

TITELBLAD

Tema: Revitalisering af havnefronter

Emne: 4 havne på Bornholm – Åben idekonkurrence

Titel: Hasle Havn

Antal eksemplar: 4

Antal sider: 49

Projekt Gr. Nr.: Gr.2, 10. semester, Urban Design

Projekt periode: 4 Feb – 4 Jul 2008

Hovedvejleder: Niels Hurup, Cowi

Projekt forfatter: Canna Axella Nielsen

FORORD

Dette projekt er resultatet af et afgangsprøjsprojekt på civilingeniør studiet, Arkitektur og Design, Aalborg Universitet. Projektet bygger på oplægget til idekonkurrence, 4 havne på Bornholm. Afgangsprøjsprojektet bearbejder problemstillingen omkring revitaliseringen af Halse havnefront, og giver derved et designforslag for en ny plan for havnen i den lille by på Bornholm. Yderligere undersøger projektet mulighederne for nye fremtidsperspektiver i oplevelsesøkonomien på Bornholm, som kan være med til at støtte revitaliseringen af Bornholms mange små havne.

Rapporten er delt ind i 2 hoveddele. Første del udgør en præsentation af designforslaget. Anden del beskriver analysen, som klargør hvilke overvejelser og undersøgelser, der ligger til grund for designet. Begge dele er bearbejdet parallelt i processen. Analysen er desuden inddelt i fire dele, hvor hvert kapitel beskriver et hovedtema i analysen.

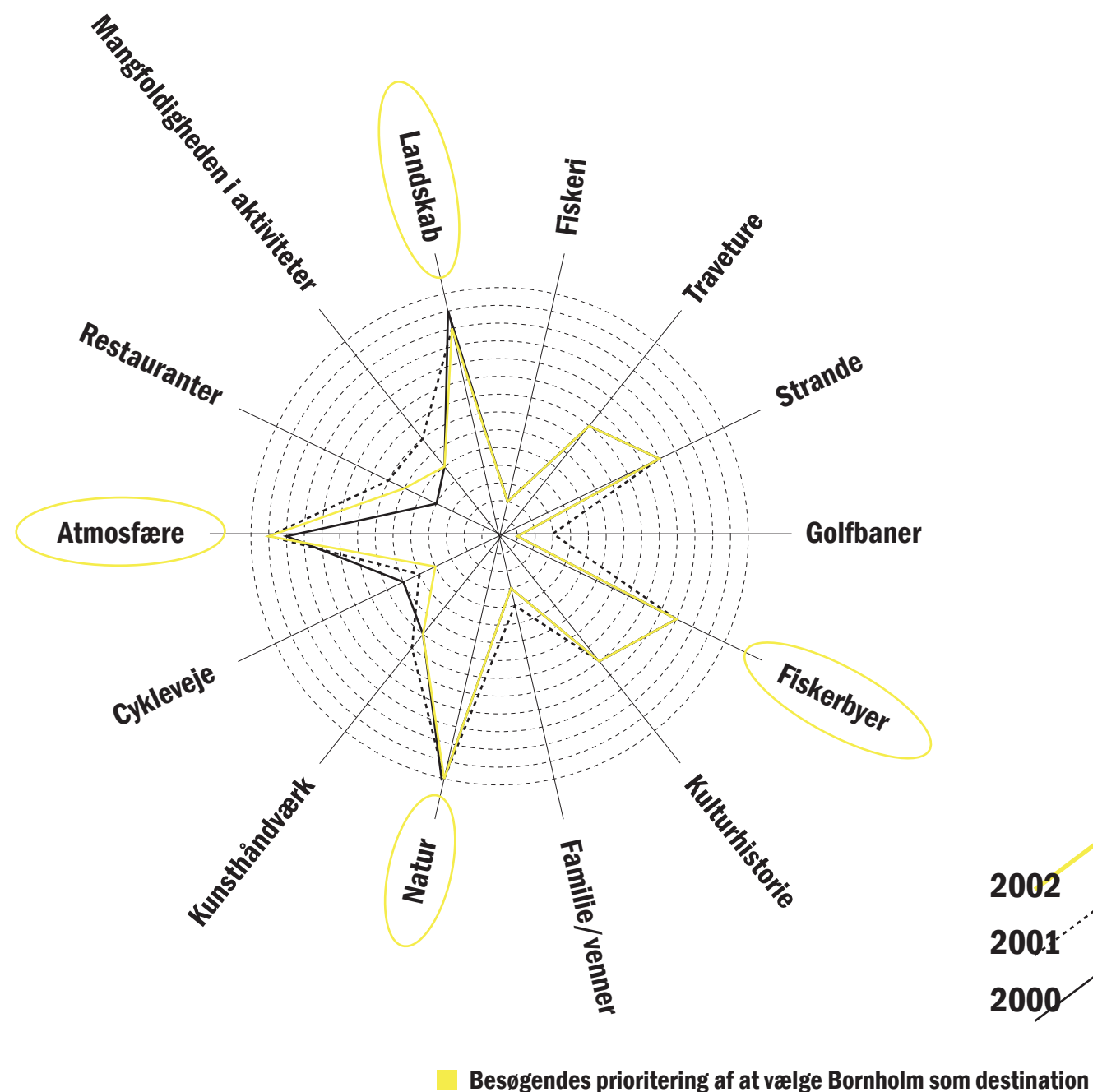
Formidlingen af designet vil blive uddybet gennem plancher og model til den endelige eksamen den 19. juni 2008.

INDHOLD

Titelblad	1
Forord	1
Indholdsfortegnelse	3
Synopsis	5

Introduktion.....	6
Hovedgreb.....	8
Planen.....	10
Erhvervs- og Byhavn.....	12
Fritidshavn.....	14
Havneøen	16
Rekreativt Landskab.....	19

Introduktion til analyse.....	21
1.del_Bornholm i oplevelsesøkonomien.....	22
Bornholm som udkants område.....	22
Image og identitet	23
Turismens pull-motiver.....	24
Fremtidige muligheder i øens turisme.....	25
2.del_Halse by	26
Byen.....	26
Arealanvendelse og infrastruktur.....	28
Topografi og bebyggelse.....	30
Det omkringliggende landskab.....	31
3.del_Hasle havn.....	33
Havneområdets karakter og brug.....	34
Fysisk sammenhæng mellem by og havn.....	36
Havnens kant	38
Planforhold på havnen.....	40
4.del_Teoretisk ramme.....	42
Ændringer i funktionsstrømme.....	42
Revitaliseringsprocessen.....	42
Kampen om byrummet.....	43
Den gode by.....	44
Refleksion.....	46
Diskussion.....	47
Litteraturliste.....	48



SYNOPSIS

Bornholms direkte forbindelse til naturskønne områder har i adskillig år tiltrukket mange turister. Kunstner og kunsthåndværker er også blevet tiltrukket til øen pga. den særlige atmosfære, som karakteriserer Bornholm. Hasle er en lille by på Bornholm, som ligger midt i dette spændingsfelt af omkransende natur og et rigt kulturliv. Herlighedsværdierne i det nære landskab er varieret, og særpræget for Bornholm, med både kort afstand til klippeområder, strand og skov.

Den korte afstand til Rønne og Hasle bys servicefaciliteter, i form af skoler, børnehaver, fritidshjem og plejehjem, gør byen attraktiv og skaber nye borgere i det lille samfund. Med realiseringen af Halse havnefront tilføjes byen nye bymæssige lag via ny arkitektur, nye byrum og forbindelser til vandet samt den omkransende natur. Disse lag er til glæde for både gæsten og beboeren, og skaber et nyt spændingsfelt på Hasle havn, som et sted for udveksling og udvikling i fremtiden.

INTRODUKTION

Den industrielle historie, der tidligere skabte og udbyggede Halse havn, gør havnen til et anderledes byområde end resten af byen. Den lidt søvnige og funktionstømte havn, ligger i dag neden for skrænten og udgør byens plateau ned til vandet. Havnens fremtidige rolle kan karakteriseres af de potentialer, der ligger i byen og på stedet. En god beboelses by omkranset af natur med herlighedsværdier, som tiltrækker turister og har en af øens største lystbådehavne. Derfor må funktionsblanding og et fleksibelt udbud af boformer være med til skabe et fundament for en god bydel på havnen. Samtidig med at der skabes gode faciliteter for både den lokale og besøgende, hvor ny arkitektur, byrum og forbindelser skal være med til at skabe havnerummets fremtidige stemning og kvalitet.

Ny arkitektur

Da havnenes mytologi er forbundet med et billede af at føre ud til en ny og spændende verden, giver havnens specielle karakter og historie mulighed for nye boformer og urbant liv, end den der opleves i parcelhuskvarterne. Den lidt forblæste havn og det rå havnemiljø, med den industrielle historie, karakteriserer stedet og kræver en anderledes arkitektur på havnen end resten af byen. Det er derfor vigtigt at havnens arkitektur distancerer sig fra byens arkitektur. Havnerummet kan godt klare større dimensioner i bebyggelsen. Robusthed og enkelthed må også fortrækkes som nogle af nøgleordene for havnens arkitektur.

Byrum for alle

Den nære forbindelse mellem vand og land gør havnen til et attraktivt område for mange. Derfor er det vigtigt, at havnefronten i fremtiden bliver et byrum for alle. En mangfoldig havn, som skaber rum for både fiskeren, turisten og borgerne. Byrummet skal give variation og diversitet i oplevelser, derfor skal der være et varieret udbud af attraktioner på havnen, som ikke kun tiltrækker en lille brugergruppe. Da Hasle er en lille havn, er det vigtigt med et stort udbud af små attraktioner i stedet for et stort program. I udlægningen af boliger og andre programmer på havnen er det vigtigt, at havnefronten betragtes som et offentligt domæne, så vandkanten friholdes til glæde for alle.

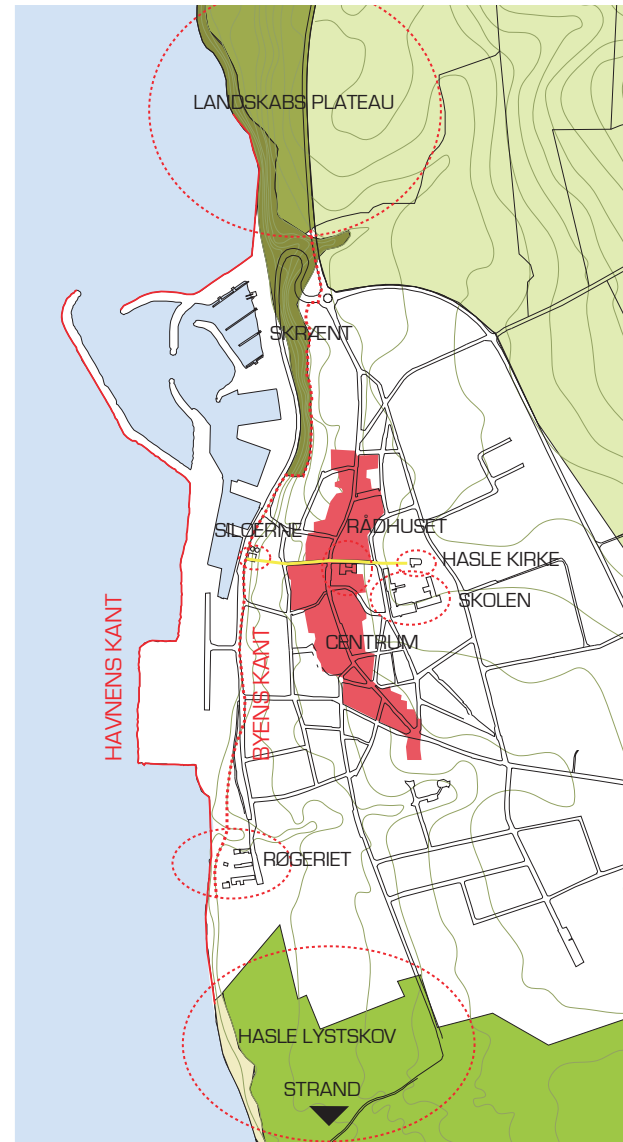
Rekreative forbindelser

Kanten mellem land og vand, der er et skabt kulturmiljø af havnens tidligere industrialisering, karakteriserer havnens rum. Denne kant er nu blevet tilgængelig for offentligheden, men udformningen af kajerne skaber ikke den nærhed og tilgængelighed til vandet som ønskes i dag. Derfor er bearbejdningen af selve kaj- og moleanlæggende vigtige for de rekreative forbindelser, der udgør de fremtidige byrum. Promenader langs vandet og trappenedgange vil skabe en større kontakt og tilgængelighed til vandet. Yderligere kan en forlængelse af disse promenader ud til havnens nærtliggende natur, skabe en større tilgang til rekreative områder og koble havnens landskab op på de herlighedsværdier der ligger i naturen.



HOVEDGREB

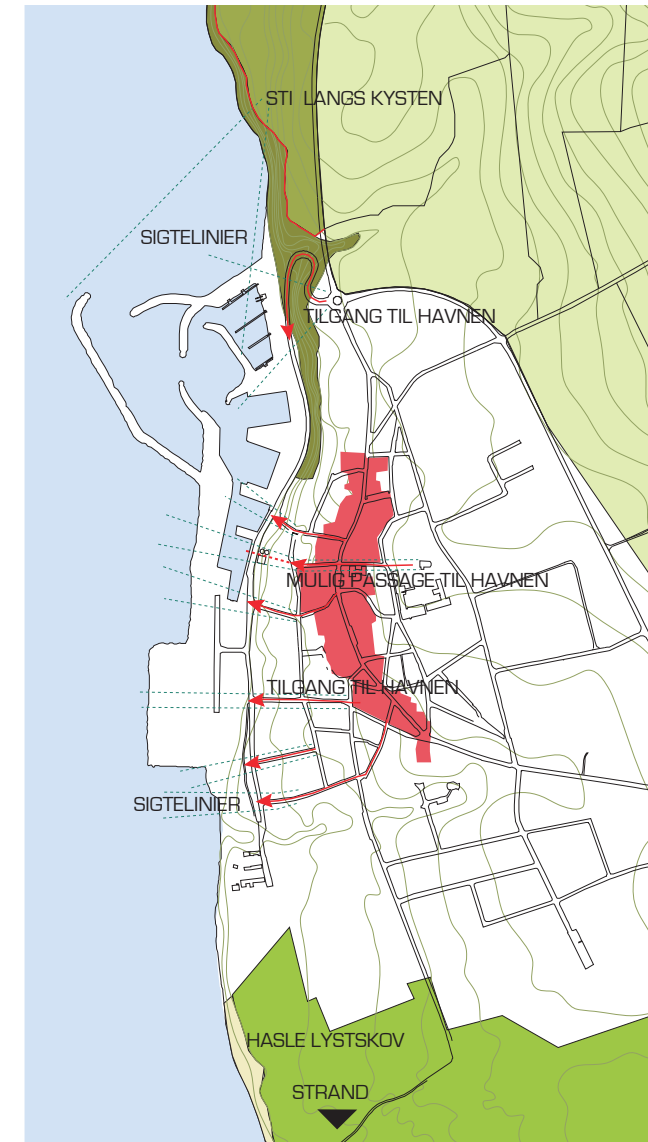
Hovedgrebet ligger som et rekreativt bånd op langs kysten, der sammenkæder hele kyststrækningen, som perler på en snor. Det rekreative bånd styrker forbindelsen mellem havnens landskab og de herlighedsværdier, der ligger i den nærværd liggende natur. Samtidig skaber det rekreative bånd en tættere kontakt til byen, ved at byens programmer trækkes ned mod havnen. I fremtiden vil det rekreative bånd være med til at skabe en større diversitet på havnen med nye programmer og faciliteter, der vil styrke havnes karakter og udvikling.



Dominerende træk

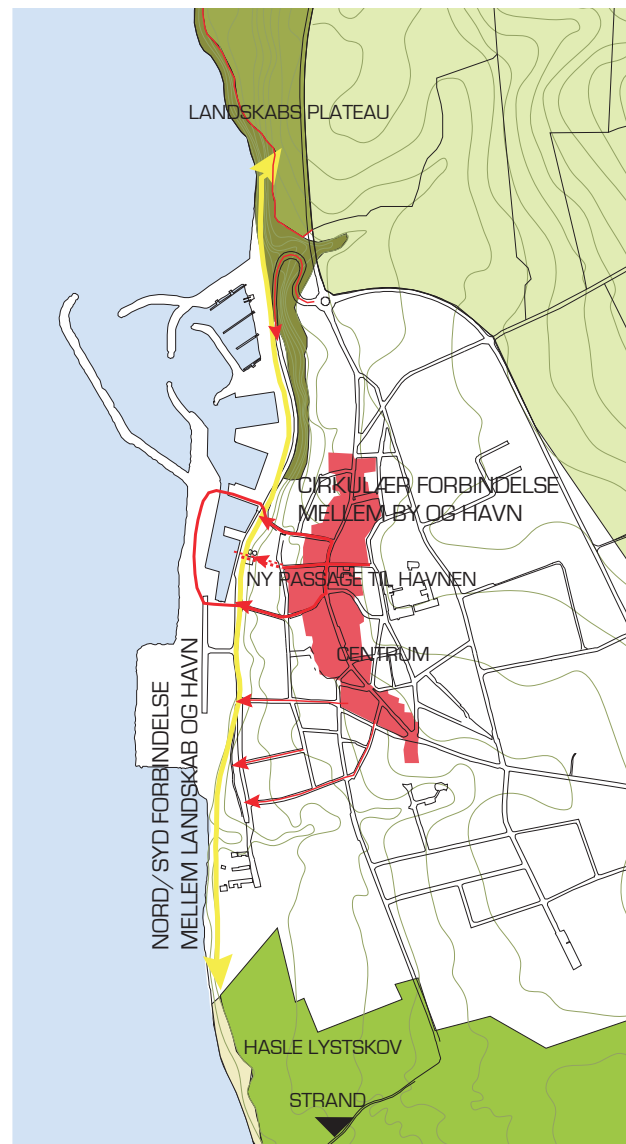
Afgrænsningen af havnen er veldefineret af ydermolerne mod vest. Ydermolerne tegner en stram kant mellem kyst og hav med kystsikring af store regulære granitblokke, som beskytter mod vejrlig forhold. Havnen orienterer sig mod vest, hvor byen kravler op langs skrænten mod øst. Skrænten, der er stejlest mod nord, er med til at definere en klar kant mellem by og havn.

Nord og syd for havnen grænser naturskønne landskaber helt op til havnen, uden dette har nogen særlig visuelle eller fysisk forbindelse til havneområdet i dag. Op da skrænten mod vest ligger byens centrum og centerfunktioner. Hasle kirke og siloerne på havnen marker den gule akse, der nu udgør en visuel forbindelse mellem by og havn.



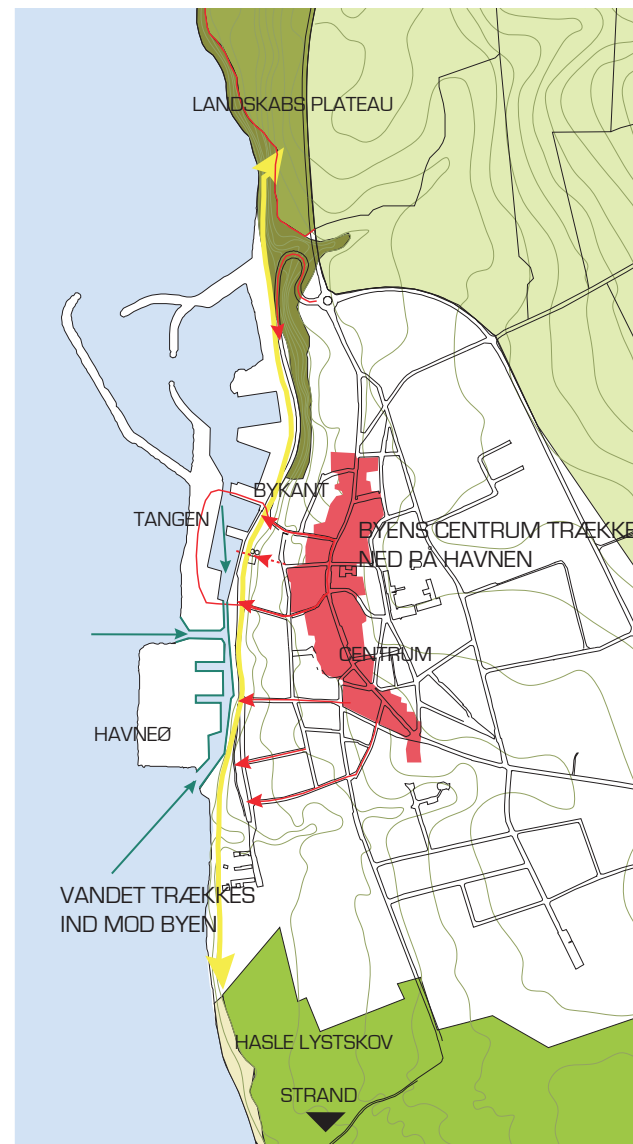
Tilgange og sigtelinier

Byens infrastruktur er opbygget af parallelle veje, som følger havnens nord/syd gående retning. På tværs ligger øst/vest gående veje, der skaber havkig ned til havnen. Gangforbindelserne ned til havnen sker via af de smalle veje, som forbinder by og havn. Der ligger et potentiale i at skabe en passage rundt om siloerne op til Hasle kirke.



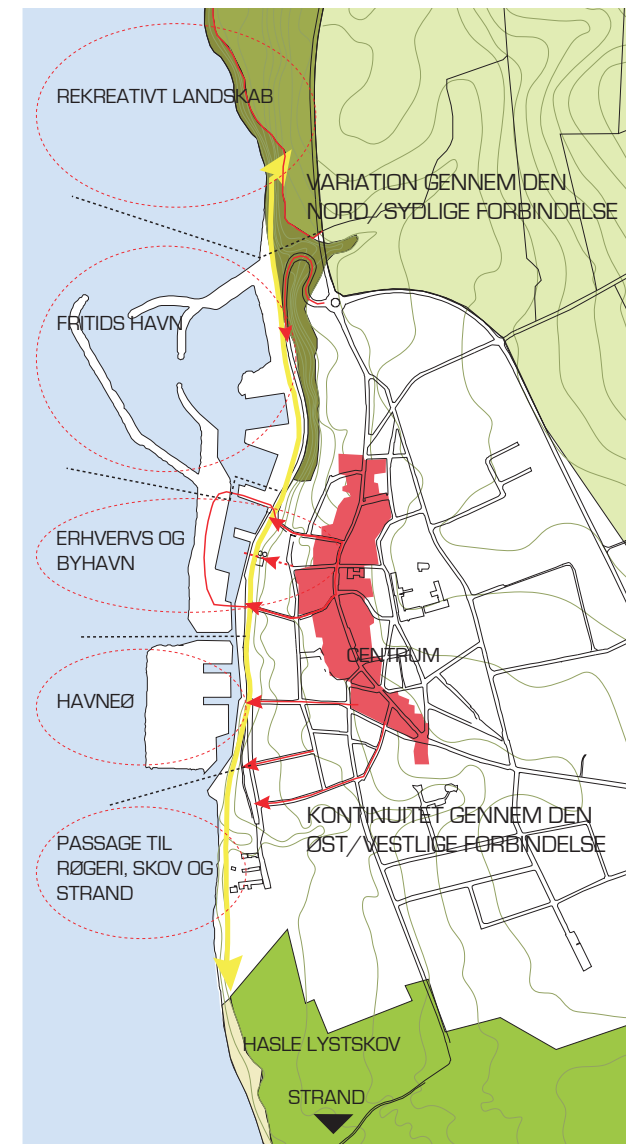
Nye forbindelser

De rekreative landskaber, der ligger både nord og syd for havnen, er hverken fysisk eller visuelt særlig godt koblet op på havnen. Derfor ønskes det at skabe en klar forbindelse mellem nord og syd, der styrker bevægelsen i området, så det er muligt at følge kysten op langs landskabet og havnen. Yderligere ønskes det at styrke den fysiske forbindelse mellem by og havn ved at skabe en cirkulær forbindelse, der går rundt om havnen og op i byen. Der åbnes også op for en ny passage rundt om siloerne, der kan være med til at trække byens brugere ned mod havnen..



Nye fronter

Udgravningen af kanaler trækker vandet længere ind og skaber en nærmere kontakt til byen. De nye fronter marker forbindelsen, som går nord/syd og styrker den visuelle sammenhæng mellem røgeri og havn. Yderligere bringer kanalerne større kvalitet til området syd for havnen, der i dag fremstår lidt karakterløst. Kanalen opdeler også havnen i tre områder; der udgør Tangen, Havneøen og Byens Kant.



Nye zoner

Den nye zoneinddeling bygger på de eksisterende forhold, hvor det forventes at fritidsaktiviteter, erhverv og boliger med tiden vil indtage havnerummet samtidig med, at fiskeriet i fremtiden kan eksistere i mindre grad. Zonerne ligger som et rekreativt bånd op langs kysten mellem byen og vandet, hvor funktionerne ligger som perler på en snor. Ved bevægelse i den nord/syd gående retning opleves områdets diversitet, mens de øst/vest gående forbindelser skaber en mere kontinuert oplevelse.

PLANEN

Planen foreslår at sætte fokus på industrihavnen i Hasle som nyt indsatsområde, i stedet for udviklingen af nye mono-funktionelle parcelhusområder i byens periferi. Havnen skal i fremtiden være med til at skabe en ny bymæssig dynamik til glæde for både borgere og turister. Derfor foreslår planen en fortætning af blandede programmer, så havnen ikke ender som en mono-funktionel soveby.

Nye programmer

Nye programmer skal være med til at give havnemiljøet variation og friktion, samt at gøre havnen mere tilgængelig for mangfoldigheden af mennesker. De mange små fritidsprogrammer som Kunstnerhuset, Sejlerhuset, Kur og Spa Center, og Havne Center skal tiltrække en bred vifte af bruger samtidig med, at det eksisterende miljø omkring fiskeriet og klubscurerne bevares.

For at bidrage til den ønskede bymæssige dynamik, foreslår planen også blandet bolig og erhverv langs havnefronten. Den bevidste placering af bymæssige funktioner langs havne rummet, skal trækker byens liv mod vandet. Hvor cafeer, butikker og foreningsliv alle bidrager til den ønskede bymæssige dynamik.

Nye byrum ud til vandet

Den tætte tilknytning til vandet er vigtig for det fremtidige byliv, der skal udspille sig på havnefronten. Planen foreslår derfor promenader, pontoner, trappe nedgange og anden møblering af byrummet langs kajen og molerne, som inviterer til ophold og bevægelse langs vandet. Både de besøgende og beboer kan således fornemme, se og mærke vandet tæt på. Bådpladserne, Havnetorvet, promenaderne, badestranden, opholdsarealerne og bænke vil i fremtiden være med til at skabe nye byrum, der kan indtages af befolkningen og gæsterne. Kanalerne åbner også op for nye byrum og opholdsarealer langs vandet, samtidig med at de trækker vandets kvaliteter tættere på byen.

Ny Typologier

Havnerummet kræver andre og nye typologier end de traditionelle parcelhuse. Derfor foreslår planen nye typologier, som Kanalhusene og Fritidsboligerne, der går helt ned til vandet. Vandet bliver derved boligens terrasse, som erstattes af parcelhusenes baghave. Generelt for planen gælder det at bebyggelsen orienterer sig efter vandet, så der skabes maksimalt udsigt og kig til vandet. Havnens typologier har også større dimensioner end resten af byen, hvor bebyggelsen på havnen går op til 4 etagers højde.

Nye Forbindelser

Planen friholder alle de eksisterende kaj arealer for bebyggelse, så der skabes tilgængelighed for alle langs havnefrontens nye promenader. Det er således muligt at følge havnepromenaden hele vejen fra det nordlige landskab, hvor promenaden starter som en strandpromenade, ned til det sydlige landskab, hvor promenaden ender som en landskabspromenade. Det er også muligt at opleve havnen via den cirkulære forbindelse, der går fra byens centrum ned på havnen til havnetorvet og op langs fiskerpassagen til broen, som skaber forbindelse over til Lossekajen og op til byens centrum igen. Planens nye forbindelser åbner således op for havnemiljøet og trækker nyt liv ned til vandet.

Delområderne

Zoneplanlægningen, der udgør det rekreative bånd, inddeler havnen i de 5 delområder. Rekreativt Landskab, Fritidshavn, Erhvervs- og Byhavn, Havneø og Passagen. Hvert af de 5 delområder bidrager til planen med hver deres karakter, hvor zonerne ligger som perler på en snor og giver variation til området ved bevægelse op langs havnes promenader.

ERHVERVS- OG BYHAVN

Den nye byhavn knytter sig til den eksisterende erhvervshavn, der befinder sig på stedet i dag, hvor byrummet fra den eksisterende bykerne trækkes ned på havnen. En ny passage rundt om siloerne åbner op for gående og skaber en direkte forbindelse mellem bymidten og havnen. Havnestrøget nedenfor siloernes fod får en ny belægning, som markerer at dette er de gåendes terræn. En ny vej, der går over den svage skrænt, forbinder tungen til bykanten.

Havnetorvet ligger med en central placering på Erhvervs- og Byhavnen og udgør områdets største byrum. Byrummet orienterer sig imod vandet i det inderste bassin, hvor en trappenedgang og pontonbro skaber kontakt ned til vandet. En række af bebyggelse, der udgør butikker og turistinfo, skaber en ryg til havet og skaber læ på Havnetorvet. Havnetorvet betragtes som byens nye events rum, hvor byens fremtidige sildefester vil blive afholdt. På molerne, ude langs kysten, er der etableret en sti forbindelse op langs molens ryg, hvor der enkelte steder er placeret platforme med nedgang til vandet. Fiskeriets eksisterende grejskure og isværk har opretholdt deres eksisterende funktion, og kaj arealet omkring disse bygninger er stadig reserveret til fiskerne.



PLANUDSNIT AF ERHVERVS- OG BYHAVN 1:2000



STEMNINGS COLLAGE FRA HAVNESTRØG

FRITIDSHAVN

Fritidshavnen knytter sig til den eksisterende lystbåde- og jollehavn, der er udvidet mod vest. De gamle moler er revet ned og en forlængelse af bådebroerne er foretaget, så det er muligt at huse flere sejlbåde. Lige syd for marinaen på Sejlerkajen ligger de gamle klubskure og nye faciliteter for lystsejlerne. Længere mod syd ligger Kunstnerpieren. Den deler programmet med blandet bolig og butikker. Yderst på pieren ligger Kunstnerhuset. Det er et nyt mødested for kunstinteresserede. Kunstnerhuset indeholder gallerier, workshop faciliteter og udstillingsrum. Kaj arealerne omkring den nye del af Fritidshavnen er forsynet med trappeanlæg og bådebroer, som skaber kontakt til vandet og gør det muligt for de større lystbåde at lægge til kaj.

På den nordlige del af tangen ligger Fritidsmolen. Her ligger et Kur og Spa Center, der kan være med til at forlænge sæsonen af turister. Inde mellem ydermolerne er der anlagt et soldæk og havnebad, med tilhørende omklædnings- og bade faciliteter, som er offentlige tilgængelige. Fritidsboliger er også placeret mellem molerne, i en krans omkring havnebadet. Den østlige kant af Fritidsmolen er markeret af den 2-4 etager høje bebyggelse, der rummer blandet bolig og erhverv.



PLANUDSNIT AF FRITIDSHAVN 1:2000

HAVNEØ

De udgravede kanaler skaber mulighed for at introducere nye boformer på Havneøen. Kanalhusene udgør fire rækker af fem huse, der alle har direkte tilgang til vandet via deres egen terrasse. Vest for Kanalhusene ligger en ny busholdeplads. Her kan turistbusserne holde tæt på havnes centrum. Lige syd for Kanalhusene, ligger en ny dagligvarebutik, der vil servicere havneområdet og den omkringliggende by. Dagligvarebutikken ligger med facade ind til byen, så den er nem at få øje på. Bådpladsen, for vinter oplagring, ligger på den sydlige del af Havneøen. Her er det også pga. de udgravede kanaler muligt at trække bådene op på land.

En promenade følger kanalen fra det nederste havnebassin ned til Havneøens nederste kant. Her forsætter promenaden som en landskabspromenade langs kysten, og skaber en passage til røgerierne syd for havnen.



PLANUDSNIT AF HAVNEØ 1:2000



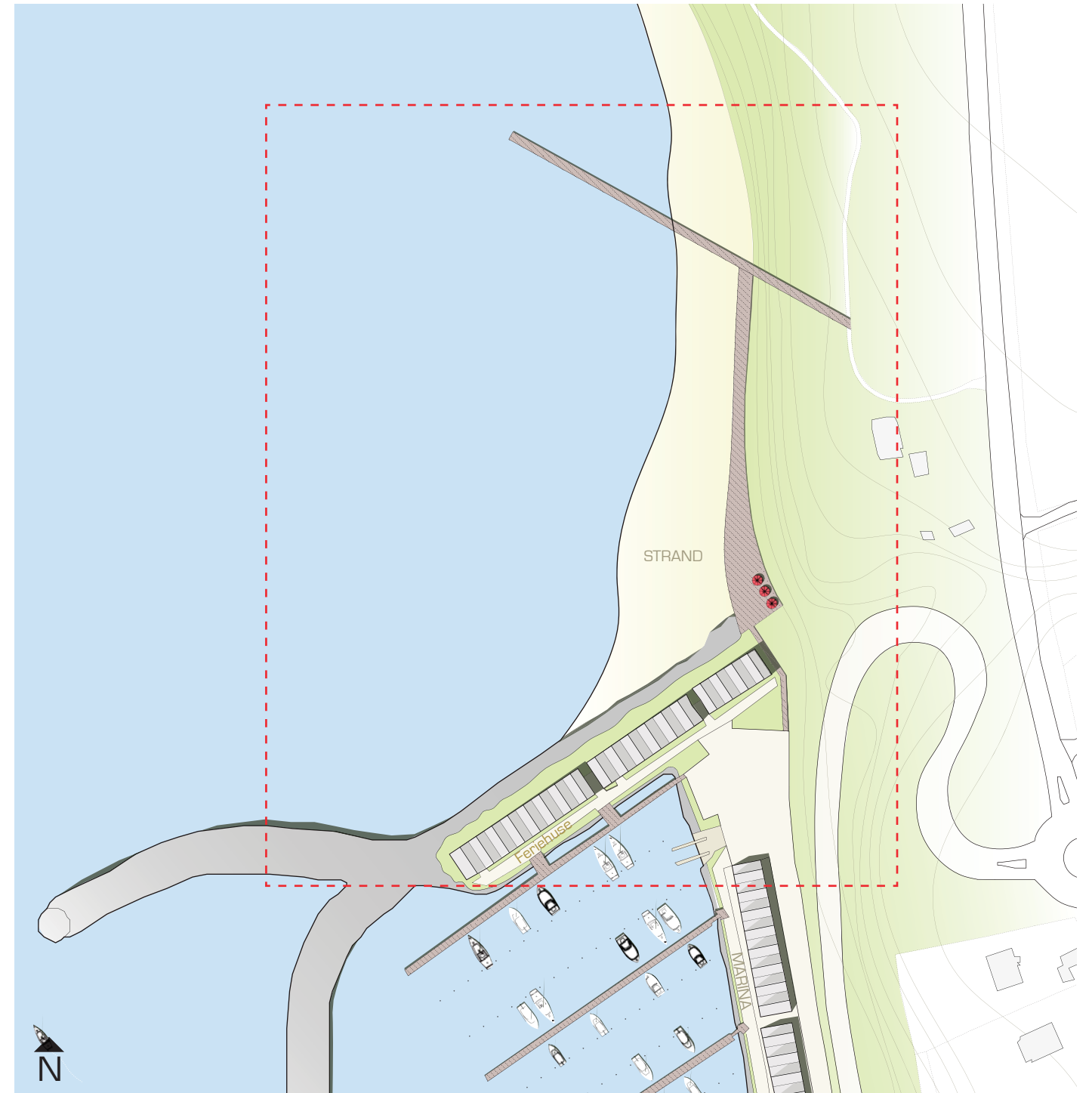
STEMNINGS COLLAGE FRA KANALHUSENE



STEMNINGS COLLAGE FRA PASSAGEN

REKREATIVT LANDSKAB

Det Rekreative Landskab skaber et åndehul tæt på havnen og forbinder landskabet oppe på skrænten med landskabet, som ligger for foden af skrænten. Påfyldning af sand skaber en lille strand nord for havnen ved foden af den stejle skrænt, hvor der etableres en strandpromenade langs kysten. Strandpromenaden går over i en badebro, der flugter mod nord/vest ud i vandet. En landskabelig trappe bevæger sig op da skrænten, til sti forbindelsen følger den nordlige kyst.



PLANUDSNIT AF REKREATIVT LANDSKAB 1:2000

INTRODUKTION TIL ANALYSEN

Analysen udgør rammen for de undersøgelser, der er blevet foretaget parallelt med designprocessen. Derved danner analysen grundlaget for de mange beslutninger og overvejelser, som ligger til grund for designet. Fire hovedemner kategoriserer analysen. Første del af analysen skildrer Bornholms vækstgrundlag i oplevelsesøkonomien, og de generelle forhold for den fremtidige udvikling på Bornholm. Den giver en kort beskrivelse af øens image og identitet, turisme og befolkningstilvækst. Anden del af analysen beskriver de nærmere forhold i Hasle og byens fremtidsmuligheder, samt byens strukturelle forhold som veje, arealanvendelse, topografi, bebyggelse og omkringliggende landskab. Den tredje del er en analyse af Hasle havn og de forhold, der gør sig gældende på projektområdet. Sidste og fjerde del af analysen danner den teoretiske ramme for projektet, hvor teorien afbilder de historiske og de planlægningsmæssige forhold, som gør sig gældende i de nutidige forhold i revitaliseringen af havnefronter rundt omkring i landets provinsbyer.

1.DEL_BORNHOLM I OPLEVELSESØKONOMIEN

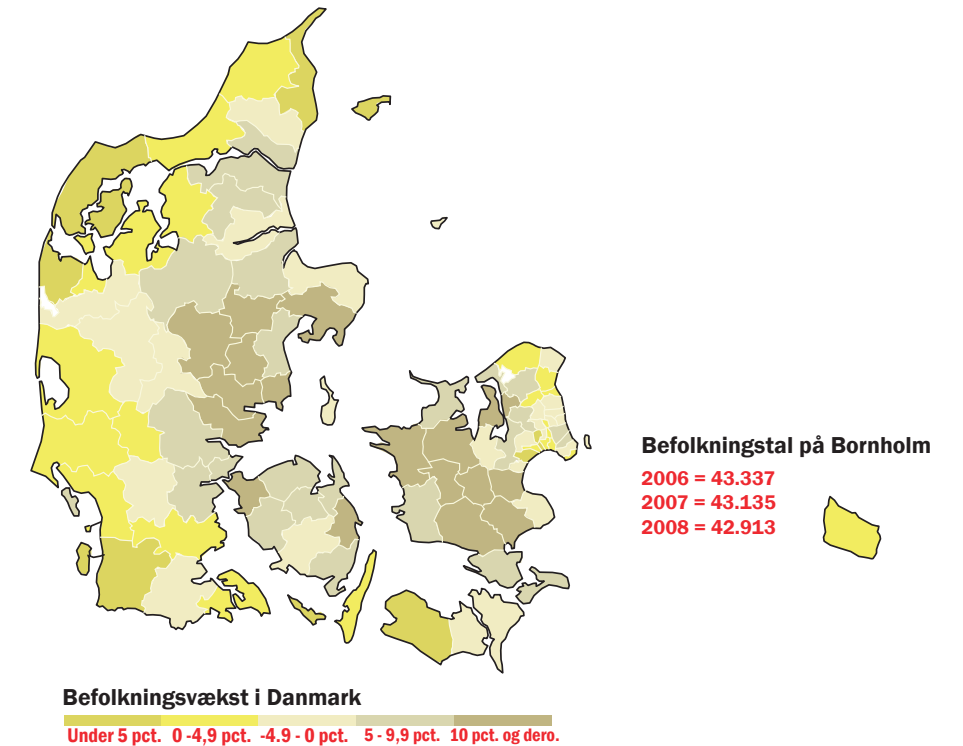
Bornholm som udkantsområde

Opførelse af nye broer, den øgede mobilitet og udbygningen af infrastruktur nettet er nogle af de faktorer, der har været med til at ændre de funktionsstrømninger, som har påvirket den danske infrastruktur i de seneste år (Carlberg, 2005). Dette har yderligere påvirket en centralisering af økonomi og erhverv til de større byer i Danmark. Også de offentlige aktiviteter har gennemgået en centralisering til større hovedcentre, senest med kommunesammenlægningen i 2007. Disse forhold efterlader områder i udkants Danmark i en position, hvor de er nødt til at definere et nyt fundament for den fremtidige udvikling.

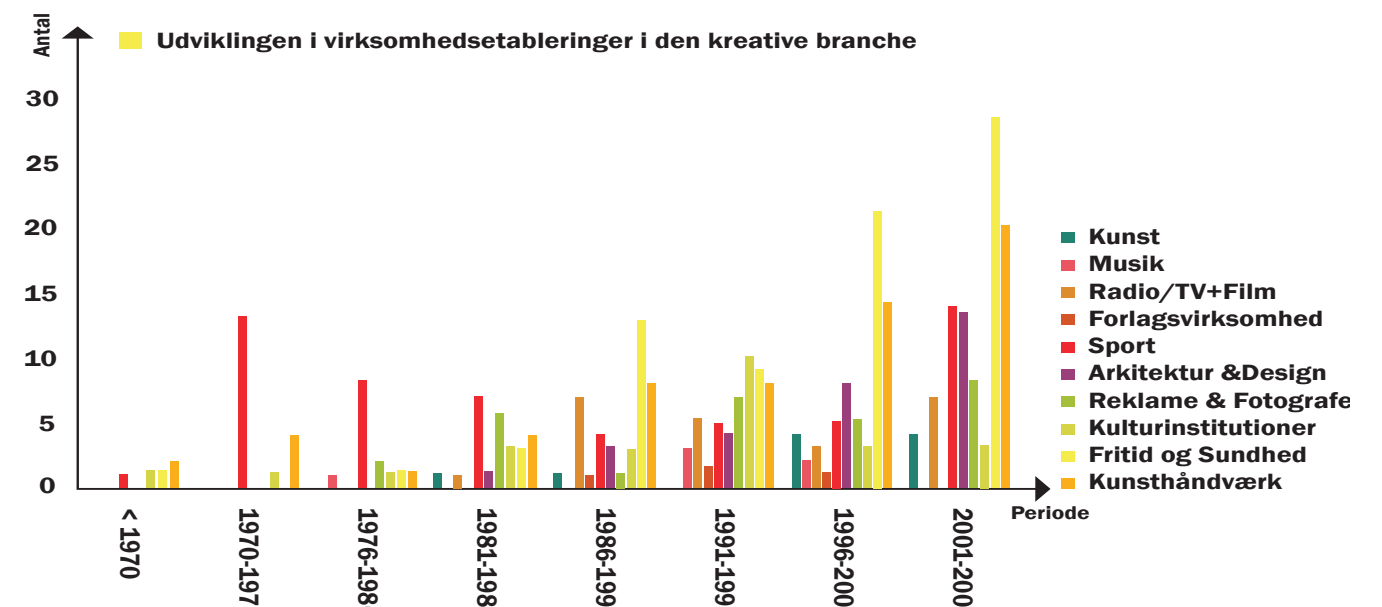
Bornholm er et af disse områder i udkants Danmark, hvor der tilskrives en nedgang i befolkningstilvæksten. Danmarks Statistiks nyeste befolkningsfremskrivning viser, at befolkningen på Bornholm vil falde med 5 pct. de næste 23 år, mens den største befolkningstilvækst indtil 2030 forventes i Region Midtjylland, som ligger med omkring 9 pct. (Danmarks Statistik, 2007).

Selvom Bornholm står til en faldende befolkningsvækst i fremtiden, har øen gode udsigter i den kreative branche, hvor den har oplevet en enorm vækst målt i antal virksomheder de seneste år. Sidestående figur viser, at det især er fritid og sundhed, kunst og kunsthåndværk, sport, arkitektur og design der har ført væksten an. Den kreative branche er en spire i den Bornholmske oplevelsesøkonomi og kan i fremtiden være med til at definere Bornholms leve grundlag (Center for Regional- og Turismeforskning, 2006b).

Der er de seneste år foretaget en række undersøgelser af konsulent firmaet Center for Regional- og Turismeforskning (CRT) i samarbejde med Bornholms Amt (nu Bornholms Regionskommune). Disse forhold skal undersøge hvordan øen i fremtiden kan sætte sig på markedet i forhold til turisme og oplevelsesøkonomi. Følgende afsnit beskriver nogle af de muligheder som undersøgelserne leder hen til.



Kilde: Danmarks Statistik (2007), Danmarks Statistik (2008)



Kilde: Center for Regional- og Turismeforskning (2006b)

Image og identitet

Bornholm har i mange år været en af Danmarks særlige ferie destinationer. Der er nok ikke ret mange, der kan tænke på Bornholm og ferieture uden at synge sangen af komponist Svend Gyldmark og tekstforfatter Erik Leth; "Bornholm, Bornholm, Bornholm, du er den dejligst ferieø.....!". Øen er da også i folkemunde kendt som "solskins øen", men selv om øen har et godt mundheld oplever den en stærk konkurrence fra andre feriedestinationer.

Mange af de karakteristika som Bornholm har som en ferieø, deler den i en vis grad med andre ferieøer eller feriedestinationer. Men noget tyder på at den samlede pakke og image af Bornholm gør stedet til noget særligt. Øens identitet og image, der er knyttet til Bornholms særlige kultur, er således en medvirkende årsag til at turisterne vælger at holde ferie på Bornholm (Center for Regional- og turismeforskning, 2006b). Her kan begrebet kultur tolkes som en ressource, bestående af miljø, aktiviteter og stemninger, der medvirker til at tiltrække mennesker til et bestemt område (Center for Regional- og turismeforskning, 2006a). Bornholm er et rum af oplevelser, sansninger og indtryk, med tilknytning til den særlige kulturhistorie og natur, der adskiller sig fra resten af Danmark. Øens klipper og undergrund af granit er væsentlig anderledes end resten af Danmark og de historiske rundkirker, røgerier og små fiskehavne er også med til at skabe den unique stemning af Bornholm.

Det Bornholmske turisme produkt er således, som alle andre turismeprodukter, et produkt hvor den følelsesmæssige behovsopfyldelse har større betydning end den funktionelle. Bornholm er som følge deraf et feelprodukt og ikke et thinkingprodukt. Derfor er der i markedsføring af Bornholm fokus på at åbne en bred vifte af sanseindtryk, hvor nøgleordene er nærhed, autenticitet og mangfoldighed.

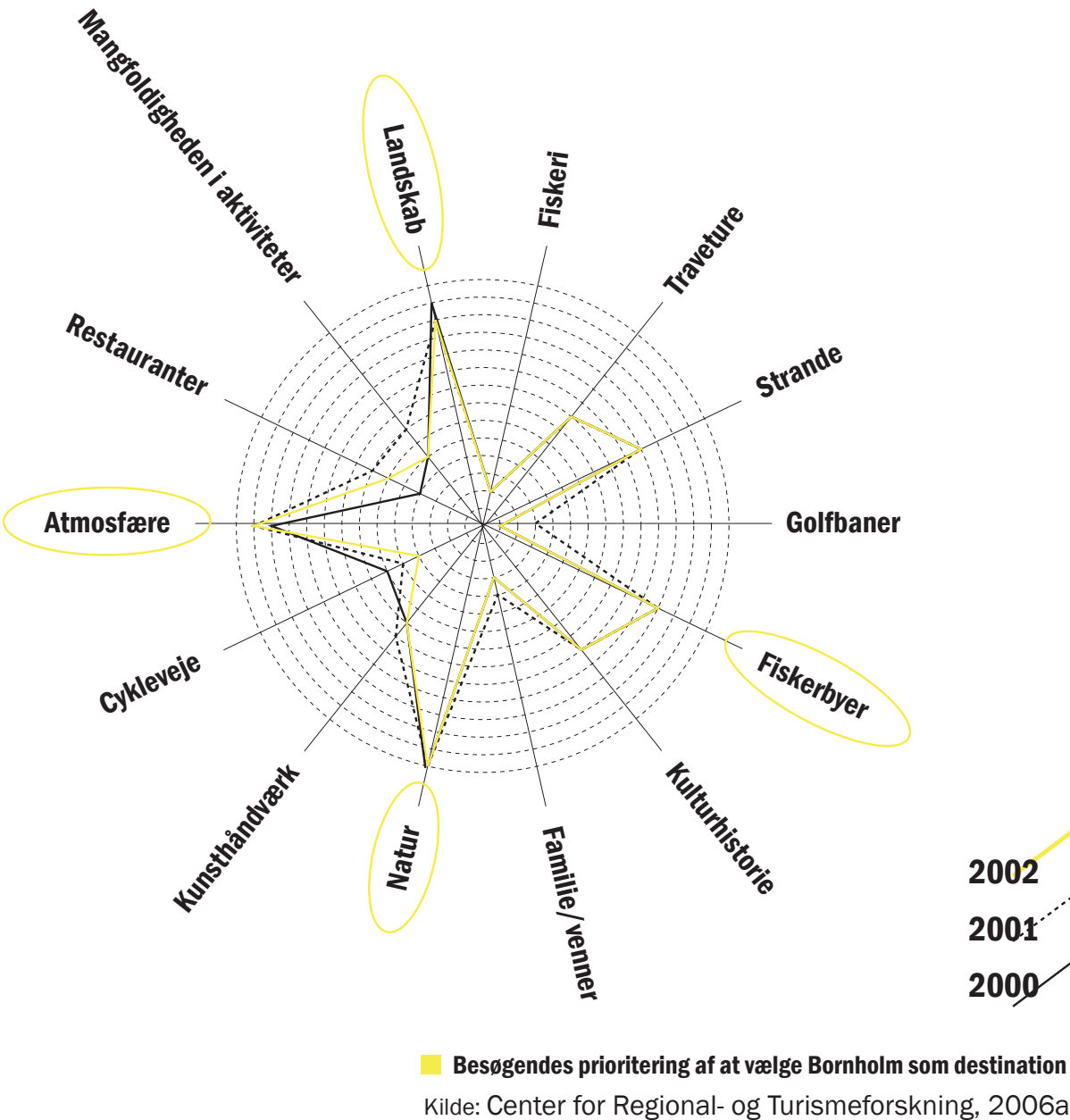


Turismens pull-motiver

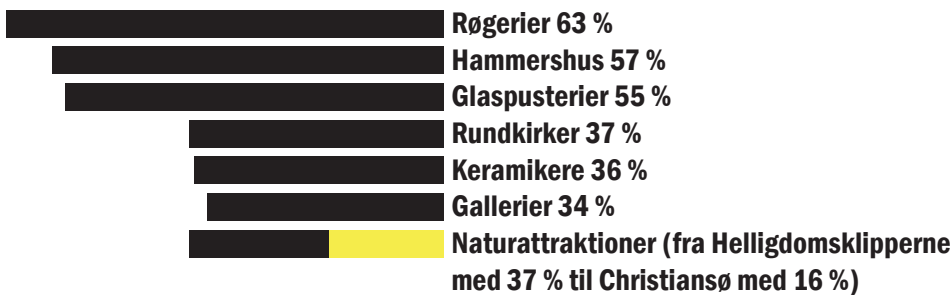
Råstoffet for øens turisme er naturen og kulturen, der betragtes som den særlige atmosfære på Bornholm. Undersøgelser viser at naturen betragtes som det væsentligste pull-motiv for turister der kommer til øen. I det pågældende survey af de besøgendes prioritering for at vælge Bornholms som destination vises det, at turisterne fra 1998 til 2002 har valgt naturen som den væsentligste faktor for at vælge Bornholm som feriested. Selvom naturen betragtes, som det væsentligste pull-motiv for øens turisme, så gælder denne tendens dog også for resten af landets feriedestinationer. Naturen på Bornholm giver altså ikke nødvendigvis Bornholm en komparativ fordel i konkurrencen om turisme i Danmark. Det afgørende for Bornholm er i stedet hvordan det som destination formår af fremme oplevelsen af naturen, og dets samspil med øens øvrige tilbud og oplevelser (Center for Regional- og Turismeforskning, 2006a).

Det pågældende Survey viser også at atmosfære og landskab er højt på listen over aktiver, som prioriteres for at vælge Bornholm som destination. Selv om naturen og landskabet har høj betydning for at vælge Bornholm som feriemål, så modsvarer det ikke at de mest besøgte destinationer på Bornholm f. eks. er røgerierne, kunsthåndværker og Hammershus, der knytter sig til stedets særlige kulturhistorie og håndværk. Disse aktiver kan dog også tilskrives attraktioner, der knytter sig til stedets atmosfære (Center for Regional- og Turismeforskning, 2006a).

Hermed kan det ses at kombinationen af Bornholms natur, landskab og atmosfære er de tre faktorer, der af turisterne anses for at have størst betydning for Bornholms attraktivitet. På fjerdepladsen ligger de mange røgerier, som er et af Bornholms største varemærker. Undersøgelser, af hvilke attraktioner, der er de mest besøgte, viser at 63 % af de besøgende lægger vejen forbi røgerierne. (Center for Regional- og turismeforskning, 2006a). Dette må tyde på at de små Bornholmske havne har stor tiltrækningskræft på turisterne. Men de færreste havne har egentlige publikums faciliteter og oplevelser at byde på udover lystbådene, der i vid udstrækning har erstattet fiskerbådene på Bornholm. Derfor ligger der et stort potentiale i at udvikle havneområderne til turisme og rekreative formål (Center for Regional- og Turismeforskning, 2006c).



De mest efterspurgte oplevelser på Bornholm i 2002



Kilde: Center for Regional- og Turismeforskning, 2006a

Fremtidige muligheder i øens turisme

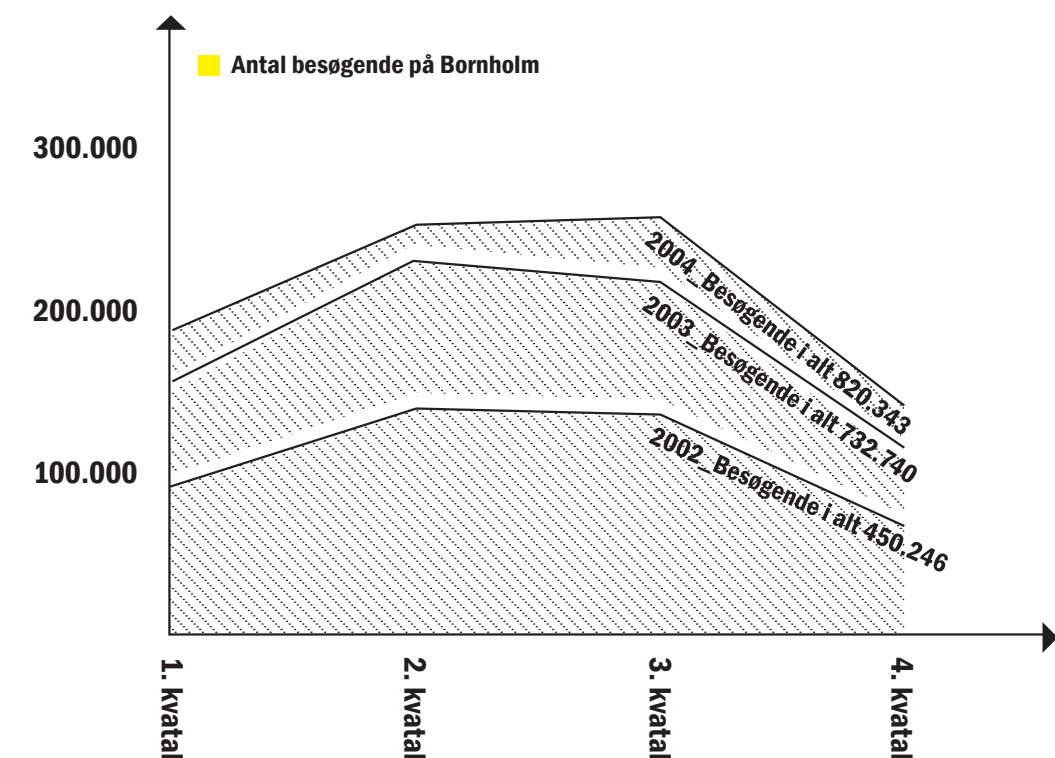
Bornholms turisme har oplevet et positivt opsving i antal besøgende, efter der blev skabt en ødet tilgængelighed til øen. Først med Øresundsbroen i år 2000 og den derefter indsættelse af hurtig færger fra Ystad til Rønne i 2001. Statistikker, lavet af antal besøgende på Bornholm fra 2002-2004, viser det opsving, der har været i årrækken efter at tilgængelighed til Bornholm blev øget (Center for Regional- og Turismeforskning (2006b)). Selv om tilgængeligheden er blevet øget til Bornholm og dette har haft en positiv effekt, så er der andre faktorer der har haft en negativ effekt på øens turisme. Den måde vi rejser på har ændret sig markant den sidste årrække. Dette indebærer at den gennemsnitlige opholdslængde er faldet betydeligt for danskernes rejser. Folk tager på ferie flere gange om året, men også kortere ferier. Denne tendens betyder at mange tager på små svipeture året rundt. Derfor betyder den øgede tilgængelighed til Bornholm også at øen må konkurrere med mange andre destinationer rundt om i Europa. Da lavpris flyene kan tilbyde ture til udlandet til samme pris som en tur til Bornholm. Derfor er Bornholm sandsynligvis gået fra at være mål for hovedferieophold, til at være et mål for det andet, tredje eller måske endda det fjerde ferieophold i året (Center for Regional- og Turismeforskning (2006b)).

Danskernes rejsetendens kan ses på, at antallet af besøgende til Bornholm er steget, mens antallet af overnatninger er faldet. Hvis man ser på perioden 2000 til 2005, så steg antallet af overnatninger med 14 %. Derimod faldt antallet af registrerede overnatninger med 15 %. Dette indebærer at den gennemsnitlige opholdslængde er faldet betydeligt for danskernes rejser (Center for Regional- og Turismeforskning (2006b)). Derfor skal øen nu til at finde ud af, hvordan den i fremtiden kan konkurrere, som værende et feriemål for kortere opholdsrejser.

Ser man på værdiskabelsen af Bornholms turisme så er det forlystelser, museer, sport og den offentlige service, f. eks cykel- og vandresti og natur attraktioner, der leverer de primære oplevelser i turismen, mens det der skaber mest værdi for turismen er privat service, overnatninger og detailhandel (Center for Regional- og Turismeforskning (2006b)). Undersøgelser viser at overnatningsfaciliteterne på Bornholm er utidssvarende. Store dele af overnatningssektoren har behov for kvalitetsløft. Dette behov blev allerede erkendt i 1993 og var medvirkende til, at der blev gennemført en del større og nødvendige renoveringer. Plan & Byg i Bornholms Regions kommune konstaterede i 2005 følgende i en undersøgelse af Hoteller og feriecentre standard på Bornholm, at der ikke er bygget nye hoteller og feriecentre de sidste 25-30 år. Derfor har øen brug for nye overnatningsfaciliteter, der lever op til nutidiges standarder, og kan være med til at fremme økonomien på Bornholm (Center for Regional- og Turismeforskning, 2006a)

Andre muligheder for at fremme Bornholms økonomi, er at skabe flere organiserede aktiviteter. De organiserede aktiviteter, hvor der skal anvendes specialudstyr, undervisning eller formidling på den ene eller anden måde er aktivitetstyper, som kan skabe omsætning i turismen og privat beskæftigelse. Derudover er mange af disse former for turisme ikke begrænset til sommersæsonen og giver dermed også mulighed for at øge turismen i skuld sæsonen. Sådanne aktiviteter kunne forbindes med mange af de små kreative erhverv eller med wellness og naturoplevelser, der er på øen, hvor Bornholm endnu ikke har fuldt udnyttet potentialitet for at fremme sådanne aktiviteter (Center for Regional- og turismeforskning, 2006a).

Der ligger derfor et stort potentiale i at skabe nye tidssvarende overnatningsfaciliteter og fremme de organiserede erhverv. Disse potentialer, der kan fremme oplevelsesøkonomien på Bornholm, er ikke fuldt udnyttede. Det er også blevet beskrevet hvordan øens havne og røgerier tiltrækker en stor mængde turister. Derfor ligger der store potentialer i at bruge disse områder til at fremme oplevelser og faciliteter til øens turisme. En revitalisering af havnefronterne kan være med til at skabe nye oplevelser og give oplevelsesøkonomien et kvalitetsløft på Bornholm, der både kan forny de nedslidte havne og generere fremtidige muligheder.



Kilde: Center for Regional- og Turismeforskning (2006b)

2. DEL_HASLE BY

Byen

Hasle er et bysamfund der opstod omkring et mindre fiskeleje for foden af en kystklint og i læ af et undersøisk rev. I 1645 beskrives Hasle som en meget fattig købstad, med et primitivt havneanlæg. Opblomstringen af Hasle skete efter 1826, hvor molerne blev forstærket og havnen blev udbygget. Det skete ved at man fjernede de øverste kullag, der dengang løb under havnen, derefter anvendte man havnen til udskibning af det opgravede kul, som satte gang i den industrielle udvikling.

Omkring 1840 blev havnen udbygget for udskibning af tegl, og A/S Bornholms Kul og Teglværk var med til at finansiere endnu en havneudvidelse. Havnen har oplevet flere udvidelser for at kunne opfylde industriens behov. Indtil 1988 har havnen været en væsentlig faktor for byens opblomstring og erhvervsgrundlag, men den sidste udvidelse af havnen, som blev foretaget i 1988 med støtte fra EF, havde ikke den effekt som var tilsigtet. Håbet var at udvidelsen ville bringe en ny opblomstring af erhvervet omkring havnen, men pga. fiskerikrisen kom den aldrig. Havnen har nu omkring 15 erhvervsfisker. Desuden findes der ca. 50 joller og 32 lystbåde (Bornholms Regionskommune 2005b).

Hvor erhvervet på havnen før var grundlaget for byens økonomi og opblomstring, er det nu andre faktorer der gør sig gældende. Hasle ligger på Bornholms vestkyst, ca. 12 km. fra Rønne. Byen vil i fremtiden kunne fungere og udvikle sig som et attraktivt bosætningsområde med den korte afstand til arbejdspladser i Rønne, og med nærhed til rekreative muligheder, så som skov og strand. Byen er desuden velforsynet med god offentlig service, så som skole, børnehave, fritidsklub og ungdomsklub, plejehjem og idrætsfaciliteter. Byen befolkningstal var i 2005 på 1.751 personer og Hasle er en af de få byer på Bornholm, hvor der forventes en smule befolkningsvækst i fremtiden. Dog kun på nogle få procent (Bornholms Regionskommune 2005b).





► GRØNBECHS GÅRD



► POUL PAVA GALLERI

Byen er særdeles velbesøgt af de mange turister i sommerhalvåret. Turisterne besøger røgerierne, Karetmagergården, kunsthåndværkerhuset Grønbechs Gård og andre gallerier i byen. Hasle vil med den fine beliggenhed i forhold til natur og afstand til Rønne, kunne udvikle sig til kvalitetsturisme med kunst og håndværk, som er rigt repræsenteret i byen. Der er også gode erhvervsmuligheder inden for forretningslivet mht. service- og turistorienterede virksomheder, så som restauranter, cafeer, kunsthåndværk, kulturarrangementer. Traditionel handel med dagligvare og udsalgsvare er mere begrænsede. Den type forretninger skal konkurrere med det langt større udbud der findes i Rønne (Bornholms Regionskommune 2005a).

Den svagt stigende befolkningstilvækst til byen, og mulighederne for større kvalitetsturisme kan være et nyt fundament for byens fremgang og opblomstring. Havnen udgør et område, hvor der ligger et stort potentiale for ny udvikling, hvis disse potentialer udnyttes rigtigt og forbindes til byens øvrige forhold og fysiske struktur, kan det i fremtiden danne nyt vækst grundlag for Hasle by.



► RØGERIERNE

Arealanvendelse og infrastruktur

Hasle byzone har form som en trekant med spidsen mod nord. Den gamle bydel ligger mod nord op ad skrænten. I dette område ligger byens centrum med alle centerfunktionerne, som indkøb, bank og andet små erhverv. I nyere tid er byen vokset med vejen mod syd. Her er et stort boligområde bestående af en lang række parcelhuse. Mod sydøst er byen vokset langs landevejen til Rønne. Her har industrien og de større offentlige institutioner, som bibliotek og plejehjem placeret sig langs landevejen. Hoveddelen af turistfaciliteterne, så som røgerierne, vandrehjem, campingplads, ferieboliger og sommerhusområdet ligger syd for byen (Bornholms Regionskommune, 2005a).

I sommeren 2005 åbnede Hasle omfartsvej. Den skulle aflaste bymidten for gennemkørende trafik fra Rønne til det nordlige Bornholm. Storegade er den vigtigste forretningsgade. Den gennemløber midtbyen i en bue og udvider sig til torvet i centrum af byen, foran det gamle rådhus. Tre andre gader løber parallelt med Storegade og kysten. Fire tværgående gader forbinder disse gader ned til havnen og skaber flere steder hav kig (Bornholms Regionskommune, 2005a).



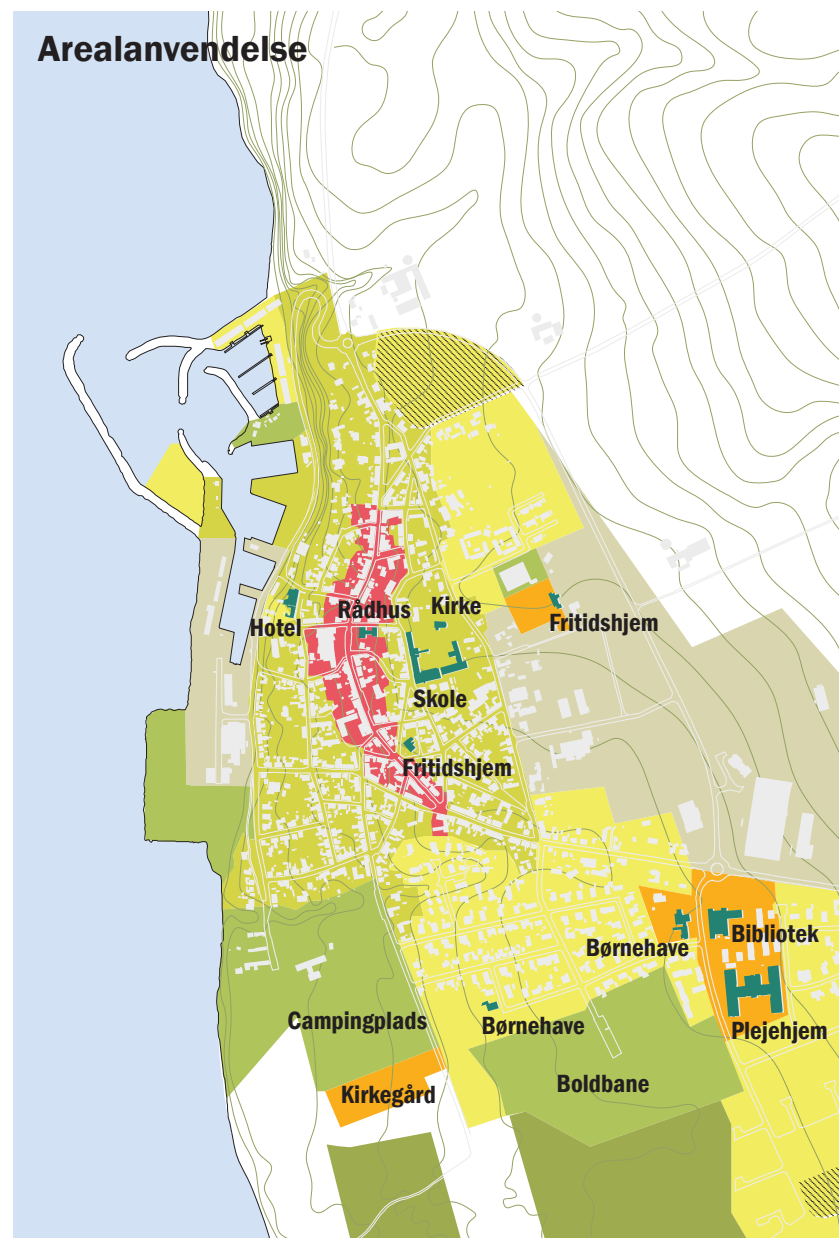
▶ PARCELHUSOMRÅDE SYD FOR BYEN



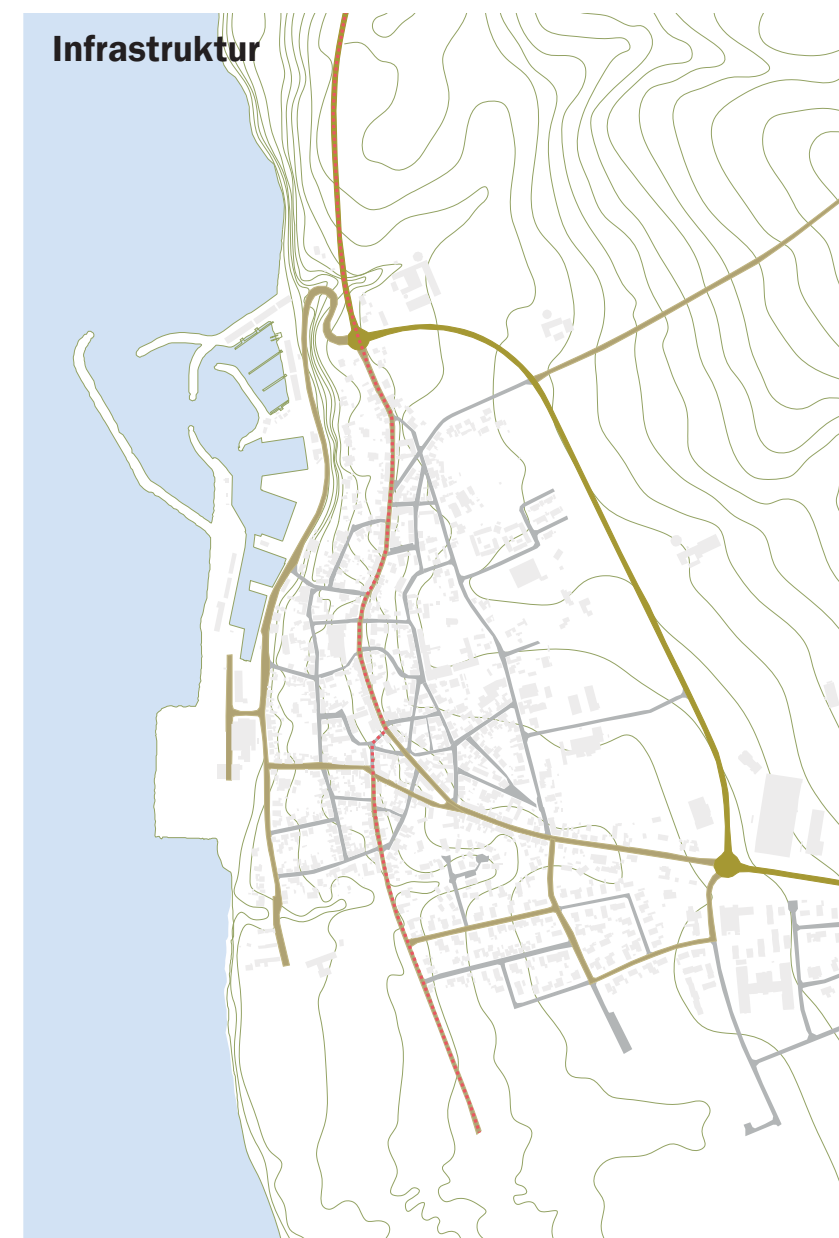
▶ GADEFORLØB OP TIL HASLE KIRKE



▶ RÅDHUS OG BYENS TORV



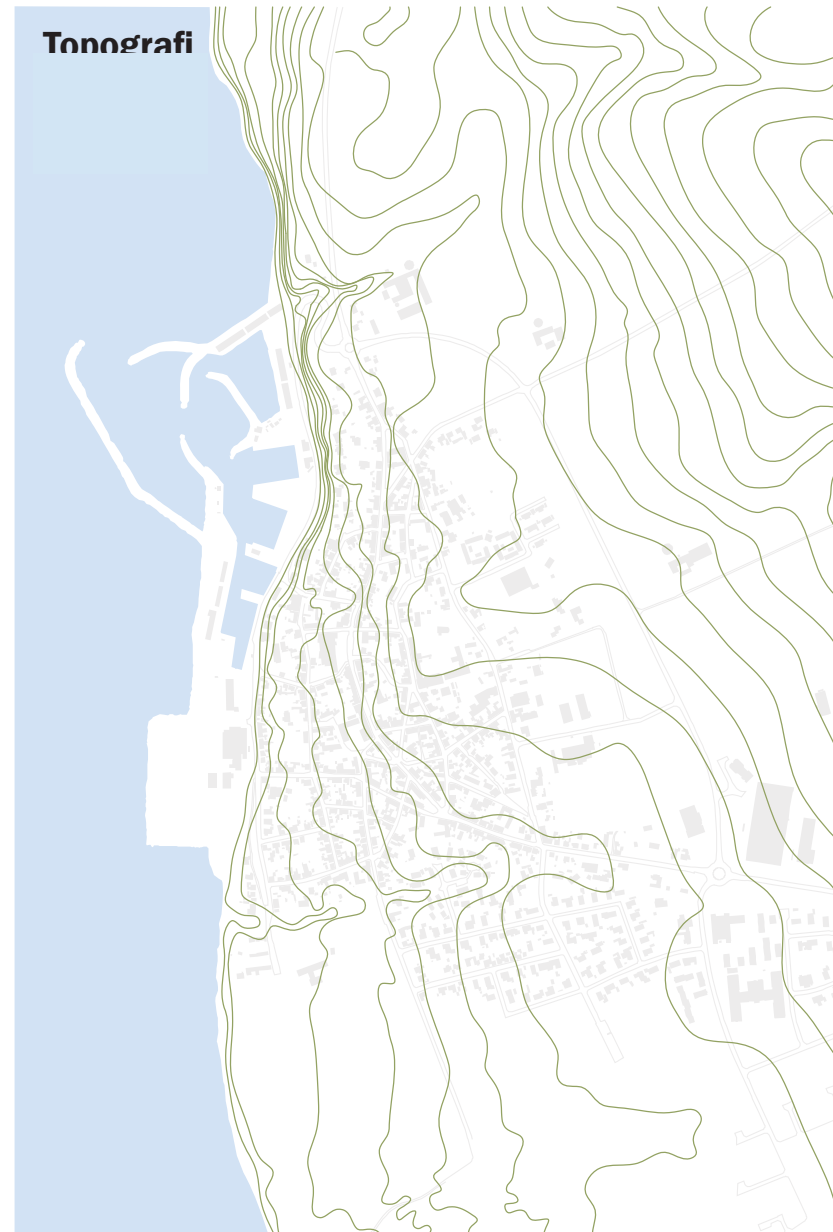
- BOLIGFORMÅL
- FREMTIDIG BOLIGFORMÅL
- BLANDET BOLIG- OG ERHVERVSFORMÅL
- CENTERFORMÅL
- OFFENTLIGE FORMÅL
- ERHVERVSFORMÅL
- FERIE- OG FRITIDSFORMÅL
- SOMMERHUSOMRÅDE
- INSTITUTIONER



- OVERORDNET TRAFIKVEJE
- TRAFIKVEJE
- LOKALVEJE
- CYKELSTI

Topografi og bebyggelse

Stedstopografi viser landskabets karaktertræk, hvor den nordlige del af byen hænger sammen med øens stejle landskab. Byen ligger her på en skrænt ned mod havnen. I den sydlige ende, mod det tidligere sandflugtsområde, flader landskabet mere og mere ud. Bebyggelsen stiger derfor ikke her langs skråningen, som den gør mod nord. Der er ikke nogen særlig variation i bebyggelsens etagehøjde, der oftest er 1-2 etager høj, eller i bebyggelsens typologi, som hovedsageligt udgør parcelhuse og lav tæt bebyggelse. Mod sydvest hvor de større offentlige institutioner og erhverv er placeret, ser man de mere kropstunge bygningsmasser. Da bygningstypologierne er tætte og lave i den del af byen hvor skrænten bevæger sig op af landskabet, er det derfor topografien, der former landskabet og ikke så meget bebyggelsen. Mere detaljeret sammenhænge mellem bebyggelse, topografi og havn kan ses i senere afsnit, Fysisk sammenhæng mellem by og havn.



Det omkringliggende landskab

Hasle ligger lige syd for øens klippeområde, som går tværs over Bornholm fra Hasle til Nexø, og nord for det tidligere sandflugtsområde, hvor Hasle Lystskov nu ligger. Naturen omkring Hasle er derfor varierede og seværdige, med både Bornholms nordlige stejle landskab, og øens flade sandet landskab mod syd (Butzbach, 2007).

Kystlandskabet lige nord for Hasle, der ligger mellem landevejen og kysten, er en delvist skovklædt skrænt. 12-14 meter over havets overflade rejser denne kystlint sig lodret op og skaber en smuk terrasseflade, som består af Den Baltiske Issøs strand grus. Isen smeltede bort for godt 10.000 år siden fra den sydlige del af Østersøen. Bornholm havde som følge af ismassernes vægt været trykket ned, og da isen forsvandt, begyndte øen langsomt at hæve sig. Samtidig hermed steg vandstanden i den baltiske issø som følge af afsmeltningen. Den baltiske issøs opstemmede vandmasser overskyllede de kystnære dele af Bornholm. Terrasser med sandgrus fra issøen ses derfor flere steder langs den bornholmske kyst, men den er særlig tydelig ved Hasle kyst (Butzbach, 2007). Langs terrasse fladen følger der en sti, som går hele vejen op langs Bornholms kuperede kyst til den nordlige spids. Oppe fra landskabsterrassen er der en særdeles god udsigt over den nordlige del af Hasle havn og ud over vandet. Denne del af landskabet er ikke særlig godt forbundet til havnen, og der er ikke nogen direkte passage, som knytter landskabet nedenfor skrænten sammen med terrassefladen og sti forbindelsen oppe på skrænten. Hvis man derfor vil op på skrænten må man tage den lange vej omkring landevejen, for at få udsigten over havnen.



Syd for Hasle ligger røgeriet der er hævet op på en kystklint, og længere mod syd ligger Hasle Lystskov. Skoven forsætter langs kysten helt ned til Rønne. Skoven var før et sandflugts område, der var en stor trussel mod øens landbrug. I 1820 påbegyndte man tilplantningen af det 535 ha. store område mellem Rønne og Hasle, der i dag dæmper sandet med den tilplantede skov af pionér træer som birk og skovfyr og senere også rødgran, eg og bøg. Skoven er derfor særdeles afvekslende og rummer samtidig mange minder fra århundreders udnyttelse af undergrundens grus-, sand-, ler- og kulforekomster. Rubinsøen og Smaragdsøen er levn fra tidligere kulbrud og lergrave, der nu er en biotop af dyr og planter. Stranden syd for Hasle har også værdi som rastepads for vade- og andefugle. Om vinteren kan der ses både flokke og svaner i området (Hansen, 1988). Dette landskab omkring røgeriet, og syd for er heller ikke særlig godt forbundet med havnens landskab.

Den fysiske forbindelse mellem det sydlige landskab og havnen er vejen, som ikke skaber nogen særlig god visuel kontakt til havnen. Der er heller ikke lavet nogen passage til fodgængere, så det er muligt at følge kysten op til landskabet. Derfor ligger, både her, og i det nordlige område af havnen store potentialer i at knytte den omkringliggende natur tættere til havnes område, ved at lave sti forbindelser, passager og trappeanlæg, der kan fremme bevægelsen af turisterne og beboere i området. Dette kan være med til at trække flere mennesker til havneområdet, og skabe en værdi af at opleve stedets forskellige karakter fra syd til nord.



► LANDSKABET OMKRING RØGERIET



► LANDSKABS PLATEAU



► SKRÆNTEN VED KYSTEN

3.DEL_HASLE HAVN

Hasle havn er et tydeligt eksempel på en havn, der er meget etableret i det fiskeri og erhverv, der tidligere dannede havnens levegrundlag. I dag opleves havnen som tom og nedslidt. Det er en lidt søvnig havn, der i og for sig er alt for stor til de funktioner, som nu opholder sig på havnen. Enkelte fiskefiskekuttere, få sildekasser, et par trailer, lidt tovværk, olietønder og redskabsskure befolker stadig havnerummet, på nær den nordlige del af havnen, der for nogle år siden gennemgik en fornyelse til lystbåde havn og ferieboliger.

Havne rummet har i dag brug for fornyelse, og problemstillingen omkring fysisk identitet og forbindelse mellem by, havn og landskab bør løses på havnen, der opleves tom og nedslidt. Følgende analyse beskriver de karakteristiske træk og fysiske forhold, som er gældende på havnen. Disse forhold er med til at fremhæve både havnes karakter nu, men også de potentialer, der ligger for området i fremtiden.



Havneområdets karakter og brug

De inderste bassiner I, II, III anvendes forsat som fiskeriområde. Disse bassiner udgør i dag erhvervshavnen. Hvor bassin I og II anvendes som liggekaj og bassin III anvendes som lossekaj af fisk. På erhvervshavnen er der relativ få bygninger. Et isværk på 2-3 etager ligger tværvendt på midtermolen. Bygningen ligger som en god rum opdeler, da den som den eneste bygning rager op i vejret ude på havnen. Bygningen har en kirkelignende facon i et industriagtigt præg. Bygningens specielle karakter gør derfor bygningen til en af de få bevaringsværdige på havnen. Ellers er der relativ få bygninger på erhvervshavnen. Nogle fiskeskure og 4-5 halvtage til fiskeudstyr, er det der udgør bebyggelsen på havnens flade (Bornholms Regionskommune, 2005b).

I den sydlige ende af havnen, grænser bebyggelsen helt ned til havnens kant, hvor 9 store betonrør, der med fælles tag, danner den høje silobygning. Siloerne udgør havnens pejlemærke og er et varetegn for byen. Siloerne markerer også, som en pæl i jorden, mødet mellem by og havn. Syd for havnen afsluttes havnen af de kubiske industribygninger, der udgår en fiskefilet fabrik. Fabrikken har ingen tilknytning til havnen, da de fisk der bliver forarbejdet på fabrikken bliver transporteret med lastbil fra andre steder. Det område fiskefilet fabrikken ligger på, er ophobning af overskuds jord der danner en flade, som strækker sig ud i havet. Dette bryder den tidligere kystlinie, der før skabte en fin overgang ned til Røgerierne helt mod syd (Bornholms Regionskommune, 1991).

Den nordlige ende af havnen udgår bassin IV og V. Bassin IV anvendes som trafikhavnsområde, selvom antallet af anløb er meget begrænset. I sommerhalvåret anvendes bassinet også af gæstende lystsejlere. Bassin V indeholder i dag en af øens største jolle- og lystbådehavne, der i dag er godt fyldt. Omkring bassinet er der i nyere tid opført ca. 40 ferieboliger. Bebyggelsen, der er to plans rækkehuse, er inspireret af de røde redskabsskure. Redskabsskurene er dog noget anderledes i skala og udtryk. Bebyggelsen er tilforladelig, selv om den ikke helt med det lyse træ og almindelig sadeltag spiller med på havnens typologi. Den nordlige ende ligger som en noget ublid barriere for der videre kystforløb, og der er kun en meget snæver passage mellem



den inderste bolig og skrænten. Bebyggelse går med deres terrasser helt ned til kanten omkring jolle- og lystbådehavnen. Dette er med til mentalt at privatiser området omkring jolle- og lystbådehavnen og skaber en barriere for andre besøgende, der let føler at de træder ind i et privat rum når de besøger denne del af havnen (Bornholms Regionskommune, 2005b).

Den lidt forblæste havn er nedslidt og har ikke rigtig nogen faciliteter, der giver liv til stedet. Nogle få årlige events som sildefesten og sankthans bål indtager havnerummet, men ellers ligger havnes flader tomme hen det meste af året. Selv om havnen har en af øens største lystbådehavne, så er der ikke nogen fællesfaciliteter knyttet til lystbådehavnen. Det eneste der kan betragtes som værende faciliteter er grillbaren og havnekontoret øst for bassin IV og klubschurene lige nord for bassin IV. Den generelle karakter er dog også at havnerummets flader fremstår som pauver, som veksler mellem nedslidte belagte flader eller sjusket uplejet græs. Der er heller ikke nogen sammenhæng mellem havne rummets inventar, som udgør plantekummer, belysning, bænke, borde, pavilloner og lignende. Der ligger derfor store potentialer i at forny havnens samlede udtryk og faciliteter, så havnen i fremtiden kan huse mere rekreative og fritids fremmende formål, som kan være med til at revitalisere havnes rum og funktioner.



► FISKERSKURENE



► FERIEHUSENE



► SILOERNE



► ISVÆREKET

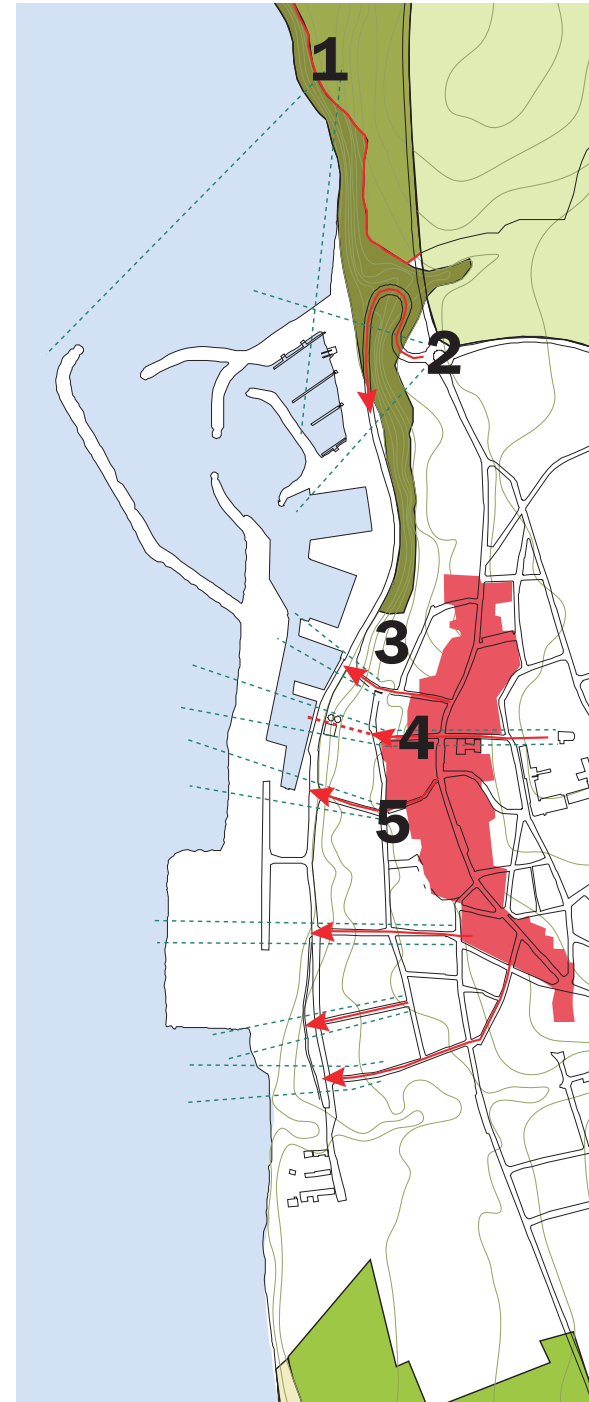
Fysisk sammenhæng mellem by og havn

Havnen ligger på en lige kyst. Det er således havnen der skyder sig ud i vandet, og ikke havnen der graver sig ind i klippen. Derfor ligger havnen som et langstrakt plateau nedenfor byen i to-tre etagers høje. Havnen orienterer sig mod vest, hvor byen kravler op langs skrænten mod øst. Selvom byen ligger i to-tre etagers højde, og kunne have en fantastisk udsigt over vandet og havnen, så vender byen alligevel ryggen mod vandet. Dette skyldes nok den ofte stærke vind fra vest. Få steder oppe fra byen oplever man nogle kig ud over vandet. Disse kig er oftest markeret af veje og passager, der skaber åbninger i den lave tætte bygningsstruktur i midtbyen. Når man bevæger sig af de krogede veje ned mod havnen, ser man havnen i en smal stribe mellem husrækkerne, indtil man befinder sig på havnen hvor ens udsyn åbner sig, og man kan se havnen i hele dens panorama.

Fra vandsiden sker adgangen til havnen via en nordlig indsejling, der ligger lige syd for kystskrænten og landskabs plateauet mod nord. Adgang til havnen fra landsiden sker via flere veje, der fører fra byen ned til havnefladen. En bred vej i den nordlige ende forbinder havnen til landevejen mod nord og til øens overordnede infrastruktur net. Vejen der følger skrænten danner sammen en veldefineret kant mod øst op til byen.

Selve byen er lav i 1 til 2 etagers højde. Set fra havnen vokser byen som parallelle rækker af huse op langs skrænten. Det er således topografien der rejser byen op og i mindre grad bebyggelsen. Kun den store silo, der er placeret for foden af skrænten sprænger byens skala og markerer, som en pæl i jorden, mødet mellem havn og by.

Der findes ikke nogen direkte forbindelse mellem midtbyen og havnen. Gang forbindelserne mellem by og havn sker via de smalle veje, som forbinder by og havn, men der ligger et potentiale i at skabe en passage rundt om siloerne og op af skrænten. Dette vil være med til at styrke den akse, der ligger fra Hasle kirke ned til byens gamle rådhus og tov og slutter ved siloerne nede på havnen. På den måde vil det i fremtiden være med til at gøre havnen tilgængelig.





▶ 1_UDSIGT FRA SKRÆNTEN



▶ 2_UDSIGT FRA DEN NORDLIGE
TILGANGSVEJ



▶ 3_BYEN KRAVLER OP AD
SKRÆNTEN



▶ 4_UDSIGT FRA HASLE KIRKE
NED TIL HAVNEN

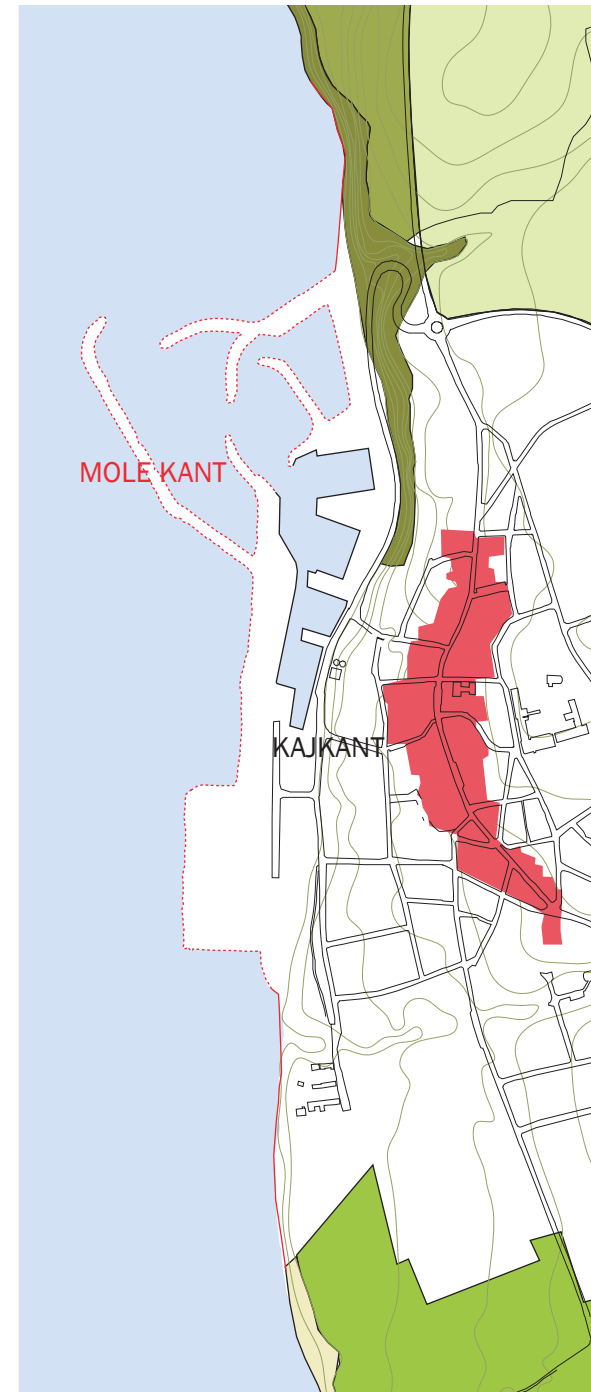


▶ 5_UDSIGT OVER HAVNEN FRA
EN AF DE SYDLIGE TILGANGS-
VEJE

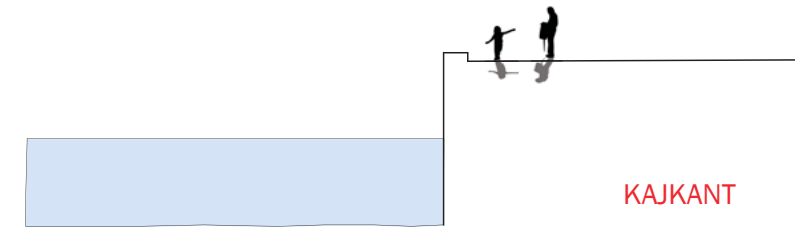
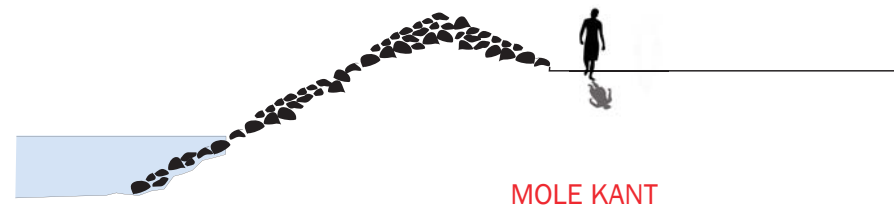
Havnens kant

Afgrænsningen af havnen er veldefineret af ydermolerne mod vest. Ydermolerne tegner en stram lige kant mellem kyst og hav med kystsikring af store regulære granitblokke, der beskytter mod vejrlig forhold. Den synliggør Bornholms undergrund og danner en flot kant udadtil mod havet. På indersiden derimod skaber molen en barriere ud til vandet, hvor den i hele havnens fulde strækning fra nord til syd når en højde på 2-3 meters over havnens overflade. Vandets flade bliver derved ikke tilgængelig, og der er heller ikke mulighed for udsigt ud over horisonten fra havnens flade. Dette kan forbedres ved at skabe trappeanlæg i forbindelse med molerne, så det bliver muligt at gå oppe langs molerne og nye udsigten ud over vandet.

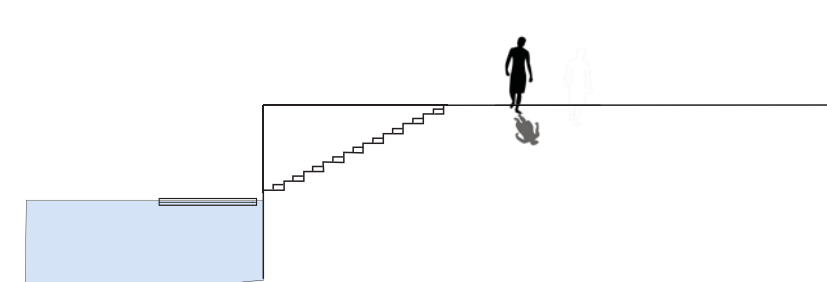
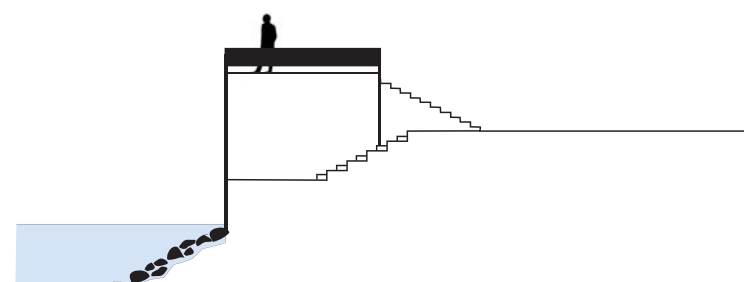
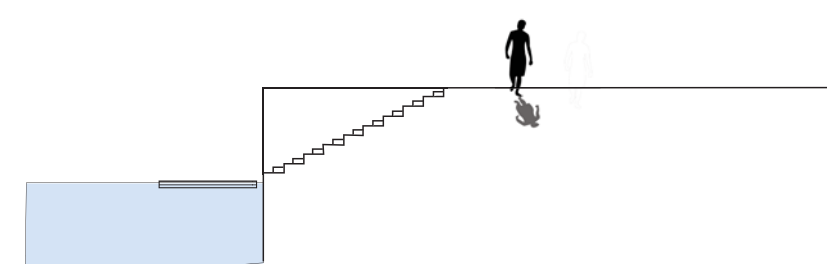
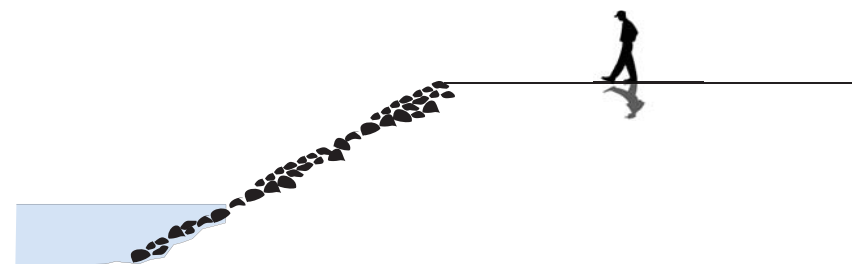
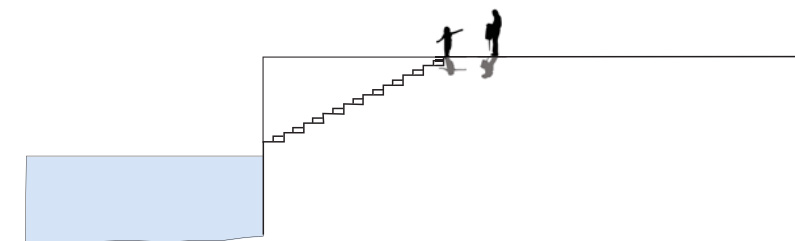
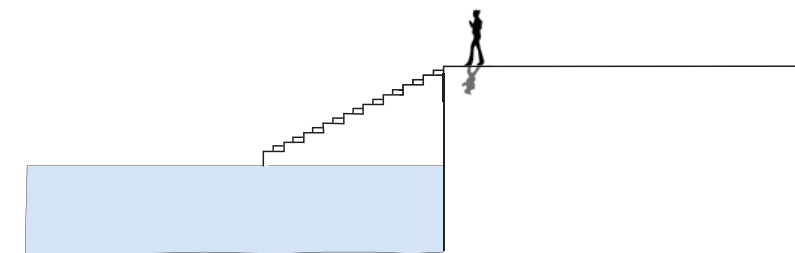
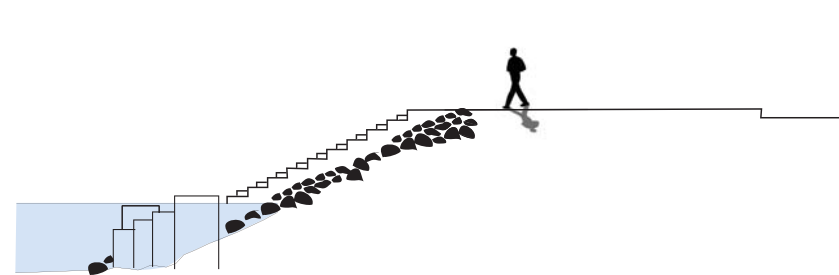
Hvor den yder kant af havnen udgør høje stenmoler, så er den indre kant af havneanlægget hovedsagligt opbygget af beton kaj. Nordligst hvor lystbådehavnen er placeret, er der nye moler af granitblokke og små lave træbroer til fortøjning til bådene. Afstanden fra terræn til vandspejlet er her ca. 1-1 1/2 meter. I resten af havnen, der udgør erhvervshavnen, er vandspejlet relativt højt på 2-3 meter, hvilket også her påvirker adgangen og kontakten til vandet. Ved fremtidig brug af havnen til mere rekreative formål, kan kaj anlægget modificeres via trappeanlæg og landgangsbroer til at skabe bedre tilgang og kontakt til vandet.



EKSISTERENDE KAJ- OG MOLEKANT



EKSEMPLER PÅ NY UDFORMNINGER AF KAJ- OG MOLEKANTEN



Planforhold på havnen

Planforholdene af Halse havn kan ses i både Regionskommuneplanen del 4. og i Regionsplantillægget nr. 7, som omhandler de Bornholmske havne. I Regionskommuneplanen beskrives Hasle havns udviklingsmuligheder som følgende:

”Havnen rummer i dag en række ubebyggede eller sparsomt bebyggede erhvervsarealer, som ikke kan forventes anvendt til havnerelateret formål. På disse arealer kan der ifølge regionskommunens havneplan etableres aktiviteter, der kan bidrage med at gøre havnen til et levende og aktivt område for områdets beboer og turister. Heri indgår både erhvervsaktiviteter, rekreative funktioner og beboelse. I sammenblandingerne heraf skal man dels sikre at aktiviteterne generer hinanden mindst muligt, og dels sikre at ny bebyggelse udføres med særlig hensyntagen til fysisk kvalitet og sammenhæng (Bornholms Regionskommune, 2005a, s. 29).”

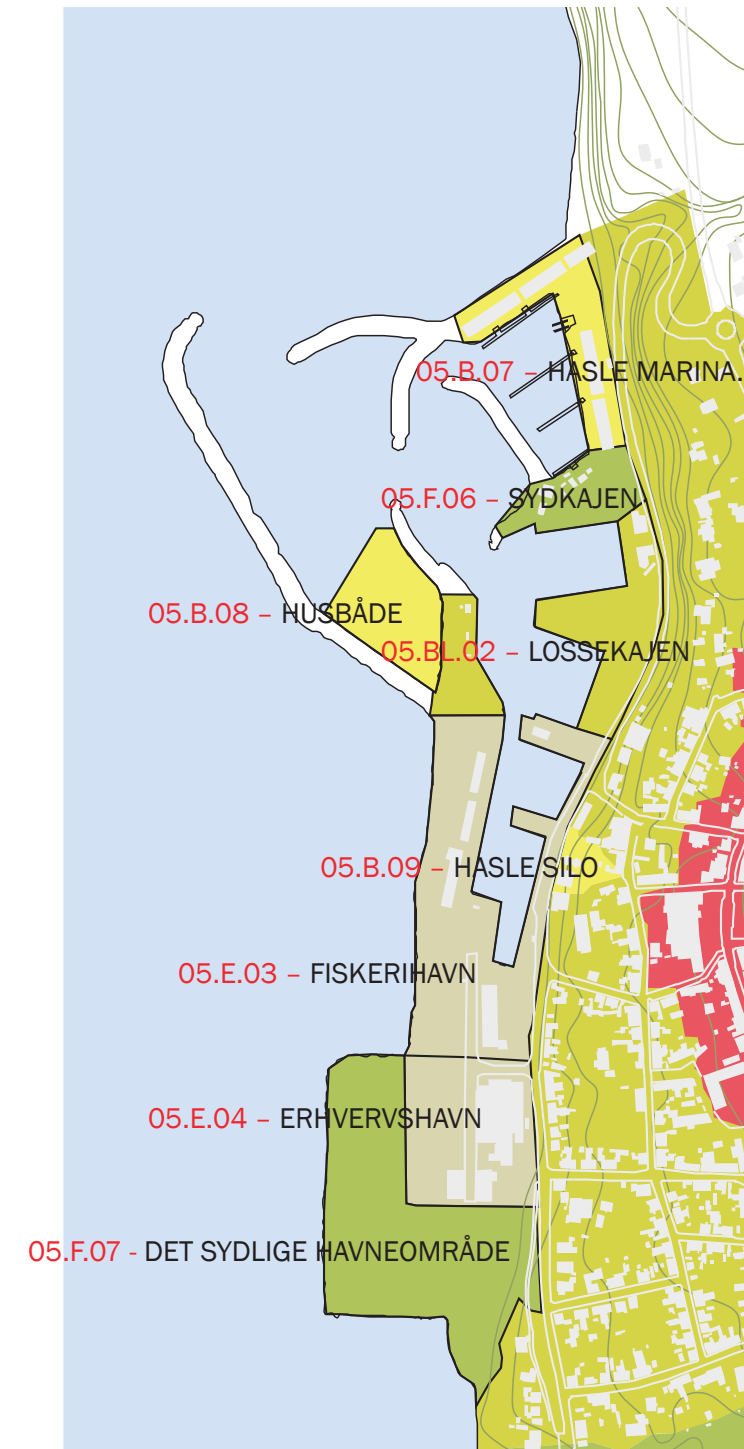
Regionskommuneplanen ligger herved op til, at havnen skal kunne rumme andre aktiviteter og formål end det havnen engang blev bygget til. I fremtiden ses havnens formål sig rettet mere mod det rekreative og turisme, end erhverv og fiskeri. Det ønskes dog at fiskeriet skal bevares i fremtiden, så fritidsfisker stadig kan bruge havnens rum, uden at det er til gene for de rekreative funktioner og omvendt.

Havnes planforhold er her uddraget i forhold til de arealudlæg, der er gældende for området omkring Hasle havn. Disse beskriver de planer og perspektiver, der er gældende for havnens fremtidige udvikling.

05.B.07 – Hasle Marina. Området anvendes til helårsbolig- og fritidsboligformål samt fritidshavn. Området er fuldt udbygget. Lokalplan nr. 02 -05 - Småbådehavn og sommerhusområde på den nordre del af Hasle Havn er gældende for området.

05.F.06 – Sydkajen. Området anvendes til rekreative formål, fritidsformål og parkering.

05.BL.02 – Lossekajen. Området anvendes til blandet helårsbolig- og erhvervsformål i 1-2 etagers



bygninger med service- og erhvervsfunktioner i stueetagen. En del af området indgår i detailhandelsområde B. Der udarbejdes en lokalplan for områdets fysiske udformning.

05.B.08 – Husbåde. Området anvendes til boligformål. Der skal udarbejdes lokalplan for et evt. husbådsprojekt, der nærmere fastlægger omfang og udformning. Der skal sikres passende udlæg til parkering og friarealer og evt. rekreative funktioner som f.eks. badebro og lignende.

05.B.09 – Hasle silo. Området anvendes til helårsbolig- og fritidsboligformål. Siloens karakteristiske elementer bør, så vidt muligt fastholdes i et evt. projekt. Der skal udarbejdes lokalplan, hvor projektet defineres.

05.E.03 – Fiskerihavn. Området anvendes til erhvervsformål.

05.E.04 – Erhvervshavn. Området anvendes til erhvervsformål. Hvis erhvervsaktiviteter ophører, er det muligt at ændre denne del af erhvervsområdet til helårsboligformål. Der udarbejdes en lokalplan for området, som sikrer en fysisk udvikling i harmoni med de tilstødende natur- og havneinteresser.

05.F.07 - Det sydlige havneområde. Området skal bevares som ubebygget grønt område, der binder havneområdet sammen med Fælleden (Bornholms Regionskommune, 2005a, s. 30-31).

I løbet af projektperioden er der blevet godkendt en ny lokalplan for område 05.B.09 - Hasle silo. Lokalplanen udlægger dette område til bolig og erhvervs formål. Lokalplanen giver yderligere mulighed for at opføre bygninger nord og syd for siloen, der i stueetagen skal anvendes til publikumsorienterede formål. De øvrige etager, samt den ombyggede silo, skal rumme boliger der frit kan anvendes til helårsbolig uden bopælspligt. Endvidere reserverer lokalplanen et areal til en offentlig sti og trappeforbindelse mellem Vestergade og havnen, dette gøres så havefront og bymidte kan knyttes tættere sammen. Det er også hensigten at det offentlige areal ud for de nye bygninger, skal

fremtræde som et område, hvor det er attraktivt at færdes til fods. Til dette kan knyttes ude servering fra restaurant og café, som kan indtage stueetagen i den ny bebyggelse (Bornholms Regionskommune, 2008).

Undersøgelsen af planforholdene på Hasle havn har givet en indsigt i de intentioner Regionskommunen har for området og hvilken brug og funktioner, der skal præge stedets fremtid. Det er ikke meningen at undersøgelsen skal give alle retningslinierne for designets fysiske udformning, men nærmere være en ramme for at tilgodese og opfylde de behov, der betragtes som de væsentligste i planforholdene, men også giver nye visioner for hvordan områdets plan kunne se ud i fremtiden.

TEORETISK RAMME

Den teoretiske ramme for projektet beskriver kort den historiske udvikling, som har påvirket havnebyerne op til i dag. Danmark er et land med mange små farvande, og søfarten er den del af den kulturhistorie landet bygger på. Derfor udgør de små havne i landet også en del af den bevidsthed vi har om os selv og den identitet som provinsbyerne har. De seneste år har man set en meget større fokus rettet mod udviklingen af havnefronterne i de små byer og nogle byer er godt i gang med revitaliserings processen. Den teoretiske ramme skildrer også de planlægningsmæssige forhold som design forslaget bygger på og udgør derved grundlaget for designet.

Ændringer i funktionsstrømninger

Erhvervshavne har i den vestlige verden i de sidste årtier været præget af store forandringer. Deindustrialisering, specialisering og funktionsstrømninger er alle ord der beskriver den forandring der er sket. I Danmark har forandringer af den regionale og nationale godstransport, der tidligere var varetaget af mindre fragtskibe, foretaget en radikal ændring i forhold til funktionsstrømninger. De mindre fragtskibe, der forud transporterede et bredt sortiment af vare fra mindre havne til større havne i landet, er i løbet af det 20. århundrede blevet overtaget af lastbiler. Den stigende bilisme og udbygning af landets transportmæssige infrastruktur har ændret den regionale og nationale varetransport markant, hvilket har betydet at de små erhvervshavne har mistet deres betydning og funktion (Carlberg, 2005 s.14).

Et andet afgørende aspekt er den teknologiske udvikling inden for søfarten. Fragtskibene er blevet betydelig større end tidligere og ingeniørmæssige landvindinger har gjort det muligt at bygge store kajanlæg og dybe bassiner, derfor bliver de store erhvervshavne favoriseret frem for de små erhvervshavne, der ikke længere har dybe nok bassiner til de store containerskibe. Den teknologiske udvikling har også forårsaget at behovet for bemanning på industrihavnene er ændret radikalt, hvor havnen før optog en stor arbejdsstyrke af manuelt

og ufaglært arbejde. Nu er det fysiske og hårdere arbejde overtaget af maskiner og faglært personale. Dette har i høj grad ændret det liv, der udspiller sig på havnen. Bydelene der før lå i havneområderne ligger nu tomme hen. Tidligere husede disse områder skibsproviant, bordeller, mindre hoteller samt forretninger og butikker baseret på at forpleje et stort antal at søfolk og havnearbejder (Carlberg, 2005 s.14-15).

Fiskeriet har også oplevet en afgørende forandring. Industrialisering af fiskeriet har medført en tendens mod færre, men også større fartøjer. Tendensen til større fartøjer medførte, at der i 1980 blev indført fiskerikvoter. Konsekvenserne af fiskerikvoter og fiskeri krisen i 1988 har påvirket at et stigende antal havne har gennemgået en specialisering eller at de er blevet helt funktionstømte (Carlberg, 2005 s.17).

Danmark står nu i den situation, at små industrihavne over det meste af landet er blevet tømt for deres oprindelige funktioner. De historiske funktioner, jernbanen, handelslivet, havnen, mv. har mistet deres betydning og efterlader derved byerne med en række åbne sår tæt på den historiske bykerne. Derved opstår nye behov og en mulighed for en positiv udvikling i byerne. Inspirerende planlægning kan være med til at revitalisere provinsbyerne og give dem nye rammer for fremtiden (Juul, 2006 s.53).

Revitaliseringsprocessen

Begrebet revitalisering beskriver den proces som finder sted, når et tidligere havneområde bliver tilført nye funktioner og dermed nyt liv. Revitalisering af havneområder er ikke noget nyt fænomen. Denne udvikling har været godt i gang i udlandet en række år. Funktionstømning og en efterfølgende revitalisering begyndte allerede i 1970'erne i Nordamerika. I 1980'erne så man denne tendens sprede sig til Europa, specielt i England og Holland, hvorefter tendensen i 1990'erne bredte sig til resten af vesten herunder også Skandinavien (Carlberg, 2005 s.24-27). Selv om revitalisering af havnefronter ikke er et nyt fænomen, så er der stadig mange små havne, der ikke har fulgt med endnu. De

sidste par år er man begyndt at se en lang række forslag og projekter på revitalisering af små havne i de danske farvande. Der er nu, sat fokus på havnene som indsatsområde, frem for at tage det åbne land i provinsbyens periferi i brug.

Da havnens mytologi er forbundet med et billede af at føre ud til en ny og spændende verden, giver havnens specielle karakter og historie mulighed for nye boformer, og urbant liv end den der opleves i parcelhuskvarterne. Havnen kan her opfattes som et sted midt imellem ude og hjemme, et sted hvor en ny orden træder i kraft. Denne mytologi, forbundet til havneområder, giver en blanding af frihedsfølelse og spænding til havnens rum (Gulmann, 2005). Løses planlægningen af provinsbyernes havneområder derfor på en begavet måde, kan denne revitaliserings proces være med til at skabe nye muligheder og betydning for byernes fremtid.

Kampen om byrummet

Det afgørende for revitaliseringsprocessen er hvordan havneområder udformes og bruges. Pladsen ved vandet er sparsomt, og der er kun relativt få attraktive arealer. Disse arealer er yders attraktive for boliger og erhverv, der gerne vil nyde den rekreative virkning fra vandet, udsigten og den friske luft. De formål, områderne udlægges til griber dybt ind i borgernes udfoldelsesmuligheder ved vandet. Derfor er havnen et område, hvor byplanlægningen har en direkte indflydelse på borgernes udfoldelsesmuligheder. I kampen om byrummet ved vandet, er der mulighed for både at ekskludere og inkludere hinanden. For planlæggeren, er det vigtigt at vandet bliver til glæde for en lang række brugere. Derfor er relationen, der opstår mellem havneboliger, havnedomiciler og offentlige byrum, en vigtig faktor i revitaliseringen af havnefronten. (Gulmann, 2005. 108).

De funktionstømte havneområder anses for at være yderst attraktive lokaliteter for nye boliger. Hvor der både er mulighed for opkobling til byens faciliteter og kulturelle tilbud, og afkobling i boligen med

kvaliteterne af lys, luft og vand. Disse kvaliteter ligner de klassiske kvaliteter som parcelhusene har uden for byen med adgang til lys, luft og nærheden til natur. Udsigten til vandet opfattes som en vigtig afkobling i videns erhvervs travle arbejde. Derfor tiltrækkes mange kontorerhverv til grunde ud til vandet (Carlberg, 2005).

I nogle byer har man set, at de der havde magten til at sælge eller anvende arealerne ned til vandet, har brugt denne mulighed til tjene penge, til at få andre ting i gang. Dette var tilfældet i København, hvor Kalvebod Brygge blev solgt for at skabe økonomi til udviklingen af metroen og udvikling af Ørestaden. Eksemplet viser hvordan planlægningen ikke har udnyttet de potentialer der var på stedet. I stedet opstod der efterhånden en mur af byggeri ud til vandet (Carlberg, 2005).

Dette kan også ses på havnefronten i Aalborg, hvor den første del af Aalborg havns revitaliseringsproces startede på Vestre Havnepromenade. I mange år var dette område en strand, der servicerede offentligheden som et rekreativt område. På grund af industrien blev disse faciliteter ødelagt. Da nye planer skulle lægges for området forspildte planlæggere den chance, der var for at give området tilbage til byen som et rekreativt område. I de nye planer fra 1993, blev det bestemt at området skulle bruges til kontorerhverv og boliger. Den høje mur, der er blevet bygget af nye kontor- og lejlighedsbygninger helt ned til vandet, skygger for hele havnepromenaden og der trækkes ikke noget urbant liv ned til vandet fra de bagvedliggende boliger. Stedet er et område man kort passere igennem, da havneområdet virker privatiseret af domicilerne. (Kiib, 2007).

Det er set flere steder i København, at de virksomheder eller borgere, der flytter ind i de nye huse langs kajerne ikke har lyst til at dele byrummet med offentligheden og virksomhederne beskæftiger sig med at holde orden på havne området. De ønsker at huse omgivelser, der understreger deres "corporate identity" hvor kontrol og orden er begreber der går igen hos de fleste firmaer (Gulmann, 2005). Ved havne boligerne sættes der privatskilte op og det undlades at sætte bænke, skrællespande og andet urbant møblement op, der også kan bruges af offentligheden (Carlberg, 2005).

Det kan hermed anslås, at revitalisering af havnefronter ofte er ensbetydende med sammenstød mellem forskellige ideologier og hensigter. Disse sammenstød bliver særligt synlige i de tilfælde hvor en gruppe ønsker at ekskludere andre og udvide deres oase og omfatte det offentlige rum. Den fysiske planlægning kan være med til at styre og skabe forudsætninger, hvori sameksistensen af disse grupper kan fungere. Den offentlige planlægning må ideelt set inkludere flertallet i det offentlige rum, samtidig med at der kan skabes økonomi gennem større byggeprojekter (Carlberg, 2005, s.156).

Den gode by

Idealet for den gode by blev i 1960erne og 1970erne beskrevet som den segregerede og gnidningsfrie by. En af modernismes store ikoner Le Corbusier, udarbejdede i 1920erne hans storslåede plan "Plan Voisin", hvor han foreslog at et 600 hektar stort område skulle rives ned for at give plads til hans plan. Tankerne i hans radikale plan var at bygge store højhuse, hvor man på den måde kunne sikre lys, luft og udsigt til flest muligt. På den måde ønskede han at løse problemerne med storbyens mørke og usunde karakter, ved at udtynde byen og skabe en gnidningsfri og funktionsopdelt by (Carlberg, 2005).

Idealet for den gode by har ændret sig markant siden modernismen. Man planlægger ikke længere som i 60erne, hvor man arbejdede et sted og boede et andet sted, nu ønsker man diversitet og blandede funktioner. By og tæthed hører sammen i den nutidige planlægning. Set fra nutidens ideal, er byen ikke bare en velfungerende funktionel ramme til at bo i. Byen skal udfordre os. Mødet med det fremmede, konfrontationer og konflikter i byrummet opleves som idealer i nutidens planlægning. Spændingsfeltet i byrummet skal udfordre os og det er mangfoldigheden, der skal give variation og nye oplevelser hver eneste dag (Carlberg, 2005). Derfor skal en god by også have et overskud af attraktioner, hvis byen vil opretholde eller skabe den mangfoldighed, der ligger i at mennesker med forskellige værdisæt kan leve ved siden af hinanden. Yderligere betragtes frodigheden af forskellige mennesker på samme sted som værende grundlaget for at skabe en positiv udvikling i et område. (Gulmann, 2005 s.22)

Mangfoldigheden og kompleksiteten i de offentlige byrum er udgangspunktet for sociale erfaringer, argumentere Richard Sennett for i sin bog, *Fall of Public Man*, "The City is the instrument of impersonal life, the mold in which diversity and complexity of persons, interests and tastes become available as social experience". (Sennett, 2002 s. 339) Det domesticerede og trygge rum yder derfor ingen potentiale for erfaringsdannelse og dannelse af det demokratiske og ansvarlige menneske (Sennett, 2002).

Richard Sennetts synspunkter danner i høj grad rammen om det ideal byplanlægger har for den gode by i dag. I stedet for funktionsopdeling, ønsker planlægger i højere grad at blande funktionerne. I mange af de nye projekter, der kommer frem, ser man ofte dette ideal genspejlet. Bolig og erhverv blandes, samtidig med at butikker og cafeer, integreres i en bygnings struktur. Et eksempel på dette kan man se i projektforslaget fra Holscher Arkitekter af Nykøbing Falster havnefront, hvor projektet foreslå en blanding af bolig og erhverv på havnefronten, men også blander typerne af boligformer, og lejlighedstyper i en bygningsstruktur. Lejlighederne sættes sammen i en tetris lignende struktur til en bygning, som derved udgør 30 lejligheder med blandede lejlighedstyper på mellem 56 – 200 kvm. (Juul, 2006).

Funktionsblanding, et fleksibelt udbud af boformer og integrering af blandede ejerforhold, kan være med til skabe et fundament for en god bydel på havnen. Men byrum kan ikke skrives på en formel, da de fysiske omgivelser bestandig tilskrives en mangfoldighed af meninger, der er afhængig af både individuelle og kulturelle forskelle. En af udfordringerne ved at skabe et nyt og mangfoldigt byliv på havne er gradvist at tiltrække mennesker til at generere liv og udnytte de nye byrum. I sidste enden handler det om at mangfoldighed indtager rummet. For at det kan lade sig gøre er det nødvendigt at planlægningen skaber rammerne for, at det kan lade sig gøre. Hvis ikke den offentlige planlægning søger at skabe byrum, som understøtter mødet med den fremmede, vil der være en tendens til øget social og kulturel segregering, hvor havnerummet privatiseres og derved ødelægges muligheden for udfoldelsen af mangfoldighed og diversitet.

REFLEKSION

Projektet tager problemstillingen op omkring revitalisering af havnefronten i små byer. De små havne har på grund af ændringer i funktionsstrømninger og den øgede mobilitet mistet deres funktion og tidligere levegrundlag. Da havnen i de små byer tidligere var byens livsnerve, betyder de funktionstømte havne oftest også en tilbagegang for byerne. Dette er også situationen for Hasle, hvor den funktionstømte havn har mistet dens levegrundlag. Byen står nu overfor en ny udvikling, hvor en revitalisering af havnefronten, endnu en gang kan være med til at sætte gang i byens hjul.

Generelt for udviklingen af landets havnefronter kan det siges, at beliggenhed til vandet er meget attraktiv for både bolig, erhverv og kulturelle programmer. Derfor er kampen om byrummet ved vandet en væsentlig faktor i planlægningen af havneområderne. Erhvervsdomicilerne og oaseboligerne ved vandet ønsker almindeligvis at styre det liv, der er ude foran deres domæne. På den måde opleves havnerummet privatiseret med lænkede bænke eller privat skilte. Arealerne er oftest også sparsomt møbleret, så der ikke lægges op til ophold for den forbipasserende. Dette forhindrer en god byudvikling og skaber monofunktionelle byområder.

I den nutidige planlægning lægges der vægt på diversitet og friktion i byrummet. Dette skal være med til at danne det moderne demokratiske menneske og give mangfoldighed i bylivet. Hvis havnefronterne kun udvikles som monofunktionelle enklaver, forspildes muligheden for at skabe nye attraktive byrum ved vandet, der tiltrækker mangfoldigheden. Derfor er det vigtigt, at byplanlægningen skaber rum for funktionsblanding og opholdsarealer ved vandet, så der tiltrækkes en bred gruppe af bruger til området.

For en lille by som Hasle, må et stort udbud af små programmer betragtes som en fordel i stedet for at investere i et stort program. Dette kan i havnens fremtidige udvikling være med til at tiltrække en bred brugergruppe, der både indbefatter turisterne og beboerne. Det er vigtigt for byens fremtidige identitet, at havnen ikke kun opleves

som turisternes domæne, og står fuldstændig tom hen uden for turist sæsonen. Dette vil skabe en endnu større distance til havnen end det industrien tidligere skabte. Planen til Hasle havn vil blive løst ved at blande bolig og erhverv og ved at tilbyde et varieret udbud af små programmer, som kan tiltrække både turister og borgere.

Planen friholder også alle de eksisterende kaj arealer for bebyggelse, så der kan skabes sammenhænge og rekreative byrum langs vandet. Bymæssige programmer som små butikker og caféer, er med til at skabe den dynamik der opleves langs vandet. Planen lægger også stor vægt på opholdsarealer lang vandet, der tiltrækker mangfoldigheden som Havnebadet, Havnetorvet og Havnestrøget. Yderligere skaber promenader, trappenedgange og pontonbroer den nærmere tilgang til vandet, som opleves som meget attraktive.

Friholdelse af havnens vandkant til offentligheden må betragtes som en væsentlig faktor i planlægningen af havnens område. Kanten mellem vand og land udgør den mest attraktive placering for både bolig, erhverv og kulturelle programmer. Derfor er det i planlægningen vigtigt at denne kant planlægges med omhu for, at den ikke privatiseres og mulighederne for at skabe en bymæssige og varieret havnefront forspildes. For en lille by og havn som Hasle, er det utrolig vigtigt at dette gøres med omhu, da havne arealerne er relativt begrænsede.

KONKLUSION

I planlægningen af mindre byers havnefronter er det specielt vigtigt, at området ikke bliver til store monofunktionelle områder, da havnen kan være med til at danne et nyt vækstgrundlag for byens fremtid. Det er derfor vigtigt, at havnefronten planlægges med en variation af programmer og udbud til offentligheden, som kan tiltrække både borger og turister. En ret turistenklave, er heller ikke at fortrække på havnen, lige som en ret boligenklave. Derfor må havnens programmer blandes med programmer, der tiltrækker alle brugergrupper. Dette gøres bedst ved at skabe et stort udbud af små programmer, i stedet for fokus på et stort program.

Projektet foreslår et en variation af små programmer på Hasle havnefront, der kan være med til at tiltrække både turister og borgere. Planen lægger vægt på at kaj arealerne holdes offentlige og ligger op til ophold og tilgang til vandet. Derfor placeres bymæssige programmer som butikker og caféer langs havnefrontens mest dominerende kanter. Hvor kaj kanterne også udbygges med trappenedgange, pontonbroer og plateauer ned til vandet.

Forbindelserne til byen og det omkringliggende landskab er vigtigt, da det skaber et samlet forløb mellem by og havn, samt havn og landskab. Dette er med til at styrke oplevelsen af de herlighedsværdier, der ligger i landskabet, men er også med til at styrke havnens karakter, som et rekreativt bånd, der følger kyststrækningen langs byen. I den fremtidige udvikling af Halse havn vil det rekreative bånd være med til at generere ny bymæssighed på havnefronten, som kan skabe et nyt vækstgrundlag inden for byens turisme og små erhverv.

LITTERATURLISTE

Bornholms Regionskommune (1991), *Bevarende lokalplan 2-4, Hasle kommune – Røgerierne Søndre Bæk*, Online 2008-03-19, <http://www.brk.dk/brk/site.aspx?sync=nosync&p=11978>

Bornholms Regionskommune (2005a), *Regionskommuneplan 2005 – Bybeskrivelse og byudvikling*, Online 2008-03-19, <http://www.brk.dk/brk/site.aspx?p=14074>

Bornholms Regionskommune (2005b), *Regionsplantillæg nr. 7 for de bornholmske havne*, Online 2008-03-19, <http://www.brk.dk/brk/site.aspx?p=22915>

Bornholms Regionskommune (2008), *Lokalplan 037-Kommuneplantillæg 014*, Online 2008-03-19, <http://www.brk.dk/brk/site.aspx?sync=nosync&p=11978>

Butzbach J. (2007), *Geologi på Bornholm*, NaturBornholms Forlag, Rønne

Carlberg N. (2005), *Byliv og Havnefront*, Museum Tusculanums Forlag og Forfattere, København

Center for Regional- og Turismeforskning (2006a), *Strategisk Analyse - Beskrivelse af interne og eksterne forhold af Bornholms turisme i dag*, Online 2008-02-19, http://www.crt.dk/media/Strategisk_analyse_af_Bornholms_turisme.pdf

Center for Regional- og Turismeforskning (2006b), *Bornholm i Oplevelsesøkonomien*, Online 2008-02-19, http://www.crt.dk/media/Bornholm_oplevelsesøkonomien_fakta.pdf

Center for Regional- og Turismeforskning (2006c), *Bornholm I/S – En Turismestrategi*, Online 2008-02-19, http://www.crt.dk/media/BornholmIS_print.pdf

Danmarks Statistik (2007), *Størst befolkningstilvækst i Midtjylland*, Online 2008-02-28, <http://www.dst.dk/pukora/epub/Nyt/2007/NR245.pdf>

Danmarks Statistik (2008), *Folketal pr. 1. januar efter område og tid*, Online 2008-02-28, <http://www.dst.dk/Statistik/seneste/Befolkning/Folketal.aspx>

Gulmann, S. (2005), *City Design – Byudvikling for borgere*, Gyndendalske Boghandel, Nordiske Forlag A/S

Hansen F. (1988), *På tur i Bornholms natur*, Samvirkende Bornholmsk Turistforening og Bornholms Amtskommune, Rønne

Hasle Kommune (1991), *Bevarende lokalplan 2-4 – Røgerier Søndre Bæk*, Online 2008-03-19, <http://www.brk.dk/EverestInet/showdoc.asp?id=050818082850&type=doc&pdf=true>

Juul, E. (2006), *Arkitekten Byggeri ved vandet vol.15/06*, s. 53-63

Kiib, H. (2007), *Harbourscape*, Aalborg University Press, Aalborg

