



HVIDE SANDE

Strategisk-fysisk udviklingsplan for en aktiv havneby

JULI 2020



Ringkøbing-Skjern
Kommune



FORORD

Havet har en stærk tiltrækningskraft på os mennesker. Vesterhavet og vestkysten er bestemt ingen undtagelse, og Ringkøbing-Skjern Kommune tiltrækker derfor også mange turister fra både ind- og udland hvert år. Turisterne kommer nemlig især for at opleve vores smukke og storslåede natur ved vestkysten.

Et samarbejde mellem de 11 kommuner ved vestkysten, de tre regioner, Dansk Kyst- og Naturturisme og Realdania er resulteret i en samlet udviklingsplan for Danmarks Vestkyst. Udviklingsplanen har klarlagt, hvilke feriesteder ved vestkysten der har de bedste udviklingspotentialer, og i Ringkøbing-Skjern Kommune er både Søndervig og Hvide Sande blevet udpeget.

Hvide Sande er byen, hvor både Vesterhavet og Ringkøbing Fjord for alvor er tæt på. Byen er da også opstået omkring slusen, der netop forbinder hav og fjord. Slusen blev bygget i 1931, og dengang eksisterede Hvide Sande ikke. Siden er Hvide Sande Havn kommet til, og havnen er den dag i dag stadig byens omdrejningspunkt. Og midtpunkt. Havnen med dens broer er forbindelsesleddet mellem den nordlige bydel og den sydlige bydel. Udvik-

lingsplanen for Hvide Sande har netop et stort fokus på at skabe nye sammenhænge mellem de to bydele i Hvide Sande, og vores vision er derfor:

”At skabe sammenhænge på tværs af byen. At starte en æstetisk og kvalitativ opgradering af det offentlige rum. At sikre en udvikling i synergi mellem turisme, havneaktiviteter og bosætning”.

Udviklingsplanen for Hvide Sande er overordnet set en turisme-udviklingsplan, men den skal også være til gavn for byens borgere og virksomheder.

Byrådet i Ringkøbing-Skjern Kommune har godkendt udviklingsplanen som en plan, vi skal undersøge og understøtte mulighederne for at realisere.

Udviklingsplanen er finansieret af Realdania, Ringkøbing-Skjern Kommune, Hvide Sande Havn, Hvide Sande Service Group og Fonden Hvide Sande Erhvervsudvikling samt Holmsland Klit Turistforening. Erhvervsdrivende og Klittens Borgerforening i Hvide Sande har bidraget med viden og input til planen.

Jeg vil gerne sende en stor tak til alle involverede for de mange bidrag, som har sikret en udviklingsplan, der har et stort lokalt ejerskab.

Søren Elbæk

Formand for udviklingsplanens styregruppe samt formand for Erhvervs- og Vækstvalget

HVIDE SANDE - EN AKTIV HAVNEBY

2	Forord
4	Indhold

INTRODUKTION

8	Indledning
12	Turismeudvikling
14	Udviklingsplanens formål
16	Relation til anden planlægning
20	Pionerånd og stor natur

HVIDE SANDE

22	Hvide Sande
24	Igangværende aktiviteter
26	Nøgleudfordringer
30	Vision
34	Strategier
36	Fortætning
38	Byrum
40	Trafikhåndtering
42	Landskab
46	Udviklingsplanen

FOKUSOMRÅDER

50	Bymidten
52	To bygader
54	Stormgade
56	Auktionsgade
60	Auktionshallen
64	Sluseøen
68	Surfmekka
72	Oversigt
74	Havneparken
76	Nordbyen

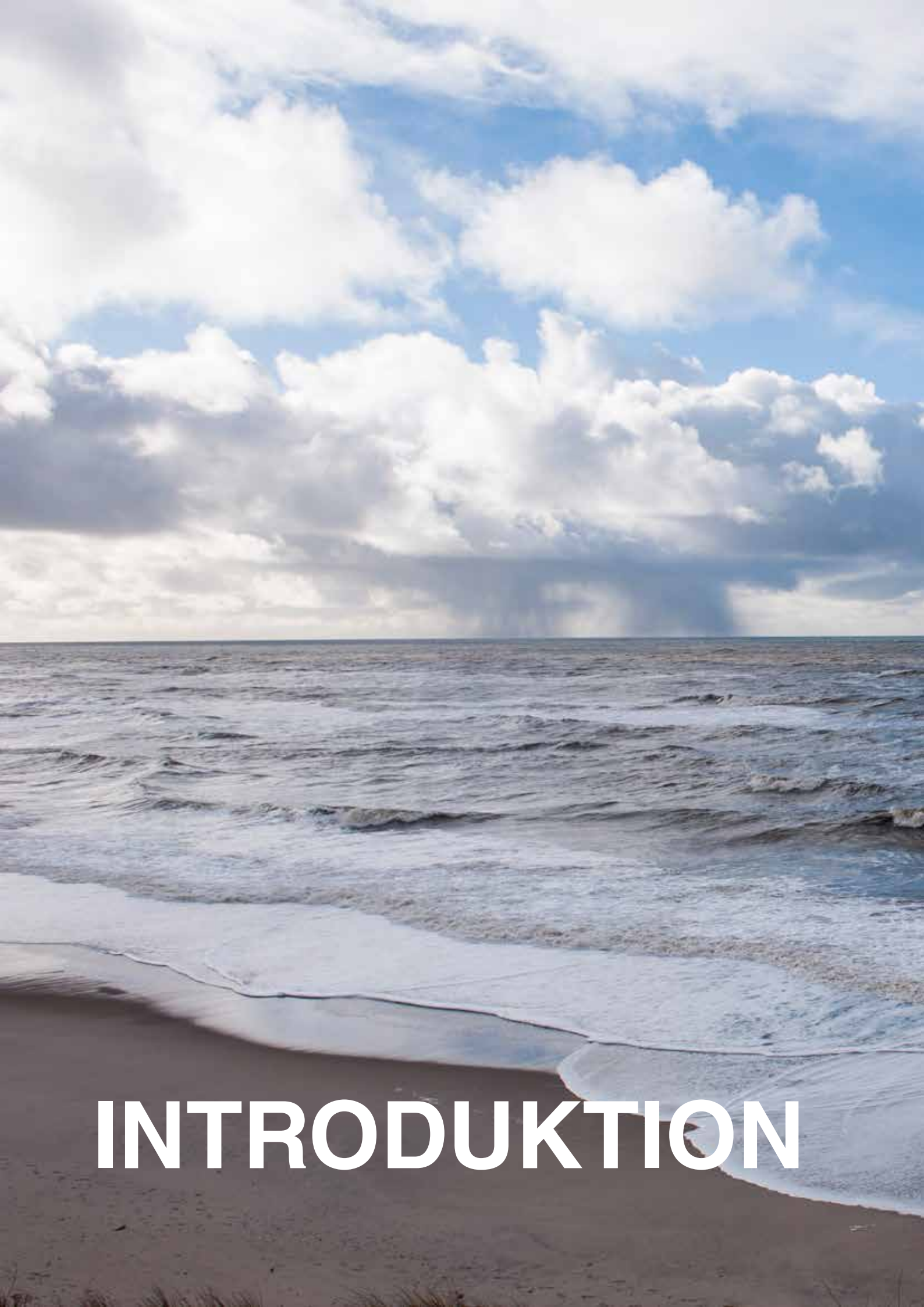
PROSPEKT

80	Økonomisk plan
82	Rækkefølgeplan
84	Implementering



Hvide Sande Havn.





INTRODUKTION

”

Danmarks Vestkyst skal være blandt Nordeuropas mest attraktive kystdestinationer og en drivkraft i vækst i turismen i Danmark. Ambitionen er, at Vestkysten i 2025 har oplevet markant vækst i omsætning, overnatninger, døgnforbrug og tilfredshed.

Kilde: Udviklingsplan for Vestkysten, 2018



INDLEDNING

Vestkystens 11 kommuner, de tre berørte regioner, Dansk Kyst- og Naturturisme og Realdania lancerede i juni 2018 "Udviklingsplan for Vestkysten", som er en samlet udviklingsplan for Danmarks Vestkyst. Formålet med udviklingsplanen er at afdække, hvilke byer og områder, der har potentiale til yderligere udbygning som feriested.

I Ringkøbing-Skjern Kommune blev både Hvide Sande og Søndervig udvalgt som stærke feriesteder med udviklingspotentiale.

"Ringkøbing-Skjern Kommune er en af Vestkystens mest veludbyggede turismedestinationer med både klassiske badebyer, havne- og fiskeribyer og kulturmiljøer. De turismemæssige omdrejningspunkter er primært Søndervig og Hvide Sande, mens Ringkøbing tilfører destinationen en by med velbevarede kulturmiljøer samt et egentligt handels- og byliv."

(KILDE: Vestkysten i dag og i fremtiden)

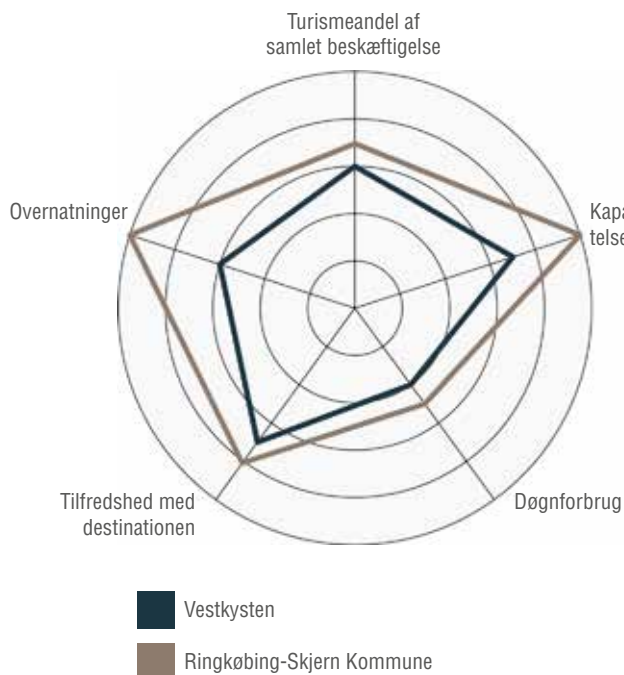
En turismemagnet

Ringkøbing-Skjern Kommune er på tværs af vestkysten den kommune med det største turismeforbrug og højeste kapacitetsudnyttelse. Frem mod 2023 er kommunernes overordnede vækst mål, at den turismeskabte omsætning årligt stiger med 5,8%.

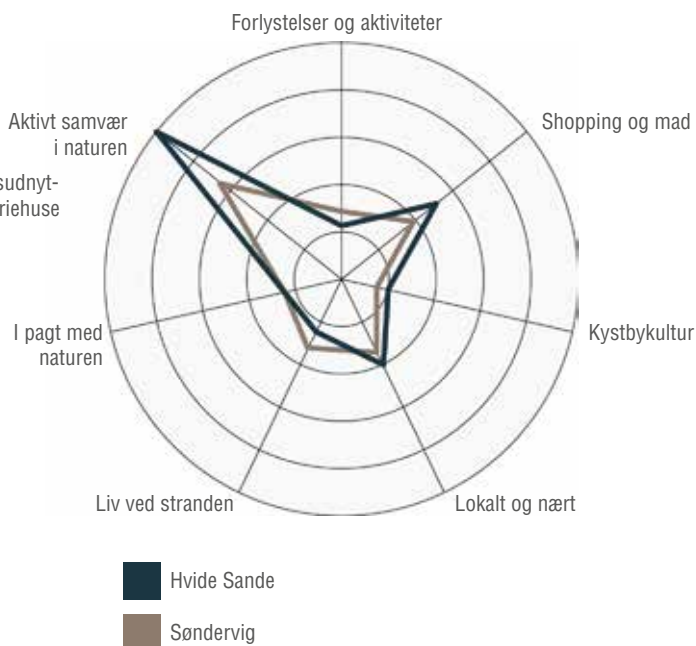
I Ringkøbing-Skjern Kommune udgør de tre byer Ringkøbing, Hvide Sande og Søndervig tilsammen en stærk turismemagnet og tilbyder et bredt udvalg af turisme-relaterede tilbud, som sammen dækker en bred målgruppe.

Den korte afstand mellem de tre byer rummer et stort potentiale. Byerne tilbyder mange forskellige kvaliteter og attraktioner. Ringkøbing er som købstad og med sit fantastiske bymiljø et naturligt samlingspunkt, mens Søndervig og Hvide Sande supplerer med vidt forskellige oplevelser som henholdsvis badeby og havneby. De

NØGLETAL FOR KOMMUNEN



OPLEVESESPROFIL FOR HVIDE SANDE OG SØNDERVIG



Kilde: Vestkysten i dag og i fremtiden, 2018

”

Næsten 70 procent af kystturisterne nævner naturoplevelser, strand, kyst og hav som motiver for at vælge Danmark som rejsemål.

Kilde: Kystturisme i Danmark

HVIDE SANDE

UDVIKLINGSPLAN FOR VESTKYSTEN

Udviklingen på Vestkysten koncentrerer sig på 18 stærke feriesteder. Hvide Sande og Søndervig udgør sammen med Ringkøbing en stærk turistmagnet. De tre byer har helt særlige karakteristika og tilbyder forskelligartede ferieoplevelser.

fastboende og turisterne kan således kombinere meget forskellige oplevelser og stemninger i samme udflugt.

Hvide Sande og Søndervig er i dag – alene og i fællesskab – attraktive kystferiedestinationer. Hvide Sande og Søndervig kobler sig begge på Vesterhavet og har Ringkøbing Fjord som et fælles bagland. Dermed indskrives begge byer sig i et fælles storslået kystlandskab.

Destinationens turistmæssige attraktionsværdi læner sig i høj grad op ad dette. Den klassiske kystferie med naturoplevelser er de to byers varemærke omend Hvide Sande scorer højest på 'Aktivt samvær i naturen' og Søndervig i højere grad tilbyder 'Liv ved standen'.

De to kystbyer opleves ligeledes særdeles forskelligt. Hvor Hvide Sande har havnen og slusen som sit fysiske og karaktergivende omdrejningspunkt, så er Søndervig karakteriseret ved at fungere som en badeby med sin direkte kobling til Vesterhavet og med sin nord-syd gående bygade.

Begge byer har - i kraft af deres tætte geografiske relation og deres indbyrdes forskellighed - et potentiale for samlet at styrke turismeudviklingen i destinationen.

Det fælles og det lokalt stedsspecifikke er dermed afsættet for udviklingsplanerne for både Hvide Sande og Søndervig. Ved en målrettet indsats på strategisk og fysisk

by- og landskabsudvikling, med eksisterende og potentielle målgrupper for øje, præsenterer udviklingsplanerne et operationelt grundlag for vækst- og turismeudviklingen i Hvide Sande og Søndervig.

Hvide Sande

Nærværende udviklingsplan præsenterer en strategisk-fysisk udviklingsplan for Hvide Sande og det omkringliggende landskab. Udviklingsplanen arbejder med de værdier og kvaliteter, som Ringkøbing-Skjern Kommune, Realdania, Dansk Kyst- og Naturturisme og lokale beboere, turister og erhvervsdrivende ønsker at fremme i den fremtidige byudvikling.

Formålet med udviklingsplanen for Hvide Sande er at afdække vækstmulighederne for turismeudvikling, herunder at styrke og udvikle tilbuddene til eksisterende målgrupper og skabe grundlag for potentielle nye målgrupper. Som et led i dette er blandt andet udbygningen til en helårsdestination central. Udviklingen skal styrke Hvide Sande som en aktiv havneby med en særlig karakter og et stærkt lokalsamfund, og som en eftertragtet ferieby på Vestkysten. Visioner og strategier i nærværende plan sigter alle mod at opnå dette formål.

Strategier og fysiske indsatser er fremkommet på baggrund af borgerinddragelsesprocesser, målgruppeanalyser, tilfredshedsanalyser, landskabsanalyser, samt kortlægning af Realdania og Ringkøbing-Skjern Kommunes overordnede planer og visioner.

Potentialer og udfordringer for turismeudviklingen i Ringkøbing-Skjern Kommune:

Potentialer

- Vestkystens turismevækstklynge, vækstprojekt i samarbejde med Varde Kommune.
- Kapacitetsudvikling - øget kvalitet, fortætning og udvikling af mere forskelligartede overnatningsformer.
- Kvalitetsløft/byfornyelse af de kystnære feriebyer (Søndervig og Hvide Sande)
- Udvikling af Bork havn som ferieby sammen med Nymindesø (Varde Kommune).
- Oplevelsesudvikling - øget kommerciel brug af naturen og kvalitet i oplevelser.
- Styrkelse og profilering af Søndervig som moderne ferieby og Hvide Sande som aktiv by ved hav/fjord.
- Kystprojektet Søndervig Feriepark som øger kapaciteten og den nye attraktion i Naturkraft.

Udfordringer

- Ensidedt overnatningstilbud i form af feriehuset.
- Mangel på overnatningskapacitet i højsæsonen.
- Pres på feriebyerne i højsæsonen.
- Svingende bykvalitet og oplevelse af bymiljøet.
- Få attraktioner og aktiviteter.
- Lav gæstetilfredshed ift. kvalitet.

KILDE Vestkysten i dag og i fremtiden

NØGLETAL

TURISME OMSÆTNINGSTAL



RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

3.454 MIA. KR

VESTKYSTEN

14,7 MIA. KR.

DANMARK

97,5 MIA. KR.

OVERNATNINGER



RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

3.9 MIO

VESTKYSTEN

17,8 MIO

DANMARK

52,4 MIO

DØGNFORBRUG



RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

500 KR.

VESTKYSTEN

490 KR.

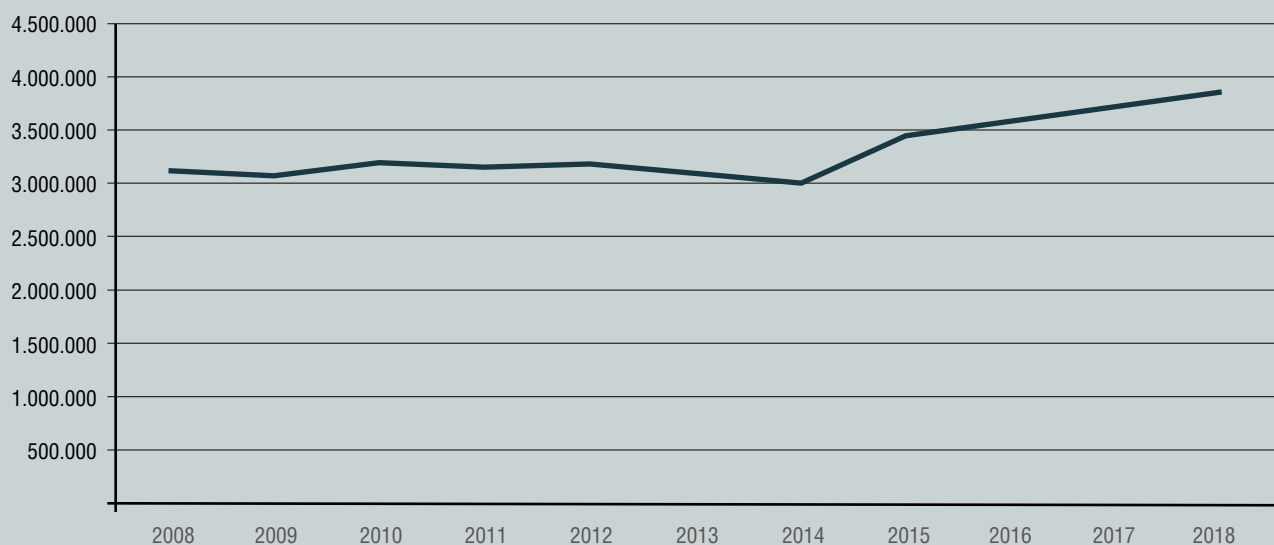
DANMARK

850 KR.

KILDE Tallene er baseret på 'Vestkysten i dag og i fremtiden' og tal fra Danmarks Statistik.

ANTAL OVERNATNINGER I RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE

Tallene er baseret på Danmarks Statistik.



TURISMEUDVIKLING

Integreret turismeplanlægning

Som anført i 'Udviklingsplan for Vestkysten' er det essentielt at koncentrere turismeudviklingen i såkaldte 'stærke feriesteder' langs vestkysten. Ikke mindst i forhold til at skabe større kritisk masse og dermed mere levende kystbyer. Søndervig og Hvide Sande udgør to af disse stærke feriesteder, og netop ambitionen om at skabe større kritisk masse betyder, at diskussionen om turismeudvikling i høj grad handler om fortætning. Turismeplanlægning kan således ikke separeres fra den øvrige by- og landskabsplanlægning. For at kunne byfortætte er de strategisk-fysiske udviklingsplaner forpligtet til at adressere kystbyernes overordnede infrastruktur, deres rumlige struktur og deres funktionelle tiltag.

De strategisk-fysiske udviklingsplaner for henholdsvis Søndervig og Hvide Sande rummer derfor en række tiltag, som ikke er direkte koblet til klassisk destinationsplanlægning, men som alligevel er afgørende i forhold til at skabe en bæredygtig og balanceret turismeudvikling. Helt grundlæggende kan turismerelaterede investeringer være med til at løse udfordringer for fastboende. Og omvendt vil et generelt kvalitativt løft af byernes offentlige rum og deres tilbud være med til at styrke bykerne som attraktive besøgsmaal langs den danske vestkyst.

By- og turismeudviklingen skal, samlet set, og i et langsigtet udviklingsperspektiv, skabe bykerner der kan rumme flere turister. Men det er helt afgørende at kapacitetsudvidelsen ikke sker på bekostning af de fastboende og deres hverdagsliv. Det er derfor vigtigt, at turismeudviklingen vækster proportionelt med byernes generelle vækst.

Det vurderes, generelt betragtet, at det vil være en fordel at samtænke turisme- og bosætningsstrategier i bestræbelsen på at fastholde flerdimensionelle og oplevelsesrige kystbyer. Udviklingsplanerne er udarbejdet med den overbevisning, at turistbranchens devise 'a reason to go' med fordel kan suppleres med at skabe 'a reason to stay'. Ikke mindst i forhold til at stimulere helårsdestinationer og i forhold til at styrke et varieret sortiment af udvalgs-varebutikker.

Et udvidet attraktionsbegreb

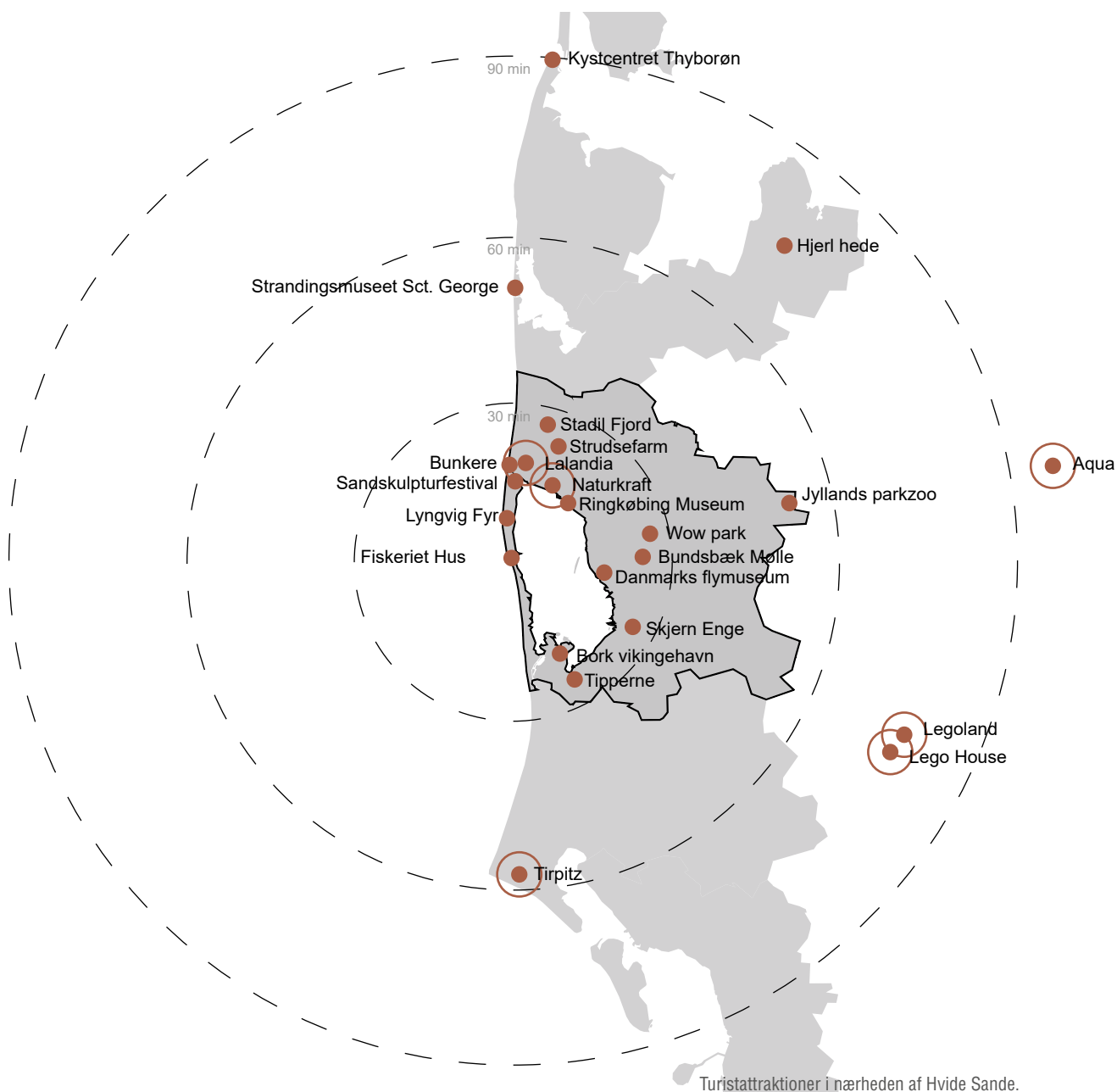
De to planer søger i vid udstrækning at udpege, intensivere og opskalere iboende kvaliteter og derved skærpe stedernes identitet. Det er her vigtigt at pointere, at en investering i attraktioner ikke nødvendigvis er i klassiske

turistattraktioner og såkaldte spydspidsprojekter. Den bedste turistinvestering er ikke nødvendigvis en investering direkte i turisme. Forstået således, at byernes største attraktioner ofte har rod i hverdagslivets aktiviteter. En smart og strategisk turismeinvestering kan således være en indirekte turismeinvestering, der understøtter byernes funktionalitet og hverdagsliv. For Hvide Sande er det at sikre Havnens funktionalitet således helt afgørende i og med at Havnes liv og aktivitet udgør byens vigtigste turistattraktion. Og for Søndervig kan en parkeringsstrategi, der drastisk reducerer den parkeringssøgende trafik, vise sig at være den absolut vigtigste turismeinvestering. I og med at en sådan trafikløsning vil skabe et markant forbedret bymiljø for fastboende og turister.

Hvide Sande

Et vigtigt formål med den strategisk-fysiske udviklingsplan for Hvide Sande er, at gøre byen endnu mere attraktiv som turistdestination. Overnatning spiller i den henseende en nøglerolle. Udviklingsplanen anviser derfor større sengepladskapacitet og skaber rum for mere varierede overnatningstilbud. Det er i den forbindelse væsentligt at skelne mellem kolde og varme sengepladser. Kolde sengepladser er feriehus eller lejligheder, som er privatejet, hvor der derfor ikke er tilknyttet en udlejningspligt. Varme sengepladser er derimod huse, lejligheder eller hotelværelser med erhvervsmæssig udlejning, hvortil der knytter sig en række serviceydelser. Lovgivningen giver forskellige rammer for de to typer af sengepladser, hvorfor denne differentiering er af stor betydning for investorer og erhvervsdrivende i byen. Forskellen gør samtidig, at de varme sengepladser er klart mest attraktive for byens generelle udvikling, da de både repræsenterer den type, der er færrest af i dag, og da de er med til at forlænge sæsonen ud over de 40 uger, som i udgangspunktet er rammen for udlejning af private sommerhuse i sommerhusloven.

Foruden udviklingen i antallet af sengepladser, skal der på sigt være større udvalg af butikker og spisesteder af høj kvalitet i byen. Tilfredshedsundersøgelser blandt byens turister viser, at kvalitet i alle feriens aspekter bliver efterspurgt. Derfor tilføjes et lag af nye lokaldestinationer og mindre tiltrækningspunkter, som giver en række nye oplevelser i byrummene. Disse tiltrækningspunkter er ikke destinationer i sig selv, men de er med til at understøtte oplevelsen af den autentiske havneby, og de er med til at iscenesætte nogle af de kontraster, der er kendetegnende for Hvide Sande.



TURISME I RINGKØBING-SKJERN I TAL

- DER ER **3,8 MILLIONER** OVERNATNINGER I RINGKØBING-SKJERN KOMMUNE OM ÅRET
- DØGNFORBRUGET FOR TURISTER I HVIDE SANDE ER **790 KR/DØGN** INKL. OVERNATNING
- TURISTERNE I HVIDE SANDE BRUGER **300 MILLIONER** ÅRLIGT EKSL. OVERNATNING
- TURISTERNES FORBRUG UDGØR CA. **18 %** AF KOMMUNENS SAMLEDE DAGLIGVAREOMSÆTNING OG CA. **30 %** AF UDVALGSVAREOMSÆTNINGEN.

Kilde: Ringkøbing-Skjern Kommune, 2019

UDVIKLINGSPLANENS FORMÅL

\\ DEN STRATEGISKE-FYSISK UDVIKLINGSPLAN SOM DOKUMENT

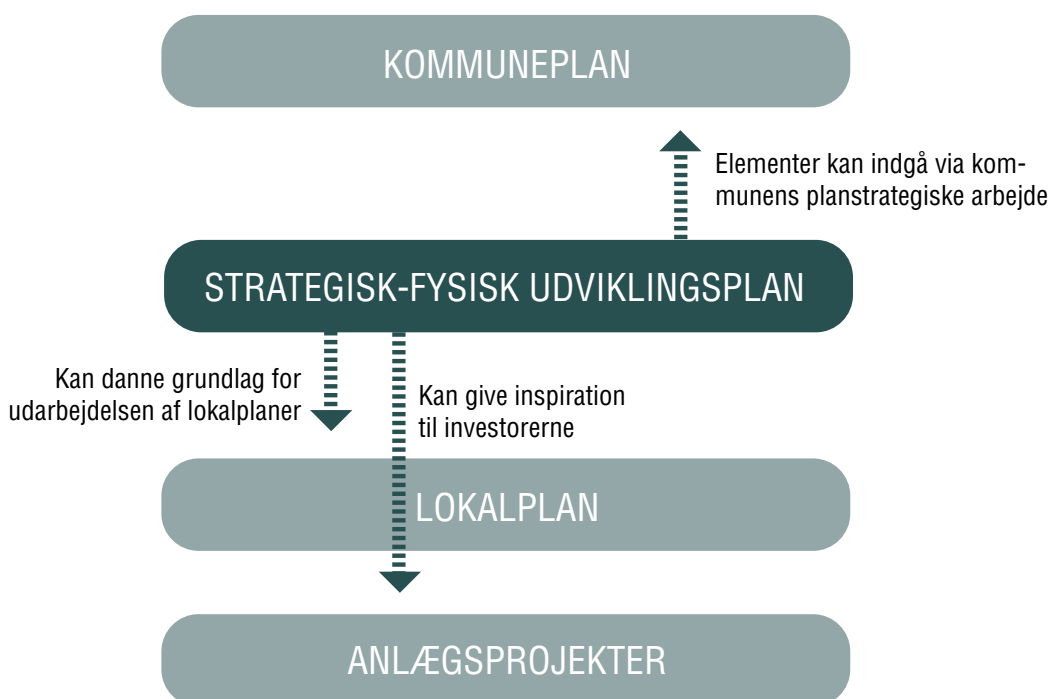
Den strategisk-fysiske udviklingsplan indskrives sig i det kommunale plansystem mellem kommuneplanen og lokalplanerne. Den strategisk-fysiske udviklingsplan er ikke juridisk bindende, men udstikker en retning for udviklingen af Hvide Sande. Dermed giver den aktørerne i byen et grundlag for at kunne trække i samme retning på tværs af både fysiske og administrative skel og på tværs af individuelle interesser. Udviklingsplanen skaber et fundament, der over tid skal sikre et kvalitetsløft på mange niveauer.

Udviklingsplanen indeholder en række principper og overordnede greb, der vil gøre udviklingsplanen robust i et langsigtet udviklingsperspektiv. Samtidig indeholder planen en række konkrete designeksempler, for at gøre principperne håndgribelige for de mange forskellige aktører, der skal tage planen videre og føre dens visioner ud i livet. Således er planen også et kommunikationsværktøj og en måde at bygge bro mellem kommunen, byens erhverv og borgerne.

Udviklingsplanen er udarbejdet som en del af en demokratisk planlægningsproces, hvor der har været lagt stor vægt på at inddrage byens centrale aktører, investorer, borgere og erhvervslivet. Dette er for at sikre planens forankring i lokalsamfundet og give det bedst mulige afsæt for planens realisering.

Der er allerede arbejdet en del med byens udvikling. Både i kommunalt regi og via en række private initiativer. Byen rummer mange både initiativrige og passionerede mennesker, hvorfor der allerede er gang i udviklingen på mange niveauer. Denne strategisk-fysiske udviklingsplan er derfor i høj grad en videreudvikling af de tanker der allerede er gjort, og en præcisering af, i hvilken fælles retning udviklingen bør gå.

Gennemførelsen af den strategisk-fysisk udviklingsplan kræver en fælles indsats og en tæt dialog mellem kommunen, byens centrale aktører, investorer og andre, der skal være med til at løfte planens visioner ud i virkeligheden.





Den strategisk-fysiske udviklingsplans fire ben.
Kilde: Realdania

RELATION TIL ANDEN PLANLÆGNING

\\ RAMMEN FOR UDARBEJDELSEN AF EN UDVIKLINGSPLAN FOR HVIDE SANDE

Den strategisk-fysisk udviklingsplan for Hvide Sande relaterer sig til de følgende planer, analyser og dokumenter:

Kommuneplanen 2017-2029

Kommuneplanen er byrådets samlede plan for den fysiske udvikling af kommunens byer og det åbne land for de kommende 12 år. Kommuneplanen er et vigtigt værktøj til at realisere ambitionerne om vækst, udvikling og et liv i balance. Planen er med til at virkeliggøre byrådets vision Naturens Rige og Planstrategi 2015.

Udviklingsplan for Vestkysten (2018)

Udviklingsplanen for Vestkysten er udarbejdet af Partnerskab for Vestkystturisme, bestående af de 11 Vestkyst Kommuner, de tre berørte regioner, Dansk Kyst & Natur Turisme og Realdania. Formålet med Udviklingsplan for Vestkysten er et fælles og samlet grundlag, der sætter retningen for den langsigtede udvikling af turismen på Vestkysten og viser, hvordan Vestkysten skal udvikles fremover, så der skabes vækst i turismen uden at gå på kompromis med naturen.

Udviklingsplanen udstikker 6 udviklingsprincipper, der skal være retningsgivende for en fremtidig bæredygtige udvikling og samlet skal de fungere som et filter, man kan prioritere fremtidige indsatser, tiltag og projekter ud fra.

- 1: Koncentrer udviklingen
- 2: Beskyt og benyt
- 3: Øg kvaliteten
- 4: Styrk de lokale særkender
- 5: Tænk i flere sæsoner
- 6: Sammentænk investeringer

Turismepotentialeplanen (2014)

Turismepotentialeplanen er et strategisk redskab til udvikling af en destination. Den er baseret på det enkelte steds unikke kvaliteter og anviser en vision og en retning for en udvikling.

Handlingsplan for turismepolitik 2019-2023

Planen udstikker konkrete handlinger på en række områder der vedrører turismeudviklingen i kommunen.

Vestkysten i dag og i fremtiden (2018)

Planen danner grundlaget for Udviklingsplan for Vestkysten og rummer bagvedliggende analyser og oplevelsesprofiler for Vestkystens feriebyer.

Kystturismeredegørelsen (2014)

Kystturismeredegørelsen tager udgangspunkt i de stedbundne ressourcer, og med afsæt i disse ressourcer identificeres de fysiske steder, hvor der i fremtiden bør planlægges for etablering af nye faciliteter eller for forbedring og udbygning af de eksisterende.

Vestkystens profilstrande (2019)

Konceptkataloget udfolder mulighederne for Vestkystens profilstrande. Formålet er at inspirere og hjælpe kommuner og andre, som ønsker. Kataloget er udarbejdet af BARK Rådgivning for Dansk Kyst- og Naturturisme i samarbejde med Vestkystens kommuner.

Gæstetilfredshed, Hvide Sande (2019)

Rapporten er bygget på 301 gennemførte interviews med danske og udenlandske gæster på feriestedet. Interviews er gennemført i juli og august 2019.

TURISME - Det er byrådets overordnede mål:

- At Ringkøbing-Skjern Kommune fortsat vil være Danmarks største kystferiedestination.
- At fremtidssikre turismeerhvervet gennem fortsat udvikling af helårsturisme.
- At turismen skal udvikles på et bæredygtigt helhedsorienteret grundlag, som både omfatter økonomiske, samfunds-mæssige og miljømæssige hensyn, så udviklingen sker i respekt for værdierne i landskabet, naturen og kulturarven, og under hensyntagen til lokalbefolkningen i ferieområderne.

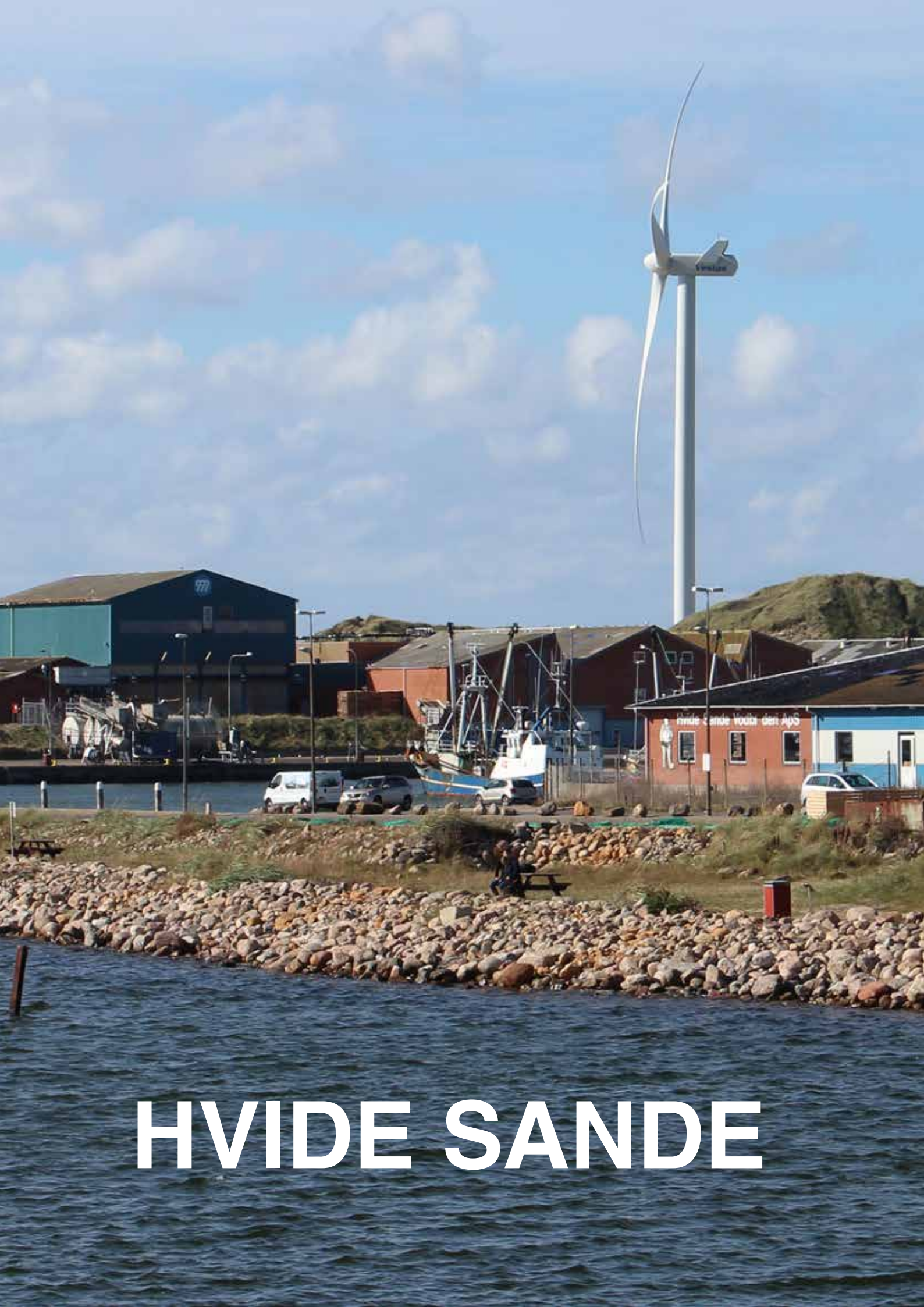
KILDE Kommuneplanen 2017-2029

”

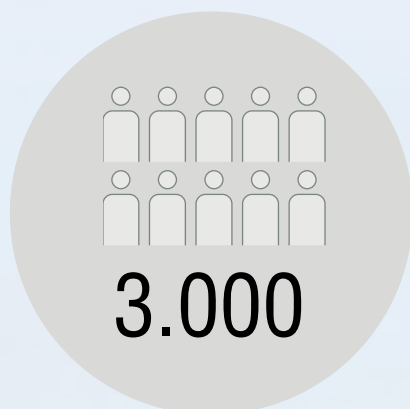
De besøgende på vestkysten skal mødes af feriesteder med levende autentiske bykerner. Der skal arbejdes med koncentration og fortætning af funktioner og fysiske faciliteter omkring en række udvalgte feriesteder, som skal være aktive og levende i flere sæsoner.

Kilde: Udviklingsplan for Vestkysten, 2018

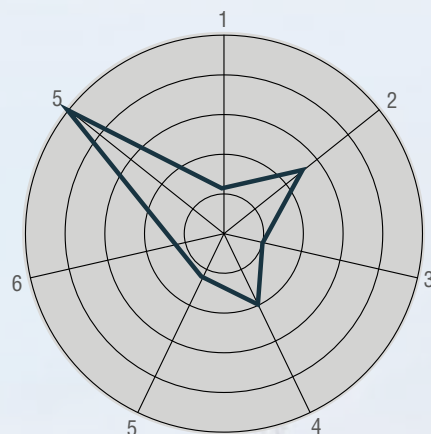




HVIDE SANDE



INDBYGGERE



OPLEVELSESPROFIL

- 1: Forlystelser og aktiviteter
- 2: Shopping og mad
- 3: Kystbykultur
- 4: Lokalt og nært
- 5: Liv ved stranden
- 6: I pagt med naturen
- 7: Aktivt samvær i naturen



Kilde: Gæstetilfredshed, Sommer 2019. Udvalgt data.

*Graferne er lavet på baggrund af en gæstetilfredshedundersøgelse i Hvide Sande med 301 interviewpersoner. Grafen er derfor ikke nødvendigvis retvisende for det faktiske fordeling af gæster.

PIONERÅND OG STOR NATUR

\\ HISTORIEN OM ET SÆRLIGT LOKALSAMFUND

Hvide Sande er gæstfri. Det hænger sammen med byens oprindelse og korte historie. Før 1931 var der intet i området hvor byen ligger – kun et nyt sluseanlæg, der var opført som et landbrugsprojekt til regulering af Ringkøbing Fjord. Det var ikke planlagt at grundlægge en ny by, den skød op af sig selv ved pionervirksomhed. Fiskere og arbejdere fra især Sydvestjylland flyttede til Hvide Sande, da der ved kammerlusen var anlagt en smule kajplads.

I løbet af et par år var sydsiden af sluseanlægget ”plantet til” med træhuse, og Statens Vandbygningsvæsen, der egentlig var gearret til andre opgaver, måtte til at forholde sig til et byanlæg. De lokale ville bo i Hvide Sande. Der var i begyndelsen tale om hårde vilkår for alle, og sammenhold var en livsbetingelse. På den måde er det kommet til at ligge i stedets gener, at i Hvide Sande hjælper man hinanden. Det har man gennem tiden set nytten af, og det kommer stadig i høj grad til udtryk ved større arrangementer i byen.

”Man giver en hånd med. Mottoet har altid været: ’Selvfølgelig kan det lade sig gøre...’ ...og så gør man det. Sådan mødte Hvide Sande mig og min familie. Og det kom til at betyde, at vi aldrig har overvejet at flytte herfra.”

Citat: Holger Ejby Villadsen, lokalhistoriker

Hvide Sandes historie er todelt: En forhistorie og historien efter slusernes anlæg. Forhistorien er, at der i begyndelsen af 1900-tallet var ambitioner om at skaffe Ringkøbing Fjord et nyt udløb, da det gamle udløb ved Nymindegab ustandseligt sandede til. Et nyt udløb blev planlagt på Holmsland Klits smalleste sted syd for den høje Troldebjerg-klit og nord for det store klitmæssiv, der fra gammel tid bar navnet ”Hvide Sande”.

I årene 1908-1910 åbnede en 26 meter bred kanal ud for den dybe fjord. Det var hensigten, at denne kanal skulle ”passe sig selv”. Det gjorde den bestemt også – som følge af storm og højvande udvidede den sig i løbet af et års tid flere hundrede meter.

Det var katastrofalt for området omkring Ringkøbing Fjord, og en lukning måtte i hast søges gennemført. Lukningen var meget vanskelig og det lykkedes først i

1915-16, da der omsider med held var opført en betondæmning der vendte mod havet og en sanddæmning der vendte ind mod fjorden. Vandbygningsvæsenet, der stod for opgaven, havde givet arbejdspladsen navn efter Hvide Sande-klitten. Navnet ”Hvide Sande” var beskrevet i forbindelse med det store klitmæssiv i Hvide Sande Syd (nu Østergade). Her nåede de høje klitter fjorden, der ved erosion havde skabt en skrænt, der lyste hvidt, især i formiddagssolen, og som blev brugt som landkending ved gamle dages sejlads på Ringkøbing Fjord. Man kunne altså notere sig, at man nu var på højde med ”Æ Hwi’ Såend”. Navnet fulgte med ved slusebyggeriet 1927-31 – og således var pionerbyens navn naturligt givet.

Kampen med havet

I Hvide Sande har det barske hav altid været kilde til både liv og død. Strandinger og skibsforslis har været en del af livet i Hvide Sande og området ved Holmsland. I bybilledet ses det stadig i dag f.eks. på vejnavnene Dakotavej, Kaniavej, Jannavej og Minervavej. Det er alle navne som stammer fra forliste skibe. I Hvide Sande havde man da også et redningskorps man satte ind, når skibe var nødstedte. De lokale redningsmænd satte deres liv på spil i pligten for at redde fremmede på havet. I 1951 endte en aktion med, at en redningsbåd kæntrade og fem mand omkom. Den tragiske hændelse ses i bybilledet, hvor der den dag i dag, står et mindesmærke for redningsbådsulykken.

I Hvide Sande bød de lokale de fremmede velkommen. Det gjaldt både de levende og de døde. De nødstedte blev plejet og hjulpet videre. Men kom der et indstrandet lig, blev det begravet i Hvide Sande den følgende søndag. De fremmede blev begravet, som de lokale selv gerne ville have deres egne sønner blev begravet, hvis de skulle dø blandt fremmede.

”Redningsmandskabet var rede til at gøre deres Pligt, de var dog præget af en dyb Alvor, der blev intet uoverlagt foretaget, ingen Letsindighed blev tilkendegivet, skulde de ud, blev det Baadens haardeste Prøve, det var alle klar over, som Havet saa ud på den Tid.”

Citat: Erik Enevoldsen i skildring om tragisk redningsbådsulykke, 1951



Hvide Sande 1887



Hvide Sande 1928



Hvide Sande 1953



Hvide Sande 1980



Hvide Sande 1970-86. Kilde: Det Kgl. Bibliotek, Danmark set fra luften.

HVIDE SANDE

\\ BYENS NUVÆRENDE KARAKTER

Som den historiske fortælling viser, findes Hvide Sandes dna i havnen og fiskeriets udvikling, og byen har formet sig igennem tiden i takt med at fiskeriet og den dertilhørende industri har taget fart. Havnen er fortsat en levende og aktiv havn i et stærkt lokalsamfund rundet af den på én gang smukke og barske natur, det er omsluttet af. De tre elementer, havnen, byen og naturen gør Hvide Sande til en attraktiv turistdestination, og turismeerhvervet er i vækst i kommunen generelt og i byen i særdeleshed. Derfor er en stor del af opgaven i den Strategisk-fysiske udviklingsplan for Hvide Sande at forstærke og understøtte den igangværende udvikling uden det bliver på bekostning af erhvervslivet i byen eller dens indbyggere. Oplevelsen af den aktive havneby og mødet mellem havn, by og natur skal derfor dyrkes, og udviklingsplanen her søger at afdække, hvor det rigtige snit ligger mellem ny byudvikling, bedre forhold for både havnen og turismeerhvervet og så det lokalsamfund, det skal bæres oppe af. I den diskussion er det afgørende, at der er plads til både og - således at der kan ske udvikling i nogle områder, mens byens åbenhed bevares i andre.

Ser man på bygningsmassen er det særlige for netop denne by 'det sammensatte', 'det indflettede' og 'mellemrummene'. Auktionshallen og isværkets kontinuerlige udvikling og udbygning har skabt en konstant foranderlighed i arkitekturen, rummene imellem husene og det overordnede bybillede.

Målgrupper og forbrugsmønstre

Som de øvrige vestkystdestinationer er Hvide Sande influeret af store sæsonudsving. Byen fremstår og fungerer meget forskelligt i henholdsvis høj- og lavsæsonen. For at kunne forlænge sæsonen og for at tiltrække nye turistsegmenter, er det vigtigt at være opmærksom på at Hvide Sande har et helt særligt segment af meget loyale turister der ofte kommer igen og igen. Dette er helt centralt for turismeudviklingen i Hvide Sande.

Det er i udgangspunktet de samme mennesker som agerer forskellige typer af turister på forskellige tider af året. Det midaldrende par, som kommer til Hvide Sande med hele familien tre uger hver sommer, og som bor i et sommerhus, er ofte det samme par som kommer på weekend om efteråret og lejer en lejlighed i byen. Dagsforbruget er væsentligt større på de korte ture, hvor turisten ofte ønsker et væsentligt højere kvalitetsniveau. En kvalitativ opgradering af bykernen vil kunne medvirke til at booste den lukrative weekendturisme spredt over hele året.

Ser man på det voksende surfermiljø gælder der lidt samme tendens i forhold til loyalitet. De unge surfere kommer for at surfe, bor i deres biler og har et minimalt forbrug. Men 20 år senere kommer de stadig til byen, og nu har de hele familien med, og kan pludselig præstere et helt andet forbrug. Dette er et centralt argument for at der også fremadrettet skal være plads til surfermiljøet i en form, hvor alle kan være med rent økonomisk. Det er således, i et langsigtet udviklingsperspektiv, en god forretning at tilbyde billige uformelle sengepladser til surferne. Endvidere vil et aktivt kreativt surfermiljø bidrage som en selvstændig attraktion i byen.

Gruppen af turister i Hvide Sande er i dag relativt homogen med 75 % tyske turister, men fremadrettet vil et mere varieret overnatningstilbud og et mere spændende bymiljø, samt et kvalitativt løft af forskellige services og ydelser, gøre byen mere attraktiv. Ikke mindst i forhold til at tiltrække flere internationale turister der ikke nødvendigvis er fra vores umiddelbare nabolande.



”

De fysiske rammer skal - med respekt for havnens aktiviteter:

- Styrke de gåendes oplevelse og bevægelse gennem byen
- Skabe offentlige opholdsrum og pladser på byens kanter

Byens potentiale ligger i at trække livet ud på kanten, forbinde byens attraktioner og supplere med nye karakterfulde oplevelsesrum og forbindelser.

Kilde: Turismpotentialeplanen 2014

TURISME

BOSÆTNING

HAVN

IGANGVÆRENDE AKTIVITETER

// KORTLÆGNING AF EKSISTERENDE PLANER I OMRÅDET

Hvide Sande er en by i udvikling, og der findes en lang række tiltag og planer af forskellig karakter, som har og får betydning for den fremtidige udvikling af byen. Herunder er listet væsentlige forhold, som vil spille sammen med udviklingsplanens tiltag:

Fjordskolen og Hvide Sande Skole bliver i sommeren 2021 slået sammen, hvorfor Hvide Sande Skole står foran en udvidelse og omdannelse.

Der er planlagt en Hjertestig, som er en markeret vandrerute der giver mulighed for at gå en rute rundt i landskabet i og omkring Nordbyen.

Afdelingen for Kultur, Natur og Fritid i Ringkøbing-Skjern Kommune arbejder med udarbejdelsen af et skitseprojekt for Troldbjerg som skal gøre området mere attraktivt.

Hallen ønsker at udvide med et varmtvandsbassin og arbejder i den forbindelse med en plan for udvikling af deres eget område.

Fiskeriets hus har planer om en ny udstilling af en fiskekutter på deres eget område.

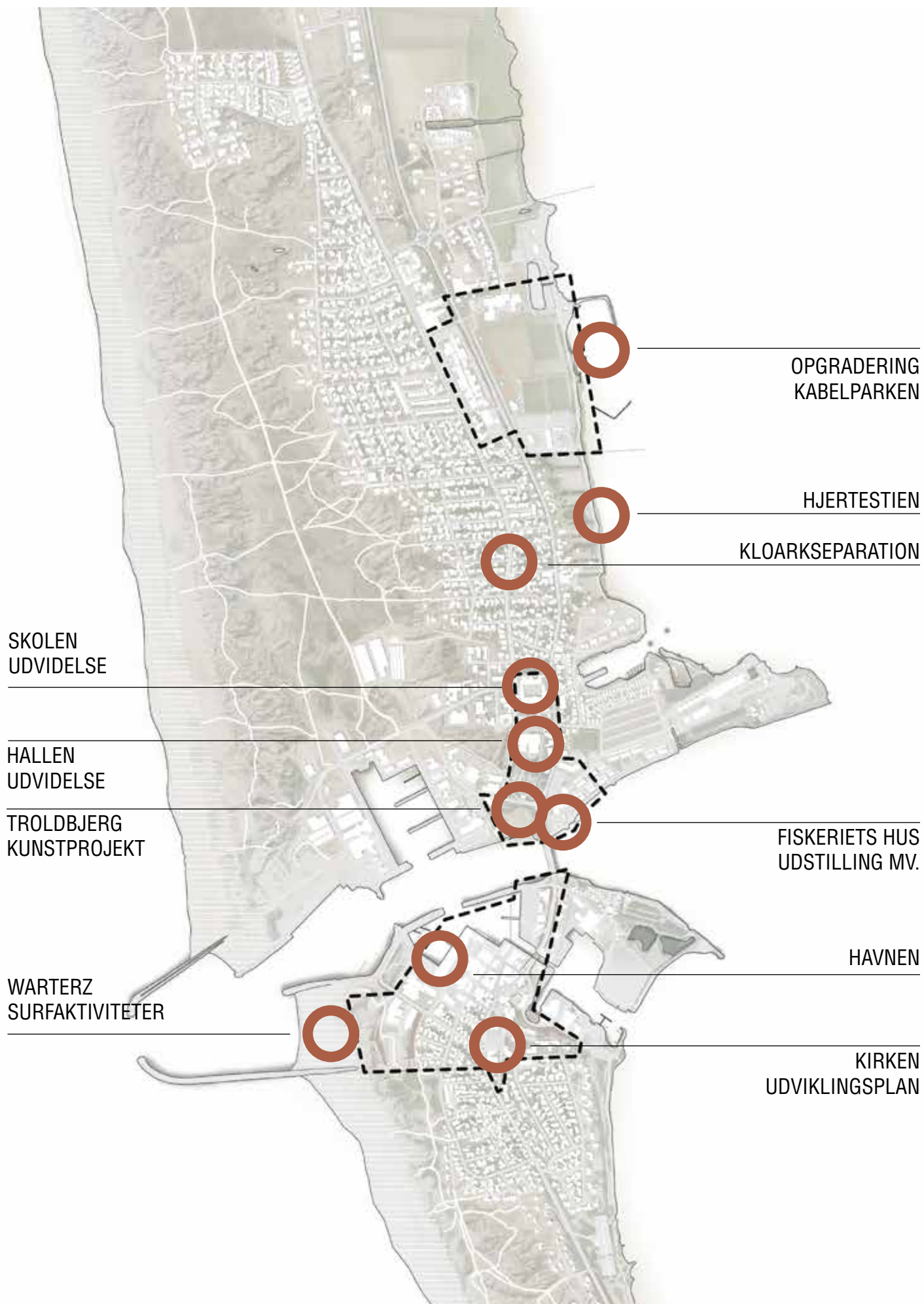
Kirken står overfor at skulle udvide og arbejder i den forbindelse med en plan for udvikling af deres eget område.

Kabelparken står overfor en opgradering med bedre faciliteter og en udvidelse af surf-aktiviteterne.

Surf-festivallen Waterz afholdes en gang om året og trækker hvert år mange turister til Hvide Sande.

Kommunen er i gang med at udføre kloakseparation og udnytter flere steder anledningen til at lave ensretninger, forskønnelse og LAR-løsninger på mindre veje.

Hvide Sande Havn har en målsætning om fortsat at være Danmarks 5. største fiskerihavn i fremtiden, og sikre sin position som Midt-Vestjyllands foretrukne trafikhavn, udvikle sin position som base for offshore aktiviteter og danne grundlag for den fortsatte udvikling af området der er med til at gøre byen til en unik turistdestination.



NØGLEUDFORDRINGER

Hvide Sande har en række centrale udfordringer som denne strategisk-fysiske udviklingsplan adresserer. Planlægning for løsning af disse udfordringer vil danne et robust udgangspunkt for øget turisme og vækst i byens erhverv og vil samtidig gavne lokalsamfundet og de borgere der bor og lever i Hvide Sande hele året rundt. Nøgleudfordringerne knytter sig til fire centrale emner; turismeudvikling og byens generelle udvikling, byens offentlige rum og karakteren af det, de trafikale forhold for både kørende, cyklende og gående og oplevelsen af landskabet og hvordan det fremstår i byen.

Nøgleudfordringerne er belyst gennem analytisk kortlægning, samt en omfattende inddragelsesproces med nøgleaktører i byen.



Mangel på øget overnatningskapacitet og et mere varieret overnatningstilbud



Behov for flere butikker og spisesteder af en højere kvalitet



De betydningsbærende funktioner er afskåret fra de offentlige rum



Mange parkeringsflader på centrale matrikler i bymidten - men mangel på parkeringsmuligheder i højsæson



Mangel på landskabelige og fysiske forbindelser på tværs af byen



Mangel på gode byrum og opholdssteder med karakter af en aktiv havneby



Problematiske trafiksituation - de bløde trafikanter er pressede



Mangel på relation til det store landskab byen er rundet af



”

”...’Enogtres, zweiundsechzig, treogtres’ – sådan lyder det søndag efter søndag i auktionshallen i Hvide Sande, efter at der er budt ’Velkommen/Willkommen til Fiskeauktion/Fisch-versteigerung’. Her oplever mellem et og to tusinde turister og adskillige lokale, hver søndag sommeren og en del af efteråret igennem en, så godt som, autentisk fiskeauktion afviklet med højt humør og tempo.

Citat: Søren Lyhne Vejrup om fiskeauktionen i Hvide Sande, 2018
Uddrag fra 50-års jubilæumsudgaven af det lokale juletidsskrift "YWL O Æ KLE'T"



VISION

AT SIKRE EN UDVIKLING I SYNERGI MELLEM
TURISME, HAVNEAKTIVITETER OG BOSÆTNING

AT SKABE SAMMENHÆNGE PÅ TVÆRS AF BYEN

AT STARTE EN ÆSTETISK OG KVALITATIV
OPGRADERING AF DET OFFENTLIGE RUM



VETERHAVET

RINGKØBING FJORD

At sikre en udvikling i synergi mellem turisme, havneaktiviteter og bosætning

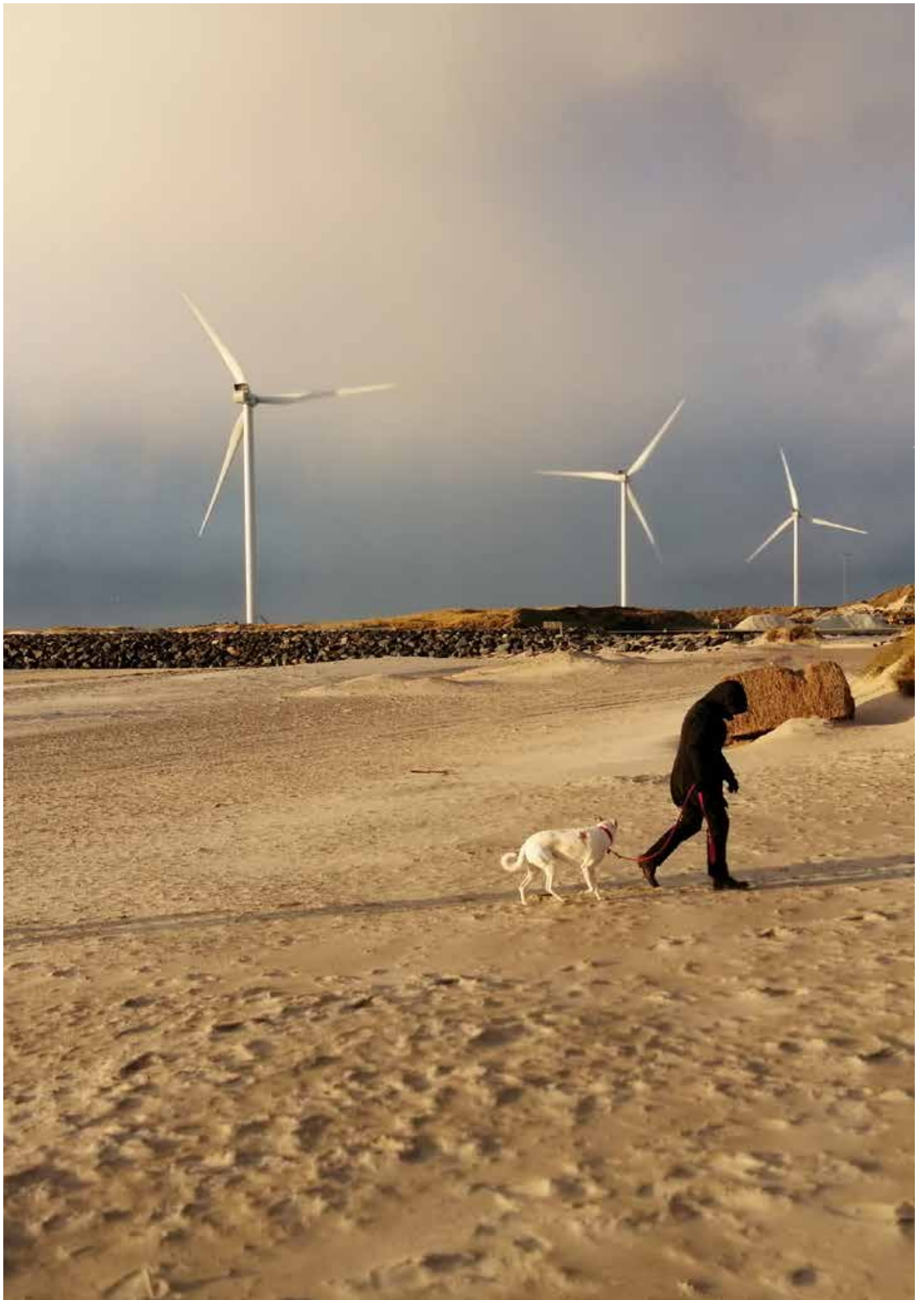
En helt grundlæggende præmis for at den positive udvikling kommer til at ske er, at den sker i synergi mellem turismen, erhvervslivet og lokalbefolkningen. Alle tre dele bidrager i dag til at byen er inde i en positiv udvikling, og de er indbyrdes afhængige. Dét er en vigtig pointe og skal gøres til en styrke i den fremtidige byudvikling.

At skabe sammenhæng på tværs af byen

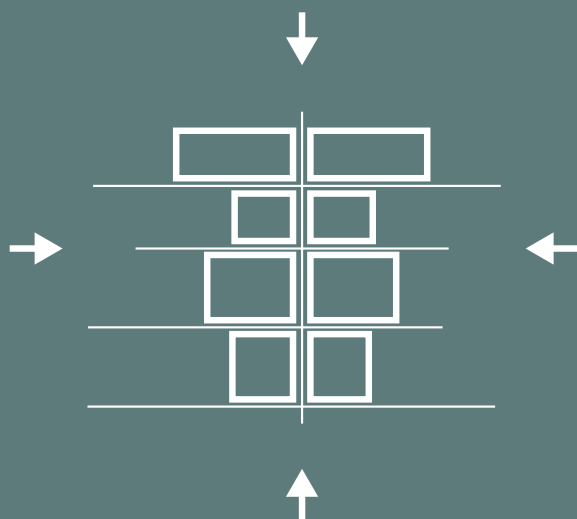
Den primære forbindelse i Hvide Sande i dag er hovedvejen som går nord/syd på langs af byen og over de to broer ved havnen. Målet med de tiltag denne plan foreslår er at skabe en nye sammenhænge, som går på tværs af hovedvejen og dermed på tværs af byen. Sammenhængene er både visuelle og fysiske, hvorfor de både skal ses som sigtelinjer og som konkrete forbindelser for de mennesker, der færdes i byen enten på cykel eller til fods. De nye forbindelser skaber også en ny sammenhæng mellem en række af byens vigtige offentlige opholdsrum og attraktionspunkter. Endelig gør de adgangen til både hav og fjordsiden mere tydelig og er på den måde med til at trække oplevelsen af vandet og den store natur længere ind i den centrale bymidte.

At starte en æstetisk og kvalitativ opgradering af det offentlige rum

De betydningsbærende funktioner i byen skal have et offentligt byrum omkring sig, så der dannes naturlige opholds- og samlingssteder for såvel de lokale som turisterne. Det er planens mål, at der skal påbegyndes et kvalitetsløft af den samlede by, gennem en gradvis udvikling af disse nye rum i byen.



STRATEGI



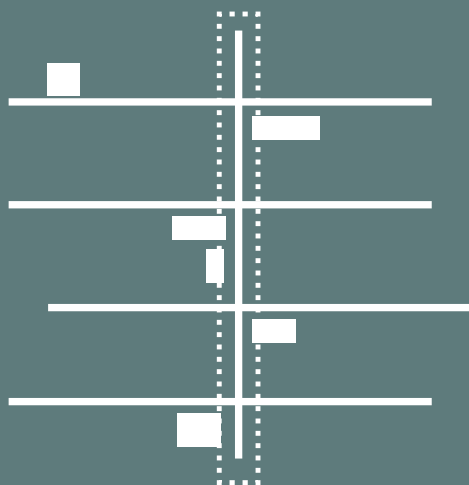
FORTÆTNING

- At skabe rammer for øget og varierede overnatningstilbud
- At skabe en robust zoneringsplan for ny udvikling i byen
- At skabe rammer for et øget handelsliv



BYRUM

- At skabe et velfungerende bevægelsesflow igennem byen
- At skabe flere opholdssteder
- At styrke oplevelsen af den autentiske havneby



TRAFIKHÅNTERING

At skabe robuste løsninger for trafik og parkering
At gribe trafikken på hver side af bymidten
At opgradere gangstier og prioritere de bløde trafikanter



LANDSKAB

At understøtte stedets rå og barske karakter
At gøre stedets natur mere nærværende i byen

FORTÆTNING

\\ STRATEGI

Hvide Sande ligger på en sandtange mellem Vesterhavet og Ringkøbing Fjord. Byens geografiske udstrækning er derfor begrænset til et smalt langt område mellem klitlandskabet på den ene side og fjorden på den anden. De store naturtræk omkring byen er vigtige naturområder, som er beskyttet med klitfredning, strandbeskyttelseslinje og §3 udpegninger. Byudvikling i Hvide Sande handler derfor i høj grad om fortætning. Det vil sige en tilbygning, udbygning eller omdannelse af den eksisterende bygningsmasse. Fortætningen vil give plads til nye boliger, ferieboliger eller offentlige funktioner - men det skal ske inden for byens eksisterende areal.

Havneområdet i Hvide Sande er karakteriseret som byzone og rummer en særlig mulighed for at lave byudvikling centralt i byen og i helt tæt kontakt til vandet. Dette skal dog ske under hensyntagen til de erhvervsaktiviteter der findes i byen. Den aktive havn er en helt central del af Hvide Sande og i sig selv noget af det, som turisterne kommer for at opleve.

Fortætningen bør primært ske i det centrale byområde og ved krydsningspunkterne, hvor hovedvejen møder de nye forbindelser på tværs af byen. Denne punktvisse fortætning vil give en fornemmelse af øst/vest akserne, når man bevæger sig igennem byen ad hovedgaden, primært i bil. Særligt i bymidten betyder en tættere by, at eksisterende bebyggelse renoveres og bygges ud således, at man går fra et generelt niveau på 1 etage til 2 og 3 etager.

Strategien for fortætning bygger på en grundlæggende tanke om at sikre og betone mødet mellem forskellige funktioner og områder i byen. Den viste zonerings skal derfor ikke læses som en opdeling, men som en indikator for, hvor ny udvikling for henholdsvis turisme, havneaktiviteter og bosætning skal foregå. Området der er udpeget til turismeudvikling er således fortsat tænkt som en sammensat bymidte med mange funktioner - men når sengepladskapaciteten i byen skal øges, bør det ske i netop disse områder. Omvendt bør der ikke ske turismeudvikling hverken i områder for ny boligudvikling eller havnens kerneerhvervsområder. Fortætningsstrategien er på den måde med til at friholde nogle områder, hvor der ikke bør udvikles yderligere, fordi byens åbne karakter har en værdi i sig selv og fordi nogle områder som f.eks. Tyskerhavnen rummer netop det liv og den stemning som ønskes understøttet gennem den nærværende udviklingsplan. En friholdelse af bosætningsområderne fra yderligere turismeudvikling kan samtidig give de fastboende en vished om, at deres boligområder ikke bliver udvandet over tid. For potentielle nye fastboende kan det også betyde, at de får en større grad af investeringssikkerhed i forhold til at vide, hvilken type af bymiljø man køber sig ind i.

BYRUM

\\ STRATEGI

Strategien for udviklingen sigter mod at løse nogle af de grundlæggende problemer, der findes i byen i dag, og give byens betydningsbærende funktioner et offentligt rum omkring sig. Ved at skabe fysiske forbindelser på tværs af byen og koble disse sammen i et nyt bevægelsesbånd skabes et mere velfungerende bevægelsesflow rundt i byen. Til de nye forbindelser kobles en serie af nye byrum og opholdssteder af forskellig karakter. Dette nye bevægelses- og opholdsbånd forankres gennem en ny forbindelse over de to sluser, der er separeret fra den kørende trafik. På den måde opprioriteres de gående og cyklende i byen helt generelt og en del af byens rum dedikeres til dem. Når man færdes gennem byen uden en bil styrkes den kropslige oplevelse af byens forskelligheder, og kontrasterne i mødet med både natur og industri træder tydeligt frem.

Byrumsstrategien arbejder med et nyt lag af lokalattraktioner og mindre tiltrækningspunkter. Disse skal være med til at udvikle og understøtte Hvide Sande som turistdestination og styrke oplevelsen af den aktive havneby. De små fortællinger og byens kulturhistoriske lag skal iscenesættes og forstærkes og være med til at intensivere oplevelsen af det, der gør Hvide Sande så særlig; nemlig mødet mellem naturen, havnen og byen. Den nærværende plan udpeger en række strategisk velegnede placeringer i byen for tiltag af denne karakter, mens de viste designs skal læses som eksempelforslag. Lokaldestinationer og tiltrækningspunkter er listet herunder. Nogle vil nemt kunne realiseres, mens andre kræver en større økonomisk satsning.

Lokalattraktioner

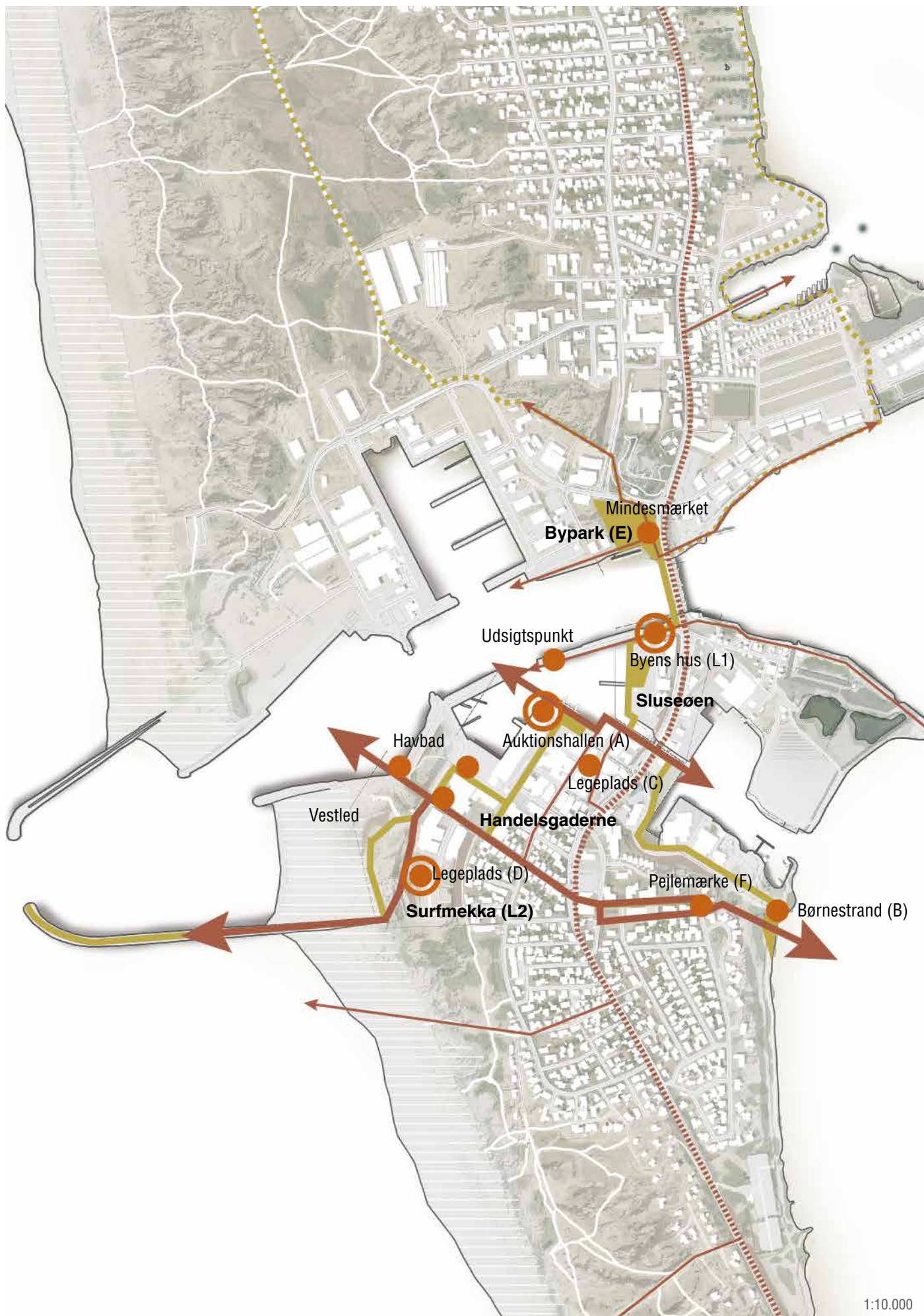
- Byens hus på Sluseøen (L1)
- Showroom ved auktionshallen (3)
- Surfmekka - et særligt byrum (L2)
- Offentligt tilgængeligt kurbad
- Naturcenter på kanten af klitterne

Tiltrækningspunkter

- Udsigtspunkt på molen (1)
- Cykel- og gangbro over kammerslusen (2)
- Udsigtspunkt på toppen af auktionshallen (A)
- Havbad for enden af Vestergade (4)
- Gennemskæring af klitten, adgang til vesterhavet (5)
- Børnestrånd på fjordsiden (B)
- Legeplads i bymidten (C)
- Legeplads på kanten af klitterne (D)
- Bypark på nordsiden af slusen (E)
- Pejlemærke på byens naturlige højdepunkt (F)
- Understøtning af vandsportsaktiviteter på stranden

Ikke alle de listede punkter er beskrevet nærmere i denne udviklingsplan, men er et oplæg til videre bearbejdning.





TRAFIKHÅNDTERING

\\ STRATEGI

Strategien for trafik håndtering retter sig mod tre emner; parkering, den kørende trafik og de bløde trafikanter.

Strategiens centrale virkemiddel er at gribe bilerne på hver sin side at bymidten således at antallet af parkeringssøgende trafikanter mindskes i det centrale af Hvide Sande, så antallet af biler, der skal over de to broer ved sluserne samtidig reduceres. Udviklingsplanen arbejder med tre større parkeringszoner, som skal gribe især de mange besøgende, der kommer kørende til byen om sommeren fra både nord- og sydsiden ad hovedvejen.

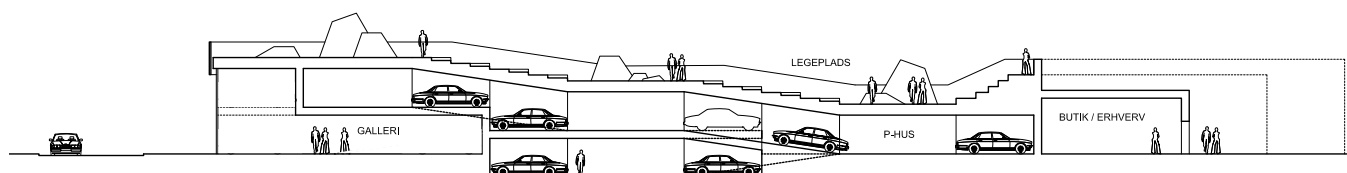
Der er en enorm forskel i det trafikale mønster samt behovet for parkeringspladser særligt i bymidten hen over året. Der bør derfor indføres en differentieret tilgang, hvor parkeringspladserne i bymidten bliver reguleret med f.eks. 30 minutters parkering om sommeren, mens det er tilladt at parkere i længere tid om vinteren. Denne regulering vil gøre de store parkeringszoner i periferien af bymidten mere oplagte at anvende for heldagsturisterne, mens de lokale fint kan parkere i gaderne mens de går et ærinde i byen.

Når man kommer til Hvide Sande i dag, er der mange parkeringspladser på centrale placeringer i byen. Disse udgør i forlængelse af fortætningsstrategien naturlige steder for ny bebyggelse. En fortætning af byen, og yderligere udvikling i turismen skaber dog også et behov for

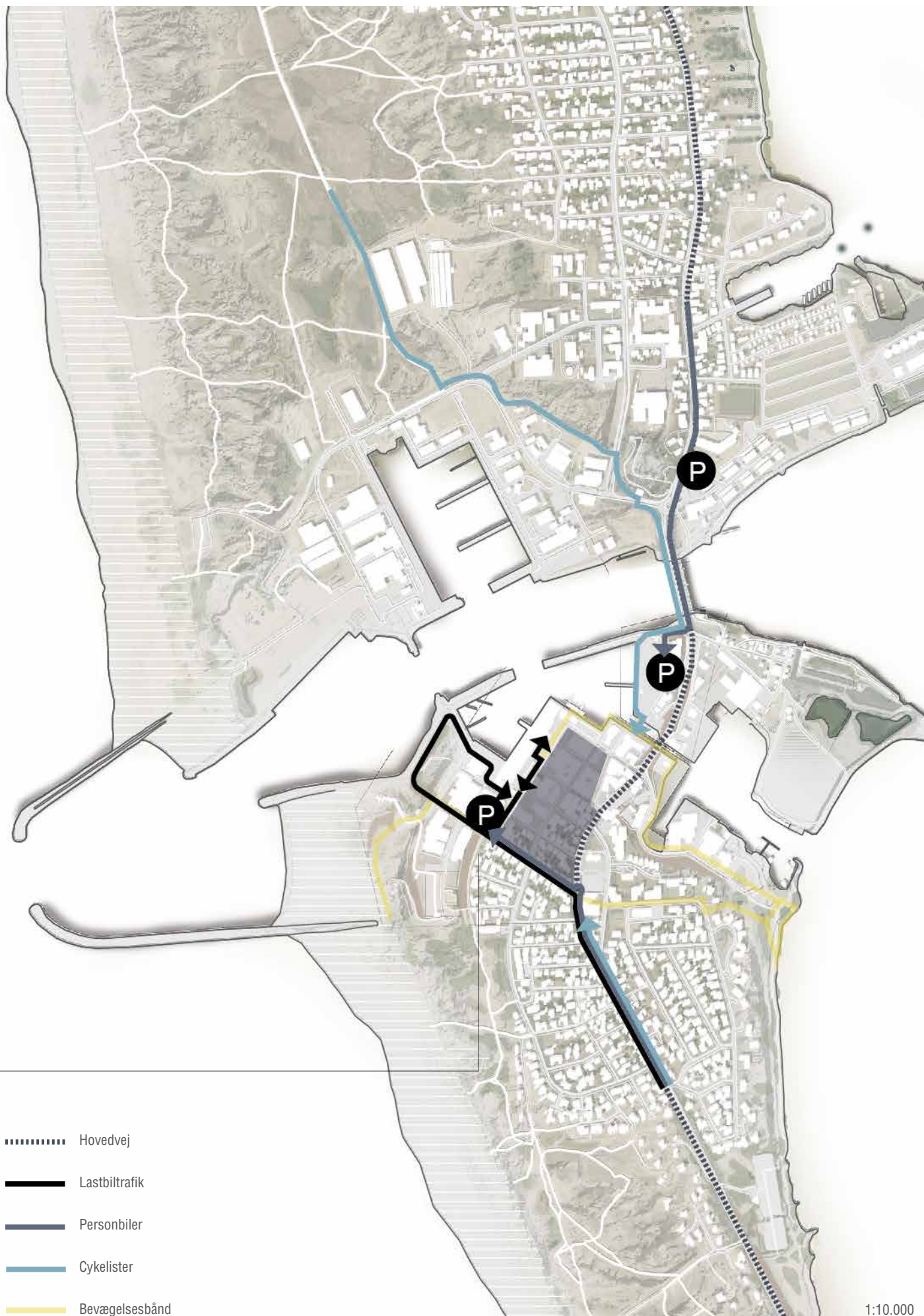
yderligere parkeringspladser. Udviklingsplanen arbejder derfor med parkering i flere niveauer i de tre zoner, for at opfylde det øgede parkeringsbehov. Vælger man at opføre egentlige parkeringshuse medfører det samtidig et opgør med det faktum at al parkering i byen frem til nu har været gratis.

Den kørende trafik begrænses på de steder, hvor de nye forbindelser for gående og cykelister etableres og der foretages yderligere ensretninger, samt regulering af den tunge lastbiltrafik for at opnå et større frirum for de bløde trafikanter.

Over de to sluser etableres en cykel og gangsti som kobles sammen med både Havneparken på nordsiden af slusen og bymidten hen over Sluseøen via en havnepromenade. Den naturlige ankomstmåde ind i bymidten vil i fremtiden være via denne forbindelse, og billister der ankommer til en af de to nordligste parkeringszoner kan med fordel parkere på den 'rigtige' side af slusen og bevæge sig videre derfra til fods. Denne forbindelse regnes for helt essentiel for at opnå et mere velfungerende trafikflow i byen.



Designeksempel: parkeringshus med parkering i flere niveauer



LANDSKAB

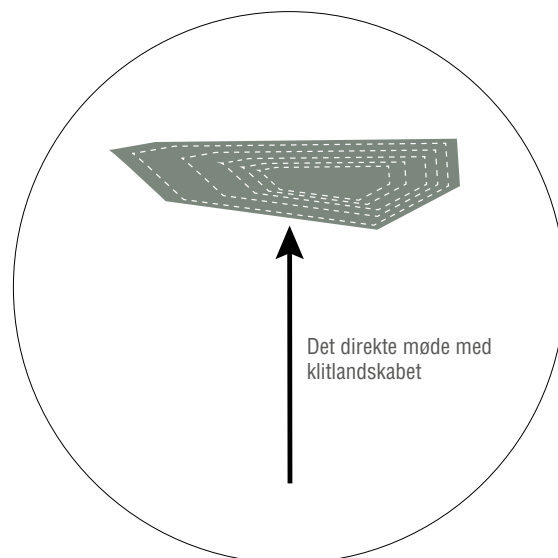
\\ STRATEGI

Hvide Sande er en by med mange hegn og mange belagte flader. Det er den fordi byen ligger på en sandtange helt ud til Vesterhavet, hvilket betyder at hverken jordbundsforhold eller mikroklima er fordrende for en grøn midtby med store træer og planter. Omvendt gør den udsatte placering også at den store natur i form af hav, klitlandskab og fjordlandskabet findes meget tæt på bykernen. Landskabsstrategien tager afsæt i denne unikke situation, som kun findes ganske få steder i Danmark.

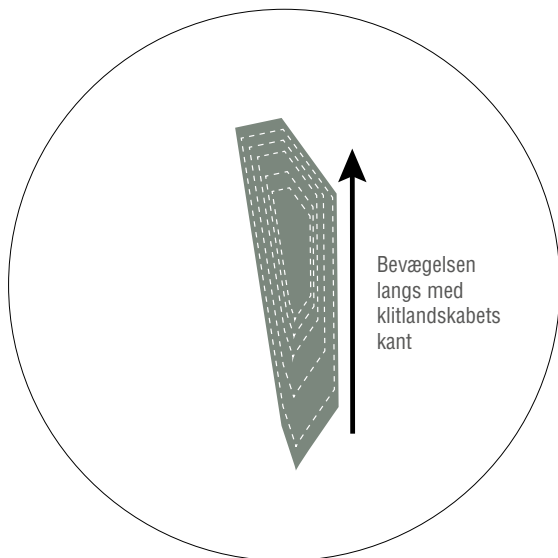
Landskabsstrategien har derfor to hovedformål, nemlig at understøtte Hvide Sandes barske og rå karakter og gøre stedets natur mere nærværende i byen. De grønne elementer der er i byen, skal i høj grad have karakter af fragmenter af det oprindelige klitlandskab. Billedligt set brydes der asfalt op og det oprindelige landskab får lov at tage over på ny. Denne tilgang får den største effekt, når landskabet får lov at være større elementer i byen. Landskabet skal på de udvalgte steder, hvor det trækkes ind, have lov at flyde og friholde noget af det rum og den plads, som i dag er kendetegnende for byen og en del af dens dna. Landskabet skal have karakter af klitlandskab, og der anvendes marehalm og andre hjemmehørende arter.

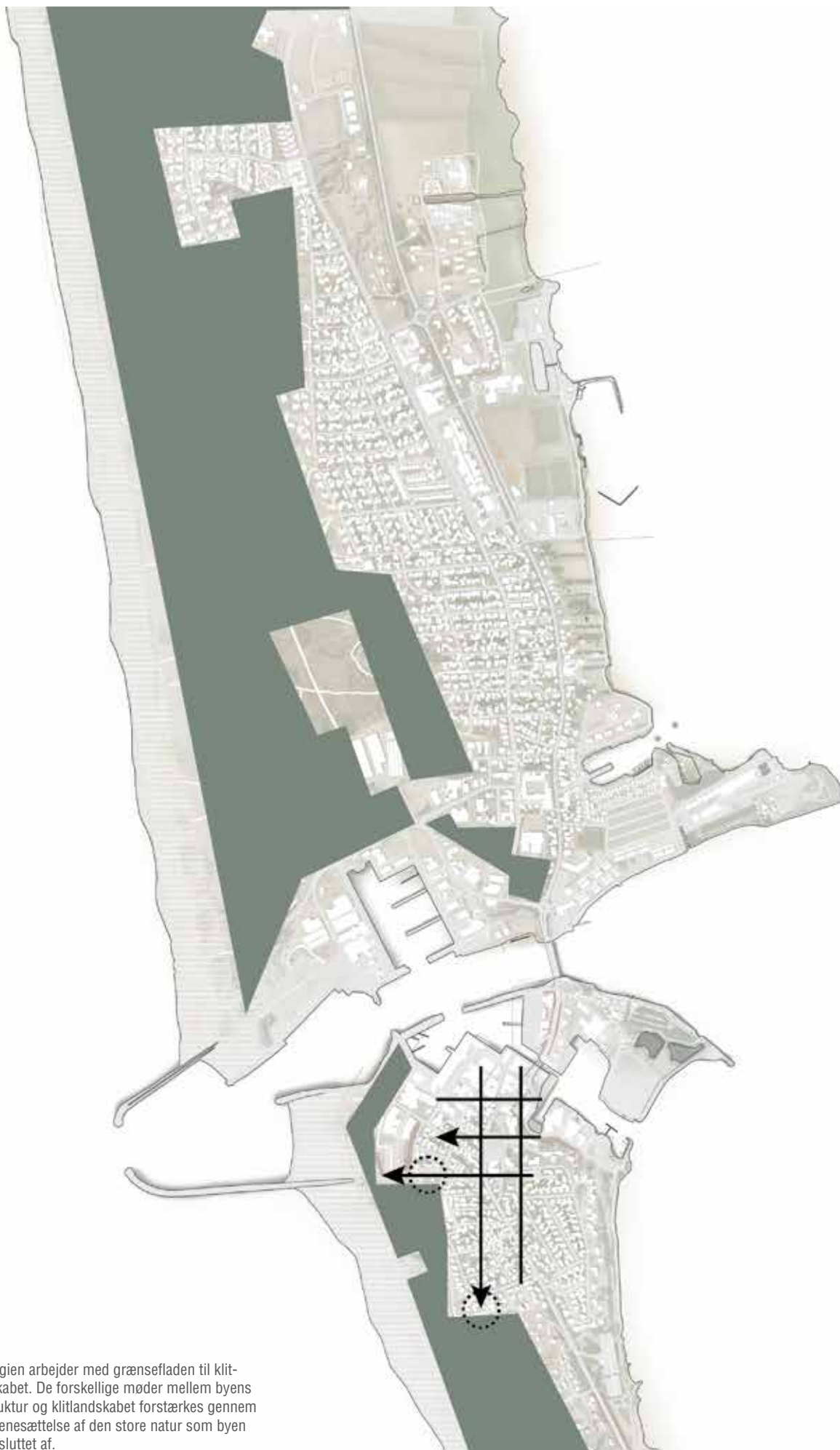
Det er vigtigt at værne om de store landskabselementer, der omkranser byen. Det er klitterne mod vest, fjordlandskabet mod øst, samt de friholdte arealer i området omkring Tyskerhavnen, men særligt den del af vesterhavs-klitten der ligger i byzonen. Denne del er ikke beskyttet af samme form for lovgivning som de resterende områder, men spiller en stor rolle i oplevelsen af den store natur helt tæt på bykernen.

De direkte møder mellem klitten og byen ligger i overgangen mellem byens grid og landskabet. Her bevæger man sig enten langs med klitlandskabet eller direkte imod det. Udviklingsplanens udlæg skaber flere af disse møder, hvor man fornemmer områdets store landskabstræk helt inde i byen.



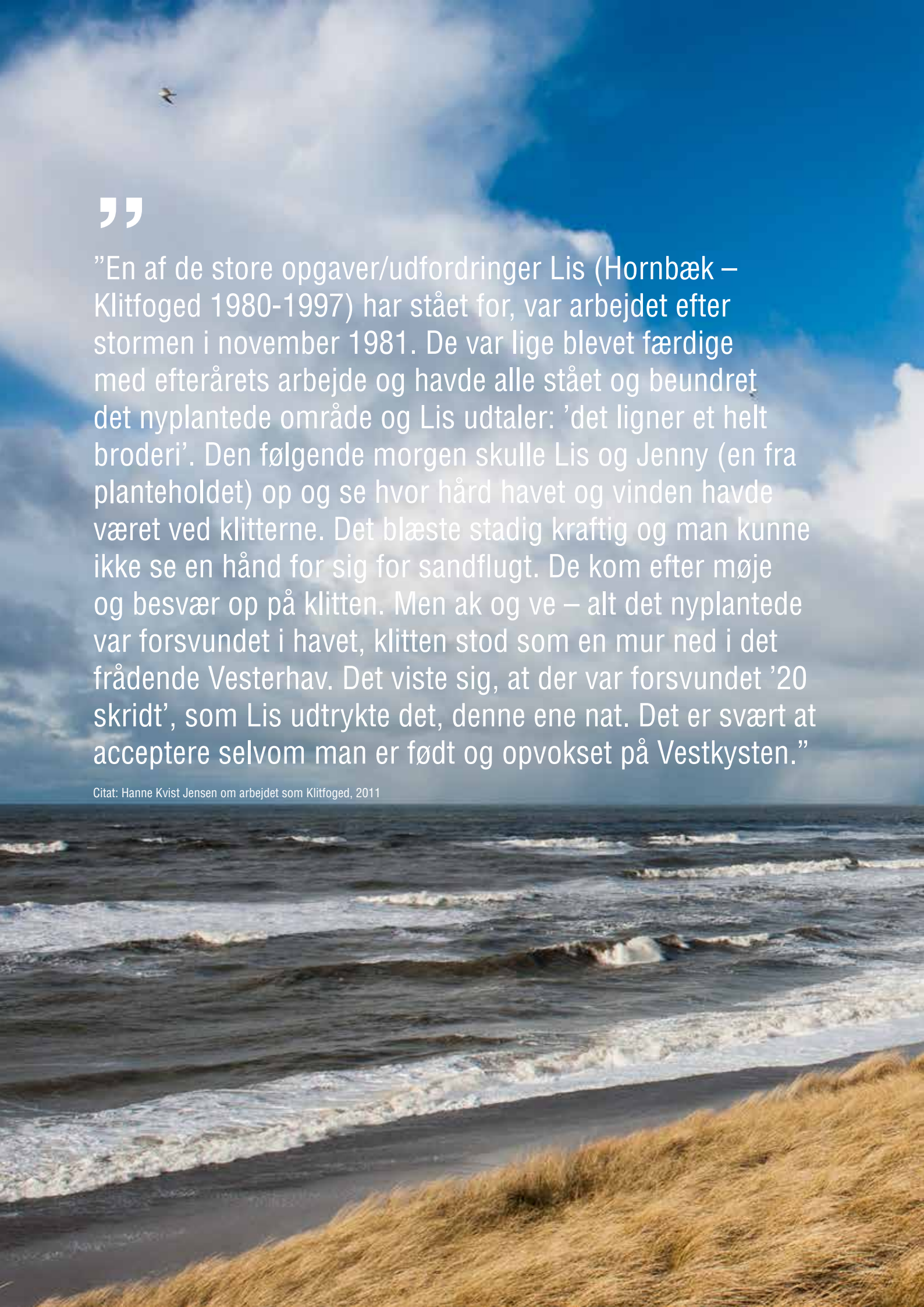
De forskellige møder, der opstår når byens vejstruktur møder landskabet er attraktive.





Strategien arbejder med grænsefladen til klitlandskabet. De forskellige møder mellem byens vejstruktur og klitlandskabet forstærkes gennem en iscenesættelse af den store natur som byen er omsluttet af.

1:15.000



”

”En af de store opgaver/udfordringer Lis (Hornbæk – Klitfoged 1980-1997) har stået for, var arbejdet efter stormen i november 1981. De var lige blevet færdige med efterårets arbejde og havde alle stået og beundret det nyplantede område og Lis udtaler: ’det ligner et helt broderi’. Den følgende morgen skulle Lis og Jenny (en fra planteholdet) op og se hvor hård havet og vinden havde været ved klitterne. Det blæste stadig kraftig og man kunne ikke se en hånd for sig for sandflugt. De kom efter møje og besvær op på klitten. Men ak og ve – alt det nyplantede var forsvundet i havet, klitten stod som en mur ned i det frådende Vesterhav. Det viste sig, at der var forsvundet ’20 skridt’, som Lis udtrykte det, denne ene nat. Det er svært at acceptere selvom man er født og opvokset på Vestkysten.”

Citat: Hanne Kvist Jensen om arbejdet som Klitfoged, 2011



UDVIKLINGSPLANEN

\\ DEN SAMLEDE PLAN MED UDPEGNING AF TRE FOKUSOMRÅDER

Udviklingsplanen er udviklet med særlig vægt på tre fokusområder samt to detailområder. Hvert fokusområde er behandlet i relation til udviklingsplanens strategier, med fokus på de ønsker til kommende funktioner, der er for de enkelte områder. Detailområderne er udvalgt, fordi de begge repræsenterer områder af stor interesse for ny turismeudvikling, og de tegnede forslag er derfor udviklet for at afklare, hvilke grundlæggende principper, der bør gælde for en fremtidig turismeudvikling, således at de kommer til at bidrage til en positiv udvikling for byen.

BYMIDTEN fokusområde 1.

En stor del af den turismeudvikling, der kommer til at ske i Hvide Sande, vil foregå i dette område. Det er her den primære fortætning vil finde sted, her der er brug for nye trafikale løsninger og her det offentlige rum skal opdyrkes og opgraderes med nye forbindelser og nye opholdsrum af forskellig karakter. Bymidten er det primære af de tre fokusområder, og de to detailområder Surfmekka og Sluseøen ligger begge i dette område.

HAVNEPARKEN fokusområde 2.

De tiltag der ligger i dette fokusområde er primært rettet mod lokalsamfundet og mod at skabe en bedre helhed i byen på tværs af slusen. Området indeholder ingen direkte turismeudvikling, men udviklingen i dette område understøtter visionen i den samlede plan og danner et sammenhængende grønt opholdsrum i byen til gavn for alle.

NORDBYEN fokusområde 3.

I dette område introduceres en øst/vest-akse som et opgraderet rekreativt bånd i byen. Der fortættes omkring akse og langs boldbanen med bosætning som formål.

Tiltagene i de tre fokusområder er i nogle henseender indbyrdes afhængige. Det betyder, at der er tale om omplacering af eksisterende funktioner i byen frem for tilføjelse af nye. Dette gælder f.eks. et af byens supermarkeder samt genbrugspladsen.



NORDBYEN

Bosætning
samling af rekreative
funktioner rettet mod
lokalsamfundet

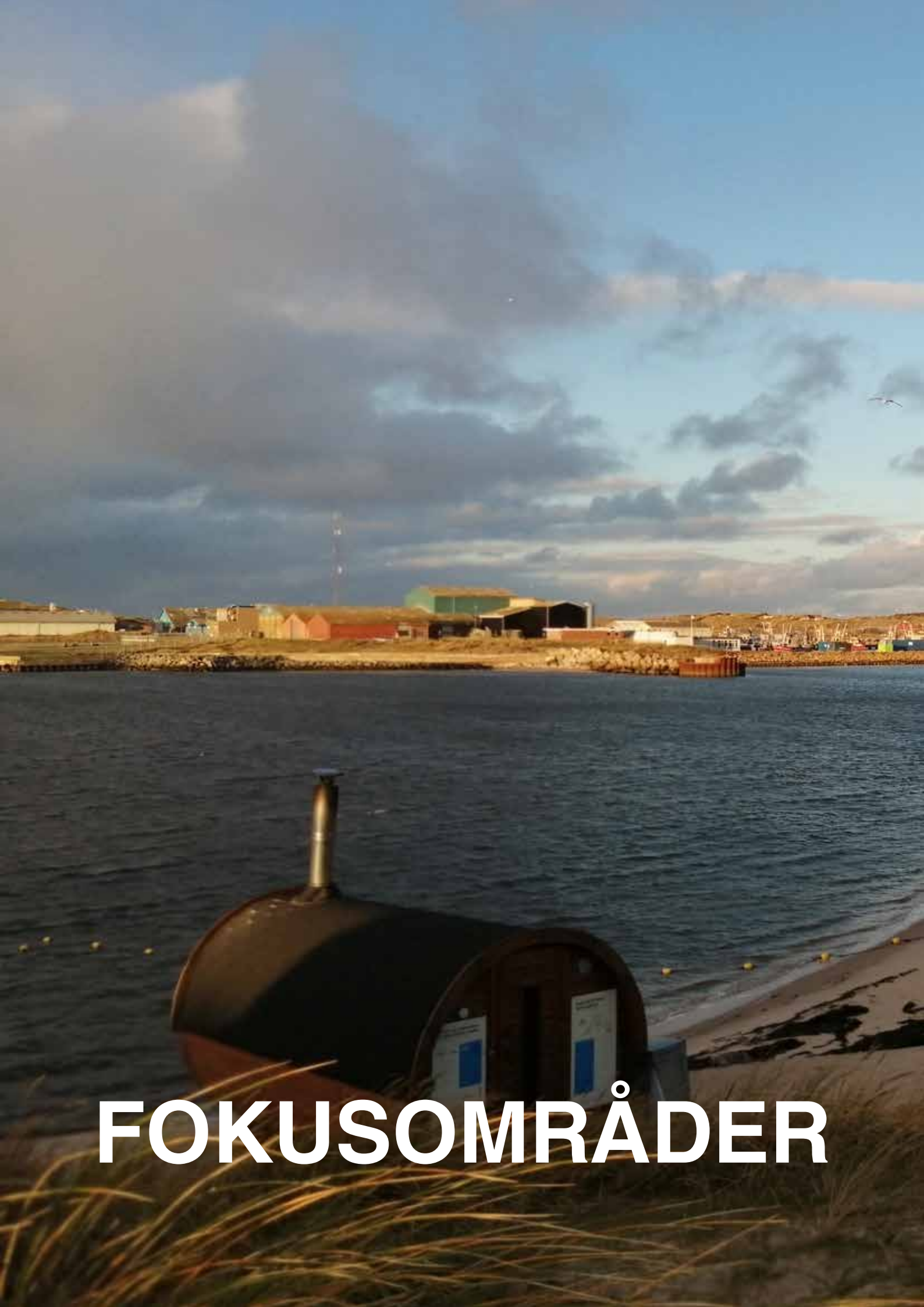
HAVNEPARKEN

Offentligt rum henvendt
mod lokalsamfundet

BYMIDTEN

Fortætning
Turismeudvikling
Offentligt rum

1:15.000



FOKUSOMRÅDER



BYMIDTEN

\\ FOKUSOMRÅDE 1

Når Hvide Sande udvikler sig sker der en gradvis omdannelse af byens kerne, som får en mere bymæssig karakter med højere og flere bygninger, samt flere butikker, cafeer og spisesteder af forskellig art. Samtidig vil en større del af den centralt beliggende by få karakter af egentlig bykerne. Bygningsmassen kan øges til et generelt niveau på 2-3 etager med respekt for den skala byen har og også vil få i fremtiden. Holdes byen på dette niveau overstiger bygningsmassen ikke klithøjden og balancen mellem det bebyggede og det store landskabstræk bevares. De fortætningsprincipper der anvendes i området, bygger på ønsket om at skabe en interessant oplevelse af byen i gadeplan, således at byens sammensatte og mangfoldige karakter bevares trods den nye udvikling. Den gridstruktur der findes i byens kerne bliver forstærket og er i høj grad med til at løfte oplevelsen af byen fra en lille fiskerby til en større havneby.

Koncentrationen af ny turismeudvikling i bymidten skaber grobund for et øget handelsliv og danner et kundegrundlag for højkvalitets spisesteder, som kan være til gavn for de lokale året rundt, men som ikke ville have en eksistensberettigelse i byen uden den øgede efterspørgsel fra turisterne særligt i sommerhalvåret. Hvide Sande har derfor et meget stort antal butikker, spisesteder og servicefaciliteter sammenlignet med andre byer af samme størrelse.

Byens nye bevægelsesbånd udlægges som et sammenhængende felt med nye belægningsarter, der skærer sig igennem den eksisterende asfalt. Denne tilgang markerer ønsket om et nyt hierarki i byrummet, med et større fokus på dem der bevæger sig til fods. I hele bevægelsesbåndet anvendes belægningssten af den samme type og kvalitet, men der arbejdes med en graduering så de nye byrum har den højeste grad af bearbejdning med f.eks. forskellige formater mens forbindelsesstykkerne har en mere afdæmpet bearbejdningsgrad. Alle nye overgange mellem bevægelsesbåndet og de asfaltbelagte køreveje markeres med chaussesten efter samme princip som allerede er indført flere steder i bymidten i dag. Ud over de nye hovedforbindelser arbejdes der med enkelte sekundære

forbindelsesveje primært som opkobling af området Surfmecca og som genvej helt ud på Sydstranden.

Den tunge trafik som i dag kører ad Toldbodgade bør i fremtiden afvikles ad Vestergade som den øvrige lastbiltrafik. Samtidig ensrettes Toldbodgade således at personbiltrafikken mindskes og der gives mere plads til de gående i området helt ned mod den sydlige kajkant. En forudsætning for dette er, at de to porte på nordsiden af auktionshallens læsseområde tages ud at drift.

Det anbefales at anlægge et parkeringshus i forbindelse med Vestergade. Udviklingsplanen udpeger ikke et egentligt byggefelt, men peger på zonen omkring Vestergade som den rigtige placering for den sydligste af de tre parkeringszoner.

Bymidten er det mest belagte område i hele Hvide Sande, og med god grund, da forholdene ganske enkelt ikke er specielt velegnede for vegetation. Udviklingsplanen arbejder derfor med at trække oplevelsen af stedets natur tættere på i den centrale by gennem visuelle forbindelser og iscenesættelse af mødet med det klitlandskab, der findes helt ind mod bykernen. Ønsker man at skabe flere grønne områder helt centralt bør dette gøres i henhold til udviklingsplanens landskabsstrategi.

Kirken er en af de betydningsbærende funktioner, som i fremtiden skal have mere rum omkring sig, og det skal være af en højere kvalitet end det er i dag. Der er et stort parkeringsbehov i forbindelse med kirken som fortsat skal afvikles, dog vil noget af den parkering der i dag afvikles på pladsen naturligt flyttes til den sydlige parkeringszone når denne udvikles. Derved frigives der plads omkring busholdepladsen, som på sigt f.eks. også vil kunne servicere de cykelister der kommer ind sydfra med ladestationer til el-cykler, pumpe og servicefaciliteter. Øst-vest forbindelsen markeres af det sammenhængende belægningsbånd på tværs af pladsen syd for kirken.

Bymidten i tal

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	13.900 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	0 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	86
Ferielejlighed type B - 25 m ²	278
Sengepladser	900
Øget parkeringsbehov	364



TO BYGADER

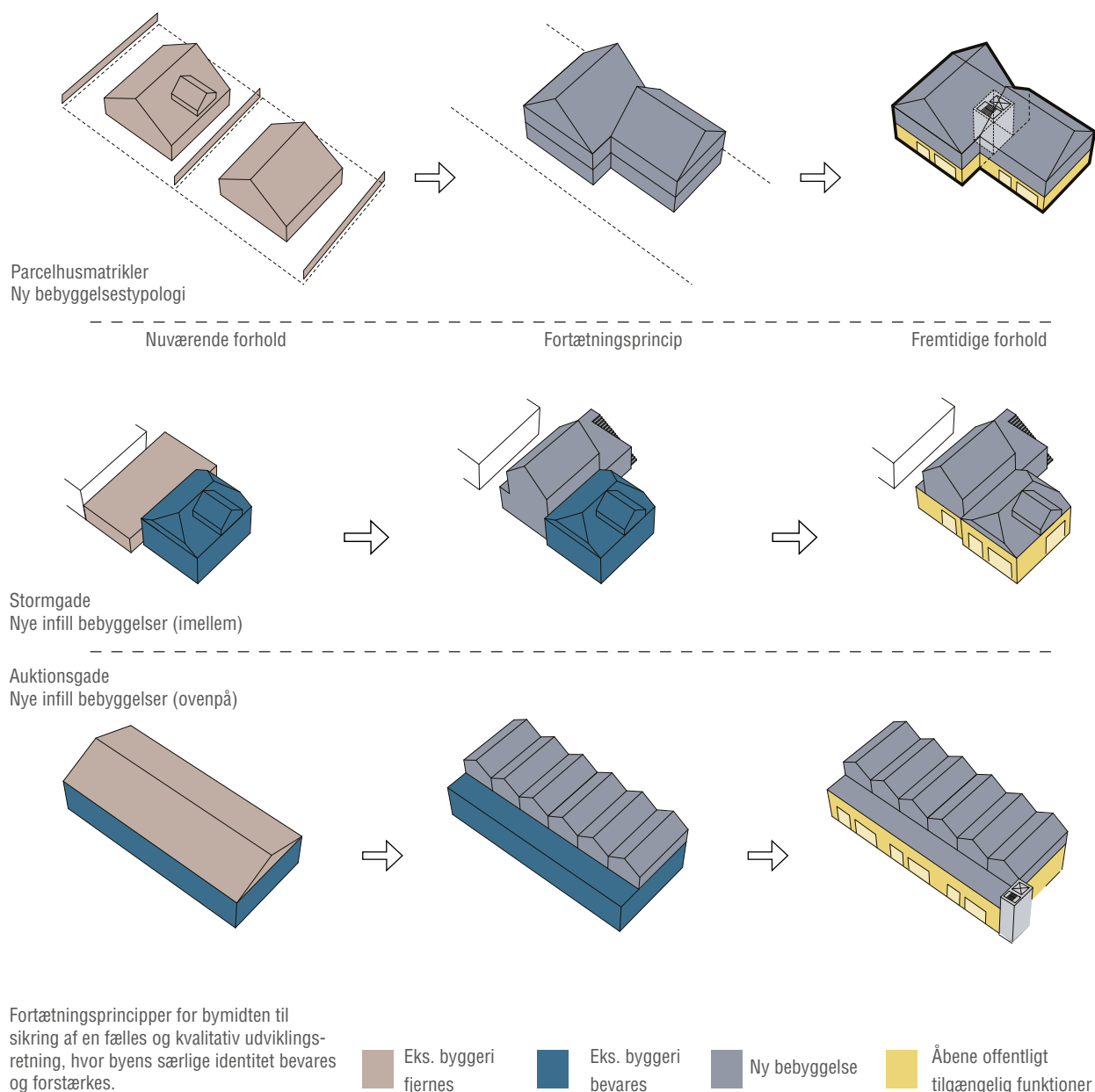
\\ IDENTITET OG SÆREGENHED

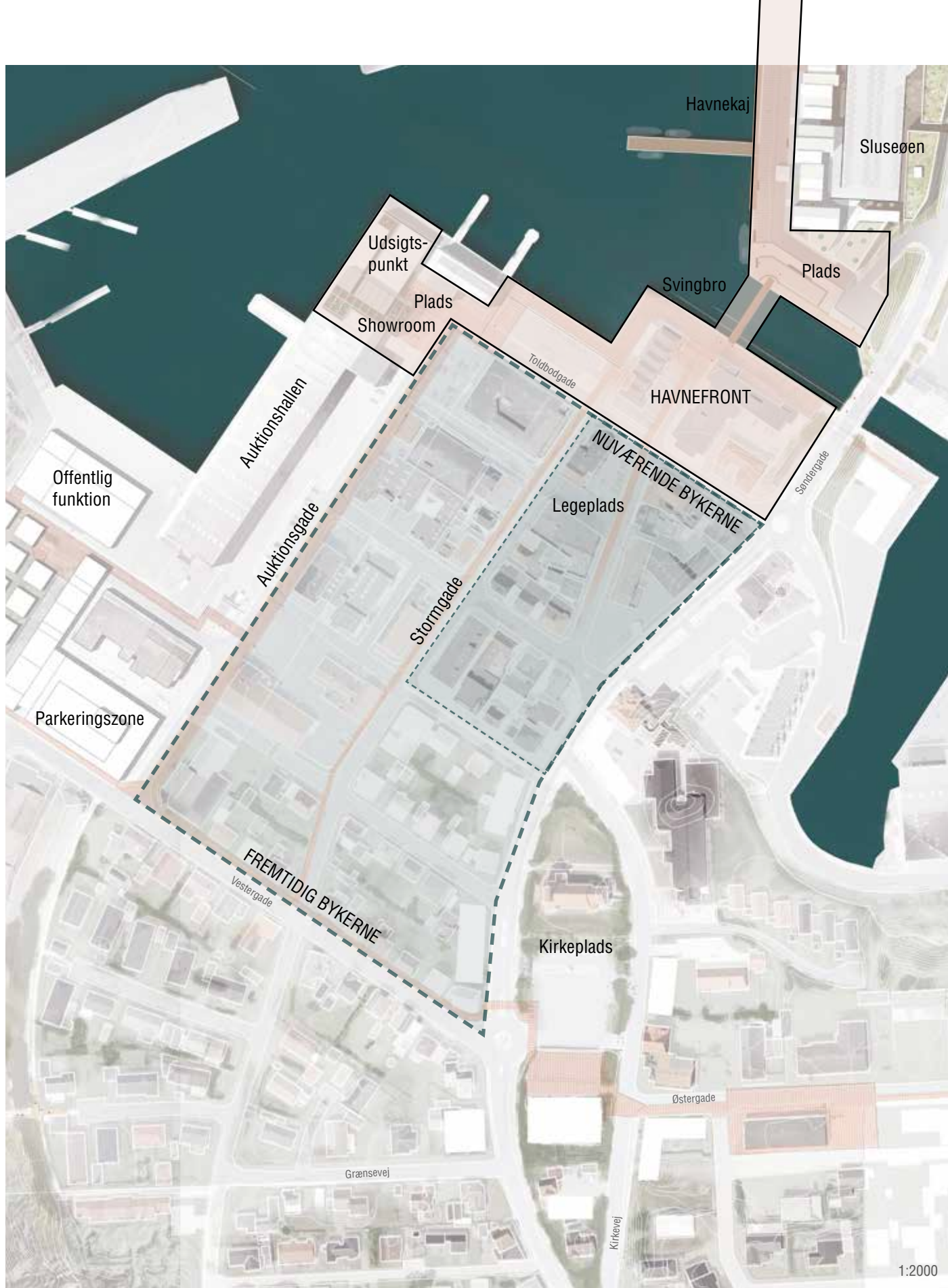
Hvide Sande har i dag en ganske særlig karakter. Byen er en sammensat by med to særegne identiteter: en fiskeri- og havneby samt en handelsby. De to identiteter og funktioner lever i sameksistens i hjertet af Hvide Sande hvilket, sammen med byens unikke placering i klitterne mellem fjord og hav, giver byen dens særlige karakter.

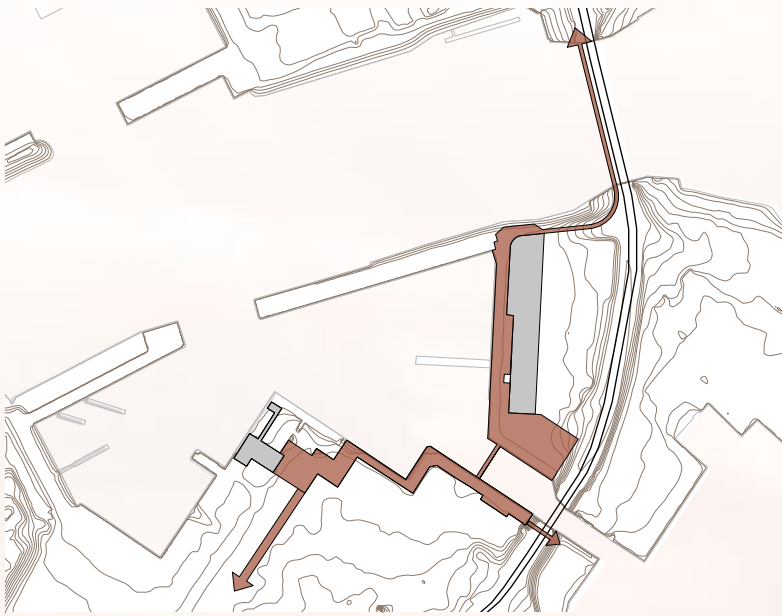
Byens to parallelle hovedgader: Auktionsgade og Stormgade repræsenterer hver én af de to identiteter. Auktionsgade er en aktiv industrigade med tung trafik, parkeringsarealer og et opløst gadebillede, der modsat Stormgade, ikke konsekvent afgrænses af bebyggelse. I Auktionsgade dominerer fiskeindustri og havnekarakter, og gadens udtryk er rå, groft, slidt, grimt, sammensat og kontrastfyldt.

Stormgade derimod har bykarakter som handelsgade. Gadens kanter flankeres af bygninger og byhuse, hvilket giver et tydeligt defineret gadeforløb. Gadens udtryk er i sammenligning med Auktionsgade mere sammenhængende, pænt, velholdt og forfinet.

For at styrke Hvide Sandes særegne karakter er det essentielt at begge de to identiteter bevares og styrkes. Der kan derfor med fordel arbejdes med (og ikke imod) dette princip for at forstærke karaktererne og styrke de to hovedgaders forskellighed i den fremtidige byudvikling. Byens dualisme er et særkende, der skal dyrkes, ikke udviskes.







Den centrale forbindelse fra nord til syd for bløde trafikanter, som vil binde byen sammen og gøre havnekanten til en af byens nye forsider.



Visualisering af den nye svingbro set fra bymidten mod Sluseøen.



STORMGADE

\\ EN SAMMENHÆNGENDE BYGADE

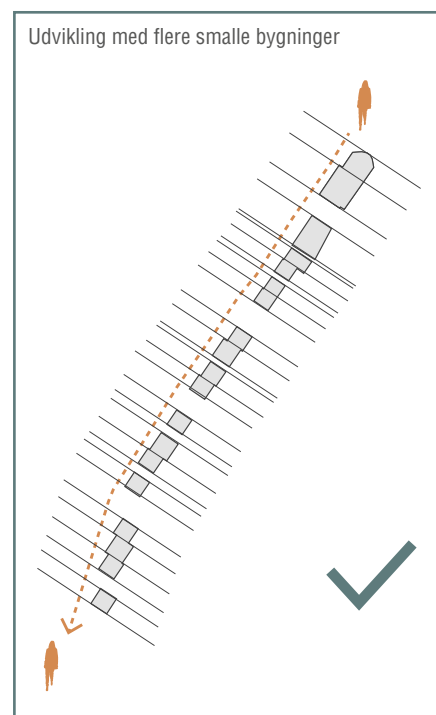
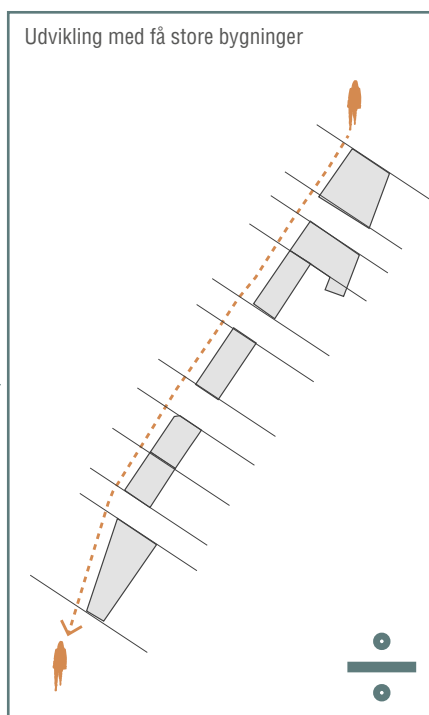
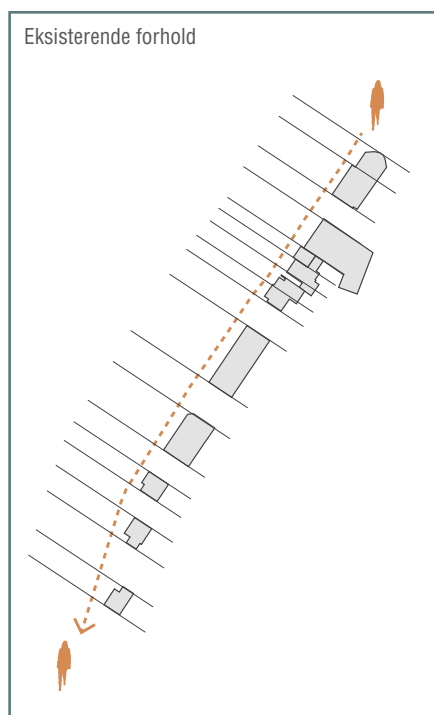
Stormgade (og området mellem Stormgade og Søndergade) i Stormgade skal by- og handelsgade-karakteren styrkes. Butikkerne her er helårsbutikker og gadebilledets udtryk pænt, velholdt og sammenhængende og arkitekturen fint detaljeret.

Bymidten i Hvide Sande er lille og gåturen på langs eller tværs er så kort, at skala og detaljering af bebyggelsen bliver ekstremt vigtig. Ved en fortsættelse af den nuværende tendens for nybyggeri med større bygningsvolumener på tværs af matrikelgrænser, kan byen krydses ved kun at se og opleve et meget lille antal huse/bygninger. Dette giver en fattig bymæssig oplevelse, som hurtigt er overstået, hvorfor turister og øvrige besøgende hurtigt vil tage videre.

I det fremtidige scenarie arbejdes der i stedet med en lodret opdeling af bygningsvolumenerne som smalle byhuse side om side. Oplevelsen af en by sker i de gåendes øjenhøjde, hvorfor opdeling i mindre bygninger skal fremgå tydeligt i stueetagen. Dette fremhæves yderligere gennem facadeforskydelser, der giver gadebilledet dybde.

Butikker kan etableres på tværs af bygninger, men facaderne må ikke smelte sammen. Facademæssigt er hvert hus sit eget, hvilket også bør vise sig i materialevalg eller farvenuance.

Bebyggelserne holdes i et bymæssigt farvespektrum med nuancer af rød, gul, brun og orange med facader i tegl, puds beton eller andet. Bygningerne ses gerne med taghældning, synligt tag eller gavle som modsætning til industribygningernes flade tage.



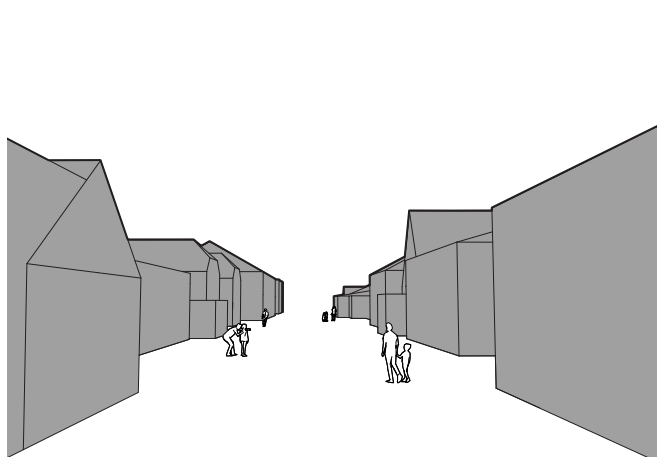
Udviklingens betydning for oplevelsen af at gå gennem byen via Stormgade.



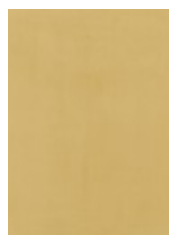
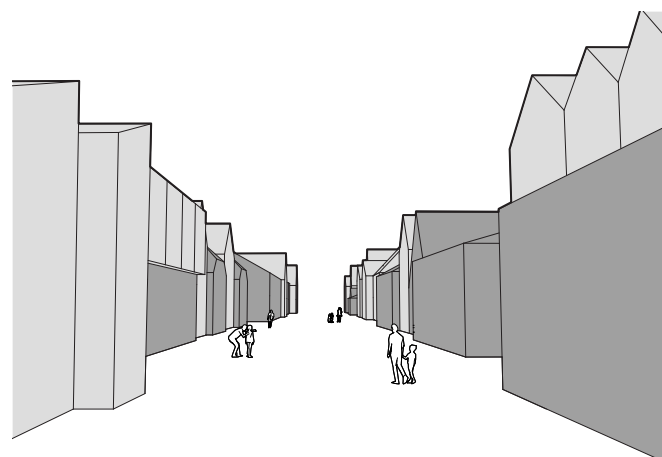
reference - infill



reference - volumen



Oplevelsen af gaderummet før og efter fortætningen af bymidten - Stormgade



Byens farver: nuancer af rød, gul, brun, orange
(Blødstrøgne, karakterfulde, genbrugstegl, bagsidetegl men ikke maskintegl)

AUKTIONSGADE

\\ EN KONTRASTFYLDT HAVNEGADE

Auktionsgade (og området mellem Auktionsgade og Stormgade) I Auktionsgade beror strategien for ny bebyggelse i høj grad på et additionsprincip, hvor de større industribygningers volumener bevares og tilføjes påbygninger, samt suppleres med nybyggeri. De tilføjede enheder/bygninger kan variere fra små selv-groede tilføjelser og udnyttede containere til luksuriøse penthouse-ferielejligheder.

Auktionsgade skal fortsat være rå og sammensat, og her er der plads til midlertidige strukturer, pop-ups, sæsonbestemte aktiviteter og bebyggelser/pavilloner samt overraskende kreative tiltag.

Arkitekturen er grov og rå eller stram og raffineret i kontrast til den eksisterende industriarkitektur. Materialeholdningen bygger videre på fiskeindustriens materialer som beton, metal og plastik. Farvemæssigt kan de nye tilføjelser tilpasse sig industriens grå og sorte nuancer eller være i kontrast hertil.

Den største udfordring med et område som Auktionsgade er 'pænhed'. Gaden må ikke sminkes, men skal i stedet bevare sin autentiske patina og råhed, både i detalje og helhed.



Home-design, CPH Container 1

Inspiration - karakter og materialer



Parasite architecture for Rotterdam, Korteknie and Stuhlmacher



Parasitic Apartments
Stephane Malka Architecture



House in Yamasaki, Tato Architects



Goldsmiths Centre
for Contemporary
Art, London



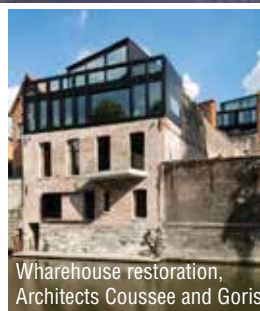
Sleeping pods,
arkitekt James Furzer



Brandts Klædefabrik, Kulturelt
midtpunkt Odense



Tilbygning, Jose
Hevia Hicarquitevura



Warehouse restoration,
Architects Coussee and Goris



Damesalen Laboratories
Mikkelsen Architects

Inspiration - add-on arkitektur

Farveholdning



Beton

Metal

Træ

AUKTIONSHALLEN

\\ EN AF BYENS NYE LOKALDESTINATIONER

Auktionshallen udgør et stort volumen på havnen, og rummer et væsentligt potentiale for udvikling. Ideen er at udvikle et af de fremtidige attraktionspunkter i byen på siden og toppen af auktionshallen. Det nye showroom for auktionshallen skal fremstille de processer, der finder sted i forbindelse med auktionshallen, og inviterer lokale såvel som turisterne tættere på den aktive havnedrift uden at forstyrre den. Det nye udsigtspunkt lægger sig helt ud på hjørnet af auktionshallen og giver fuldt udsyn til aktiviteterne på vandsiden, mens showroom og café placeres på bagsiden af nye administrative faciliteter, som er med til at skærme for både vind og støj fra isværket. Selve auktionshallen åbnes op med glaspartier mod den nye plads foran isværket, og skaber et kig til Vesterhavet og solnedgangen hele vejen gennem Toldbodgade. Dette kig er med til at gøre havet og naturen mere nærværende i bymidten og skaber en ny stærk visuel forbindelse på tværs af byen.

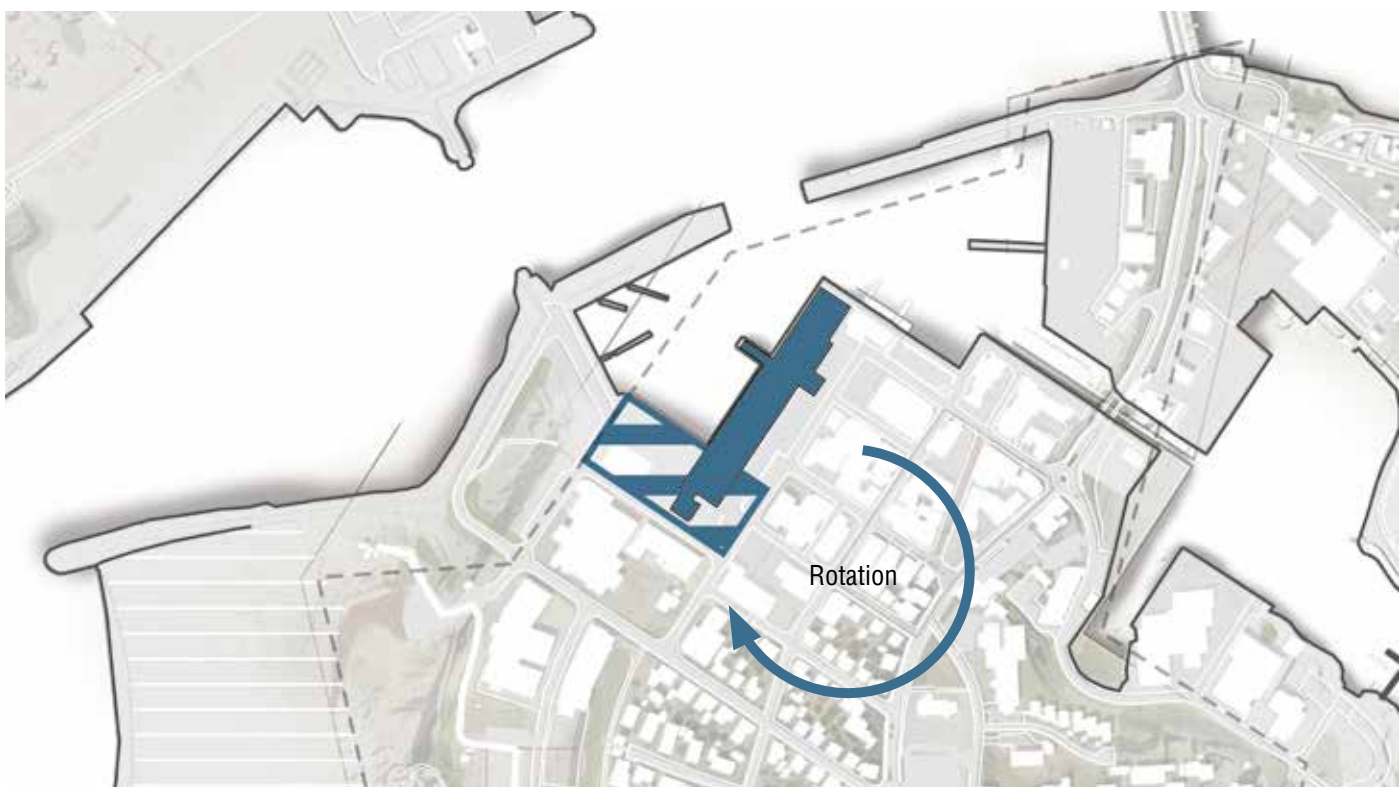
Pladsen foran auktionshallen er en del af byens nye bevægelsesbånd og er et af de byrum, som har en belægning af højere kvalitet og bearbejdningsgrad, hvor opholdsrummet og de bløde trafikanter prioriteres frem for den kørende trafik. Der vil fortsat være ensrettet personbiltrafik hen over pladsen, men den vil udgøre en trafikdæmpet zone, hvor bilerne skal færdes på de gåendes præmisser.

Der har tidligere været arbejdet med et forslag om at rotere auktionshallen. Dette vil med ét greb åbne bymidten op mod havnen, skabe en række nye attraktive matrikler langs kajkanten og tillade en modernisering af auktionshallen. Denne modernisering vil skabe grundlag for en gentænkning af de funktioner der findes i auktionshallen i dag og give mulighed for at udvikle et egentligt konsumcenter samt at afvikle en stor del af byens stigende parkeringsbehov på taget af den nye bygning. Der arbejdes fortsat med denne vision i havnens regi som et fremtidigt scenarie, dog ikke indenfor den tidshorisont denne plan stiller op.

Ved en rotation af auktionshallen opstår der et potentielt problem i forhold til vind gennem bymidten, da den eksisterende hal skærmer gaderne mod vest. Denne problemstilling skal afklares yderligere, i tilfælde af at havnen vælger at gå videre med planerne omkring dette scenarie.



Visualisering af mulig udvidelse af auktionshallen med showroom, café og udsigtspunkt







Visualisering af mulig udvidelse af auktionshallen med kig gennem den eksisterende bygning

SLUSEØEN

\\ DETAILOMRÅDE A

Detailområdet Sluseøen er udvalgt, fordi det rummer et stort potentiale for turismeudvikling og kan blive en helt ny brik i bybilledet i Hvide Sande med sin egen karakter i en anderledes struktur end den øvrige by. Området har hidtil været tiltænkt rene havnerelaterede erhvervsformål, men anses nu som et realistisk bud på et område Havnen vil afstå til andre formål.

Det viste designeksempel arbejder med at udlægge et parkeringsdæk i to etager, som udgør en af de tre fremtidige parkeringszoner i byen. Det er her dagsturisterne ankommer til Hvide Sande og herfra de bevæger sig videre til fods af havnekajen og den nye broforbindelse over kammerlusen. Parkeringsdækket udnytter det terrænspring, der er på Sluseøen, således at det øverste dæk ligger i niveau med vejen. Det underste dæk ligger sammen med bygningerne omkring det på en 1 meter høj plint som udgør højvandsikringen af området, der ellers ville stå under vand når vandstanden i Vesterhavet stiger ved storm og lignende. Ud mod havnekajen etableres ferielejligheder eventuelt med åbne stueetager i 2-3 etager. På bagsiden placeres et supermarked, som vil få optimal eksponering mod hovedvejen og ligge i direkte forbindelse med parkeringsdækkene. Den nordlige side af sluseøen udgør en særlig synlig og central placering i byen, hvor en bygning med en offentlig funktion ville være oplagt.

Udviklingen af bebyggelsen på sluseøen foreslås udført som et partnerskab mellem flere aktører som alle skal bære en del af ansvaret for de infrastrukturelle elementer som er nødvendige for området. Området kunne derfor opdeles i matrikler, der alle indeholder en del af parkeringsdækket, promenaden og plinten foruden selve randbebyggelsen. Som åbningstræk for udvikling i dette område bør der anlægges en rundkørsel, der sikrer en tilstrækkelig adgang til området, og samtidig sikrer at hovedvejen ikke trafikbelastes yderligere på grund af den nye byudvikling. Rundkørslen vil samtidig sikre et bedre trafikflow både ind i det centrale Hvide Sande men også øst for vejen ind i erhvervsområdet.

Broforbindelsen skal etableres som svingbro, således at funktionaliteten i kammerlusen ikke forstyrres. Ligeledes

skal redningsbåden flyttes over på den vestlige side af broen for fortsat at sikre ordentlige arbejdsforhold for denne.

Tre centrale udviklingsprincipper som byudvikling i dette detailområde bør følge, for at det understøtter udviklingsplanens overordnede formål:

- Bebyggelsen skal afholde et stort antal parkeringspladser for at Sluseøen kan blive den nye indgang til bymidten.
- Havnekajen skal friholdes særligt omkring svingbroen, fordi stedet i fremtiden vil blive en 'byens plads' og byens åbne karakter bør bevares i dette område.
- Områdets investorer/aktører skal have et medansvar for de infrastrukturelle elementer i området.





Situationsplan 1:1000

Visualisering af princip for Sluseøen med ferielejligheder og en aktiv havnekant med direkte forbindelse til bymidten via den nye svingbro.





Sluseøen i tal

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	4300 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	0 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	27
Ferielejlighed type B - 25 m ²	86
Sengepladser	280
Øget parkeringsbehov	114
Nye parkeringspladser	230

SURFMEKKA

\\ DETAILOMRÅDE B

Området omkring Rødspættevej og Tungevej er udpeget til detailområde, fordi det har en strategisk god placering for udvikling til turismeformål. Området ligger på kanten mellem havnen og bymidten, hvor mødet mellem by, havn og natur tegnes helt skarpt op. Der ligger samtidig et stort potentiale i at området er koblet direkte op på byens fremtidige bevægelsesbånd. Området for enden af Tungevej huser i dag et velfungerende og voksende surfmiljø, på den store parkeringsplads. Mange surfere benytter sig af muligheden for at natparkere i deres autocampere, og der findes en surfcafé på området i sommerhalvåret.

Balancen mellem det bebyggede og det åbne rum er helt central i denne del af byen fordi de aktiviteter, der findes i området, er direkte afhængige af et stort fysisk areal for at kunne fungere - det gælder både det eksisterende fiskerierhverv, og surfmiljøet. Surfmekka består derfor af to dele, som på hver deres måde understøtter og udbygger det surfmiljø, der allerede findes i Hvide Sande.

Den sydlige del af Surfmekka består af et åbent område, som fortsat skal kunne rumme autocampere, transport til og fra virksomhederne i området osv. Det nuværende caféområde udbygges f.eks. med legeplads og andre understøttende funktioner, der vil optimere området til brug for aktiviteter i direkte relation til havet.

Områdets nordlige del rummer mulighed for at skabe plads til ophold, overnatning, yderligere parkering og forskellige andre servicefaciliteter som spisesteder, klubfaciliteter og lignende rettet mod surfermiljøet og dets brugere. Det viste designeksempel arbejder med en graduering af bygningsmassen, hvor havnens større skala optages ind mod bymidten, mens åbenheden bevares i bebyggelsesplanen helt ud mod klitterne. Der er udlagt en række byggefelt af 10x10 meter, som vil kunne bebygges i tre etager. Målet med denne struktur er, at opnå et meget mangfoldigt udtryk i bebyggelsen og skabe en samling af forskellige typer af mennesker, der alle har en forbindelse til surfermiljøet. Således kan nogle enheder indeholde 4 lejligheder, mens andre måske indeholder 12 små værelser der lejes ud under hostel-lignende forhold. Denne udnyttelse vil sikre at de nye sengepladser, der

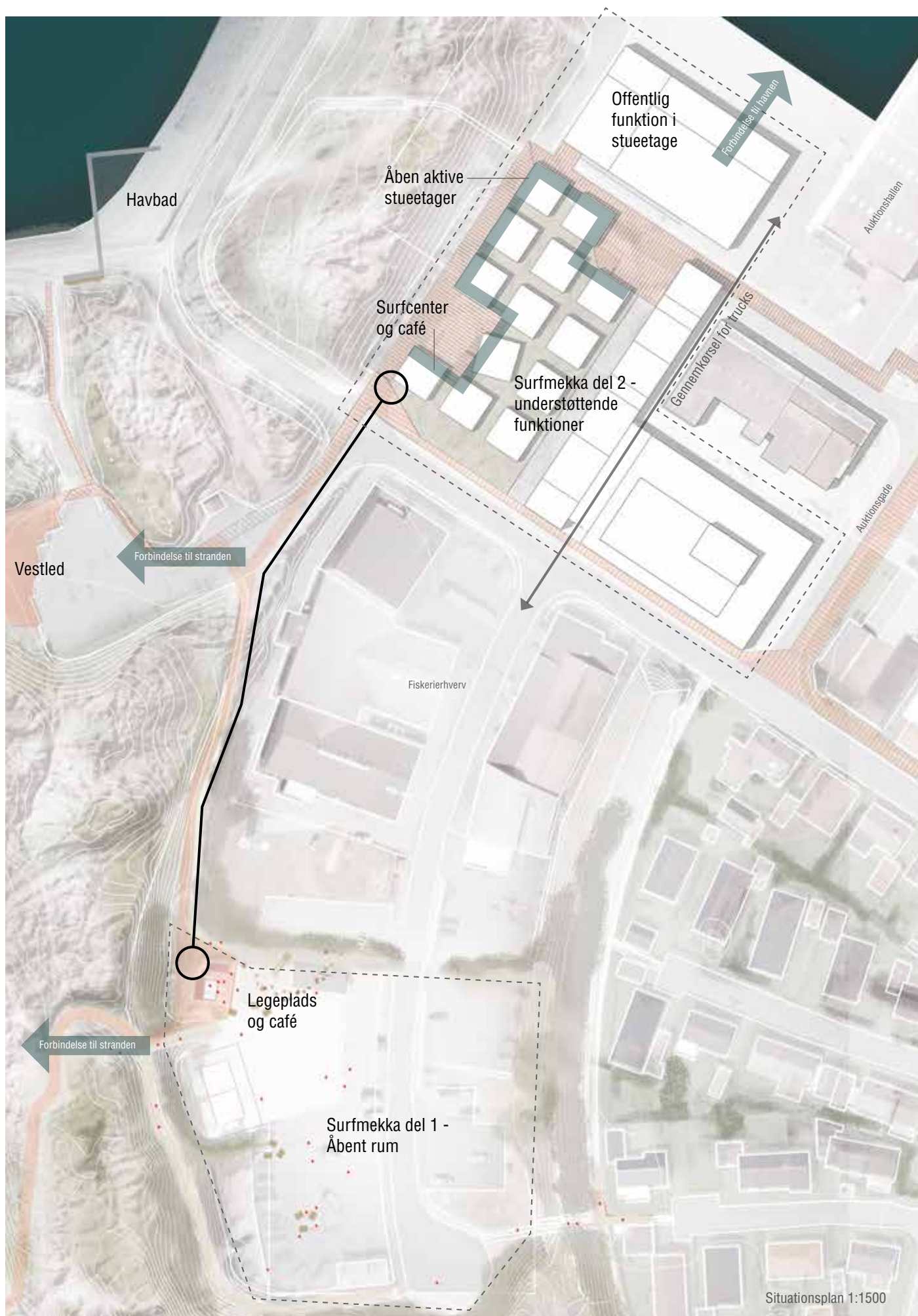
tilføjes i området får status af varme sengepladser, hvilket er en generel målsætning for udviklingsplanen. Bebyggelsen helt mod nord får direkte udsyn til havnen og de fiskeriaktiviteter, der knytter sig til kajen.

Byens bevægelsesbånd løber gennem området på kanten af Vesterhavsklitten og er med til at binde området sammen med bymidten. Samtidig bliver de surfrelaterede aktiviteter mere synlige i byen og vil være med til at skabe et sted med en særlig stemning og karakter, som på sigt kan blive et tiltrækningspunkt i sig selv.

Der er fire helt centrale udviklingsprincipper som byudvikling i dette detailområde bør følge, for at det kan understøtte udviklingsplanens overordnede formål:

- Den offentlige forbindelse igennem området skal bevares og prioriteres.
- Det åbne rum bør bevares i den sydlige del af Surfmekka.
- Bebyggelseshøjden i den nordlige del af Surfmekka bør tilpasse sig byens skala.
- Bebyggelsen kan med fordel udbydes i mindre dele for at sikre et mangfoldigt udtryk samt en bred sammensætning i gruppen af slutbrugere.
- Den primære parkering bør afvikles i et parkeringshus integreret i den nordlige del af Surfmekka, som skal udgøre én af tre centrale parkeringszoner i byen.





Situationsplan 1:1500

Visualisering af princip for åben bebyggelsesstruktur i Surfmekka med overnatningsmuligheder i lette konstruktioner, der sikrer liv mellem bygningerne og offentlig adgang igennem området.





Surfmekka i tal

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	6400 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	0 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	55
Ferielejlighed type B - 25 m ²	76
Sengepladser	372
Øget parkeringsbehov	131
Bevarede parkeringspladser	235

HAVNEPARKEN

\\ FOKUSOMRÅDE 2

Havneparken har potentiale til at blive et sammenhængende grønt opholdsrum i byen, i tilknytning til en række vigtige funktioner i byen. Området rummer i fremtiden byens eneste skole, hallen med en række sportsfaciliteter samt Fiskeriets Hus og det fredede område Troldbjerg. Havneparken vil blive udgangspunktet for en stor del af byens rekreative funktioner og danne nye opholdsrum i byen med både legeplads og bypark.

Ankomsten til det centrale Hvide Sande gennem rundkørslen og over slusen forløber i dag gennem et stort, åbent og udefineret rum domineret af parkeringspladser på fladen. En fortætning langs hovedvejen vil give byen en kant der kommer hen og møder det grønne klitlandskab.

I pladsens rand mod vejen etableres et nyt ferielejlighedsbyggeri i 2,5 etage således at oplevelsen af ankomsten til det åbne fjordareal ved slusen sker gennem en indsnævret passage mellem bebyggelse og Troldbjerg. Derved indrammes udsynet til havnen, og der dannes et portmotiv som trækker kontrasterne i byen op. Gaderumsmets kanter trækkes hermed skarpere op og der dannes et decideret byrum både på vejsiden og på østsiden af bebyggelsen. Derudover fungerer den nye bebyggelse som skærm for de mange biler som står parkeret.

I stueplan bibeholdes parkering i den ene halvdel mens der er mulighed for erhverv i den anden halvdel ud mod vejen. På 1. og 2. sal placeres ferielejligheder med interne trapper, hvorfra der er unik udsigt mod sydøst ud over fjorden. Ankomst til lejlighederne sker evt. fra svalegang på 1. sals østside.

Bagved parkeringspladsen mod nord ligger i dag en lav bebyggelse indeholdende meget små beboelsesenheder. Her foreslås en større og højere bebyggelsesstruktur bestående af bygningsvolumener i 2 etager som forskyder sig fra hinanden og roterer sig i retning af fjorden. På denne måde får de fleste af boligerne mulighed for det unikke kig ud over fjorden fra sydvendte altaner på 1. sal. Arkitekturen får her mere karakter af rækkehus med parkering på bagsiden mod nord.

Ved hallen bevares de parkeringspladser der findes i dag, men de flyttes ud til vejen mod vest, så det centrale opholdsrum friholdes for kørende trafik. På den måde styrkes oplevelsen af et sammenhængende landskabeligt rum.

Havneparken i tal

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	1500 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	500 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	12
Ferielejlighed type B - 25 m ²	40
Sengepladser	128
Øget parkeringsbehov	52
Nye parkeringspladser	80



Situationsplan 1:1000



Principsnit 1:150

NORDBYEN

\\ FOKUSOMRÅDE 3

Bearbejdelsen af området indebærer introduktionen af en styrket øst/vest-forbindelse og en samling af flere rekreative funktioner i området omkring den gamle skole. Det rekreative bånd danner et naturligt omdrejningspunkt for fortætningen af boligmassen omkring boldbanerne. For at øge bolig-kapaciteten med nye mindre boligheder til f.eks. lærlinge- eller singleboliger, foreslås det at placere nye lejlighedsbyggerier og rækkehuse på de eksisterende parcelhus-matrikler mellem hovedvejen og Parallelvej.

Hovedprincippet for fortætningen imellem Parallelvej og Nørregade er en forlængelse af det som allerede er i dag, men med flere etager og større variation af bygninger, funktioner, byrum og det generelle liv imellem husene. Et af de vigtige aspekter er at skabe nogle trygge og åbne rumligheder, hvor der er mulighed for at bevæge sig frit rundt i området. Man kan derfor sive omkring og på tværs i gaderne eller bevæge sig på langs af bygningerne hele vejen fra den nordlige til den sydlige ende af hovedstrukturen.

I mellemrummet imellem dagligvarebutikkerne Fakta og Spar kunne man med fordel erstatte den eksisterende bygning og skabe en mere åben og inviterende torveplads bestående af en let bygnings-skål indeholdende mindre butiksenheder eller fleksible funktioner og arrangementer. Oven på den eksisterende teglbebyggelse syd for Spar foreslås lejlighederne som en tilføjelse oven på taget. Den eksisterende bygning kan hermed rumme rekreative formål i stueplan (butikker, erhverv eller lign.) og skal bidrage til et spændende og levende liv i og imellem husene.

Boligerne består generelt af blandede lejlighedstørrelser med en overvægt af mindre lejligheder. Bebyggelserne består af både lejligheder og små rækkehus-typologier som varierer mellem 2-3 etager. Ankomst til lejligheder og rækkehuse er med indgang fra østsiden i stueplan og med ophold/terrasser/altaner mod syd eller vest mod aftensolen. Ved rækkehus-typologierne ankommer man til 1.sals lejligheder via trapper som placeres på bygningernes gavlfacader med ankomst fra nord eller vest for også at aktivere denne side af gaderummet og skabe nogle levende facader hele vejen rundt om bygningerne. Øverste etage (2.sal) integreres generelt med interne trapper som del af lejligheden nedenunder med indgang på 1.sal, så elevatorer kan undlades. Fra 1. og 2.sal vil der være udkig til fjorden mod vest og kabelbanen hen over sportsbanerne.

Parkering til de nye bo-enheder foreslås i parkerings-lommer på Parallelvej langs hovedvejen Nørregade. Mellemrummet imellem Parallelvej og Nørregade består i dag af en lille grøft og lave græsser. Her foreslås det at bearbejde landskabet med en bakke imellem de to veje med varierende vegetation, så man kan opnå mindre støj og mere privathed og tæthed på østsiden langs de nye bebyggelser.

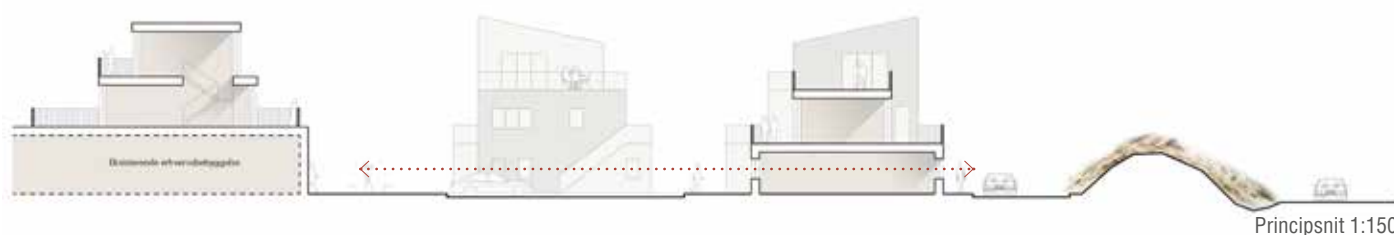
Parkering placeres ligeledes inde ved bygningerne på østsiden og på pladser imellem husene vest for de nye bebyggelser. På den måde sikres et varierende flow af liv omkring bygningerne. På sydsiden af Spar placeres en større parkeringsplads som også kan optage store dele af det nye parkeringsbehov.

Nordbyen i tal

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	0 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	4500 m ²
Boligenheder type A - 80 m ²	28
Boligenheder type B - 25 m ²	90
Sengepladser	292
Øget parkeringsbehov	118
Nye parkeringspladser	118



Situationsplan 1:1000





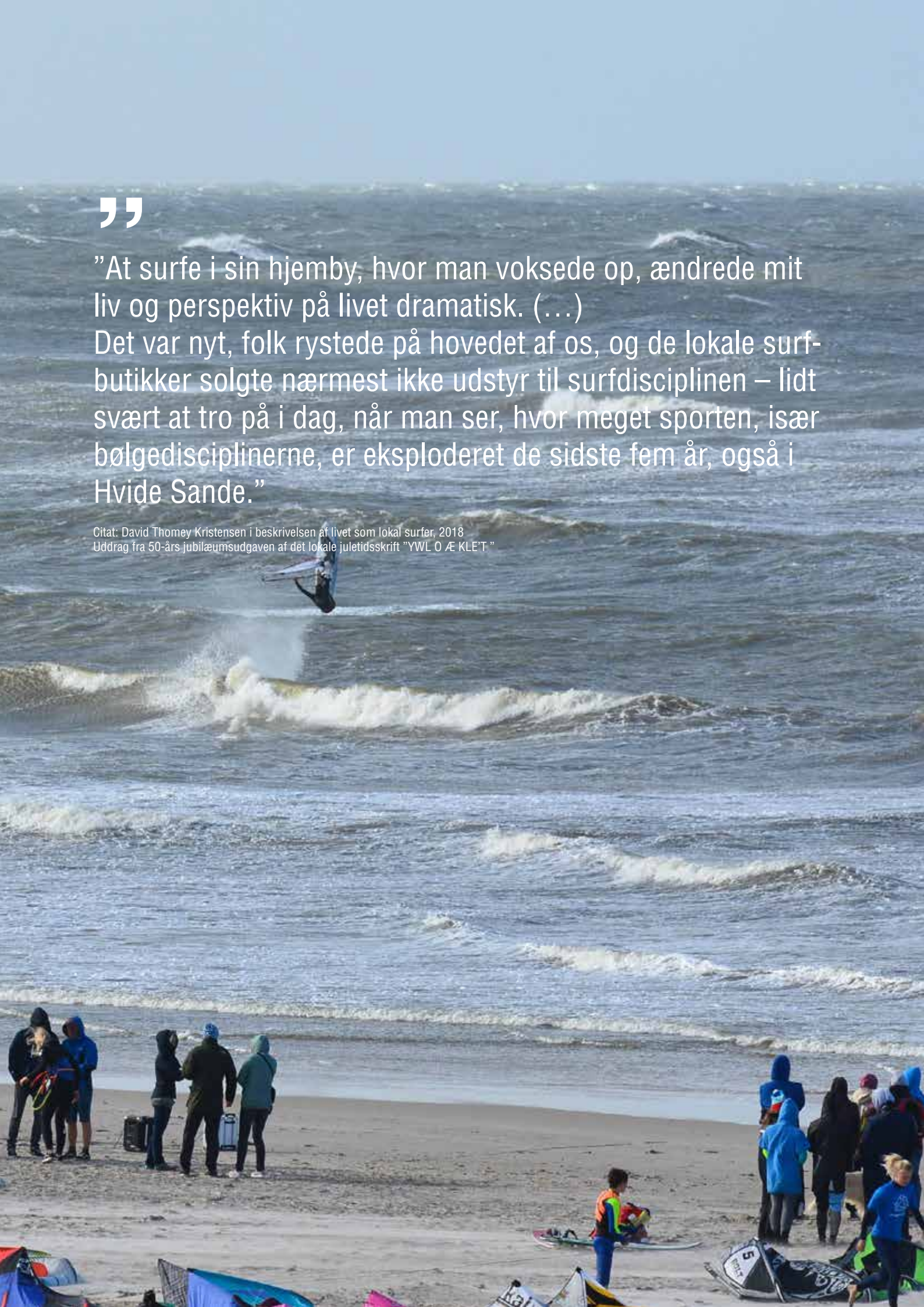
PROSPEKT

”

”At surfe i sin hjemby, hvor man voksede op, ændrede mit liv og perspektiv på livet dramatisk. (...)

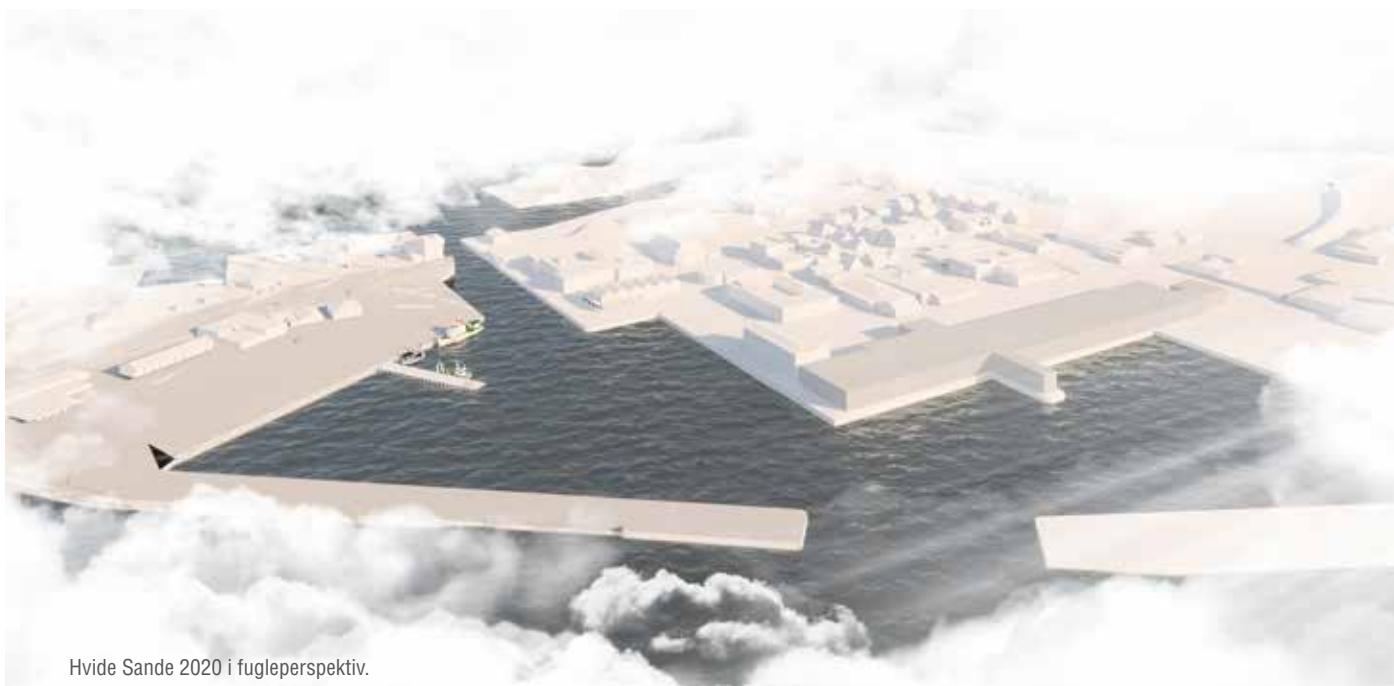
Det var nyt, folk rystede på hovedet af os, og de lokale surf-butikker solgte nærmest ikke udstyr til surfdisciplinen – lidt svært at tro på i dag, når man ser, hvor meget sporten, især bølgedisciplinerne, er eksploderet de sidste fem år, også i Hvide Sande.”

Citat: David Thomey Kristensen i beskrivelsen af livet som lokal surfer, 2018
Uddrag fra 50-års jubilæumsudgaven af det lokale juletidsskrift "YWL O Æ KLE'T"



KAPACITETSOVERSIGT

\\ KAPACITETSFORØGELSE SOM EFFEKT AF UDVIKLINGSPLANEN



Hvide Sande 2020 i fugleperspektiv.

Tallene i denne opgørelse er udregnet ud fra et estimat over nye bygningskvadratmeter. Sengepladserne er fordelt således at ferielejlighed type A indeholder 4 sengepladser og ferielejlighed type B indeholder 2 sengepladser. Der er beregnet 1 parkeringspladser pr boligenhed.



Hvide Sande i fremtiden i fugleperspektiv.

Bymidten - samlet

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	13.900 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	0 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	86
Ferielejlighed type B - 25 m ²	278
Sengepladser	900
Øget parkeringsbehov	364
Nye parkeringspladser	390

Havneparken

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	1500 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	500 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	12
Ferielejlighed type B - 25 m ²	40
Sengepladser	128
Øget parkeringsbehov	52
Parkeringspladser (nye og bevarede)	80

Nordbyen

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	0 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	4500 m ²
Boligheder type A - 80 m ²	28
Boligheder type B - 25 m ²	90
Sengepladser	292
Øget parkeringsbehov	118
Parkeringspladser (nye og bevarede)	177

Sluseøen

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	4300 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	0 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	27
Ferielejlighed type B - 25 m ²	86
Sengepladser	280
Øget parkeringsbehov	114
Nye parkeringspladser	230

Surfmekka

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	6400 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	0 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	55
Ferielejlighed type B - 25 m ²	76
Sengepladser	372
Øget parkeringsbehov	131
Bevarede parkeringspladser	235

Den centrale bymidte

Etagekvadratmeter, ferielejligheder	6000 m ²
Etagekvadratmeter, bosætning	0 m ²
Etagekvadratmeter, serviceerhverv	1200 m ²
Ferielejlighed type A - 80 m ²	37
Ferielejlighed type B - 25 m ²	120
Sengepladser	388
Øget parkeringsbehov	157
Nye parkeringspladser	160

ØKONOMISK PLAN

Udviklingsplanens realiserbarhed er i høj grad afhængig af eksterne/private aktørers vilje til at investere i planens visioner og skitserede løsninger. Det er derfor af afgørende betydning, at de enkelte projekter har en positiv økonomisk forretningsmodel. Udviklingsplanen fokuserer således på, at dens visioner skal være økonomisk bæredygtige for at sikre, at de enkelte projekter i sidste ende også vil være attraktive for udviklere og investorer.

Vi har i forbindelse med udarbejdelsen af udviklingsplanen løbende udarbejdet en række forretningsmodeller som er blevet præsenteret undervejs i forløbet. Beregningerne er derfor ikke inkluderet i nærværende plan, da den skal ses som retningsgiver for en langsigtet udvikling og der er mange variable faktorer forbundet med fremtidig udvikling af en by som Hvide Sande.

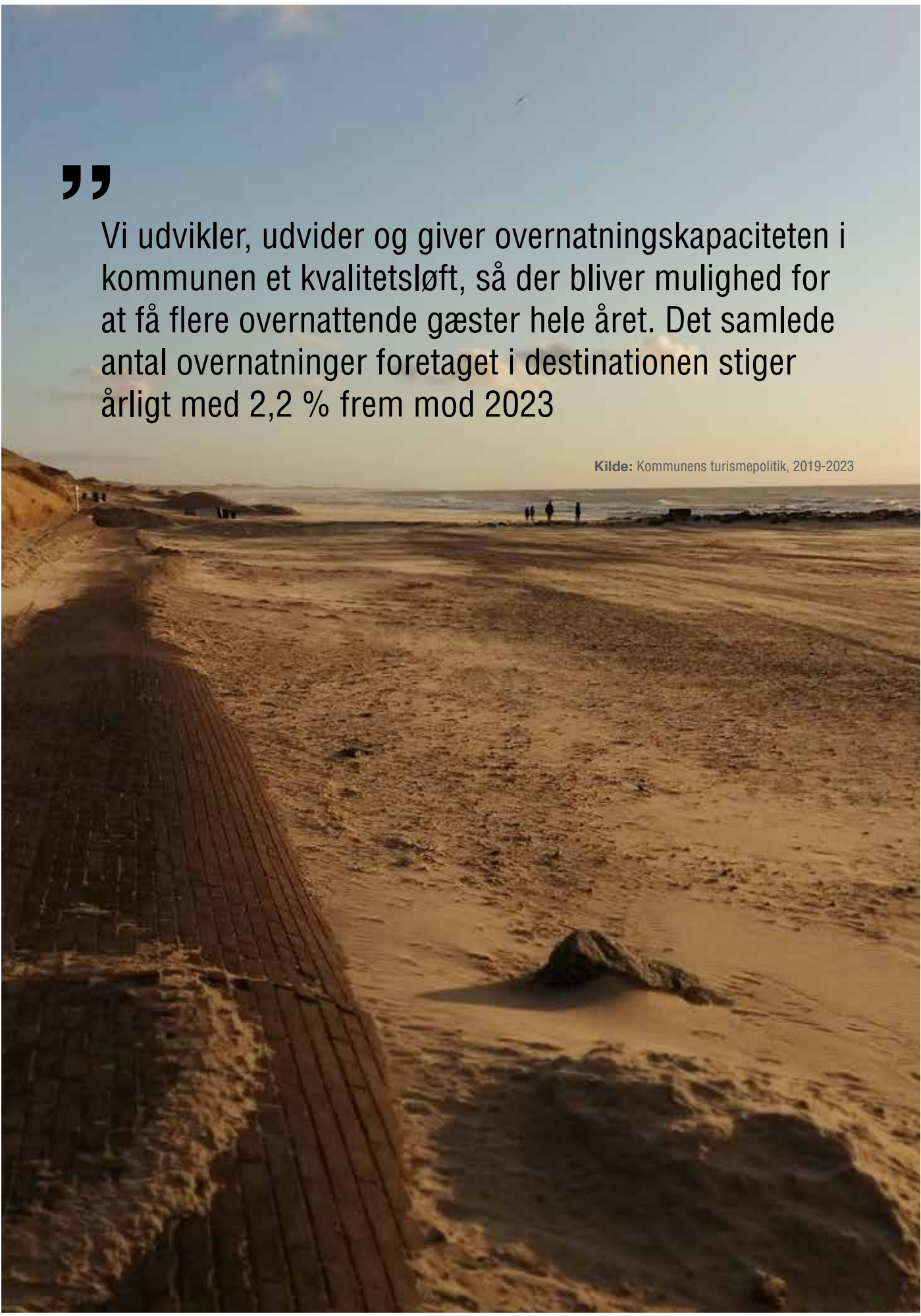
Udviklingsplanens detailområder indeholder af opførelse af en række nye ferielejligheder, publikumsorienterede erhverv, parkeringshus på Sluseøen samt oplæg til et nyt feriekoncept i området Surfmecca, der kan skabe helt nyt liv til Hvide Sande og være med til at tiltrække flere turister til byen og dermed understøtte byens udvikling.

Vores forretningsmodeller i relation til Sluseøen vedrører hhv. parkeringshus, dagligvareforretning og ferielejligheder, som alle umiddelbart vurderes at have positive business cases. De enkelte business cases afhænger dog af de endelige projekter.

Vurderingen af den økonomiske realisme for udvikling af nye projekter i Hvide Sande sker generelt ved en vurdering af, hvorvidt de totale opførelsesomkostninger (inkl. fx totalentreprise, rådgiverhonorarer, udviklers risikopræmie (avance) mv. samt eventuelt grundkøb) til nye ferieboliger, erhverv mv. kan opvejes af de potentielle salgs-/udlejningsindtægter ved det endelige byggeri.

Udviklingsplanen indeholder desuden detailundersøgelser af etablering af et nyt feriekoncept i området Surfmecca. Som følge af, at der på nuværende tidspunkt ikke er et indgående kendskab til den forretningsmæssige drift af et sådant feriekoncept, har det ikke været muligt på nuværende stadie at konkludere den endelige business case heri. Det er dog vores overordnede vurdering, at det bør være muligt for en potentiel investor/operatør at udarbejde økonomisk rentable business cases, der muliggør en tilvejebringelse heraf. Udviklingsplanen indeholder således flere muligheder for at tilpasse afsætningen/udlejningen af dette areal til den/de interesserede investorer/operatører. Det er således i høj grad op til de politiske visioner for området, der kan være med til at understøtte realiseringen af det endelige projekt som Surfmecca.

Udviklingsplanen indeholder ud over de to detailområder oplæg til en række visioner og projekter, som efterfølgende giver mulighed for at blive bearbejdet af flere især lokale udviklere/investorer, der øjner muligheder for at tilvejebringe udviklingsplanens rammesættende visioner.



”

Vi udvikler, udvider og giver overnatningskapaciteten i kommunen et kvalitetsløft, så der bliver mulighed for at få flere overnattende gæster hele året. Det samlede antal overnatninger foretaget i destinationen stiger årligt med 2,2 % frem mod 2023

Kilde: Kommunens turismepolitik, 2019-2023

RÆKKEFØLGEPLAN

\\ DE STRATEGISKE ÅBNINGSTRÆK

Rækkefølgeplanen viser, hvilke tiltag og processer der skal til for at implementere udviklingsplanens visioner og principper i den fremtidige byudvikling af Hvide Sande. Rækkefølgeplanen beskriver fire niveauer som står på skulderne af hinanden, i den henseende at de øvrige tiltag vil have gavne af, at de første er ført ud i livet. Nogle tiltag er indbyrdes afhængige, men det er muligt at starte realiseringen af udviklingsplanen på mange måder og på det niveau der findes mest hensigtsmæssigt.

Strategiske åbningstræk

Herunder er listet de strategiske åbningstræk for planens tre fokusområder samt de to detailområder

(*) Anlæg af de to broer og promenaden imellem dem er det vigtigste tiltag, der kan gøres for at sætte gang i den udvikling, der er beskrevet i nærværende plan. Anlægget af en sådan forbindelse vil have en positiv virkning på byen som helhed og spille en rolle for alle udviklingsplanens fire strategier.

F1 - Fokusområde 1

En tilpasning af de trafikale forhold i bymidten vil være udgangspunktet for udviklingen i og omkring de to handelsgader.

DA - Detailområde A

Kickstart af udviklingen af Sluseøen som blandet turisme- og erhvervsområde.

DB - Detailområde B

Kickstart af udviklingen af et Surfmekka i Hvide Sande

F2 - Fokusområde 2

Anlægget af en bypark på det åbne område ned mod vandet vil sætte retningen for hele fokusområdet.

F3 - Fokusområde 3

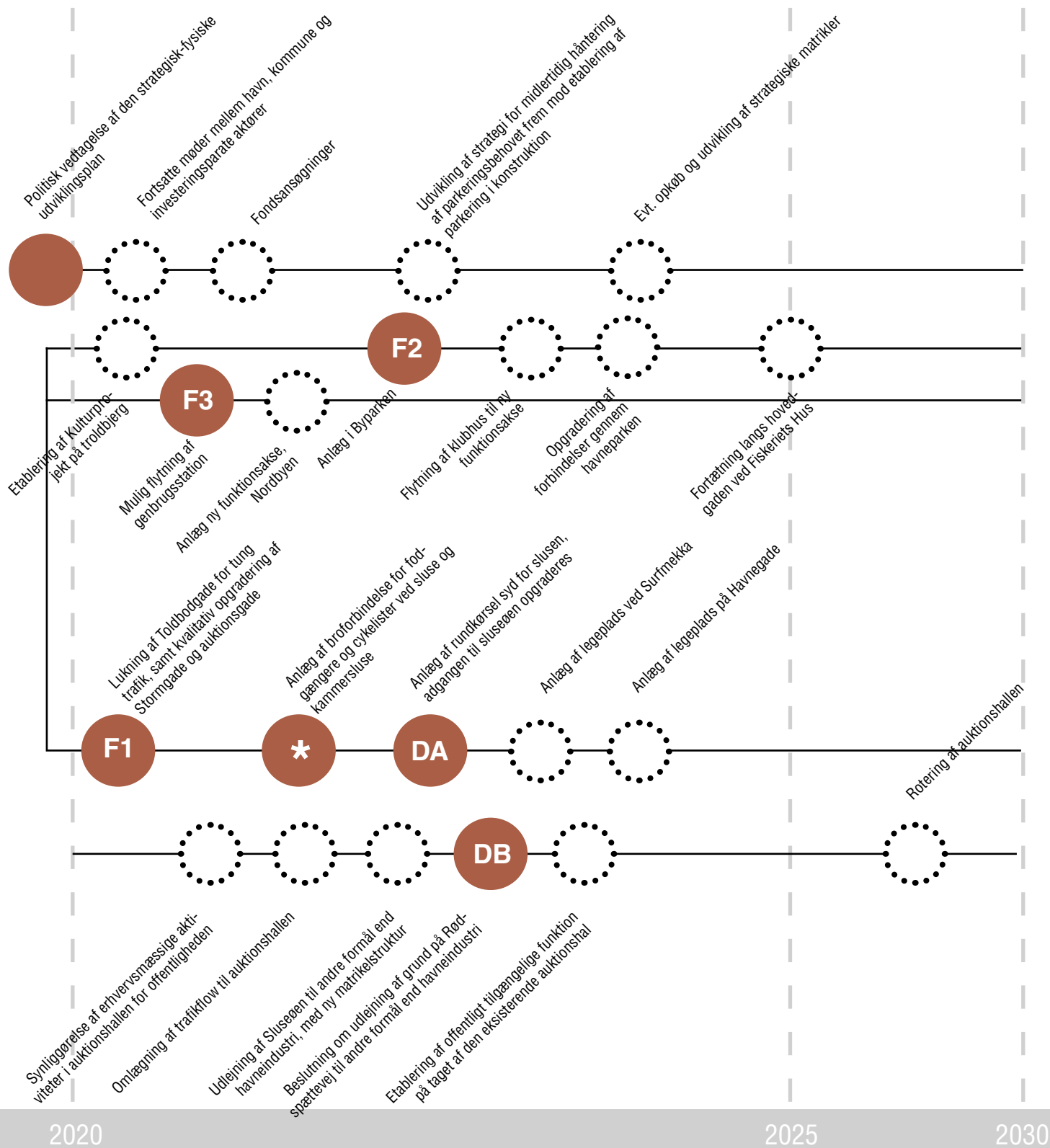
En evt. flytning af genbrugsstationen vil skabe mulighed for at starte en byudvikling i området omkring boldbanerne og handelsområdet i nordbyen.

Administrative tiltag
grundlag for at udviklingsplanens principper
og tiltag kan implementeres

Forberedende anlægsarbejder
Kommunale investeringer

Tiltag i havnens regi

Private investeringer



Løbende private investeringer forventes på baggrund af udviklingsplanens åbningstræk og den generelle fremgang i turismen og erhvervet i byen.

IMPLEMENTERING

// DEN VIDERE PLANPROCES

JURIDISK IMPLEMENTERING

Udviklingsplanen for Hvide Sande er vedtaget og forankret i byrådet i kommunen. To forhold er afgørende for, at planen kan vokse fra papir til byudvikling. Det ene forhold er, at udviklingsplanen løbende tænkes sammen med anden planlægning i kommunen. Her spiller kommunens Planafdeling en afgørende rolle. Det andet forhold er, at planen kræver et bredt samarbejde. Derfor vil kommunen fortsætte dialogen med borgere, foreninger og virksomhedsejere, efter at planen er vedtaget.

Den "Strategisk – Fysisk Udviklingsplan" er ikke trykprøvet i forhold til, hvad der kan lade sig gøre efter lovgivningen. Når der er konkrete ønsker om at realisere et projekt vil trykprøvningen selvfølgelig blive foretaget. I denne sammenhæng vil en realisering ofte være afhængig af, at der bliver udarbejdet en lokalplan hvis formål blandt andet er at sikre, at borgere og andre gennem offentlighedsperioder får mulighed for at forholde sig til det konkrete projekt – inden der bliver taget en politisk beslutning. Ved udarbejdelse af den næste planstrategi vil der blive taget stilling til om dele af planen skal indarbejdes i kommuneplanen.

MILJØVURDERING

Der er i forbindelse med den strategisk-fysiske udviklingsplan udarbejdet et notat om miljøvurdering, der lister de væsentligste emner man skal være opmærksom på igennem realiseringen af tiltagene beskrevet i nærværende udviklingsplan. I det følgende gennemgås miljøvurderingsemner, som vil kunne forventes på baggrund af udviklingsplanens forslag.

Gener fra nabovirksomheder

En væsentlig udfordring i relation til en udmøntning af udviklingsplanen, og som udviklingsplanen til dels udgør et bud på at løse, er den overordnede disponering af forskellige byfunktioner, herunder særligt sameksistens mellem turisme og industrivirksomheder. Her bør der derfor allerede tidligt i den videre planlægning foretages en nærmere vurdering af de eksisterende virksomheders miljøpåvirkning af omgivelserne, herunder støj samt påvirkning som følge af trafik, lugt og lys. Særligt ved Sluseøen med det tætte naboskab til skibsværftet er dette en udfordring.

Vurderingen bør ikke kun omfatte den eksisterende påvirkning men også de plan- og miljømæssige rammer for at virksomhederne kan udvikle sig; dvs. hvor meget kan virksomhederne forventes at støje, lugte, mv. i fremtiden. Formålet med miljøvurderingen er at realitetsprøve den foreslåede placering af andre byfunktioner såsom overnatning set i forhold til deres miljømæssige sårbarhed, herunder overveje, hvorvidt denne påvirkning er accepta-

bel eller kan afværges. Resultatet af miljøvurderingen kan både bruges i den videre planlægning for turismen og for virksomhederne.

Trafik

En anden udfordring, som udviklingsplanen også påvirker med især parkeringsanlægget på Sluseøen, er de trafikale forhold. Særligt Sluseøen, men også Surfmekka, vil ændre trafikmønstrene i Hvide Sande. Det bør derfor vurderes, om planforslaget løser de parkeringsmæssige udfordringer, samt om forslaget skaber nye trafikale udfordringer som f.eks. flaskehalse og farlige situationer med blandede trafikarter. Blandede trafikarter kan især blive en udfordring ved den fælles vejadgang ad Vestergade til både Surfmekka og de nærliggende fiskerivirksomheder. Miljøvurderingen vil også kunne bruges til at overveje, om eventuelle trafikale udfordringer kan løses, og hvordan, og dette vil indgå i den videre lokalplanlægning og projektering.

Forhøjet vandstand

Særligt for Sluseøen er det en væsentlig forudsætning at fremtidssikre en ændret anvendelse af arealet mod klimamæssige udfordringer såsom forhøjet vandstand. For Sluseøen bør det derfor vurderes, hvilken vandstandsstigning, der forventes, og som man ønsker at sikre sig imod. I vurderingen kan desuden indgå, hvorvidt der vil kunne sikres yderligere på et senere tidspunkt, hvis prognoserne for vandstandsstigninger viser sig at være forkerte, og hvorvidt man derfor bør anvende et forsigtighedsprincip, eller om man blot kan tilpasse arealets sikring efter behov.

Visuel og landskabelig påvirkning

I forhold til den visuelle påvirkning ved ny bebyggelse i kystnærhedszonen, som foreslås med udviklingsplanen for Hvide Sande, bør man som minimum forholde sig til de forventede bygningsvolumeners tæthed og særligt højde i forhold til omgivelserne. Derudover kan man forholde sig til, om der er tale om sårbare arkitektoniske bymiljøer, og om der evt. bør stilles arkitektoniske krav til samspil med og indpasning i omgivelserne. Landskabeligt vil det især i forhold til Surfmekka være relevant at forholde sig til selve kystlandskabet med klitrækken i forgrunden, og her bør landskabets sårbarhed desuden vurderes.

Natur

Særligt ved Surfmekka kan der være behov for en vurdering af påvirkningen af naturen i klitlandskabet. Arealet ud for Surfmekka er ikke omfattet af klitfredning, men er registreret som beskyttet natur (hede) jf. § 3 i naturbeskyttelsesloven.

Socioøkonomi

Udviklingsplanen er en afvejning og forsøg på samlokalisering ved byfortætning af de to vigtigste erhvervsinteresser i Hvide Sande: Turismen og industrierhvervene i tilknytning til havnen, og der er derfor væsentlige interesser på spil for begge. Ved Surfmecca er det især fiskerivirksomhederne, der bør være fokus på, og på Sluseøen er det skibsværftet. Der bør derfor indgå en socioøkonomisk vurdering af den forventede udvikling for de berørte erhverv med fokus på de muligheder og begrænsninger, som planen medfører. For industrierhvervene bør vurderingen fokusere på muligheder og begrænsninger for de eksisterende virksomheders videre udbygning, herunder f.eks. støjgrænser, der skal kunne overholdes i forhold til støjfølsom arealanvendelse og derfor kan begrænse en videre udbygning (særligt skibsværftet), samt transportbehov i forhold til den trafikale belastning. For turismeerhvervene bør vurderingen foretages i forhold den forventede fremskrivning og uudnyttede potentiale for særligt overnatningskapaciteten i byen, herunder om udviklingsplanen skaber tilstrækkeligt med nye og varierede

overnatningsmuligheder i forhold til det forventede behov og potentiale. Sidstnævnte kan dog være meget svær at kvantificere og vurdere.

Konklusion

I miljøvurderingen bør undersøges, om en foreslået placering løser og/eller skaber miljømæssige udfordringer, og om og hvordan disse vil kunne imødegås.

For udviklingsplanen for Hvide Sande vurderes det primært at være trafikbelastningen og hensigtsmæssig lokalisering af især overnatningsmuligheder i relation til miljøpåvirkningen (støj, lugt, mv.) fra nabovirksomheder, der vil være i fokus. Andre relevante miljøemner omfatter bl.a. klimamæssige udfordringer (vandstand), visuel og landskabelig påvirkning samt natur, men disse vil i mindre grad have betydning for den overordnede disponering.





KOLOFON

Denne strategisk-fysiske udviklingsplan er udarbejdet for Ringkøbing-Skjern Kommune af arkitektfirmaet LYTT architecture med underrådgiverne E+N, Urban Goods, Colliers International, Trafikplan, Orbicon og konsulent Jørgen Ole Bærenholdt.

I foråret 2020 vedtog byrådet i Ringkøbing-Skjern Kommune den strategisk-fysiske udviklingsplan for Hvide Sande.

Arbejdet med den strategisk-fysiske Udviklingsplan for Hvide-Sande er udarbejdet gennem en grundig proces med involvering af borgere, interessenter og politikere i efteråret 2019.

Tak til lokalhistoriker Holger Ejby Villadsen for materiale omkring Hvide Sandes historie.

De anvendte billeder tilhører enten kommunen eller rådgiverteamet, med undtagelse af referencfotos hvorpå kilde er angivet.