



Relationer mellem Havn og By: Hirtshals

Lange, Ida Sofie Gøtzsche; Lassen, Claus; Pedersen, Marieke van Hulst

DOI (link to publication from Publisher):
[10.54337/aau.pocire6](https://doi.org/10.54337/aau.pocire6)

Creative Commons License
CC BY 4.0

Publication date:
2024

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Lange, I. S. G., Lassen, C., & Pedersen, M. V. H. (2024). *Relationer mellem Havn og By: Hirtshals*. Aalborg University Open Publishing. <https://doi.org/10.54337/aau.pocire6>

General rights

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

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

Take down policy

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

RELATIONER

MELLEM HAVN OG BY



HIRTSHALS

Center for Mobilitet og Urbane Studier
Aalborg Universitet

Titel: *Relationer mellem Havn og By: Hirtshals*
Forfattere: *Ida Sofie Gøtzsche Lange, Claus Lassen
& Marieke van Hulst Pedersen*
Institut: *Institut for Arkitektur, Design & Medieteknologi*

Udgave: 1. 2024
© Forfatterne

Omslag og grafisk layout: *Ida Sofie Gøtzsche Lange & Frederik Jordan Jensen*
Forsideillustration: *Frederik Jordan Jensen*
Fotos og andre illustrationer: *Hvor intet andet er angivet, tilhører de projektet.*

ISBN: 978-87-94563-78-9
DOI: 10.54337/aau.pocire6

Udgivet af: *Aalborg University Open Publishing*
Krogstræde 1-3 | DK-9220 Aalborg Øst
aauopen@aau.dk | www.open.aau.dk

Finansieret af: *Aalborg Universitet, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Danske Havne og de syv medvirkende havne: Esbjerg Havn, Gedser Havn v. Guldborgsund Kommune, Grenaa Havn, Hanstholm Havn, Helsingør Havn, Hirtshals Havn og Rødbyhavn Havn*



Dette værk er udgivet under en [Creative Commons Open Access-licens CC-BY 4.0](#), som tillader andre at distribuere, tilpasse og bygge videre på materialet i ethvert medie eller format, så længe forfatterne krediteres.



AAU OPEN

AALBORG UNIVERSITY

C-MUS

Centre for Mobilities & Urban Studies

“Som det primære interaktionspunkt mellem land og hav har havne traditionelt fungeret som økonomiske og kulturelle centre for byer og de omkringliggende regioner. Dog har de moderne teknologiske fremskridt inden for skibsfart, stigningen i international handel og den globale arbejdsdeling fundamentalt ændret havnenes karakter. Særligt “terminaliseringen” af havneoperationer har markant ændret deres rolle i transportnetværk og globale forsyningskæder, hvilket har medført øget rumlig og funktionel adskillelse mellem havne-, by- og regionale aktiviteter.”

Ng and Ducruet (2014) The changing tides of port geography (1950-2012). Artikel i tidsskriftet 'Progress in Human Geography', s. 785 – egen oversættelse

[Forord

Kære læser,

Da vi for første gang i 2012 tog til Hirtshals for at undersøge havnebyen, var det også startskuddet til flere års forskning i danske havne. Som forskere inden for mobilitet og urbane studier så vi et behov for at få mere viden om havnene og havnebyerne, også på nationalt plan. For havne har stor betydning – både for den enkelte by og for samfundet.

Siden 2019 har vi undersøgt syv havnebyer i det nationale forskningsprojekt "Port City Relationships" (PoCiRe) med base på Aalborg Universitet. Nu fremlægger vi vores resultater om relationerne mellem havnene og deres byer.

Projektet er gennemført med støtte fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Danske Havne og de syv medvirkende havne: Esbjerg Havn, Gedser Havn v. Guldborgsund Kommune, Grenaa Havn, Hanstholm Havn, Helsingør Havn, Hirtshals Havn og Rødbyhavn Havn. En stor tak skal lyde til disse, særligt til alle repræsentanterne, der har siddet med i vores styregruppe igennem de seneste fem år.

Vi ønsker også at udtrykke vores dybeste taknemmelighed til følgende personer, hvis bidrag har gjort dette projekt muligt:

Først og fremmest tak til Marieke van Hulst Pedersen, der igennem to år har været med til at drive flere af delstudierne, og i det hele taget har ydet en kæmpeindsats som forskningsmedarbejder og medforfatter af projektet. Vi vil også takke Erik Jensen, Alice Sprotte, Thomas Thessen, Hendrik Knocke, Signe Hald og Thomas Vang Lindberg for deres hjælp med databehandling og -formidling indenfor delområder, hvor vi havde behov for særlig ekspertise.

Vi ønsker også at takke alle de studentermedhjælpere, der har hjulpet til undervejs med indsamling, bearbejdning og analyse af projektets mange data: Daniel Buchreitz Hald, Dzejna Lalicic, Frederik Jordan Jensen, Frida Kloster, Kasper

Ransborg, Laura Kold Toftegaard Andersen, Laura Viktor Andreassen, Laust Møller, Line Votborg Pape, Louise Wolter Uldbjerger, Maja Christensen, Mathias Lukas Møller Østergaard, Mathilde Fløjgaard Andersen, Max Frank, Morten Hvid Daasbjerg, Niels Bo Nielsen, Rasmus Bjerrum Christensen, Simone Andresen, Stine Mardal og Tine Louise Aarup.

Fra egne rækker ønsker vi at takke Katrine Høxbroe Hyllested, Malene Munkholt og Uffe Duran for at holde skruen lige i projektadministration, og alle kollegaerne i Urban Design-gruppen og i Center for Mobilitet & Urbane Studier på Aalborg Universitet for løbende faglig sparring og støtte.

En stor tak skal også lyde til de forskellige færgeelskaber, lokalarkiver og andre lokale aktører, der har åbnet døre og på anden vis været behjælpelige og understøttet vores undersøgelser i havnene. Og sidst men ikke mindst tak til alle de borgere, ansatte, turister og andre, som vi har været i dialog med under feltstudierne, og som har deltaget i spørgeskemaundersøgelserne. Det er i sidste ende jer, som projektet drejer sig om.

Det skal bemærkes, at projektet har været forsinket undervejs, da Corona-krisen betød, at der i en periode var få aktiviteter i havnene og et betydeligt antal lavere rejsende. Derfor måtte en del af undersøgelserne og selve analysen udskydes, og projektet er derfor blevet forlænget med et år.

Vi håber, at vores rapporter bestående af en hovedrapport og syv casespecifikke rapporter vil give værdifuld indsigt i havnenes karakteristika og kvaliteter, og hvordan de hænger sammen med deres byer. Vi håber også, at I der arbejder med havne og byer i det daglige kan bruge denne viden og de afsluttende konkrete anbefalinger, når I udvikler havnebyerne de kommende år.

God læselyst!

[Ida Sofie Gøtzsche Lange](#), lektor og projektleder

[Claus Lassen](#), lektor og projektleder

[Aalborg d. 30. juni]

[Indholdsfortegnelse

01 Indledning	8
02 Introduktion til havnebyen - Hirtshals	10
03 Teoretisk udblik	15
04 Metodisk indblik	22
05 Historisk overblik	26
06 Kommuneplanperspektiv på Hirtshals	40
07 Beskæftigelsesanalyse af Hirtshals havn	46
08 Feltstudie Hirtshals	52
09 Rejsevaneundersøgelse	64
10 Befolkningsundersøgelse	76
11 Aktøranalyse	90
12 Konklusioner og anbefalinger	105
13 Kildeliste	112

01 Indledning

Den danske kystlinje strækker sig over cirka 8.500 kilometer, og livet langs kysten har i århundreder dannet rammen om mange danskeres arbejde og hverdag. Danmark har traditionelt set været en søfartsnation, og havnebyerne har spillet en afgørende rolle i samfundsudviklingen.

Havnebyerne fungerer stadig som knudepunkter for handel, transport og industri og er derfor essentielle for økonomisk vækst og udvikling. I dagens globaliserede verden er havnebyer blevet endnu vigtigere som gateways for international handel og turisme. Det gør dem til centrale aktører i den regionale og nationale økonomi.

Af COWI's rapport for Søfartsstyrelsen 2023 fremgår, at 'Det Blå Danmark' med 29,7% er landets største eksportbranche, og lægger man den indirekte eksport oveni er tallet næsten 33%. Danske havne lægger kaj til 75% af den danske import og eksport. Desuden ligger Danmark på en tredjeplads blandt Europas færgenationer.

Men havnebyerne er også udfordrede. Byen var førhen

et hjemsted for fiskere eller industriarbejdere med job på havnen, og for deres familier og hverdagsliv. Det sikrede en naturlig sammenhæng mellem havn og by, men i dag er den forbindelse ikke længere så tydelig. Den moderne havneby fungerer oftere som et transitsted for turister på vej mod deres destinationer andetsteds, hvor selve byen risikerer at blive 'glemt'.

I forskningsprojektet "Port City Relationships" (PoCiRe) undersøger vi de komplekse relationer mellem havne og byer med et særligt fokus på danske havnebyer med internationale færgeforbindelser.

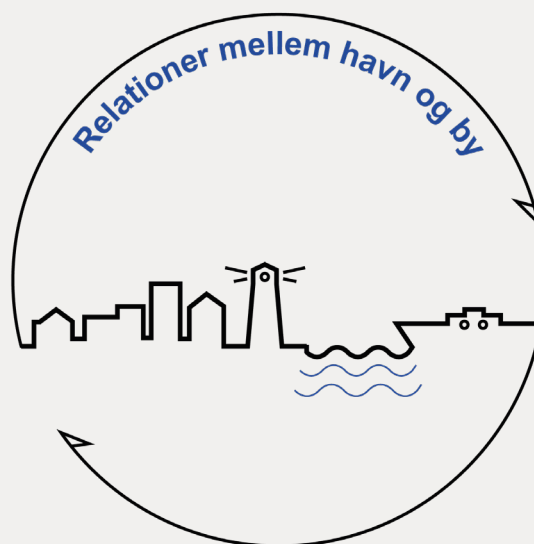
Projektet søger at forstå, hvordan disse byer fungerer som bosætningsbyer, og hvad det betyder at have en aktiv erhvervshavn. Vi ønsker at identificere gennemgående karakteristika og særlige kendetegn og kvaliteter for de enkelte havnebyer, der kan bidrage til havnenes fremtidige udvikling. Derudover har vi været nysgerrige på, hvordan byerne lever med deres havne, og hvordan havnene lever med deres byer.

Hvem er rapporten skrevet til?

I rapporten her præsenterer vi undersøgelsens resultater for Hirtshals. Vi håber, at undersøgelsen vil bidrage til en dybere forståelse af de dynamikker, der præger relationerne mellem jeres havn og by.

Rapporten er målrettet alle jer, der til dagligt arbejder med havne og havnebyer – uanset om I beskæftiger jer med havneadministration, udvikler lokalplaner i kommunen eller arbejder med turisme, handel og oplevelser. Den er også skrevet til alle jer i lokalbefolkningen, der er engagerede i jeres havneby og dens udvikling.

Vi håber, at I kan bruge undersøgelsens resultater som inspiration og grundlag for udvikling af konkrete løsninger og anbefalinger til gavn for både by og havn.



Om undersøgelsen

Projektet tager konkret udgangspunkt i følgende havnebyer med internationale færgeruter: Helsingør, Gedser, Rødbyhavn, Grenaa og Hirtshals. Derudover har vi inkluderet Hanstholm og Esbjerg, der tidligere har haft internationale færgeruter. I projektet har vi undersøgt og kortlagt både historiske, samfundsmæssige, jobmæssige, sociale og kulturelle faktorer samt undersøgt de fysiske omgivelser på havnen og i forbindelsen mellem by og havn.

Vi har fundet det hensigtsmæssigt at opdele vores forskningstilgang og resultater for Hirtshals i følgende kapitler:

Kapitel 2: Introduktion til havnebyen

Som optakt til rapportens mere dybdegående undersøgelser og som afsæt for at forstå havnebyen og spillet mellem byen og lokalområdet, belyser vi indledningsvist havnebyens geografiske, demografiske og udviklingsmæssige perspektiver.

Kapitel 3: Teoretisk udblik

Her præsenterer vi de vigtigste teoretiske tilgange, som ligger til grund for projektet og skaber en forståelsesramme. Vi gennemgår og diskuterer desuden relevante begreber og teorier, som vi henviser til rundt om i rapporten.

Kapitel 4: Metodisk indblik

I projektet kombinerer vi kvalitative og kvantitative metoder i det, man kalder for et mixed methods-studie. Vi beskriver og kvalificerer vores metodevalg i dette kapitel.

Kapitel 5: Historisk overblik

Vi beskriver vigtige historiske begivenheder og tegner historien om havnen og havnebyen op på en tidslinje, som bygger på dokumentstudier. Tidslinjen samler fakta, kort og arkivbilleder.

Kapitel 6: Kommuneplansperspektiv

Dette kapitel præsenterer centrale pointer om kommunens planer og valg inden for emner som bosætning, erhverv, turisme, handel, transport, infrastruktur, beliggenhed og natur, der har indflydelse på kommunens og byens udvikling.

Kapitel 7: Beskæftigelsesanalyse

Havne bidrager til beskæftigelsen i deres nærområder. I denne delundersøgelse, primært baseret på en spørgeskemaundersøgelse til havnevirksomhedens administration, skitseres en overordnet profil over havnen og dens ansatte.

Kapitel 8: Feltstudie

Gennem et feltstudie har vi dokumenteret oplevelsen af havnebyen, når man kommer der for første gang. I kapitlet fremgår beskrivelser og fotos fra feltstudiet, hvor der er fokus på oplevelsen og sansningen af byens rum og indretning.

Kapitel 9: Rejsevaneundersøgelse

Via en spørgeskemaundersøgelse har vi afsøgt, hvordan de mennesker, der rejser igennem havnen, oplever havnen og havnebyen. Formålet er at forstå, hvordan byen påvirkes af havnens transit, og at finde frem til opfattelser af stedet blandt ikke-lokale.

Kapitel 10: Befolkningsundersøgelse

I dette kapitel undersøger vi, hvordan mennesker, der enten bor i og omkring havnebyen eller har en stærk tilknytning til byen, havnen og stedet, oplever stedet. En spørgeskemaundersøgelse danner grundlag for resultaterne i denne del af rapporten.

Kapitel 11: Aktøranalyse

Via ekspertinterviews har lokale aktører ud fra deres faglige ståsted givet en mere dybdegående indsigt i nogle af de dynamikker, der er på spil i lokalområdet. Her udfoldes havnebyens muligheder og begrænsninger set fra lokale aktørperspektiver.

Kapitel 12: Konklusion og anbefalinger

Afslutningsvist konkluderer vi på tværs af undersøgelsens forskellige delundersøgelser og opstiller en række af de vigtigste anbefalinger til havnebyerne.

02 Introduktion til havnebyen - Hirtshals

Som afsæt for at forstå havnebyen og samspillet mellem byen og lokalområdet, belyser vi indledningsvist havnebyens geografiske, demografiske og udviklingsmæssige perspektiver. Der er her tale om de væsentligste beskrivende aspekter vedrørende Hirtshals som by og havneby samt Hjørring Kommune med henblik på at sætte Hirtshals i relation til kommunen. Disse aspekter bidrager med transparens og en generel forståelse af stedet og konteksten som base for de følgende studier.

Havnebyen Hirtshals

Hirtshals er en havneby beliggende i det nordvestlige Jylland på kanten af Skagerrak og er en del af Hjørring Kommune, som er den næststørste kommune i Nordjylland. Borgmesteren i kommunen er på nuværende tidspunkt Søren Smalbro (V). Hirtshals' unikke beliggenhed på den danske vestkyst og ud til Skagerrak har stor betydning for byens karakter, funktion og potentialer. I denne henseende bærer byen og området præg af fiskeri- og erhvervshavn og en upoleret karakter samt et råt klima på baggrund af havet, landskabet, blæsten og naturen. I forlængelse heraf bidrager disse karakteristika til unikke forhold for erhverv, bosætning og turisme (Hjørring Kommune 2021 a).

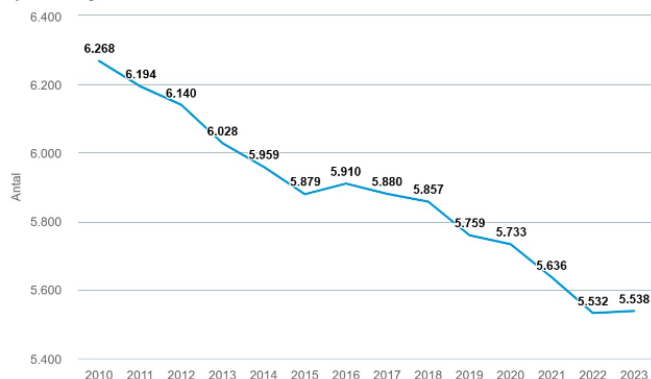
Den fysiske bystruktur i Hirtshals er delt i tre niveauer, der adskilles af markante skrænter, hvilket er med til at fortælle historien om byen på 'kanten af havet'. Et af niveau-

erne er et havneareal beliggende i den nordlige del af Hirtshals. I en halvcirkel omgiver havneniveaue to byniveauer, der er højere beliggende, og adskilt af grønne skrænter, hvorfor byens kvarterer ligger som mindre øer i det grønne. Begge byniveauer har særlige forbindelser til naturen, hvor den nederste del i høj grad er forbundet med havet og i mindre grad med det grønne, mens den øverste del er mere forbundet med det grønne end havet. Skrænterne bidrager ligeledes til en adskillelse af bymidten og havnen, hvilket derimod også betyder, at der er rekreative kvaliteter i form af strand tæt på bymidten og øst for byen.

Den nederste og ældste del af byniveaue omfatter tre bydele herunder Midtbyen, Østbyen og Vestbyen, og er boligbyggerimæssigt en bydel præget af enfamiliehuse, tæt-lav bebyggelser og almene boligblokke. Enkelte steder i Hirtshals har byen en klondyke lignende karakter, hvilket også er et af byens kendetegn, som er afstedkommet på baggrund af byens betingelser og sjæl. Dog er flere boliger i Hirtshals i dårlig stand, og blandt andet i midtbyen kan der opleves problemer med et overskud af boliger, hvilket også er underbygger at Hirtshals ikke er en tæt by. (Hjørring Kommune 2021 a) Der er i Hjørring Kommune udlagt arealer på omkring 289 ha bolig- og erhvervsformål, hvoraf der i Hirtshals er 2,1 ha til boligformål og 56,1 ha til erhvervsformål (Hjørring Kommune 2021 b).

Folketal 1. januar

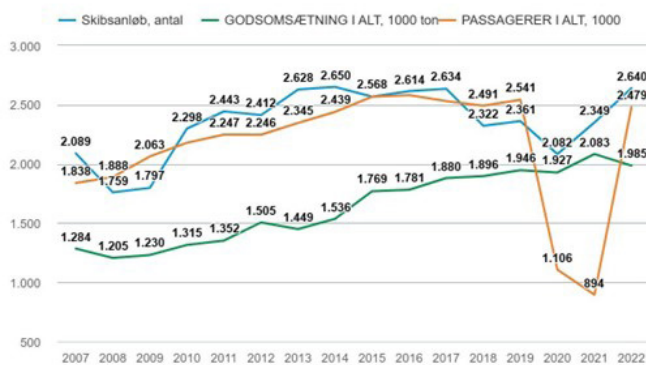
Byområder og landdistrikter: 860-18317 Hirtshals:



Ill. 1: Indbyggere i Hirtshals i perioden 2010-2023 opgjort pr. 1. januar. (Danmarks Statistik u.d.a)

Trafikhavnens skibsanløb, passagerer og godsomsætning

Havn: Hirtshals Havn | Enhed:



Ill. 2: Udviklingen i skibsanløb, passagerer og godsomsætning i Hirtshals Havn (Danmarks Statistik u.d.b).

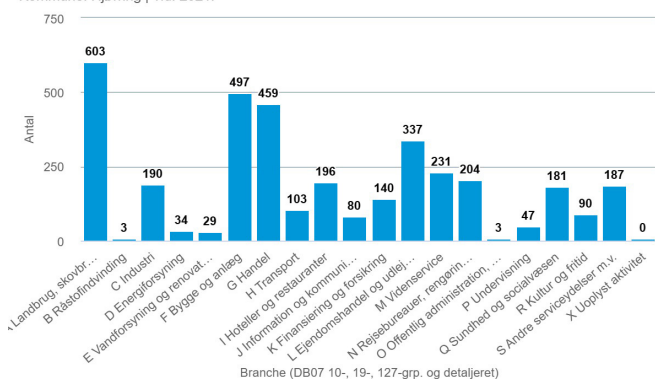
Et af Hirtshals primære kendetegn er havnen, som siden dens anlæggelse har været en af byens største arbejdspladser i første omgang med mange ufaglærte jobs og siden faglærte jobs (Hjørring Kommune 2022b). I 1929 blev Hirtshals Havn officielt ibrugtaget, men idéen til havnen opstod flere årtier forinden på baggrund af et ønske om udnyttelse af muligheden for fiskeri i Skagerrak og Nordsøen samt en lettere transport af fragt mellem Norge og Vendsyssel (Hirtshals Havn u.d.a.). En stor del af Hirtshals' udvikling ses tilmed ved havnen, som gennem tiden er vokset eksplosivt og fortsat gennemgår udvikling (Hjørring Kommune 2021a). Grundet havnens placering, hvor der forekommer en effektiv infrastruktur og et godt logistiksystem, er havnen et oplagt centrum for transport, maritim service og fiskeri (Hirtshals Havn u.d.b). Hirtshals beskrives ofte som 'Norges port til Europa', og med transportkorridoren i form af motorvej og færgeforbindelse, der binder Norden og resten af Europa sammen gennem Hirtshals, er der såvel geografiske som logistiske potentialer for udvikling og fastholdelse af stærke erhverv i både Hirtshals og Hjørring Kommune generelt. (Hjørring Kommune 2022b). Foruden færgeforbindelser til Norge forbindes Danmark ligeledes til Færøerne og Island via Hirtshals Havn. Desuden har havnen haft stor betydning for Hirtshals grundet store infrastrukturelle anlæg, hvor ankomstvejen ikke fører passagerer til byen, men i stedet fører direkte til havnen og færgeterminalerne (Hjørring Kommune 2021a).

Demografi og udvikling

Havnen i Hirtshals fik betydning for etableringen af et samfund, da der i forlængelse af dens ibrugtagning begyndte at vokse et samfund frem i Hirtshals (Hirtshals Havn u.d.a), som i dag er Hjørring Kommunes næststørste by. Der er i Hjørring Kommune en befolkningstæthed på 69 indbyggere/km², hvilket er den 31. laveste sammenlignet med de resterende danske kommuner (Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2023). Pr. 1. januar 2023 var 64.998 indbyggere bosat i Hjørring Kommune, hvoraf 5.538 indbyggere var bosiddende i Hirtshals. Den største by i Hjørring Kommune er derimod Hjørring, hvor omkring 25.900 indbyggere bor. Baseret på opgørelser for perioden 2010-2023 er der en generel tendens i kommunen, der indikerer at indbyggertallet er svagt aftagende. Dette kommer til udtryk ved, at indbyggertallet i perioden er faldet med -4,2% i Hjørring Kommune. Denne generelle tendens gør sig ligeledes gældende for Hirtshals, der oplever en befolkningsmæssig tilbagegang trods enkelte periodiske fremgange. Den befolkningsmæssige tilbagegang i Hirtshals er dog større end i kommunen generelt, da den i perioden 2010-2023 er aftaget med -11,6% (Danmarks Statistik u.d.a). Trods dette kraftige fald i borgere i Hirtshals vil der ifølge Hjørring Kommunes befolkningsprognose være en svagere tilbagegang i den fremtidige periode (2022-2035), hvor der forventes en tilbagegang på -6,6% (Hjørring Kommune 2022a). Historisk set var

Generel firmastatistik

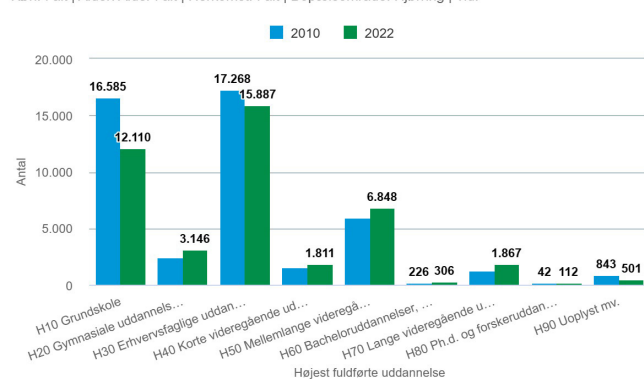
Kommune: Hjørring | Tid: 2021:



Ill. 3: Generel firmastatistik på kommunalt niveau, målt i antal fuldtidsansatte 2021. (Danmarks Statistik u.d.c)

Befolkningens højest fuldførte uddannelse (15-69 år)

Køn: I alt | Alder: Alder i alt | Herkomst: I alt | Bopælsområde: Hjørring | Tid:



Ill. 4: Befolkningens højest fuldførte uddannelse på kommunalt niveau, målt i 2010 og 2022 til sammenligning (Danmarks Statistik u.d.d).

det højeste befolkningstal i Hirtshals i 1996, hvor der var 7.009 borgere bosat i byen.

Den ovenfor beskrevet udvikling i antallet af indbyggere i Hirtshals såvel som i Hjørring Kommune kan skyldes forskellige aspekter. En mulig årsag hertil kan findes i flyttebalancen i kommunen, der i 2021 var negativ med -141 personer, hvilket dog ikke indikerer en stor fraflytning. Dette gør sig ligeledes gældende i Hirtshals, hvor både den interne og eksterne flyttebalance er negativ (Hjørring Kommune 2022a; Hjørring Kommune 2021b). Derudover forekommer der også urbanisering i Hjørring Kommune både internt og eksternt, hvilket betyder, at der sker tilflytning fra de mindre byer til de større både indenfor og udenfor kommunegrænserne. I relation til befolkningsnedgangen er det ligeledes relevant at belyse alderssammensætningen, da befolkningen er et foranderligt aspekt og derved vil ændre sig over tid. Hjørring Kommune forventer, at alderssammensætningen af borgere i kommunen vil ændre sig i fremtiden i form af flere små børn og ældre samt færre erhvervsaktive. Derudover peger kommunen ligeledes på, at nedgangen af borgere skyldes, at der forekommer en negativ fødselsbalance, hvor der dør flere såvel i kommunen som i Hirtshals end der fødes, hvilket ikke er unikt i en dansk kontekst (Hjørring Kommune 2022b; Hjørring Kommune 2021b). Som tidligere nævnt er havnen af stor betydning for Hirtshals, men det aftagende befolkningstal har betydet, at der ikke er det samme tilhørsforhold byen og havnen imellem som tidligere (Hjørring Kommune 2021a).

Uddannelsesmæssigt er Hjørring Kommune kendetegnet ved, at en lavere andel af dens borgere har en videregående uddannelse sammenlignet både med Region Nordjylland og Danmark generelt. Dette kommer blandt andet til udtryk ved, at en stor andel af borgerne har grundskolen som det højeste gennemførte uddannelsesniveau. Dog er kommunen i en positiv udvikling, hvor det generelle uddannelsesniveau i Hjørring Kommune hæves. Dette skyldes, at der i fra 2010 til 2022 ses en tendens til at flere borgere i Hjørring Kommune har

gennemført en uddannelse med et højere niveau såsom en kort, mellemlang eller lang videregående uddannelse, mens andelen af borgere med grundskolen eller erhvervsuddannelse som højeste gennemførte mindre i 2022 end i 2010 (Danmarks Statistik u.d.d). I Hirtshals er der en specifik uddannelsesklynge, der er knudepunktet for kommunens maritime uddannelser med tilknytning til havnen, havet og kysten, hvilket ligeledes underbygger det maritime miljøes betydning for Hirtshals (Hjørring Kommune 2022b).

Det maritime miljø og herunder Hirtshals Havn har også haft betydning for den erhvervmæssige udvikling i Hirtshals. I forlængelse af havnens ibrugtagning begyndte samfundet at vokse frem i Hirtshals, og i den forbindelse tilpassede denne sig byens nye potentialer, hvorfor der blev grundlagt virksomheder fokuseret omkring fiskeriet på havnen samt en fiskeauktion (Hirtshals Havn u.d.a.). Erhvervmæssigt var der i 2021 mere end 3.600 virksomheder i Hjørring Kommune, hvoraf de fleste virksomheder er indenfor brancherne handel, bygge og anlæg samt landbrug, skovbrug og fiskeri (Danmarks Statistik u.d.c). I Hirtshals er fiskeri, transport, fødevarerforædling og turisme de væsentligste erhverv, hvoraf de tre førstnævnte har stor tilknytning til havnen og driften deraf. Overordnet set er Hirtshals derfor også en vigtig faktor i Hjørring Kommunes erhvervsudvikling. Foruden havnens erhvervsarealer forekommer der tre større erhvervsarealer, som har nærhed til motorvejen, i Hirtshals. Det første rummer blandt andet fiskeri- og forædlingsindustri, mens det andet rummer lettere industri, håndværks- og produktionsvirksomheder, byggemarked og transport erhverv (Hjørring Kommune, 2021a). Hirtshals Havn er en væsentlig del af byens funktion og identitet, og er desuden en af Danmarks største færgehavne og et skandinavisk omdrejningspunkt for godstransport (Hjørring Kommune 2021a). Dette kommer blandt andet til udtryk ved, at havnen i 2022 modtog 2.650 skibsanløb, sendte 2.479.000 passagerer gennem samt håndterede 1.985.000 tons gods (Danmarks Statistik u.d.b). Udviklingen i disse tre aspekter har overordnet set været stigende siden 2007.





Ill. 5: Foto fra Hirtshals havn i 1950'erne, der illustrerer byens omfangsrige fiskerierhverv. Dette betød en tæt forbindelse mellem byens indbyggere og fiskerihavnen. En forbindelse, som de seneste årtier har været under forandring grundet fremvæksten af trafikhavnen som den største havnemæssige aktivitet.
© Hirtshals Lokalarkiv.

03 Teoretisk udblik

“Havne er vigtige økonomiske drivkræfter for byer og regioner, langt ud over deres ofte afsondrede og indhegnede placeringer. Deres indvirkning på land og hav, på mennesker i byer og landdistrikter er omfattende, især hvis skibsfart og maritime hovedkvarterer også er placeret i byen. [...]. Havnenes økonomiske fordele strækker sig ofte ud over havnebyen, mens de negative virkninger er lokale.”

Carola Hein (2016a, p. 314)

I nærværende forskningsprojekt undersøger vi, som beskrevet i indledningen, de komplekse relationer, der eksisterer mellem havne og byer med et særligt fokus på danske havnebyer med internationale færgeforbindelser. Ifølge flere ordbøger er en havn et delvist indesluttet vandområde, hvor skibe kan lægge til og være beskyttet mod strøm, bølger og vind. Afskærmningen mod det åbne farvand kan være naturlig i form af tanger eller øer, eller den kan være kunstigt anlagte dæmninger og moler (Danske Havne 2015).

I denne optik er en havn blot den fysiske lokalitet, hvor en transport kan startes eller afsluttes, eller hvor skift mellem sø- og landtransport kan finde sted (Ibid). En havneby kan i forlængelse heraf defineres som den by, der er lokaliseret ved en sådan havnefacilitet.

En havn er dog langt mere end blot en fysisk lokalitet, idet den har stor betydning for både sin by og sit oplands kontakt til omverdenen (Ibid:1). I den danske lov om havne (LBK nr. 116 af 24/01/2024) skelnes der mellem erhvervshavne, som varetager ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk, og havne, som ikke anvendes erhvervsmæssigt. Erhvervshavne er knudepunkter for aktiviteter i forbindelse med transportkæder, hvilket giver en række lokaliseringsfordele for eksempelvis cargovirksomheder, maritime servicevirksomheder, fiskeri og fødevarerindustri, transporttunge

industrier (såsom råvarer og energiforsyning) osv. (Danske Havne 2015). Erhvervshavne er således ofte knudepunkter for en eller flere af følgende aktiviteter (Ibid:3):

- Færgetrafik - både passagerer og gods
- Godstransport - olie, bulk og containere
- Spedition og logistik
- Fiskeri og fiskeindustri - herunder eksport og handel
- Energiproduktion
- Offshore energi - montage, transport og service
- Råvareforsyning - f.eks. foder
- Fødevarer - f.eks. sukkerproduktion
- Maritim industri - udrustning, nybygning og reparation af skibe
- Servicevirksomheder
- Affald og genbrug
- Råstofforsyning og industri - f.eks. cementindustri
- Krydstogt - servicefaciliteter, transport m.v.
- Turisme og fritid

I en samfundsmæssig optik kan havne derfor forstås som vigtige funktionelle overgange mellem landsiden og vandsiden og som knudepunkter for vigtige samfundsmæssige funktioner.

[Havne som neutrale punkter i globale logistiknetværk

Erhvervshavne udgør et vigtigt netværk af transportcentre og har stor betydning for, hvor virksomheder inden for transport, industri og service placerer sig (Danske Havne 2015). En teoretisk transportgeografisk tilgang til forståelse af havne og deres aktiviteter kan ses gennem teorien om transportnetværk (Rodrigue, Comtois og Slack 2006:17). I denne optik består netværk af transportruter mellem forskellige lokaliteter, der omtales som knudepunkter. En rute er en enkeltstående forbindelse mellem to knudepunkter, som er en del af et større netværk, og som refererer til konkrete ruter som vej- og jernbaneforbindelser eller mindre konkrete ruter som luft- og havkorridorer (Rodrigue, Comtois og Slack 2006:17).

Havne kan her ses som knudepunkter i regionale, nationale og globale rutenetværk, både fra landsiden (via jernbaneforbindelser og vejanlæg) og vandsiden (passager- og cargoruter med skibe). Selvom denne tilgang giver en vigtig forståelse for havnes generelle funktioner og virkefelt, er teorien mindre stærk til at forstå den enkelte havns relationer, samfundsmæssige sammenhænge og handlemuligheder, der rækker ud over det rent havne- og transportmæssige og dermed også at udforske forholdet mellem havn og by mere dybdegående.

[En havn som et sted

En anden måde at forstå havne på, som mere end neutrale knudepunkter i internationale transportnetværk, er ved at se på havnebyer som steder med særlig betydning (Agnew 1987). Ifølge denne teori består et sted af tre komponenter:

- lokalitet
- kontekstuelle fysiske-materiale rammer
- betydningsmønstre, der knytter sig til stedet

På denne måde er havne ikke blot lokaliteter, som forskellige transporter gennemløber, men steder som besidder fysiske strukturer, historie og identitet. For eksempel kan en havnebys historiske rødder have stor betydning for, hvordan stedet har udviklet sig, og hvilken funktion og rolle havnen har i dag i samfundet.

[Havnebyer som mobilitets- og stedaktører

Steders relationer, erfaringer og betydninger kan dog ikke alene forstås som afgrænsede enheder med klart definerede (lokale) grænser. Et sted defineres og skabes i lige så høj grad af de passagerer, varer, informationer, penge, narrativer og kommunikation, som bevæger sig gennem stedet, dvs. dets mobiliteter. Disse mobiliteter skaber og understøtter relationer med andre steder, individer, organisationer, infrastruktur, teknologiske systemer og fysiske strukturer.

Steder er sammensat af forskellige former for mobiliteter, netværk og relationer (Larsen, Axhausen og Urry 2006), og en stor del af disse skabes på en langt større skala end det, der kan identificeres på stedet på et givent tidspunkt (Massey 1991:28). For eksempel kan en havns udvikling være formet af gennemrejsende turister, havnebyen kan fungere som en logistik-hub, eller strømme af fisk kan understøtte en transportkorridor mellem to regioner.

Analyse af havne og deres byer må derfor forstås gennem en ramme, der både udforsker lokale relationer,

identiteter, historie, erhverv, geografi, typologi, teknologi og fysisk struktur, samt byens relationer til andre steder og dens opkoblinger (eller mangel på samme) til forskellige strømme af rejsende, varer, viden, kommunikation, penge og diskurser om byen.

En sådan relationel og mobilitetsteoretisk tilgang (Larsen og Laursen 2021, Lange 2016) til havnebyer betyder ikke, at alting er i bevægelse, og at stedets betydning udviskes, eller at teknologi som det internationale transportsystem bestemmer byens og havnens udvikling (Jensen 2013:33). Et netværk kan således betyde, at en havn økonomisk, socialt og fysisk bliver koblet på udviklingen, men kan modsat også bevirke, at stedet af topologiske, teknologiske, politiske eller økonomiske årsager bliver frakoblet eller ekskluderet fra den udvikling, et netværk giver mulighed for (Ibid.). Denne forståelse af sted og mobilitet rummer værdifulde indsigter i forbindelserne mellem havn og by.

[Havnebyens konkurrerende interesser

I forlængelse af den nævnte relationelle og mobilitetsteoretiske stedstilgang, kan havnebyen forstås som alt andet end en passiv ramme for regionale, nationale og internationale transport. Havne og deres byer er her mere end transitsteder og transporthubs. Havnebyer og deres mange netværk af aktører er en aktiv og dynamisk samfundsaktør i relation til marked, stat og civilsamfund (Larsen og Laursen 2021:227). Lokale aktører kan påvirke udviklingen og få ting til at ske (Ibid.:16).

Havnebyer er ikke kun påvirket af udefrakommende begivenheder fra staten, kommunen eller globale transportoperatører, virksomheder og netværk, men påvirker

også selv beslutninger, mennesker og praksisser, som har indflydelse på den udvikling, der foregår i det konkrete sted. Det handler ikke kun om "hvem", men i lige så høj grad "hvad", der spiller en aktiv rolle (Ibid.).

Der er ofte ikke tale om et homogent felt af interesser i den enkelte havneby. Snarere er der tale om, at der eksisterer adskillige mobilitets- og byidentiteter, som både har overlappende og forskellige opfattelser af problemer, løsninger, stedets identitet og funktion. Nogle gange konkurrerer de, andre gange sameksisterer de, men de er langt fra homogene.

[En teoretisk prisme: Mellem transitby og leveby

Med udgangspunkt i den ovenfor skitserede forståelsesramme arbejder undersøgelsen med udgangspunkt i de teoretiske prisme, der handler om transitby og leveby (Lange 2016, 2021):

- **Transitbyen:** Den ekstreme version af et transitsted kan beskrives som et ikke-sted (Augé 1995), hvilket henviser til steder, der rummer et minimum af historie, relationer og identitet, men som primært defineres af deres rolle i transportnetværk og deres rumlige organisering omkring strømmenes logik (Castells 1996) (Lange 2021: 118). Transitbyen er ofte domineret af en høj grad af gennemkørende trafik, hvor mennesker og varer bevæger sig igennem uden egentligt ærinde på stedet. De er ikke designet ud fra en menneskelig skala, men mere ud fra de globale strømme, der gennemløber transitstederne og rummer homogeniseringstendenser og frakobling fra stedets lokale og historiske rødder. Transitsteder er ofte også strategiske knudepunkter for kommunale, regionale eller nationale interesser, som især er fremherskende i politik, erhvervsliv og blandt centrale aktører, og har en tendens til at dominere andre mere lokale stedsforståelser (Lange 2021: 119).
- **Levebyen:** Dette begreb sigter mod at skabe en forståelsesramme for byens levevilkår. Levebyen dækker i højere grad det, som Augé (1995) beskriver som antropologiske steder, hvor historie, relationer og identitet udgør en fundamental del af stedet. Leveby-begrebet rejser således også en kritik af transitsteder, som næsten udelukkende skabes af strømme og mobiliteter via top-down globale transportsystemer, der rummer en indbygget risiko for at overse betydning af værdier, netværk, hverdagsmobilitet og hverdagslivets rigdom og mangfoldighed for, hvordan steder fungerer, oprettholdes og udvikles. Der er således ikke tale om et leveby-begreb uden mobilitet, men snarere om en særlig opmærksomhed på betydningen af andre strømme og bevægelser end dem, transitbyen omhandler. I levebyen spiller den fysiske udformning og design af steder en central rolle i forhold til at stimulere en atmosfære, hvor det bebyggede miljø møder den menneskelige skala, og som skaber attraktive bymiljøer for hverdagsliv og bosætning (Lange 2021: 120).

De to teoretiske prisme, transitbyen og levebyen, skaber tilsammen en teoretisk forståelsesramme og en værdimæssig skala, som gør det muligt at undersøge og adressere spørgsmål, som hvordan og i hvilken grad transitbyen og levebyen kan sameksistere, være tæt integreret og fysisk forbundet (Lange 2021: 121). Samlet set giver denne optik os muligheder for at studere forholdet mellem havn og by og tilvejebringe værdifuld indsigt i, hvordan havnebyen bedst muligt kan styrke sin fremtidige udvikling.







Terminologien transitby og leveby fungerer således som analytiske værktøjer til at forstå bymæssige funktioner og kvaliteter. Transitbyer er karakteriseret ved høj mobilitet, hvor mennesker og varer passerer igennem uden nødvendigvis at bidrage til lokal bosætning eller økonomisk udvikling. Levebyer, derimod, er steder, hvor mobiliteten understøtter bosætning og lokal økonomisk aktivitet. Ved at undersøge, hvordan forskellige havnebyer balancerer mellem at være transit- og levebyer, håber vi at kunne udlede konkrete anbefalinger til, hvordan havnebyer kan udvikles på en måde, der fremmer både mobilitet og lokal trivsel.

[Eksisterende forskning om havnebyer: Stigende rumlig opdeling mellem havn og by

Den internationale forskning inden for relationer mellem havne og byer har undersøgt samspillet med fokus på både historiske og moderne kontekster. Hoyle (2000) har bidraget væsentligt til forståelsen af havnebyers historiske udvikling ved at analysere de skiftende relationer mellem havne og deres tilstødende byer gennem tiden. Han identificerer en udvikling fra en tæt integration af havn og by til en øget adskillelse som følge af teknologiske fremskridt og urbanisering (se Hoyle's model nedenfor for en uddybning). Der er, som Lange (2016) har vist, sket en større adskillelse mellem by og havn i forbindelse med omstilling fra fiskerihavn til trafikhavn (se også foto i starten af kapitlet).

Ng og Ducruet (2014) har videreudviklet denne forståelse ved at fokusere på den øgede rumlige og funktionelle adskillelse mellem havne og byer. Det vil sige, at mange havne ikke længere har helt så tætte beskæftigelsesmæssige, fysiske eller økonomiske forbindelser med byen som tidligere. De argumenterer for, at denne adskillelse kan have både positive og negative konsekvenser for byernes udvikling og bæredygtighed. Hein (2016b) har analyseret havnenes værdi på nationalt, regionalt og lokalt niveau, og har fremhævet, at havnebyer kan spille forskellige samfundsmæssige roller afhængigt af deres kontekst. Ducruet (2007) har klassificeret

havnebyer i forskellige typer baseret på deres funktionelle og rumlige karakteristika, hvilket giver en ramme for at forstå de specifikke udfordringer og muligheder, som hver type havneby står overfor. En særlig pointe er her også, at byens størrelse og størrelsen på den trafik, som løber igennem havnen, er faktorer som påvirker relationerne imellem by og havn. I det førromtalte leveby/transitby's perspektiv kan Ducruets model hjælpe os til at udforske eventuelle ubalancer mellem havn og by - eksempelvis hvis en havn er blevet for stor til sin by eller at byen omvendt er for stor til havnen - ligesom den kan hjælpe med til at skærpe den analytiske opmærksomhed på andre funktionelle og rumlige ubalancer mellem de to med negative udviklingstendenser til følge.

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Ill. 6: Hoyle's model for den historiske udvikling af havnebyen, der viser skiftende relationer mellem havn og by (Hoyle 2000).

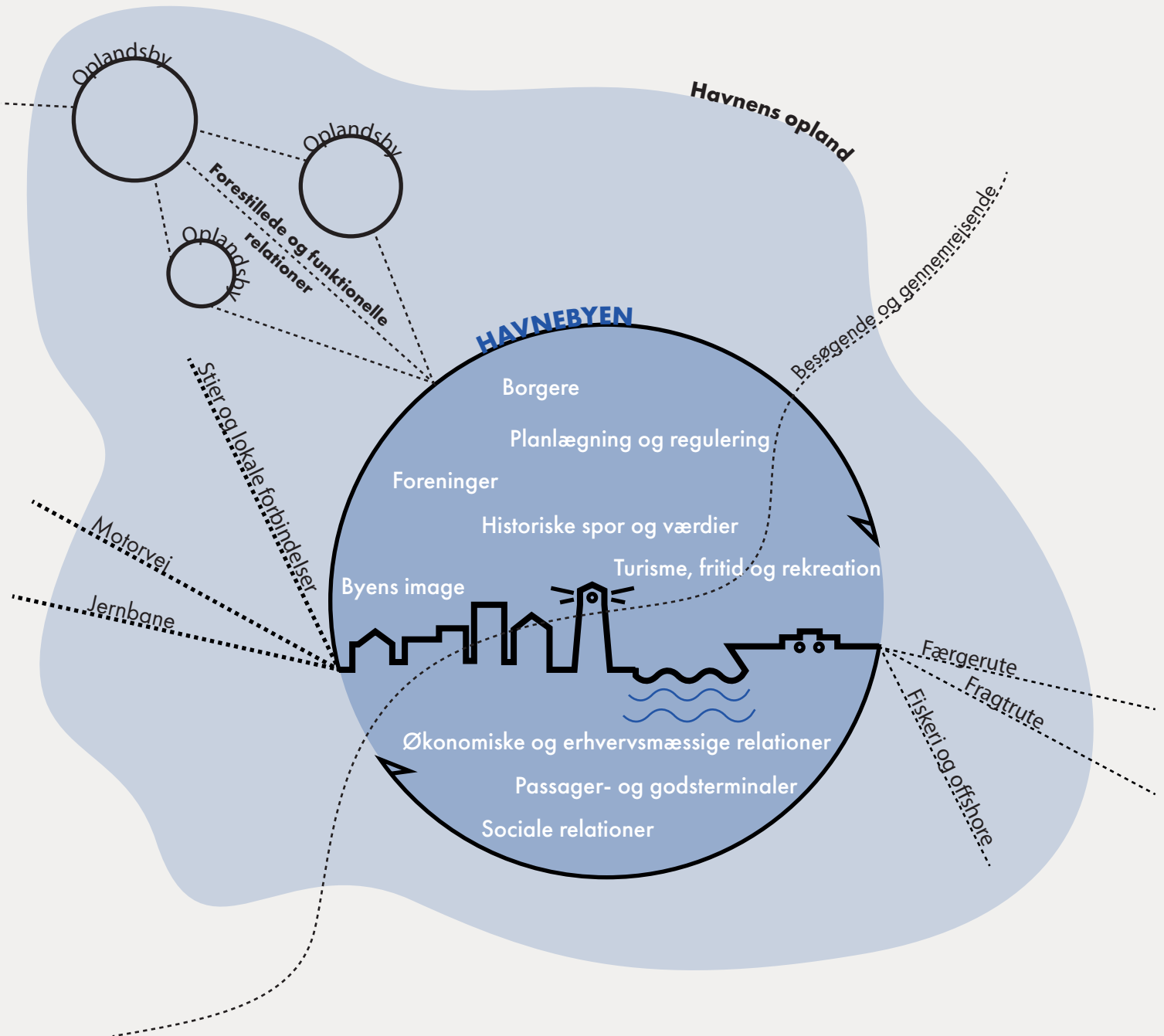
[Undersøgelsens teoretiske forståelsesmodel

I de efterfølgende analyser af forbindelserne mellem havn og by tager vi derfor udgangspunkt i en relationel- og mobilitetsteoretisk forståelsesramme for stedet: havnebyen. Det betyder, at vi konkret vil undersøge:

- fysiske og sociale relationer mellem havnen og byen
- fysiske, sociale, økonomiske, transportmæssige, og mentale forbindelser og mobiliteter, som løber gennem havnebyen og forbinder den med andre steder
- havnebyens historiske lag
- stedets planlægningsmæssige rammer
- lokalbefolkningens holdninger og identiteter
- gennemrejsendes perspektiver
- centrale aktørers blik på byen og havnen
- stedlige kvaliteter
- havnens kvalitative beskæftigelsesmæssige forbindelser og dens betydning for oplandet

Samtidig betyder tilgangen, at vi undersøger havnebyen som et sted med mange forskellige interesser og identiteter for at forstå byens udvikling. Vi betragter i forlængelse heraf havnebyen som en selvstændig mobilitetsaktør, der har mulighed for at tage beslutninger, som influerer både egen og andres situation. På illustrationen til højre herfor er undersøgelsens teoretiske forståelsesramme opsummerende vist.

Den relationelle og mobilitetsorienterede havneby



Ill. 7: Undersøgelsens teoretiske forståelsesramme opsummeret

04 Metodisk indblik

"[...] steder er ikke så fastlåste, men indlejret i komplekse netværk, der skal undersøges... De kan være dynamiske – steder i bevægelse... Vi kan derfor sige, at steder er som skibe, der bevæger sig rundt og ikke er fast forankret ét sted. Steder rejser således, langsomt eller hurtigt, over større eller kortere afstande, inden for netværk af menneskelige og ikke-menneskelige aktører. Sådanne hybride systemer, der betinget producerer distinkte steder, skal undersøges gennem metoder, der kortlægger, dokumenterer, overvåger og sammenstiller steder i bevægelse..."

Urry 2007:42, egen oversættelse

Vores forskningsprojekts metodiske tilgang er funderet i en relationel og mobilitetsteoretisk forståelsesramme af havnebyen, som blev opstillet i det forudgående kapitel. For at kunne indsamle og analysere empiri, som med udgangspunkt heri kan belyse de mange forskellige forbindelser, mobiliteter og stedlige forhold, der er definerende for den enkelte havneby, er det nødvendigt med et forskningsdesign, som kombinerer og mikser forskellige metodiske traditioner og trækker på forskellige mobile metoder (Jensen et al., 2020).

Med forskningsprojektet studerer vi by-havn-relationerne i syv forskellige danske havnebyer: Esbjerg, Gedser, Grenaa, Hanstholm, Helsingør, Hirtshals og Rødbyhavn. I dette kapitel kommer vi nærmere ind på den strategiske udvælgelse af netop disse havnebyer samt det forskningsdesign og de konkrete metoder, som vi har anvendt.

[Trafikhavne som genstandsfelt

Når vi undersøger relationerne mellem danske havne og byer, ser vi dem blandt andet som trafikhavne, dvs. knudepunkter for mobilitet, hvor mennesker og gods er på gennemfart – både i Danmark og ind og ud af Danmark. Trafikhavnen med internationale færgeforbindelser er et slags laboratorium, der giver os mulighed for at studere og forstå samspillet mellem forskellige former for mobilitet og stedsudvikling, der mødes og krydses i havnebyen. Vi har valgt trafikhavne, da de via en eller flere gods- og færgeruter rummer passager- og godstrafik på både landsiden og vandsiden.

Rent metodisk er det derfor oplagt at studere forholdet mellem stedsudvikling, dvs. udviklingen i havn og by, og de forskellige mobiliteter og relationer, som sammenbinder havnebyen med andre steder, også internationalt.

Her hiver vi fat i begrebet 'gennemfartssteder' (Lange 2016).

Den engelske mobilitetssociolog John Urry peger i sit arbejde med udviklingen af mobile metoder netop på, at undersøgelser af "gennemfartssteder" som havne, lufthavne og andre trafikale knudepunkter er velegnede til at observere og analysere, hvordan forskellige mobilitetsformer spiller sammen og eksempelvis indvirker på steder (Büscher et al. 2011; Urry 2007; Lassen 2020). Urry argumenterer for, at sådanne gennemfartssteder er en vigtig del af interessen for at studere mobilitetens samfundsmæssige betydning, se også indledende citat. John Urrys betragtninger er derfor en del af vores metodiske rammeværk.

[Strategisk udvælgelse af trafikhavne

Undersøgelsen arbejder ud fra et forskningsmæssigt ønske om at sikre variation imellem de trafikhavne med internationale færgeruter, vi udvælger. Flyvbjerg (1991) skelner mellem to former for udvælgelse af cases: 'tilfældig udvælgelse' og 'informationsorienteret udvælgelse'.

"Tilfældig udvælgelse bygger på at undgå systematiske skævheder i stikprøver, og generaliseringsgraden afhænger af stikprøvens størrelse. Informationsorienteret udvælgelse bygger modsat på at maksimere nytten af informationer fra små stikprøver og enkeltstående cases. Her må cases udvælges på grundlag af forventninger om informationsindhold, baseret på allerede eksisterende data samt på vurderinger fra involverede nøglepersoner og forskere" (Lassen 2005: 64).

Der er her tale om to grundlæggende forskellige former for udvælgelse. Flyvbjerg fremhæver således, "...at det ikke er sikkert, at en repræsentativ case eller en tilfældig stikprøve er den mest hensigtsmæssige vej at gå, hvis formålet er en høj grad af informationer i relation til en given problemstilling (Flyvbjerg 1991:149). Det skyldes, at den typiske eller gennemsnitlige case ofte ikke er den mest informationsholdige" (Lassen 2005: 64-65). Desuden bidrager det både til forståelsen af udfordringerne i en havneby og til problemløsningen at få klarlagt, hvilke dybereliggende mekanismer, der frembringer et givent problem, og hvilke konsekvenser problemet kan medføre.

I udvælgelsen af de enkelte havne har vi således arbejdet ud fra et ønske om en informationsorienteret tilgang, som kan give os den højeste grad af viden om den problemstilling, vi undersøger. Vi har derfor ønsket at få variation i forhold til:

- bystørrelse (mindre, mellemstore og store byer)
- forskellige bymæssige udviklingstendenser (udvikling i befolkningstal)
- vækstniveauer i havneaktiviteterne (omsætning, størrelse, arbejdspladser, passagerer osv.).

En sådan variation vil dels indeholde en vigtig læring om de forskellige udfordringer og potentialer, havnen rummer, dels styrke mulighederne for analytisk generalisering i forhold til de fællestræk, der identificeres på tværs af de undersøgte havnebyer. Samlet set styrker det de efterfølgende muligheder for en analytisk generalisering.

Der er også to erhvervshavne blandt vores cases, som tidligere har haft international færgetrafik, men som efterfølgende har valgt at fokusere på andre havnemæssige aktiviteter. Argumentet for at tage dem med er, at forskelligheder mellem havnebyerne vil styrke forståelsen for relationerne mellem stedsudviklingen i den enkelte havneby og de forskellige mobiliteter, som forbinder området.

Det er således også undersøgelsens metodiske ambition at bidrage til mere generel viden om de udfordringer og potentialer, som havnebyer står over for i fremtiden. Det bemærkes også, at vi ved udvælgelsen ønskede at inkludere flere havnebyer, men at disse afstod på grund af tids- og ressourcemæssige udfordringer i forhold til projektdeltagelse.

[Forskningsdesign for undersøgelsen

Det er, som skitseret i det forudgående teorikapitel, en kompleks opgave at undersøge danske havnebyer, da der eksisterer mange aktiviteter, aktører, politikker, planer og interesser, som potentielt har betydning for havnebyens liv og udvikling. Dertil kommer både historiske, arkitektoniske og geografiske forhold, der også har afgørende indflydelse på, hvordan den konkrete havneby er skabt og har udviklet sig.

I projektet har vi derfor valgt en forskningstilgang, der kombinerer kvalitative, kvantitative og visuelle metoder. Vi har gennemført fysisk-rumlige analyser, dokumentanalyser, statistiske analyser samt spørgeskemaundersøgelser og interviewundersøgelser. Denne tilgang sikrer en omfattende og helhedsorienteret forståelse af forholdet mellem havn og by.

Metoderne danner sammen med den opstillede teoretiske forståelsesramme grundlaget for en dybdegående undersøgelse af relationerne mellem havne og byer i Danmark. Ved at kombinere forskellige teoretiske perspektiver og metodiske tilgange, håber vi at kunne bi-

drage med ny viden og praktiske anbefalinger til gavn for både byer og havne.

Forskningsprojektet har seks forskellige analysedele: desktop research (historie og kommuneplanlægning), beskæftigelsesanalyser, feltstudier, rejsevaneundersøgelser, befolkningsanalyser og aktøranalyser. Nedenstående tabel viser de forskellige undersøgelser, som er gennemført, hvordan de beskrevne dataindsamlingsmetoder specifikt er anvendt, og hvor mange enheder, der har indgået i den konkrete delundersøgelse.

Der skal i denne forbindelse gøres opmærksom på, at det ikke har været muligt at indhente tilstrækkelige beskæftigelsesdata og -vurderinger fra Grenaa Havn, Helsingør Havn og Rødbyhavn Havn, og derfor indgår denne komponent ikke i forskningsrapporterne om disse tre havnebyer.

De seks analysedele trækker grundlæggende på de fire forskningsbaserede dataindsamlingsmetoder, der er beskrevet på modstående side.

Forskningsprojektets delstudier og anvendte dataindsamlingsmetoder

Metode	Indhold	Antal (N)
Desktop research	Inkluderer et historisk og nutidigt dokumentstudie af kommunens plangrundlag for havnen, og eksisterende statistik om emner som befolkning og økonomi.	7 historiske analyser 7 analyser af kommuneplaner
Feltstudie	En undersøgelse af de lokale geografiske forhold igennem kortlægning, billedmateriale og storytelling.	7 feltstudier
Befolkningsundersøgelse - online spørgeskema	Spørgeskemaundersøgelse foretaget blandt den lokale befolkning med fokus på deres perspektiver på udviklingen af den respektive havneby.	2108 respondenter
Ekspertinterviews	Semistrukturerede interviews med lokale aktører, der har en særlig viden om lokalområdet grundet deres arbejdsmæssige tilknytning indenfor turisme, erhvervsliv, handel, byplanlægning, forskning, m.fl.	36 eksperter
Rejsevaneundersøgelse - spørgeskema	Spørgeskemaundersøgelse blandt rejsende via internationale færgeruter med fokus på geografi, demografi og deres oplevelser af lokalområdet.	2719 rejsende
Kvalitativ beskæftigelsesanalyse	Spørgeskemaundersøgelse udsendt via e-mail til videnspersoner i de syv havne, vedrørende havnenes beskæftigelsesprofil og -geografi.	4 videnspersoner inden for beskæftigelse

Feltstudier

Hvad ser og oplever man, når man går rundt i en havneby? Vi har anvendt feltstudieteknikken til at studere de fysiske omgivelser og strukturer. For at gennemføre denne del af undersøgelsen har vi foretaget flere feltture til de udvalgte havnebyer. Her har vi indsamlet data, der beskriver, hvordan havnebyerne ser ud, og hvordan de opleves. Forhold som kan benævnes fysisk-rumlige karakteristika.

Dokumentanalyser

Både Danmarks Statistik, lokalarkiver, kommuner, turistforeninger og havnene selv har dokumenter og data, som bidrager væsentligt til forståelsen af havnebyerne. Som del af undersøgelsen har vi gennemlæst kommuneplaner, havnes hjemmesider og lokale turistforeningers hjemmesider. Det har vi suppleret med statistiske data fra Danmarks Statistik og de deltagende havne.

Disse analyser bidrager til at forstå havnens interne og eksterne mobiliteter og relationer, som alle har en vigtig indflydelse på, at havnen er, som den er i dag. Ved at analysere officielle dokumenter og statistikker får vi også indsigt i de politiske og økonomiske rammebetingelser,

Spørgeskema

Vi har gennemført forskellige spørgeskemaundersøgelser i dette forskningsprojekt. Spørgeskemaundersøgelserne fokuserer på både de lokale indbygges og de færgerejsendes forhold til havnebyen. Undersøgelserne leverer data om beboernes og besøgendes oplevelser, holdninger og forventninger til havnebyen.

Det vil sige, at undersøgelserne dækker både dem, som

Forskningsinterview

Interviewundersøgelser inddrager videnspersoner og lokale interessenter, såsom byplanlæggere, erhvervsledere og politiske beslutningstagere. Disse kvalitative data giver dybere indsigt i de udfordringer og mulig-

På feltturene har vi observeret byens og havnens arkitektur og fysiske strukturer. Formålet er at identificere de nøgleelementer, der præger forholdet mellem havn og by, og at forstå, hvordan de fysiske omgivelser påvirker både de lokale beboeres og de besøgendes oplevelse af havnebyen.

der påvirker havnebyernes udvikling. Analyserne bidrager også med at identificere trends og mønstre i befolkningsudvikling, havneaktivitet og økonomisk vækst.

Derudover har vi gennemført et historisk studie af havnebyens historie og udvikling. Havnebyens forskellige historiske lag har i mange sammenhænge stor betydning for den rolle, havnen i dag indtager både lokalt, nationalt og globalt, og for de potentialer og udfordringer, der knytter sig til den konkrete havn og by. Her har vi trukket på dokumenter, bøger, hjemmesider, avisartikler og udgivelser, som er vigtige for at forstå havnebyens tilblivelse og udvikling i et historisk perspektiv.

bor i byen og oplandet, enkelte som er fraflyttet området, men stadig har en tilknytning til stedet, og strømme af rejsende som f.eks. passagerer, der årligt rejser igennem havnen og måske besøger byen. Desuden er der ved hjælp af spørgeskemateknikker gennemført en spørgeskemaundersøgelse til en nøgleperson i hver havn, der afdækker havnens beskæftigelsesmæssige omfang og betydning.

heder, som havnebyerne står overfor, og i de strategier, lokale interessenter bruger for at håndtere disse udfordringer og udnytte potentialerne.

05 Historisk overblik

[Historisk tidslinje

Et lille fiskerleje med skudehandel

Hirtshals hed oprindeligt Lilleheden efter en gård, der senere blev til Hirtshals kro, og som i dag hedder Hotel Hirtshals. Lilleheden bestod af et lille fiskerleje, hvor skibe blev trukket op på stranden (Torm 2018: 26). I starten af 1800-tallet var Hirtshals en mindre by i Horne-Asdal sognekommune med omkring 500 indbyggere, hvorimod Horne og Asdal var de dominerende byer med en større befolkning (Uggerhøj 2016: 13).

Ønsket om en havn i Hirtshals startede i 1800-tallet, hvor formålet var at lette transporten til Norge, således den blev hurtigere og billigere. En havn i Hirtshals kunne blandt andet styrke den voksende skudehandel med Norge. Havnen blev dog ikke en realitet, da andre havne langs vestkysten blev prioriteret i stedet. Hirtshals måtte nøjes

med en stenmole i 1880 (Fibiger 2016: 19; Hirtshals Havn 2020). I 1867 blev der udlagt et telegrafkabel mellem Hirtshals og Arendal i Norge. I 1880'erne var fiskeriet i vækst overalt i landet. Hirtshals' mole og fyr betød, at området havde flere årlige fiskedage end de øvrige fiskerlejer langs kysten. Byen havde derfor bedre indtjeningsmuligheder, hvilket medførte, at fiskeriet og bebyggelsen ved Hirtshals udviklede sig (Trap Danmark: Hirtshals' historie).



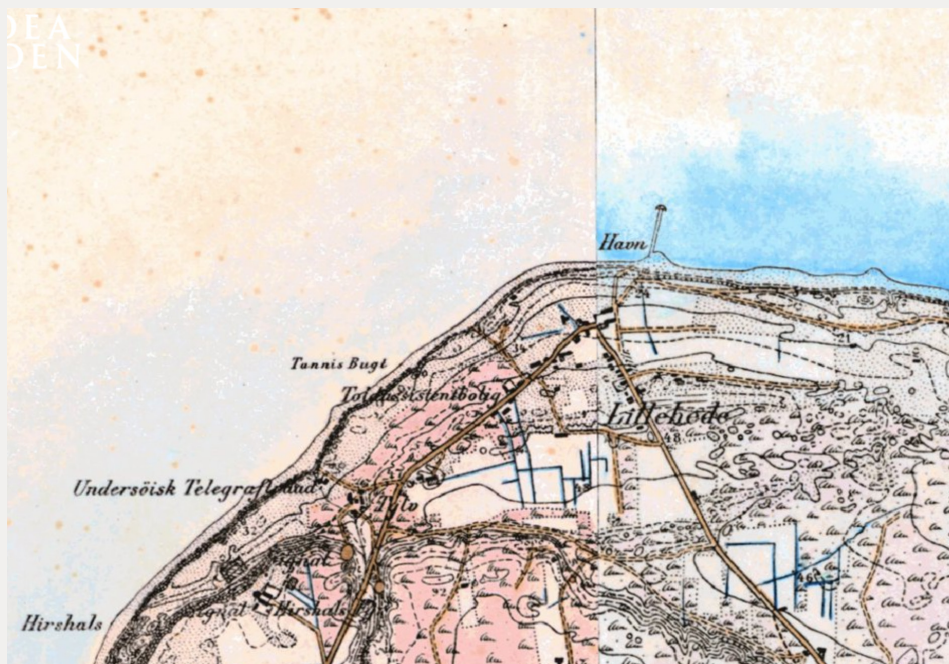


Ill. 8: XXXXXXXXX

Ill. 9: Redningsbåden på øvelse i 1938. Dette er formentlig det første farvefoto fra Hirtshals. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.



Ill. 10: (Øverst) Stranding af skibet Argentina i februar 1908. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.
Ill. 11: (Nederst) Døde sild på Hirtshals Havn, 1960-1970. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.



Ill. 12: Højkantskort 1840-1899. Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering



Ill. 13: Hirtshals fotograferet i 1896 af Peter Elfelt, der besøgte byen. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.

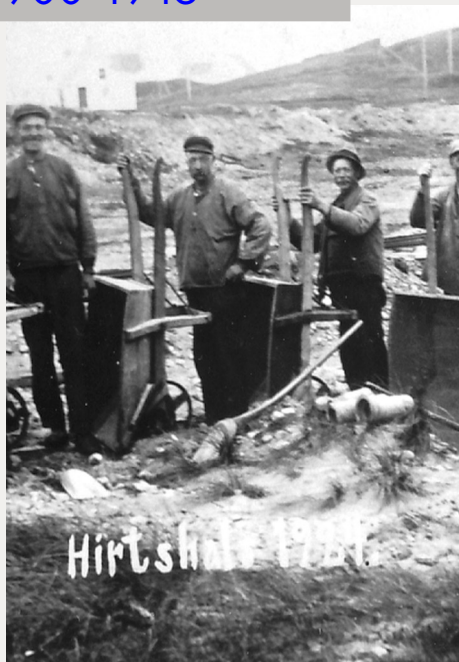
Lokalt

Globalt

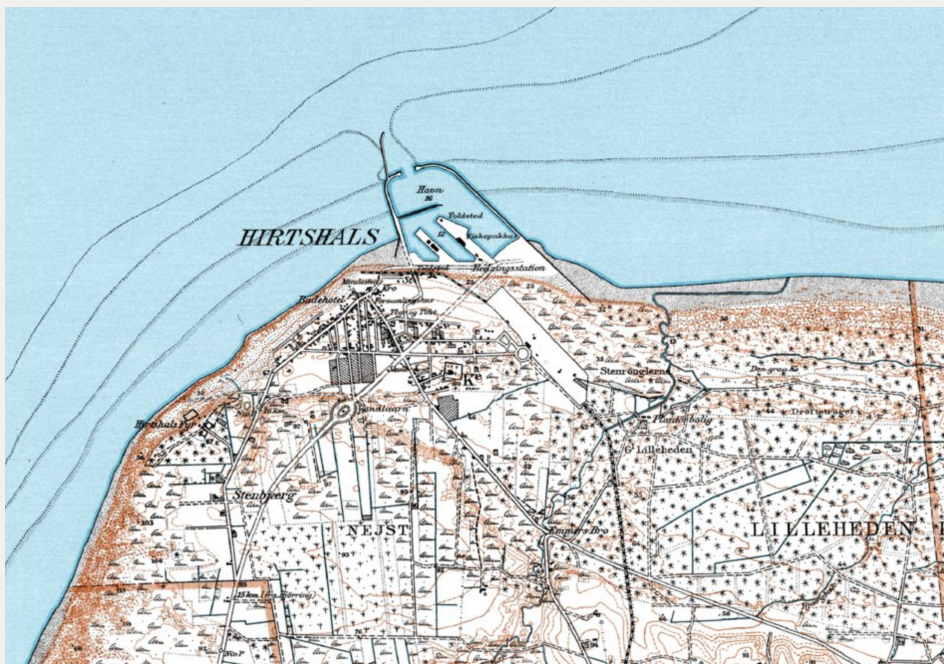
- 1800-tallet: Et ønske om at bygge havn for at lette transporten til Norge. Ville blive hurtigere og billigere og styrke den voksende skudehandel med Norge. Blev ikke en realitet, da havne langs vestkysten blev prioriteret.
- 1800-tallet: Mindre fiskerlejet: Lilleheden.
- 1863: Første fyr.
- 1867: Udlagt telegrafikabel mellem Hirtshals og Arendal i Norge.
- 1879-80: Stenmole.
- Slut 1800-tallet: Blev et turistmål: Der bygges sommerhuse omkring byen i klitterne.

- 1200-tallet: Danmarks første fyr.
- 1700-tallet: Den globale urbaniserings begyndelse. 1840 og frem: Urbaniseringen tog fart i Danmark.
- 1800-tallet: Første færger i Danmark: Færgefart til Hirtshals.
- 1850: Verdens første telegrafikabel mellem England og Frankrig. I 1869 kom Danmark til at spille en rolle med installation og drift af telegrafkabler.
- Midt 1800-tallet: Turisme begyndte med industrisamfundets og transportmidlers gennembrud.
- 1880'erne: I Danmark er fiskeriet i generel vækst: Hirtshals har flere årlige fiskedage end de øvrige fiskerlejer langs kysten pga. fyr og mole.
- 1846 første tog i Danmark.
- 1850-1920: Danmarks industrialisering: Havneindustri osv.

1900-1945



Ill. 14: Havnebyggeri i "Kanalen" 1924.
© Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.



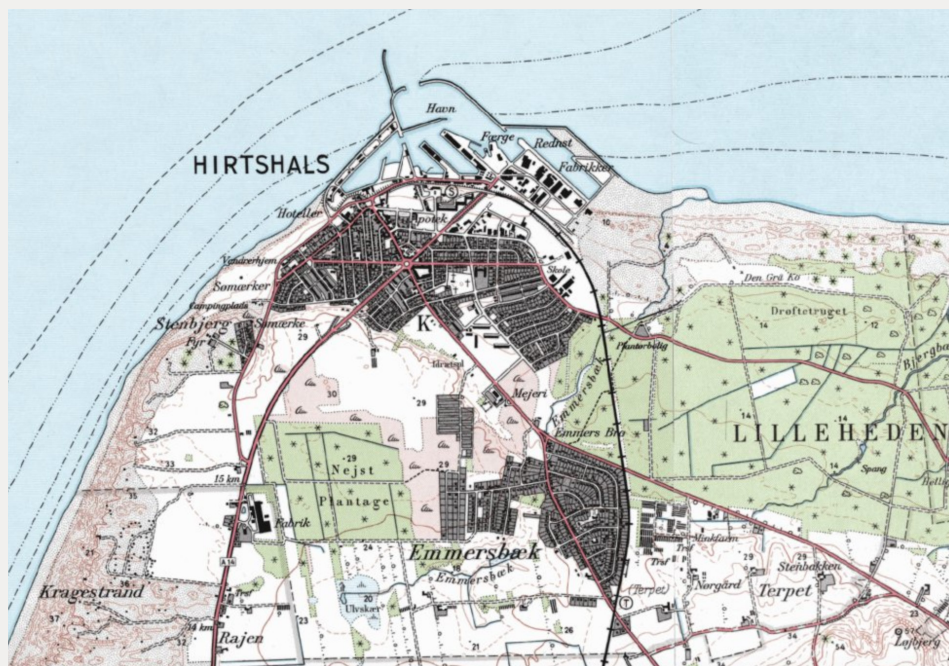
Ill. 15: Lavkantskort 1901 - 1945. Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

Lokalt

Globalt

- 1900: 500 indbyggere.
- 1901: Skole, missionshus, kro, telefon- og redningsstation, dampteglværk, kakkellovnsrørsfabrik og pensionat.
- 1919: Begynder at anlægge havn. Byen planlægges og opstår med udgangspunkt i havnen.
- 1923: Første del af havnen er færdig.
- 1924: Udstykningsplan. Få ville betale dyrt for at bo på statens grunde ved havnen.
- 1925: 1219 indbyggere. Jernbanen Hjørring-Hirtshals etableres og forbedrer afsætningsmulighederne for fiskeriet.
- 1928: Hirtshalsbanen fik ny endestation ved havnen og øgede havnens betydning.
- 1929: Havnen står færdig i 1929, havneindustri kommer til.
- 1930'erne: Havneudvidelse, fiskeriindustri og fiskeauktion. Øget havneaktivitet. Godstransport til Norge.
- 1937: Færgeruten mellem Frederikshavn og Kristiansand omlagt til Hirtshals og Arendal.
- Efter Anden Verdenskrig: Parcel- og rækkehusvarterer i Nejst og Emmersbæk. Erhvervsarealer ved Østhavnen. Fiskeindustrien i stræk vækst. Driftig fiskerby med stor befolkningsvækst.

- 1916: Møde i Oslo om muligheden for en færgerute mellem Kristiansand og Hirtshals der kunne forkorte rejsetiden og mindske fragtomkostningerne. Norsk udvalg vurderer det var ikke attraktivt at omstille færgeruten til Hirtshals. Ruten mellem Frederikshavn og Kristiansand forblev.
- 1922: Lov om udstykningen af parcelhuse. 1960'erne: Stor udvikling.
- 1940-1945: Krigen medførte en markant nedgang i havnens aktiviteter grundet risikoen ved minefelter. Derfor sættes 1930'ernes havneudvikling på pause.



Ill. 16: 4 cm-kort 1953-1976. Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering



Ill. 17: Stor arbejdskran i Hirtshals 1960-1970.
© Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.

Lokalt

Globalt

- 1950: 2.532 indbyggere.
- 1950'erne: Fiskeriet fik øget vækst. Medfører større fiskerflåde.
- 1958: Færgeleje bygget. Jernbanefærgerute mellem Hirtshals og Kristiansand.
- 1960'erne: Havnen udvidet med havnebassiner.
- 1960: 4177 indbyggere.
- 1962: Udbygning af Vesthavnen.
- 1969: Udbygning af industrihavn i øst.
- 1970: Hirtshals Kommune overtog de sidste statsejede byarealer.
- 1971: Jernbanenettet udvides. Behovet for bedre infrastruktur til havnen. Øget mulighed ift. containertrafik.
- 1974: Øget aktivitet i forbindelse med færgeaktiviteterne. Færgelejet ombygget, så større færger kunne tages i brug.
- 1975: Havnen er Danmarks største konsumfiskerihavn. Transportaktiviteterne voksede.

- 1946-1991: Den Kolde Krig.
- Efter Anden Verdenskrig: Masseturisme begynder. 1950: Danmarks turisme oplever sin storhedstid.
- 1947: Første olieboringsår placeret på havet. 1962: Første i Danmark af A.P. Møller: Offshore aktiviteter i Hirtshals.



Ill. 18: 4 cm-kort 1986-2001. Indeholder data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering



Ill. 19: Bådebygger Jens Kongerslev "Kong Jens" med model af sin Hirtshals-pram, 1982-1983. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.

Lokalt

Globalt

- 1980'erne: Udviklingen indenfor alle havnens aktiviteter. Havnen udvidet til større skibe. Der var behov for mere plads til landing af fisk til de fem fiskemelsfabrikker beliggende på havnen.
- 1984: Etableret ny hovedvej til Hjørring.
- 1984: Nordsøcentret indviedes
- 1989: Nordeuropas første overdækkede flydedok til sprøjtemaling af skibe opføres via privat initiativ
- 1990: Industrifiskeriet i toppede.
- 1990: Indbyggertal topper med 7000 indbyggere. Herefter starter fraflytning.
- 1994: Color Line ny terminalbygning.
- Havnen udbygges
- 1990'erne: Nedgang af aktiviteter. De fem fiskemelsfabrikker lukkede eller ombygges.

- 1970-1980'erne: Indført nye regler og restriktioner for fiskeri på baggrund af fælles fiskeripolitik i EU.



Ill. 20: Skærmkort 2010. Frie data.



Ill. 21: Hirtshals Motorvejsåbning 2004.
© Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.

Lokalt

Globalt

- 2001: Hirtshals Havn overtager ejerskabet fra staten.
 - 2004: Motorvejsforbindelse til Hjørring. Formåede ikke at standse fraflytning.
 - 2008: Color Line samler danske aktiviteter i byen. Bliver virksomhedens danske knudepunkt.
 - 2008, 2010, 2016: Fjordline (Vest- og Sydnorge) og Smyril Line (Færøerne og Island) flytter deres aktiviteter og forbindelser til byen.
 - 2009: Hirtshals Transport Center åbner. Styrker positionen som omdrejningspunkt for godstrafik i Skandinavien. Et samarbejde med private investorer.
 - 2011: Offshore aktiviteter: Renovering af platforme.
 - 2012: Godsterminal i stor vækst.
 - 2015: Ny omfartsvej til havnen etableres samt ny godsbaneterminal for jernbane (får dog vanskeligheder med at komme i gang).
 - 2015-2016: Haveudvidelse på 250.000 kvadratmeter landarealer til erhverv og transport.
 - 2017: Nyt program for områdefornyelse i Hirtshals.
 - 2024: DB Cargo Scandinavia starter første testkørsel med tog til godsbaneterminalen.
 - 2024: Den hidtil største Havneudvidelse sendes i EU-udbud særligt med fokus på grøn omstilling.
- 2020: Brexit: Påvirker dynamikkerne i Nordsøen.

Havnen skaber byen

I 1916 kom en havn i Hirtshals igen på dagsordenen på et møde i Oslo, hvor Sæterdalsbanens driftsbestyrer holdt en tale, der opfordrede til en færgerute mellem Kristiansand og Hirtshals. Det primære argument var en mindskelse af fragtomkostningerne og en forkortelse af rejsetiden mellem Sydnorge og Jylland. Opfordringen medførte nedsættelsen af et udvalg i Danmark i 1916, der havde til formål at undersøge mulighederne for en fiskerihavn i Hirtshals. Udvalget fandt ud af, at en læmole også kunne besejles af store skibe, såsom færger. I Norge blev et udvalg tilsvarende nedsat til at undersøge en udbygning af jernbanenettet og dens ruten til Danmark. Udvalget fandt det imidlertid ikke attraktivt at omstille færgeruten til Hirtshals. Derved forblev ruten mellem Frederikshavn og Kristiansand, som den havde eksisteret siden 1871 (Uggerhøj 2016: 15-16; Fibiger 2018: 26).

Trods den manglende færgerute fik Hirtshals en stor fiskerihavn, der blev vedtaget i 1917 (Fibiger 2016: 21; Fibiger 2017). Havnens første del var færdig i 1923. I 1924 kom en udstykningsplan, da man ikke ville betale mange penge for en af statens grunde ved havnen. Staten forventede, at fiskerihavnen skabte enorm vækst i området, hvorfor Hirtshals by blev nøje planlagt (Trap Danmark: Hirtshals' historie).

"Sammen med havnen forventede regeringen, at en by naturligt ville opstå, og for at håndtere væksten og udviklingen af en sådan bosætning, ønskedes en byplan at rette sig efter. De første tegninger af en helt ny by blev således foretaget på baggrund af en arkitektkonkurrence i 1919, udskrevet under Ministeriet for Offentlige Arbejder, hvor de danske arkitekter Steen Eiler Rasmus-

Ill. 22: Luffoto over Hirtshals by og havn, ca. 1932. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.



sen og Knud Christiansen blev udråbt som vindere. De næste fire år finpudsede de idéerne til en omfattende masterplan, som lå færdig i 1923.

Planerne var moderne og byggede på et simpelt trafikdiagram: en hovedvej ind fra sydvest, en jernbane ind fra sydøst og havnen med mulighed for indsejling af skibe fra nord. Hvor disse tre transportformer mødtes, ville et infrastrukturelt center skabe de perfekte betingelser for, at en helt ny by kunne blomstre frem. Det forventedes ifølge konkurrenceprogrammet, at fiskeriet alene ville beskæftige 500 mænd, og Christiansen og Rasmussen dimensionerede med deres planforslag byen til at kunne rumme ca. 6000 mennesker. Planen var nyklassicistisk i sin opbygning og fulgte, meget lig den senere modernisme, en funktionalistisk struktur med lige akser. Hvor

linjerne i planen mødtes, skulle en pladsdannelse lægges ud, og i tråd med de transportbegejstrede moderne visioner blev pladserne i planen benævnt henholdsvis Trafikcentrum, Færdselsplads og Banegårdsplads. Infrastrukturen delte planen op i afgrænsede bykvarterer til forskellige formål: boliger til fiskere, andre boligområder med villaer, et område til fabrikker og et til jernbaneaktiviteter" (Lange 2016: 112). Planen har derfor betydet, at intet i Hirtshals' udformning er sket tilfældigt, men har været planlagt for at skabe en helhed og velfungerende by (Christiansen & Rasmussen 1923: 7-12).

Havnen får jernbane, fiskeri og færge

I 1925 blev jernbanen mellem Hjørring og Hirtshals anlagt, og den gav gode afsætningsmuligheder for fiskeriet (Trap Danmark, Hirtshals' historie). Allerede i 1928 fik Hirtshalsbanen en ny endestation ved havnen, der øgede havnens betydning betragteligt (Trap Danmark: Hirtshals' historie). Havnen blev aldrig officielt indviet, men blev taget i brug i 1929 (Hirtshals Havn 2020; Uggerhøj 2016: 16). Allerede i 1929/30 blev havnen udvidet med en inderhavn og ydrehavn (Trap Danmark: Hirtshals' historie). Byen voksede og udviklede sig i takt med, at etableringen af havnen skred frem. Efterfølgende voksede en industri op omkring havnen. I 1930'erne

opstod en industri inden for fiskeriet, og en fiskeauktion blev etableret. I perioden oplevede havnen øget aktivitet, da fiskeriet voksede, og aktiviteterne på havnen begyndte at omfatte godstransport til Norge (Hirtshals Havn 2020; Uggerhøj 2016: 16). I 1937 blev færgeruten mellem Frederikshavn og Kristiansand omlagt til at være mellem Hirtshals og Arendal (Hirtshals Havn 2020; Uggerhøj 2016: 16). 1930'ernes udvikling blev sat på pause i 1940'erne på grund af Anden Verdenskrig, da den medførte en markant nedgang i havnens aktiviteter som følge af risikoen ved at befinde sig på havet på grund af minefelter (Hirtshals Havn 2020).

Danmarks største konsumfiskerihavn

Efter Anden Verdenskrig blev der opført store tætbyggede parcel- og rækkehuskvarterer i Nejst og Emmersbæk (Trap Danmark: Hirtshals' historie). En af årsagerne til disse udstykninger var, at det var billigt for folk at købe en byggegrund uden for den oprindelige byplan, hvor arealerne var ejet af staten. Dette forhold var også en medvirkende årsag til, at byudviklingen i Hirtshals kom til at forløbe en hel del anderledes end oprindeligt planlagt (Lange 2016).

Efter Anden Verdenskrig stod fiskeindustrien stærkt, hvor især fiskeriet oplevede øget vækst, hvilket medførte en større fiskerflåde (Hirtshals Havn 2020). Hirtshals fremstod som en driftig fiskerby med stor befolkningsvækst (Trap Danmark: Hirtshals' historie). I 1958 blev Hirtshals Havns første færgeleje bygget, og der blev etableret en jernbanefærgerute mellem Hirtshals og Kristiansand, hvilket var en yderligere omlægning af ruten til Arendal (Hirtshals Havn 2020). I 1959-62 blev havnen udbygget med Vesthavnen og 1965-69 med industrihavnen i øst (Trap Danmark: Hirtshals' historie). I 1970 ophørte statens formynderskab i byen, da Hirtshals Kommune overtog de sidste statsejede byarealer (Trap Danmark: Hirtshals' historie).

I gennem 1970'erne var Hirtshals Havn Danmarks største konsumfiskerihavn, og transportaktiviteterne voksede. Denne udvikling betød et øget behov for bedre infrastruktur til havnen, hvorfor jernbanenettet til Hirtshals blev udvidet i 1971. Udvidelsen skabte også rammerne for en øget containertrafik til og fra havnen. Ligeledes kom der en øget aktivitet i forbindelse med færgeaktiviteterne, og

færgelejet blev derfor ombygget i 1974, så større færger kunne lægge til.

I 1979 blev Nordsøcentret, en selvejende institution, grundlagt med støtte fra EU's Regionalfond. Centeret, der er tegnet af arkitekterne Friis & Moltke, blev indviet i 1984 og rummer det, som i dag betegnes Nordsøen Forskerpark i Hirtshals, der driver forskning, udvikling, rådgivning og formidling inden for fiskeri og akvakultur, blandt andet en afdeling af DTU Aqua samt museet Nordsøen Oceanarium (Lange 2016). Udviklingen inden for alle havnens aktiviteter fortsatte op gennem 1980'erne, hvilket betød, at havnen igen blev udvidet yderligere for at rumme de voksende skibe. Der var blandt andet et behov for mere plads til landing af fisk til de fem fiskemelsfabrikker på havnen (Hirtshals Havn 2020). I 1989 fik havnen på privat initiativ Nordeuropas første overdækkede flydedok til sprøjtemaling af skibe (Trap Danmark: Hirtshals' historie).

I 1990'erne toppede industrifiskeriet i Hirtshals. Efterfølgende kom en nedgang af industrifiskeriets aktiviteter, hvilket blandt andet medførte, at havnens fem fiskemelsfabrikker lukkede eller blev ombygget. Den omstilling gav mere plads til de stigende aktiviteter inden for færgetrafik, hvor Color Line byggede en ny terminalbygning i 1994. Terminalen indeholder en overdækket gangbro til byen og jernbanen. Havnen blev også udbygget med en ny køleauktionshal samt en udbygning af kajen for at sikre bedre besejlingsforhold for større færger (Hirtshals Havn 2020).



Ill. 23: Interesserede kvinder på havnen med fiskeauktionen i baggrunden. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.



Ill. 24: Fiskekuttere i Hirtshals Havn under isvinteren 1953. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.

Fra fiskerihavn til trafikhavn

Det var staten, som skabte Hirtshals Havn, da de investerede i et havnebyggeri og drev den for midler, som kom ind via afgifter osv. Den 1. januar 2001 overgik ejerskabet af Hirtshals Havn fra staten til Hirtshals Kommune, og havnen blev derfra en kommunal selvstyrehavn (Vandsted 2005: 13). Planen med overtagelsen var, at havnen i højere grad skulle styres af lokale kræfter med fokus på havnens geografiske placering i samarbejde med havnens erhvervsliv. Efterfølgende blev der derfor i 2002 nedsat et brugerråd bestående af havnens formand, den maritime chef og fem repræsentanter for brugerne. Brugerrådet indvirkede til, at brugerne følte, at de fik reel indflydelse (Vandsted 2005: 39). Efter overtagelsen var et af de første tiltag også, at havnen skulle investere i at rumme mere containertrafik (Hirtshals Havn 2020).

I 2004 åbnede motorvejsforbindelsen til Hjørring. Motorvejen kunne dog ikke forhindre den øgede fraflytning, der kom i slutningen af 1900-tallet, som følge af indskrænkninger og nedgang i fiskeriet og dertil knyttede erhverv (Trap Danmark: Hirtshals' historie). Hirtshals Kommune blev i forbindelse med den nationale strukturreform i 2007 indlemmet i Hjørring Kommune.

I perioden 2006-2008 samlede Color Line sine danske aktiviteter i Hirtshals, hvilket betød, at Hirtshals fremover blev deres danske hovedpunkt og styrkede havnen som trafikhavn. Et forhold, der blev yderligere styrket, da også andre færageselskaber etablerede sig på havnen i hhv. 2008, 2010 og 2016. Fjord Line åbnede således ruter til Vest- og Sydnorge samt Smyril Line med ruter til Færøerne og Island. Hirtshals' færgetværk blev derved udbygget markant (Hirtshals Havn 2020).

I 2011 begyndte havnen også at have offshore aktiviteter i form af renovering af offshore platforme. For at styrke sin position som omdrejningspunkt for godstrafik i Skandinavien åbnede Hirtshals Havn Hirtshals Transport Center i samarbejde med private investorer i 2009. Godsterminalen blev placeret mellem havnen og motorvej E39. I 2012 fremviste terminalen så stor vækst, at havnen kunne trække sig ud, for igen at fokusere på havneaktiviteterne. Positionen som logistikcenter i Skandinavien blev yderligere styrket i 2016, da rederiet CLdN fra Luxembourg åbnede en ro/ro-rute mellem Zeebrugge, Hirtshals og Göteborg (Hirtshals Havn 2020).

Gennemfartsport til Europa

Også i 2014 vedtog den danske regering at etablere en godsbaneterminal for jernbanen mellem Hirtshals Havn og Hirtshals Transport Center med ambitionen om at udnytte havnens placering mellem internationale søveje og det europæiske motorvejsnetværk til at skabe et skandinavisk knudepunkt for logistik, hvor vej-, bane- og søtransport skulle sammenkobles (SCM 2014). Godsbaneterminalen skulle konkret styrke Jyllandskorridoren som bindeled mellem Norge/Vest Sverige og Centraleuropa og give transportoperatører mulighed for at skifte transportform ved Hirtshals (Ibid.). Der blev derfor investeret 33,5 mio. kr. i en terminal med et opmarch- og trafikområde på 24.000 kvadratmeter og et spor på 675 meter (Ibid.), som stod klar i 2015. Grundet problemer med at finde en operatør til at betjene terminalen, blandt andet vanskeliggjort af manglende investering i vigespor gennem Jylland og Hjørring station, skulle der gå næsten ti år, inden den blev taget i brug til det oprindeligt planlagte formål (Transportmagasinet 2015). Det er således først i 2024, at DB Cargo Scandinavia som et forsøg starter med at køre tre tog om ugen til Hirtshals (Lige.Her.nu 2024).

I 2015 blev de i forvejen gode adgangsforhold for rejsende trafikanter direkte til færgerne yderligere styrket, da det blev endnu lettere at komme til og fra havnen via en ny omfartsvej på 1,4 km (FDM 2015). Vejen skaber en lyskrydsfri forbindelse mellem den østlige del af havnen og rundkørslen ved Hirtshals Transportcenter og dermed motorvej E39. Selvom den nye omfartsvej til Hirtshals havn letter trafikstrømmen til og fra færgerne endnu mere og styrker byen som gennemfartssted, var der dog også bekymring blandt de forretningsdrivende for, at de rejsende måske ville forlade byen lidt for hurtigt (Nordjyske 2015). De nævnte investeringer i omfartsvej og jernbaneterminal skal også ses i tæt forbindelse med, at der i starten af 2015 blev påbegyndt en ny stor havneudvidelse i Hirtshals, der skulle give nye muligheder for både turistbranchen og erhvervslivet i Nordjylland. Havnen blev således udvidet med 250.000 kvadratmeter på land, hvilket gav nye arealer til både erhverv og opmarcharealer (Tv2Nord 2015).

Ill. 25: Hirtshals Byfest med royalt besøg af HM Dronning Margrethe II og Prins Henrik, 2002. © Hirtshals Lokalhitoriske Arkiv.





Ill. 26: Udsmykning af bunker ved Østhavnen, 1982. © Hirtshals Lokalhistoriske Arkiv.

Hirtshals har således længe haft fokus på havnen og dens udvikling som den primære drivkraft for byen. Det ændrede sig dog i 2016, da byen begyndte at vise andre sider frem. Årligt blev der etableret et politisk, folkeligt og fagligt arrangement kaldet Naturmødet, som har fokus på naturen og sameksistens med den (Hjørring Kommune 2021c). I 2017 kom et andet tiltag, da en del af havnen blev åbnet op for offentligheden, hvor opholdspladser blev etableret. Borgere og turister kunne på den måde opleve krydsfeltet mellem havn, by og naturen i Hirtshals (Hirtshals Havn 2020). Udover fiskeri- og trafikaktiviteterne har Hirtshalsområdet både historisk og nutidigt også været et turistmål med badestrande, sommerhusområder og de seneste årtier Nordsøen Oceanarium som et vigtigt turistmål. Desuden udgør Nordsøen Forskerpark i dag en for byen vigtig arbejdsplads med tæt tilknytning til fiskeri og havn med 25 virksomheder (Nordsoenforskerpark 2024). I 2017 blev der af Hjørring Kommune igangsat et nyt program for områdefornyelse i Hirtshals under titlen: Hirtshals 100 år efter – en ny identitetsskabende fortælling. Fokus var her blandt andet rettet mod at styrke samspillet mellem by og havn. Planen resulterede i, at der efterfølgende blev foretaget en række investeringer og tiltag, blandt andet i forhold til at styrke den fysiske og visuelle sammenhæng mellem centrale pladser, veje og havnen (Hjørring Kommune 2017).

Byens udvikling og historie er primært formet af havnen, hvor havnen skabte byen Hirtshals, og den blev en styrende faktor for byudviklingen. Det gælder også i dag, hvor trafikhavnen over tid i stigende grad har taget over for fiskeriet (Torm 2018: 30). Det er særligt opgangen og nedgangen for fiskeriet, som har tegnet byudviklingen (Torm 2018: 29). Hirtshals' strategiske placering i samspil med jernbane og motorvej har skabt en havn med en stor reel og potentiel betydning for hele den nordjyske region (Vandsted 2005, Hirtshals Havn 2020). Hirtshals kan i dag på mange måder siges at være porten til Europa og Nordatlanten og et afgørende bindeled til Færøerne (Vandsted 2005: 67). I 2022 havde Hirtshals 5.910 indbyggere (Trap Danmark: Hirtshals' historie). Ved indgangen til 2024 sendte Hirtshals den hidtil største udvidelse i havnens 100-årige historie på ca. 1 mia. kr. i EU-udbud (Port of Hirtshals 2024). Udvidelsen sigter mod at forbedre indsejlingsforholdene, så større skibe kan anløbe havnen i dårligere vejr, udvide opmarch- og erhvervsarealerne på selve havnen for derigennem at sikre havnens status som trafikknudepunkt og som en nøgleaktør i den grønne omstilling, hvor målet er at blive Nordeuropas største knudepunkt for lagring og udskibning af CO₂. Planen er, at havneudvidelsen skal stå færdig i 2027 (Ibid.).

06 Kommuneplanperspektiv på Hirtshals

Centrale pointer fra Hjørring Kommuneplan (2016) med revidering (2021) i relation til Hirtshals

'Horisont og Handlekraft' er titlen på Hjørring Kommunes plan- og udviklingsstrategi. Dette kapitel giver et nærmere indblik i kommunens beskrivelser af og visioner for Hirtshals, sådan som det fremgår af kommuneplanen. Dette bidrager til en grundlæggende forståelse af Hirtshals i en kommunal kontekst. I kapitlet præsenteres en række centrale pointer omkring kommunens valg ift. byudvikling i relation til emner som bosætning, erhverv, turisme, handel, transport og infrastruktur, samt særlige stedspecifikke interesseområder såsom natur, der har en betydelig indflydelse på kommunes og byens udvikling i de kommende år.

Det fremgår af kommuneplanen (2021), at bystrukturen (se figur X) i Hjørring Kommune er opdelt hierarkisk og derved består af Hjørring som værende hovedby og fem områdebyer bestående af Hirtshals, Sindal, Vrå, Tårs og Løkken. Ydermere forekommer en række lokalbyer til sidst i bystrukturen. Dog er det i de seks førstnævnte byer, at byudviklingen koncentrerer. Desuden fremhæves det, at "Bymønstret afspejler Hjørring Kommunes prioritering set i forhold til den enkelte bys potentiale." (Hjørring Kommuneplan, 2021, s. 120). Kommuneplanen (2021) beskriver, at der trods den hierarkiske bystruktur er steds-

bundne potentialer i de forskellige byer og områder i kommunen, som derved har bestemte roller. Desuden fremgår det af Plan- og Udviklingsstrategien (2015), at kommunen er inddelt i fem zoner/korridorer på baggrund af de stedsmæssige kvaliteter: kystområdet, de åbne vidder, skove og bakkelandskab, Hjørring og opland, samt en nord-sydgående pendlerkorridor, der løber langs motorvejs- og jernbaneforbindelserne fra kommunens sydlige grænse via Hjørring til Hirtshals (se figur X). Der forekommer overlap mellem nogle af disse fem områder.

Hjørring Kommune beskriver i kommuneplanen (2021), at kommunens udvikling er udfordret af den samfundsmæssige udvikling, hvilket eksempelvis skyldes øget urbanisering og forskydning i demografien, som derved resulterer i flere ældre men færre borgere, da unge eksempelvis fraflytter. Denne befolkningsmæssige udvikling betyder, at skattegrundlaget bliver mindre grundet færre borgere i kommunen i den erhvervsaktive alder. Dog er antallet af småbørn ifølge plan- og udviklingsstrategien (2022) i kommunen svagt stigende, hvilket kan være en indikator for, at der til en vis grad tiltrækkes børnefamilier til kommunen. Tilgangen af småbørn



Ill. 27: Hjørring Kommunes kort over bymønsteret med Hirtshals som en af områdebyerne (Hjørring Kommunes Plan- og Udviklingsstrategi 2022, s. 7)

og aldringen af befolkningen kan dermed medføre forventet højere velfærdsudgifter. Hjørring Kommune beskrev i kommuneplanen (2016) en udviklingsstrategi i forhold til demografi, der kaldes PLUS-15, hvis formål er at beskrive mulighederne for tilpasning med henblik på den fremtidige demografi. Denne strategi danner ligeledes baggrund for kommuneplanen (2021), hvor samarbejde og omstilling er nøgleord for kommunens arbejde med investering og tilpasning af dens udvikling. Ydermere forekommer der en udskiftning af borgere i Hjørring Kommune, hvilket både afstedkommer til- og fraflytninger. I kommuneplanen (2016+2021) beskriver kommunens bosætningsindsats et fokus på skabelsen af gode og attraktive rammer for borgerne, hvorved fokus er på at fastholde de nuværende borgere såvel som at tiltrække nye.

Ifølge kommuneplanen (2016) skyldes fraflytningen og manglen på erhvervsaktive ikke manglen på tilgængeligt arbejde i kommunen. Dette kommer blandt andet til udtryk ved, at virksomheder har udfordringer med at tiltrække arbejdskraft med de efterspurgte kompetencer. Generelt i kommunen, men også i Hirtshals, er der en indikation af et strukturelt problem, da den ledige arbejds-

styrkes uddannelsesmæssige baggrund generelt ikke stemmer overens med de jobs, der er til rådighed. Dette eksemplificeres ved, at de ufaglærte jobs forsvinder, hvilket tilsvarende gør sig gældende i forhold til de jobs, der er på Hirtshals Havn. I denne henseende er der et fokus i kommunen på at tiltrække flere uddannelser til Hjørring Kommune med henblik på dels at kunne uddanne arbejdskraften til de jobs, der er i kommunen, dels for at kunne fastholde de unge og kommende erhvervsaktive i kommunen.

Som tidligere beskrevet har Hjørring Kommune i den nyeste kommuneplan (2021) et fokus på at fastholde og tiltrække nye borgere, hvilket ligeledes var et fokus i den forhenværende kommuneplan (2016), grundet de demografiske tendenser samt manglen på faglært arbejdskraft. I den forbindelse beskriver kommunen et ønske om at tiltrække bosætning fra Aalborg grundet de lavere ejendomspriser, som kommunen kan tilbyde, og ydermere lægges der vægt på jobmuligheder og nærhed til naturen som tiltrækningsplastre for bosætning.

[Hirtshals som by

Hjørring Kommuneplan er, sammenlignet med andre kommuneplaner, meget detaljeret, blandt andet med en grundig gennemgang og helhedsplan for hver af de største byer i bymønsteret. Der er dedikeret 23 sider alene til beskrivelser og visioner for Hirtshals, og følgende er derfor blot et sammendrag af de væsentligste af kommunens egne indsigter i deres havneby.

Geografisk set er Hirtshals beliggende i kystområdet af de stedsmæssige kvalitetsområder, der fokuserer på naturoplevelser og turisme. I denne henseende er Hirtshals særegen, da der grundet havnen også forekommer tilhørende erhvervsaktiviteter og færgedrift. Denne kombination af natur, turisme, havneerhverv og god infrastruktur i Hirtshals er unik i Hjørring Kommune. Kommunen beskriver byen som en rå havneby i naturen, hvor blandt andet havet, landskabet og naturen er særlige kendetegn for byen på kanten af havet.

Grundet den førnævnte fraflytning fremgår det af kommuneplanen (2016), at der ikke er prioriteret nyudlæg til boliger i Hirtshals, men at der er prioriteret nyudlagte arealer til erhverv. Derimod forekommer det, at bolig- og bosætningsindsatsen er prioriteret i Hjørring, hvilket indikerer, at Hirtshals på denne parameter ikke vurderes lige så vigtig som Hjørring. I modsætning hertil har Hirtshals en lige så høj prioritet som hovedbyen Hjørring på erhvervsudviklingsparameteren, hvilket er et af de få områder, hvor dette gør sig gældende. Der er tilmed udtaget oprindeligt planlagte erhvervsarealer i Hjørring for i stedet at kunne udlægge flere arealer i Hirtshals. Konkret set materialiserer det sig i 8,8 ha areal til erhverv indenfor transport og logistik samt 26,5 ha i tilknytning til Hirtshals Havn. Trods dette nyudlæg fremgår det af kommuneplanen (2016), at udviklingen af havneaktiviteter vil medføre et større behov for udlæg i løbet af de 12 år som kommuneplanen løber over. I modsætning til den tidligere kommuneplan (2016) fremgår det af den aktuelle kommuneplan (2021), at der hverken er udtaget eller udlagt bolig- eller erhvervsarealer. I kommuneplanen (2021) forekommer et visionskort for Hirtshals, der skitserer den fremtidige udvikling i byen (figur X). Det fremgår blandt andet, at der er visioner om en styrkelse af midtbyen, nye eller forbedrede forbindelser og forskønnelse.

Hirtshals som by er omgivet af værdifuld natur på begge sider af byen, hvilket betyder, at der er bynær natur

i området både i form af blå og grønne landskabstræk såsom kystlandskaber og skov. Udvidelsen af erhvervsarealer i Hirtshals er ikke problemfri, da de vil ske på bekostning af områder eksempelvis udpeget som fredsskov. Tidligere har anlæggelsen af omfartsvejen Sigurd Espersens Vej ligeledes været på kompromis med værdifuld natur, da den gik derigennem. I samme område er der tilmed planer om en sporforbindelse fra godsbaneterminalen til havnen. Som en konsekvens på kompromiset med værdifuld natur må omkring halvdelen af det udlagte erhvervsareal ikke udelukkende anvendes på rene erhvervsaktiviteter, men derimod skal det indtænkes som naturnært erhverv, og med formålet at sammentænke natur- og erhvervsinteresser har Hjørring Kommune oprettet et pilotprojekt for netop dette. Dette til trods fremgår det af kommuneplanen (2016) at de foreslåede ændringer kan have betydning for den biologiske mangfoldighed og landskabet, hvorfor der kan sættes spørgsmålstejn ved, hvilken konflikt fortsat havneudvidelse og tilknyttede infrastrukturanlæg skaber i forhold til bynær natur og målet om at tiltrække bosætning på grund af den bynære natur?

Infrastrukturmæssigt har Hirtshals gode forbindelser grundet både motorvej, jernbane og havn, og blandt andet på grund af disse gode forbindelser foreligger et perspektiv i at tiltrække udenlandske virksomheder til erhvervsarealer i Hirtshals, hvilket kommuneplanen (2016) beskriver i særdeleshed kunne være norske virksomheder. Dette skyldes, at Hirtshals er et bindeled mellem Norge og Europa, hvilket fremgår af kommuneplanen (2021) som værende en styrkeposition for Hjørring Kommune.

I Hirtshals forekommer der gode infrastrukturelle forbindelser eksemplificeret med færgelejet, hvilket bidrager til at byen er en væsentlig faktor for turismen i Hjørring Kommune. Dog er Løkken kommunens største fokus i turismeindsatsen. Dog beskrives det i kommuneplanen (2016), at der søges en tilgang med mere balance mellem turisme samt bosætning og erhverv i Hirtshals. Ydermere beskriver kommunen i kommuneplanen (2021), at der er et stort potentiale for turisme i Hirtshals med henblik på, at byen ligger mellem to store sommerhusområder og færgeturister. Dette potentiale vil kommunen udnytte gennem skabelse af rammer for attraktioner og aktiviteter, som kan tiltrække turister ind til byen fremfor



Ill. 28: Visionskort for Hirtshals. (Hjørring Kommuneplan, 2021, s. 157)

direkte til færgeterminalen. Et af trækplasterne for turismen i Hirtshals er Nordsøen Oceanarium, der er Nord-europas største akvarium.

Med henblik på handel er der i Hirtshals bymidte placeret en række dagligvarebutikker og udvalgswarebutikker, mens mere specialiseret vareudbud kun er at finde i Hjørring. Hjørring Kommune beskriver, at der planlægges en indskrænkning af butiksområdet i Hirtshals, hvilket blandt andet skyldes butiksdød, der har lagt dele af det nuværende butiksområde øde. Indskrænkningen skal derved bestå i en fornyelse og koncentration af butikslivet i dele af den nuværende gågade med formålet at skabe mere liv. I den forbindelse er der igangsat en afklaringsproces vedrørende, hvilken slags liv, der ønskes i området. Handelsudbuddet i Hirtshals er dog i udgangspunktet større end byens størrelse berettiger byen til, hvilket skyldes turismen, færgetransporten og sommerhusområderne.

I kommuneplanen fremgår, som en del af helhedsplanen for Hirtshals, en række konkrete byudviklingspunkter (se tabel X). Det beskrives yderligere i kommuneplanen, at der er en erkendelse af, at Hirtshals by er blevet sekundær i forhold til havnen, hvilket blandt andet skyldes opbygningen af infrastrukturen, hvor man skal dreje af for at komme ind i byen.

De konkrete byudviklingspunkter i Hirtshals:

”Identiteten som en ”rå havneby” skal udvikles og tænkes ind i udviklingen af Hirtshals.”

”Byens kvaliteter skal [synliggøres] og der skal være en målrettet fortælling om de gode historier fra byen.”

”Bymidten skal have et løft gennem fornyelse, forskønnelse og koncentration af butikslivet med udgangspunkt i den grønne plads og havnen.”

”Erhvervsudviklingen skal understøttes gennem attraktive motorvejs- og havnenære arealer.”

”Potentialerne for en styrket udvikling af turismen skal udfoldes med bedre ankomst til byen, forskønnelse, nye muligheder på havnen og forbedret adgang til hav og natur.”

”Byens grønne og blå elementer skal synliggøres og bruges til at skabe en attraktiv by for bosætning og turisme.”

”Byens fysik skal tilpasses det faldende befolkningstal gennem omdannelse og fortætning.”

Tabel X. De konkrete byudviklingspunkter i Hirtshals. (Hjørring Kommuneplan, 2016, s. 192; Hjørring Kommuneplan, 2021, s. 158)

[Hirtshals Havn

Hirtshals Havn beskrives i kommuneplanen (2021) som en livsnerve og en væsentlig del af Hirtshals' identitet, og havnen er løbende i udvikling, som derved også påvirker Hirtshals. På Hirtshals Havn findes det største erhvervs-potentiale i Hjørring Kommune, da den indeholder en lang række aktiviteter med færgedrift, fiskeri, akvakultur, godstransport og meget mere. Foruden at være kommunens største erhvervs-potentiale udgør Hirtshals Havn ligeledes Hirtshals største værdi blandt andet på grund af erhvervslivet og arbejdspladserne, men også på grund af dens rekreative værdi, som kommunen ønsker styrket ved at binde havn og by bedre sammen. I forlængelse af dette ønsker kommunen at sikre en sammenhæng og treenighed mellem byen, havnen og naturen/det rekreative/de naturmæssige omgivelser. Forbindelsen mellem disse tre elementer skal fungere bedre og sikre, og at Hirtshals ikke opleves adskilt i havn og by. Desuden forekommer der i sammenhæng med færgedriften en turismeindsats, hvor det pointeres at færgeterminalerne ikke er tilstrækkeligt forbundet. Derfor er et fokus i turismeindsatsen i Hirtshals, at de tilreisende med færgerne i højere grad skal få øjnene op for byens potentialer.

I kommuneplanen (2016) blev det beskrevet, at Hjørring Kommune har en ambition om, at Hirtshals Havn skal være Danmarks førende fiskerihavn, hvormed de tager konkurrencen op med Hanstholm Havn, som ifølge Thisted Kommune er førende på området. Dette indikerer en stadig konkurrence mellem nordjyske havne, hvor der tidligere også har været konkurrence, eksempelvis angående færgedrift.

Gennem tiden er der i sammenhæng med den fysiske adskillelse også sket en social adskillelse af by og havn. Årsagen hertil skal findes i, at Hirtshals borgere i høj

grad arbejdede på havnen, men grundet en stigende efterspørgsel på faglært arbejdskraft, er det ikke i samme grad tilfældet længere, hvorved indbyggerne i deres hverdagsliv har relativt mindre med havnen at gøre end tidligere. Dette indikerer dermed, at der i Hirtshals er strukturudfordringer i form af ufaglærte og ledighed blandt borgerne, da de arbejdende på havnen i større grad kommer udenbys fra og er i stand til at pendle grundet den gode infrastruktur.

Som tidligere beskrevet har havnen fået større betydning sammenlignet med byen, men det til trods er havnen stadig en væsentlig parameter for byen i forhold til at tiltrække bosætning. For at kunne udnytte dette bosætnings-potentiale, som havnen udgør, kræver det en bedre sammenbinding af havnen og byen. I denne henseende er rationalet at byen skal "opgraderes" gennem flere tiltag og dermed skal havnen ikke "dæmpes" i forsøget på at skabe et mere ligevægtigt forhold mellem havn og by. Hertil kan det nævnes, at områdefornyelsen af Hirtshals bymidte sidste etape blev realiseret i 2021 ifølge Kommuneplanen (2021).

Hirtshals Havn udgør det største potentiale i byen, som udover at facilitere arbejdspladser ligeledes skal være med til at skabe liv i midtbyen, da den korte afstand mellem by og havn er et potentiale for et rekreativt byliv. I den forbindelse beskriver Hjørring Kommune et fokus på en bedre sammenhæng mellem by og havn. Desuden fremgår det, at der arbejdes med en differentiering mellem havnens dele, idet den tungere havnedrift udvikles mod øst, mens de ældste og mest centrale dele i vest fremadrettet skal tænkes i større sammenhæng med turisme og byliv.

[Fremtidige indsatser og opsummering

Hirtshals er i følge kommuneplanen karakteriseret ved havet, naturen og landskabet, hvilket beskrives som unikke aspekter, der ydermere har påvirket byens lokalhistorie præget af fiskeri og færgefart. Generelt set lægger Hjørring Kommune et stort fokus på relationen mellem havnen og byen i Hirtshals, hvilket blandt andet kan ses i lyset af den korte afstand byen og havnen imellem. Det fremhæves i kommuneplanen (2021), at Hirtshals by ikke har det samme tilhørsforhold til havnen som tidligere, da der er sket en adskillelse. Havnen udgør det største potentiale i byen, da den gennem mange år har bidraget med arbejdspladser, og fokus er dermed at havnen ydermere skal være en faktor i skabelsen af et spændende og rekreativt liv i midtbyen. Generelt set er der en erkendelse fra Hjørring Kommune om, at Hirtshals Havn er livsnerven i Hirtshals, men at udviklingen gennem tiden har gjort byen sekundær, hvilket i høj grad begrundes med infrastrukturen, der leder bilister direkte ned til havnen. Dog fokuserer et af kommunens opmærksomhedspunkter netop på sammenhængen mellem byen og havnen: "Identiteten som en "rå havneby" skal udvikles og tænkes ind i udviklingen af Hirtshals." (Hjørring Kom-

muneplan, 2021, s. 158). I denne henseende fremhæver kommunen et fokus på en bedre sammenhæng mellem by og havn, og der pointeres eksempelvis, at i takt med havnens østlige udvidelse bliver der mere plads til turister og byens borgere på den vestlige del af havnen i fremtiden. Dog kan den omtalte havneudvidelse medføre landskabelige og biologiske ændringer, hvilket kan skabe en undren omkring, hvilken konsekvens en havneudvidelse kan have på byens naturmæssige kvaliteter.

07 Beskæftigelsesanalyse af Hirtshals havn

Havnebyers beskæftigelsesmæssige rolle, betydning og effekter

Den internationale forskning viser, at havnebyer generelt spiller en central rolle i den globale økonomi som knudepunkter for international handel og logistik. Forskningen har undersøgt deres betydning og effekter på beskæftigelsen, og hvordan de påvirker de lokale økonomier og bysamfund. Vi undersøger i dette kapitel Hirtshals Havns beskæftigelsesmæssige rolle og betydning, særligt for sit opland.

Havne bidrager væsentligt til beskæftigelsen i deres nærområder ved at skabe job direkte i havneoperationer og indirekte gennem relaterede industrier. En metode specifikt udviklet til at estimere denne effekt viser, at havne har en betydelig indflydelse på den lokale økonomi ved at tiltrække industrier, der er afhængige af havneaktiviteter (Musso et al., 2000). En analyse af europæiske regioner viser, at havneaktiviteter kan øge den lokale beskæftigelse betydeligt, hvilket understreger havnenes rolle som økonomiske motorer (Bottasso et al., 2013). I det efterfølgende ser vi kortfattet nærmere på, hvad der kendetegner beskæftigelsen i Hirtshals Havn og dens opland.

Beskæftigelsesanalysen er primært baseret på en spørgeskemaundersøgelse sendt ud til havnevirksomhedens administration. De tal, vi præsenterer i dette afsnit, er alle baseret på denne undersøgelse, hvis ikke andet er angivet. Denne metode har både fordele og ulemper. Fordelen er, at der skabes et overblik over havnens ansatte og deres ansættelsesforhold, og at vi derudover får en kvalitativ bedømmelse af havnens udfordringer og muligheder. Ulempen er, at havnens administration ikke altid har et komplet overblik over alle havnens aktiviteter. Det betyder, at resultaterne skal ses som indikative og ikke som en præcis opgørelse. F.eks. har havne i nogle tilfælde oplyst en 80/20 svarfordeling ved udfyldelse af spørgeskemaet, der sandsynligvis er et meget groft estimat. Det bedømmes dog overordnet set, at resultaterne kan skabe et overblik over havnens beskæftigelse, som kvalitativt kan understøtte og perspektivere de øvrige analyser i forskningsprojektet.



[Aktivitet og beskæftigelse i havnen

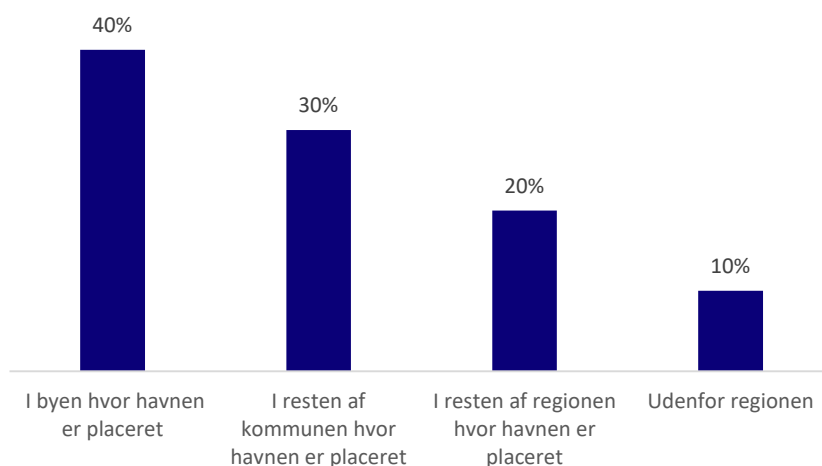
Hirtshals havn har en kajlængde på ca. 4,7 km. Landarealet er ca. 1,1 mio. m² og vandarealet 465.000 m². Havnen er en kommunal selvstyrehavn, hvor yderværkerne i form af molerne ejes af Kystdirektoratet (Den Danske Stat).

Selve havnevirksomheden havde i 2023 en omsætning på 85 mio. kr. og fik et resultat på 9,5 mio. kr. før skat. Der er en lang række færgeruter fra havnen til Skandinavien og Europa, der opereres af tre rederier: Color Line, Smyril Line og Fjord Line.

Havnen havde i perioden 2018-2022 i gennemsnit årligt fragt på 1.010.000 tons import (13. største i Danmark) og 941.000 tons eksport (12. største i Danmark). Der er 28 personer ansat i havneselskabet og derudover er der 5 selskaber på havnen inden for kategorien: "Færge og rederivirksomheder" samt 1 i relation til kategorien: "Bugservirksomheder, lodsvirksomheder og redningsstation". Det har ikke været muligt præcist for havnen at estimere størrelsen på den direkte beskæftigelse på havneområdet. I det følgende har Hirtshals Havn dog estimeret en række forhold i relation til de ansatte og beskæftigelsen på havnen.

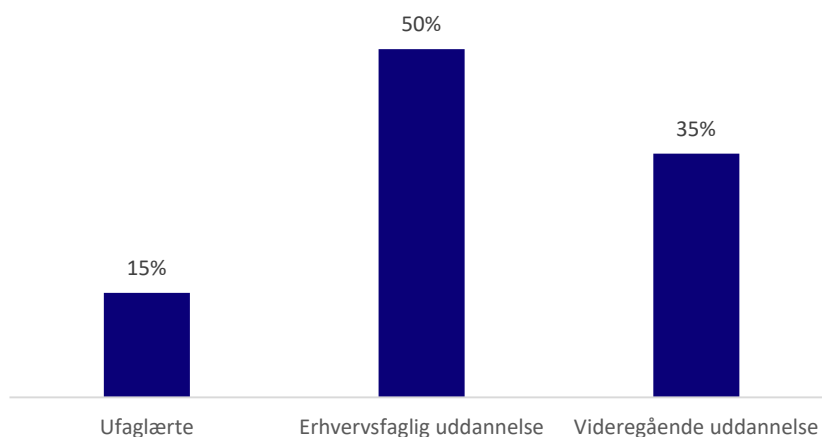
Ansattes bopælsområde

I undersøgelsen er der spurgt ind til, hvor de ansatte har deres bopæl. Dette indikerer, hvor bredt beskæftigelseseffekten spredt sig rundt i området. Det bedømmes, at størsteparten (70 %) af de ansatte i Hirtshals Havn bor i kommunen. Det bedømmes dermed, at ca. 30 % bor udenfor kommunen.



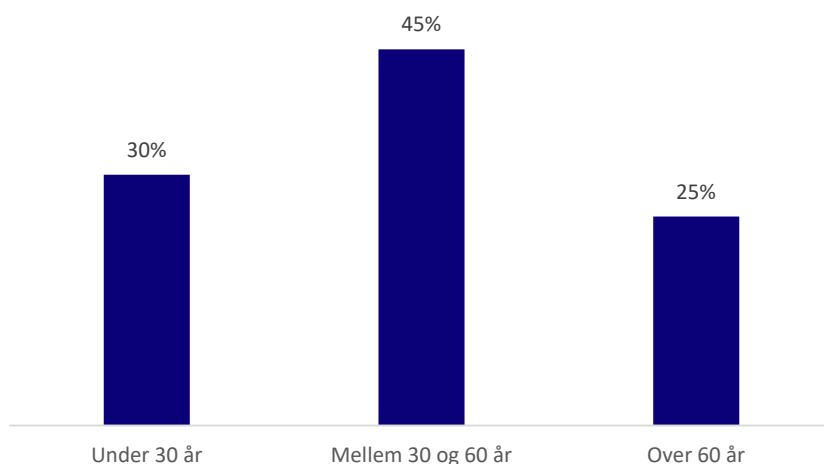
Ansattes uddannelsesniveau

Der er spurgt ind til typen af de ansattes uddannelse. Dette er med til at vise, hvilke kompetencer, som havnen typisk har brug for. Størsteparten af de ansatte i Hirtshals Havn har en erhvervsfaglig uddannelse. Det bedømmes derudover, at ca. en tredjedel af medarbejderne har en videregående uddannelse.



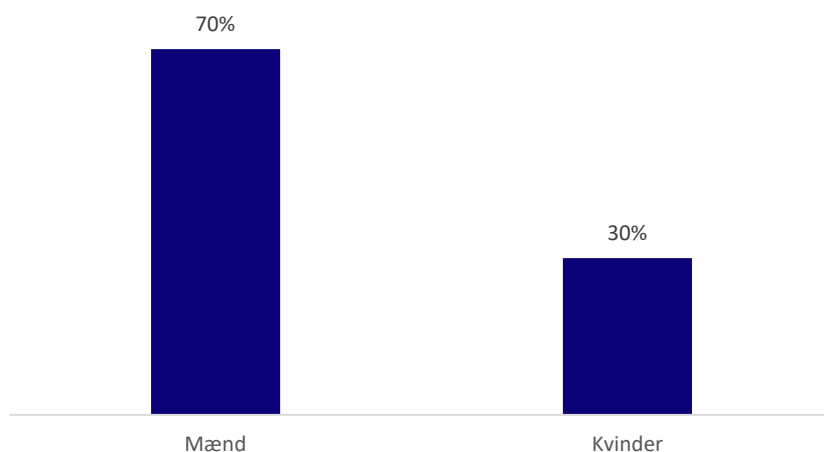
Ansattes alder

I undersøgelsen er det forsøgt at få en indikation af, hvilken alder de ansatte i havnen har. Dette afspejler sammen med uddannelse, køn og oprindelse den diversitet, som arbejdspladsen er kendetegnet ved. Det bedømmes, at der er en ganske jævn aldersfordeling i havnen.



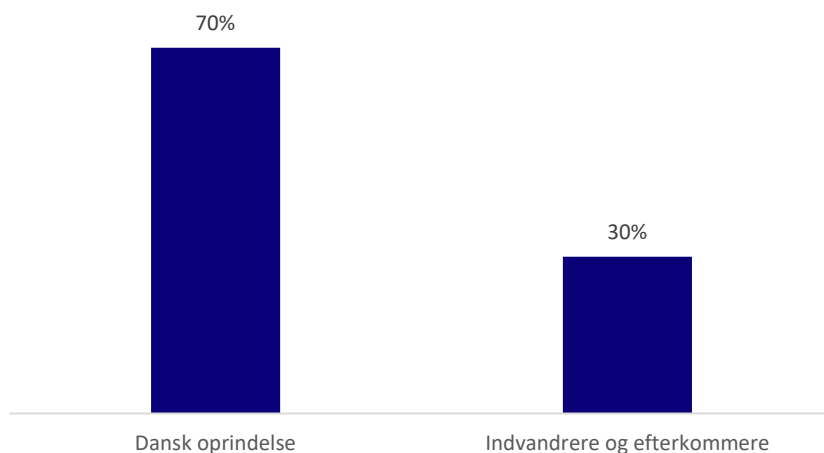
Ansattes køn

Hirtshals Havn har en overvægt af mandlige ansatte, der også hænger sammen med, at der er mange med en erhvervsfaglig uddannelse. Disse uddannelser er generelt domineret af mænd.



Ansattes oprindelse

Havnen estimerer, at ca. en tredjedel af de beskæftigede har en ikke-dansk oprindelse.



[Ansattes personalegoder

Der findes fælles kantineordning, opholdslokale og badefaciliteter til alle medarbejdere. Derudover er der også arbejdsgiverbetalt pension, feriefridage og fritvalgsordning. Mulighed for hjemmearbejde og fleksible

arbejdstider tilbydes nogle medarbejdere. Disse er typisk funktionærer, der ikke indgår i en vagtordning. Den nedenstående tabel viser de personalegoder, som findes i havnevirksomheden.

Havnevirksomhedens ansattes personalegoder

	Ja, alle medarbejdere	Ja, nogle medarbejdere	Nej
Fælles kantineordning	X		
Opholdslokale til pauser og måltider	X		
Adgang til badefaciliteter	X		
Adgang til træningsfaciliteter			X
Mulighed for hjemmearbejde		X	
Fleksible arbejdstider (f.eks. flextid, mulighed for at flytte sin arbejdstid til weekenden mv.)		X	
Arbejderbetalt pension	X		
Sundhedsforsikring			X
Feriefridage udover fem ugers ferie	X		
Fritvalgsordning	X		
Støtte til transport fra hjemmet (f.eks. støtte til offentlig transport, lån af elcykel)			X

Havnens fremtidige udfordringer og muligheder

Havnevirksomheden svarer, at de har oplevet problemer med at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til deres projekt omkring havneudvidelsen. Dette oplever de er generelt for nordjyske havne.

I fremtiden forventes det, at der vil komme flere arbejdspladser i havnen på grund af udvidelserne. Der kommer

både flere virksomheder og mere beskæftigelse på havnen, men der kommer også mere turisme og oplevelseskultur, da lokalplanen er ændret og har givet tilladelse til mere liberalt erhverv i den vestlige del af havnen.



08 Feltstudie Hirtshals

[Indledning

Gennem et feltstudie af Hirtshals har vi dokumenteret oplevelsen af havnebyen, når man kommer der for første gang. Feltstudiet viser 'det første møde' med byen set med en forskers systematiske briller. I det følgende fremgår beskrivelser og fotos fra feltstudiet, der blev gennemført i februar 2021 med det formål, at undersøge de fysiske-rumlige rammer af havnebyen. Oplevelsen og sansningen af byens rumlige forudsætninger bidrager til en bedre forståelse for det indsamlede data i de øvrige studier, som denne rapport formidler. Byrummets kvalitet og atmosfære er forsøgt dokumenteret, med henblik på at skabe et helhedsbillede af havnebyen. Feltstudiet bidrager til at identificere fysiske-rumlige kvaliteter og barrierer, samt muligheder og begrænsninger i forhold til byens arkitektur og design.

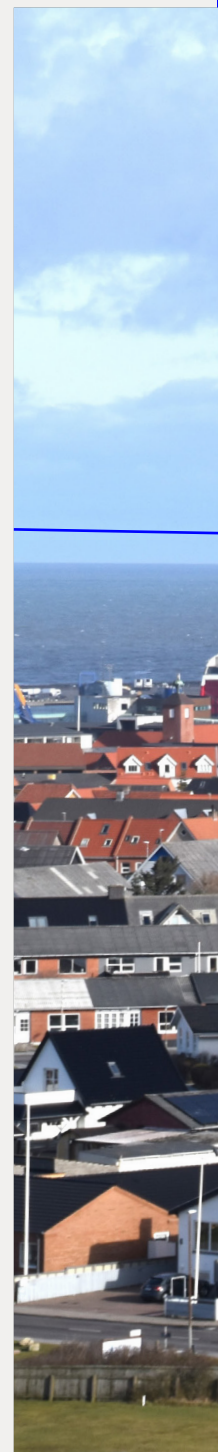
Først viser vi ankomsten via primære ankomstveje til by og havn. Her er der fokus på omgivelsernes visuelle fremtræden og skiltning til by og havn. Det analyserer vi med henblik på at forstå, hvordan havnebyen præsenterer sig for den tilreisende. Formålet er at fremstille førstehåndsindtrykket, som er meget afgørende for menneskers opfattelse af steder og dermed valg om at besøge selve havnebyen.

Metodisk gør vi brug af 'retningsbestemt driftning' (Lange 2016). Det professionelle, urban design-faglige blik, fokuserer særligt på byernes sanselige og visuelle udtryksformer, og rejserne kvalificerer en kropslig oplevelse af mødet med havnebyen, sådan som det særligt kan opleves

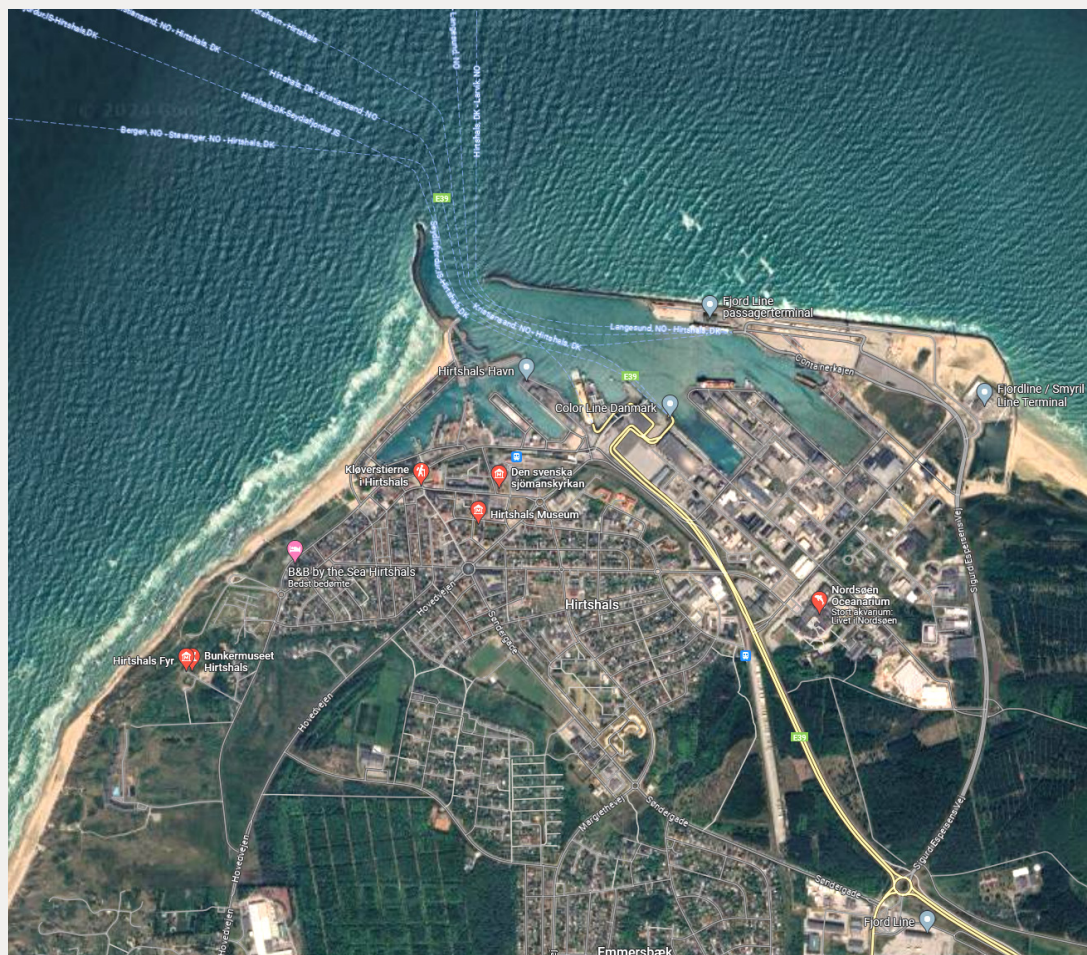
af turister og andre besøgende, der ikke er lokalkendte. Denne del indebærer også observationer omkring ankomstpunkterne i by og havn, f.eks. togstationer/busterminaler og centrale P-områder.

Derpå følger en fotoreportage med tilhørende billedtekster, der præsenterer et udvalg af feltobservatørens registreringer og overvejelser vedrørende infrastruktur, bebygget struktur og bymæssig programmering, blå- og grønne strukturer samt turistattraktioner. Som havneby ligger Hirtshals per definition ved havet, og feltstudiet er derfor med til at registrere det nærliggende kystlandskab og i hvilket omfang dette er tilgængeligt for borgere og besøgende. Er den lokale natur aktiveret som en rekreativ kvalitet? En særlig opmærksomhed i feltstudierne er rettet mod grænsefladen mellem by og havn, dvs. de arealer, hvor by og havn mødes (eller skilles). Hvordan er by og havn rent fysisk forbundet eller adskilt? Hvilke funktioner (erhverv/boliger/institutioner etc.) er placeret i overgangen mellem by og havn?

De idealer, der har været fremtrædende mens byen har udviklet sig (se også kapitel 5: Historisk overblik), har langt hen ad vejen materialiseret sig i byens struktur og arkitektur, dvs. som byplanmæssige, bymæssige og arkitektoniske karakteristika, og har betydning for, hvordan byen opleves at besøge, færdes og leve i. Derfor fokuserer vi i dette kapitel på de grundlæggende strukturelle og fysiske-rumlige karakteristika.







[Forberedelse og indledende tanker om Hirtshals

Feltobservatøren havde på forhånd et lille kendskab til Hirtshals forud for feltstudiets gennemførelse, dels som privat dagsturist, dels som studerende, hvor Hirtshals har været anvendt i casearbejde. Feltobservatøren har derudover ingen relationer til Hirtshals og kan derfor, sammenholdt med en uddannelsesmæssig baggrund i geografi, betegnes 'den professionelle fremmede'.

Forud for feltstudiet blev Google Maps anvendt forberedende til at få et bedre indtryk af byen, særligt med henblik på at se, hvilke muligheder Google vælger at fremhæve som interessante for turister og andre personer, der ønsker at udforske området. Følgende steder og attraktioner blev fremhævet af Google:

- Hirtshals Fyr
- Bunkermuseet Hirtshals
- Nordsøen Oceanarium
- Hirtshals Museum
- Den svenske sømandskirke
- Kløverstjerne Hirtshals

Zoomer vi længere ind på Google Maps, dukker flere detaljer op på kortet, heriblandt hoteller, B&B, bowlingcenter, idrætscenter, forskellige foreningshuse og virksomheder. Panoreres der rundt, bliver på naturområdet Lilleheden Klitplantage, Husmoderstranden, Krage Strand, Tornby Strand og Kjul Strand samt Folkeparken fremhævet.



Hirtshals Fyr ligger sammen med Hirtshals bunkermuseum lidt nord for Hirtshals. Er to attraktioner, som ligger mellem før- og efternævnte overnatningsmuligheder.



Bunkermuseet er en del af Vendsyssel Historiske Museum, der bl.a. også omfatter Hirtshals Museum inde i selve byen.



Nordsøen Oceanarium er Nordeuropas største akvarium.

[At ankomme til Hirtshals

Kører man til Hirtshals i bil, vil man, medmindre man kommer via lokale veje fra de nærmeste landsbyer, ankomme ad motorvej E39. Derudover er Sigurd Espersens Vej anlagt til at føre lastbiler og anden havnerelateret trafik udenom byen til industriområdet, havnen og færgelejet på nordøstsiden af byen.

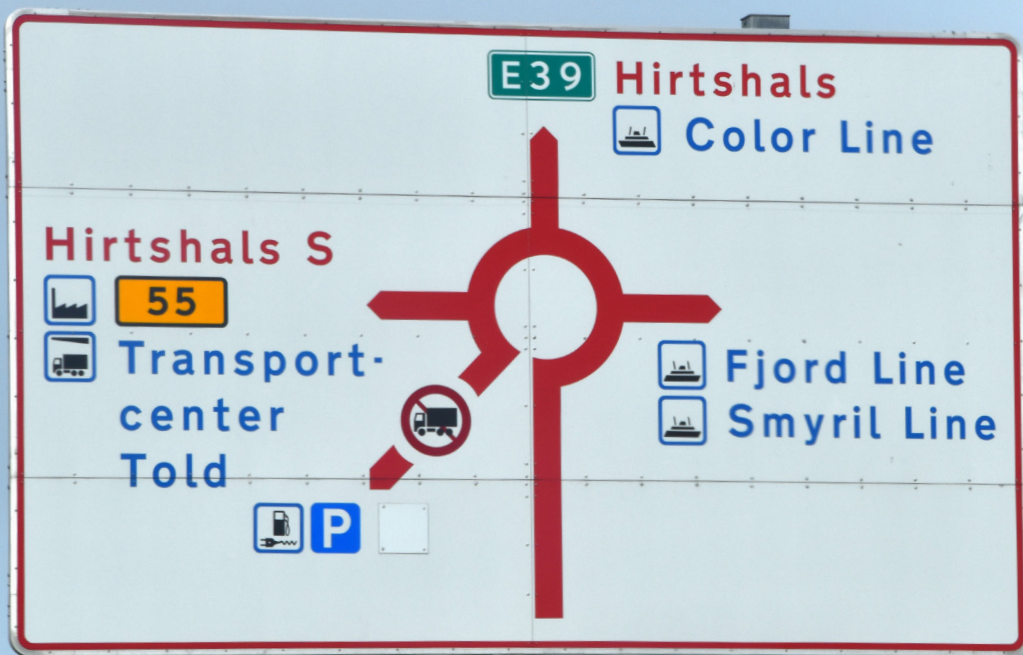
Rute 55 fra Hjørring via Tårnby er et alternativ til motorvejen fra Kommunens hovedby Hjørring. Rute 55 knækker skarpt til mod vest et stykke udenfor byen, kører syd om byens boligkvarterer og drejer derpå skarpt mod nord igen for at mødes i en rundkørsel med E45 og Sigurd Espersens Vej. Det er dog også muligt at fortsætte ligeud der hvor rute 55 føres syd-om byen. Her overgår vejen til den gamle Hovedvejen og skaber adgang til Hirtshals fra vest. Dette er en mere scenisk og landskabelig ruteføring, der blandt andet forløber nær fyrtårnet, men skiltningen vil som udgangspunkt lede bilister øst om byen, og man skal derfor være lokalt kendt eller velorienteret på kort hjemmefra for at vælge denne rute.

Feltobservatøren er kørt til Hirtshals ad motorvej E39. Denne motorvej skaber et flow for gennemgående trafik til og fra udlandet. Motorvejen overgår til en 2-sporet vej nær bygrænsen, der fortsætter frem til færgeterminalen hos Color Line. Infrastrukturen er planlagt sådan, at det er nemt at finde vejen ned til færgeren og havnen.

Feltobservatøren har taget en ven med på turen, som intet forhåndskendskab havde til byen, og bedt vedkommende om at køre til byens centrum. Det tog tre forsøg, før de fandt den rigtige vej. Det afrapporteres, at skiltene, der skal lede ind i byens centrum, er placeret mindre tydeligt end skiltene til havn og færge, hvilket skabte forvirring.

Det lykkedes imidlertid at finde ind til centrum, hvor der er mange gratis parkeringsmuligheder. Det blev observeret, at havnens fysiske strukturer var meget synlige hele vejen, mens byens bygninger var mindre tilstedeværende visuelt. Midtbyen og bådehavnen ligger meget tæt, men er fysisk adskilt grundet et større terrænspring. Trapper giver adgang flere steder. Hvis man er gangbesværet kan det dog være vanskeligt at bevæge sig mellem by og havn.

I forhold til den kollektive trafik er Hirtshals endestation for togforbindelsen fra Aalborg. Togstationen ligger tæt på byens centrum, og kan med fordel anvendes af turister, som ikke har en bil til rådighed. Derudover er der en station Lilleheden, nær bygrænsen og Nordsøen Oceanarium, som lader til at servicere både bosætning, erhvervsliv og turisme i den østlige ende af by og havn. Der er desuden busforbindelser til og fra Hirtshals, heriblandt en ekstra sommerrute, samt mulighed for at booke flextur og plustur, hvis nødvendigt.



Når man nærmer sig Hirtshals fremgår det tydeligt af skiltningen, at der er tale om en transit-betonet by med tre forskellige færgeterminaler og et nationalt transportcenter.

Byen er skjult bag beplantning, mens havnens strukturer – og som på billedet færgerne, når de er i havn – er synlige på lang afstand.



Ved bygrænsen ligger et større hotelkompleks. Derudover er det fortsat havnens strukturer, der er synlige. Skiltet i forgrunden peger ligeud mod byen, men det følgende skilt, der kan anes på fotoet bag lysreguleringen, viser at man skal dreje til højre, for at komme til byen, selvom den rent fysisk ligger til venstre.



Ankommer man med toget, stiger man ud til en udsigt over havnen.



Når man har fundet vej til byens centrum, er der en blanding af spisesteder, butikker, boliger og virksomheder samt en stor åben plads, Den Grønne Plads.



Der er primært tale om lokale tøj- og specialbutikker og kun ganske få butikskæder. Der er prøvet at gøre det mere attraktivt ved at lave en legeplads. Længere oppe ad gågaden ligger en lille legeplads med et skibsudformet klatrestativ.





Byen fremstår lidt tilfældigt sammensat af bygninger i forskellige arkitektoniske. I centrum er der nogle enkelte historiske bygninger. Der er forskellige boligkvarterer fra forskellige perioder, i forgrunden ses en klynge af moderne udsigtvillaer på et terrænspring vest for den først anlagte by.



Hjørringgade er anlagt med Hirtshals Fyr som visuelt landmark udenfor byen. Kigger man den anden vej, knækker Hjørringgade, og der er ikke et decideret visuelt ankerpunkt i den bynære ende, selvom gaden slutter ved den grønne plads, der kan betegnes som Hirtshals centrum. Et nyere hotelkompleks stikker som det eneste højhus op over byens andre tage, men har ikke som fyret en arkitektonisk appel.



Hirtshals Kro ligger centralt ved Den Grønne Plads, som kan betegnes for byens centrum. Den gulkalkede bygning med de røde sprossede vinduer emmer af historie i en ellers relativt ny og anlagt by.



Bevæger man sig rundt i byen kan der observeres mange ankere, der er stillet frem som udsmykning, både ved private boliger og som her nær den tidligere stationsbygning. Efter feltstudiets gennemførelse er stationsbygningen blevet købt af et lokalt bysbarn, der vil restaurere bygningen med tanke på et eventuelt kulturhus m.m.

Der er et markant terrænspring mellem by og havn i form af en naturligt bevokset skrænt. Dette grønne bælte brydes dog flere steder af trapper. Helt centralt er det store trappemonument, der forbinder den Grønne Plads nær de centrale hande­lsgader med den ældste del af havnen.



Ovenfor skrænten, ved siden af trappemonumentet, står en stor mindesten over mandskabet på redningsbåden R.F.2, der forliste 1. december 1981. Der er en god udsigt herfra over havet og havnen.



Nedenfor den Grønne Plads og trappemonumentet ligger Vesthavnen. Skalamæssigt passer fiskekutterne i bådehavnen og Hirtshals Marina godt til den relativt lave by, der sjældent når op over tre etager.



Yderst på Vestmolen er der lavet simple tiltag med ramper, der gør det muligt at få et godt kig ud over den ellers høje og barriereskabende betonmole. Fotoet til højre er ikke fra feltturen i februar 2022 men taget under naturmødet i maj 2022.





På den bynære havn ligger en del forskellige mindre virksomheder, der har en relation til havnen eller vandet. Det inkluderer alt fra turisme til servicevirksomheder og i mindre grad fiskeri.



Havnen er over de seneste år åbnet mere op for offentligheden, og der er bl.a. åbnet caféer på nogle af de bynære havnearealer, hvorfra lokale og besøgende kan følge med i havnelivet og færgernes periodevise tilstedeværelse.



Lidt længere østpå, men stadig ganske bynært, ligger den ene af byens tre færgeterminaler, ColorLine. De to andre er vanskeligere at nå til fods, men feltobservatøren har registreret skiltning angående busser mellem terminalerne og Hirtshals Station. Fra Lilleheden Station er der også anvisninger for gående passagerer til FjordLine og SmyrilLine.



Østhavnen, der ligger mellem Lilleheden Station og Færgeterminalerne, er domineret af tung trafik og er ikke særligt inviterende i forhold til at gå på opdagelse som turist eller nysgerrig borger. Den består hovedsageligt af havne- og fiskerelaterede erhverv, logistik, tekniske virksomheder, der kan servicere skibe, samt færgehavnen til de to rederier.

Der er ikke mange grønne arealer i byen, men til gengæld store naturarealer udenfor byen, der varierer mellem strand, klitter og klitplantager.



Vest for havnen finder man Husmoderstranden, der selv i februar virker som en tiltalende badestrand med gode trapeadgange. På stranden er der synlige tegn tilbage fra 2. Verdenskrig, og nogle bunkere er bemalet, hvilket øger nysgerrigheden blandt et publikum, der ikke per se er optaget af 2. Verdenskrig.



Mellem Hirtshals og fyret ligger Hirtshals Camping, og skønt feltstudiet er foretaget udenfor højsæson, virker campingpladsen nogenlunde velbesøgt. Campingpladsen har et begrænset antal faciliteter, men beliggenheden er i første parket med udsigt over vandet.



Der er observeret et varieret udbud af overnatningsmuligheder. Hoteller og B&Bs ligger tæt på havnen med udsigt over vandet, mens Montra Skaga hotel ligger ved indfaldsvejen i øst og både fungerer som hotel og konferencecenter. På den anden side er fyret ligger Landal Fyrklit med ferielejligheder, ligesom der er sommerhusområder ved både Kjul og Tornby strande, der flankerer Hirtshals på hver side.





Lokale, som feltobservatøren har talt med, beretter, at der ikke er meget byliv og aktivitet i hverdagene, men at der er en del turisme i sommerhalvåret. Naturmødet har overrasket de lokale positivt ift. den synlighed, det har givet Hirtshals på landsplan. Billedet her er ikke fra feltturen i februar 2022 men i stedet fra Naturmødet i maj 2022.

[Opsummering på feltstudiet

Feltstudiet i Hirtshals viste, at vejene og infrastrukturen er planlagt sådan, at det hovedsageligt er nemt at finde vejen ned til færgerne og havnen. Byens centrum er angivet, men det er alligevel nemt at køre forbi fordi infrastrukturen lægger op til, at man kører direkte til færgen, mens der skal drejes fra for at komme til centrum.

Havnen er meget fremtrædende i oplevelsen af at besøge Hirtshals. Dels er havnens fysiske strukturer visuelt fremtrædende, både på afstand og når man kommer ind til byens centrum, delt er der observeret mange havnerelaterede symboler som ankre, mindesmærker, skibe med mere i byens rum.

By og havn er opdelt af en grøn skrænt, men trappeanlæg gør det muligt at bevæge sig mellem by og havn. Feltobservatøren drages hurtigt mod havnen mens byen ikke intuitivt inviterer til så mange oplevelser. Det skal dog bemærkes, at besøget er foretaget udenfor sæson. De mange registreringer af overnatningsmuligheder samt de lokales beretninger, tegner billedet af en sæsonpræget by. Der kan med fordel arbejdes på at udvikle attraktioner, der kan skabe mere aktivitet i vinterhalvåret.

Den centrale Vesthavn er oplevet som et spændende og inkluderende havnemiljø, hvilket blandt andet er understøttet af nye caféer på havnens arealer. Færgehavnen i øst ligger derimod afskåret fra byen og den bynære færgehavn. Østhavnen kan med fordel gøres mere fodgængervenlig, så adgangen fra både bymidten og fra Lilleheden Station bliver mere fremkommelig, tryk og oplevelsesrig.

09 Rejsevaneundersøgelse

Årligt rejser i omegnen af 2,5 mio. passagerer med færge til og fra Hirtshals. I dette kapitel undersøger vi, hvordan de mennesker, der rejser igennem havnen, oplever Hirtshals, og hvad det er for en opfattelse, de får af byen og stedet, når de rejser igennem byen. Formålet er at forstå, hvordan byen påvirkes af havnens transit, og at finde ud af, hvilke stedsopfattelser, der findes blandt ikke-lokale 'brugere' af Hirtshals. Fokus i rejsevaneundersøgelsen er et udefrakommende blik på stedet, hvilket bidrager til fortællingen om, hvad Hirtshals er for et sted.

Den kritiske masse af 2,5 mio. årlige gennemrejsende set i forhold til byens ca. 6000 indbyggere bør ikke undervurderes. Her interesserer vi os for stedets positive og negative ry, og for forskellige eksterne fortællinger eller diskurser om byen, når det handler om at markedsføre byen.

Den store mængde gennemrejsende er med til at definere Hirtshals som et transportknudepunkt. Der kan imidlertid stilles spørgsmål ved, om denne trafik også har andre indvirkninger på stedet, og hvordan Hirtshals som sted opleves af de mange gennemrejsende. Med ønsket om at besvare disse spørgsmål, er dette kapitel baseret på resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse blandt rejsende gennem Hirtshals udført over sommeren 2022.

Rejsevaneundersøgelsen er foretaget med afsæt i en tilsvarende spørgeskemaundersøgelse fra 2013 af passagerer igennem Hirtshals Havn, udført af samme forskerteam. Undersøgelserne er ikke identiske, men grundet store overlap i formål, udførelse og formuleringen af flere spørgsmål er der lighedstræk mellem nærværende afrapportering og hhv. rapporten *Mobilitet der skaber lokal værdi?* (Lassen et. al 2014) og ph.d.-afhandlingen *Transit- eller Leveby?* (Lange 2016).

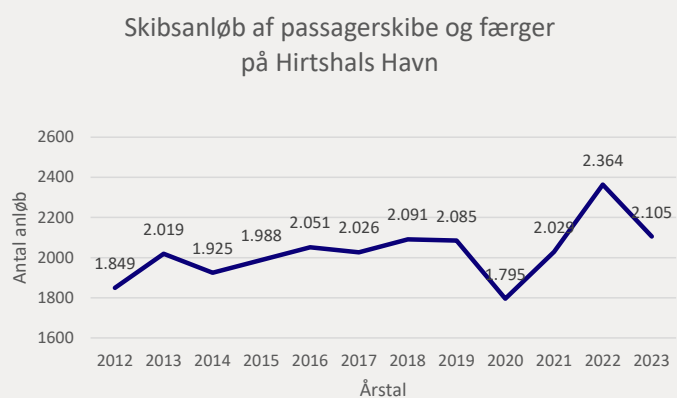
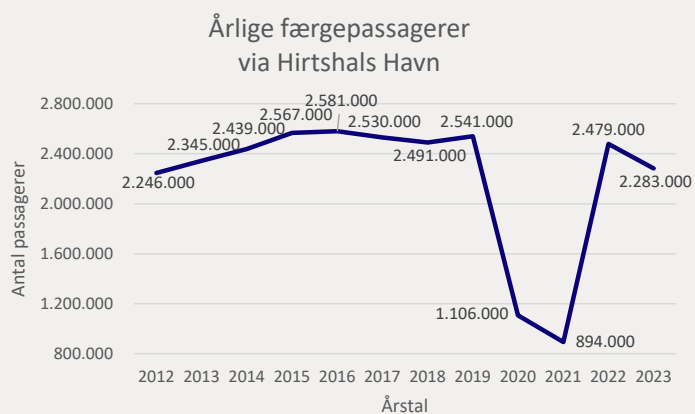
Nærværende spørgeskemaundersøgelse er udført på havnen i Hirtshals i hhv. ColorLines, Smyrillines og FjordLines terminalområder. Konkret er undersøgelsen gennemført ved at udlevere et spørgeskema til de ventende rejsende og indsamle det igen før afgang. Der er blevet udleveret et spørgeskema per husstand repræsenteret i bilen/rejsegruppen. Indsamlingen er foretaget over tre dage i højsæsonen.

Spørgsmålene i skemaet omhandler baggrundsmæssige socioøkonomiske forhold (alder, køn, nationalitet, bopæl, uddannelsesniveau, ansættelsesforhold og rejsevaner), den aktuelle rejse (formål, destination, rejsefæller og transportmiddel), stedspecifikke forhold (umiddelbare oplevelser af, kendskab til og holdning til Hirtshals) samt afsluttende spørgsmål om generelle ferierejsepræferencer. Spørgeskemaet er engelsksproget, hvorfor spørgsmålsteksterne i graferne også fremgår på engelsk.

Spørgeskemaundersøgelsen i Hirtshals resulterede samlet set i 609 besvarelser, som efterfølgende er indtastet og behandlet. Hovedparten af besvarelserne er behandlet statistisk ved brug af programmerne SurveyXact og Excel. Karakteren af de stillede spørgsmål rummer dog også en række kvalitative elementer, idet flere spørgsmål ikke blot er besvaret ved afkrydsning, men med uddybende forklarende fritekst, der giver et vigtigt indblik i de rejsendes personlige rationaler og bevæggrunde gennem en lang række unikke udsagn. Disse besvarelser er kategoriseret i overvejende positive, neutrale eller negative udsagn, hvor vi for at minimere meningsforstyrrelser har læst korrektur, ændret tegnsætning og udført andre minimale redigeringer. Herefter har vi visualiseret i 'ordskyer' ved brug af det statistisk orienterede kodesprog R, specifikt dets funktionalitet ggwordclouds. Et ord eller en sætning er kun medtaget, hvis det/den fremgår tre eller flere gange i datasættet, og punktstørrelsen i visualiseringen afspejler hyppigheden af udsagnet.

Både de kvantitative og de kvalitative besvarelser er efterfølgende blevet analyseret både ved simple sammenligninger og mere komplekse krydsninger af eksempelvis socioøkonomiske forhold og rejsevaner for at finde markante sammenfald eller udslag. Den præsenterede analyse nedenfor udgør et uddrag af det samlede analyserede materiale.

Først fremlægges resultaterne fra undersøgelsen sammen med udvalgte grafer og datavisualiseringer. Sidst i kapitlet udledes en række opsummerende pointer.



Færgeruter fra Hirtshals

Hirtshals – Larvik, sejler 14 gange ugentligt med Color Line

Hirtshals – Kristiansand, sejler 14 gange ugentligt med Color Line og 28 gange ugentligt med Fjord Line

Hirtshals – Stavanger, sejler 7 gange ugentligt med Fjord Line

Hirtshals – Bergen med Fjordline: 7 ugentlige afgang

Hirtshals – Torshavn (Færøerne) med Smyril Line: 1-2 ugentlige afgang, afhængigt af sæson

Hirtshals – Seydisfjörður (Island) med Smyril Line: Ugentlig afgang marts-november

I gennemsnit 9 daglige færgeanløb



[Profil af de rejsende gennem Hirtshals Havn

Socioøkonomisk baggrund

Undersøgelsen af færgerejsende via Hirtshals Havn gav 609 besvarelser. Af de adspurgte var blot 8% danskere, mens hovedparten af de rejsende er tyskere (30%), efterfulgt af nordmænd (29%) og hollændere (13%). Aldersmæssigt er hovedparten af de rejsende mellem 40 og 59 år (46%), mens andenstørste gruppe af rejsende er mellem 20 og 39 år (35%). I forhold til kønsfordelingen er der en overvægt af mænd (60%) i forhold til kvinder (40%).

Uddannelsesmæssigt har hovedparten af de adspurgte en lang, videregående uddannelse (40%), mens 31% har en kort eller mellemlang videregående uddannelse. 9% har en erhvervsuddannelse, mens 17% har enten grundskole eller ungdomsuddannelse som højeste afsluttede uddannelse.

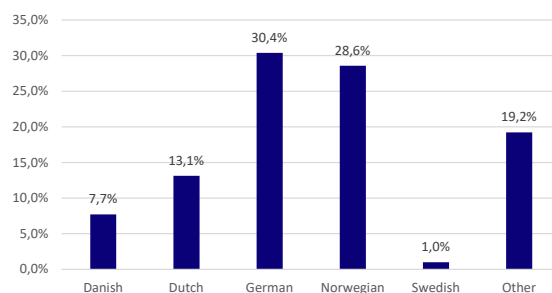
58% er i et ansættelsesforhold, mens 14% er arbejdsgivere. 10% er pensionister, 10% er studerende eller i praktikforløb, mens blot 2% er ledige.

De adspurgtes rejsevaner varierer. 86% af de rejsende har haft en eller flere rejser på tværs af landegrænser i det foregående år. Lidt over halvdelen af de adspurgte har rejst internationalt indenfor Europa 1-2 gange i løbet af det seneste år med turistmæssigt formål (53%), mens en fjerdedel af de rejsende har haft endnu flere af sådanne turistrejser (25%). For 23% vedkommende er denne rejse via Hirtshals Havn den første internationale turistrejse indenfor Europa i det forgangne år. De færreste har rejst udenfor Europa, dog har 7% gjort netop dette med et turistmæssigt formål.

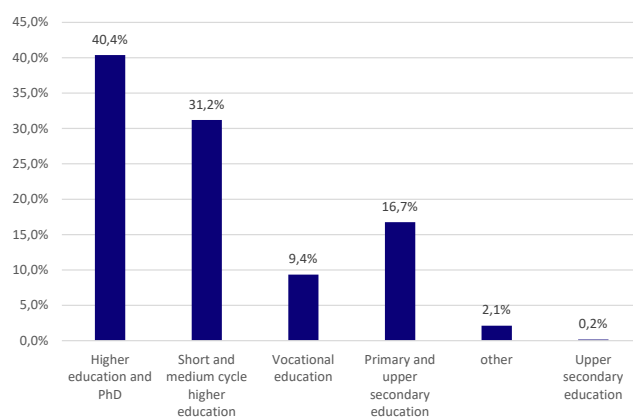
14% har haft få eller mange internationale rejser indenfor Europa med et erhvervsrettet formål, og 21% har haft få eller mange internationale rejser indenfor Europa med det formål at besøge familie og venner. Et fåtal har i tillæg haft rejser udenfor Europa med disse formål.

Uddannelsesmæssigt, beskæftigelsesmæssigt og rejsevanemæssigt er der således tale om den mere ressourcerstærke og mobile del af befolkningen.

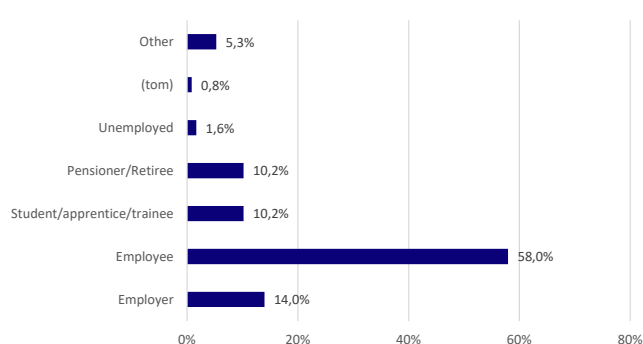
Nationalitet



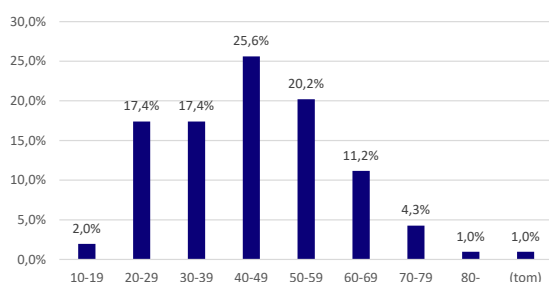
Uddannelse



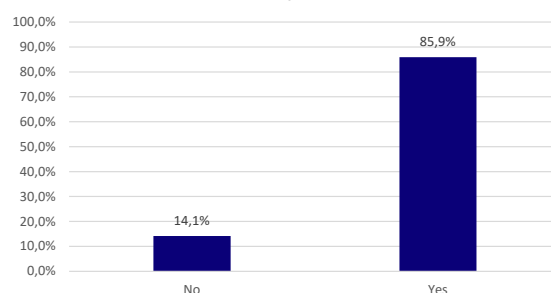
Ansættelsesforhold



Alder



Internationale rejser indenfor 1 år



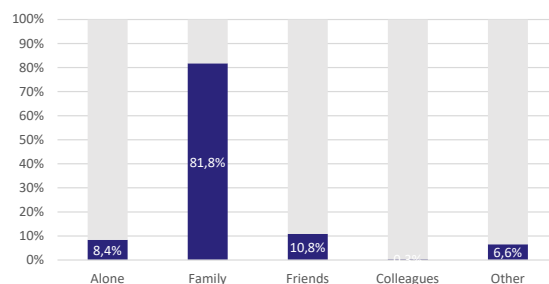
Information om den aktuelle rejse

Hovedparten af de registrerede rejser har ferie (89%) som det primære formål, mens 17% af rejserne retter sig mod besøg hos familie/venner. Erhvervsrejser, pendling og lignende er yderst begrænset i den samlede population. Der er flere kvinder (22%) end mænd (14%), der har til formål at besøge venner og familie.

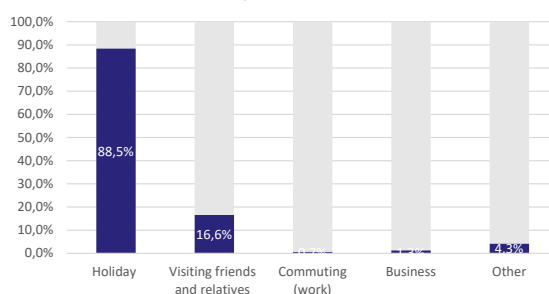
Over halvdelen af de rejsendes destination har været Norge (56%), efterfulgt af Danmark (20%) og Island (6%). Herefter kommer en længere række andre lande med lav destinationsgrad.

Hovedparten rejser sammen med familie (82%), mens 11% rejser sammen med venner. Blot 8% rejser alene, mens et fåtal rejser i øvrige konstellationer. Med få undtagelser rejser alle de rejsende med bil (77%) eller bil med campingvogn/autocamper/lignende (11%). 8% rejser med varebil/lignende, og et fåtal med bus/motorcykel/til fods eller andet.

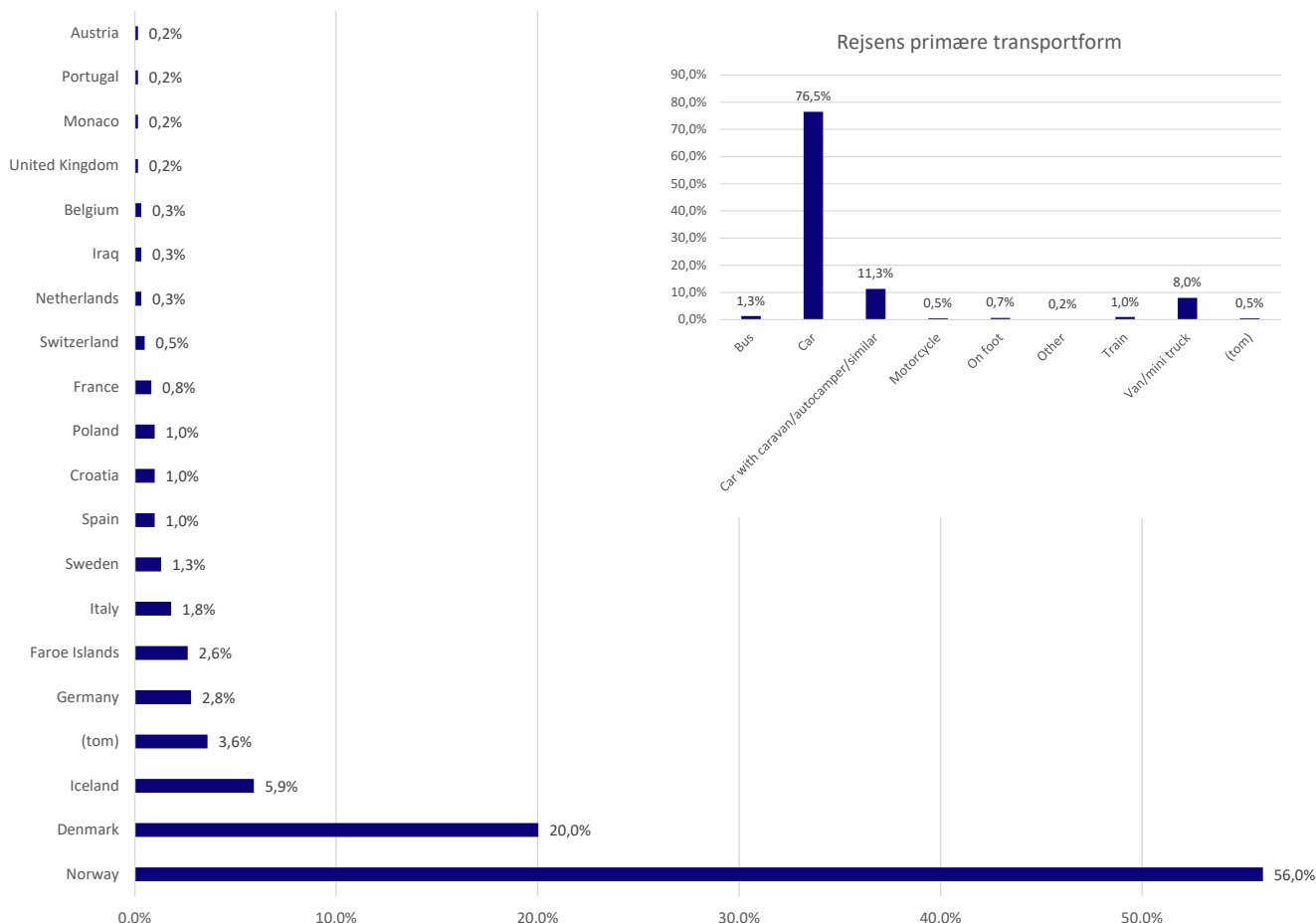
Rejsekonstellation



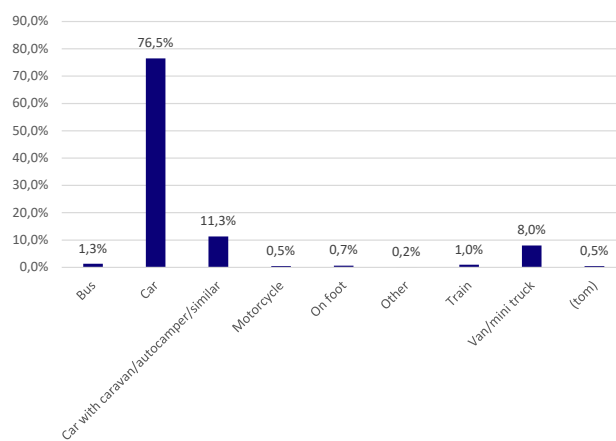
Rejsens formål



Rejsens destination



Rejsens primære transportform



[De rejsendes forhold til Hirtshals

For at undersøge, hvordan de rejsende opfatter Hirtshals som et sted i bred forstand, er de stillet en række spørgsmål om deres oplevelser med og kendskab og associationer til Hirtshals.

527 rejsende har besvaret et spørgsmål om, hvordan de i fritekst vil beskrive oplevelsen af at ankomme til Hirtshals Havn. Hele 84% heraf har skrevet noget, der kan klassificeres som positivt – langt de fleste svarer således fint/godt/OK/nemt/velorganiseret/hurtigt/effektivt, hvilket indikerer, at Hirtshals som transithub fungerer.

Kun 7% skriver noget negativt, og heraf handler det for nogle om, at det var svært og forvirrende at komme ombord, at der var lang ventetid, og at det var svært at komme på færgen som fodgænger. Mere interessant er det, at flere italesætter en oplevelse af Hirtshals som et sted, der virker uinteressant, og at de opfatter havnen som enhver anden havn. En enkelt oplever det som en fiskeri- eller industriel havn. En anden efterspørger butikker og toiletter.

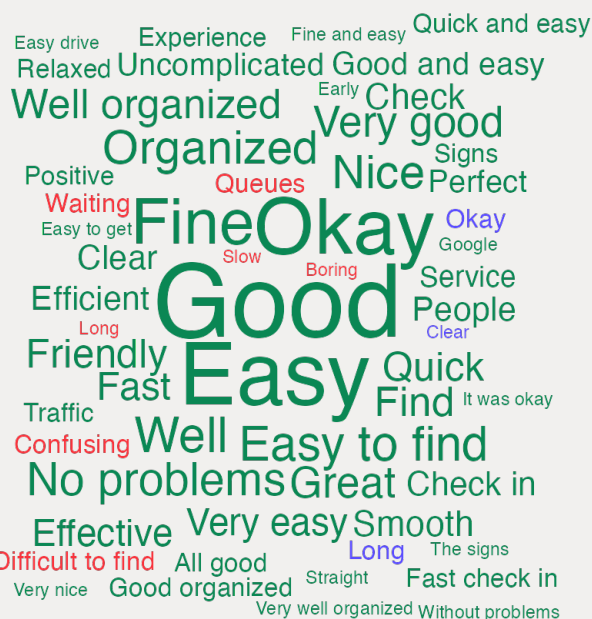
53% af de rejsende har aldrig besøgt Hirtshals by. 17% har besøgt Hirtshals by en enkelt gang, mens hele 27% har besøgt byen op til flere gange.

Af de 271 rejsende, der angiver at have besøgt Hirtshals by, har 232 uddybet med en kvalitativ fritekstbeskrivelse af, hvordan de har oplevet at besøge byen. 63% af disse beskrivelser kan klassificeres som positive, og omhandler hovedsageligt at Hirtshals opleves som en smuk, hyggelig og fin by, dog uden så meget at lave.

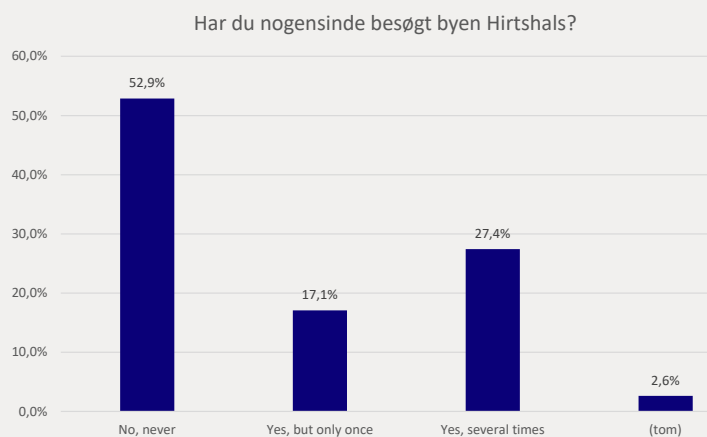
11% af besvarelserne kan omvendt klassificeres som negative, med beskrivelser som kedelig, forladt, blæsende og uden aktiviteter. En enkelt uddyber med, at det er et sted, man skal til grundet færgen, men at det ikke er et sted, man har lyst til at blive.

De resterende besvarelser er hverken klassificeret som positive eller negative, men omhandler primært, at byen opleves som et transitsted, man blot kører igennem, og at selve byen virker stille. Derudover bruger flere byen kun byen til at handle i.

Ill. 30: Datavisualisering af respondenternes svar på spørgsmålet: "If you ever visited the city of Hirtshals, how did you experience visiting the city of Hirtshals?" (N=232). Besvarelserne er kategoriseret som henholdsvis positive (grøn), negative (rød) eller andet (blå).



Ill. 29: Datavisualisering af respondenternes svar på spørgsmålet: "How did you experience arriving at the port?" (N=526). Besvarelserne er kategoriseret som henholdsvis positive (grøn), negativ (rød) eller andet (blå).



Ill. 30: Datavisualisering af respondenternes svar på spørgsmålet: "If you ever visited the city of Hirtshals, how did you experience visiting the city of Hirtshals?" (N=232). Besvarelserne er kategoriseret som henholdsvis positive (grøn), negativ (rød) eller andet (blå).

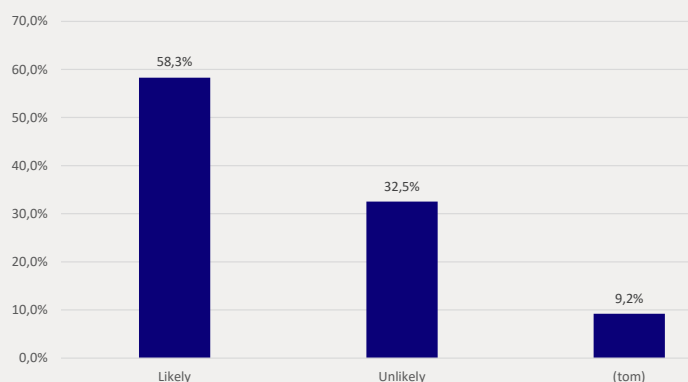
58% af de rejsende angiver det som sandsynligt, at de på en fremtidig rejse vil besøge Hirtshals, mens 33% angiver det som usandsynligt. 9% har ikke svaret.

Dykker man ned i bevæggrundene for hhv. at være åben eller afvisende for at ville besøge Hirtshals på en fremtidig rejse, så fremgår det, at flere af de positivt stemte tænker det som en del af transitten: "because of the ferry", mens andre peger på Hirtshals' akvarium og strand som gode besøgsmaal. Mange af de afvisende peger ligeledes på, at de udelukkende vil benytte fær-gen fra Hirtshals, uden anden interesse for stedet.

Ud af dem, der finder det sandsynligt at ville besøge Hirtshals by på en fremtidig rejse, har 56% besøgt byen før, mens knap 44% aldrig har besøgt Hirtshals by. Ud af dem, der derimod svarer, at de finder det usandsynligt at besøge Hirtshals by på en fremtidig rejse, så har knap en tredjedel besøgt byen før mens godt to tredje-dele ikke har. Dette tyder på, at Hirtshals som sted ikke fremstår særligt attraktivt udefraset, men at byens agtelse stiger blandt dem, der kender stedet indefra.

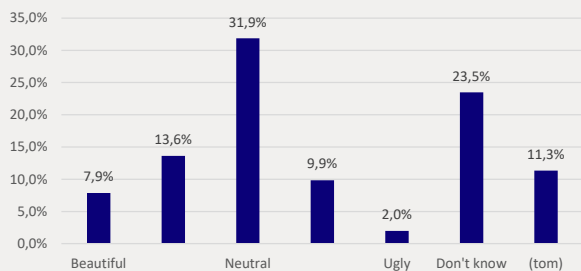
Det bemærkes endvidere, at en større andel af de rej-sende, som har enten grundskole eller ungdomsuddan-nelse som højest afsluttede uddannelse, viser interesse for at besøge Hirtshals på en fremtidig rejse, end de højest uddannede. Det kan således tyde på, at de vel-uddannede ikke i samme grad vil Hirtshals, hvilket kan bunde i noget, der har med deres værdier, kulturelle va-ner eller holdninger at gøre og/eller deres økonomiske muligheder for at tage til andre, i deres øjne mere attrak-tive, destinationer.

Er det sandsynligt/usandsynligt at du vil overveje at besøge byen Hirtshals på en fremtidig rejse?

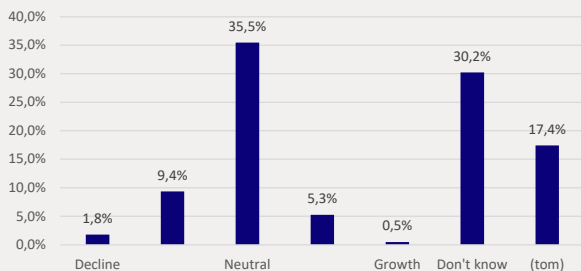


Ill. 31: Datavisualisering af respondenternes svar på spørgsmålet: "Is it likely/unlikely that you would consider visiting the city of Hirtshals in a future journey?" (N=355). Besvarelserne er kategoriseret som henholdsvis sandsynligt (grøn) eller usandsynligt (rød).

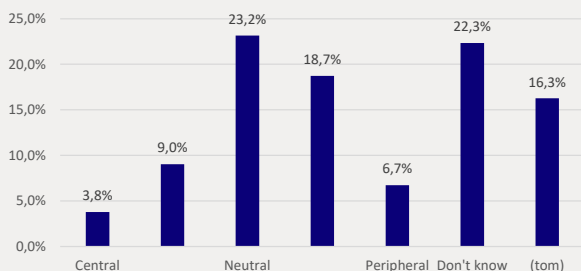
Associationer med Hirtshals
Smuk vs Grim



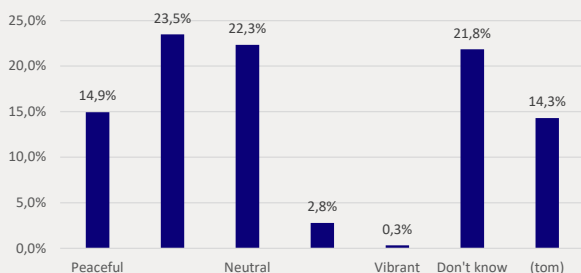
Associationer med Hirtshals
Tilbagegang vs. Vækst



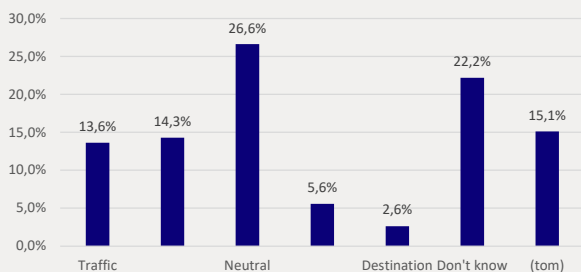
Associationer med Hirtshals
Center vs. Periferi



Associationer med Hirtshals
Fredfyldt vs. Pulserende



Associationer med Hirtshals
Trafik vs. Destination



I undersøgelsen er de rejsende også blevet spurgt om, hvad de associerer mest med Hirtshals på en 5-trinsskala mellem to værdier (Smuk vs. Grim; Tilbagegang vs. Vækst; Center vs. Periferi; Fredfyldt vs. Pulserende og Trafik vs. Destination). Der har endvidere været mulighed for at afkrydse i 'ved ikke'.

Der er for alle fem associationsspørgsmål mellem 35-48%, der har svaret 'ved ikke' eller helt undladt at afkrydse. Dette hænger sandsynligvis sammen med, at over halvdelen aldrig har besøgt Hirtshals by.

Ydermere er der i fire ud af fem tilfælde flere, der har afkrydset i 'neutral' end i en én af de vægtede svarmuligheder. Ser man på de besvarelser, der udtrykker egentlige associationer med Hirtshals, så tegner der sig alligevel et mønster: Flere hælder mod en kvalitativ vurdering af Hirtshals som 'smuk' (22%) end 'grim' (12%). Det til trods er der en klar overvægt af respondenter, der vurderer Hirtshals til at være i 'tilbagegang' (11%) fremfor 'vækst' (6%). Denne vurdering kan hænge sammen med det tredje associationsspørgsmål, hvor dobbelt så mange forbinder Hirtshals med 'periferi' (26%) end 'center' (13%). Endnu mere markant fremstår vurderingen af Hirtshals som 'fredfyldt' (38%) fremfor 'pulserende' (3%). Der er afslutningsvist også betydeligt flere, der associerer Hirtshals med 'trafik' (28%) end anser Hirtshals som en 'destination' (8%).

Der er overordnet set ikke de store kønsforskelle i, hvad mænd og kvinder associerer med Hirtshals. Dog er der en lille overvægt af kvinder, der forbinder Hirtshals med trafik (K: 30% vs. M: 26%), og omvendt er der flere mænd end kvinder, der forbinder Hirtshals med destination (K: 6% vs. M: 10%).

I tillæg til spørgsmålene om de værdimæssige associationer, er de rejsende også blevet bedt om at vælge hvilke ord (maksimum 3) fra en liste af 14 karakteristika, de ville bruge til at beskrive Hirtshals som et by/sted. De mulige karakteristika er: havneby, fiskeri, en havn uden en by, turisme, erhvervsliv, færger, handelsliv, kultur, bosætning, transit, industri, arbejderkvarter, uddannelse og natur. Hvis intet af ovenstående passede kunne der endvidere afkrydses i ingen/ved ikke eller noteres et andet karakteristikum.

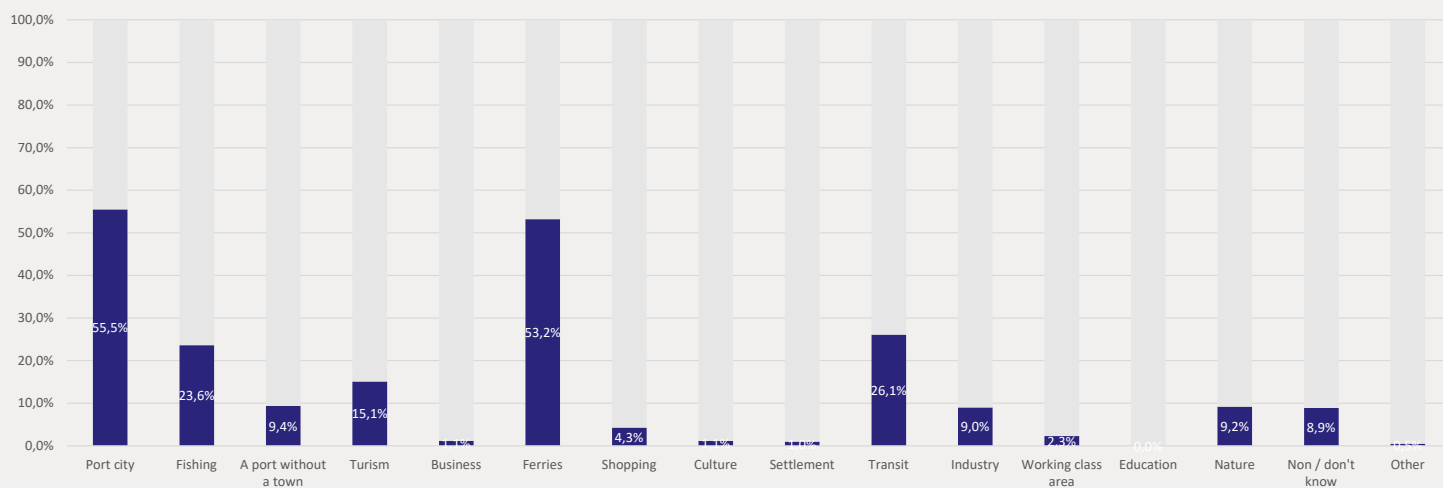
Over halvdelen af respondenterne har valgt 'havneby' (56%) som et af deres tre karakteristika. Dernæst kommer 'færger' (53%) og 'transit' (26%). Blandt de 14 mulige karakteristika kommer 'fiskeri' (24%) ind på en fjerdeplads, efterfulgt af 'turisme' (15%) og 'en havn uden en by' (9%).

Det bemærkes, at 9% af de rejsende har sat et kryds i 'ingen/ved ikke', hvilket tyder på, at disse rejsende alene benytter Hirtshals som et transitknudepunkt, uden ellers at have en relation eller kendskab til stedet. Dette understreges yderligere af de tre mest valgte karakteristika: havneby, færger og transit.

Stort set ingen oplever 'erhvervsliv', 'kultur', 'bosætning' og 'arbejderkvarter' som kendetegnende for Hirtshals.

Når der ses nærmere på nationale forskelle, så er der en overvægt at danskere (51%), der associerer Hirtshals med 'fiskeri', end både nordmænd (28%), tyskere (19%) og hollændere (16%).

Karakterisering af Hirtshals som by/sted



[De rejsendes præferencer

Afslutningsvist er de rejsende blevet bedt om at angive, hvilke af 8 karakteristika (maksimum 3), der er vigtigst for dem, når de er på ferie. De oplyste karakteristika, sorteret efter oftest afkrydset, er:

- 'natur og rekreation' (68%)
- 'en sikker destination' (41%)
- 'kulturelle oplevelser og sightseeing' (39%)
- 'en miljøvenlig destination' (28%)
- 'sport og friluftsliv' (26%)
- 'gastronomi' (21%)
- 'at besøge venner og familie' (13%)
- 'shopping' (12%)
- 'andet' (2%)

Når der ses nærmere på kønsforskelle, er der en tendens til, at kvinderne vægter 'at besøge venner og familie' (K: 18% vs. M: 10%) samt 'kulturelle oplevelser og sightseeing' (K: 48% vs. M: 33%) højere end mændene.

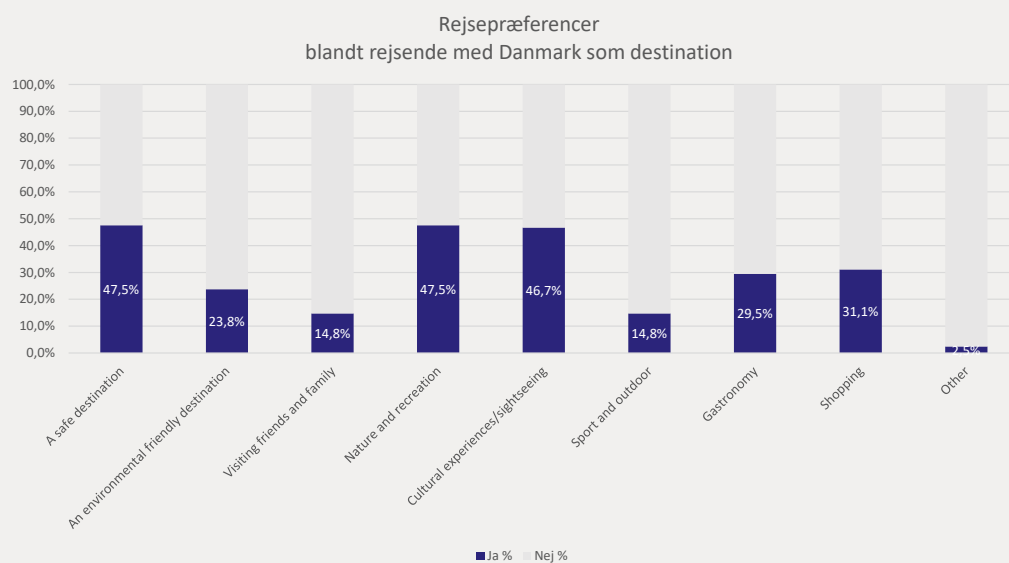
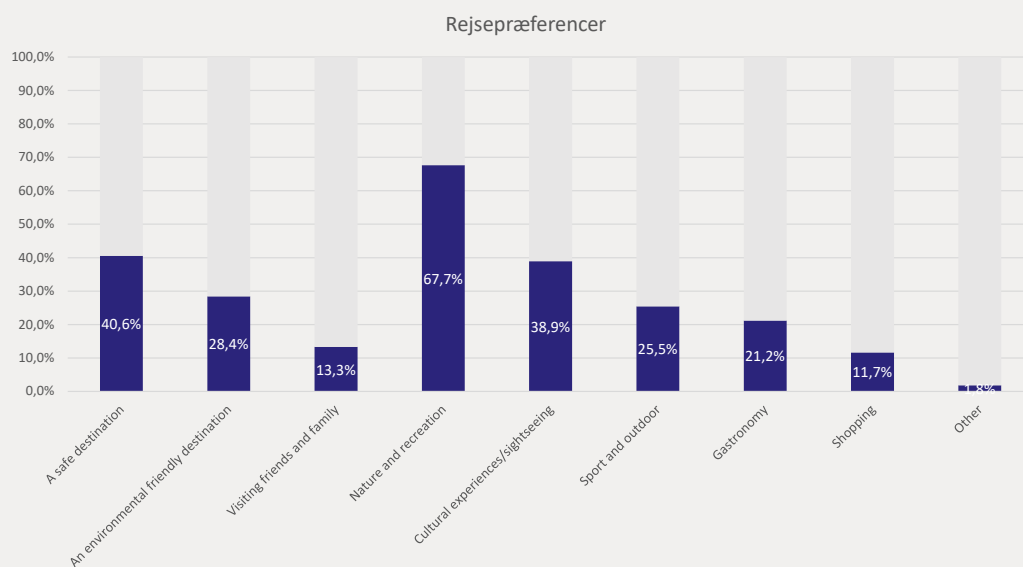
Undersøger man for nationale forskelle fremgår det, at tyskere (84%) og hollændere (88%) i højere grad end danskere (60%) og nordmænd (46%) vægter 'natur og rekreation'. Tyskerne er sammenlignet med de andre nationaliteter mere optaget af 'sport og friluftsliv', mens nordmændene er dem, der i størst omfang vægter 'shopping'.

Alder spiller også en rolle for de rejsendes feriepræferencer. Både 'kulturelle oplevelser og sightseeing' og 'sport og friluftsliv' fylder procentvis mere for de yngre rejsende og aftager i de ældre alderskategorier.

Med hensyn til uddannelsesniveau ses det, at de højest uddannede vægter 'en miljøvenlig destination' og 'natur og rekreation' højere end de andre uddannelsesgrupper. Rejsende med en kort eller mellemlang videregående uddannelse er dem, der vægter 'en sikker destination' og 'kulturelle oplevelser og sightseeing' højest, mens de lavest uddannede vægter 'shopping' højere når de er på ferie end de højtuddannede.

Ser vi nærmere på de 20% rejsende, hvor Danmark er rejsens destination, så adskiller de sig fra gennemsnittet på flere parametre. Det er særligt iøjnefaldende, at 'natur og rekreation' prioriteres markant lavere blandt de rejsende med Danmark som destination, hvilket hænger sammen med, at hovedparten af de rejsende på disse overfarter har Norge samt Island og Færøerne som destinationer, og det særligt er disse rejsende, der har denne ferieprioritet.

Størstedelen af de rejsende har enten Danmark eller Norge som endelige destination. Hvis man ser nærmere på disse to hovedgrupper, så vægter de rejsende med Danmark som destination 'kulturelle oplevelser/sightseeing' (47% vs. 37%), 'en sikker destination' (48% vs. 38%), 'gastronomi' (30% vs. 18%), samt 'shopping' (31% vs. 7%) højere end de rejsende, der har Norge som destination. Hvis man vil fastholde rejsende, der i forvejen har valgt Danmarks som destination, kan det derfor være relevant at se på, om disse elementer kan styrkes og brandes i Hirtshals.



[Opsummering og delkonklusioner for rejsevaneundersøgelsen i Hirtshals

Denne undersøgelse er foretaget blandt rejsende gennem Hirtshals. Derfor er det vigtigt at understrege, at undersøgelsens fokus er et udefrakommende blik på Hirtshals og det at rejse gennem Hirtshals, og altså ikke kan sige noget om hverken kommunens, havnens, byens eller de lokale borgeres opfattelser og oplevelser af selvsamme rejse. Målet har været at få et indblik i disse udefrakommende gennemrejsendes generelle rejsevaner og holdningsprofiler, sociologiske profiler samt specifikke forhold til Hirtshals og den konkrete rejse med det formål at afdække eventuelle problemer og potentialer forbundet med disse rejser.

Årligt rejser omtrent 2,5 mio. passagerer med færge til og fra Hirtshals, men hvad alle disse rejsende egentlig gør sig af bevidste som ubevidste tanker om Hirtshals og Nordjylland, har hidtil været et underbelyst område. Derfor har målet været at sætte fokus på, hvad den rejsende tænker om Hirtshals – hvad er det for en opfattelse, man får når man rejser til/gennem Hirtshals. Kan dette fortælle os noget om Hirtshals' problemer og potentialer som havneby?

Undersøgelsen viser generelt, at de typiske rejsende igennem Hirtshals Havn er enten en tysk turist på vej til eller fra en feriedestination i Norge eller en norsk turist vej til eller fra en feriedestination i Danmark. Den rejsende kører oftest i bil, er oftere mand end kvinde, er oftest imellem 40 og 59 år, rejser sammen med sin familie, har en mellemlang eller en lang videregående uddannelse, er i et ansættelsesforhold og rejser udenlands en eller flere gange på årlig basis. Uddannelsesmæssigt, beskæftigelsesmæssigt og rejsevanemæssigt er der således tale om den mere ressourcestærke og mobile del af befolkningen.

Der er uddannelsesmæssige forskelle, hvor det lader til, at de højtuddannede fravælger Hirtshals som feriedestination. Hvis der skal ændres på dette, kan der med fordel arbejdes med at understøtte nogle af de kvaliteter, som de mere veluddannede vægter højest. Undersøgelsen viser, at de højest uddannede vægter 'natur og rekreation' og 'en miljøvenlig destination' højere end de andre uddannelsesgrupperinger.

Omtrent seks ud af ti af de rejsende svarer "ja" til spørgsmålet, om hvorvidt de kunne forestille sig at besøge Hirtshals by på en fremtidig ferierejse. Dykker man ned i bevæggrundene for dette, er det dog en vigtig pointe, at mange tænker dette som del af transitten og altså ikke i udgangspunktet anser Hirtshals som et rejsemål.

Ser man på det billede, undersøgelsen tegner af Hirtshals, så forbinder flest rejsende byen med fredfyldt, trafik og periferi, om end også smuk. Ydermere er de tre mest valgte karakteristika: havneby, færger og transit. De rejsendes forforståelser af Hirtshals knytter sig således overvejende til havn/infrastruktur, mens kun et fåtal har med by/turisme at gøre.

I analysen af de kvalitative besvarelser, som er angivet i forbindelse med spørgsmålet "Hvordan har du oplevet ankomsten til Hirtshals?", var der kun ganske få egentlig negative udsagn – langt de fleste svarer blot OK/fint/god/let og lignende. Dette indikerer, at Hirtshals som transithub fungerer. Undersøgelsen peger dog samtidig på en vigtig pointe, nemlig at byen oplevelsesmæssigt forsvinder i al denne transit: de fleste udsagn omhandler selve infrastrukturens gnidningsfri elementer mens udsagn som "Because of the ferry", "Prefer other destinations" og "I don't know anything about the city" er karakteristiske for, hvordan mange af de rejsende oplever at ankomme til et sted, der opfattes kedeligt, blæsende og ikke indbydende for en turist.

De rejsendes præferencer i forhold til ferierejser er essentielle i forhold til en fremtidig udvikling og markedsføring af Hirtshals. At 68% har 'natur og rekreation' som præference peger på væsentligheden af at synliggøre og aktivere de store natur- og landskabsmæssige ressourcer, som Hirtshals er omgivet af, i fortællingen om Hirtshals. Det er særligt de højtuddannede og rejsende af tysk nationalitet, der har markeret sig med denne præference, og som markedsføringen derfor med fordel kan henvendes til.

Opsummerende kan følgende elementer fra den samlede rejseundersøgelse således fremhæves:

- Karakteriserende for de rejsende, så er der uddannelsesmæssigt, beskæftigelsesmæssigt og rejsevane-mæssigt tale om den mere ressourcestærke og mobile del af befolkningen.
- Byen opleves af de rejsende i høj grad som et 'neutralt' transitsted, og flere italesætter en oplevelse af et sted, der ikke har meget at tilbyde den rejsende.
- Byen fungerer i høj grad som transitby for turister på vej til en feriedestination andetsteds.
- Norge er den hyppigste rejsedestination blandt de færgerejsende, og der kan derfor arbejdes for at få flere til at vælge Hirtshals som deres primære destination og udgangspunkt for at opleve Danmark, udover stranden og akvariet
- Undersøgelsen peger på, at de veluddannede ikke vil Hirtshals, hvilket kan bunde i noget, der har med deres værdier og holdninger at gøre og/eller deres økonomiske muligheder for at tage til andre, i deres øjne mere attraktive, destinationer.
- Der synes især at være et potentiale i at udvikle og markedsføre de stedspecifikke natur- og landskabskvaliteter for i højere grad at tiltrække flere af de tyske og af de veluddannede rejsende, som på forskellige måder vægter naturoplevelser højt.
- Ydermere kan der baseret på de rejsendes præference ligge et potentiale i at dyrke kulturelle oplevelser og sightseeing, gastronomi og Hirtshals som en miljøvenlig og sikker destination.

I et fremtidigt perspektiv kan det fremhæves, at færge-havnen er en vigtig bestanddel af Hirtshals Havn, et sær-kende for Hirtshals som by og et viralt stykke infrastruktur for Hjørring Kommune og hele Nordjylland. Dog medvirker færgetrafikken også til at skabe en by, der i høj grad er baseret på transit.

Den friktionsfri rejse til havnen forudsætter til en vis grad op-delingen af by og havn således, at byen ikke 'bremser' flowet til havnen. Dette kan være medårsag til, at byen på en række punkter er udfordret. De gennemrejsendes opfattelser af Hirtshals som et ikke-sted er potentielt pro-blematisk for byens omdømme.

Hirtshals kan ses som en terminalby der, ligesom en lufthavn, har den rette infrastruktur til at facilitere en stor transport af både mennesker og gods. Det vil sige, at når man i den offentlige debat italesætter, og derigennem stigmatiserer, Udkantsdanmark som en del af landet, hvor der er mangel på arbejdspladser og dårlig fremkommelighed, så gælder det ikke per se for Hirtshals. Men som undersøgelsen viser, er Hirtshals, på den anden side, også kun i mindre omfang et sted, hvor folk får lyst til eller mulighed for at gøre ophold.

Undersøgelsens resultater viser, i forlængelse heraf, at ikke ret mange rejsende opfatter Hirtshals som mere end et transitsted. Det synes oplagt, at der er et enormt uforløst potentiale i alle de rejsende, der hver dag rejser gennem Hirtshals. Særligt tyske turister og de mere veluddannede efterspørger netop noget af det, der ligger lige rundt om hjørnet, nemlig ro og naturoplevelser. Formidling på forskellige niveauer er afgørende for at forløse det store potentiale, som den kritiske masse udgør for byen.

Dette taler for et større samspil mellem by og havn for at udnytte dette potentiale. Der synes muligheder for, innovativt, at udvikle kanten mellem vand og land ved, målrettet, at inddrage landskabet og skabe flere sammenhænge mellem by og havn. Et muligt udgangspunkt for det fremtidige arbejde med Hirtshals udvikling kunne derfor være både at betragte byen som en erhvervs-, natur og oplevelsesby, hvor bedre visuelle og fysiske forbindelser imellem havnen, naturen og landskabet synes at rumme potentialer til at styrke relationen imellem sted og mobilitet i byen. Det er i sådanne forhold diskussionerne om de fremtidige udviklingsperspektiver for Hirtshals bør tage afsæt.

10 Befolkningsundersøgelse

[Undersøgelsens forudsætninger

Havnen i Hirtshals har historisk set haft en væsentlig betydning for byens indbyggere som lokal arbejdsplads, og havnen er den dag i dag med til at definere Hirtshals som et nationalt transportknudepunkt. Der kan imidlertid stilles spørgsmål til, om havnens værdi og betydning har ændret sig i et lokalt perspektiv, og hvilken rolle havnen spiller for byens indbyggere i dag.

I dette kapitel undersøger vi, hvordan de mennesker, der enten bor i og omkring Hirtshals eller på anden vis har en stærk tilknytning til byen, havnen og stedet i sin helhed oplever Hirtshals. Vi ønsker at forstå mere indgående, hvordan indbyggere opfatter byen og havnen, hvilke kvaliteter de mener stedet har, og hvilke udfordringer de lokale oplever ved Hirtshals.

For at besvare disse spørgsmål dykker vi ned i resultaterne fra en online spørgeskemaundersøgelse, der blev distribueret via en lokal facebookgruppe og var åben i perioden 15. marts 2022 – 22. juni 2022.

Spørgsmålene i undersøgelsen omhandler baggrundsmæssige socioøkonomiske forhold (alder, køn, uddannelsesniveau, beskæftigelsessituation, bopæl og relation til Hirtshals), generelle spørgsmål vedrørende byen (associationer, byens udvikling samt positive og negative aspekter) generelle spørgsmål vedrørende havnen (associationer, havnens udvikling samt positive og negative aspekter), lokale opfattelser af relationen mellem havn og by samt afsluttende spørgsmål om respondenternes ønsker og visioner for fremtidens by- og havneudvikling.

Spørgeskemaundersøgelsen i Hirtshals gav samlet set 227 besvarelser, som efterfølgende er behandlet statistisk ved brug af programmerne SurveyXact og Excel.

Karakteren af de stillede spørgsmål rummer dog også en række kvalitative elementer, idet flere spørgsmål ikke blot er besvaret ved afkrydsning, men med uddybende forklarende fritekst, der giver et vigtigt indblik i de lokales personlige forhold til havnebyen og stedet gennem en lang række unikke udsagn. Disse besvarelser er hver især fortolket og indkøgt til en række meningsbærende udsagn. Hvor det har været relevant, er de yderligere kategoriseret i positive, neutrale og negative udsagn. De fortolkede udsagn er herefter visualiseret i 'ordskyer' ved brug af det statistisk orienterede kodesprog R, specifikt dets funktionalitet ggwordclouds. Et ord eller en sætning er kun medtaget, hvis det/den fremgår tre eller flere gange i datasættet, og punktstørrelsen i visualiseringen afspejler hyppigheden af udsagnet.

Både de kvantitative og de kvalitative besvarelser er efterfølgende blevet analyseret både ved simple sammenligninger og mere komplekse krydsninger af eksempelvis socioøkonomiske forhold og stedsopfattelser for at finde markante sammenfald eller udslag. Den præsenterede analyse her i kapitlet udgør et uddrag af det samlede analyserede materiale.

Først fremlægges resultaterne fra undersøgelsen sammen med udvalgte grafer og datavisualiseringer, og sidst i kapitlet udledes en række opsummerende pointer.

[Profiler af befolkningsundersøgelsens respondenter

Socioøkonomisk baggrund

Undersøgelsen af befolkningen i Hirtshals gav 227 besvarelser. Holdes det samlede antal besvarelser op imod indbyggertallet i Hirtshals i 2022, hvor undersøgelsen blev gennemført, nemlig 5523 indbyggere, er svarprocenten 4,1%.

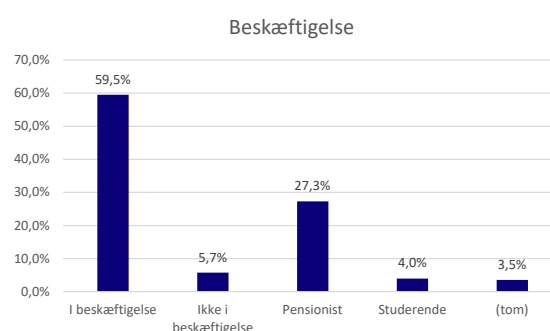
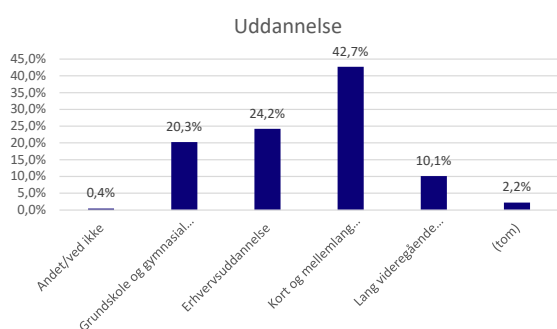
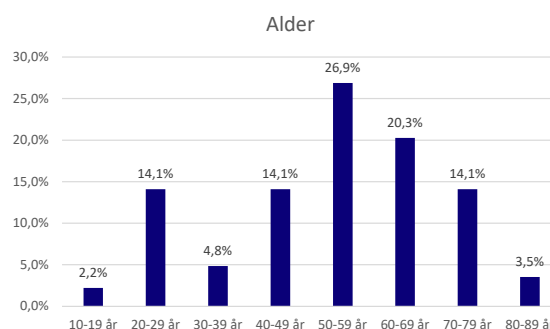
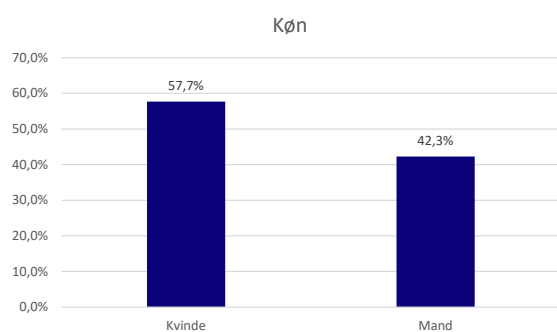
Der er en lille overvægt af kvinder, der har besvaret spørgeskemaet. Da der samtidig bor flere mænd end kvinder i Hirtshals, er der derfor en lille overrepræsentation af kvinder sammenlignet med befolkningssammensætningen.

Godt og vel seks ud af ti af respondenterne i aldersgruppen 40-69 år, og de 50-59-årige udgør alene 27%. Sammenlignes med aldersfordelingen i Hirtshals, så har befolkningsundersøgelsen en overrepræsentation af aldersgrupperne 20-29 og 40-69, mens grupperne 0-19, 30-39 og 80 og opefter er underrepræsenteret. Derfor kan eventuelle aldersafhængige synspunkter være enten over- eller underrepræsenteret i undersøgelsens resultater. Det har vi været opmærksomme på i analysen af undersøgelsen, hvilket også gør sig gældende ved øvrige socioøkonomiske parametre, der varierer fra data om befolkningssammensætningen.

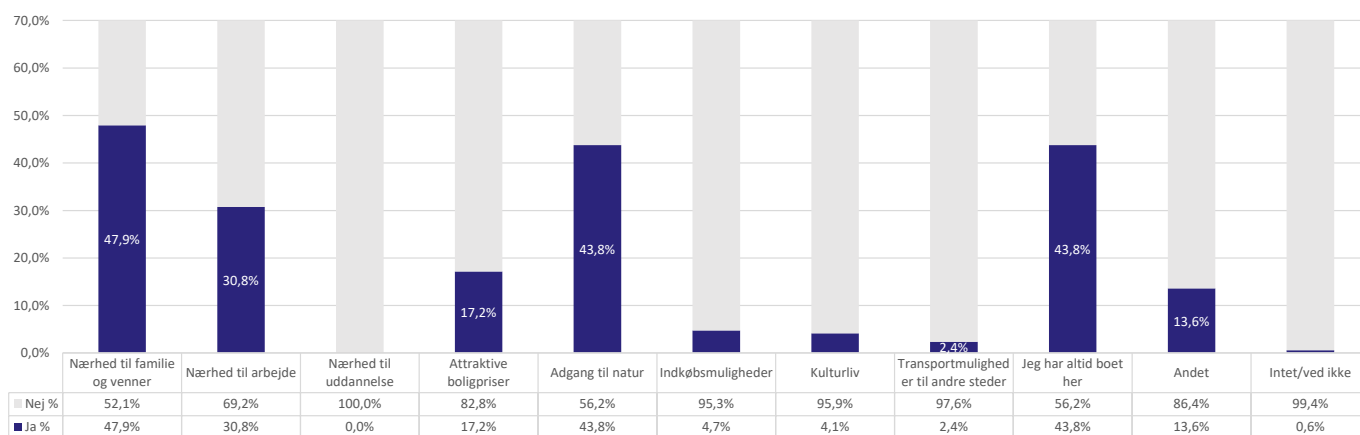
43% af respondenterne har en kort eller mellemlang videregående uddannelse, mens 10% har en lang videregående uddannelse. En fjerdedel har en erhvervsuddannelse, mens hver femte har en grundskole eller gymnasial uddannelse som højest gennemførte uddannelse. Sammenlignes med uddannelsesniveaet indenfor Hirtshals Sogn (over 15 år), så er der blandt respondenterne flere med en videregående uddannelse og færre respondenter med grundskole, gymnasial uddannelse og erhvervsuddannelse.

60% af respondenterne er i beskæftigelse og 27% er pensionerede. Set i forhold til Hirtshals Sogn (over 15 år) er der blandt respondenterne en overrepræsentation af beskæftigede og arbejdsløse, mens der er færre udenfor studerende og pensionister.

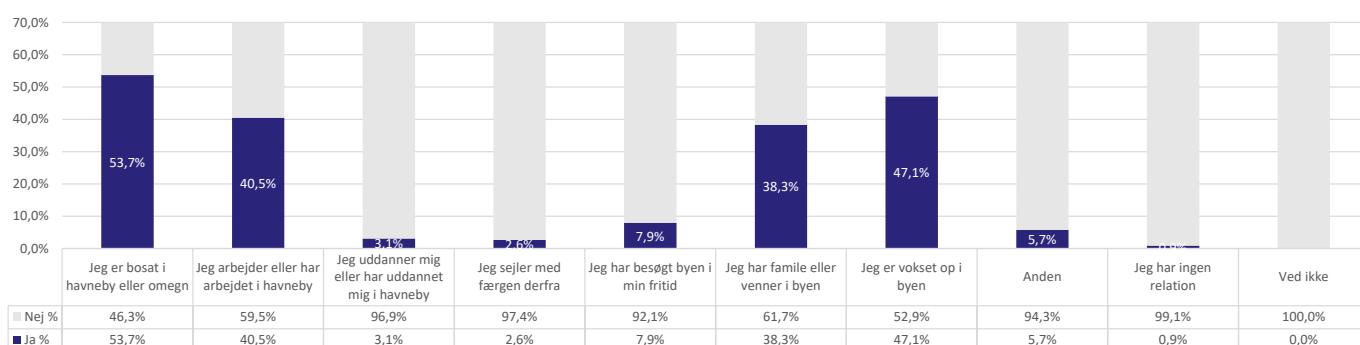
Respondenterne er også blevet bedt om at angive en eller flere sektorer, som de er eller har været beskæftiget inden for. 18% har krydset af i et eller flere primære erhverv, hvor størstedelen arbejder med fiskeri og akvakultur (15% af alle respondenter). 21% har krydset af i et eller flere sekundære erhverv, altså erhverv der forarbejder råvarer, hvilket for de fleste vedrører industri (15%). Tre ud af fire har sat kryds i tertiære erhverv, altså serviceerhverv, og her er offentlige serviceerhverv og turisme de største grupper.



Hvorfor bosat i Hirtshals eller omegn?



Hvad er din relation til Hirtshals?



Bosætning og relation til Hirtshals

Seks ud af ti af respondenterne er bosat i Hirtshals by og yderligere 14% er bosat indenfor postnummer 9850, dog udenfor Hirtshals by. 18% af respondenterne bor udenfor postnummer 9850 (se kort), hovedsageligt indenfor Hjørrings postnummer 9800, og 8% har derudover ikke oplyst deres postnummer.

Ved at se nærmere på de 169 respondenter, der hhv. bor i Hirtshals by (137 personer) og indenfor postnummeret (32 personer), får vi et indblik i, hvorfor de bor i Hirtshals eller omegn.

De primære årsager til deres valg om at bo i Hirtshals eller omegn er 'nærhed til familie og venner' (48%), 'adgang til natur' (44%) og 'jeg har altid boet her' (44%), fulgt af 'nærhed til arbejde' (31%). Også 'attraktive boligpriser' har en vis betydning blandt respondenterne (17%). Derimod synes indkøbsmuligheder, kulturliv, transportmuligheder til andre steder og nærhed til uddannelse ikke at have afgørende betydning for valget om at bo i Hirtshals.

Kvinderne vægter samlet set 'nærhed til familie og venner' (K: 51% vs. M: 45%) højere end mændene, hvor-

imod mændene i større omfang begrundes deres bosætning i Hirtshals eller omegn med det faktum, at de 'altid har boet her' (K: 40% vs. M: 49%) eller 'nærhed til arbejde' (K: 28% vs. M: 35%). 'Nærhed til familie og venner' og 'attraktive boligpriser' vægtes markant højere af de 20-39-årige end af nogen andre aldersgrupper. 'Nærhed til arbejde' vægtes derimod højest af de 40-69-årige.

Vi kan også se, at 'adgang til natur' vægtes højere af folk i beskæftigelse og af dem med en lang videregående uddannelse. Der er flest med en erhvervsuddannelse, som svarer, at de bor i byen, fordi de 'altid har boet her'.

Når det handler om tilknytning til byen, nævner flere end halvdelen, at de er 'bosat i Hirtshals eller omegn' (54%) og/eller 'er vokset op i Hirtshals' (47%). Desuden har en stor andel 'familie og/eller venner i byen' (38%). Kun en mindre andel nævner, at de 'har besøgt byen i [sin] fritid' (8%). Blandt de 6%, der svarer 'andet', er det især sommerhuse, som knytter folk til Hirtshals.

Der er procentvist flere mænd end kvinder, der angiver at de har arbejde i Hirtshals, mens flere kvinder end mænd markerer familie/venner som deres relation til byen.

[Generelle opfattelser af byen

For at undersøge, hvordan de lokale opfatter Hirtshals som et sted i bred forstand, er de stillet en række spørgsmål om deres associationer og holdninger til Hirtshals by og Hirtshals havn.

Først blev respondenterne bedt om at vælge fra en liste, hvilke (maks. 3) karakteristika de forbinder med Hirtshals by. Her er havneby (71%) den mest valgte association til Hirtshals efterfulgt af fiskerby (40%), turistby (40%) og færgeby (40%). Hver fjerde associerer Hirtshals med naturby. Kun 8% har valgt erhvervsby blandt sine tre svar, 7% svarer handelsby, og kun 6% har valgt bosættelsesby.

Når det handler om kønsfordelingen, er der en større andel kvinder, der vælger turistby og naturby, mens mændene i højere grad vælger færgeby. Det er især de 30-39-årige, der ser Hirtshals som en naturby.

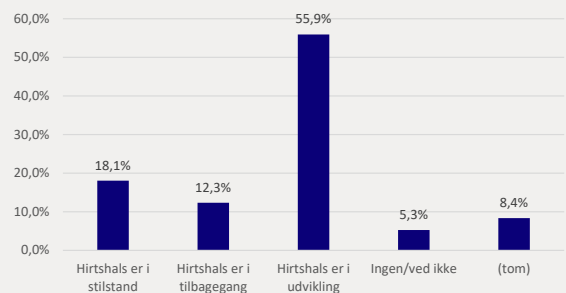
Der ses også en forskel afhængigt af, hvor folk bor. De, der bor indenfor Hirtshals postnummer ser i højere grad Hirtshals som en erhvervsby end dem i andre postnumre.

Respondenterne er også blevet bedt om at vurdere, om Hirtshals by er i udvikling, stilstand eller tilbagegang. Generelt tyder undersøgelsen på en positiv forståelse af byens udvikling. 56% svarer, at Hirtshals er i udvikling, mens blot 12% svarer, at Hirtshals er i tilbagegang. 18% mener, at Hirtshals er i stilstand, altså hverken/eller i udvikling eller afvikling, mens de resterende enten har svaret 'ved ikke' eller udeladt at besvare spørgsmålet.

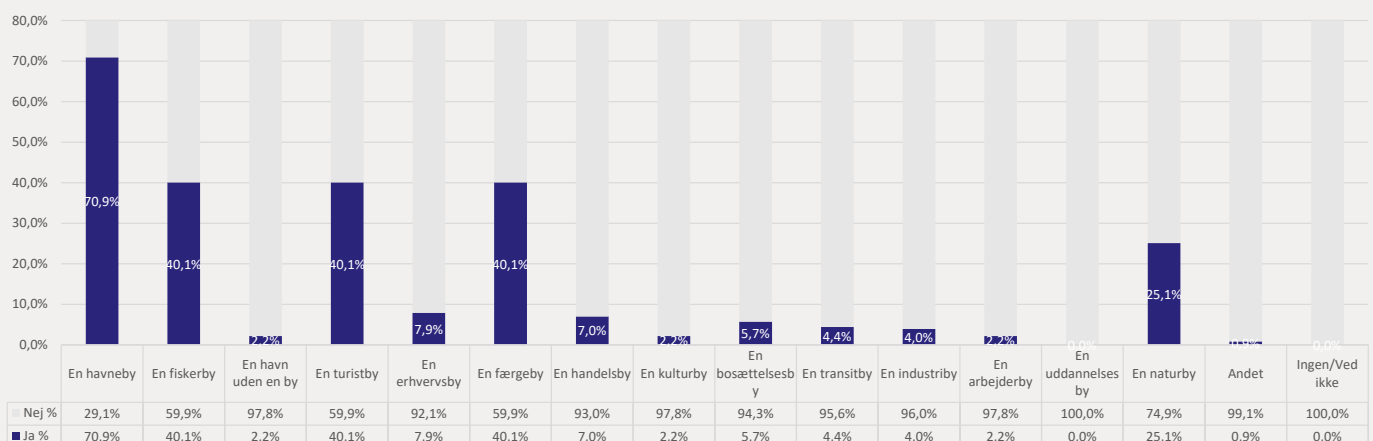
Kvinderne er procentvist mere neutrale omkring byens udvikling end mændene. Gruppen af 70 og opefter er mest positive, mens de 40-49-årige er allermest negative, hvad angår byens udvikling. Der ses også en tendens til, at jo højere uddannelsesniveaue, des mere positivt syn på at byen er i udvikling.

Der er en tendens til, at de respondenter, der er bosat i Hirtshals by er mere positive i deres forståelse af byens udvikling, mens de, der bor indenfor postnummeret, men udenfor byen, oftere svarer det mere neutrale 'stilstand'. Gruppen af respondenter, der er bosat indenfor andre postnumre, er mere kritiske end de lokale.

Hvilke af disse udtryk passer bedst?



Hvilke af nedenstående forbinder du med Hirtshals by? (vælg op til tre svar)



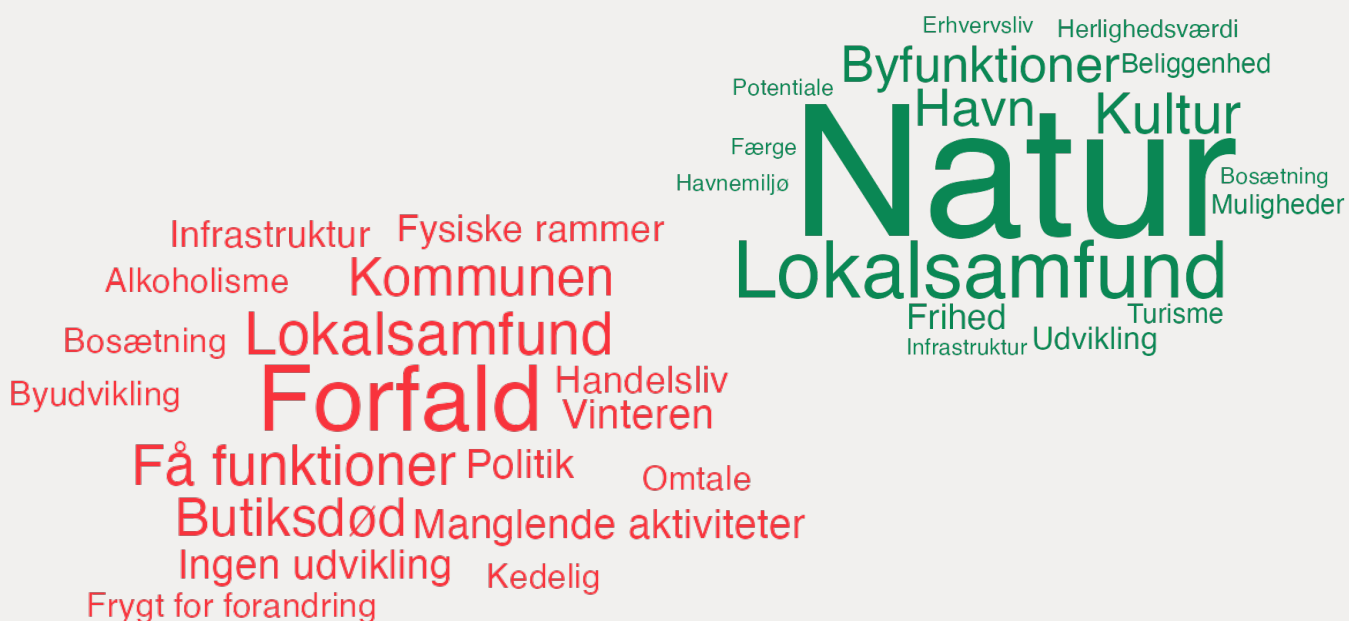
De, der uddanner sig eller har uddannet sig i Hirtshals og de, der er vokset op i Hirtshals, tilkendegiver oftere, at byen er i tilbagegang, mens de, der har besøgt byen i deres fritid, eller sejler med færgen derfra, i højere grad mener, at byen er i udvikling - ligesom de, der selv bor i byen.

Ydermere ses en markant sammenhæng mellem respondenter, der beskriver Hirtshals som en turistby, en erhvervsby, en handelsby og en naturby og samtidig vurderer, at byen er i udvikling. Tilsvarende er der et tydeligt sammenfald mellem folk, der beskriver Hirtshals som en færgeby, en bosættelsesby, en transitby og en arbejdsby og en opfattelse af, at byen er i tilbagegang.

Vi kan også se en sammenhæng mellem opfattelsen af, at Hirtshals by er i udvikling og det at forbinde havnen med serviceerhverv, fiskeri og turisme. Blandt dem, der mener at Hirtshals by er i tilbagegang, er der samtidig mange, der forbinder havnen med trafikknudepunkt.

122 respondenter har med egne ord svaret på, hvad de mener, der er det mest positive ved Hirtshals by. Over halvdelen af respondenterne nævner naturen som en vigtig kvalitet ved byen. Lokalsamfundet, herunder menneskene og sammenholdet i byen er også et gennemgående tema, ligesom frihed og udvikling går igen i besvarelsene. Byens placering tæt ved hav, skov og strand bliver også nævnt af flere, mens andre peger på byens mange funktioner, herunder gode restauranter, handelsliv og kulturliv.

94 respondenter har svaret på, hvad de finder mest negativt ved Hirtshals by. Mange peger på en by i forfald med mange tomme butikker og for få forretninger og caféer. De nævner også manglende aktiviteter for befolkningen, særligt om vinteren udenfor turistsæson. Mange er også utilfredse med den politiske situation i Hirtshals, særligt at de er blevet slået sammen med Hjørring Kommune, som de oplever nedprioriterer Hirtshals. Andre peger på at der er meget sladder og sociale problemer i lokalsamfundet.



Ill. 33: Datavisualisering af respondenternes svar på spørgsmålene: "Hvad er det mest positive ved Hirtshals By?" (N=122), fremstillet i grøn, og "Hvad er det mest negative ved Hirtshals By?" (N=94), fremstillet i rød.

[Generelle opfattelser af havnen

I tredje del af spørgeskemaet er der stillet mere indgående spørgsmål til respondenternes opfattelser af havnen. 151 respondenter har sat ord på, hvad der er det første, der falder dem ind, når de tænker på Hirtshals Havn. Heraf skriver hele 73 personer noget, som kan karakteriseres som neutralt. Dette omhandler i store træk færger og fiskeri.

Blandt alle de 151 besvarelser kan 25 klassificeres som negative, mens hele 53 klassificeres som positive. De negative udsagn handler særligt om, at der er en tilbagegang i fiskeriet, om antallet af både, og at havnen er i stilstand og ikke udnytter de mange muligheder. De positive udsagn peger på havnen som en væsentlig arbejdsplads og generator for liv og udvikling. Flere hæfter sig også ved den gode stemning på havnen.

Respondenterne er senere bedt om at vælge fra en liste, hvilke (maks. 3) karakteristika de forbinder med Hirtshals Havn. Det fremgår tydeligt, at folk i høj grad forbinder fiskeri (72%) og færge (70%) med Hirtshals Havn. Dernæst kommer industri (24%) og serviceerhverv (21%). Endvidere nævnes godstransport (17%) og turisme (16%), som noget de forbinder med havnen.

Ser vi på kønsfordelingen, er der en større andel af kvinder, der vælger industri, mens mændene i højere grad vælger godstransport. En markant større andel af de 20-39-årige forbinder Hirtshals Havn med færge. Ses

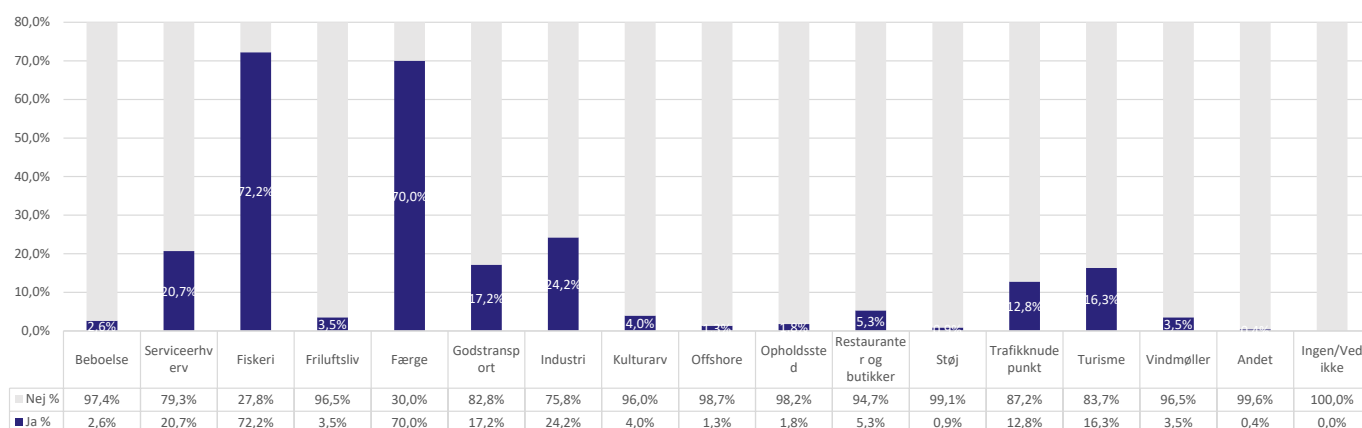


Ill. 34: Datavisualisering af respondenternes svar på forespørgslen: "Beskriv det første, der falder dig ind, når du tænker på Hirtshals Havn" (N=151). De efterbehandlede meningsbærende udsagn er inddelt i hhv. positive (grøn), negative (rød) og ingen (blå) værdiladning.

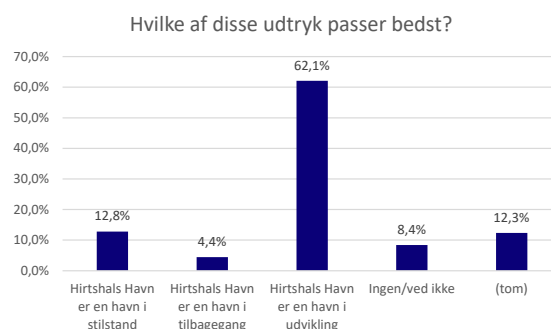
der på uddannelse, forbinder en markant større andel med en lang videregående uddannelse havnen med færge. En større andel af pensionisterne forbinder Hirtshals Havn med serviceerhverv.

Hvad angår tilhørsforhold, forbinder en større andel med postadresse i Hirtshals by havnen med trafikknudepunkt. De, der bor udenfor byen men stadig indenfor Hirtshals postnummer, forbinder til gengæld i langt højere grad havnen med turisme. Dog forbinder en markant større andel af de ikke-lokale havnen med restauranter og butikker.

Hvad forbinder du med Hirtshals havn?



Respondenterne er også blevet bedt om at vurdere, om Hirtshals Havn er i udvikling, stilstand eller tilbagegang. Ligesom for byen er der også generelt en positiv forståelse af havnens udvikling. Mere end seks ud af ti svarer, at Hirtshals Havn er i udvikling, mens kun 4% svarer at den er i tilbagegang. 13% mener, at Hirtshals Havn er i stilstand, altså hverken/eller i udvikling eller afvikling. De 70-79-årige vurderer i høj grad, at havnen er i udvikling, mens de 40-49-årige modsat vurderer havnen til at være i tilbagegang.



97 respondenter har kommenteret på, hvad de finder mest positivt ved havnen. Det handler særligt om arbejdspladser på havnen og om en optimisme omkring, at der er en positiv udvikling på vej. Flere peger på, at der er liv og god stemning på havnen, og at den i højere grad er blevet forbundet med byen. Derudover er flere positivt indstillede over for færgeren og fiskeriet på havnen.

61 respondenter har tilsvarende kommenteret på, hvad de finder mest negativt ved havnen. Flere oplever, at Hjørring Kommune nedprioriterer havnen, og at der er uudnyttet potentiale. I forlængelse af dette synes flere, at havnen er i forfald, og at der roder mange steder. De bekymrer sig også for, at fiskeriet er under pres, og der frygtes for fiskeindustriens fremtid.



Ill. 35: Datavisualisering af respondenternes svar på spørgsmålene: "Hvad er det mest positive ved Hirtshals Havn?" (N=97), fremstillet i grøn, og "Hvad er det mest negative ved Hirtshals Havn?" (N=61), fremstillet i rød.

[Lokale stedsopfattelser af havnen

For at undersøge endnu nærmere hvordan lokale tænker om havnen som et sted, er respondenterne blevet bedt om at angive på en vægtet skala, hvor enige eller uenige de er i seks forskellige udsagn.

Hele 63% er enten uenige eller meget uenige i, at Hirtshals Havn skulle være et sted, der ikke bidrager til livet i byen. 15% erklærer sig omvendt enige eller meget enige.

Et stort flertal er enten enige eller meget enige i udsagnet, at Hirtshals Havn er et sted, der forbinder Hirtshals med andre steder i verden (79%). Kun 3% erklærer sig uenige og meget uenige i udsagnet.

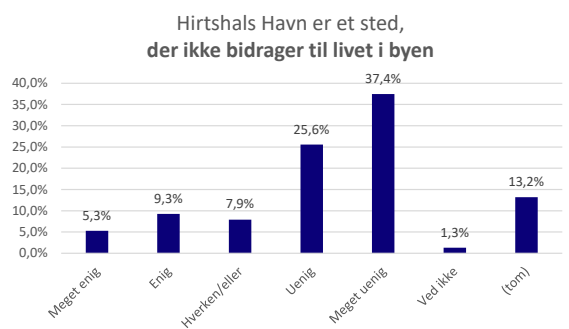
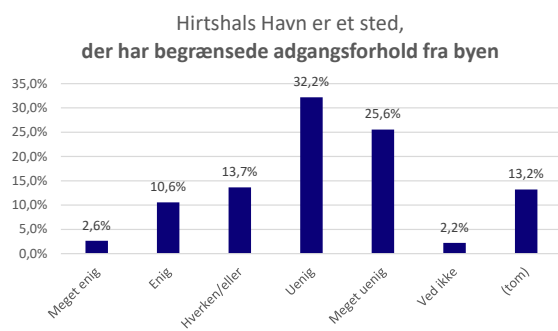
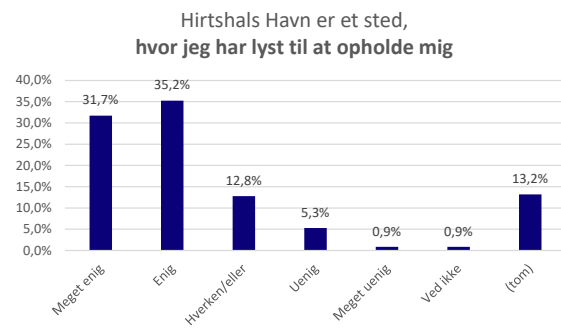
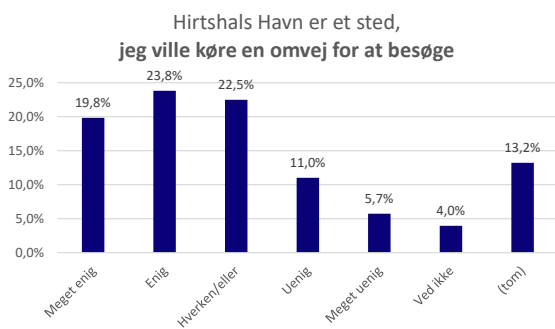
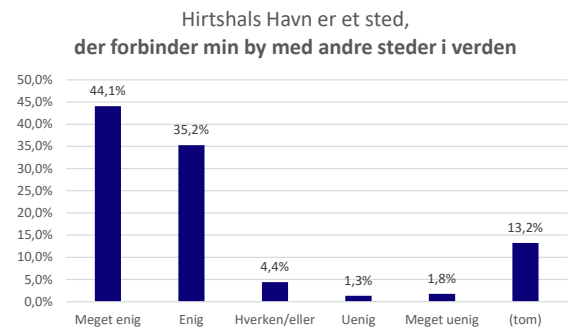
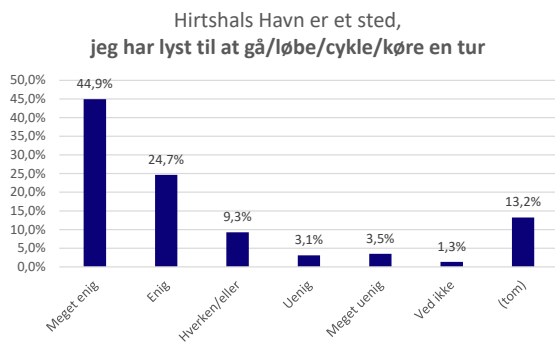
Næsten seks ud af ti er enten uenige eller meget uenige i påstanden, at Hirtshals Havn er et sted, der har begrænsede adgangsforhold til Hirtshals by. 13% er dog enige/meget enige i udsagnet.

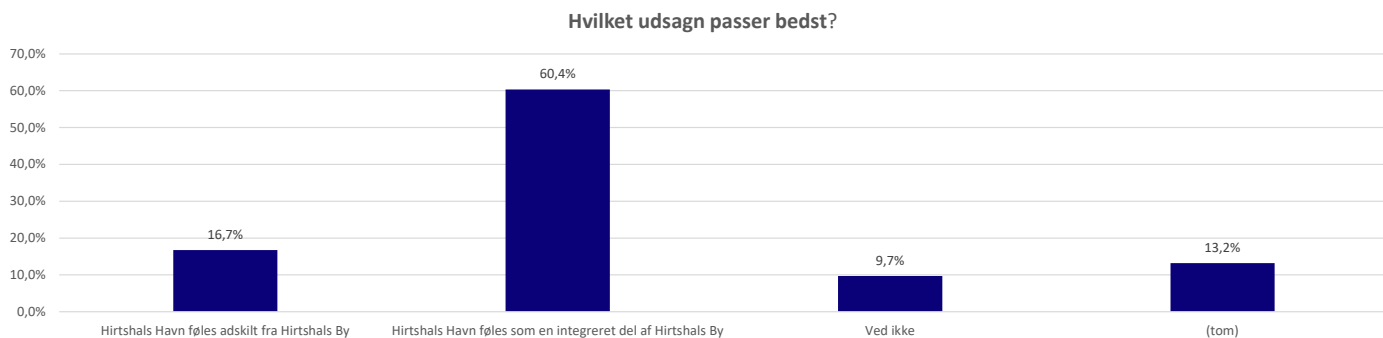
To ud af tre er enige/meget enige i udsagnet, at Hirtshals Havn er et sted, hvor de har lyst til at opholde sig. Kun 6% er uenige/meget uenige.

Hele 70% er enten enige eller meget enige i udsagnet, at Hirtshals Havn er et sted, hvor der har lyst til at gå/løbe/cykle/køre en tur. Kun 7% er uenige/meget uenige.

44% udtrykker, at Hirtshals Havn er et sted, de ville køre en omvej for at besøge, mens 17% er uenige eller meget uenige i det udsagn.

Samlet set udtrykker langt størstedelen et positivt syn på Hirtshals havn. Der er en tendens til, at kvinderne i højere grad end mændene oplever havnen som et sted, der forbinder Hirtshals med andre steder i verden. Der ses også en tendens til, at de, der bor i Hirtshals, er mere positive end de, der bor udenfor Hirtshals by.





[Lokale opfattelser af by-havn-relationen og ønsker for fremtiden

Vi har også belyst respondenternes opfattelse af relationen mellem havn og by. 17% tilslutter sig, at Hirtshals Havn føles adskilt fra Hirtshals by, mens seks ud af ti tilslutter sig, at Hirtshals Havn føles som en integreret del af Hirtshals by.

Procentvist er der lidt flere kvinder end mænd, der oplever, at by og havn hænger sammen. Der kan ses en tendens til, at dem med job i primære erhverv i højere grad oplever en sammenhæng mellem by og havn.

Der ses en lille tendens til, at dem, der bor udenfor postnummeret, oplever større integration mellem by og havn, mens dem, der bor i postnummeret, i højere grad oplever en adskillelse mellem by og havn.

Der kan også registreres en sammenhæng mellem oplevelsen af, at by og havn er adskilt, og at svare, at Hirtshals er en naturby. Modsat er der størst sammenhæng mellem oplevelsen af, at by og havn er integreret, og udsagnet at Hirtshals er en turistby.

Mere specifikt kan der registreres en sammenhæng mellem oplevelsen af, at by og havn er adskilt, og det at forbinde havnen med serviceerhverv og trafikknudepunkt. Modsat er der sammenhæng mellem oplevelsen af, at by og havn er integreret, og det at forbinde havnen med turisme.

25 respondenter har uddybet, hvorfor de mener, at by og havn føles adskilt. Mange peger på, at det er svært

at komme hen på havnen, og at færgefrakørslen leder folk væk fra byen. Andre peger på, at der mangler sammenhæng mellem havn og by, og at de to steder har forskellige interesser. Derudover nævnes en fysisk niveauforskel i terrænet, som bidrager til oplevelsen af, at havn og by er adskilte.

75 respondenter har tilsvarende sat ord på, hvorfor de mener, at by og havn føles integreret. Flere påpeger, at der er en kort afstand mellem havn og by, hvor særligt "trappen" fungerer som bindeled. Nogle peger også på, at der er aktiviteter på havnen, f.eks. koncerter og Naturmødet, som binder havn og by sammen. Ydermere udtrykker flere, at der er en stærk samhørighed mellem havn og by, og at byen eksisterer i kraft af havnen.

93 respondenter har svaret på, hvad de ville ændre ved havnebyen, hvis de kunne. Særligt flere byfunktioner går igen i besvarelserne. De ønsker sig flere butikker og spisesteder både i byen og på havnen, og at der kommer flere grønne områder og større fokus på havneaktiviteter såsom surfing og paddleboard.

Flere af respondenterne ønsker også, at der kommer fart på den havneudvidelse, der allerede er lagt i støbeskeen, og at havnefronten bliver forskønnet. Flere stiller sig kritiske overfor kommunen, og de ønsker mere medbestemmelse og en mere positiv omtale af deres by, som blandt andet kan tiltrække flere tilflyttere, herunder gerne unge og ressourcesterke borgere. Derudover har flere mere vedligehold og renovering af gamle og slidte bygninger på ønskesedlen.



Ill. 36: Datavisualisering af respondenternes uddybninger omkring, hvorfor de enten tænker, at "Hirtshals Havn føles adskilt fra Hirtshals by" (N=25), fremstillet i rød, eller "...føles som en integreret del af Hirtshals By" (N=75), fremstillet i grøn.



Ill. 37: Datavisualisering af respondenternes svar på det afsluttende spørgsmål: "Hvis du kunne ændre på noget ved Hirtshals, hvad skulle det så være?" (N=93).

[Opsummering og delkonklusioner for befolkningsundersøgelsen i Hirtshals

Befolkningsundersøgelsen i Hirtshals har givet indsigt i, hvordan borgere og andre personer med en lokal tilknytning til stedet opfatter deres by og havn, hvilke kvaliteter de værdsætter, og hvilke udfordringer de ser. Analysen tilbyder således et grundlag for videre planlægning og udvikling.

Undersøgelsen involverede 227 deltagere fra en befolkning på 5523 indbyggere. De fleste er 40-69 år, og der er en let overvægt af kvinder. Størstedelen af deltagerne er i beskæftigelse eller pensionerede. Der er et forholdsvist højt uddannelsesniveau blandt deltagerne sammenlignet med det generelle uddannelsesniveau i lokalområdet. Det tyder på, at det er de ressourcerstærke borgere, der har valgt at besvare spørgeskemaet, og at visse synspunkter derfor kan være over- eller underrepræsenteret. Dette er der så vidt muligt taget højde for i analysen og konklusionerne.

De mest fremtrædende karakteristika forbundet med Hirtshals omfatter ifølge undersøgelsen byens status som havneby, men også fiskerby, turistby og færgeby bliver fremhævet af mange. Lokalbefolkningen værdsætter især, at deres venner og familie er tæt på, men også adgangen til hav, skov og strand bidrager til den følelse af frihed, ro og tryghed, som de forbinder med deres by. Hirtshals tilbyder et tæt og trygt lokalsamfund, som mange værdsætter højt.

Over halvdelen oplever, at Hirtshals er en by i udvikling, især dem der bor i byen. Dem, der er opvokset i byen eller har uddannet sig der, ser den oftere som en by i tilbagegang. De peger på en by med mange tomme butikker, for få caféer og mangel på aktiviteter udenfor turistsæson - de efterlyser f.eks. flere grønne områder og muligheder for f.eks. surfing. De er også utilfredse med den politiske situation, efter byen blev slået sammen med Hjørring Kommune, som de mener, nedprioriterer Hirtshals.

Havnen bliver alt overvejende associeret med fiskeri og færger, og hovedparten er af den opfattelse, at havnen er i udvikling. Mange lokale ser havnen som en vigtig arbejdsplads, som genererer liv, optimisme og bidrager til byen. De synes også, at stemningen på havnen er god. Andre mener dog, at havnen er i forfald, og at det roder mange steder. De er også bekymrede for fiskeindustriens fremtid. Ligesom med byen giver flere udtryk for en oplevelse af, at Hjørring Kommune nedprioriterer havnen.

Blandt de lokale er der et ønske om, at byens og havnens uudnyttede potentiale bliver grebet, og at kommunen spiller en mere aktiv rolle her.

Opsummerende kan følgende elementer fra den samlede befolkningsundersøgelse således fremhæves:

- Der er en stærk tilknytning til naturen og de lokale fællesskaber: En betydelig del af respondenternes tilfredshed med at bo i Hirtshals eller omegn er deres adgang til naturen. Det betyder ligeledes meget, at familie og venner er tæt på, og at byen er den trygge base, hvor de kommer fra, bor og arbejder. Disse aspekter er essentielle for at forstå borgernes livskvalitet og understreger vigtigheden af både lokalsamfundets fællesskaber og at bevare og fremhæve naturområder som en central del af en fremtidig byudviklingsstrategi.
- Der er behov for bymæssige funktioner og forskønnelse: Resultaterne tyder på, at der er et behov for at forbedre byens bylivsskabende muligheder, herunder indkøb, spisesteder og fritidsaktiviteter - også på havnen, hvor bl.a. surfing og paddleboard efterlyses. Folk savner også grønne områder og peger på, at der røder på havnen, og at nogle bygninger trænger til at blive renoveret. Dette er afgørende for at imødekomme lokalsamfundets behov og forhindre en følelse af forfald, som nogle respondenter har udtrykt bekymring over.
- Havnen bør ses som kulturelt og økonomisk centrum: Resultaterne peger på et stort ønske om at Hirtshals Havn er centrum for både økonomisk aktivitet, erhvervsliv og kulturel identitet. Dog viser feedbacken også, at der er et betydeligt potentiale for mere liv og aktiviteter på havnen, hvilket kan styrke havnens rolle som et centrum for social og økonomisk interaktion.
- Byens og havnens mulighed for udvikling: De lokale peger på flere tiltag, der kan forbedre både byen og havnen. Dette drejer sig om flere fritidsfaciliteter, også udenfor turistsæson, og en understøttelse af det lokale erhvervsliv og fiskeri. En strategisk plan for at udnytte disse muligheder ville støtte en bæredygtig udvikling af Hirtshals.
- Kommunal støtte og engagement er essentielt: Der er et klart ønske om mere kommunal støtte og engagement i byens udvikling. Oplevelsen af, at Hjørring Kommune nedprioriterer Hirtshals har sat sig i lokalbefolkningen, og der er brug for en ny fortælling her.

Mange af byens indbyggere har et positivt billede af Hirtshals, men der er behov for målrettede tiltag for at understøtte udviklingen byen og havnen, for at tiltrække nye beboere og besøgende, og for at forbedre de generelle livsvilkår for de nuværende indbyggere.

For at adressere disse udfordringer og give byen bedre vilkår, anbefales det, at der etableres en tværfaglig arbejdsgruppe, bestående af lokale interessenter, kommunale beslutningstagere og eksperter inden for byudvikling. Dette team bør fokusere på at udvikle og implementere en langsigtet plan, der adresserer både de nuværende behov og fremtidige muligheder. Her skal lokalbefolkningen inddrages i processen er essentiel for at sikre, at udviklingsstrategierne afspejler lokalsamfundets ønsker og behov.

Det er tydeligt, at Hirtshals både står overfor udfordringer og besidder mange muligheder. Med en fokuseret indsats kan Hirtshals udvikle sig til en endnu mere attraktiv by for både nuværende og fremtidige generationer, hvor havnen fortsat spiller en central rolle i byens økonomiske og kulturelle liv. Indsatsen skal være fokuseret på at bevare Hirtshals' unikke karakter samtidig med at man udvikler og moderniserer for at sikre en bæredygtig fremtid for byen.

11 Aktøranalyse

Lokale aktører har via ekspertinterviews givet en mere dybdegående indsigt i nogle af de dynamikker, der er på spil i lokalområdet. Her udfolder vi byens og havnens muligheder og begrænsninger set fra lokale aktørperspektiver og ud fra deres faglige ståsteder.

Overordnet har der her været en interesse for strategiske valg, der handler om bosætning, erhverv, turisme, uddannelse og infrastrukturelle forhold og for de mere sociologiske forståelser, der er vanskelige at måle igennem mere kvantitative metoder.

Derfor har vi også analyseret Hirtshals' karakteristika med fokus på identitet, geografisk placering, relationen mellem havnen og byen samt mere stedsspecifikke forhold baseret på information fra kommuneplanen, analyseret tidligere i kapitel 6, der er anvendt som grundlag for at finde frem til stedsspecifikke problemstillinger.

De lokale aktører har fået specifikke spørgsmål om forandringer med hensyn til erhvervs- og turismemæssige aktiviteter, der kan styrke den udvalgte blå og grønne profil. Samt forhold der kan være med til at styrke relati-

onen mellem havnen og byen med fokus på emner som bosætning, uddannelse og arbejdskraft.

Yderligere er der specifik i denne havneby stillet statusspørgsmål til havnebyens udvikling de sidste 10 år, da det kan holdes op mod resultater fra eksisterende forskning af rapporteret i Ph.d.-afhandlingen 'Transit- eller leveby? Et casestudie af Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted i Gennemfartsdanmark' (Lange 2016). Spørgsmålene har i forhold til dette studie særligt omhandlet emner som eksisterende tiltag, fremskridt og fortsatte udfordringer, og hvilke aspekter andre havnebyer i projektet kan lære fra udviklingen i Hirtshals.

Interviewundersøgelsen er gennemført med henblik på at få en indsigt i, hvordan de nævnte forhold påvirker havnebyens udvikling på nuværende tidspunkt, og hvordan de forventes at påvirke havnebyens og kommunens udvikling i fremtiden. Følgende respondenter er udvalgt ud fra deres faglighed og kendskab til havnebyen samt lokalområdet:

Stillingsbetegnelse	Viden om ...	Dato interview
Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune	Byudvikling, arkitektur, kommunal strategisk indsigt, narrativer	24. marts 2022
Bykoordinator Byforum	Frivillighed, byudvikling, samarbejde, samt borgerperspektiv	29. marts 2022
Marketingschef Hirtshals Havn	Kommunikations- og marketingsperspektiv havnen, uddannelse, samarbejde	30. marts 2022
Sociolog Aarhus Arkitektskole	Sociologisk forståelse af Hirtshals som havneby i kraft af professionel berøringsflade med Hirtshals samt stort lokalkendskab som mangeårig privat sommerhusejer	19. april 2022
Turistchef Hirtshals	Turisme, kommunal strategisk indsigt i havnebyens udvikling	15. juni 2022



Hirtshals' stedsidentiteter

Respondenterne refererer til byen som en fiskerby eller beskrives med ord, som ofte forbindes med en havneby, når der spørges ind til byens identitet:

"Det første ord, der lige faldt mig ind, er 'rå', men det er jo ikke voldeligt rå, det er det der med, at den er upoleret og ikke nogen skønhedsåbenbaring, men man kommer til at holde af den. Så er der rigtig mange stærke viljer, altså de folk, der bor der. Der er en stor del, som vil noget med byen, og vil noget med stedet" (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune).

Fiskeriet er stadigvæk en del af havnebyens identitet, men den har over tid fået flere identiteter, som er med til at definere havnebyen:

"Tidligere var byens identitet, som det [byen] er udsprunget fra, det var jo fiskeriet. Det mener jeg ikke, at det er i dag. Nu er det mere erhvervet og trafikken, især godstransport, men også vores færge-selskaber i forhold til passagertransport" (Turistchef Hirtshals).

Samtidig er der en bevidsthed om, at Hirtshals stadigvæk delvist kan defineres som en fiskeriby, og som et vigtigt led i internationale fødevarer netværk:

"Man forstår ikke Hirtshals, hvis man ikke også ser Hirtshals som en fiskeriby. En by, hvor fiskeriet og det at lande fisk og få dem, jeg havde nær sagt ned til Rom, i en fart, og hele det apparatur, der er omkring det på havnen, det er også med til at gøre Hirtshals til det Hirtshals er" (Sociolog Aarhus Arkitektskole).

Hermed fremhæver turistchefen og sociologen fra Aarhus Arkitektskole, at færgetrafikken og logistikken delvist er der på grund af havnebyens oprindelige identitet. Samtidig er der en klar forståelse for betydningen af infrastrukturelle systemer og betydningen af færger som arbejdsplads i relation til havnebyens fremtidige udvikling. Byen er således gået fra at være en fiskeriby til også at være en transitby, hvor der ydermere er plads til andre stedslige identiteter såsom turisme og handel:

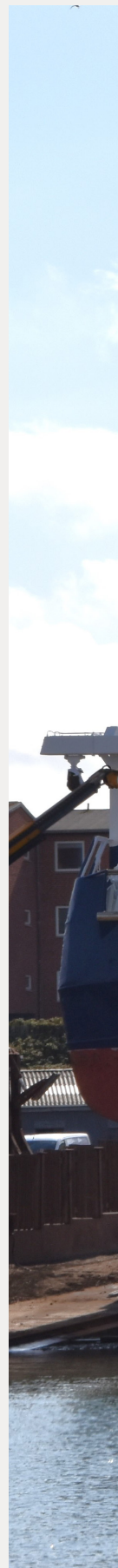
"Skagen er mere maritim service, det er en serviceby, og hernede [i Hirtshals] er der bare rigtig mange forskellige ting. Der tror jeg, byen først er ved at passe lidt ind til, hvad det er, de skal være. Det er sådan

set det, jeg synes, er fornemmelsen, når man kommer udefra" (Marketingschef Hirtshals Havn).

I Hirtshals er der mobiliseret forskellige lokale kræfter, som på beslutningsniveau har formået at vække opmærksomhed. Frivillige og private enkeltpersoner, der virkelig vil noget med byen, har samlet sig i foreninger for at kunne bruge hinandens ressourcer til at lave en byudviklingsplan. Den frivillige organisation Hirtshals Byforum startede i 2017 og har lavet en masterplan for byudviklingen de næste 10 år, som inkluderer handelslivet, turisme, kultur, bosætning, økonomisering af indsatser og borgerinddragelse. Bykoordinator i Byforum fortæller, at planen er i startfasen og indeholder nogle delprojekter, der har ledt til et samarbejde med både Hirtshals Handel, -Erhverv og -Turisme. Det samarbejde skal styrke byens udvikling i praksis og i forhold til byens identitet:

"Hirtshals ligner måske lidt en by i en identitetskrise, og der er fortsat fraflytning. Det håber vi, at vi kan få bremsset op for. Vores vision er at genopføre eller genopfinde byen med en ny basis og nye grundlag. Vi skal skabe vækst med basis i en ny identitet. Nøgleordene er natur, bæredygtighed, sundhed, udfoldelsesmuligheder, kulturliv og social nærhed. Det lyder stort, men man skal have noget stort at stille imod, ellers bliver det ikke til noget. Vi vil bruge de stærke lokale ressourcer, og så vil vi skabe og løfte i flok" (Bykoordinator Byforum).

Den historisk forankrede identitet som fiskeriby, og senere transitby, bliver således udfordret af nye og innovative tanker og visioner for en transformeret havneby-identitet. Dette illustrerer hvordan Hirtshals identiteter i dag består af langt flere komponenter og lag end det end fiskeri og havnerelaterede. En sådan bred palette af stedlige identiteter rummer således tilsammen et vigtigt potentiale for byens nuværende og fremtidige udvikling, idet der åbnes op for flere handlemuligheder.



“Tidligere var byens identitet, som det [byen] er udsprunget fra, det var jo fiskeriet. Det mener jeg ikke, at det er i dag. Nu er det mere erhvervet og trafikken, især godstransport, men også vores færageselskaber i forhold til passagertransport”.

- Turistchef Hirtshals



[Bosætning & Uddannelse

De største udfordringer er ifølge respondenterne forbundet med tiltrækning af bosætning og den nødvendige arbejdskraft, hvor bl.a. et udvidet uddannelsesstilbud skal være med til at ændre den negative udvikling. Hirtshals er en ung by, som er bygget op omkring fremgangen i fiskeriet. Den tidligere byplanchef for Hjørring Kommune nævner, at den måde byen har udviklet sig gennem tiden, har skabt nogle udfordringer, der stadigvæk påvirker udviklingen i nutiden:

"I tresserne blev der bygget en hel masse blokbebyggelser, Blågården, hvor tanken var at alle de her fiskere skulle bo, men de ville ikke bo i blokke, fordi samtidig, så kom alle de der billige parcelhuse på markedet. Den gamle byplan som [arkitekt] Steen Eiler [Rasmussen] havde lavet, de grunde, som man kunne få inden for hans bebyggelsesplan, de var alt for dyre. Derfor byggede folk deres huse ude i Terpet, Emmersbæk og Ulkær i stedet for at forny inde i bymidten. Det er en del af Hirtshals' problem, hvis man kigger på befolkningsudviklingen, så er den sket i nogle meget store ryk. Efterfølgende bliver de ligesom boende i lang lang tid, og der er ikke den der løbende udskiftning, som der er i nogle ældre mere 'satte' byer (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune).

Yderligere peger den tidligere byplanchef på, at der bliver bygget nye parcelhuse på kanten af byen rettet mod havet, og samtidig ses der store problemer med nedslidningen af den bagvedliggende bygningsmasse. Den manglende løbende udskiftning og efterspørgsel på boligmarkedet, som blev anderledes end planlagt og forventet, har medført, at der mangler et passende boligudbud, mener den tidligere byplanchef. En respondent fremhæver dog, at byen dog på andre områder oplever en positiv udvikling ift. bosætning, hvor der i dag ses 'forskellige typer af tilknytning' til Hirtshals. Eksempelvis via beboerne i sommerhusområder med delvist tilknytning til byen. Her peges der på at indflydelsen af et udvidet by- og bosætningsbegreb allerede kan iagttages:

"Det der bredere perspektiv på hvad Hirtshals egentlig er for en bosætningsby, at der er mange forskellige arter af at bo i Hirtshals, og som jeg også fornemmer er med til at sætte nogle gunstige mulighedsbetingelser for, at der kan ske noget mere på havnen, end der har gjort hidtil. Altså for eksempel restaurant Abstrakt, som vi ikke troede på, men som er fremragende. Eller den dér Cafe Møller, som er enormt flot beliggende der ved bådehavnen, som

er helt eventyrligt flot, og som for mig at se er et rigtig flot eksempel på, at her er det lykkedes at få trukket en byaktivitet, som ellers skulle være oppe ovenpå, oppe på bakken, at få den ned på havneområdet" (Sociolog Aarhus Arkitektskole).

Det er f.eks. sommerhusbeboere og medfølgende turisme, som i dag er med til at definere Hirtshals som bosætningsby, da disse er involveret i lokale diskussioner, aktiviteter og bidrager til at skabe nye tiltag. Den permanente bosætning er dog udfordret, hvilket bl.a. kan skyldes de gunstige muligheder for at pendle til arbejde i byen og på haven fra andre byer og områder. Det nævnes af flere respondenter som en del af forklaringen på, hvorfor der er fraflytning fra byen, og hvorfor mange af dem, der arbejder på havnen, ikke bor i byen:

"Vi mangler jo det lokale i det, den der følelse af at være lokal og faktisk også at kende byen. Nogle lærere på nogle af vores skoler, de kender jo sådan set ingenting til byen. Jeg tænker, at det er det samme for mennesker, der arbejder på havnen, i hvert fald nogle af dem. Jamen, har de nogensinde oplevet byen, har de nogensinde brugt nogle timer der, ud over at tage til og fra arbejde? Det har da en stor betydning, vil jeg mene. Der er et gab, at vi har så mange i byen, som ikke kender byen" (Turistchef Hirtshals).

Marketingschefen nævner, at Hirtshals Havn som virksomhed er bevidst om den manglende tilknytning og kendskab til Hirtshals. Som et forsøg er der skabt et samarbejde med en folkeskole i Hjørring, hvor eleverne bliver vist, hvad en havn er, og forklaret hvad der er af jobmuligheder:

"En ganske almindelig havnerundvisning, hvor vi smider dem i en bus og kører dem rundt. Så skal de lave en tip en 13'er, og vi har kontaktet Fjord Line for at høre, om de ville være med. Grunden til vi tog fat i Fjord Line er fordi, at når du tager skibene og alt det, der er i land, så er der jo sindssygt mange jobmuligheder. Om du vil stå i maskinrummet eller op og stå på broen, om du vil være tjener eller du vil stå i en butik. Der er alt muligt, og så kommer du på land, og så er der jo lige så mange forskellige jobmuligheder" (Marketingschef Hirtshals Havn).

Målet med et sådant tiltag er at sikre fremtidens arbejdsstyrke og bosætning i byen. Flere af respondenterne peger på, at der er godt grundlag for at skabe flere af

sådanne uddannelsesstilbud på forskellige niveauer og til forskellige aldersgrupper:

“Man arbejder med noget, der hedder en naturskole, sammenhængen til naturmødet og den fine natur, vi har. Vi har jo alle typer af natur at byde på, det er sådan set et godt udgangspunkt for at lave en naturskole, som kan kobles mod Nordsøens forskning og uddannelser i øvrigt. Så jeg tror på, at det kommer, men det tager lige lidt tid, og så har man også lavet en ny type fagskole i byen” (Bykoordinatør Byforum).

Informanten henviser her til Nordsøen Fri Fagskole, hvor der både udbydes en 10. klasse og en erhvervsklasse med linjer inden for turisme, gastro og håndværk, der huses på motel Nordsøen. Marketingchefen i Hirtshals Havn uddyber, at det er for at få fat i de elever, der er mere praktisk orienterede, hvor det er muligt 'at komme ud i virksomheder, hvor der står den rigtige mester, der kan hjælpe dem på vej'. Turistchefen nævner tilsvarende, at en uddannelse som denne er vigtig, fordi det har en afledt effekt på lokaløkonomien, når man bygger videre

på eksisterende ekspertiseområder. Ligeledes fremhæver marketingchefen fra Hirtshals Havn, at uddannelsesudbuddet bliver styrket ved etablering af to maritimt relaterede kandidatuddannelser på DTU i Hirtshals, der netop er rettet mod lokalområdets potentialer. Marketingchefen nævner også, at der er en kæmpe opgave i at synliggøre og kommunikere sådanne nye uddannelsesmuligheder i byen.

Interviewmaterialet peger således i retning af, at respondenterne generelt oplever at der ikke længere er den samme tilknytning mellem lokalbefolkningen og lokale arbejdspladser, herunder særligt havens aktiviteter, som da fiskeriet var det dominerende erhverv. Byen forsøger at modvirke denne afkobling via uddannelse og oplysning til unge om mulighederne for arbejde og uddannelse. Samtidig synes byens udvikling dog også, iflg. respondenterne, at rumme fremtidige potentialer, idet der er opstået flere nye måder at være tilknyttet byen på, hvilket kan være med til at styrke havnebyens fremtidige udviklingsmuligheder.



[Turisme

En styrket relation mellem havnen og byen kan også være med til at tiltrække flere turister til byen. Den tidligere byplanchef nævner, at selvom byen 'er rå og grim og Klondyke-agtig', så er det lige præcis de karakteristika, som er med til at tiltrække turister. Byens aktører har en forståelse for potentialet i at anvende havnen som trækplaster:

"Nordsøen Oceanarium er vores største turistattraktion med knap 200.000 besøgende, derefter kommer Hirtshals Havn. Det er der slet ingen tvivl om. Det er en levende havn, hvor man oplever en dagligdag én til én og det erhverv, som udspiller sig. Vi kan jo se, at vores turister drages mod havnen, fordi det er meget autentisk, og det er ikke noget, der er opfundet til situationen" (Turistchef Hirtshals).

Flere respondenter anvender betegnelsen 'autentisk' omkring havnen, og at det aspekt er med til at tiltrække besøgende til byen, netop fordi havnelivet, som turistchefen tilføjer, ikke er en iscenesættelse men en virkelighed for de mennesker, der lever og arbejder i havnebyen. Der er igangsat en byforskønnelse af midtbyen, men hovedparten af respondenterne efterlyser her en bedre kobling med Vesthavnen med mere plads til liberale erhverv, såsom små butikker, restauranter og overnatningsmuligheder:

"Vi skal op og opleve det der sydende liv, ned på havnen, op og købe fisk og sidde oppe på den grønne plads. Dét er der da et stort potentiale i! Jeg tror også, der er et større potentiale, end Hirtshals udnytter. Jeg tror godt man kunne have haft nogle lidt mere interessante bo-muligheder, end det der højhustårn som Hirtshals Kro har fået bygget" (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune).

Udviklingen er allerede godt i gang nede under 'trappen' (se figur ##) og der arbejdes på en lokalplan for Vesthavnen, der stadigvæk er under udarbejdelse. Kommunens velvilje kommer også til udtryk igennem flere mindre projekter, hvor turistchefen som eksempler fremhæver kulturstedet 'Moonshine' i det gamle smedeværksted, og BIBIANA, som er Danmarks første kunsthall for børn. Ifølge turistchefen skal det historiske og det menneskelige aspekt inddrages og formidles noget mere, fordi turister er nysgerrige på lokalområdet og hverdagslivet i og omkring en havneby. Turistchefen fortæller endvidere om et nyt projekt, et udsigts- og oplevelsestårn, som bl.a.

Hirtshals Havn, Nordsøen Oceanarium og Hirtshals Turisme arbejder sammen om at realisere:

"Et tårn som stod, under Anden Verdenskrig, opført af tyskerne som et udsigtstårn, det blev taget ned i halvfjerdserne, men indtil da var det en del af byens og havnens DNA. Altså, folk de tog på udflugter i weekenderne og børnene de legede i det efter skoletid." (Turistchef Hirtshals)

Derudover er der fokus på at få koblet havnebyen og naturen mere sammen, som gerne skal få turister til at blive til tilbagevendende gæster, ligesom dem, der allerede har opdaget Hirtshals:

"Jeg mødte en tysk familie ude på en skovsti. De stoppede op og vi fik en god snak, hvor jeg spurgte: "Hvad synes vi om det"? "Det er tredje gang vi er her. Vi bliver ved med at komme her. Vi anede ikke, at der omkring Hirtshals var så meget fin natur, og vi anede heller ikke, at der var en spændende by her, så vi kommer til at gæste stedet her de kommende år"" (Bykoordinatør Byforum).

I forhold til, hvorvidt og hvordan man kan skabe mere synlighed omkring byens muligheder, nævner turistchefen, at over 90% af gæsterne kommer for naturens skyld. Yderligere kræver turisterne, at der er en god service, sådan at gæsterne får en god oplevelse og har lyst til at vende tilbage. Turistchefen nævner projekter som XTREM Hirtshals og Hook and Cook, der sigter mod at skabe mere helårsturisme. Et styrket samarbejde mellem turistkontorer i kommunerne Hjørring, Jammerbugten, Thisted, Lemvig og Holstebro har efter sammenlægning i Destination Nordvestkysten skabt flere samarbejds muligheder mellem de fem involverede kommuner. Hirtshals Turisme samarbejder dog primært med byer som Lønstrup og Løkken indenfor Hjørring Kommunes grænser, hvor de profilerer hinandens events for at skabe et større udbud på kommunalt niveau, forklarer turistchefen. Ifølge turistchefen rummer et styrke samarbejdet med andre havne- og kystbyer såvel som andre omkringliggende turistbyer et potentiale for den fremtidige turismeudvikling blandt andet i forhold til at øge helårsturismen.

"Vi skal op og opleve det der sydende liv, ned på havnen, op og købe fisk og sidde oppe på den grønne plads. Dét er der da et stort potentiale i! Jeg tror også, der er et større potentiale, end Hirtshals udnytter."

- Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune



[Erhverv og arbejdskraft

Fiskeri har historisk været af stor betydning for havnebyens erhvervmæssige udvikling, og ændringer i kvoter og politiske beslutninger senest i forbindelse med bl.a. Brexit har påvirket de erhvervmæssige satsninger i byen:

“Der er også i EU afsat nogle større puljer i forhold til Brexit, som man kan søge ind i. Jeg sidder også i bestyrelsen, i det der hedder FiskeriLAG Nord, hvor vi også kommer til at kigge på, hvad kan vi gøre med de midler i forhold til at udvikle noget lokalt, måske omlægge nogle virksomheder eller udvikle på nogle nye områder” (Turistchef Hirtshals).

I takt med at fiskeriets betydning er blevet mindre i Hirtshals, har byens virksomheder prøvet at finde nye industrielle eller servicemæssige forretninger, og det lader især til at være de eksisterende virksomheder, der har succes med at finde nye servicereleaterede opgaver helt op på globalt niveau:

“Man kan sende medarbejdere ud fra en mindre virksomhed i Hirtshals til Sydamerika for at tage en skru aksel ud, sende den til Danmark til opretning, hvorefter de sender den derved og monterer den igen. Det synes jeg er fantastisk, og jeg har svært ved at forstå, at det overhovedet økonomisk kan lønne sig, men det har noget at gøre med, at der ikke findes den ekspertise andre steder. Det er i hvert fald noget, der er blevet til, født af supporten til almindelige fiskekuttere fra maskinværksteder, som har installeret skibsmotorer, repareret dem og lavet trawl-skovle” (Bykoordinatør Byforum).

Marketingschefen i Hirtshals Havn fremhæver også et andet eksempel, et bioraffinaderi Biomega, der har opbygget et anlæg, som bruger deres ekspertise til at anvende reststoffer fra laksevirksomheder i produktionen. Her er der endnu en mulighed for at koble det på

en uddannelse, da der ifølge marketingchefen ikke er nogen uddannelser i Danmark, der kan uddanne den nødvendige arbejdskraft. Der er dog konkurrence fra andre havne, som oplever lignende udfordringer, iflg. turistchefen. Derfor forsøger kommunen og andre aktører løbende at følge med i, hvad andre havne foretager sig. Hirtshals Havn forsøger specielt at være proaktiv ved at planlægge en havneudvidelse, hvor målet er at større skibe skal kunne anløbe havnen i fremtiden, således at især rederiernes behov fremtidssikres jf. Marketingschef i Hirtshals Havn. I den forbindelse fremhæver turistchefen den grønne omstilling og en ambition om at blive Europa's grønneste havneby. Derudover er målet en havneudvidelse, som gerne skal blive realiseret i 2027, der inkluderer landindvinding og flere vindmøller ud over de fire eksisterende møller. Det indebærer også et fokus på at kunne tilbyde grønt brændstof, der derved kan tiltrække flere indsejlinger:

“Sådan nogle som Claus Sørensen [A/S, frysehus og pakkeri], de har rigtig meget varme-overskud, som kan bruges i nogle af produktionerne herude, sådan at det hele bliver kørt i ring. Hele den der globale grønne omstilling og udvidelse indenfor skibstransporten, det medfører, at vi også var nødt til at løbe stærkere. Det vi er blevet udfordret af er, at vi er fredet på begge sider [pga. naturbeskyttelsesområder]” (Marketingschef Hirtshals Havn).

Ovenstående er således vigtige komponenter i de nuværende og fremtidige udviklingsstrategier for haven og den lokale erhvervsudvikling.



[Strategisk udvikling af Hirtshals

Der er ifølge flere respondenter behov for en klar strategi for fremtiden, både med hensyn til erhverv og turisme, hvor naturen er en tydelig markør og omdrejningspunkt for udviklingen af havnebyen. Det kræver ifølge bykoordinator i Byforum en langsigtet udviklingsplan, som skal op til overvejelse hvert år fremadrettet, og 'den skal hele tiden se 10 til 15 år ud i fremtiden'. Byforum har søgt fonde til en sti mellem byen og Hirtshals Fyr - et projekt på 4 millioner kroner, der i anden og tredje etape inkluderer en sti i byen og en forbindelse med Østhavnen. Inden for den nærmeste fremtid vil de første 10 km af stiprojektet være færdige, og forhåbningen er, at projektet både vil skabe oplevelser på kort sigt og mere bosætning på lang sigt ved at styrke forbindelserne i området. For at kunne skabe en kvalitativt velfungerende sammenhæng mellem havn og by er det ifølge sociologen fra Aarhus Arkitektsskole netop nu afgørende at '... tanker om sammenhæng mellem by og havn tænkes på nogle ganske andre betingelser end dem man hidtil har gjort'. Han peger således på, at der mangler refleksioner med hensyn til, hvad havneudvidelsen konkret betyder for byens udvikling. Udbygningen af havnen ud mod nord og flere vindmøller, der vil ændre udsigten fra den Grønne plads i byen, bliver anvendt som eksempler på, at der er for lidt 'bytænkning' og for meget fokus på havnens udvikling. Et synspunkt, der understøttes af Bykoordinatoren, der fremhæver, at det er vigtigt at have et langsigtet plan, der skal genvurderes hvert år:

"I dag er man nødt til at finde midlerne. Det tager lang tid, og derfor er man også nødt til at planlægge på en helt anden måde. En langsigtet plan, hvor man overvejer, hvor skal vi hen og hvad skal være hvor, og hvordan skal det her virke på længere sigt? Det tror jeg, er alfa og omega i Hirtshals' udvikling, og det gælder både by og havn" (Bykoordinator Byforum).

Dermed peger både bykoordinatoren og sociologen fra Aarhus Arkitektsskole på behovet for at sammentænke ambitionerne for den grønne omstilling af havnen med den fremtidige byudvikling i forhold til bosætning og turisme.

Der er en bred enighed blandt respondenterne om, at særligt Vesthavnen har stort potentiale for den fremtidige udvikling, selvom der er nogle udfordringer forbundet til at omdanne en havn:

"Den vestlige del af havnen er absolut den, der har det største turisme- og beboerpotentiale. Men det er jo et vanskeligt projekt at omdanne en havn. Der er 117 miljøkrav og reguleringer, men der er virkelig et potentiale for at udvikle byen. Både med boliger og sommerturisme i den vestlige del nede ved havnen. Det synes jeg, man skulle gå efter. Der er allerede en fin zoneinddeling, at man har hele det erhvervsmæssige mod øst og ud ad i vandet. Altså hoveddisponeringen er god" (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune).

Den overordnede plan er på plads i forhold til, hvordan de enkelte dele af havnen skal anvendes. Der arbejdes tilgængelig stadigvæk på en lokalplan for området. Den tidligere byplanchef mener, at man her særligt skal tænke over arkitekturen ift. bebyggelsesmønstre, og at 'det bliver for fluffy bare at sige, at man skal arbejde med det grønne og det blå'. Der synes ikke at være et klart samspil mellem de forskellige parter, og politik kommer til at spille en vigtig rolle, ifølge flere respondenter:

"For mig at se er der en slags gab mellem den lokale aktivisme [Byforums arbejde] på den ene side, superprojektet [havneudvikling + udvidelse] her på den anden side og så hele planapparatet [kommunen som institutionel aktør]. Hvem skal nu finde sammen om det der med at få det her til at hænge sammen? - at det, der kommer til at ske for Hirtshals, ikke kun bliver effekter af et projekt, som bare galoperer afsted på sine egne præmisser? [...] Som jeg ser det lige nu: den store byplanmæssige udfordring for Hjørring Kommune og for Hirtshalsområdet, ligger i det der samspil. Især hvad det bypolitiske apparat kan i forhold til det her. Det kan jeg ikke rigtig se ret mange initiativer eller udtalelser omkring lige nu." (Sociolog Aarhus Arkitektsskole)

Der peges således på, at der offentligt kun er begrænset materiale tilgængeligt, som viser, hvordan disse planer skal udfolde sig i praksis. Der synes således at være et potentiale i at sikre et samspil mellem havneudvidelsen og den fremtidige byudvikling særligt for kommunens byplanmæssige og bypolitiske afdelinger.

[Infrastruktur

Hirtshals ligger geografisk set strategisk godt, og den tidligere blyplanchef fra kommunen peger på at det har haft stor betydning for erhvervsudvikling at få motorvejen til byen, i kraft af at den indgår som vigtig del af den nord-sydgående akse igennem Danmark. Det har dog også fået den konsekvens, at selve byen er blevet til en overset attraktion, fordi trafikken bliver ledt udenom. Selvom der har været en bevidsthed om den udfordring de sidste mange år, siden problematikken blev identificeret af den i indledningen omtalte Ph.d.-projekt, er der fysisk ikke lavet ændringer, som kan gøre det nemmere for folk at finde vejen ind i byen. Derimod er der lavet en omfartsvej, Sigurd Espersens Vej, til færgeterminalen Smyril Line og Fjord Line på Østhavnen:

"Det har jo betydet dels at trafikken som sådan er lettet, men også samtidig, at der er rigtig mange, der ikke kommer ind eller slet ikke i nærheden af byen. Altså på ét parameter er det jo rigtig godt, nemlig at der er plads til flere [på vejene til/fra havnen]. Det var jo sådan lidt en logistisk udfordring [før omfartsvejen blev bygget]. Men det negative er jo, at vi ikke ser de gæster. Det er i hvert fald noget, der er sket inden for de sidste 10 år." (Turistchef Hirtshals)

Udfordringen er ikke idegenereringen omkring, hvordan man kan løse denne udfordring, men er relateret til godkendelsesmæssige årsager. Der er ifølge den tidligere

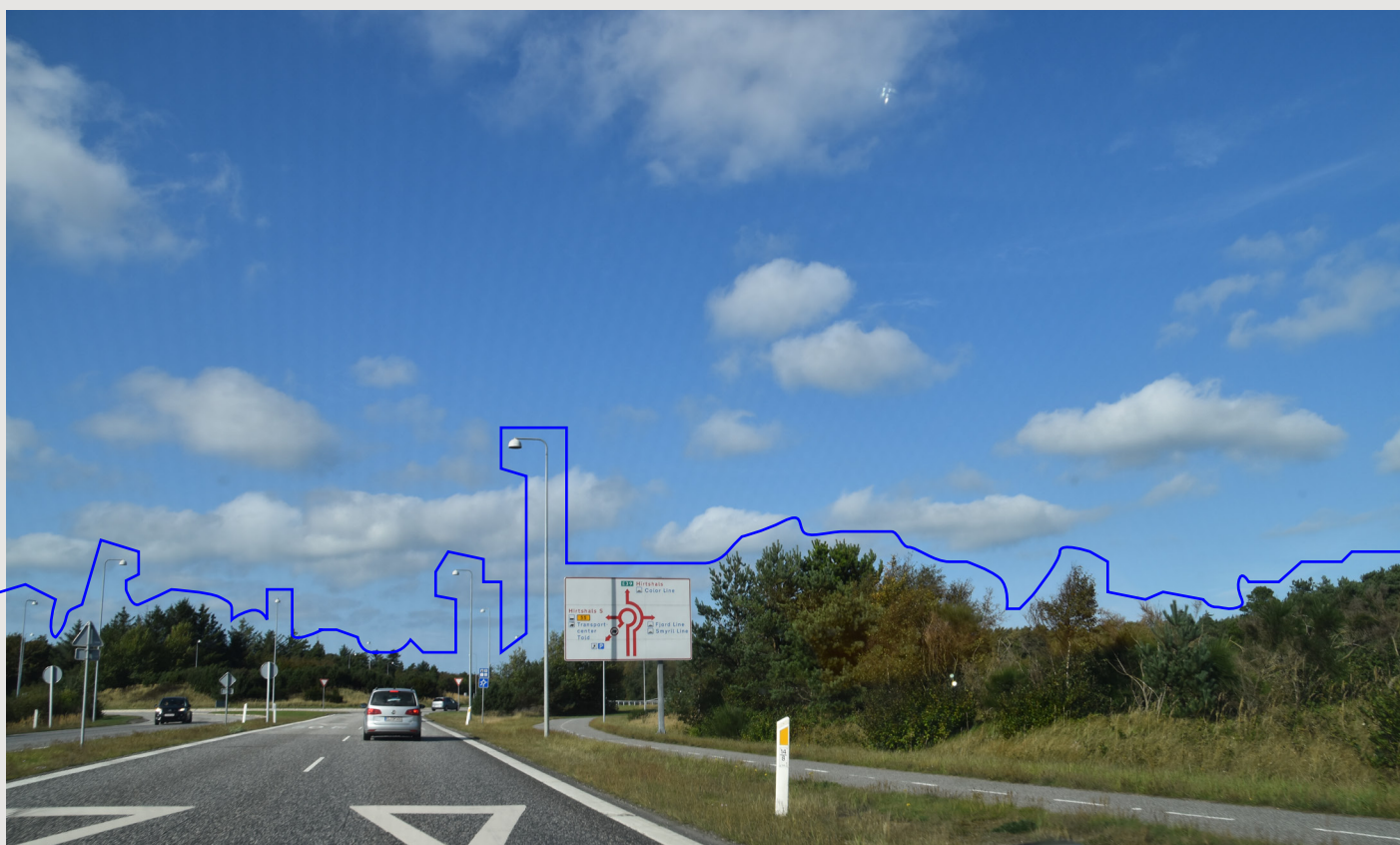
byplanchef arbejdet en del med Wayfinding for at løse den udfordring, samt et forslag om en anden vej ind i byen:

"Ude fra nummer to rundkørsel derude ved Transportcentret, så skulle man køre op og så skulle man ind ad den gamle Søndergade. Jeg tror nok, at det endte med, at det mødte for meget modstand, fordi det ville give noget trafik på nogle steder, hvor man ikke ønskede det. Så det blev ikke til noget, men det er faktisk en ret flot vej at komme ind til byen ad den dér, det ville betyde noget for, hvordan man oplevede Hirtshals." (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune)

Både bykoordinatoren og Marketingschefen i Hirtshals Havn nævner jernbanen som en oplagt mulighed, som kan udnyttes meget mere:

"Vi havde i år 152.000 trailere. Hvor man mener, at minimum 10% af alt det, kan sættes på et tog. Det vil også aflaste vejene en hel del og det vil give en helt vildt stor CO2 reduktion." (Marketingschef Hirtshals Havn)

Men grundet både tekniske og politiske udfordringer, har det taget meget lang tid at få udnyttet et sådant potentiale. Senest er der dog nu tegn på at det langsomt er ved at komme i gang, idet DB nu har opstartet et forsøg med tre ugentlige godstogs afgangene til og fra Hirtshals (jf. det historiske kapitel i denne rapport).



[Narrativ og fremtidig identitetsudvikling

Aktøranalysen viser, at der er et bredt fokus på både det erhvervs- og turismemæssige. Udover fiskeri, andet havnerelateret erhverv og turisme er satses der på at være et natursted og en havneby med ambitioner om at blive Europas grønneste havneby, og hvor både det grønne og det blå skal få byen og havnen til at hænge sammen. Der er lavet en del områdefornyelse i bymidten, og der er yderligere potentiale udvikling af Vesthavnen, ifølge respondenterne. Både trappen og monumentet (*BILLEDE*) er igennem kommunal finansiering og private donationer blevet færdiggjorte i 2019 med udsigtsplacater:

”Så nu er der faktisk blevet åbnet endnu mere op, så man står i midten af byen og kigger ned på havnen og ud over havet. Og 300 meter derfra, er der en lækker sandstrand med hvidt badevandsflag. Altså, det grønne og det blå og byen er tæt forbundet. Vi skal bare blive bedre til at fortælle det” (Turistchef Hirtshals).

En manglende fortællingen om byen udadtil er noget flere respondenter er bevidste om:

”Men jeg har jo bekendte og venner inde i Hjørring, som ikke aner, hvor meget, der foregår hernede, og der er 15 km imellem. Så jeg synes jo, at på nogle punkter er det jo en by, der udvikler sig. Men hovedsageligt nok nede omkring havnen og de virksomheder, der kommer hernede” (Marketingschef Hirtshals Havn).

Samtidig peger Marketingschefen på det manglende 'fodfæste' i forhold til byens identitet. Det er delvist koblet til havnebyens ry og de fordomme, folk har, som har vist sig svære at ændre både i og omkring havnebyen, men samtidig har de fleste en positiv tilgang til udviklingen og fremtiden, ifølge Marketingschefen. Sociologen fra Aarhus Arkitektskole peger på, at især det nye Byforum er en god ramme for at nytænke og kvalificere dialogen med kommunen ift. udviklingen af f.eks. Vesthavnen. De er fysisk synlige ift. deres arbejde med anlæggelse af et længere stisystem, og ydermere ændrer disse initiativer også langsomt den måde, borgerne snakker om byen:

”Vi kunne [før i tiden] få meget at vide om livet i Hirtshals ved at snakke med dem [borgerne], men det var erhvervs-livet, det var fiskeriet og det var, hvordan det gik i butikkerne og familien [de fortalte om], mens selve det her med byen og byudviklingen, det snakkede vi meget lidt om.

Altså, det var ikke så godt med de butikker, der lukkede på strøget, men det at snakke byfornyelse for Hirtshals, hvis vi går 20 år tilbage, det var aldrig noget, vi snakkede om. Men det har ændret sig, og der er opslutning til det, og det handler om, kan jeg forstå, det handler ikke mindst om, at nu sker der endelig noget, der handler om Hirtshals” (Sociolog Aarhus Arkitektskole).

Der har oftest været et godt samarbejde, men samtidig peger den tidligere byplanchef på, at kommunesammenlægningen har haft en negativ indflydelse på samarbejdsvilligheden mellem Hirtshals og kommunen, der fik hovedsæde i Hjørring, selvom kommunen ifølge respondenterne har vist sin velvilje:

”Altså, der er jo lavet et stort byomdannelsesprojekt, som jeg faktisk synes, er temmelig vellykket, og jeg synes jo også, at man har gjort rigtig meget for at inddrage befolkningen og samskabe med befolkningen” (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune).

Samtidig betyder omdannelsen, at Hirtshals er ved at blive en by, som rejsende og besøgende i stigende omfang har lyst til at besøge på grund af specialforretninger, som tilbyder nogle særlige produkter, bl.a. osteforretning og restaurant, som er gode til at tiltrække folk til byen. Der sker således gradvist en 'mentalitetsændring' i byen, hvor særligt de unge ifølge respondenterne tør at skabe noget nyt:

”Der er sådan en 'slightly change' imod en mere bredspektret publikumstiltrækning, altså den der restaurant Abstrakt, den tiltrækker også folk langt væk fra, og det gør, at de opholder sig der og kommer rundt og ser byen. Jeg oplever, at der er sådan en sjælsforandring, i hvert fald lige så stille. Der er stadigvæk noget af det gamle tilbage, men den er ved at ændre sig” (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune).

'Udvidet borgerinddragelse' er ifølge bykoordinatoren en vigtig del af byudviklingsprocessen, som ikke kun skal overlades til kommunen og Hirtshals Havn, for det har værdi, at der er lokalt ejerskab i udviklingen. Det kan også være en hjælp i en periode, hvor kommunerne har begrænset økonomi:

”OPP, altså Offentlig og Privat Projektudvikling, det er jo en rigtig god ting. Vores stiprojekt, som er et godt eksempel, det har vi selv skaffet finansieringen til med en meget lille

del fra kommunen, men hovedsagelig fra andre lokale fonde og frivillige indsatser. Det er jo en vej at gå og få noget til at lykkes hurtigere. Men hvis det hele kommer fra kommunen eller fra det offentlige, så kan man sige, at så er det lidt sværere at få de frivillige med. På den her måde, så er vi med fra starten, fra idéen fødes og frem til slut, hvor den er gennemført" (Bykoordinatør Byforum).

Turistchefen fremhæver, at 'man ikke skal være bange for, at der er andre, der kan noget, man også selv kan, så handler det jo mere om at udvikle noget sammen'. I den henseende er der allerede et eksisterende netværk i Hirtshals mellem Handel og Erhverv, Hirtshals Turisme og Byforum Hirtshals:

"Når man kommer flere aktører sammen, som dækker nogle forskellige områder lokalt eller forskellige interessegrupper: Dét synes jeg, at man er meget lydhøre - både hvis man skal søge midler til noget eller man skal have noget igennem hos sin kommune. Så det er i hvert fald et rigtig godt sted at starte, og hvis ikke man allerede gør det, jamen så få indkaldt til nogle netværksmøder og sig 'hvad kan vi sammen og hvad gør vi hver for sig?'" (Turistchef Hirtshals).

Et event, der har sat Hirtshals på danmarkskortet, er Naturmødet. Desuden er der andre større velbesøgte arrangementer såsom 'Fiskefestivalen' og 'Musik under trappen'. Ifølge Marketingchefen er man lokalt dygtig til at organisere nye aktiviteter, hvor frivillige kræfter i høj grad er med til at skabe disse aktiviteter. Den tidligere byplanchef var fra starten ikke overbevist om, at Naturmødet kunne blive en succes, som kunne tiltrække folk med en naturfaglig erhvervsrelevant baggrund eller interesse for et folkemøde men det har ifølge byplanchefen virkelig overrasket i forhold til, hvad de har formået at organisere i Hirtshals.

Bykoordinatøren, som har arbejdet meget med frivillighed i byen, mener, at det kan være med til at udvikle Hirtshals som centrum for flere projekter, især på grund af byens geografiske placering og den eksisterende infrastruktur via både vandet, luften, jernbanen og motorvejen. Sociologen fra Aarhus Arkitektskole peger også på, at det kan udnyttes meget mere, hvor der i højere grad kan tænkes ud over grænserne:

"Hirtshals' beliggenhed her på det her hjørne med Norge, Skotland, Færøerne, Island, jeg havde nær sagt, lige på den anden side som grænseby, og med de specifikke betingelser, det giver både for persontrafik og for godstrafik" (Sociolog Aarhus Arkitektskole).

Turistchefen fremhæver også udviklingsmuligheder, der skaber mere synlighed, og at både det virtuelle og fysiske har en vigtig rolle ift. at inddrage så mange som muligt. Hvor det i starten hovedsageligt var målrettet organisationer, er Naturmødet ifølge turistchefen blevet til en begivenhed, for den bredere del af befolkning:

"Vi skal have mere af det folkelige ind i det. Sidst har vi jo haft fokus på det skandinaviske samarbejde også, eller nordiske samarbejde, og ikke mindst på vores ungdom, fordi det er jo dem, der skal være med til at sætte rammen og dagsordenen fremadrettet, også i forhold til naturen" (Turistchef Hirtshals).

Aktøranalysen peger på vigtigheden af borgerinddragelse og en bred international tilgang, der kan påvirke den lokale udvikling på en positiv måde på lang sigt. En relation mellem by og havn er ikke alene skabt gennem fysiske tiltag, men lige så meget skabt via relationer mellem de forskellige aktører og brugere:

"Der er en fantastisk relation imellem by og havn. Man er ikke i tvivl om, at byen ved, at havnen har en kæmpe betydning for det [vi har] heroppe og for udviklingen. Omvendt, så ved vi [Hirtshals Havn] jo også godt, at når vi skal have gang i noget, når vi skal lave noget, så er det vigtigt for os, at vi har byen med" (Marketingchef Hirtshals Havn).

Hvis relationen mellem havn og by skal lykkes, skal involveringen tage højde for af alle byens brugere. Som den tidligere byplanchef påpeger, 'har det altid været godt, at der kommer nogle udefra og ser tingene på en anden måde, end man gør som indgroet Hirtshalsbo', men samtidig mener chefen, at man ikke skal undervurdere betydningen af de lokale, der har en stærk tilknytning og historik er forbundet med havnebyen:

"Men det er klart, at de der kræfter, som skal være med til at drive byen, det er jo dem, der bor der. Så det er noget, man skal tage sig i agt for og prøve på at påvirke" (Tidligere byplanchef i Hjørring Kommune).

Aktøranalysen påpeger således en væsentlig pointe omkring behovet for kontinuerligt samarbejde mellem forskellige aktører på flere niveauer, fordi et manglende samarbejde hurtigt kan fremprovokere unødvendige konflikter. I den sammenhæng peges der også på, at kommunen skal påtage sig en opgave som styrende og samlende organ i forhold til at sætte rammerne for en fremtidig, fælles udvikling for havn og by.

[Delkonklusioner

Hirtshals er i dag, sammenlignet med tidligere undersøgelser i byen (Lange 2016), godt på vej til at finde sine nye identiteter, som kontinuerligt er under udvikling. Der pågår et større samarbejde mellem erhvervsliv, turisme, foreninger og kommune end i andre havnebyer i projektet. Dette er mest synligt gennem område- og byfornyelsen i Hirtshals, hvor der har været stor bevidsthed om betydningen af forbindelsen mellem havnen og byen, hvilket er blevet styrket gennem arbejdet. Ifølge aktøranalysen er der en lokal bevidsthed om, at byen og havnen er gensidigt afhængige. Historisk set har byen udviklet sig fra fiskeriby til transit- og logistikby. Det betyder, at der lokalt opleves en mindre tilknytning mellem befolkningen og arbejdspladserne, især havnens aktiviteter, end da fiskeriet var dominerende. Byen forsøger

at modvirke denne afkobling gennem uddannelse og oplysning til unge om job- og uddannelsesmuligheder. Samtidig ser byens udvikling ud til at rumme fremtidige potentialer, da der er opstået flere nye måder at være tilknyttet byen på, hvilket kan styrke havnebyens fremtidige udviklingsmuligheder. Byens virksomheder forsøger at finde nye industrielle eller servicemæssige forretninger, og det lader til, at de eksisterende virksomheder har succes med at finde nye servicereleterede opgaver, som udnytter mulighederne i transformationen fra fiskeri til transit og logistik. Der er dog stadigvæk nogle områder, hvor havnebyens udvikling kan styrkes. Når det kommer til Hirtshals by og havn, identificerer aktøranalysen følgende forhold:

- Der er åbnet op for et bredere identitetsbegreb, hvilket afspejles i en mere alsidig erhvervs- og handelsudvikling. Dette skaber flere udviklingsmuligheder, da nye identitetsformer åbner for andre forretningsmodeller i byen. At fortsætte denne udvikling rummer et vigtigt potentiale for byens fremtidige udvikling, da det kan være med til at definere, hvem man vil tiltrække, hvilke boformer der bliver efterspurgt, og hvordan der sikres et attraktivt boligudbud.
- Der er et behov for styrket samspil og sammenhæng mellem lokale frivillige, erhvervslivet, turismeaktører og det kommunale apparat, hvor kommunen må påtage sig en mere koordinerende rolle i forhold til borgernes udviklingsplaner, havnens udvidelsesplaner og turismen.
- Der er en god dialog og forståelse for, at det kan være fordelagtigt at samle kræfterne i forhold til havnebyens samlede udvikling. Ifølge respondenterne mangler der en fælles helhedsplan for havnebyens fremtidige udvikling. En sådan plan kan med fordel adressere sammenhængen mellem by og havn på andre betingelser end tidligere, især i forhold til hvad havneudvidelsen betyder for byens fremtidige udvikling.
- Videreudviklingen af vesthavnen fremhæves som et område, der kan styrke relationen mellem havnen og byen yderligere og positivt bidrage til den identitetsmæssige udvikling af havnebyen.
- Byens grønne profil, både i forhold til havnens udvidelsesplaner og naturmødet, rummer potentiale for yderligere integration og fokus i fremtidig udviklingsstrategier på alle niveauer.

12 Konklusioner og anbefalinger

[Udgangspunktet

Den gennemførte undersøgelse af Hirtshals har fokuseret på en dybdegående analyse af byens rolle som havneby og dens udfordringer og potentialer i forhold til fremtidig udvikling. Rapporten har ønsket at belyse, hvordan Hirtshals kan styrkes og udvikles gennem en større forståelse af relationen mellem havnen og byen samt ved at identificere muligheder for at styrke både erhvervsliv, turisme og ikke mindst bosætningen som rammen for et attraktivt lokalt by- og hverdagsliv. I den indledende del af rapporten blev undersøgelsens forskningsmæssige udgangspunkt gennemgået, herunder særligt hvordan Hirtshals kan balancere sin rolle som transitby og leveby, og hvordan lokale og eksterne aktører kan bidrage til byens fremtidige udvikling.

De i rapporten gennemførte analyser af Hirtshals har baseret sig på en relationel og mobilitetsteoretisk tilgang til havnebyen, hvor fokus ligger på at forstå havnebyer som dynamiske knudepunkter i et globalt netværk af mobiliteter. Den teoretiske ramme har været opbygget omkring begreberne "transitby" og "leveby", som er anvendt til at forstå bymæssige funktioner og kvaliteter. Transitbyen er her karakteriseret ved høj mobilitet, hvor mennesker

og varer passerer igennem uden at bidrage væsentligt til lokal bosætning, mens levebyen fokuserer på at understøtte bosætning og lokal økonomisk aktivitet. Teorien trækker på internationale studier af havnebyers historiske og moderne udvikling samt havnenes rumlige og funktionelle adskillelse fra de tilstødende byer.

Metodisk har undersøgelsen kombineret kvalitative og kvantitative metoder, herunder desktop research, feltstudier, befolkningsundersøgelser, ekspertinterviews, rejsevaneundersøgelser og beskæftigelsesanalyser. Denne mixed methods-tilgang har givet en omfattende indsigt i de komplekse dynamikker mellem havnen og byen. Feltstudierne har fokuseret på de fysiske omgivelser og de visuelle relationer mellem havnen og byen, mens spørgeskemaundersøgelser blandt både lokalbefolkning og rejsende har bidraget med perspektiver på byens udvikling og potentialer. Ekspertinterviews har ligeledes bidraget med en dybere forståelse af lokale aktørers synspunkter på byens og havnens fremtidige udvikling. Metoderne har på den måde været designet til at belyse de mange forskellige forbindelser og mobiliteter, som er definerende for havnebyen.

[Hirtshals en planlagt by

Hirtshals' historie er tæt knyttet til dens rolle som en fiskerby og senere en vigtig havneby. Historisk set begyndte Hirtshals som et lille fiskerleje kendt som Lilleheden, hvor fiskeri og skudehandel med Norge var centrale økonomiske aktiviteter. Gennem det 19. århundrede var der et voksende ønske om at etablere en havn i Hirtshals for at lette transporten mellem Danmark og Norge, hvilket dog ikke blev realiseret før 1929, hvor Hirtshals Havn officielt blev taget i brug.

En lovedtagelse i 1917 om anlæggelsen af en havn, og derpå følgende arkitektkonkurrence om udarbejdelsen af en byplan til ca. 6.000 indbyggere, var startskuddet til det Hirtshals, vi kender i dag. Med anlæggelsen af havnen i 1929 blev Hirtshals gradvist en mere betydningsfuld by med en stadig voksende havn, der udviklede sig til at blive et centralt knudepunkt for både fiskeri og maritim transport. Havnens placering og infrastruktur, kombineret med etableringen af store færgeforbindelser til Norge, Skotland, Færøerne og Island, har gjort Hirtshals til en vigtig gateway mellem Norden og resten af Europa.

Historisk har havnen været en af de største arbejdspladser i Hirtshals, først med mange ufaglærte jobs og senere med flere faglærte stillinger, især inden for fiskeri, transport og maritime services. Hirtshals Havn har haft en afgørende betydning for byens vækst og udvikling, selvom den også har medført udfordringer, herunder den fysiske adskillelse mellem byen og havnen, hvilket har påvirket byens sammenhængskraft. Over tid har Hirtshals oplevet en befolkningsnedgang, især i de senere år, hvilket har påvirket byens sociale og økonomiske dynamik. Trods dette har havnen fortsat været en central del af byens identitet og økonomi, og den spiller stadig en vigtig rolle i Hirtshals' forbindelse til det internationale marked.

[Styrket sammenhæng mellem bycentrum og havneområde

Analysen af kommuneplanen i Hjørring Kommune understreger vigtigheden af havnens fortsatte udvikling som en erhvervshavn med international betydning. Der er her fokus på at styrke havnens infrastruktur og kapacitet, hvilket skal sikre dens position som et vigtigt knudepunkt for fiskeri, transport og logistik i Norden. Der er en erkendelse af, at Hirtshals skal styrke sammenhængen mellem byens centrum og havneområdet. Kommuneplanen fremhæver derfor også behovet for at skabe bedre forbindelser og integrere havnen mere med resten af byen, for at sikre en mere sammenhængende bystruktur, der kan tiltrække både nye beboere og virksomheder. Kommuneplanen lægger i tillæg vægt på nødvendigheden af klimatilpasning, især med hensyn til Hirtshals' kystnære placering. Der er planer om at beskytte byen mod stigende vandstande og erosion, samtidig med at bæredygtighed integreres i byens udvikling, herunder energiforsyning og byggeri.

Turisme er et vigtigt aspekt af kommuneplanen. Der er planer om at udvikle rekreative områder og forbedre byens turistfaciliteter for at tiltrække flere besøgende. Der er særligt fokus på at udnytte Hirtshals' kystlinje og maritime miljø som trækplastre for turismeudvikling. Ud over havnen fremhæver kommuneplanen behovet for at diversificere byens erhvervsbase. Der er strategier for at tiltrække nye virksomheder og investeringer, især inden for bæredygtig energi og teknologi, som kan bidrage til at skabe flere arbejdspladser og styrke byens økonomi. Kommuneplanen fremhæver generelt byens afhængighed af havnen, men understreger samtidig behovet for at integrere havnen bedre med resten af byen, fremme bæredygtighed og klimatilpasning, samt udvide turisme- og erhvervsudvikling. Målet er at skabe en mere dynamisk, modstandsdygtig og sammenhængende by, der kan tiltrække både nye beboere, turister og investeringer.

[Økonomisk motor for kommune og region

Beskæftigelsesanalysen af Hirtshals Havn belyser havnens afgørende rolle i både lokal og regional økonomi, især gennem dens indflydelse på beskæftigelsen i området. Hirtshals Havn er en betydelig arbejdsgiver i regionen, både direkte gennem jobs relateret til havneoperationer og indirekte gennem de mange virksomheder, der er afhængige af havnen. Dette omfatter blandt andet færgeselskaber, transportvirksomheder og logistikfirmaer, der opererer i tilknytning til havnen. Havnens betydning som en økonomisk motor for området understreges yderligere af dens evne til at tiltrække industrier, der er afhængige af havnefaciliteterne.

Analysen fremhæver, at størstedelen af de ansatte ved Hirtshals Havn bor i lokalområdet, med omkring 70% af de ansatte bosiddende i kommunen. De resterende 30% bor udenfor kommunen, hvilket indikerer, at havnen også har en regional tiltrækningskraft som arbejdsplads. Størsteparten af de ansatte på Hirtshals Havn har en erhvervsfaglig uddannelse, mens omkring en tredjedel har en videregående uddannelse. Dette afspejler havnens

behov for både praktiske og specialiserede kompetencer. Uddannelsesniveaulet blandt de ansatte indikerer også, at havnen er afhængig af en fagligt stærk arbejdsstyrke. Der er en jævn aldersfordeling blandt de ansatte, men havnen har en overvægt af mandlige ansatte, hvilket er typisk for erhverv, der er domineret af erhvervsfaglige uddannelser. Derudover estimeres det, at omkring en tredjedel af de ansatte har en ikke-dansk oprindelse, hvilket vidner om havnens internationale tiltrækningskraft.

Havnen står overfor udfordringer med at tiltrække kvalificeret arbejdskraft, hvilket delvist skyldes den store konkurrence i området. Havnen planlægger dog udvidelser, der forventes at skabe flere arbejdspladser i fremtiden. Dette vil kunne tiltrække mere kvalificerede medarbejdere og diversificere havnens økonomiske aktiviteter. Samlet set peger analysen på, at Hirtshals Havn har potentiale til yderligere vækst, men dette kræver strategisk fokus på at tiltrække og fastholde en kvalificeret arbejdsstyrke.

[Forbindelserne mellem byen og havnen er forbedret

Feltstudiet i Hirtshals giver en detaljeret beskrivelse af byens fysiske struktur, atmosfære og arkitektoniske karakteristika. Denne del af analysen viser, at Hirtshals by er præget af en adskillelse mellem by og havn, hvilket især skyldes de naturlige skrænter, der skiller disse områder. Byen er opdelt i tre niveauer, hvor det nederste niveau udgøres af havnen, mens de to øvrige niveauer består af bydele, der er præget af forskellig boligbebyggelse. Denne opdeling skaber både udfordringer og muligheder for byens sammenhængskraft. Hirtshals fremstår som en by med en vis grad af tilfældighed i sin bygningsmasse. I centrum er der enkelte historiske bygninger, men det samlede arkitektoniske udtryk er varieret og præget af forskellige perioders byggestile.

Byens infrastruktur er primært rettet mod at lede trafik direkte til færgeterminalerne og havnen, hvilket betyder, at det kan være vanskeligt at finde vej til byens centrum. Dette forhold medfører, at mange besøgende uforvarende kører forbi bymidten på vej mod færgen. Samtidig

er havnens strukturer meget fremtrædende i bybilledet, hvilket understreger havnens dominerende rolle i Hirtshals. Relationerne mellem by og havn i Hirtshals er blevet forbedret over tid, men der er stadig udfordringer med at sikre en fuld integration. Tidligere var der en tydelig opdeling mellem havneområdet og byens centrum, hvilket skabte en fysisk og funktionel adskillelse. Over de senere år har der været en øget bevidsthed om behovet for at skabe bedre forbindelser og integration mellem de to områder. Både midlertidige og permanente ændringer i form af byrumsinventar, bynatur, café og børnekunstforening på havnen, vinterbadefaciliteter med mere har forbedret relationerne mellem by og havn. Dette er initiativer, der er med til at nedbryde barrierer mellem by og havn, men der er stadig rum for yderligere tiltag, for at skabe større samhørighed og synergi mellem by og havn.

Byen har få grønne områder i selve bykernen, men er til gengæld omgivet af store naturområder udenfor byen,

som varierer fra strand og klitter til skovområder. Disse naturområder bidrager til byens rekreative tilbud, men den manglende integration af grønne områder i selve byen ses som en udfordring for bymiljøet. Hirtshals kan karakteriseres som en sæsonpræget by, hvor der er meget aktivitet i sommerhalvåret, mens bylivet er begrænset uden for sæsonen. Feltstudiet påpeger, at der er et behov for at udvikle attraktioner og aktiviteter, der kan skabe liv og tiltrække besøgende året rundt.

Feltstudiet viser således opsummerende, at Hirtshals er en by med stærke forbindelser til havnen, men også en by, der står overfor udfordringer i forhold til byens sammenhængskraft, sæsonafhængig turisme, og mang-

lende grønne områder i bykernen. For at styrke byens attraktivitet og funktionalitet er der fortsat behov for en integreret tilgang til byudvikling, som kan forbinde byens forskellige niveauer og udnytte det omkringliggende naturområdes potentiale.

[Ikke et turistmål for den gennemrejsende

Rejsevaneundersøgelsen i Hirtshals viser i tillæg en række interessante tendenser omkring, hvordan byen og havnen i dag opfattes af de mange rejsende, der passerer igennem området. En tilsvarende analyse blev foretaget i 2014, og flere af resultaterne lægger sig op ad resultaterne fra dengang. Mange af de rejsende ser fortsat Hirtshals primært som et transitsted snarere end en egentlig destination. Byen forbindes hovedsageligt med færger og infrastruktur, og mange rejsende anser Hirtshals som et sted, de blot passerer igennem på vej til deres egentlige rejsemål. Dette er en central pointe, som understreger Hirtshals' udfordring med at tiltrække turister blandt de gennemrejsende, der ønsker at opholde sig længere tid i byen. De rejsende gennem Hirtshals Havn er typisk ressourcestærke og mobile personer. De fleste er mellem 40 og 59 år, rejser oftest med familie, og har en mellemlang eller lang videregående uddannelse. Denne gruppe repræsenterer en økonomisk stærk del af befolkningen, men de ser primært Hirtshals som et transitsted snarere end et rejsemål.

Rejsende har en generelt positiv oplevelse af havnens faciliteter, herunder parkeringsmuligheder, adgang til færger, og den generelle infrastruktur. Dog er der også kritikpunkter, især vedrørende manglen på tilstrækkelige rekreative faciliteter og spisemuligheder i nærheden af havnen. Blandt de rejsende, der har besøgt Hirtshals, er oplevelserne blandede. Cirka 63% af dem, der har besøgt byen, beskriver den som smuk, hyggelig og fin, men uden så mange aktiviteter. På den anden side oplever 11% byen som kedelig, forladt, forblæst og uden attraktioner. Dette viser, at der fortsat er potentiale for forbedring i byens image og tilbud. Rejsevaneundersøgelsen viser, hvordan Hirtshals, i lighed med tidligere undersøgelser, stadig primært opfattes som en transitby, hvilket begrænser byens tiltrækningskraft som turistdestination. Der er dog et klart potentiale for at ændre denne opfattelse ved i endnu højere grad at fokusere på byens natur, rekreation og kulturelle tilbud, som kan gøre Hirtshals til et mere attraktivt rejsemål for de mange rejsende, der passerer igennem byen.

[De lokale oplever byens udvikling som positiv

Befolkningsundersøgelsen i Hirtshals giver indsigt i, hvordan lokalbefolkningen opfatter byen og dens udvikling i forhold til de gennemrejsende. Befolkningen ser Hirtshals primært som en havneby, tæt fulgt af associationer som fiskerby, turistby og færgeby. Kun en lille del af befolkningen forbinder byen med erhverv eller handel, og endnu færre ser Hirtshals som en bosættelsesby. Dette viser, at byens identitet er stærkt forankret i dens maritime aktiviteter. Størstedelen af de adspurgte mener, at Hirtshals er i en positiv udvikling. Der er dog også en gruppe, der ser byen som enten i stilstand eller tilbagegang. Denne opfattelse varierer afhængigt af respondenternes alder, bopæl og uddannelsesniveau. De ældre aldersgrupper og dem med højere uddannelse er generelt mere positive i deres vurdering af byens udvikling. Havnen spiller en central rolle i byens selvforståelse, men der er også en opfattelse af, at havnen er adskilt fra resten af byen. Nogle respondenter udtrykker her et ønske om bedre

integration mellem havn og by, så havnen kan blive en mere integreret del af bylivet. Det fremgår, at der er et ønske om at havnen både kan fremstå som økonomisk og kulturelt centrum. Der udtrykkes også et ønske om, at kommunen spiller en mere aktiv rolle i byens udvikling og i at skabe en ny fortælling for Hirtshals.

Befolkningsundersøgelsen peger således sammenfatte på, at Hirtshals' identitet er stærkt knyttet til dens maritime funktioner, men at der er behov for at forbedre integrationen mellem havn og by. Befolkningen er overvejende positiv over for byens udvikling, men der er forskellige opfattelser, afhængigt af demografiske faktorer. Dette giver kommunen et godt grundlag for at planlægge fremtidige tiltag, der kan fremme byens sammenhængskraft og attraktivitet.

[Bæredygtig udvikling som nøgle til Hirtshals' fremtid

Aktøranalysen i Hirtshals undersøger de forskellige interessenters holdninger og perspektiver på byens udvikling, især i forhold til Hirtshals Havn. Hirtshals Havn er en af de vigtigste aktører i byen og spiller en central rolle i lokaløkonomien. Havnen er afgørende for både den direkte beskæftigelse og de mange erhverv, der er afhængige af havnens funktioner, såsom fiskeri, transport og logistik. Aktørerne ser generelt havnen som en nøgle til byens fremtidige vækst, men også som et område, der kræver strategiske investeringer for at forblive konkurrencedygtig i forhold til andre større havne i regionen.

En væsentlig udfordring, der fremhæves i aktøranalysen, er dog den manglende integration mellem havnen og byens øvrige områder. Havnen og bymidten er fysisk adskilt, hvilket skaber en barriere for en sammenhængende byoplevelse. Aktørerne foreslår at forbedre forbindelserne mellem havn og by gennem udvikling af nye byrum og faciliteter, der kan styrke interaktionen mellem havnens aktiviteter og det lokale liv. Der er allerede sket en positiv udvikling i denne retning, og det bredere fokus

på også at inkludere turisme og besøgsvenlige funktioner og områder på havnen, er noget, som aktørerne gerne ser fortsætte. Der er en klar forventning om, at kommunen spiller en aktiv rolle i at støtte byens udvikling. Dette indebærer ikke kun økonomisk støtte til erhvervslivet, men også investeringer i infrastruktur og en strategisk planlægning, der koordinerer byens udvikling på tværs af sektorer.

Aktørerne ser et behov for tættere samarbejde mellem kommunen, havnen og lokale virksomheder for at sikre, at Hirtshals kan udnytte sine styrker og overvinde sine udfordringer. Flere aktører peger på vigtigheden af bæredygtig udvikling som en nøgle til Hirtshals' fremtid. Dette omfatter både miljømæssig bæredygtighed, som håndtering af klimaforandringer, og social bæredygtighed, der sikrer, at byen forbliver attraktiv for både nuværende og fremtidige beboere. Bæredygtige investeringer i havnen og byens infrastruktur ses således som centrale for at sikre Hirtshals' langsigtede vækst.

[Strategiske anbefalinger

På baggrund af de gennemførte analyser og de opstillede konklusioner præsenteres afslutningsvist en række strategiske anbefalinger til den fremtidige udvikling af Hirtshals by og havn:

1. Øget integration mellem by og havn: På trods af signifikante forbedringer de senere år eksisterer der stadig en markant opdeling mellem Hirtshals Havn og byens centrum, hvilket til stadighed skaber en barriere for en sammenhængende byoplevelse. For at skabe en mere integreret og attraktiv by er det fortsat nødvendigt at forbedre forbindelserne mellem havnen og byen, hvilket kan styrke interaktionen mellem havnens aktiviteter og det lokale liv yderligere. Dette vil ikke kun gavne turismen, men også forbedre livskvaliteten for byens indbyggere. Det er afgørende at skabe bedre forbindelser mellem havnen og byens centrum. Dette kan opnås ved at udvikle nye gang- og cykelstier, etablere grønne områder og byrum, der forbinder havnen med byen, samt skabe flere attraktioner og faciliteter, der tiltrækker både lokale og turister. Yderligere bør der udvikles flere kulturelle og rekreative aktiviteter i havneområdet, der kan integrere havnen bedre i byens liv. Et mere differentieret syn på havnen vil med fordel kunne anlægges i fremtiden. Vesthavnens spændende og inkluderende havnemiljø kan med fordel styrkes yderligere, og der bør sættes fokus på hvordan Østhavnen kan gøres mere fodgængervenlig, så adgangen fra både bymidten og fra Lilleheden Station bliver mere fremkommelig, tryk og oplevelsesrig.

2. Tiltrækning af unge: Hirtshals står over for demografiske udfordringer, herunder en aldrende befolkning og en nedgang i antallet af unge. Dette kan true byens fremtidige bæredygtighed ved at skabe mangel på kvalificeret arbejdskraft og svække det lokale erhvervsliv. For at modvirke denne tendens er det nødvendigt at tiltrække og fastholde unge familier og professionelle gennem forbedrede uddannelsesmuligheder, attraktive boligtilbud og jobskabelse. For at fastholde og tiltrække unge bør Hirtshals arbejde på at der etableres flere lokale uddannelsesmuligheder, især inden for erhvervsfaglige og tekniske områder, der er relevante for havnen og byens erhvervsliv. I forlængelse af dette bør der også udvikles boligområder, der er attraktive for unge familier og professionelle. Dette kan omfatte moderne, energivenlige boliger tæt på byens faciliteter og natur, ligesom der med fordel kan gennemføres en byfornyelsesindsats på udvalgte steder, hvilket samlet set kan gøre Hirtshals til et mere attraktivt sted at bo.

3. Behov for en helhedsorienteret planlægning: Der er behov for, at kommunen sikrer en sammenhæng mellem den lokale aktivisme i form af eksempelvis Byforums arbejde og så superprojektet omkring den fremtidige havneudvidelse og -udvikling. Der er behov for en langsigtet og sammenhængende strategi, der fokuserer på både økonomisk vækst, bæredygtighed og lokale ønsker og behov. Herunder også de nævnte strukturelle problemer med manglende sammenhæng mellem havn og by. Kommunal støtte til en koordinerende strategisk byplanlægning er afgørende for at sikre, at Hirtshals kan udnytte sine styrker og overvinde sine udfordringer. Kommunen bør således gennem planlægning sikre samspillet på tværs af sektorer der sikrer en koordineret udvikling af byen med inddragelse af lokale ønsker og initiativer.

4. Yderligere diversificering af havnens erhverv: Hirtshals Havn er byens vigtigste økonomiske motor, der spiller en central rolle i lokaløkonomien gennem skabelse af arbejdspladser og tiltrækning af erhverv inden for fiskeri, transport og logistik. Havnen har potentiale til at drive yderligere vækst, men kræver strategiske investeringer og diversificering for at sikre en robust fremtid. Der bør arbejdes på at tiltrække nye typer af erhverv, herunder grønne teknologier, vedvarende energi og turisme, som i fremtiden vil kunne gøre havnen mindre afhængig af traditionelle industrier og sikre en mere robust økonomisk fremtid. Specielt i forhold til turisme, er der et potentiale i at udvikle og markedsføre de stedsspecifikke natur- og landskabskvaliteter, for at udnytte det potentiale, der ligger i de mange gennemrejsende, der vægter naturoplevelser højt.

5. Fokus på bæredygtig udvikling: Hirtshals bør ligeledes fortsætte den vej, som allerede er startet med at integrere bæredygtighed i alle aspekter af byens udvikling. Dette kan i fremtiden omfatte investeringer i vedvarende energi, bæredygtig byplanlægning og klimaforanstaltninger, der kan beskytte byen mod fremtidige miljøudfordringer. Byen bør arbejde videre på at tiltrække virksomheder og investeringer inden for grønne teknologier, som kan skabe nye arbejdspladser og positionere Hirtshals som en frontløber inden for bæredygtig udvikling. Det vil understøtte en udvikling, der allerede er i gang lokalt med fokus på klimahavn, naturmøde osv.

13 Kildeliste

- Agnew, J.A. (1987). *Place and Politics: The Geographical Mediation of State and Society*. Boston: Allen & Unwin.
- Augé, M. (1995). *Non-place. An Introduction to Supermodernity*. Translated from French by John Howe. 2nd edn. London: Verso.
- Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., Merk, O. M., & Tei, A. (2013). The impact of port throughput on local employment: Evidence from a panel of European regions. *Transport Policy*, 27, 32-38.
- Büscher, M., Urry, J., & Witchger, K. (2011). Introduction: Mobile Methods. ■ Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K. (red.): *Mobile Methods*. London: Routledge.
- Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*. Cambridge: Blackwell Publishers.
- Christiansen, K.H. & Rasmussen, S.E. (1923). *Plan til en by ved Hirtshals*. København: Ministeriet for Offentlige Arbejder.
- Danmarks Statistik u.d.a. BY1: Folketal 1. januar efter byområder, landdistrikter, alder og køn. Tilgængelig på: <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/Graphics/mapanalyser.asp?maintable=BY1&lang=0> (Besøgt d. 01/04/2024).
- Danmarks Statistik u.d.b. SKIB101: Trafikhavnenes skibsanløb, passagerer og godsomsætning. Tilgængelig på: <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectvarval/saveelections.asp?MainTable=SKIB101&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSID=220270&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=> (Besøgt d. 01/05/2024).
- Danmarks Statistik u.d.c. GF02: Generel firmastatistik efter kommune, branche (DB07 10-, 19-, 127-grp. og detaljeret) og firmastørrelse (fuldtidsansatte). Tilgængelig på: <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectvarval/saveelections.asp?MainTable=GF02&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSID=220270&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=> (Besøgt d. 01/04/2024).
- Danmarks Statistik u.d.d. HFUDD11: Befolkningens højest fuldførte uddannelse (15-69 år) efter bopælsområde, herkomst, højest fuldførte uddannelse, alder og køn. Tilgængelig på: <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/Graphics/mapanalyser.asp?maintable=HFUDD11&lang=0> (Besøgt d. 01/04/2024).
- Danske Havne (2015). *Havnens rolle i den lokale udvikling*. [Online] Tilgængelig på: <https://www.danskehavne.dk/wp-content/uploads/2015/11/havnens-rolle-i-den-lokale-erhvervsudvikling.pdf> (Besøgt d. 27/08/2024).
- Ducruet, C. (2007). A Metageography of port cities. **In** *Ports, Cities, and Global Supply Chains* (pp. 157-173). Aldershot: Ashgate. ISBN: 978-0754671505.
- FDM (2015). Ny vej kobler Hirtshals – færger og motorvej. Artikel, 15. juli. [Online] Tilgængelig på: <https://fdm.dk/nyheder/2017-09-ny-vej-kobler-hirtshals-faerger-motorvej> (Besøgt d. 10/06/2024).
- Fibiger, S. (2016). 'Betænkning vedrørende fiskerihavne', **in** Skriftudvalget (ed.) *Fra egnens fortid - Lokalhistorisk årbog 2016*. Hirtshals: Lokalhistorisk Selskab for Hirtshals og Omegn, pp. 19-28.

- Fibiger, S. (2017). 'Loven om vedtagelse af en havn i Hirtshals', **in** Skriftudvalget (ed.) *Fra egnens fortid - Lokalhistorisk årbog 2017*. Hirtshals: Lokalhistorisk Selskab for Hirtshals og Omegn, pp. 19-26.
- Fibiger, S. (2018). 'Hirtshals - en havn der skabte en by', *By og Land*, December (121), pp. 26-31.
- Flyvbjerg, B. (1991). *Rationalitet og Magt. Bind 1. Det konkrete Videnskab*. København: Akademisk Forlag.
- Hein, C. (2016a). Port cityscapes: conference and research contributions on port cities, *Planning Perspectives*, 31:2, 313-326, DOI: 10.1080/02665433.2015.1119714.
- Hein, C. (2016b). The national and regional value of ports. **In** *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks* (pp. 13-32). Routledge. ISBN: 978-1472438894.
- Hirtshals Havn u.d.a. *Havnens historie*. Tilgængelig på: <https://www.hirtshalshavn.dk/Havnen/Profil/Havnens-historie>
- Hirtshals Havn u.d.b. *Fakta om havnen*. [Online] Tilgængelig på: <https://portofhirtshals.dk/da/om-havnen/fakta-om-havnen/> (Besøgt d. 27/08/2024).
- Hjørring Kommune (2016). *Hjørring Kommuneplan 2016*. Hjørring Kommune. [Online] Tilgængelig på: https://dokument.plandata.dk/11_3245361_1494418657577.pdf (Besøgt d. 27/08/2024).
- Hjørring Kommune (2021 a). *Hjørring Kommuneplan 2021*. Hjørring Kommune. [Online] Tilgængelig på: https://dokument.plandata.dk/11_10686425_1633002489459.pdf (Besøgt d. 27/08/2024).
- Hjørring Kommune (2021 b). *Overblik og tal 2021: Hjørring Kommune*. [Online] Tilgængelig på: https://hjoerring.dk/Media/637859473998208561/HK_overblik_tal_2021_www.pdf (Besøgt d. 27/08/2024).
- Hjørring Kommune (2021 c). *Naturmødet i Hirtshals: Hjørring Kommune*. [Online] Tilgængelig på: <https://hjoerring.dk/demokrati/naturmoedet/> (Besøgt d. 04/08/2024).
- Hjørring Kommune (2022a). *Befolkningsprognose 2022: Hjørring Kommune*. [Online] Tilgængelig på: https://www.hjoerring.dk/Media/C/3/Befolkningsprognose-2022-Notat_.pdf (Besøgt d. 01/10/2021).
- Hjørring Kommune (2022b). *Horisont og Handlekraft: Plan- og udviklingsstrategi for Hjørring Kommune 2022*. [Online] Tilgængelig på: https://www.hjoerring.dk/Media/C/3/Horisont-og-Handlekraft_2022.pdf (Besøgt d. 09/11/2023).
- HistoriskAtlas.dk* (2022). Tilgængelig på: <https://historiskatlas.dk/> (Besøgt d. 01/01/22).
- Hoyle, B. S. (2000). Understanding port-city relationships. **In** *Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier* (pp. 3-15). London: Pinter. ISBN: 978-1855675803.
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet (2023). *De Kommunale Nøgletal*. [Online] Tilgængelig på: <https://www.noegletal.dk/noegletal/ntStart.html> (Besøgt d. 15/05/2024).

Jensen, O.B. (2013). *Staging mobilities*. London: Routledge.

Jensen, O.B., Lassen, C., Kaufmann, V., Freudendal-Pedersen, M. & Lange, I.S.G. (2020). *Handbook of Urban Mobilities*.

Lange, I.S.G. (2016). *Transit eller leveby? - Et casestudie af Hirtshals som et stærkt mobilitetspåvirket sted i Gennemfartsdanmark*. Ph. D. Aalborg University.

Lange, I.S.G. (2021). The paradox of a transit hub. In C. Lassen and L.L.H. Laursen, eds. 2021. *Mobilising Place Management*. Abingdon: Routledge. Ch.6.

Larsen, J., Axhausen, K.W. & Urry, J. (2006). Geographies of social networks: Meetings, travel and communication. *Mobilities*, 1 (2), 261-283. DOI: 10.1080/17450100600726654.

Lassen, C. (2005). *Den mobiliserede vidensmedarbejder: en analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi*. Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.

Lassen, C. (2020). Airports as a mobile method. In Büscher, M., Freudendal-Pedersen, M., Kesselring, S. & Kristensen, N.G. (red.): *Handbook of Research Methods and Application for Mobilities*. Cheltenham: Elgar.

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

Lassen, C. & Laursen, L. (eds.) (2021). *Mobilising Place Management. Routledge Advances in Sociology*. London: Routledge.

Marner, T., & Klumpp, M. (2020). Employment effects and efficiency of ports. *International Journal of Computer Aided Engineering and Technology*, 12, 480-494.

Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, 38, 24-29.

Musso, E., Benacchio, M., & Ferrari, C. (2000). Ports and Employment in Port Cities. *International Journal of Maritime Economics*, 2, 283-311.

Ng, A. K. Y. & Ducruet, C. (2014). The spatial and functional separation in port-city relations. *Progress in Human Geography*, 38(3), 404-424. DOI: 10.1177/0309132513501402.

Nordjyske (2015). Bedre skiltning ved ny vej. Handlende i Hirtshals vil gerne have skiltning med centrum. Artikel, 6. august. [Online] Tilgængelig på: <https://nordjyske.dk/nyheder/bedre-skiltning-ved-ny-vej/8c38ad7c-4892-46a0-b625-da1fb9675612> (Besøgt d. 10/06/2024).

Port of Hirtshals (2024). Nu sendes milliardstor havneudvidelse i udbud. Pressemeddelelse, 8. januar. [Online] Tilgængelig på: <https://portofhirtshals.dk/da/aktuelt/nyheder/hirtshals-havn-skal-vaere-stoerre-nu-sendes-milliardstor-havneudvidelse-i-udbud/> (Besøgt d. 10/06/2024).

- Rodrigue, J., Comtois, C. & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Second Edition. London: Routledge.
- SCM.dk (2014). Godsbaneterminal skal gøre Hirtshals Havn til logistikknudepunkt. Artikel, 25. november. [Online] Tilgængelig på: <https://www.scm.dk/godsbaneterminal-skal-g%C3%B8re-hirtshals-havn-til-logistisk-knudepunkt> (Besøgt d. 10/06/2024).
- Torm, H. (2018). *By og land*. Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur, Nr. 121, december 2018.
- Trap Danmark (2022). *Hirtshals' historie*. [Online] Tilgængelig på: https://trap.lex.dk/Hirtshals'_historie (Besøgt d. 26/07/2022).
- Transportmagasinet* (2015). Spritny godsterminal ligger øde hen. Artikel, 20. oktober. [Online] Tilgængelig på: <https://www.transportmagasinet.dk/article/view/224632/spritny-godsterminal-ligger-ode-hen> (Besøgt d. 10/06/2024).
- Uggerhøj, S. (2016). 'Fra Vendsyssel Tidende 1916', in Skriftudvalget (ed.) *Fra egnens fortid - Lokalhistorisk årbog 2016*. Hirtshals: Lokalhistorisk Selskab for Hirtshals og Omegn, pp. 13-18.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. London: Routledge.
- Vandsted, T. (2005). *Hirtshals Havn - et kraftcenter i konstant udvikling*. Hirtshals: Hirtshals Havn.
- Warsewa, G. (2017). The transformation of port cities: Local culture and the post-industrial maritime city.
- Zhao, Q., Xu, H., Wall, R., & Stavropoulos, S. (2017). Building a bridge between port and city: Improving the urban competitiveness of port cities. *Journal of Transport Geography*, 59, 120-133.
- Zheng, Y., Zhao, J., & Shao, G. (2020). Port City Sustainability: A Review of Its Research Trends. *Sustainability*.

