officielle begyndelse på specialeskrivningen, blev sitets specifikke størrelse og placering defineret, og der blev ligeledes gået i dybden med de problematikker og fordele, som byen og sitet indeholder. Gennem forskellige analyser i forskellige niveauer, blev det specificeret, og det opdages hvilke elementer

havnen rummer samt, hvilken betydning, den har for området på forskellige tidspunkter og for forskellige brugere, hvilket er uddybet i analyseafsnittet.

Det er vigtigt for byens borgere, at der kommer en løsning på de infrastrukturelle problemer men også, at det samtidig dannes en sammhæng for havneområdet.

Samtidig med at byens borgere ønsker at forny byen, og tiltrække flere mennesker, ønskes det også, at den samtidig kunne være, som den altid har været i dens design.



ill. 181: Valg af site

Sitets hovedgreb

Efter besøget ved Hals Havn observeres det, hvilke punkter, der kan være med til at binde havnen sammen.

Hovedgreb 1: Først og fremmest er det tydeligt, at de to pierer og den omkringliggende natur har en stor betydning for havnen, og projektets hovedgreb er på baggrund af analyserne blevet udviklet.



ill. 182: Hovedgreb 1

Hovedgreb 2: De to pierer skal forbindes, men samtidig skal havnen forbindes til byen samt den omkringliggende natur.



ill. 183: Hovedgreb 2

Hovedgreb 3: Der skal være et fokus på, hvordan de to havnebassiner kan forbindes, og samtidig skabe en naturlig overgang.

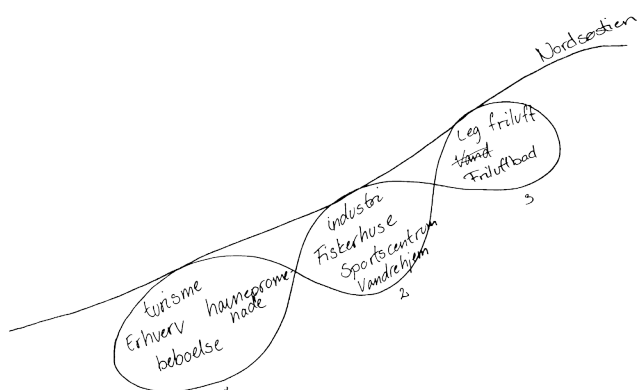


ill. 184: Hovedgreb 3



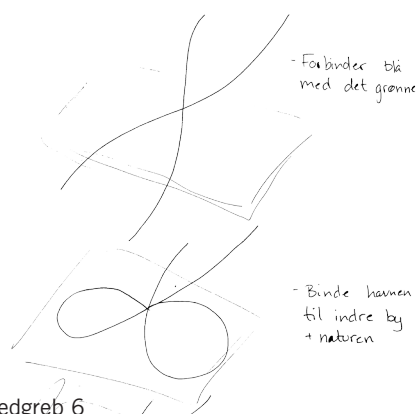
ill. 185: Hovedgreb 4

Hovedgreb 4: De to havnebassiner forbindes, men samtidig forbindes naturen til området, og skal være en aktuel del af designets hovedgreb. De tre områder forbindes med et infrastrukturelt system, som skal forbinde havnen med det omkringliggende område



ill. 186: Hovedgreb 5

Hovedgreb 5: Programmet for hovedgrebet begynder at tage form, og er inspireret af de oprindelige funktioner, men også funktioner, som skal være med til at forlænge sæsonen.



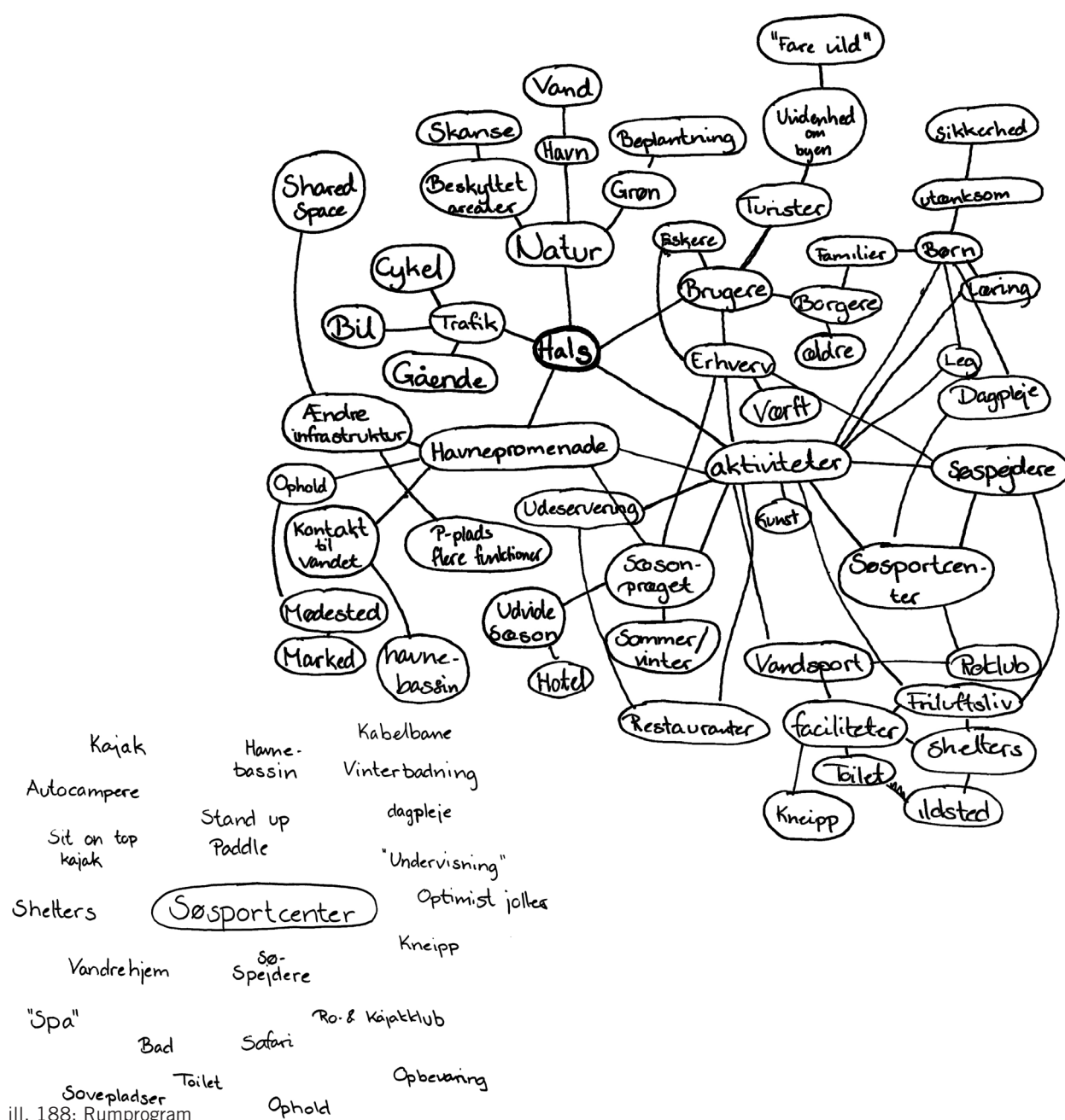
ill. 187: Hovedgreb 6

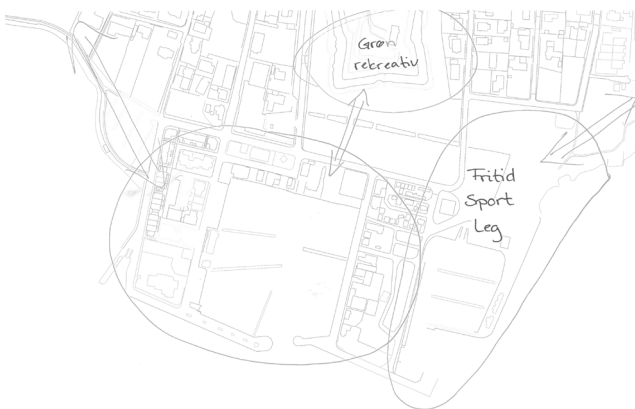
Hovedgreb 6: Det endelige hovedgreb tager udgangspunkt i de forrige, og kan ses på side 119. Hovedgrebet, skal forbinde havnen vertikal og forbinde den blå og grønne natur. Derudover skal byen forbindes horisontalt, og forbinde byen med naturen. Til sidst skal der skabes en sammenhæng mellem pierene og byens centrum.

Rumprogram

På baggrund af hovedgrebet begyndtes der at skabes et overblik over, hvilke funktioner der vil gavne om-

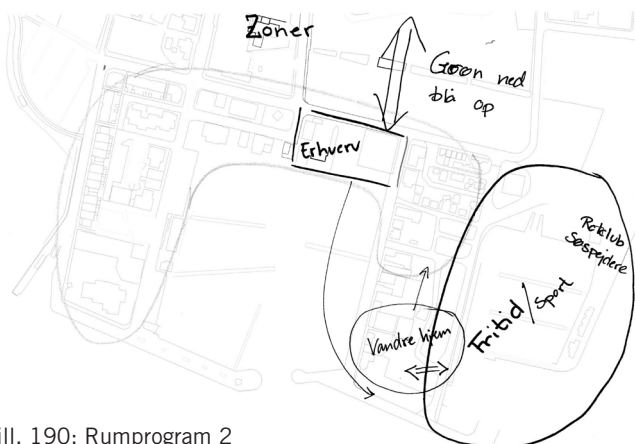
rådet på baggrund af analyserne, visionen og problemafgrænsningen.





Rumprogram 1: Rumprogrammet inddeler sitet i zoner, og forbinder området på baggrund af hovedgrebet.

ill. 189: Rumprogram 1



Rumprogram 2: Zonerne bliver specificeret og inddelt i overordnede funktioner.

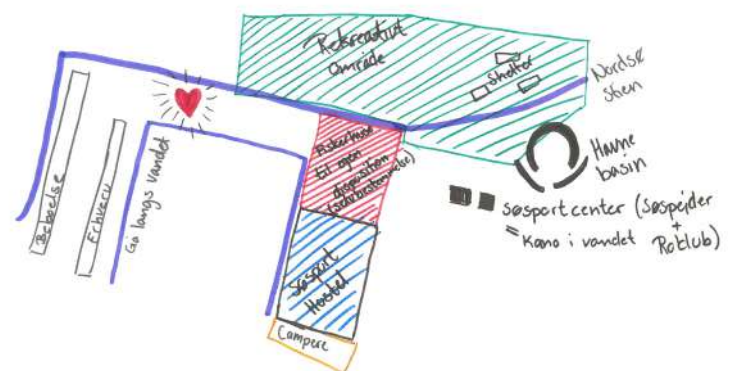
ill. 190: Rumprogram 2



Rumprogram 3: Konkretisering af programmet for sitet, og inddeling af funktioner i zonerne.

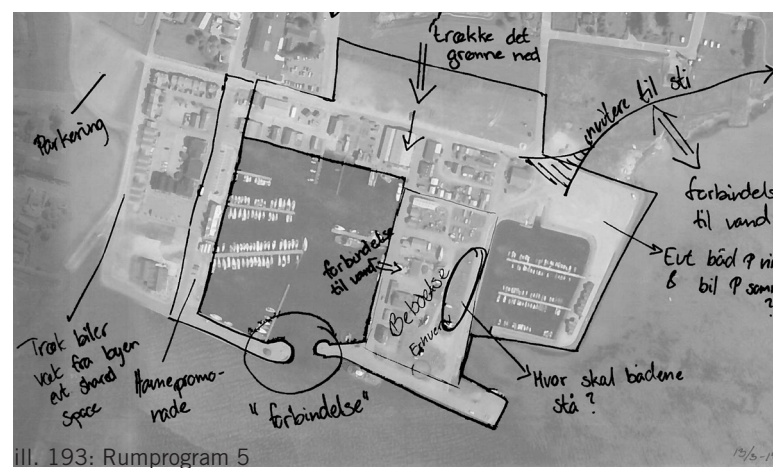
ill. 191: Rumprogram 3

Rumprogram 4: Funktioner på Østpieren konkretiseres på baggrund af hovedgrebet.



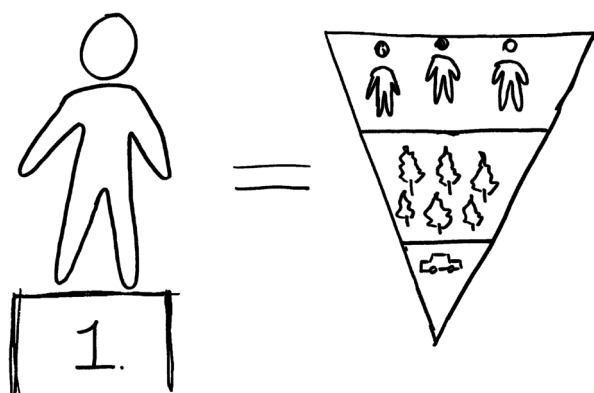
ill. 192: Rumprogram 4

Rumprogram 5: Parametre for programmet

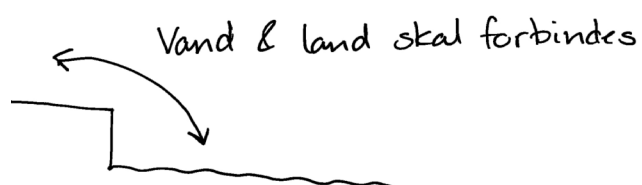


ill. 193: Rumprogram 5

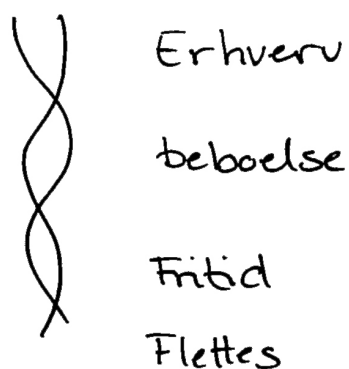
Konceptudvikling



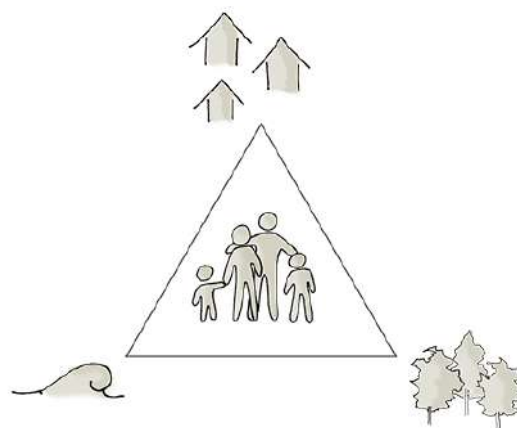
ill. 194: Mennesket prioriteres



ill. 195: Kontakt til vandet



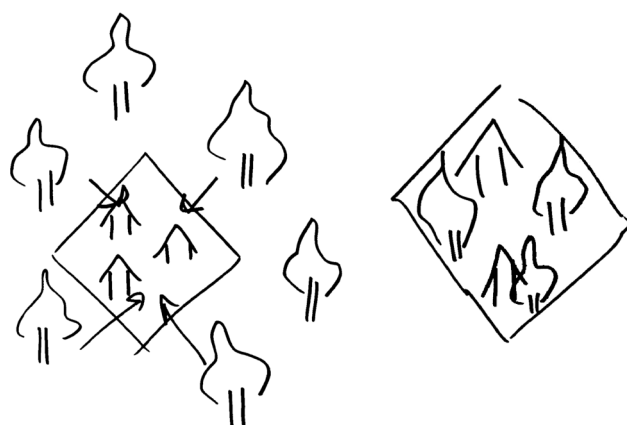
ill. 196: Fletning af funktioner



ill. 197: Koncept på baggrund af det endelige hovedgreb



ill. 198: Prioritering af fodgængere



ill. 199: Naturen drages ind i byen

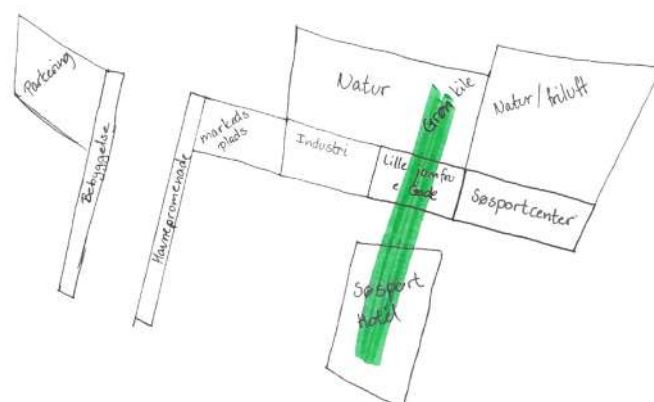
Grid mod det tilfældige

På baggrund af casestudierne, er der i designprocessen draget inspiration af dette, og griddet er derfor blevet brugt som et værktøj.

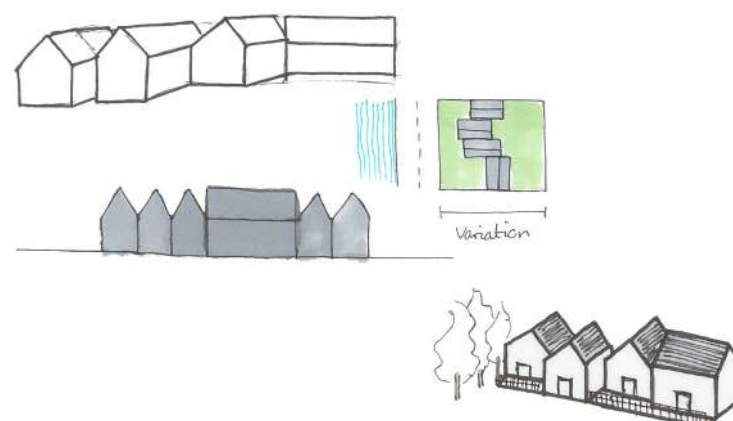
Grid 1: Griddet er dannet på baggrund af de naturlige linjer, som eksisterer på sitet.



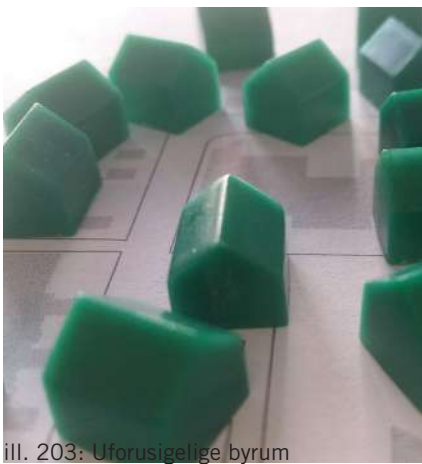
Grid 2: På baggrund af rumprogrammet, inddeles funktionerne efter det naturlige grid.



Grid 3: Bebyggelsens placering i designet har taget udgangspunkt i det asymmetriske grid, for at arbejde med de spændende og tilfældige byrum, som vil opstå.



Griddet på Vestpieren - forskellige forslag



ill. 203: Uforudsigelige byrum



ill. 204: Arbejdet med karréen



ill. 205: Tætning af bebyggelsen



ill. 206: Karré i forhold til naturlig grid



ill. 207: Naturen inddrages i gridet



ill. 208: Karréen splittes



ill. 209: Nye byrum i karréen

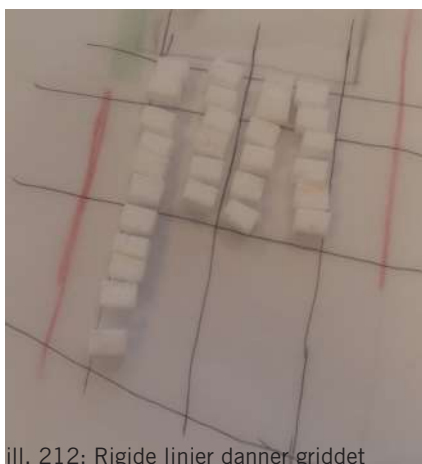


ill. 210: Opdeling af karréen giver nye rum

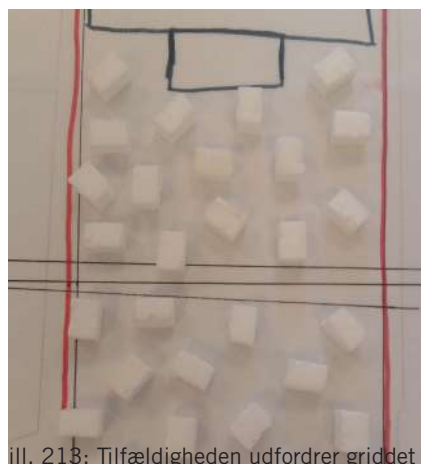


ill. 211: Naturen ændrer gridet

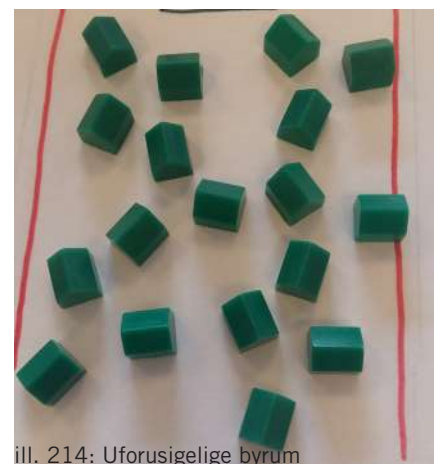
Griddet på Østpieren



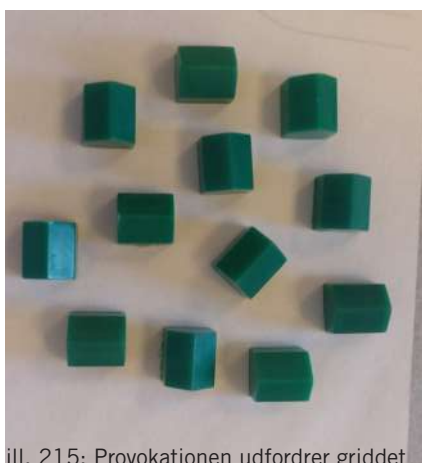
ill. 212: Rigide linjer danner griddet



ill. 213: Tilfældigheden udfordrer griddet



ill. 214: Uforusigelige byrum



ill. 215: Provokationen udfordrer griddet



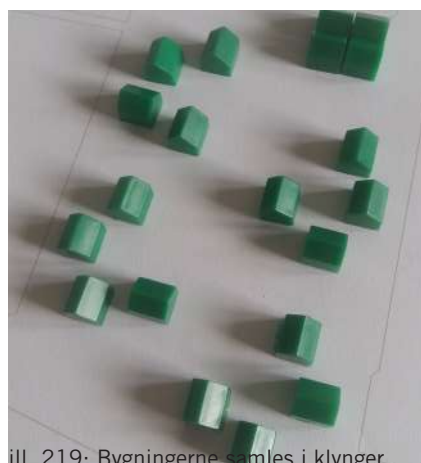
ill. 216: Griddet struktureres



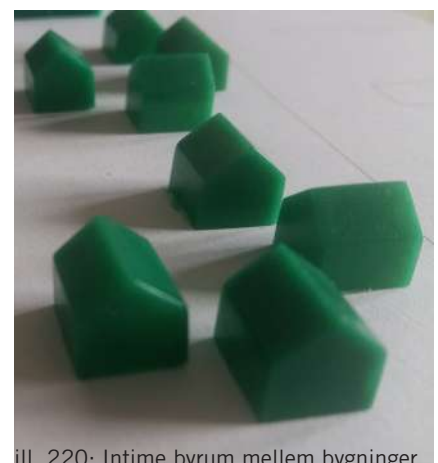
ill. 217: Bygningernes grid



ill. 218: Bygningerne danner små rum

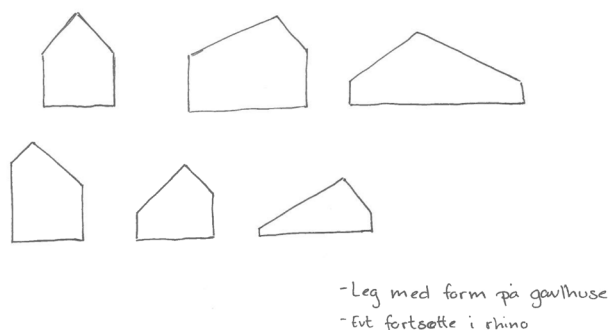


ill. 219: Bygningerne samles i klynger



ill. 220: Intime byrum mellem bygninger

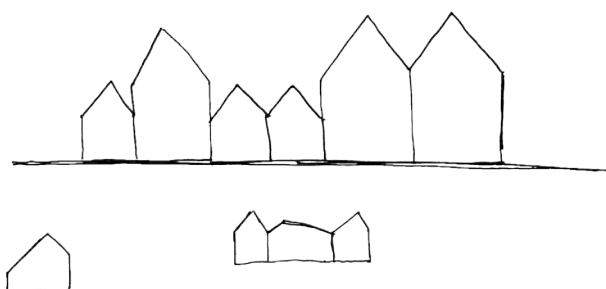
Bygningsdesign



ill. 221: Bygningsdesign 1

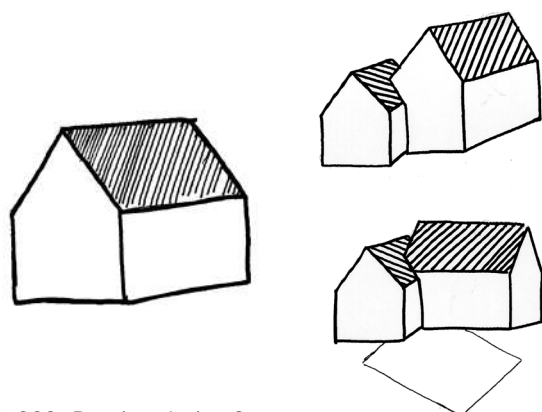
Bygningernes design er inspireret af det maritime udtryk og tager udgangspunkt i saddeltagene.

Bygningsdesign 1: Saddeltagernes udformnings udforskes, og de utraditionelle vinkler undersøges.



ill. 222: Bygningsdesign 2

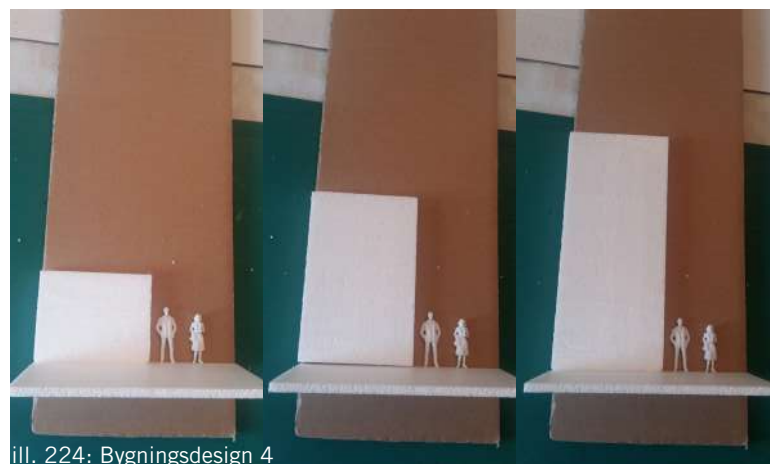
Bygningsdesign 2: De traditionelle hældninger udvælges for ikke at komme med et rodet udtryk, men fastholde det klassiske. Der arbejdes ligeledes med højden på de forskellige bygninger og etagerne udvælges til at variere mellem 2 og 3.



ill. 223: Bygningsdesign 3

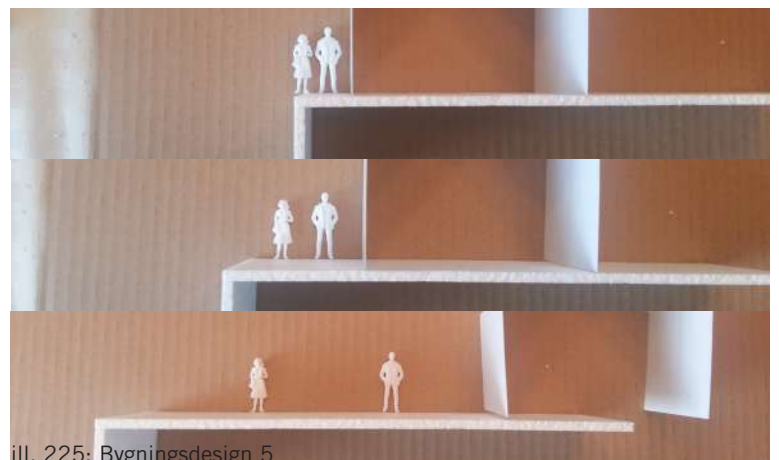
Bygningsdesign 3: Bygningerne på de forskellige pierer tager udgangspunkt i de samme formsprog, men på den østlige del arbejdes der med konceptet omkring sammensmeltningen af bygningerne. De forskellige udtryk giver en ny forståelse for gridet, når de ses i konteksten.

Bygningsdesign 4: Bygningernes højde blev bestemt ud fra formstudier, og teorien fra Jan Gehl omkring det levende byrum.



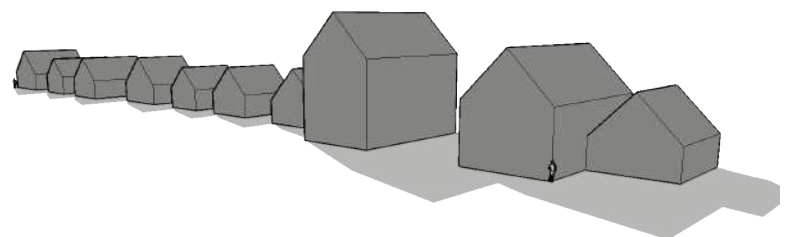
ill. 224: Bygningsdesign 4

Bygningsdesign 5: Bygningernes placering i forhold til vandkanten har ligeledes taget udgangspunkt i formstudier.



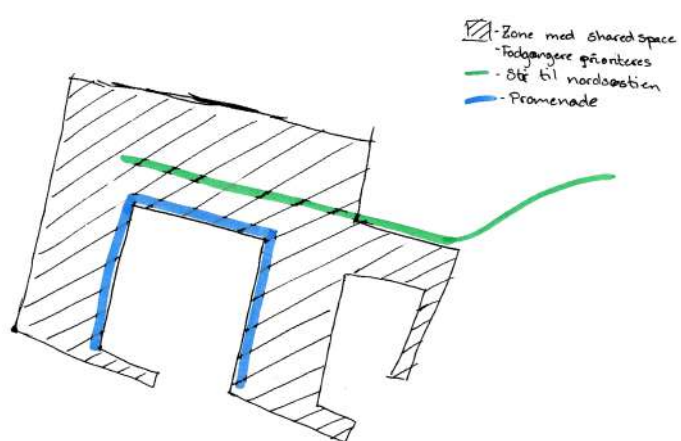
ill. 225: Bygningsdesign 5

Bygningsdesign 6: Designet på bygningerne er blevet undersøgt i 3D, for at se mulighederne i et andet perspektiv.



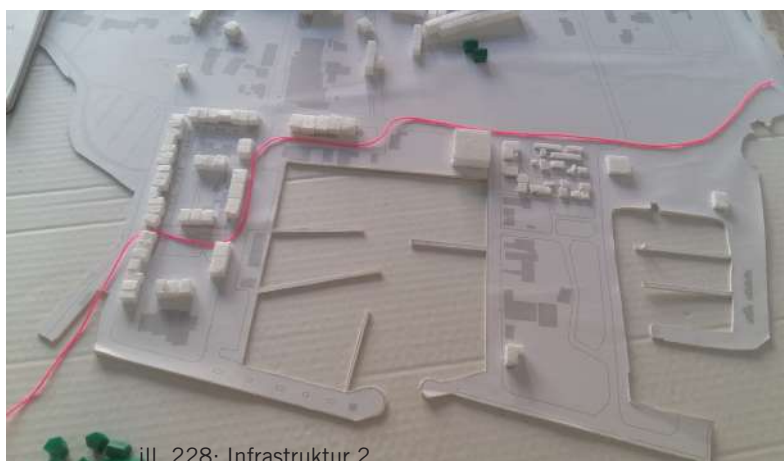
ill. 226: Bygningsdesign 6

Infrastruktur



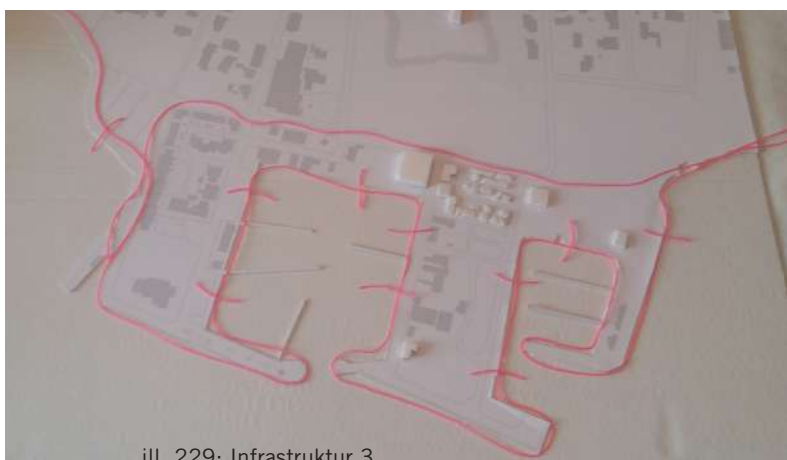
ill. 227: Infrastruktur 1

Infrastruktur 1: Shared Space fordeles på havneområdet samtidig med, at Nordsøstien og havnepromenaden omkring det store bassin defineres.



ill. 228: Infrastruktur 2

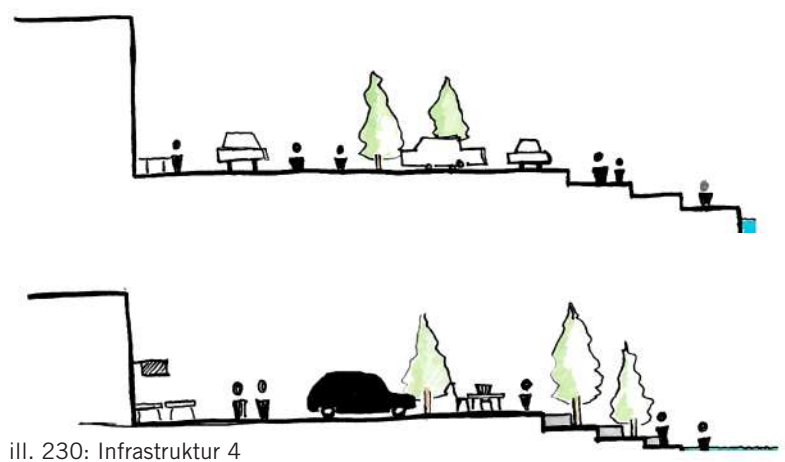
Infrastruktur 2: Nordsøstien specificeres i forhold til dens rute.



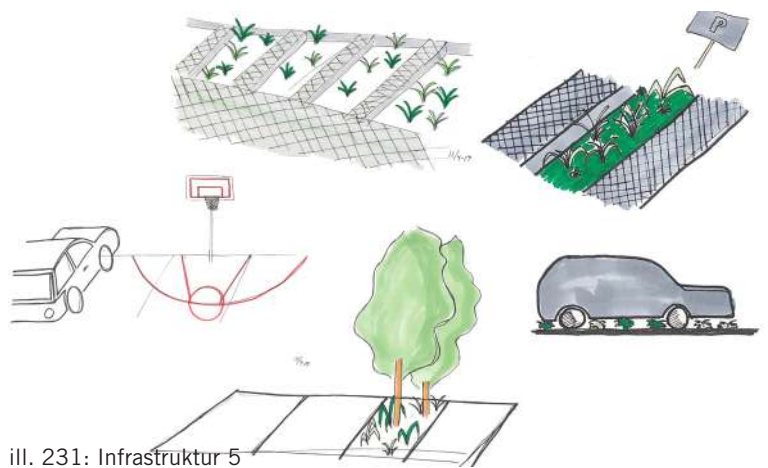
ill. 229: Infrastruktur 3

Infrastruktur 3: Hovedstierne planlægges, og ligeledes hvor det kan være muligt at lave områder, med mulighed for at få kontakt til vandet.

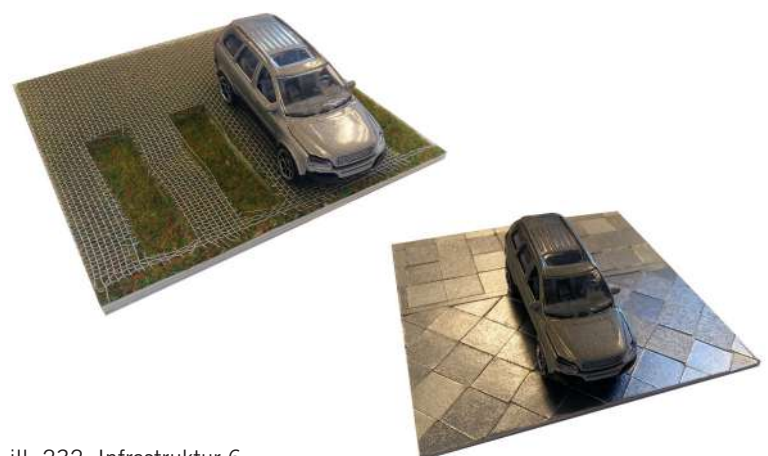
Infrastruktur 4: Bilernes dominans i byen undersøges, og der arbejdes med snittet for at se fordelingen af plads til de forskellige trafikanter.



Infrastruktur 5: Idégenerering omkring hvad parkeringspladser også kan bruges til, og hvilke multifunktionelle funktioner de kan indeholde.



Infrastruktur 6: Modellering af parkeringsprincipper.



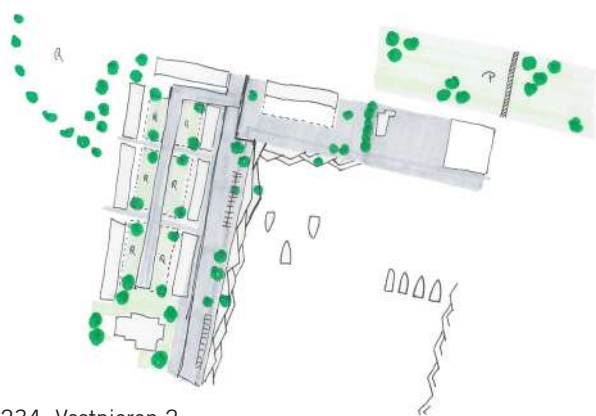
Vestpieren



ill. 233: Vestpieren 1

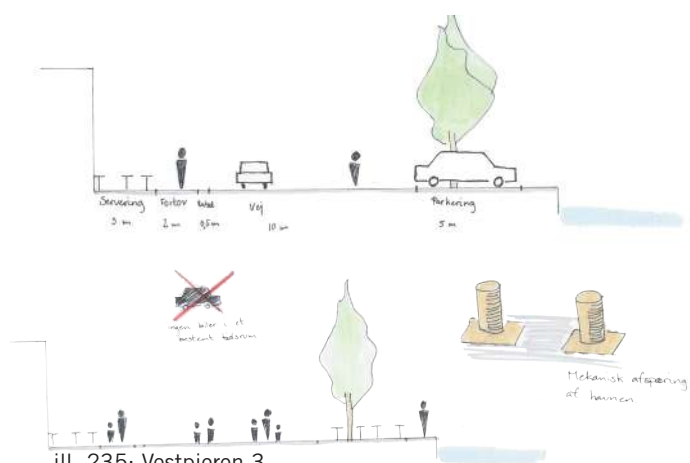
På baggrund af de første formstudier i planet med henholdsvis undersøgelser med griddet, bygningsdesign, infrastrukturen og projektets hovedgreb, er detaljerne med de to pierer ved at blive udforsket.

Vestpieren 1: Første step ligger tilbage ved undersøgelserne af griddet, og byens naturlige grid bliver taget ind i designet. Infrastrukturen er ligeledes blevet et vigtigt element af detaljeringen.



ill. 234: Vestpieren 2

Vestpieren 2: Arbejdet med at inddrage det grønne i naturen i de grå elementer i bybilledet, men også de blå elementer udforskes i forbindelse med ønsket om kontakt til vandet.

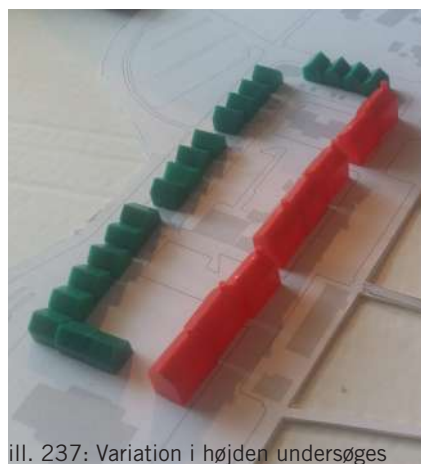


ill. 235: Vestpieren 3

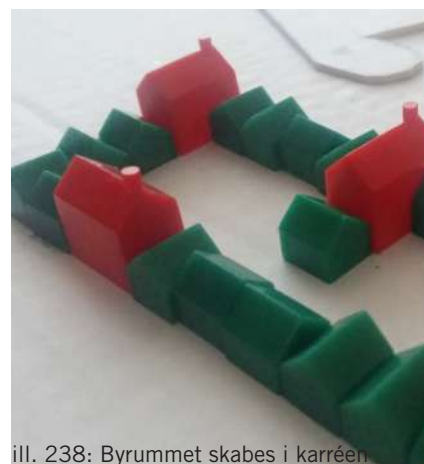
Vestpieren 3: Prioritering af fodgængere samt dimensionering af vejene udforskes i snittet, for at opnå forståelse for prioritering af den enkelte trafikant.



ill. 236: Udfordre tætheden



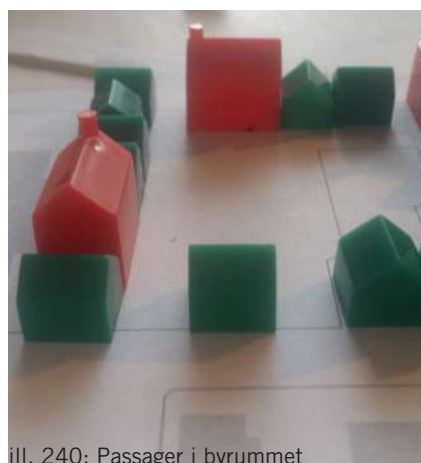
ill. 237: Variation i højden undersøges



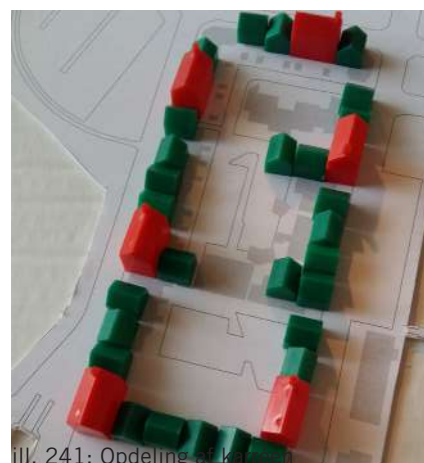
ill. 238: Byrummet skabes i karréen



ill. 239: Det uforståelige



ill. 240: Passager i byrummet



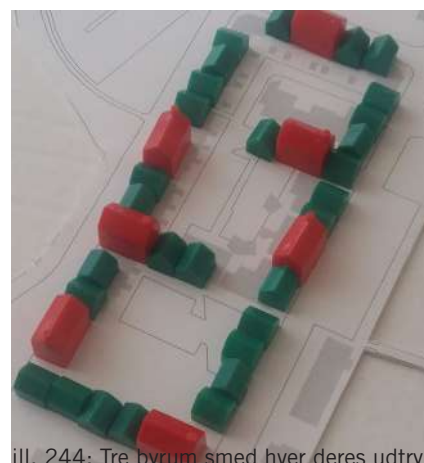
ill. 241: Opdeling af rummet



ill. 242: Variation af bygningshøjder

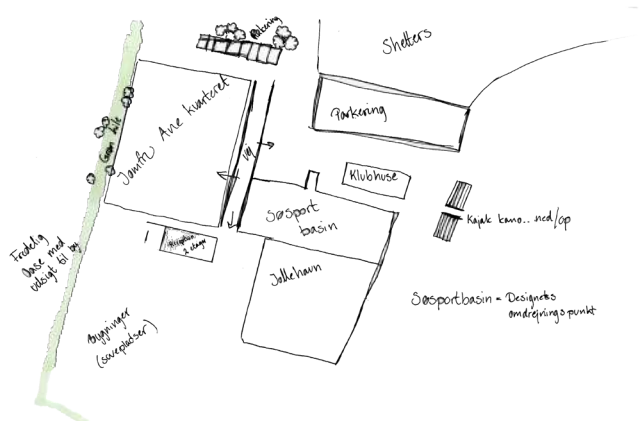


ill. 243: Byrummene former vejen



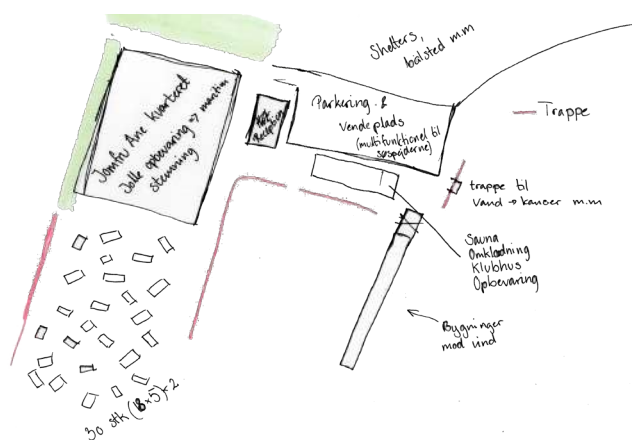
ill. 244: Tre byrum smed hver deres udtryk

Østpieren



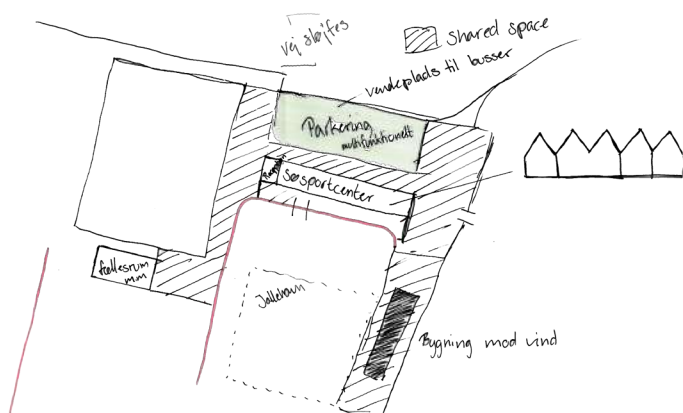
ill. 245: Østpieren 1

Østpieren 1: Programmet specificeres efter, hvordan aktiviteter kan udvide sæsonen således, der bliver et "centrum" omkring jollehavnen med fokus på søsport.



ill. 246: Østpieren 2

Østpieren 2: Bebyggelsen placeres, og der afprøves, hvordan vandrehjemmet skal integreres i området.



ill. 247: Østpieren 3

Østpieren 3: Bygningernes form og inddragelse af naturen indarbejdes i programmet.



ill. 248: Studier af bygningernes placering



ill. 249: Højderne varieres



ill. 250: Tætheden af bebyggelsen



ill. 251: Volumen undersøges



ill. 252: Volumen udfordres



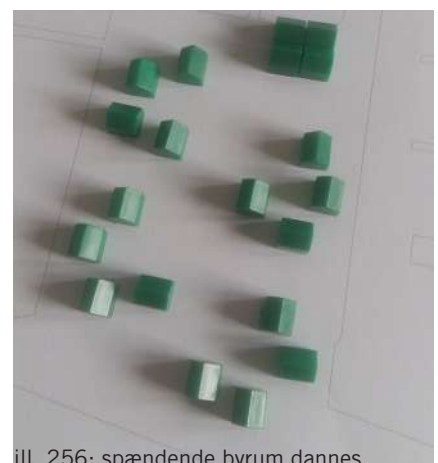
ill. 253: Naturen integreres i området



ill. 254: Beplantning omkring bygninger



ill. 255: Bygningerne placeres i griddet



ill. 256: spændende byrum dannes.

Mødet med naturen



ill. 257: Mødet med naturen 1

I forbindelse med undersøgelsen af naturens indvirkning på byrummet og brugerne, er beplantningstætheden blevet undersøgt, for at få en forståelse for, hvad det gør ved sitet.

Mødet med naturen 1: Beplantningen skal være en guide oppe fra centrum, og derudover være bindeledet i designet.



ill. 258: Mødet med naturen 2

Mødet med naturen 2: Beplantningen udfordres ved det fredede område, og der arbejdes med, hvordan naturen kan danne samlingen på Øst- og Vestpieren samt Skansen.



ill. 259: Mødet med naturen 3

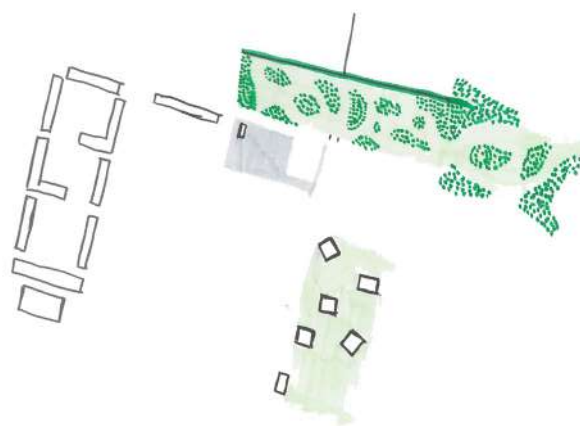
Mødet med naturen 3: Beplantningen spredes, og der arbejdes videre med, hvordan beplantningen skal bruges som et bindeled.

Mødet med naturen 4: Som indgang til havnen mødes man af naturen, hvor hensigten er at opnå fornemmelsen af at komme ind i en lysning.



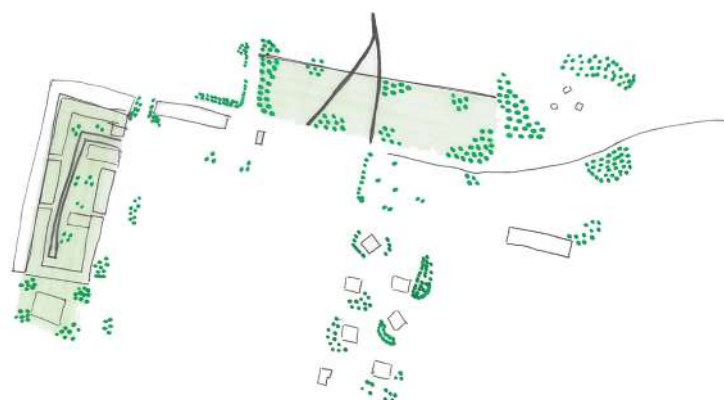
ill. 260: Mødet med naturen 4

Mødet med naturen 5: Forbindelsen mellem Skansen og Østpieren har været udfordrende, da den blokkes af Jomfru Ane Kvarteret samt værftet.



ill. 261: Mødet med naturen 5

Mødet med naturen 6: Naturen giver et sammenspil mellem de forskellige pierer og samtidig binder den Skansen til området, og stemmer derved overens med hovedgrebet.



ill. 262: Mødet med naturen 6

Mødet med vandet



ill. 263: Mødet med vandet 1

Natur består ikke kun af de grønne aspekter i bybilledet, men ligeledes er det vigtigt, at de blå elementer bliver en del af byrummet, og derved også giver brugerne en kontakt til vandet.

Mødet med vandet 1: Landskabet skal ikke nødvendigvis kun bestå af grønne elementer, men blå elementer i byrummet kan være med til at bryde det lidt op.



ill. 264: Mødet med vandet 2

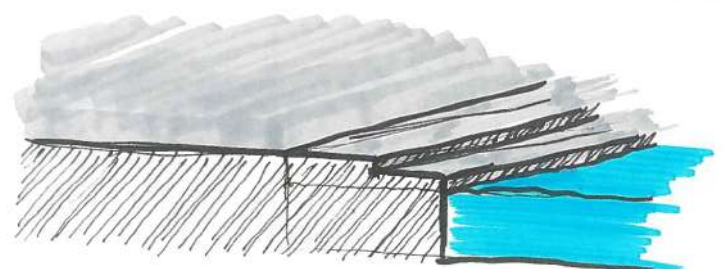
Mødet med vandet 2: Vandet og det grønne kæmper om pladsen, og bliver derved en del af landskabet.



ill. 265: Mødet med vandet 3

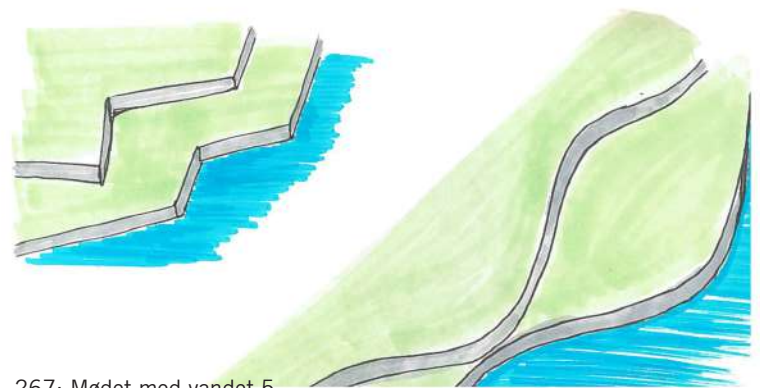
Mødet med vandet 3: Det er ikke nødvendigvis flad beplantning, der skal ses i bybilledet, men ligeledes også højere beplantning kan være med til at give noget til byrummet.

Mødet med vandet 4: Designforslag til at opnå kontakt til vandet.



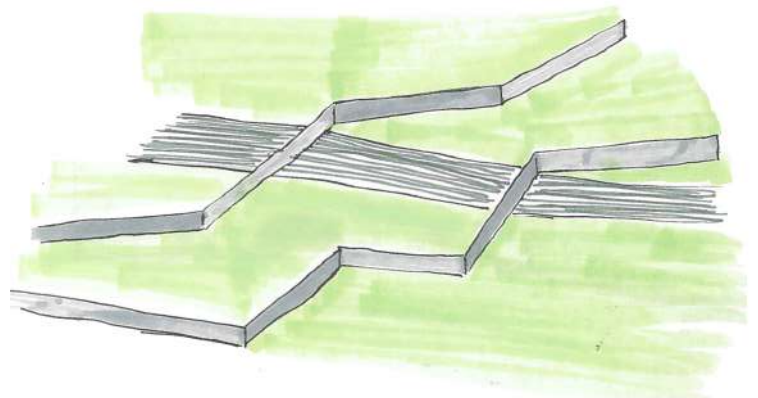
ill. 266: Mødet med vandet 4

Mødet med vandet 5: Designforslag til at opnå kontakt til vandet, med det grønne som et vigtigt element.



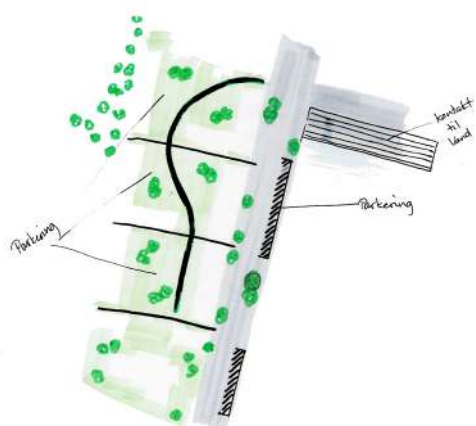
ill. 267: Mødet med vandet 5

Mødet med vandet 6: Leg med formen og med stier i trappen.



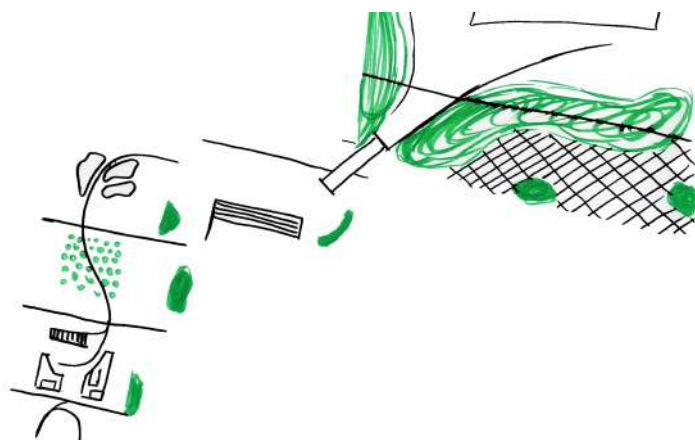
ill. 268: Mødet med vandet 6

Afsluttende designproces



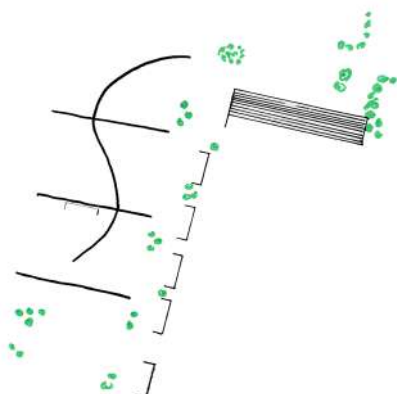
ill. 269: Afsluttende designproces 1

Afsluttende designproces 1: Vestpieren designes med trappe som giver kontakt til vandet, samt parkering langs havnen, som også bruges til andre funktioner, når bilerne ikke bruger dem. Bebyggelsen er opdelt og giver forskellige rum.



ill. 270: Afsluttende designproces 2

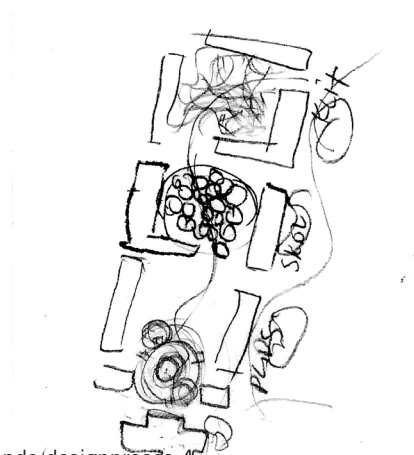
Afsluttende designproces 2: Havnens centrum bliver dets mødested, og samtidig bindeledet til Skansen, hvor den igennem porte skal lede brugerne til havnen fra Skansen og omvendt.



ill. 271: Afsluttende designproces 3

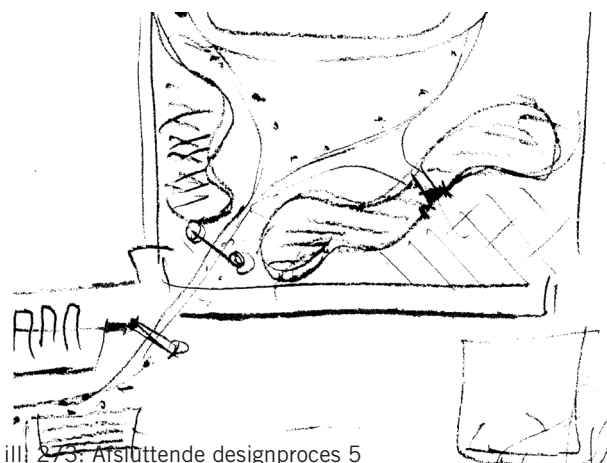
Afsluttende designproces 3: Beplantning er vigtig, og skal bruges som et ledende og bindende element i bygningen, men kan også have funktioner som chikaner for bilerne.

Afsluttende designproces 4: Byrummene på Vestpieren skal indeholde forskellige funktioner og have hver deres udtryk, som opleves gennem naturen, med inspiration fra den omkringliggende beplantning.



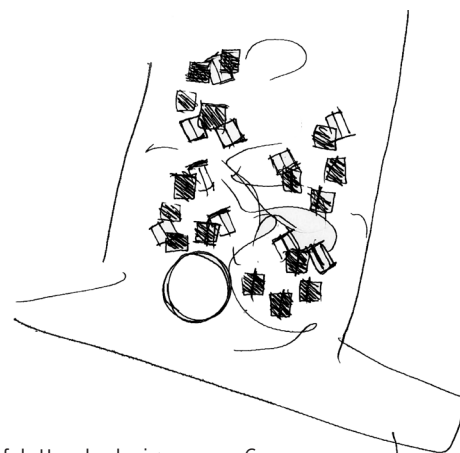
ill. 272: Afsluttende designproces 4

Afsluttende designproces 5: Skansen åbner op ned til trappen til vandet, som samtidig også er havnens centrum, og hvor byens nye kulturhus vil blive placeret.



ill. 273: Afsluttende designproces 5

Afsluttende designproces 6: Østpieren indeholder vandrehjemmet, og for at forbinde Østpieren med Vestpieren og Skansen, indeholde de tre elementer hver deres landmark. Østpierens landmark er vandrehjemmets reception, som tager udgangspunkt i cirkelns form og fyrtårnets udtryk.



ill. 274: Afsluttende designproces 6

Konklusion

Designprocessen har været en eksperimentel proces, hvor der er blevet udforsket forskellige designprincipper på baggrund af forskellige metoder.

Gennem processen har der været arbejdet med forskellige redskaber, for at få en rummelig forståelse for idéerne. De primære idéer er tegnet i planet, og senere bygget op i modellen. Detaljerne på bygningerne er senere blevet tegnet i 3D. Der er blevet vekslet mellem værktøjerne under processen, og til tider er der gået tilbage til tegningen og ændret på den, som så skulle bygges i model.

Ligeledes har der også været en vekslen mellem de forskellige faser, for at få de enkelte elementer til at passe sammen i en større helhed.



III. 275: Udsigt fra Skansen



Epilog

Kapitlet er et af rapportens sidste kapitler, men er det afrundende kapitel i forhold til de resultater som er opnået. Afsnittet indeholder projektets konklusion, dens diskussion om videre arbejde med projektet, men også en liste over de referencer og illustrationer, som er blevet brugt i forbindelse med hele projektet, og som er med til at understøtte argumenterne.

Konklusion

Hals er en charmerende lille by, og dens to ansigter i bybilledet har været en udfordring at kombinere i designforslaget - sommerens turistby med vinterens fredfyldte oase. Det er to kontraster, der går i hver sin retning, især når det gennemsnitlige menneske ofte opholder sig ude, når vejret er godt.

Byens styrke er turisme, og er en vigtig del af bybilledet samt dens indkomst, men den giver også mulighed for, at skabe et byliv med de grønne omkringliggende områder med mulighed for kultur og fritidsattraktioner.

Byen har generelt mulighed for en byfortætning, og derved byvækst, som giver mulighed for at skabe en identitet for byen, som åbner op for mangfoldigheden.

Projektet har taget udgangspunkt i, at Hals er en lille by, og dens design skal have fokus på, at byen skal laves til de mennesker, som bruger den. Ikke kun for dem, der bruger den i sæsonen, men også de mennesker, som bor der, og bruger byen til daglig. Mennesker har basale behov for at kunne overleve, men for at opnå en merværdi i byen, skal Hals også være med til at danne grundstenene for de behov mennesker har for at leve, og give brugerne en tryghed i byen gennem dens urbane miljø.

Projektet har dannet grundlag for, at Hals skal danne et levende byrum, hvor det er behageligt for brugeren at opholde sig, og ligeledes indeholde vigtige aspekter fra den natur der omgiver byen i form af det grønne og det blå.

Formålet med projektet har været, at hjælpe Hals med at blive set på landkortet, både som en turistby, men ligeledes også en by, der gennem byrum kan rumme tilflyttere, og få dem til at blive i byen.

Det har været et mål, at byens identitet skal defineres ved hjælp af et projektforslag på Hals Havn, hvor der skulle dannes en struktur og sammenhængskraft mellem Hals Skanse, Vest- og Østpieren gennem et urbant miljø. Området skulle både kunne rumme beboelse, erhverv og rekreative arealer, som kan bidrage til, at byen som en samlet enhed, kan opnå

en merværdi. Gennem projektforslaget er der, som en del af sammenhængskraften, taget udgangspunkt i at opnå en forbindelse til de naturlige elementer, som byen og havnen er omkranset af, og med disse give den merværdi, som byen har brug for.

Visionen har gennem ønsket om Hals' udvikling taget udgangspunkt i, at blande byens to ansigter, som den viser henholdsvis om sommeren og om vinteren, og derigennem blande ansigterne ved at udvide sæsonen ved hjælp af aktiviteter, som inviterer brugere til at indtage området og dens funktioner flere gange om året. Gennem interaktionen med havnen skal den også vise, at den kan benyttes til ophold.

Det har igennem processen været visionen, at byrummet skal sætte mennesket i fokus, og derigennem nedprioritere bilerne i området, mens de stadig skal kunne interagere sammen.

Bilerne er stadig en del af området, da de også er en vigtig del for den historie Hals byder på i forbindelse med brugen af havnen, dog behøver de ikke at blive prioriteret højere end de gående, da de har en styrke og en respekt, som nok skal lade sig dominere i byen.

Gennem projektets vision er der arbejdet på et konceptuelt niveau, hvor der i designet er arbejdet med, hvordan naturen kan bringes ind i bybilledet.

Fokusset er blevet lagt på de to pierer og Skansen, selvom, Hals Havn ligeledes indeholder en mindre pier helt mod øst.

Designforslaget har taget udgangspunkt i den maritime stemning, der eksisterer på havnen, og selvom der er prioriteret en ny bebyggelse, er der også taget hensyn til byens gamle historie og dens nulevende funktioner, for at bibeholde byens identitet, og styrke den nye.

Det nye design er blevet byens landmark, og binder de to pierer og Skansen sammen, og projektforslaget får havnen til at virke som en samlet enhed, selvom aktiviteterne er fordelt. Den ene pier inviterer mere til det offentlige, hvor den anden er et sted, hvor brugeren kan trække sig tilbage fra byen og nyde naturen. De tre områder spiller fint op til hinanden, og der

er i udtrykket af deres design blevet taget udgangspunkt i de undersøgelser, som er blevet diskuteret i casestudierne og undersøgt, hvordan disse elementer kan blive arbejdet med. Det har givet en kontrast i bybilledet, hvor den vestlige pier hælder sig op af det rigide grid, med få uforudsigelige tvist, og hvor den østlige pier viser modsætningen i gårdrummene, og har en kontrast op til den cirkulære bygning for enden af pieren.

Projektets resultat er udarbejdet på baggrund af brugen af analyserne og teorierne, men ligeledes har det tekniske aspekt omkring det infrastrukturelle system i bybilledet været et vigtigt element til at kunne understøtte designprocessen.

Designforslaget åbner op for den første del af en mulig videre proces af området, hvor der stadig er mulighed for at udvikle den resterende del af havneområdet.

Refleksion over byens fremtid

Hals går en udvikling i møde, med muligheder for at kunne realisere dens drømme. Byen er åben overfor muligheder, men ønsker samtidig også, at den skal være som den altid har været. Dette gør processen vanskeligt for de aktører, som senere i dens udvikling skal forsøge at udvikle byen i en retning, hvor flest mulige bliver tilfredse med det endelige resultat.

Udviklingen af Hals tyder på at skulle foregå i små steps, for på baggrund af de delte meninger på Facebookgruppen "Jeg er fra Hals", virker det til, at borgerne vil have svært ved at vænne sig til en revolution af byen.

Arbejdet med forvandlingen af Hals Havn kræver derved flere stadier, og resultatet af dette specialeprojekt er et forslag til første stadie af forvandlingen, hvor der er blevet lagt fokus på, hvordan byen kan blive forbundet mellem de to pierer samt, hvordan naturen kan være med til at være bindeledet til det. Fokusset har også været at binde byen sammen med den resterende by, som ligeså kan være en del af byudviklingen for at kunne opnå kommunens vision for Hals, og være med til at skabe en sammenhængskraft og bindeled for havnen, så byens nuværende centrum og havnen ikke bliver to elementer, men i stedet et gennemgribende element gennem byen.

Med arbejdet på havnen gennem specialeprojektet, vil der være gode muligheder for, at næste skridt i udviklingen vil ligge på den østlige side af havnen, den nuværende Jollevavn, hvor udviklingen giver muligheden for at udvide havnen horisontalt, og derigennem gøre havnen til et større bindeled til den nyere bydel i Hals, som består af et villakvarter.

Derudover kan der, på baggrund af Søspejdernes ønsker om vandaktiviteter og større sammenhæng for området omkring Jollevavn, give mulighed for aktiviteter, som kan udvide projektforslagets Hostel til et større søsportscenter, hvor det i en kontrast til Cold Hawaii i Klitmøller på vestkysten, kan tage udgangspunkt i aktiviteter, som er bedre egnet til stille vand. På den måde kan Hals by opbygge et nyt image indenfor sportsaktiviteter, som kan være med til at

trække folk til byen hele året rundt, og derigennem udvide byens turistsæson. Det vil resultere i, at der i den ellers tomme by om vinteren kan komme en mulighed for, at der kan blive skabt mere liv.

Udover en udvidelse af Jollevavn, kan dette område med naturen som fokus, være en oplagt mulighed for at invitere de besøgende til en gå- eller cykeltur langs Nordsøstien ved vandet ud til Normandshage, og vise nogle af de naturkvaliteter, som befinder sig udenfor byen.

Hals kan med tidens udvikling promovere sig selv med dens beliggenhed. Byen er placeret tæt på Aalborg, men samtidig er den med sin beliggenhed også tæt på børnevenlige strande. Byen er beliggende i rolige omgivelser, med fine muligheder for både privat og offentlig transport til Aalborg.

Bibliografi

- As Easy as Riding a Bike, 2014. A 'shared space' vision. [Online] Tilgængelig på: <<https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2014/12/10/a-shared-space-vision/>> [Besøgt 10. Januar 2017].
- Bawden, T., 2015. Cars and pedestrians don't mix well, concludes study into shared-space schemes. [Online] Independent. Tilgængelig på: <<http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/cars-and-pedestrians-dont-mix-well-concludes-study-into-shared-space-schemes-10365202.html>> [Besøgt 10. Januar 2017].
- Better Cities, 2013. Benefits-grid [Online] Tilgængelig på: <<http://bettercities.net/news-opinion/blogs/paul-knight/20235/benefits-grid>> [Besøgt 10. marts 2017]
- Danmarks statistik, 2016. FOLKETAL 1. JANUAR EFTER BYOMRÅDE, ALDER OG KØN [Online] Tilgængelig på: <http://www.statistikbanken.dk/BY1> [Besøgt 18. marts 2017]
- Danmarkshistorien, 2017. Sæby [Online] Tilgængelig på: <http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/saebby/?no_cache=1> [Besøgt 27. februar 2017]
- Dansk arkitekturcenter, 2014. København liv ved havnen [Online] Tilgængelig på: <<http://www.dac.dk/da/dac-cities/baeredygtige-byer/alle-cases/social-by/koebenhavn-liv-ved-havnen/>> [Besøgt 10. marts 2017]
- Debord, G., 1955. Introduction to a Critique of Urban Geography [Online] Tilgængelig på: <<http://www.cddc.vt.edu/sionline/presitu/geography.html>> [Besøgt 18. marts 2017]
- Dr.dk, 2016. Stresset hverdag? Ud i naturen med dig [online] Tilgængelig på: <<http://www.dr.dk/levnu/psykologi/stresset-hverdag-ud-i-naturen-med-dig>> [Besøgt 2. april 2017]
- Facebook, 2016. Jeg er fra Hals [Online] Tilgængelig på: <https://www.facebook.com/groups/jegerfrahals/?fref=ts> [Besøgt 23. marts 2017]
- Fink, H., 2002. Et Mangfoldigt naturbegreb [PDF] Tilgængelig på: <http://sund-by-net.dk/wp-content/uploads/2016/10/Et-mangfoldigt-naturbegreb-Hans-Fisk.pdf> [Besøgt 20. marts 2017]
- Gehl, I., 1971. bo-miljø. København: Teknisk Forlag
- Gehl, J., 2003. Livet mellem husene. København: Arkitektens Forlag
- Gehl, J., 2010. Cities for People. Washington: Island Press
- Illustreret videnskab, 2009. Hvorfor vil vi bo ved vandet? [online] Tilgængelig på: <<http://illvid.dk/mennesket/psykologi/hvorfor-vil-vi-bo-ved-vandet>> [Besøgt 1. marts 2017]
- Hals Museum, 2016. Hals en by af fjorden [Udstilling på Hals Museum] Kontaktet d. 1. februar 2017 (Appendiks 3a)
- Hals Museum, 2016. Hals Skanse [Udstilling på Hals Museum] Kontaktet d. 1. februar 2017 (Appendiks 3a)
- Hals Museum, 2016. Robåd og færgefart over Limfjordens vande [Udstilling på Hals Museum] Kontaktet d. 1. februar 2017 (Appendiks 3a)
- Hals Museum, 2016. Skansen, fra militær fæstning til museum [Udstilling på Hals Museum] Kontaktet d. 1. februar 2017 (Appendiks 3a)

Hals Museum, 2016. Store planer [Udstilling på Hals Museum] Kontaktet d. 1. februar 2017 (Appendiks 3a)

Hals Søsportcenter, 2016. Hals Søsportcenter [Online] Tilgængelig på: <http://halssoesportscenter.dk/> [Besøgt 23. februar 2017]

Jacobs, J., 1958. The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House

Juul og frost arkitekter, 2009. Det KENDTE i det FREMMEDE [PDF] Tilgængelig på: http://byensrum.dk/projekter/documents/ByensRum2_web.pdf [Besøgt 13. marts 2017].

Kristligt dagblad, 2012. Det er helsebringende at bo ved vandet. [online] Tilgængelig på: <https://www.kristeligt-dagblad.dk/bagsiden/det-er-helsebringende-bo-ved-vandet> [Besøgt 1. marts 2017]

Knudstrup, M. (2005). Arkitektur som Integreret Design. Pandoras Boks: Metodeantologi, red. Botin, Lars., Pihl, Ole. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag, pp. 148 – 160.

København Kommune, 2014. Liv og tryghed mellem husene. [PDF] Tilgængelig på: <https://www.bdk.dk/media/3800992/Liv-og-tryghed-mellem-husene.pdf> [Besøgt 2. marts 2017]

Larsen, K., 2005. Arkitektur, Krop og Læring. Gylling: Narayana Press

Lynch, K., 1960. Image of the City. London: MIT Press

Schulz, M., 2006. European Cities Do Away with Traffic Signs. [Online] Spiegel Online. Tilgængelig på: <http://www.spiegel.de/international/spiegel/controlled-chaos-european-cities-do-away-with-traffic-signs-a-448747.html> [Besøgt 10. januar 2017].

Speed, B., 2015. "Shared spaces": a clever trick for safer roads or a step backwards into chaos?.

[Online] City Metric. Tilgængelig på: <http://www.city-metric.com/skylines/shared-spaces-clever-tricks-safer-roads-or-step-backwards-chaos-981> [Besøgt 10. januar 2017].

Soegaard, M., 2016. Symmetry vs. Asymmetry - Recalling basic design principles [Online] Tilgængelig på

<https://www.interaction-design.org/literature/article/symmetry-vs-asymmetry-recalling-basic-design-principles> [Besøgt 18. marts 2017]

The Huffington Post, 2013. Living By The Ocean Is Good For Your Health, Expert Says [online] Tilgængelig på: http://www.huffingtonpost.com/2013/06/29/living-by-ocean-health_n_3516918.html [Besøgt 1. marts 2017]

Toppen af Danmark, 2016. Skagen historisk set [online] Tilgængelig på: <http://www.skagen-tourist.dk/skagen-tourist/skagen-historisk-set> [Besøgt 24. februar 2017]

Toth, G., 2009. Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share. [Online] Project for Public Spaces. Tilgængelig på: <https://www.pps.org/reference/shared-space/> [Besøgt 10. januar 2017].

Vejdirektoratet, 2014. Vejregler: Vejledning om Shared Space. [Online] Tilgængelig på: <http://www.vejdirektoratet.dk/DA/om-os/nyheder-og-presse/nyheder/Sider/Vejregler---Vejledning-om-sharedspace.aspx> [Besøgt 10. januar 2017].

Videnskab.dk, 2011. Jo tættere du bor på en park, des sundere er du [online] Tilgængelig på: <http://videnskab.dk/krop-sundhed/jo-taetere-du-bor-pa-en-park>

park-des-sundere-er-du> [Besøgt 3. april 2017]

Visit Nordjylland, 2016. Hals Nordjylland [Online]
Tilgængelig på: <<http://www.visitnordjylland.dk/hals-nordjylland>> [Besøgt 14. februar 2017]

Visit Nordjylland, 2016. Sæby [Online] Tilgængelig
på: <<http://www.visitnordjylland.dk/saeb>> [Besøgt
25. februar 2017]

Visit Sæby, 2016. Velkommen til Skagen [Online]
Tilgængelig på: <<http://www.visitsaeb.dk/visitsaeb/velkommen-til-saeb>> [Besøgt 24. februar 2017]

Aalborg Kommune, 2015. Udviklingsplan for Hals
[PDF] Tilgængelig på:
<http://apps.aalborgkommune.dk/images/teknisk/PLANBYG/KOMPLAN/09/Byudviklingsplan_Hals_debatoplaeg_A3_print.pdf> [Besøgt 14. februar 2017]

Aalborg Kommune, 2016. Byudvikling i Hals [Online]
Tilgængelig på: <<http://www.aalborg.dk/om-kommunen/byplanlaegning/byudvikling/byudvikling-i-hals>> [Besøgt 14. februar 2017]

Illustrationer

Introduktionsbilleder

Illustration 01: Nielsen, C., 2017. Fortov Hals Havn [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 02: Nielsen, C., 2017. Fiskere [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 03: Nielsen, C., 2017. Familie [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 04: Nielsen, C., 2017. Spisesteder på fortovet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 05: Nielsen, C., 2017. Sikkerhed [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 06: Nielsen, C., 2017. Aspendos [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 07: Nielsen, C., 2017. Parkeringsplads [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 08: Nielsen, C., 2017. Havnenes hovedgade [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 09: Nielsen, C., 2017. Havnens Skyline [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 10: Nielsen, C., 2017. Spisesteder på havnen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 11: Nielsen, C., 2017. Ældre generation [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 12: Nielsen, C., 2017. Børnefamilie [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 13: Nielsen, C., 2017. Serviceerhverv på Vestpieren [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 14: Nielsen, C., 2017. Hals-Egense Færgen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 15: Nielsen, C., 2017. Fiskekutter [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 16: Nielsen, C., 2017. Industri på Østpieren [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 17: Nielsen, C., 2017. Industri ved motorværkstedet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 18: Nielsen, C., 2017. Muslinger [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 19: Nielsen, C., 2017. Det gamle lodshus [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 20: Nielsen, C., 2017. Skarv [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 21: Nielsen, C., 2017. Måger [Fotografi]

(Egen illustration)

Illustration 22: Nielsen, C., 2017. Fiskehytterne [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 23: Nielsen, C., 2017. Lille Jomfru Anegade [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 24: Nielsen, C., 2017. Fiskernes Havnehuse [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 25: Nielsen, C., 2017. Opbevaring [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 26: Nielsen, C., 2017. Opbevaring på havnen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 27: Nielsen, C., 2017. Fiskernes hjemsted [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 28: Nielsen, C., 2017. Jolle [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 29: Nielsen, C., 2017. Havnens rovdyr [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 30: Nielsen, C., 2017. Kattenes ta' selv bord [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 31: Nielsen, C., 2017. Bådparkering på Østpieren [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 32: Nielsen, C., 2017. Jollernes opbevaring [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 33: Nielsen, C., 2017. Bådupbevaring ved isbryderne [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 34: Nielsen, C., 2017. Bådparkering [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 35: Nielsen, C., 2017. Isbryderne [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 36: Nielsen, C., 2017. Hals Ro- & Kajakklub [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 37: Nielsen, C., 2017. Jollerne ved Lille Jomfru Anegade [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 38: Nielsen, C., 2017. Små fiskerhytter [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 39: Nielsen, C., 2017. Gammelt klubhus [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 40: Nielsen, C., 2017. Vinterbadning [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 41: Nielsen, C., 2017. Adgang til vandet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 42: Nielsen, C., 2017. Havnebassinet

[Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 43: Nielsen, C., 2017. Hals Søsportscenter [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 44: Nielsen, C., 2017. Hals Søspejdere [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 45: Nielsen, C., 2017. Udsigt fra Hals Skanse mod Østpieren [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 46: Nielsen, C., 2017. Nye bænke [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 47: Nielsen, C., 2017. Gavlen på Skansen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 48: Nielsen, C., 2017. Udsigt fra Hals Skanse mod Vestpieren [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 49: Nielsen, C., 2017. Broen til Skansen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 50: Nielsen, C., 2017. Hals Skanse [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 51: Nielsen, C., 2017. De gamle kanoner [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 52: Nielsen, C., 2017. Kontakt til ferskvand [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 53: Nielsen, C., 2017. Nye bænke ved Skansen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 54: Nielsen, C., 2017. Skansens voldgrav [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 55: Nielsen, C., 2017. Skansens kanon [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 56: Nielsen, C., 2017. Voldgraven [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 57: Nielsen, C., 2017. Broen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 58: Nielsen, C., 2017. Udsigt til Hals Skanse [Fotografi] (Egen illustration)

Introduktion

Illustration 59: Dronefotonord.dk, 2017, Luftfoto af Hals Havn (Dejlige ferieoplevelser for hele familien i Bisnap, Hals og Hou) [Billedudtræk fra film] Tilgængelig på: <http://dronefotonord.dk/> [14. marts 2017]

Illustration 60: Nielsen, C., 2017. Hals' interessenter [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 61: Kortforsyningen, 2017. Sitets afgrænsning [Luftfoto] Tilgængelig på: <https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor> [2. februar 2017]

Illustration 62: Nielsen, C., 2017. Afstandskort til de nærmeste byer [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 63: Hals Avis, 2017. Luftfoto af Hals Skanse [Luftfoto] Tilgængelig på: <http://halsavis.dk/en-aften-om-den-nye-by-og-faestning-i-hals/> [12. maj 2017]

Illustration 64: Nielsen, C., 2017. Faserne i den integreret design proces [Diagram] (Egen illustration)

Teorier og Casestudier

Illustration 65: Nielsen, C., 2017. Isbrydernes midlertidige placering [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 66: Nielsen, C., 2017. Skagens gule huse med rødt tag [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 67: Nielsen, C., 2017. Spisesteder ved Skagens Havn [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 68: Nielsen, C., 2017. Siddemuligheder [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 69: Nielsen, C., 2017. Dannebrogsvinduer [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 70: Nielsen, C., 2017. Shared Space i "gågaden" [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 71: Nielsen, C., 2017. Villavejene med de hvide stakitter [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 72: Nielsen, C., 2017. Vejens dominans i bybilledet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 73: Nielsen, C., 2017. Boliger mod vandet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 74: Nielsen, C., 2017. Vinduernes forskellighed [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 75: Nielsen, C., 2017. Shared Space i bybilledet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 76: Nielsen, C., 2017. Bilernes dominans i bybilledet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 77: Nielsen, C., 2017. Pakhusdesign [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 78: Nielsen, C., 2017. Det grønne [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 79: Nielsen, C., 2017. Forskellige stilarter [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 80: Kortforsyningen, 2017. Hals Luftfoto [Luftfoto] Tilgængelig på: <https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor> [2. februar 2017]

Illustration 81: Kortforsyningen, 2017. Sæby luftfoto [Luftfoto] Tilgængelig på: <https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor> [2. februar 2017]

Illustration 82: Kortforsyningen, 2017. Skagen luftfoto [Luftfoto] Tilgængelig på: <https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor> [2. februar 2017]

Illustration 83: Nielsen, C., 2017. Hals - Karakteristisk facade for Hals Havn [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 84: Nielsen, C., 2017. Sæby - Den blandede facademur langs gaderne i Sæby [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 85: Nielsen, C., 2017. Skagen - De gule facader med de røde tage [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 86: Nielsen, C., 2017. Hals - Det transparente gelænder [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 87: Nielsen, C., 2017. Sæby - De massive mure [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 88: Nielsen, C., 2017. Skagen - Det klassiske hvide stakit mod det moderne massive [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 89: Nielsen, C., 2017. Hals - Vejens dominans i gadebilledet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 90: Nielsen, C., 2017. Sæby - Bilernes prioritet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 91: Nielsen, C., 2017. Skagen - Trafikanterne blandes [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 92: Nielsen, C., 2017. Hals - Forskellen mellem det dyrkede og udyrkede [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 93: Nielsen, C., 2017. Sæby - Det grønne natur i haverne [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 94: Nielsen, C., 2017. Skagen - Den vilde natur [Fotografi] (Egen illustration)

Analyser

Illustration 95: Nielsen, C., 2017. Beboelse på Vestpieren [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 96: Hals_1, Hvalgabet i Hals [Fotografi] Tilgængelig på: <http://mapio.net/s/51707118/> [09. april 2017]

Illustration 97: Visit Aalborg, hals_havn_taarn, Den maritime stemning ved havnen [Fotografi] Tilgængelig på: http://www.visitaalborg.dk/sites/default/files/asp/visitaalborg/e_havne-skibe/hals_havn/hals_havn_taarn.jpg [09. april 2017]

Illustration 98: Nielsen, C., 2017. Byens zoner [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 99: Nielsen, C., 2017. Byens faciliteter [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 100: Nielsen, C., 2017. Trafikale forbindelser i Hals [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 101: Nielsen, C., 2017. Diagram over byens døgnrytme [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 102: Nielsen, C., 2017. Aldersfordeling i byen [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 103: Nielsen, C., 2017. Husstandsstørrelser [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 104: Nielsen, C., 2017. Søspejder [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 105: Nielsen, C., 2017. Fisker [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 106: Nielsen, C., 2017. Turist [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 107: Nielsen, C., 2017. Ældre [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 108: Nielsen, C., 2017. Familie [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 109: Nielsen, C., 2017. Debat om havnen [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 110: Nielsen, C., 2017. Snitindikator [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 111: Nielsen, C., 2017. Snit med kig ind mod nord-øst [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 112: Nielsen, C., 2017. Østergade har en Juni-Døgns-trafik [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 113: Nielsen, C., 2017. Havnens flow [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 114: Nielsen, C., 2017. Snitindikator [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 115: Nielsen, C., 2017. Snit A [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 116: Nielsen, C., 2017. Snit B [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 117: Nielsen, C., 2017. Snit C [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 118: Nielsen, C., 2017. Snit D [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 119: Nielsen, C., 2017. Collage af Vestpieren [Collage] (Egen illustration)
 Illustration 120: Nielsen, C., 2017. Collage af Østpieren [Collage] (Egen illustration)

Præsentation

Illustration 121: Nielsen, C., 2017. Havnens hovedgade [Fotografi] (Egen illustration)
 Illustration 122: Nielsen, C., 2017. Koncept [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 123: Nielsen, C., 2017. Bygninger [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 124: Nielsen, C., 2017. Natur [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 125: Nielsen, C., 2017. Infrastrukturelle struktur [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 126: Nielsen, C., 2017. Belægning [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 127: Nielsen, C., 2017. Byens brugere [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 128: Nielsen, C., 2017. Klima [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 129: Nielsen, C., 2017. Masterplan 1:1500 [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 130: Nielsen, C., 2017. Trin 1 [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 131: Nielsen, C., 2017. Trin 2 [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 132: Nielsen, C., 2017. Trin 3 [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 133: Nielsen, C., 2017. Rumprogram [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 134: Nielsen, C., 2017. Sammenhæng [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 135: Nielsen, C., 2017. Bygningers placering [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 136: Nielsen, C., 2017. Infrastruktur [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 137: Nielsen, C., 2017. Inddrage natur i byen [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 138: Nielsen, C., 2017. Formkoncept [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 139: Pinterest, 2017. Beklædning [Fotografi] Tilgængelig på: <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/dd/7e/ca/dd7eca4575e023efc87c3d0477377d5d.jpg>> [30. april 2017]
 Illustration 140: Nielsen, C., 2017. Beklædning [Fotografi] (Egen illustration)
 Illustration 141: Komproment, 2017. Sort tagsten [Fotografi] Tilgængelig på: <[http://www.komproment.dk/media/imagegenerator/360x360/crop\(center,center\)/Tegltag_-_Danfals_12_-_Sort_engoberet.jpg](http://www.komproment.dk/media/imagegenerator/360x360/crop(center,center)/Tegltag_-_Danfals_12_-_Sort_engoberet.jpg)> [30. april 2017]
 Illustration 142: Outrup vinduer og døre., 2017. Dør [Fotografi] Tilgængelig på: http://www.outrup.dk/Files/Billeder/outrup_v1/Doere/Fyldningsdoere/Fyldningsd%C3%B8re_2B.jpg [30. april 2017]
 Illustration 143: Unikfunkis, 2017. Vindue [Fotografi] Tilgængelig på: <http://www.unikfunkis.dk/Files/Billeder/Inspiration/Dannebrog/GalleryImages/DSCF0114.JPG> [30. april 2017]
 Illustration 144: Nielsen, C., 2017. Bygningernes dimensioner 1:1000 [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 145: Nielsen, C., 2017. Antal parkeringspladser [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 146: Nielsen, C., 2017. Parkeringskoncepter [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 147: Pinterest, 2017. Funktion [Fotografi] Tilgængelig på: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/c7/6e/59/c76e59a155491154b2a0f->

97c269924b2.jpg [30. april 2017]

Illustration 148: Escofet, 2017. Funktion [Fotografi] Tilgængelig på: http://www.escofet.es/upload/proyectos/p17_grande_proyecto_05.jpg [30. april 2017]

Illustration 149: Pinterest, 2017. Stemning [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885169126/> [30. april 2017]

Illustration 150: Pinteres., 2017. Stemning [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885169129/> [30. april 2017]

Illustration 151: Pinteres., 2017. Stemning [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885169124/> [30. april 2017]

Illustration 152: Nielsen, C., 2017. Belysning [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 153: Pinterest, 2017. Shared Space [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017882452069/> [30. april 2017]

Illustration 154: Pinterest, 2017. Overgang [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334457/> [30. april 2017]

Illustration 155: Pinteres, 2017. Grus [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885169326/> [30. april 2017]

Illustration 156: Pinterest, 2017. Vej [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885169420/> [30. april 2017]

Illustration 157: Pinterest, Parkering [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334476/> [30. april 2017]

Illustration 158: Nielsen, C., 2017. Belægning [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 159: Pinterest, 2017. Birk [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334497/> [30. april 2017]

Illustration 160: Pinterest, 2017. Havtorn [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334502/> [30. april 2017]

Illustration 161: Pinterest, 2017. Græs [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334506/> [30. april 2017]

Illustration 162: Pinterest, 2017. Klitrose [Fo-

tografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334511/> [30. april 2017]

Illustration 163: Pinterest, 2017. Lyng [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334514/> [30. april 2017]

Illustration 164: Pinterest, 2017. Fyr [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885169600/> [30. april 2017]

Illustration 165: Pinterest, 2017. Flittiglise [Fotografi] Tilgængelig på: <https://dk.pinterest.com/pin/539095017885334520/> [30. april 2017]

Illustration 166: Nielsen, C., 2017. Beplantning [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 167: Nielsen, C., 2017. Nedslagskort [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 168: Nielsen, C., 2017. Vestpiers Havnepromenade [Visualisering] (Egen illustration)

Illustration 169: Nielsen, C., 2017. Teknisk Snit 1:200 [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 170: Nielsen, C., 2017. Snit 1:200 [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 171: Nielsen, C., 2017. Stemningscollage for Vestpieren [Collage] (Egen illustration)

Illustration 172: Nielsen, C., 2017. Adgang til Skansen [Visualisering] (Egen illustration)

Illustration 173: Nielsen, C., 2017. Teknisk Snit 1:200 [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 174: Nielsen, C., 2017. Snit 1:200 [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 175: Nielsen, C., 2017. ill. 175: Stemningscollage for centrum [Collage] (Egen illustration)

Illustration 176: Nielsen, C., 2017. Østpierens paradis [Visualisering] (Egen illustration)

Illustration 177: Nielsen, C., 2017. Teknisk Snit 1:200 [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 178: Nielsen, C., 2017. Snit 1:200 [Diagram] (Egen illustration)

Illustration 179: Nielsen, C., 2017. Stemningscollage for Østpieren [Collage] (Egen illustration)

Designproces

Illustration 180: Nielsen, C., 2017. Jomfru Ane

Kvarteret [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 181: Kortforsyningen, 2017. Valg af site [Luftfoto] Tilgængelig på: <https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor> [2. februar 2017]

Illustration 182: Nielsen, C., 2017. Hovedgreb 1 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 183: Nielsen, C., 2017. Hovedgreb 2 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 184: Nielsen, C., 2017. Hovedgreb 3 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 185: Nielsen, C., 2017. Hovedgreb 4 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 186: Nielsen, C., 2017. Hovedgreb 5 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 187: Nielsen, C., 2017. Hovedgreb 6 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 188: Nielsen, C., 2017. Rumprogram [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 189: Nielsen, C., 2017. Rumprogram 1 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 190: Nielsen, C., 2017. Rumprogram 2 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 191: Nielsen, C., 2017. Rumprogram 3 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 192: Nielsen, C., 2017. Rumprogram 4 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 193: Nielsen, C., 2017. Rumprogram 5 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 194: Nielsen, C., 2017. Mennesket prioriteres [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 195: Nielsen, C., 2017. Kontakten til vandet [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 196: Nielsen, C., 2017. Fletning af funktioner [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 197: Nielsen, C., 2017. Koncept på baggrund af det endelige hovedgreb [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 198: Nielsen, C., 2017. Prioritering af fodgængere [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 199: Nielsen, C., 2017. Naturen drages ind i byen [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 200: Nielsen, C., 2017. Grid 1 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 201: Nielsen, C., 2017. Grid 2 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 202: Nielsen, C., 2017. Grid 3 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 203: Nielsen, C., 2017. Uforudsigelige byrum [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 204: Nielsen, C., 2017. Arbejdet med karréen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 205: Nielsen, C., 2017. Tætning af bebyggelsen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 206: Nielsen, C., 2017. Karré i forhold til naturlig grid [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 207: Nielsen, C., 2017. Naturen inddrages i griddet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 208: Nielsen, C., 2017. Karréen splittes [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 209: Nielsen, C., 2017. Nye byrum i karréen [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 210: Nielsen, C., 2017. Opdeling af karréen giver nye rum [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 211: Nielsen, C., 2017. Naturen ændrer griddet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 212: Nielsen, C., 2017. Rigide linjer danner griddet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 213: Nielsen, C., 2017. Tilfældigheden udfordrer griddet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 214: Nielsen, C., 2017. Uforudsigelige byrum [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 215: Nielsen, C., 2017. Provokationen udfordrer griddet [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 216: Nielsen, C., 2017. Griddet struktureres [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 217: Nielsen, C., 2017. Bygningernes grid [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 218: Nielsen, C., 2017. Bygningerne danner små rum [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 219: Nielsen, C., 2017. Bygningerne samles i klynger [Fotografi] (Egen illustration)

Illustration 220: Nielsen, C., 2017. Intime byrum mellem bygninger [Fotografi] (Egen illustration)

- Illustration 221: Nielsen, C., 2017. Bygningsdesign 1 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 222: Nielsen, C., 2017. Bygningsdesign 2 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 223: Nielsen, C., 2017. Bygningsdesign 3 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 224: Nielsen, C., 2017. Bygningsdesign 4 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 225: Nielsen, C., 2017. Bygningsdesign 5 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 226: Nielsen, C., 2017. Bygningsdesign 6 [3D skitse] (Egen illustration)
- Illustration 227: Nielsen, C., 2017. Infrastruktur 1 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 228: Nielsen, C., 2017. Infrastruktur 2 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 229: Nielsen, C., 2017. Infrastruktur 3 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 230: Nielsen, C., 2017. Infrastruktur 4 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 231: Nielsen, C., 2017. Infrastruktur 5 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 232: Nielsen, C., 2017. Infrastruktur 6 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 233: Nielsen, C., 2017. Vestpieren 1 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 234: Nielsen, C., 2017. Vestpieren 2 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 235: Nielsen, C., 2017. Vestpieren 3 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 236: Nielsen, C., 2017. Udfordre tætheden [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 237: Nielsen, C., 2017. Variation i højden undersøges [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 238: Nielsen, C., 2017. Byrummet skabes i karréen [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 239: Nielsen, C., 2017. Det uforusigelige [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 240: Nielsen, C., 2017. Passager i byrummet [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 241: Nielsen, C., 2017. Opdeling af karréen [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 242: Nielsen, C., 2017. Variation af bygningshøjder [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 243: Nielsen, C., 2017. Byrummene former vejen [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 244: Nielsen, C., 2017. Tre byrum smed hver deres udtryk [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 245: Nielsen, C., 2017. Østpieren 1 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 246: Nielsen, C., 2017. Østpieren 2 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 247: Nielsen, C., 2017. Østpieren 3 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 248: Nielsen, C., 2017. Studier af bygningernes placering [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 249: Nielsen, C., 2017. Højderne varieres [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 250: Nielsen, C., 2017. Tætheden af bebyggelsen [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 251: Nielsen, C., 2017. Volumen undersøges [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 252: Nielsen, C., 2017. Volumen udfordres [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 253: Nielsen, C., 2017. Naturen integreres i området [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 254: Nielsen, C., 2017. Beplantning omfavner bygninger [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 255: Nielsen, C., 2017. Bygningerne placeres i griddet [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 256: Nielsen, C., 2017. Spændende byrum dannes [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 257: Nielsen, C., 2017. Mødet med naturen 1 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 258: Nielsen, C., 2017. Mødet med naturen 2 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 259: Nielsen, C., 2017. Mødet med naturen 3 [Fotografi] (Egen illustration)
- Illustration 260: Nielsen, C., 2017. Mødet med naturen 4 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 261: Nielsen, C., 2017. Mødet med naturen 5 [Skitse] (Egen illustration)
- Illustration 262: Nielsen, C., 2017. Mødet med naturen 6 [Skitse] (Egen illustration)

Illustration 263 Nielsen, C., 2017. Mødet med vandet 1 [Fotografi] (Egen illustration)
 Illustration 264 Nielsen, C., 2017. Mødet med vandet 2 [Fotografi] (Egen illustration)
 Illustration 265 Nielsen, C., 2017. Mødet med vandet 3 [Fotografi] (Egen illustration)
 Illustration 266 Nielsen, C., 2017. Mødet med vandet 4 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 267 Nielsen, C., 2017. Mødet med vandet 5 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 268 Nielsen, C., 2017. Mødet med vandet 6 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 269 Nielsen, C., 2017. Afsluttende designproces 1 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 270 Nielsen, C., 2017. Afsluttende designproces 2 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 271 Nielsen, C., 2017. Afsluttende designproces 3 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 272 Nielsen, C., 2017. Afsluttende designproces 4 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 273 Nielsen, C., 2017. Afsluttende designproces 5 [Skitse] (Egen illustration)
 Illustration 274 Nielsen, C., 2017. Afsluttende designproces 6 [Skitse] (Egen illustration)

Epilog

Illustration 275 Nielsen, C., 2017. Udsigt fra Skansen [Fotografi] (Egen illustration)

Appendiks

Illustration 276: Nielsen, C., 2017. Hals-Egense færgeren [Fotografi] (Egen illustration)
 Illustration 277: Nielsen, C., 2017. Ingrid Gehls Bo-behov, fra bogen Bo-Miljø, 1971 [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 278: Nielsen, C., 2017. Boligmasse [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 279: Nielsen, C., 2017. Oprindelig parkering [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 280: Nielsen, C., 2017. Ny parkering [Diagram] (Egen illustration)
 Illustration 281: Windfinder., 2017. Januar [Dia-

gram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 282: Windfinder., 2017. Februar [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 283: Windfinder., 2017. Marts [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 284: Windfinder., 2017. April [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 285: Windfinder., 2017. Maj [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 286: Windfinder., 2017. Juni [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 287: Windfinder., 2017. Juli [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 288: Windfinder., 2017. August [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 289: Windfinder., 2017. September [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 289: Windfinder., 2017. November [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 290: Windfinder., 2017. December [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 291: Windfinder., 2017. Vindrose for året på planet [Diagram] Tilgængelig på: <<https://download.kortforsyningen.dk/content/kort10-vektor>> [21. april 2017]

Illustration 292: Nielsen, C., 2017. Miljødata [Diagram] (Egen illustration)



ill. 276: Hals-Egense færgen



Appendiks

Appendiks er det sidste kapitel i denne specialerapport, og viser besvarelsens bilag, som er elementer som støtter op om rapportens indhold og dokumenterer nogle af de undersøgelser, som ligger bag, men ikke har betydning for forståelsen af rapporten. Appendiks indeholder blandt andet, mails, resumé fra et møde og et interview.

Appendiks 01 - Ingrid Gehls Bo-behov

1: Fysiologiske behov

Søvn, Hvile

Mad, Drikke

Urinerings - Skille sig af med affaldstoffer

Hygiejne - At holde sig ren, holde sine omgivelser rene, Skaffe sig af med affald

Sex

Luft, Lys, Sol

2: Sikkerhedsbehov

Basal fysisk sikkerhed: *At beskytte sig mod andre, f.eks. dyr, tyve og forbrydere.*

Undgå skadelige sansepåvirkninger: *at undgå støj, forurenet luft, fugt, ekstrem kulde, ekstrem varme*

Ulykkessikkerhed: *At opnå fysisk stabilitet, beskyttelse mod at falde og falde ned*

Trafiksikkerhed: *At færdes trygt uden forulemping*

3: Psykologiske behov

Kontakt: *At se på, høre på, tale med andre, gøre noget sammen med andre.*

Isolation: *At afsondre sig fra andre og fra ydre påvirkninger*

Oplevelse: *At se, høre, erfare og erkende*

Udfoldelse: *At være aktiv, at skabe, at udrette noget, leg*

Strukturerings: *At kunne orientere sig, at kunne placere ting i omverden i forhold til sig selv*

Identifikation: *At gøre sig selv til et med noget af sin omverden, at lægge sig selv ud i denne*

Æstetik: *At modtage påvirkninger, der af opleveren defineres som smukke*

Appendiks 02 - Bolig masse



ill. 278: Boligmasse

Hals består af
Parcelhuse (59 %)
Række-/kæde-/dobbelthuse (24 %)
Etageboliger på 17 %.

Appendiks 03 - Email og Facebook korrespondancer

Appendiks 3a - Hals Historie

Emne: Speciale skrivning om Hals Havn

Til: Hals Historiske Museum

Dato: 1. februar

Fra: Camilla Nielsen

Til: Hals Museum

Hej, jeg er en kvinde på 24 år, som studerer Urban Design på Aalborg universitet. I mit speciale vil jeg skrive om Hals Havn, og vil i den forbindelse undersøge hvilken historie Hals har. Jeg kender selv byen som en ferieby, da mine forældre har sommerhus ved Lagunen. Men jeg ved at Hals er meget mere end bare en ferieby, hvilket jeg gerne vil undersøge. Så jeg vil høre om der er mulighed for at komme og se museet udenfor åbningstid, uden det bliver alt for dyr. Jeg er som sagt kun studerende, eller har i noget litteratur i tænker kunne være relevant, især gerne omkring vigtigheden af havnen gennem tiden.

Mvh Camilla

Fra: Hals Museum

Kære Camilla

Jeg har fået den strålende ide at give dig et print af plancherne i stedet for at du skal helt til Hals for at læse dem der. Samtidig printer jeg også nogle fotos fra udstillingen, så du kan få et indtryk af den.

Du kan hente printene herinde på Aalborg Historiske Museum – men giv lige besked om, hvornår du kommer.

Med venlig hilsen

Inger Kirstine Bladt

Museumsinspektør

Aalborg Historiske Museum

Nordjyllands Historiske Museum

Algade 48

9000 Aalborg

Tlf. 99 31 74 03

Mobil 25 19 74 03

Mail: inger.bladt@aalborg.dk

www.nordmus.dk

Appendiks 3b - Møde med Aalborg Kommune

Emne: Speciale skrivning om Hals Havn

Til: Alex Tolstrup

Dato: 3. februar

Fra: Camilla

Hej Alex, til daglig studerer jeg på Arkitektur og Design i Aalborg, og er i denne uge officielt startet op på mit speciale, hvor jeg vil skrive om Hals Havn, hvor jeg vil tage udgangspunkt i infrastrukturen, samt forsøge at lave et rekreativt byrum.

Først og fremmest vil jeg høre om du mener du har noget der kunne være interessant for mig at vide. Jeg har lige set, at i selv er igang med en større planlægning af byen, hvilket virker spændende. Mine forældre har sommerhus i mellem Hou og Hals, så byen har næsten været mit andet hjem, så det bliver spændende at følge udviklingen.

Derudover vil jeg høre om i har nogle trafiktællinger for byen, for jeg har kun kunne finde en for Østergade tilbage fra 2009, og så nogle nyere omkring rundkørslen.

og næste spørgsmål er så, om i har en 3D model over byen?

Mvh Camilla

Fra Alex:

Ja, vi har gang i 10 forskellige ting.

Nok nemmest at du ringer til mig på 9931 2085. Alternativt kan vi mødes.

Appendiks 3c – Trafiktællinger på Hals Havn

Emne: Tællinger i Hals

Til: Aalborg Kommune

Dato: 10. februar

Fra: Camilla Nielsen

Hej, jeg er ved at skrive speciale om Hals Havn, og skal i den forbindelse bruge nogle tællinger. Som det er nu vil det ikke give det rigtige billede af trafikken, da byen er meget død her om vinteren. Jeg har fundet en tælling der er blevet lavet tilbage i 2009 på østergade, men har i tællinger som er nyere? jeg har fundet tællingerne på hjemmesiden <http://drift.kortinfo.net/Map.aspx?page=kortHjemmeside&Site=Aalborg>.

Mvh Camilla Nielsen, Arkitektur og Design

Fra: Aalborg Kommune

Hej Camilla,

Tak for din henvendelse vedrørende trafiktællinger omkring Hals Havn.

Som jeg forstår din henvendelse er du interesseret i nyere tællinger, men også trafiktal, som afspejler ferietrafikken omkring havnen. Vi tæller trafikken permanent på Østergade umiddelbart syd for rundkørslen. Her er den såkaldte ÅDT (ÅrsDøgnTrafik, udtryk for trafikken på en gennemsnitlig dag set over hele året) 4.293 køretøjer pr. døgn for 2016, mens den såkaldte JDT (JuliDøgnTrafik, udtryk for trafikken på en gennemsnitlig dag i juli) er 6.607 køretøjer pr. døgn. Du er formentlig mest interesseret i det sidste tal.

Vi har ikke nyere trafiktællinger foretaget nærmere havnen. Vi har en forholdsvis gammel tælling (2006), som er foretaget på vejarealet umiddelbart vest for det største havnebassin en uge i juli. Denne tælling viser 2.219 køretøjer pr. døgn.

Med venlig hilsen

Niels Thorup Andersen

Civilingeniør, Trafik & Veje

Tlf.: 99 31 23 43

E-mail: niels.andersen@aalborg.dk

Aalborg Kommune

By- og Landskabsforvaltningen

Trafik og Veje

Stigsborg Brygge 5

9400 Nørresundby

Tlf. 9931 2000

www.aalborgkommune.dk

Fra Camilla

Hej Niels, mange tak for svarene, det var lige hvad jeg skulle bruge. Har i evt. nogle ældre tællinger også, så man kan vurdere og sammenligne om der er kommet flere biler til?

Mvh Camilla

Fra Niels Thorup Andersen

Hej igen,

Hermed udviklingen i JDT for Østergade i Hals:

2009: 6171
2010: 6952
2011: 6076
2012: 6497
2013: 6805
2014: 6603
2015: 6733
2016: 6607

Mvh Niels

Fra Camilla Nielsen

Hej Niels, mange tak for hjælpen!

Mvh Camilla

Appendiks 3d – Hals Samråd

Emne: Afgangsprøjsjekt om Hals Havn

Til: Hals Samråd

Dato: 6. februar 2017

Fra: Camilla Nielsen

Hej Ulla, Jeg er studerer Arkitektur og Design på Aalborg universitet, og er igang med at skrive mit Speciale/afgangsprojjekt indenfor byplanlægning, hvor jeg har valgt at skrive om Hals Havn. Mine forældre har haft sommerhus i Lagunen i omkring 20 år, så Hals har for mig altid været mit andet hjem, så der var slet ingen tvivl om hvilket område jeg ville skrive om.

Jeg ved der er en masse planer omkring byen, og snakkede med nogle fra erhvervslivet i sommers omkring, at der var planer om at lukke dele af havnen af for biler. Jeg vil høre om du evt. vil fortælle lidt om de planer, ønsker og drømme i har for byen, for så kan jeg tage det med i projektet, og i kan måske på sigt få idéer ud fra nogle af mine tanker, og det designforslag, som jeg skal lave som en del af mit projekt.

Mvh Camilla

Fra Ulla

Hej Camilla. Dit forespørgsel kommer som sendt fra himmelen, synes jeg!!!! Vi har fået lavet et katalog over byudvikling og havnen står højt på ønskeseddelen!!!!

Hvordan tænker du vi kunne komme videre???. Jeg skal på ferie d. 18.2.17 og er væk i 23 dage. Jeg kunne godt tænke mig vi kunne mødes inden!!!! Kunne du ringe til mig for nærmere aftale!!!! Mit tlf. Er XXXXXXXX Jeg er hjemme hele dagen/aftenen i dag og efter kl. 12.30 i morgen tirsdag!!!

Glæder mig til at tale med dig!!!

Mvh

Fra Camilla

Hej Ulla, det er jeg glad for at høre. Det katalog er det det man kan finde på kommunens hjemmeside?

Jeg startede officielt med mit speciale i onsdags, så jeg er først i analysefasen, og er ved at indsamle diverse datas, jeg skal have undersøgt nærmere, så lige nu ved jeg ikke helt præcis hvad havnen mangler, men jeg har i tankerne at der mangler noget rekreativ, og noget som får folk til at kunne opholde sig der i længere tid. Derudover skal jeg have et teknisk aspekt med i min opgave, og jeg har valgt at arbejde med infrastrukturen, hvilket jeg også ved i har haft lidt diskussioner om. Jeg vil lige vende tilbage, for bor i Aalborg, så skal lige høre om jeg kan låne mine forældres bil, jeg var nemlig i Hals i weekenden for at se lidt nærmere på byen.

Mvh Camilla

Fra Ulla

Hej igen. Kataloget kan du finde på Hals. Dk, som er vores hjemmeside.

Og ja vi mangler virkelig et område med kreative muligheder. Der er ikke jord til rådighed på vestpieren, men det er derovre ved jollehavnen. I kataloget er beskrevet forslag til fornyelse. Men kun forslag, da jeg som

formand for Hals samråd er pålagt at finde en række personer som kan finde gode ideer.

Vi har i Hals /Hou området fået bevilget 15 mill. Over de næste 3 år. Pengene er øremærkede til turisme og fritid, og vi er sammen med kommunen i dialog om hvordan strukturen skal være desang. Lige i rette tid du kommer på banen

Appendiks 3e - Brugerundersøgelse

Emne: Speciale skrivning om Hals Havn

Til: Hals Søsportcenter

Dato: 23. februar

Fra: Camilla Nielsen

Hej, jeg kommer fra Aalborg Universitet, er ved at skrive speciale om Hals Havn, og vil i den forbindelse høre jer om, hvilke funktioner, der vil gavne jeres klub, både for søspejderne, roklubben osv.

Er det bedre kontakt til vandet, sikkerheden omkring vandet, nye bassiner osv. Alt kan bruges!

Mvh Camilla Nielsen, Arkitektur & Design.

Fra: Vivi Hansen

Hej Camilla...

Jeg ved ikke om du har hørt fra de andre i bestyrelsen for Hals Søsportscenter. Vi skal have møde den 19. marts og nævner der din skrivelse.

Med mange søsportshilsner

Vivi Markbjerg Hansen, Hals Søtrop

Fra: Camilla Nielsen

Hej Vivi, jeg vil høre om der er noget nyt ?

Hvis det er tager jeg til Hals i weekenden og er der weekenden over.

Mvh Camilla :-)

Fra: Vivi Hansen

Hej Camilla...

Hvis du har lyst, kan vi jo mødes til en form for interview, så får du jo de oplysninger du vil have. Det kan sommetider være svært at skrive ned.

Jeg skal på jollehavnen i morgen lørdag kl. 15, da jeg har 5 gæve søspejdere der skal gå 15 km og derefter sove i shelters. Derefter er jeg ledig indtil 17.00 hvor jeg skal mødes med dem ved teglværkssøerne.

Send mig en sms på XXXXXXXX hvis du vil mødes.....

Jeg kan selvfølgelig også om formiddagen og søndag efter 11

Med mange søsportshilsner

Vivi Markbjerg Hansen, Hals Søtrop

Appendiks 3f - Brugerundersøgelse

Emne: Speciale om Hals

Til: Visit Aalborg

Dato: 10. Marts 2017

Fra: Camilla Nielsen

Hej Inge, jeg er igang med at skrive speciale om Hals Havn, og har i den forbindelse snakket med Jacob Bjerre fra Aalborg Universitet, som anbefalede at skrive til dig. Jeg vil i den forbindelse høre, om i har noget materiale, som fortæller hvilke ønsker borgerne har til hvad der skal ske med byen?

Mvh Camilla

Hej Camilla

Spændende. Vi har masser af materiale, men du bliver nødt til at uddybe. Har du fået det materiale Jacob har?

Venlig hilsen

Inge Krogh Larsen

projektleder

VisitAalborg

Fra: Camilla

Det lyder godt. Jeg har ikke fået noget materiale af Jacob. Jeg har kun det som ligger offentligt på kommunens hjemmeside.

Mit projekt omhandler som sagt Hals Havn, hvor jeg skal lave et nyt byrum. I projektet vil der indgå noget bebyggelse men også rekreative arealer, og i den forbindelse mangler jeg lidt meninger og holdninger til hvad brugerne af Hals ønsker. Både turister, men også de faste indbyggere, således jeg kan stille nogle krav op. Mit fokus i projektet er at jeg vil tænke på hvordan vi mennesker psykologisk har det i byrum, og på baggrund af nogle af de problematikker jeg selv kender fra byen derved udvikle et behageligt byrum, hvor jeg også vil tænke på de trafikale løsninger.

mvh Camilla

Fra: Inge

Hej Camilla

Jeg tror det nemmeste vil være at du kigger forbi Nordkraft 1 time, så kan vi finde mit materiale derudfra og evt. personer du kan interviewe. Der er meget stærke holdninger til Hals Havn, men der er også spændende projekter i gang eller på vej.

Onsdag er helt fri i min kalender og eller ring på 9931 7531 og vi kan aftale.

Appendiks 3g - Åbningstider + siddepladser

Til: Miss Dot Is og pandekagehuset Hals Havn

Dato: 06. April

Fra: Camilla Nielsen

Hej, jeg studerer arkitektur og design, og er i gang med mit speciale, som jeg er ved at skrive om Hals Havn. Jeg sidder og skal komme med et projektforslag til hvordan havnen kan komme til at se ud, og i den forbindelse sidder jeg og beregner hvor mange parkeringspladser der skal gøres plads til, i følge Aalborg Kommunes lovkrav om dette. Så jeg vil høre jer, hvor mange gæster i har plads til i restauranten, på en almindelig aften. Mvh Camilla Nielsen

Fra: Miss Dot Is og pandekagehuset Hals Havn

Hej Camilla, det kan jeg ikke bare lige svarer på. Området er præget meget af endags turister og det afhænger 100% af vejret. Så når vi har helldage og sommervej = spidsbelastningstidspunkter, er behovet stort. Det er nærmere en politisk beslutning om hvorvidt man vil lave områder med Ppladser og hvad der kan sættes af. Vores restaurant er lille med 40 siddepladser. Mvh Marianne

Til: Restaurant Carl Frederik

Dato: 06. April

Fra: Camilla Nielsen

Hej, jeg studerer arkitektur og design, og er i gang med mit speciale, som jeg er ved at skrive om Hals Havn. Jeg sidder og skal komme med et projektforslag til hvordan havnen kan komme til at se ud, og i den forbindelse sidder jeg og beregner hvor mange parkeringspladser der skal gøres plads til, i følge Aalborg Kommunes lovkrav om dette. Så jeg vil høre jer, hvor mange gæster i har plads til i restauranten, på en almindelig aften. Mvh Camilla Nielsen

Fra: Restaurant Carl Frederik

70 Pers mvh Vivi

Til: Ishuset - Hals

Dato: 06. April - 09. Februar

Fra: Camilla Nielsen

Hej, jeg studerer til daglige på Aalborg Universitet, og sidder med et afgangspunkt i at komme med et designforslag til Hals Havn, og vil i den forbindelse høre jer, hvornår i har åbent, evt både vinter og sommer.

Fra: Ishuset - Hals

Hej vi åbner til påske

Fra: Camilla Nielsen

Det var mere tidspunktet i døgnet jeg mente.

Fra: Ishuset - Hals

Vi har ikke faste åbningstider

Fra: Camilla

Hej, Jeg vil i forbindelse med mit speciale høre hvor mange gæster i kan have til spisningen på Ishuset? Mvh Camilla

Fra: Ishuset - Hals

Hej vi har ingen siddepladser indenfor.

Fra Camilla

Hvor mange har i ca udenfor

Fra: Ishuset - Hals

12-14

Restaurant Havkatten Hals

Dato: 06. April

Fra Camilla

Hej, jeg studerer arkitektur og design, og er i gang med mit speciale, som jeg er ved at skrive om Hals Havn. Jeg sidder og skal komme med et projektforslag til hvordan havnen kan komme til at se ud, og i den forbindelse sidder jeg og beregner hvor mange parkeringspladser der skal gøres plads til, i følge Aalborg Kommunes lovkrav om dette. Så jeg vil høre jer, hvor mange gæster i har plads til i restauranten, på en almindelig aften. Mvh Camilla Nielsen

Fra Havkatten

Hej Camilla.

I restauranten har vi plads til ca 85 personer, Der udover kan ikke også have en fødselsdag inde ved siden af på 50 til 60 personer. Har du andre spørgsmål er du meget velkommen til at ringe til min på Havkatten Tlf 98750500. Jeg vil selvfølgelig gerne se hvad du kommer frem til..

Hilsen Allan Thykjær

Havkatten

Fra Camilla

Mange tak for svar. Jeg forsvare det i juni måned, så kan dele mit speciale der. Jeg har allerede snakket med Samrådet, Aalborg Kommune og visit Aalborg, og Samrådet ønsker også at se det.

Appendiks 04 - Interview med børnefamilie i Hals

- Antal familiemedlemmer, alder og køn

4 i familien.

Jan 42

Louise 37

Anton 11

Laura 9

- Hvilke funktioner føler I, som familie, kunne gavne havnen, så den bliver attraktiv for en børnefamilie?

En legeplads i nærheden af havnen, ville være en stor fordel.

Stationære kikkerter til at se ud over havet, ville også være sjovt for både børn og voksne.

Førhen hang der hos en butik store plakater i en glasmontre på bygningen, hvor man kunne se billede og navn på saltvandsfiskene - det var sjovt at stå og kigge på som barn.

Evt. skilte med historiske fakta om havnen, kunne også være spændende.

- Hvilken sikkerhed mener I, der skulle være ved havnen, for at I som børnefamilie, vil være tryk ved at færdes der? Det kan være alt indenfor trafik, barriere til vandet m.m.

Louise er vokset op i Hals samt har selv fået børn der, og jeg har aldrig følt/eller hørt om, at folk mangler hegn el. lign. på havnen. Børnene er opdraget til ikke at gå for tæt på...og jeg har aldrig hørt om nogen, der er faldet i.

I forhold til biler på havnen, er det blot en del af havnens naturlige liv, som det ville være synd at afspærre i forhold til de mange ældre og gangbesvarede, som nyder deres tur omkring havnen i bil eller på knallert.

- Har I andre ting som I synes kunne være interessante at jeg måske kiggede på, må I endelig skrive

Hvordan får man livet tilbage på havnen - uden at det bliver plastikboder, men måske nærmere en mere naturlig indretning, hvor der lægges vægt på borde/bænke, udkigssteder el.lign.

- Er der ting som andre generationer, kunne have gavn for dem?

Gerne mere kunst. Fx var en stor flaskepost udstillet for et par år siden, og det tiltrak både unge og gamle.

Appendiks 05 - Resumé med søspejderne

Resume med Hals Søsportcenter
25 marts 2017 kl 15
Vivi Markbjerg Hansen

I forbindelse med analyse arbejdet i forhold til Hals Havn, er Hals Søsportscenter blevet kontaktet for at få et indblik i, hvilken betydning havnen har for dem, samt hvilke funktioner Søsportscenteret kunne ønske sig i forhold til hvad der kunne gøre stedet mere attraktivt.

Som det er nu, består Hals Søsportscenter af Hals Søspejdere og Hals Ro- og kajakklub, og hører til i deres eget klubhus nord for Jollehavnen. Søspejderne er flyttet fra en ældre bebyggelse på Østpieren, hvor de før havde klubhus samt opbevaring. Med tiden er det meningen, at Ro- og Kajakklubben skal flytte med, og søspejdernes nye klubhus skal indgå i en udvidelse, således der er plads til opbevaring af diverse udstyr.

De nye klubhus deler samtidig faciliteter med vinterbadere, og huser fine faciliteter for bad. Derudover bliver klubhuset brugt af dagplejebørn, som har fået sit eget hjørne til opbevaring af nogle af deres ting.

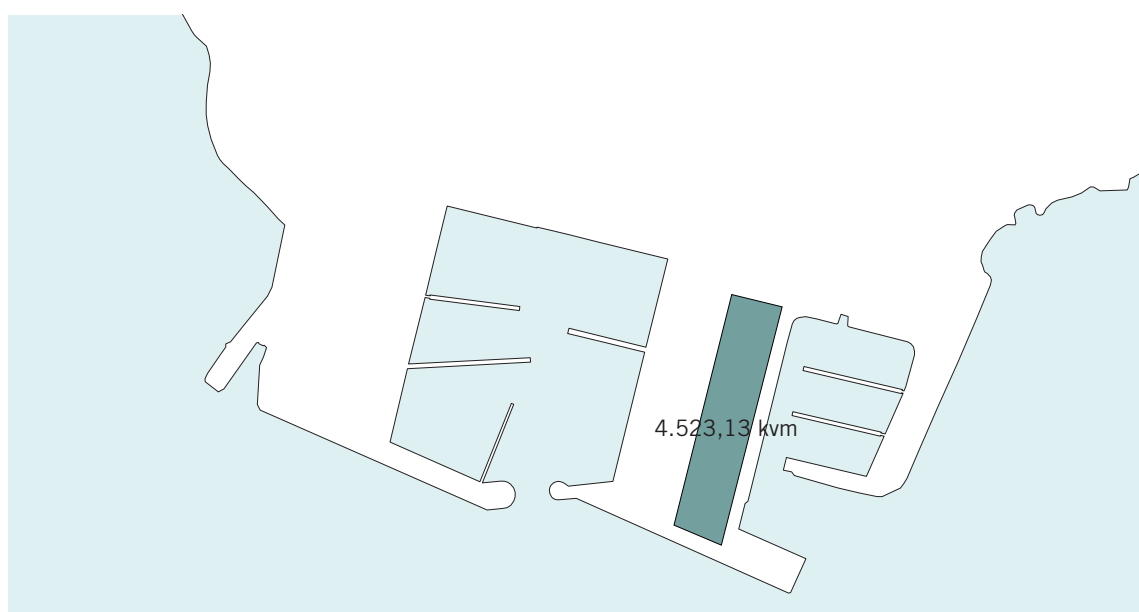
Under samtalen med Vivi, var der en hurtig enighed i, at området og Hals Havn manglede kontakt til vandet, da dette kun kunne finde sted ved de steder, hvor der er mulighed for at trække bådene op fra vandet. Derudover ligger der fra søspejdernes side et ansvar overfor børnene når de nærmer sig vandet, da kajen omkring jollehavnen består af store sten, som kan give efter under sig, hvis børnene skulle betræde dem. Så overordnet set mangler området et strejf af at være børnevenlig, og gøre det muligt at udforske området i børnehøjde.

Derudover var ønsker om flere aktiviteter noget som godt kunne bruges, herunder princippet Kneipp, et soppebassin, med koldt vand, der hjælper mennesker med evt. dårligt blodomløb. Dette bruges meget i Sydeuropa. Søspejdernes ønske om at opnå en forbindelse med naturen lå også højt på ønskesedlen, og især til Nordmandshagen og det omkringliggende areal, hvor kommunen har skitseret idéer til en legeplads.

Hej, jeg kommer fra Aalborg Universitet, er ved at skrive speciale om Hals Havn, og vil i den forbindelse høre jer om, hvilke funktioner, der vil gavne jeres klub, både for søspejderne, roklubben osv.

Er det bedre kontakt til vandet, sikkerheden omkring vandet, nye bassiner osv. Alt kan bruges!

Appendiks 06 - Bådarealer



ill. 279: Oprindelig parkering



ill. 280: Ny parkering

Appendiks 07 - Udrekning for parkering

Antal typologier	Typologi	Beskrivelse	Bebyggelsestype	Etage areal	Antal Etager	Antal kvm i alt pr. bebyggelse	Antal boligenheder i en bygning	Antal boligenheder pr. kategori	P-plads per bygning*	Parkeringspladser
Vestpier										
33	Etage beboelse	Familieboliger	A	60	2	120	1	33	1,5	49,5
5	Etage beboelse	Familielejligheder	B	135	3	405	6	30	1,5	45,0
1	Blandet bolig og erhverv	erhverv i stuen	B	135	1	135	-	-	1 P-plads pr. 10 siddepladser	7,0
1	Blandet bolig og erhverv	Bolig på 1. og 2. sal	B	135	2	270	4	4	1,5	6,0
1	Restaurationer og lignende	Havkatten	-	525	1	525	-	-	1 P-plads pr. 10 siddepladser	14,5
2	Restaurationer og lignende	Nyform	A	120	1	120	-	-	1 P-plads pr. 25 m ²	4,8
2	Restaurationer og lignende	Resturant Aspendos	A	120	1	120	-	-	1 P-plads pr. 10 siddepladser	4,0
1	Restaurationer og lignende	Ishuset Hals	A	60	1	60	-	-	1 P-plads pr. 10 siddepladser	1,4
2	Udvalgswarebutikker	Living by Langeland	A	120	1	120	-	-	1 P-plads pr. 25 m ²	4,8
2	Restaurationer og lignende	Miss Dot Pancake & Burgerhouse	A	120	1	120	-	-	1 P-plads pr. 10 siddepladser	4,0
2	Restaurationer og lignende	Sportshoppen (Carl Frederik)	A	120	1	120	-	-	1 P-plads pr. 25 m ²	4,8
1	Fælleshus	Blandet service erhverv	C							

Antal typologier	Typologi	Beskrivelse	Bebyggelsestype	Etage areal	Antal Etager	Antal kvm i alt pr. bebyggelse	Antal boligenheder i en bygning	Antal boligenheder pr. kategori	P-plads per bygning*	Parkeringspladser
Østpier										
1	Værkstedsbbygninger	Værft stor bygning	-	900	1	900	-	-	1 P-plads pr. 50 m2	18,0
1	Værkstedsbbygninger	Værft lille bygning	-	123,25	1	123,25	-	-	1 P-plads pr. 50 m2	2,5
60	Fritidshuse**	Jomfru Ane Kvarteret	-	40	1	40	1	60	1 pr. 2 boliger	20,0
1	Erhverv	Søsportcenter + reception	D	314,25	3	942,75	-	-	-	-
1	Feriecentre	Vandrehjem	A	1373	2	2746	-	32	1 P-plads pr. overnatningsenhed	32,0

Antal parkeringspladser i alt 218

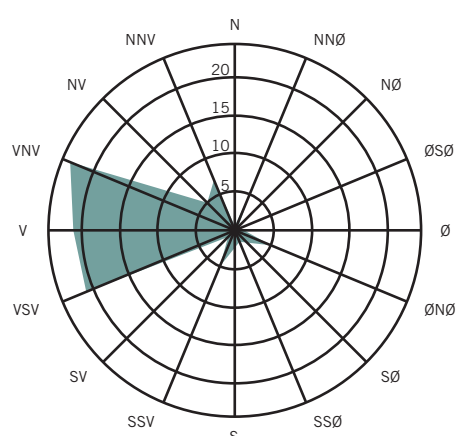
Antal kvm parkeringsplads 5*3,5 meter 3820

*P-plads pr. bygning: Handicappladser er medregnet i det samlede antal af parkeringspladser

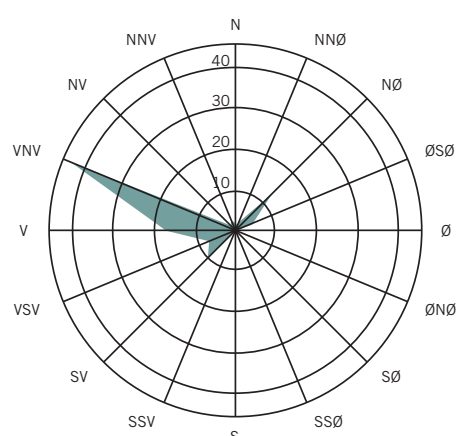
**Estimering af parkering til Jomfru Ane Kvarteret har taget udgangspunkt i kommunes reglement omkring almen beboelse, sammen med en vurdering af hvor mange af dem, som bruger området har bil, i forhold til cykel eller knallert

<http://www.aalborgkommuneplan.dk/bilag/bilag-f0.aspx>

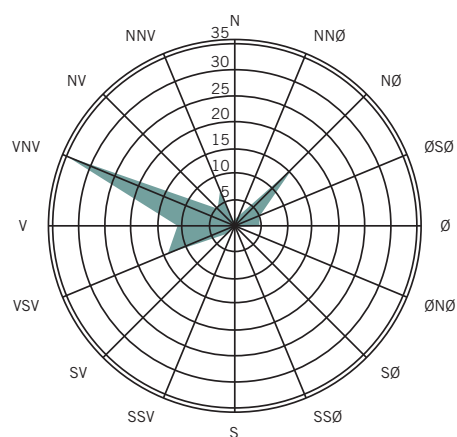
Appendiks 08 - Vindroser



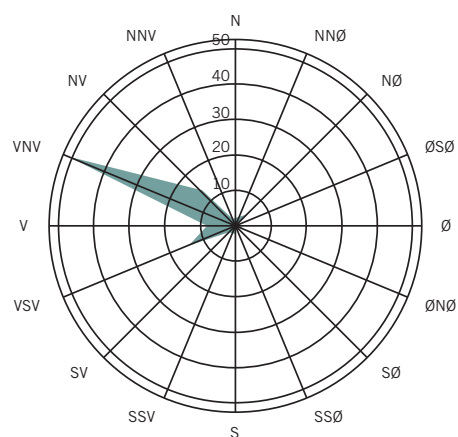
ill. 281: Januar



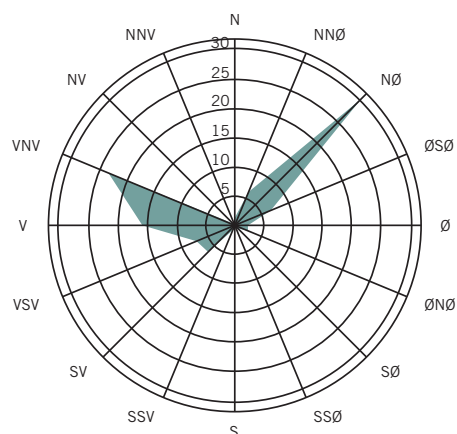
ill. 282: Februar



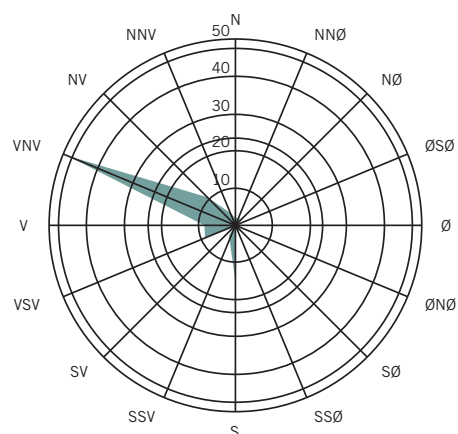
ill. 283: Marts



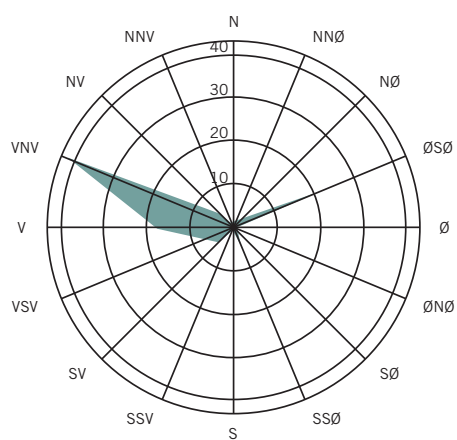
ill. 284: April



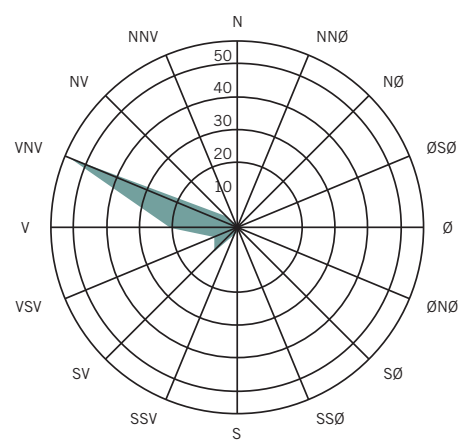
ill. 285: Maj



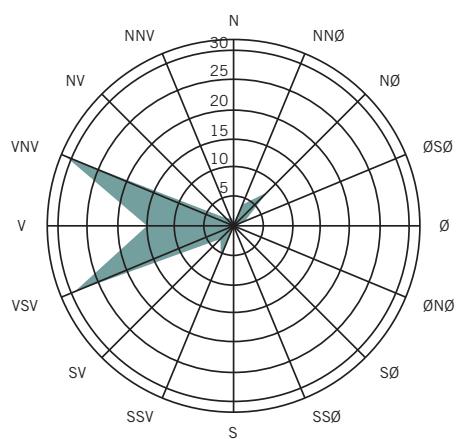
ill. 286: Juni



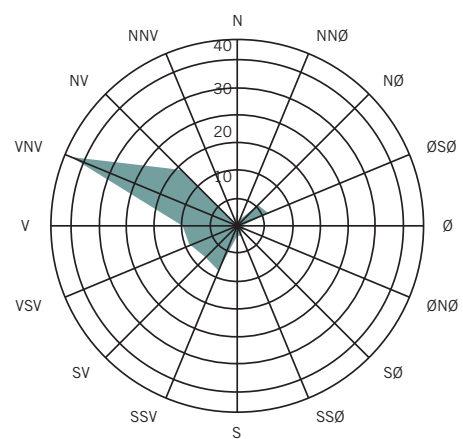
ill. 287: Juli



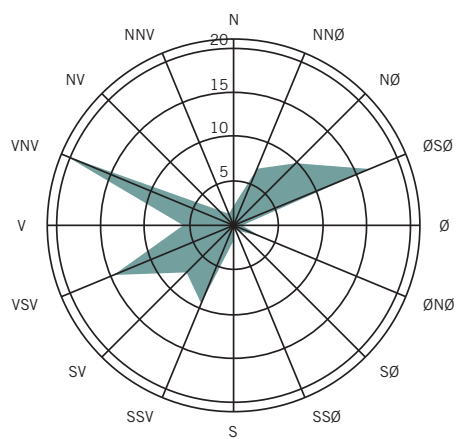
ill. 288: August



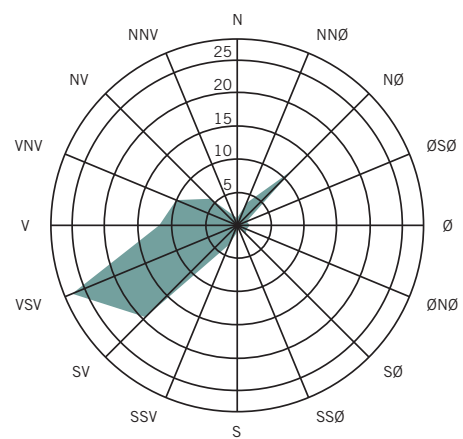
ill. 289: September



ill. 290: Oktober



ill. 291: November

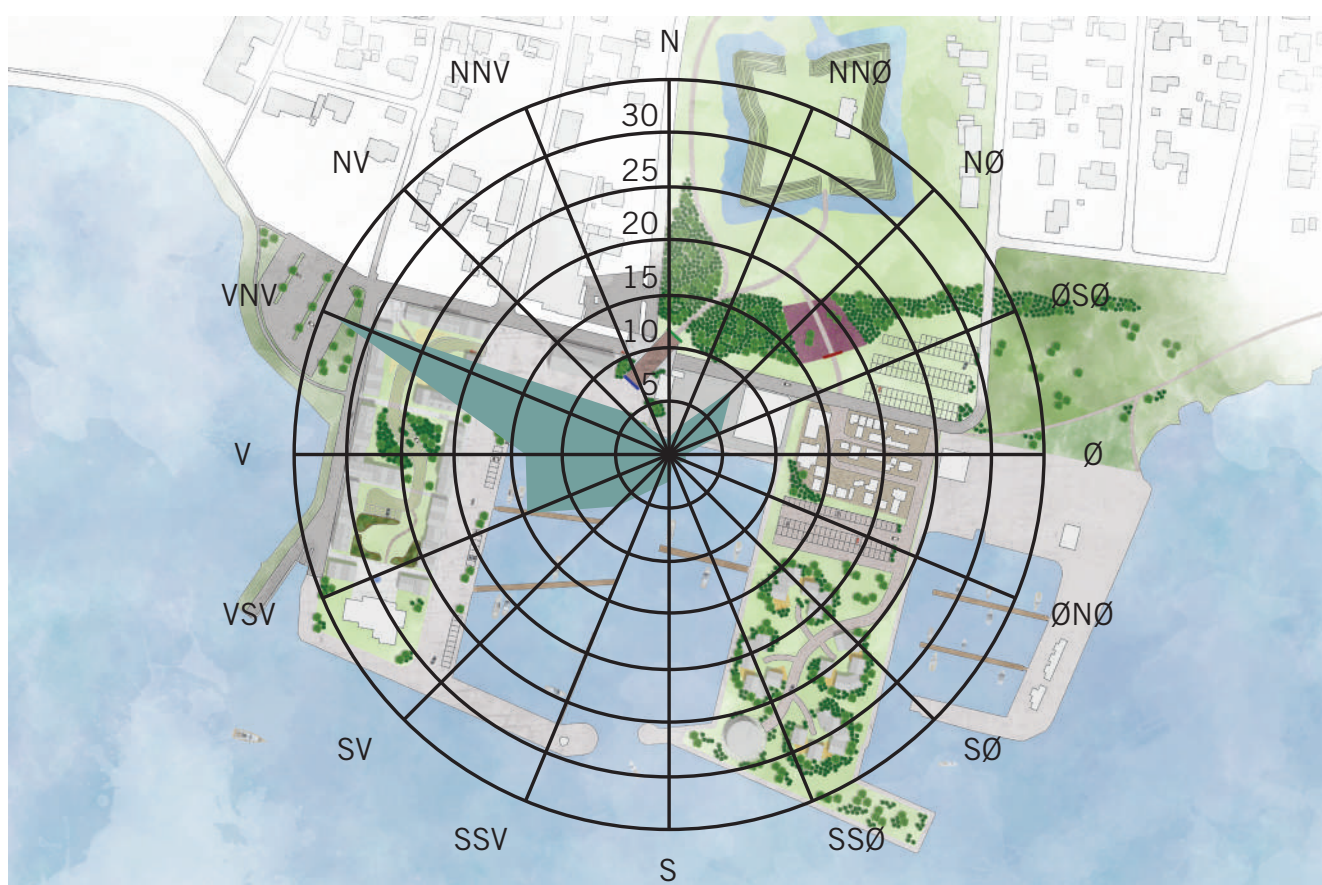


ill. 292: December

Da brugerne har en tendens til ikke at bruge blæsende områder, er det vigtigt at undersøge vindforholdene i området. Undersøgelsen i dette projekt er en undersøgelse af vindretninger og hyppighed. Da sommermånederne har den højeste dagtemperatur, er de mest inspicerede på det tidspunkt udeaktiviteter som

siddende og stående i området. Refleksion af vindretning og frekvens er derfor vigtigst i sommermånederne.

Vindretningen ved Hals Havn kommer primært fra vest. [Windfider, 2015].



Appendiks 09 - Miljødata

Området ved og udenom havnen, er af kommunen blevet pålagt forskellige restriktioner i forhold til, hvad der må bygges. De grønne områder nordvest og nordøst for havnen, er naturbeskyttet strandeng og overdrev. Derudover er voldgraven omkring Hals Skanse, angivet som naturbeskyttet sø.

Jollehavnen og vandet vest for den, er fuglebeskyttet efter Natura2000 og er ligeledes et habitatområde efter Natura 2000, og vandet i og omkring havnen er angivet som Natur og vildtreservater. Derudover er området vest for jollehavnen strandbeskyttet.

Skansen og området der omkring er fredet, dog ikke parkeringen ved syd, men derudover, er Hals Skanse et fredet fortidsminde, og ligeledes omgivet af en beskyttelseslinje

På havnen findes ikke meget forurening trods dens tid som fiskerihavn, men dog er området ved industrihavnen kategoriseret som klasse v1 ved jordforurening, og ligeledes er et lille område på den nordlige del af Vest pieren kategoriseret som værende forureningssklasse v2. Hele havnen er pålagt, at der er krav om analyse af jordforhold inden bebyggelse.

ill. 294: Miljødata

