Blåvand Bymidte
Trafik og Masterplan

Varde Kommune

Realdania

Foreningen Blåvand Udvikling

Blåvand set fra luften i den store landskabelige sammenhæng

SLETH

Blåvand

“Blåvand på Danmarks Vestkyst er nordens førende kystferieby. Her mødes natur og kultur i et unikt samspil, der er attraktiv at besøge og bo i hele året rundt.”

Udviklingsplan for Blåvand 2025

Indhold

1 Baggrund

2 Introduktion: Samarbejde på tværs

4 Blåvand skal fremtidssikres

8 Fremtidige indsatser

12 Blåvands udvikling

14 Blåvands DNA

18 Det nye turistmarked

20 Turismen i Blåvand

24 5 Principper

28 Principielt hovedgreb

30 Princip 1: “Mobilitet styrker byliv”

44 Princip 2: “Bymidtens nye gulv”

50 Princip 3: “Brug alle 4 facader”

52 Princip 4: “Frem med landskabet”

62 Princip 5: “Samarbejde på Tværs”

64 Wayfinding for Vestkysten

66 Teamet bag

Baggrund

Trafik og Masterplanen er et af de aktive tiltag, der er kommet ud af samarbejdet mellem Varde Kommune, Realdania og Blåvand Udvikling i forbindelse med ”Udviklingsplanen for Blåvand”.

I foråret 2019 foretog COWI en kortlægning af Blåvand, bl.a. af den nuværende trafik i Blåvand by og ønsker for bymidtens fremtid fra erhvervsdrivende, borgere og turister. Det er dette forarbejde, som Trafik- og Masterplanen nu arbejder videre med.

Varde Kommune har i samarbejde med Foreningen Blåvand Udvikling og Realdania peget på et rådgiverteam med tegnestuen SLETH i spidsen til udarbejdelsen af Trafik- og Masterplanen.

Teamet består, udover SLETH, af mobilitet- og trafikeksperterne Urban Creators, landskabstegnestuen Skaarup Landskab, de lokale ingeniører fra Varde FULDENDT, turismeeksperten Lars Bernhard Jørgensen og COAST Studio, som gennem længere tid har dokumenteret vestkysten gennem fotografier.

Udover Masterplanen er der udarbejdet en Designmanual, som viser principperne for omdannelsen af bymidten. Disse principper skal være grundlaget for den udvikling mod realisering af projektet.

Udarbejdet af

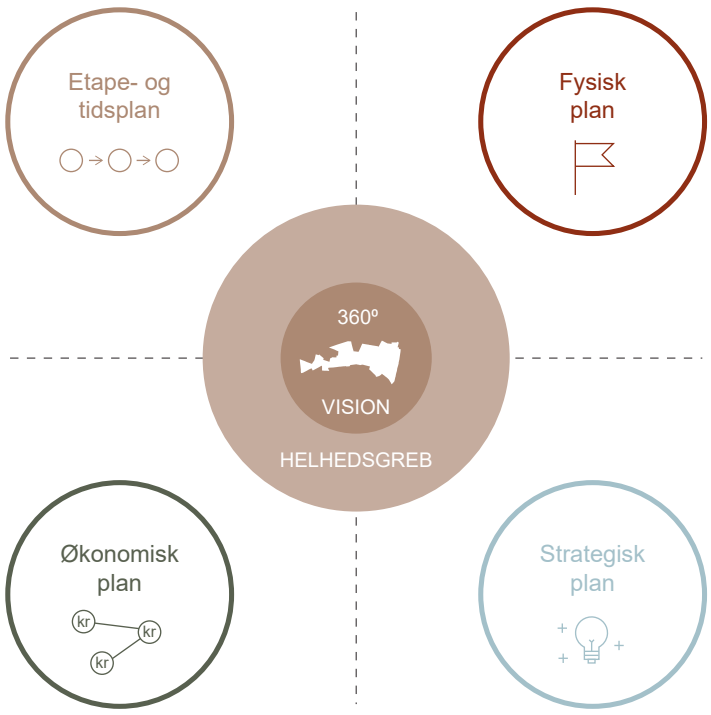
SLETH Office for architecture and planning

I samarbejde med

urban creators · SKAARUP LANDSKAB · FULDENDT · LARS BERNHARD JØRGENSEN · COAST collective architecture studio

Blåvand som en del af de andre
“Vestkysten Viser Vejen”–destinationer

Introduktion:



Samarbejde på tværs vestpå

Udviklingsplanen for Vestkysten, “Vestkysten viser vejen”, handler i høj grad om samarbejde; samarbejde både i den store og lille skala, samarbejde på tværs af kommuner, samarbejde på tværs af private og offentlige grundejere, samarbejde mellem fastboende, erhvervsdrivende og turismeorganisationer, samarbejde mellem lokale beboere og turister.

“Vestkysten viser vejen” skaber muligheder for 18 udvalgte destinationer langs den Jyske Vestkyst, hvoraf Blåvand er en af disse.

Der udforskes nye muligheder for partnerskaber, som understøtter en bæredygtig udvikling af Vestkystens feriedestinationer. En bæredygtig udvikling, som bæres af en fælles vision for hele Vestkysten.

Denne Trafik- og Masterplan arbejder med udviklingen af Blåvand på et fysisk, økonomisk, strategisk og klimamæssigt niveau. Alt sammen understøttet af et godt lokalt engagement og partnerskab på tværs af private og kommunale interesser, som sikrer et fælles ejerskab til den kommende udvikling af byen.

Eller, som de siger ude vestpå: et fælles fodslag.

+ Koncentrer udviklingen
+ Beskyt og benyt
+ Øg kvaliteten
+ Styrk de lokale særkender
+ Tænk i flere sæsoner
+ Sammentænk investeringer

Udviklingsprincipper fra
“Vestkysten viser Vejen”

Blåvand skal fremtidssikres

Blåvand er ikke blot Danmarks vestligste destination. Den er også en af Danmarks mest værdifulde inden for kyst- og naturturismen.

Blåvand er en af de særligt udvalgte feriesteder i Udviklingsplanen for Vestkysten. De udgør tilsammen udgør rygraden i Vestkystturismen – målt i overnatninger Danmarks største turismedestination og målt i samfundsøkonomi og beskæftigelse et af de vigtigste elementer i at skabe bæredygtige lokalsamfund op langs den jyske vestkyst.

Blåvand henter sin styrke i sin beliggenhed. Det gælder på to punkter: Naturmæssigt ligger Blåvand midt i nogle af Danmarks smukkeste landskaber, som strækker sig langs den vestligste del af Danmark. Markedsmæssigt ligger Blåvand med en god nærhed til et betydeligt markedsopland – både det helt nære danske og det store tyske marked.

Udefra set går det rigtigt godt i Blåvand. Feriehusene er typisk booket i god tid frem, og turistsæsonen strækker sig længere end så mange andre vestkystdestinationer.

Med et meget stort antal besøg og overnatninger har Blåvand i en årrække været i stand til at skabe underlag for beskæftigelse og livsgrundlag, der rækker langt ud over byens grænser.

Der er særdeles gode muligheder for at turismen til Blåvand i de kommende år kan fortsætte med at skabe betydelig samfundsværdi på flere niveauer:

> Nationalt til at være en af den nationale vestkystplans bærende destinationer. Blåvand kan formentlig blive en af de 3 – 4 destinationer i Danmark, som vil have kvaliteterne og den kritiske masse i sin turismeforretning til at kunne stå ud som et særskilt internationalt mærkevarenavn.
>
> Regionalt til at blive et regionalt kraftcenter, som kan løfte værdiskabelse og attraktivitet i hele den regionale geografi omkring sig.
>
> Lokalt til at skabe underlaget for helårsbeskæftigelse, bosætning og et udbud af faciliteter og tilbud, der ligger ud over, hvad byens egen størrelse vil kunne muliggøre.

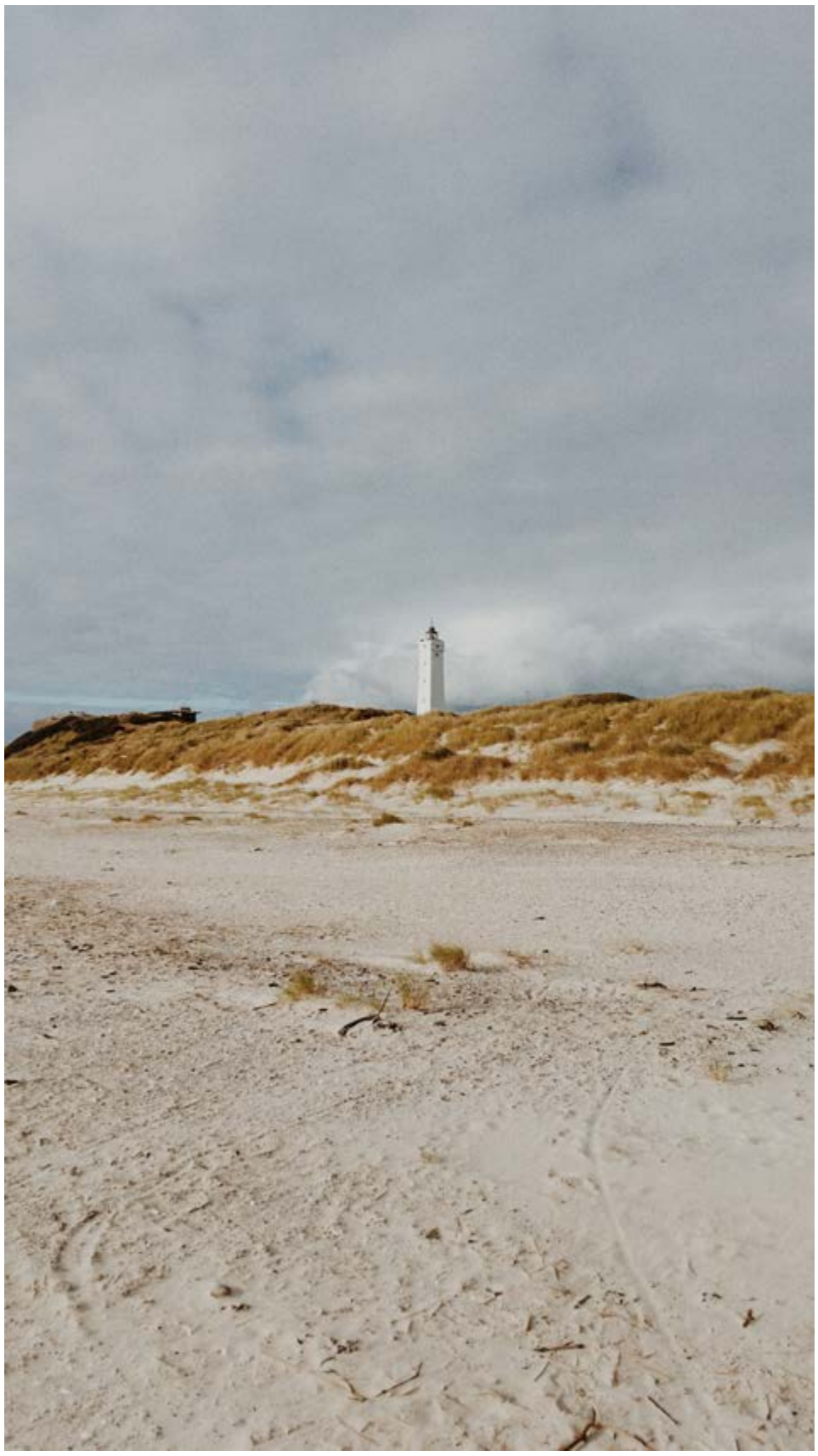
Blåvand vil også kunne blive en inspirationsmodel for hvordan fremtidens bæredygtige destination – økonomisk, socialt og miljømæssigt — kan udvikles.

Udnyttelsen af disse muligheder kræver imidlertid, at udviklingen fremover i højere grad sker efter en samlet plan, som sikrer at væksten finder sted ud fra de principper om bæredygtig vækst, der er fastlagt i udviklingsplanen for Vestkysten.

Hvis ikke det sker, vil en fortsat vækst i turismen belaste blandt andet bymiljø, infrastruktur og naturværdier i en grad som vil medføre, så både turismens værdiskabelse bliver forringet. Det vil skade for ikke blot Blåvands brand, handel og indbyggere, men også bestræbelserne for at skabe en stærk udvikling af Vestkysten.

Allerede i dag er der markante signaler om at den forholdsvis ukoordinerede vækst sætter sine spor i form af blandt andet trafikbelastning og mangel på kvalitet i bymiljøet, som ikke har kunne følge med væksten i turismen. Byen bliver belastet af sin egen succes.

Der er derfor vitalt brug for en samlet plan for udviklingen af Blåvand. En plan, der sigter på at fremtidssikre byen, så man på et bæredygtigt grundlag er i stand til at tappe ind i turismens muligheder i fremtiden. En plan, hvor Blåvand på sin egen måde og med sine vilkår viser vejen. En plan, der også vil være en af de vigtige komponenter i den overordnede indsats ”Vestkysten viser vejen” som sigter mod et fælles løft af vestkystdestinationerne.



Fremtidige indsatser

1. Ny trafik- og Masterplan for bymidten

2. Nye investeringer, bl.a i oplevelses, overnatnings- og bespisningsprodukter

3. Større bæredygtig turismeplanlæg-ning, bedre sammenhæng mellem de tilstødende byer og attraktioner

Blåvand i regionalt perspektiv

Flere indsatser i den rigtige rækkefølge

Det kræver flere indsatser at realisere disse fremtidsmål. Rækkefølgen af indsatserne er af stor betydning. Som det første skal der skabes et fundament. Det består af Blåvands infrastruktur og bymiljø. Det handler især om trafikforhold, om udviklingen af byens rum og bygningsfladernes kommunikation. Alle dele skal være funktionelle og afspejle den storslåede natur og historie, som omgiver Blåvand.

Trafik og Masterplanen for den fysiske udvikling af Blåvand bymidte udgør dette fundament. Planen bygger på en række forarbejder. Det gælder blandt andet "Udviklingsplanen for Blåvand". Den er udarbejdet af Foreningne Blåvand Udvikling, Varde Kommune og Realdania. Den sætter også visionen for Blåvand, nemlig at blive Nordens førende feriedestination.

Realiseringen af Trafik- og Masterplanen vil formentlig fordre, at især offentlige og almennyttige investorer går foran. Sådan har det også været i eksempelvis udviklingen af infrastrukturen i de Nordtyske kystdestinationer i de seneste ti år.

Trafik og Masterplanen udgør fundamentet for den næste fase af arbejdet med at fremtidssikre Blåvand.

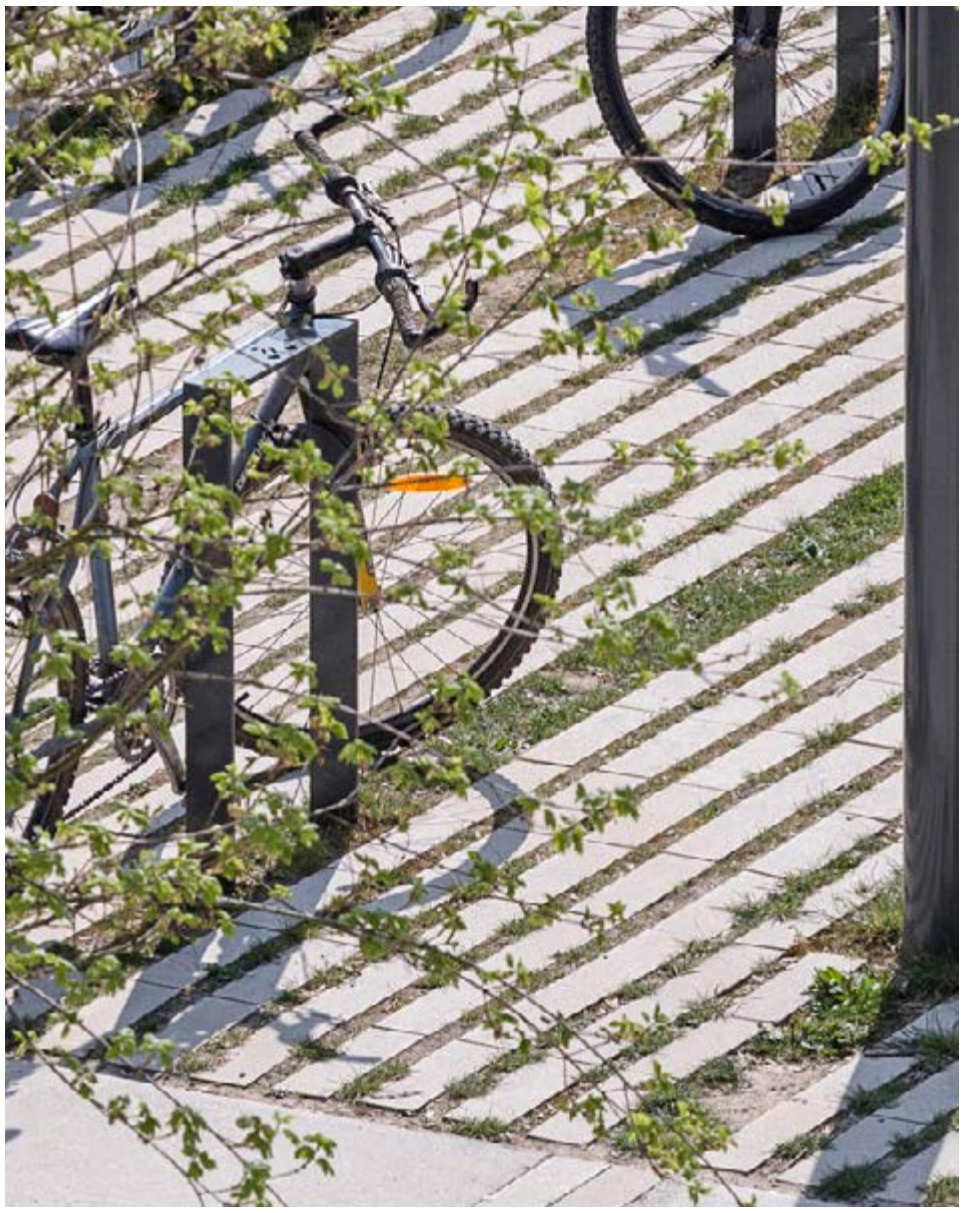
Overskrifterne i denne fase af indsatsen handler om at få større variation og kvalitet i oplevelses, overnatnings- og bespisningsprodukterne. Det kan for eksempel være større fleksibilitet i feriehusudlejningsperioderne for at åbne for korttidsmarkederne hele året; tilføjelse af livsstilshotelprodukter, der har appel til nye typer af gæster; flere spisesteder med fokus på gastronomi af den type, der i de senere år er vokset frem i de store byer; wellness- og sundhedsfaciliteter, som afspejler Blåvands nærhed til naturen, og som har åbent året rundt.

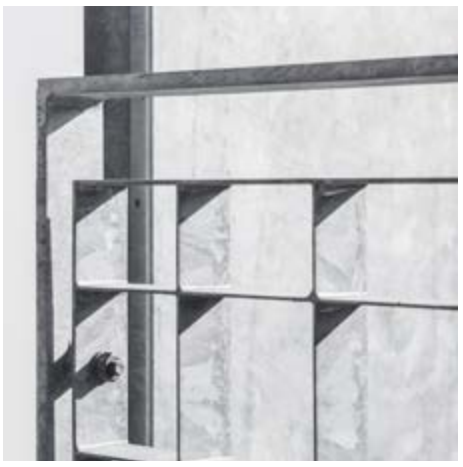
Denne anden fase rummer indsatser, som i høj grad vil skulle bæres af private investorer – i nogle tilfælde i samarbejde med almennyttige og offentlige aktører.

Tredje fase handler om at se fremtidens turismedestination Blåvand, som en bredere geografi, der rummer blandt andet Oksby og Ho området, som vil kunne tilbyde en anden form for ferieoplevelse end Blåvand. Det vil i denne fase også være relevant at se på de større infrastrukturelle forbindelser til Blåvandshuk Fyr, Tirpitz og andre attraktioner uden for bymidten. Disse indsatser vil være afgørende for at der i Blåvands og omegn kan sikres en bæredygtig udvikling af turismen.

Det skal ske gennem indsatser der, med respekt for bæredygtighedsprincipperne i vestkystplanen, skaber grundlaget for udvikling af blandt andet infrastruktur og overnatningskapacitet i disse områder uden for bymidten.

Indsatserne i anden og tredje fase behandles ikke i denne Trafik- og Masterplan men slås med ovenstående bemærkninger an, så det er tydeligt i hvilken kontekst Trafik- og Masterplanen skal ses.





Pan
After

Prelude Studio
preludestudio
Shopping Time

Blåvands udvikling

“Indsatsområder:

+ Det gode liv
+ Naturen i spil
+ By- og naturrum
+ Basisfaciliteter og infrastruktur”

Fra “Udviklingsplan for Blåvand 2025”

Fra Oksby til Blåvand

Landsbyerne Blåvand og Oksby voksede sammen i løbet af 1900-tallet. Før da har området præget af flere små landsbysamfund, som ernærede sig ved en blanding af fiskeri og landbrug. Kystfiskeriet fra Blåvand stagnerede, da Esbjerg havn blev bygget i slutningen af 1800-tallet. Landbruget blev til gengæld intensiveret med tilplantning af klitplantager, der skulle forhindre sandflugt og give læ for opdyrkningen.

De første sommergæster meldte deres ankomst i 1900 tallets begyndelse. De indlogerede sig i starten på Blåvand Kro og privat.

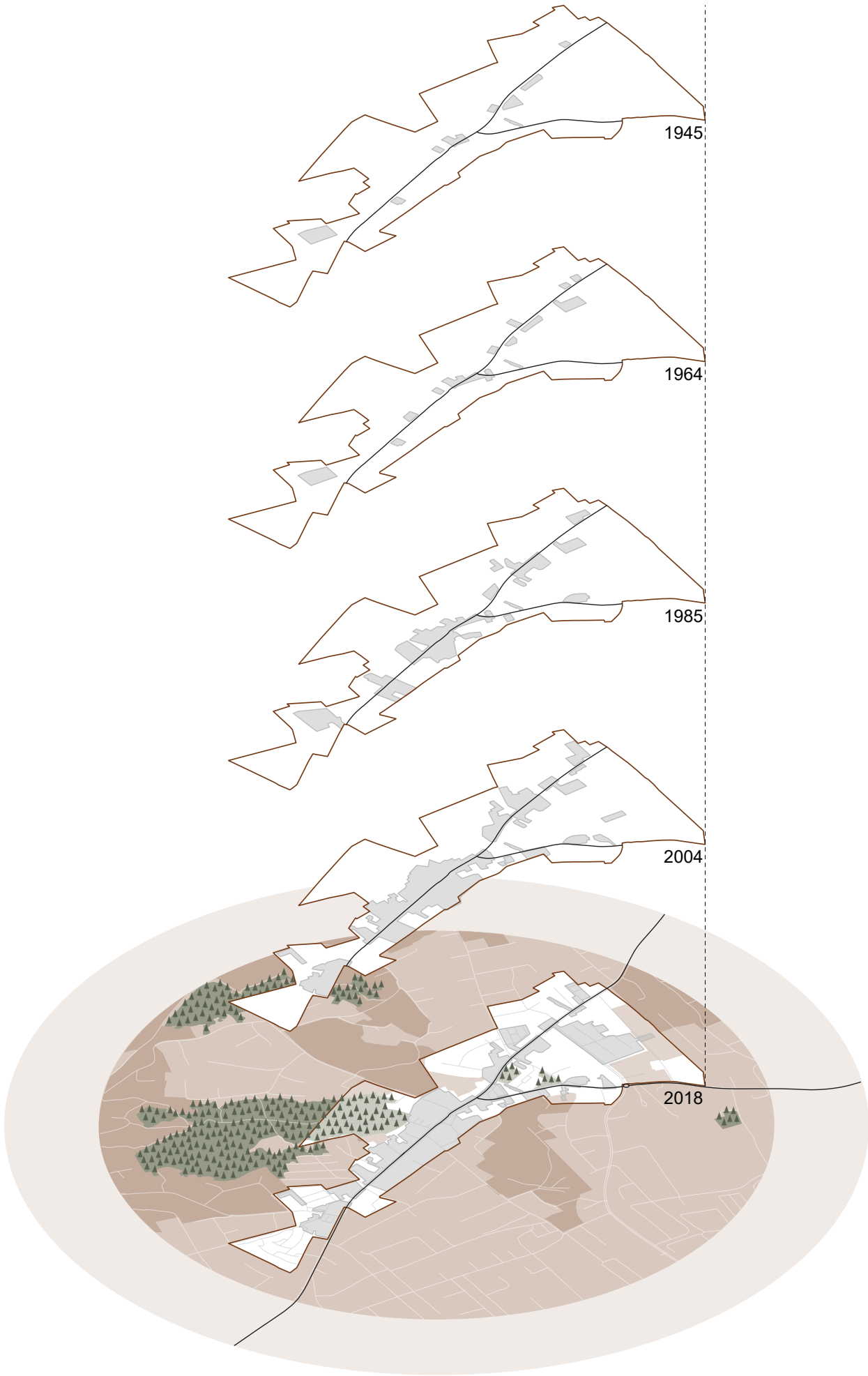
Under 2. verdenskrig blev de mange bunkers opført og som ses stadig i landskabet. I efterkrigstiden opkøbte staten store områder omkring Blåvand til brug for militære øvelsesområder.

I takt med opgangskonjunkturerne i midten af 1900tallet kom der flere penge blandt folk, og ’fritidsfolket’ begyndte at kaste deres kærlighed på Blåvand, og byen blev større og større og primært kendt under navnet Blåvand. Stednavnet Oksby gled mere i baggrunden.

I dag er Blåvand en af Danmarks mest populære turistbyer. Naturen omkring Blåvand er byens største attraktion, og som tiltrækker turister fra nær og fjern. Blåvand bymidte har samtidigt udviklet sig til et sandt shoppingmekka, hvor handlende fra bl.a. både Esbjerg og Varde tager på endags ture. Byen fremstår sjældent øde, som andre vestkystdestinationer gør, for eksempel om vinteren.

Der er fire temaer, som gør sig overordnet gældende i Blåvand i dag; trafikken, turismen, handlen og landskabet.

Det er de samme temaer, som bliver behandlet i “Udviklingsplanen for Blåvand” fra 2019, hvori der formuleres en række indsatsområder, som skal udnerstøttes i den fremtidige duvikling af Blåvand. En udvikling som ikke før har været bevidst planlagt, og derfor har behov for retningslinjer til at kunne fremtidssikre Blåvand og byens bæredygtig udvikling.



Blåvand-Oksbys udvikling
gennem tiderne

Blåvands DNA

Masser af liv i bymidten

Blåvand er karakteriseret af masser af liv; masser af besøgende, som går ned langs Blåvandvej, selv på en almindelig hverdag i november. Byen har i kraft af sit handelsliv en stor tiltrækning af endags besøgende, udover sommerhusgæster.

Udefra set, går det rigtigt godt i Blåvand — der er masser af liv og handel. Alle sommerhuse er typisk booket i god tid frem, turistsæsonen her strækker sig længere end så mange andre vestkystdestinationer.

Overordnet planlægning og partnerskaber

Men netop derfor er der brug for en overordnet planlægning af Blåvand — Blåvand er et eksempel på en uplanlagt udvikling af en feriedestination, hvor byen begynder at blive belastet af sin egen succes.

Byens fremtoning er ukoordineret og tilfældig. Der mangler en fælles vision og enighed om hvilken vej byens miljø skal forme sig.

Ønskerne for Blåvand kan gå i mange retninger, og derfor er der brugt tid i forbindelse med udformningen af Trafik- og Masterplan, på at inddrage både borgere, turister og erhvervsdrivende til et fælles fodslag om byens udvikling.

Blåvand by

Parkering ved Kirken

Højsand på Blåvand Strand

Handel

Rekreation

Blåvandvej

Vesterhavet

Trafik

Oksby Kirke

Blåvand bymidtes styrker

Masser af liv og mennesker
Omringet af smukt landskab
Tæt på Vesterhavet
Luft og plads omkring husene
God placering - regionalt og internationalt
Gode shopping muligheder
Alsidige tilbud til hele familien
Hyggelig feriestemning
Populære attraktioner
Kommunekatalysator
Del af godt turistsamarbejde i regionen

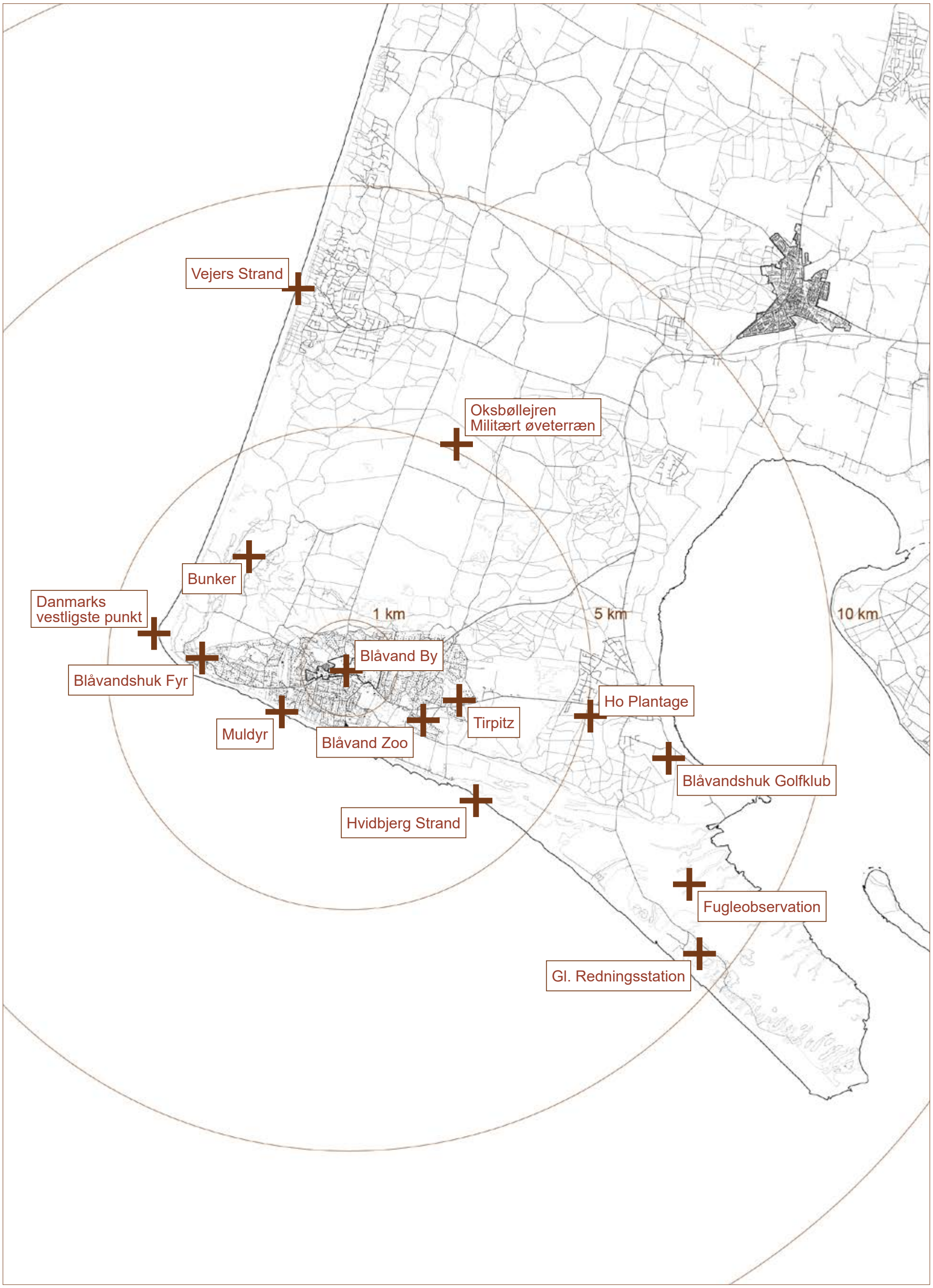
Styrker skal løse udfordringer

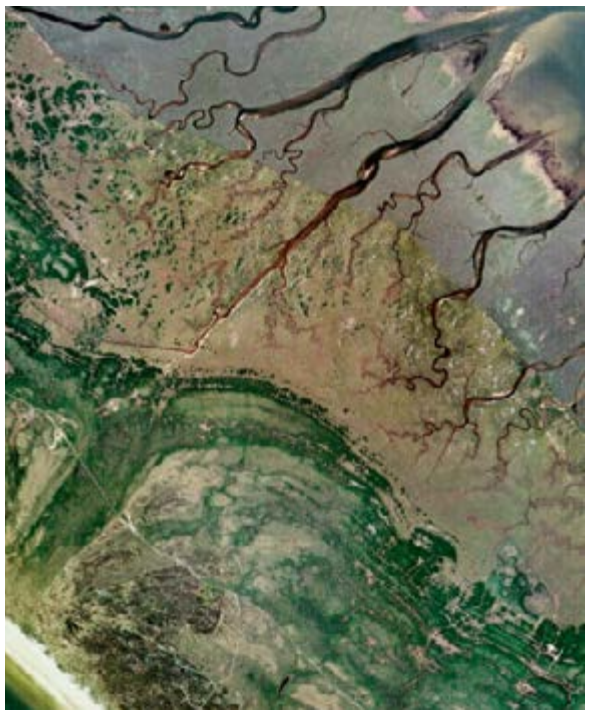
Blåvand bymidtes udfordringer

Manglende organisering og hieraki
Mangel på opholdssteder
Behov for regulering af varetransport
Ingen natur i bymidten
Usammenhængende bybillede
Manglende differentierede overnatningsmuligheder
Manglende orientering ift. havet
Dårligt overblik over p-pladser
Utryghed for bløde trafikanter
Glemte bagsider

Seværdigheder

Blåvand ligger centralt i et kulturarvstungt område med mange forskellige typer af attraktioner og smukke landskaber, som gør det til et af Danmarks mest besøgte turistdestinationer.





Det nye turistmarked

Trends i fremtidens turisme, som Blåvand skal forholde sig til

En øget kvalitet i infrastruktur og bymiljø samt et bredere og kvalitativt præget udbud af blandt andet spise- og overnatningssteder vil i øget grad gøre Blåvand klar til at tappe ind i det mere højværdiprægede marked, der forventes at udvikle sig i de kommende års turisme.

Det er et marked præget af en række trends:

- Der vil være en større vægt på bæredygtighed i hele ferierejsens værdikæde. Som for andre destinationer vil det være afgørende, at Blåvand adresser denne udfordring, blandt andet ved at trafik og bymiljø udvikles til at kunne håndtere turismen på en bæredygtig måde.

- Turisterne har et længere rejseliv end tidligere: man begynder i en tidligere alder og er rejseaktiv i en senere livsfase end tidligere. Det giver både grundlag for flere rejser i et liv, men også større forventninger, for man vil have et større sammenligningsgrundlag.

- Kravet til gæstetilfredshed vil derfor også være større. Gæstetilfredsheden med Blåvand havde i 2019 en samlet score på 63%. (kilde: Gæstetilfredshedsanalyse 2019, DKNT). ”Vestkysten viser vejen” har et pejlemærke på at 83% af destinationens turister skal være meget tilfredse. Der er således behov for en forbedring af den nuværende score, som blandt andet denne plan skal bidrage til.

- Feriemønstrene ændrer sig i retning af flere og kortere ferier hele året rundt: På det tyske rejsemarked vokser dette marked dobbelt så hurtigt som den traditionelle langferie. Fordi mange virksomheder har helårsåbent, har Blåvand allerede godt fat i dette marked, blandt andet omkring jul. Det er imidlertid også et marked, hvor gæsterne ofte har en større forventning til et differentieret udbud af gode spise-, overnatnings- og oplevelsesmuligheder. Ikke mindst indendørs til de kolde tidspunkter af året.

Større fokus på outdoor, naturen og nicheprægede oplevelser
— på alle tidspunkter af året

- Målgrupperne vil blive mere differentierede. Fra traditionelle børnefamilier med forældre og børn til flere generationer, flere familier sammen, veninderejser og mor/datter-rejser. Også denne tendens vil være med til at skabe en øget fokus på differentierede oplevelsesudbud.

- Især på det tyske marked sker der i de kommende år markante ændringer i demografien hen mod flere ældre. Den største vækst i antallet af rejser forventes således at finde sted i aldersgruppen 60+. I absolutte tal vil denne gruppe blive den alderskategori, der realiserer flest rejser. I en række tilfælde vil rejserne ske i flere generationer – for eksempel med børn og bedsteforældre. Seniorer er typisk en aldersgruppe for hvem kvalitet i rejseoplevelsen betyder meget.

- De ovennævnte ændringer i målgrupperne og deres præferencer vil lede til en øget efterspørgsel efter mere differentierede, kvalitets- og ofte nicheprægede produkter, for eksempel wellness, yoga, livsstilshoteller, fællesskabsferiehuse, camping, outdoor resorts, kunsthåndværk og madkoncepter på alle niveauer.

På de Nordtyske kystdestinationer er sådanne udbud vokset betydeligt frem i de seneste ti år, og blandt andet høje belægningsgrader på hotellerne peger på, at efterspørgslen er der. Denne udvikling udgør ikke bare en mulighed for Blåvand. Den er også en trussel, idet de attraktive nordtyske udbud i de kommende år vil være attraktive for både Blåvands tyske og danske målgrupper. Det er derfor væsentligt at der med Trafik- og Masterplanen lægges et fundament for kommende især kommercielle investeringer inden for disse områder.

Turismen i Blåvand

Blåvand og turismen nu og fremover

Trafik og Masterplanen bygger på en række antagelser om turismen nu og fremover og Blåvands muligheder i forhold hertil.

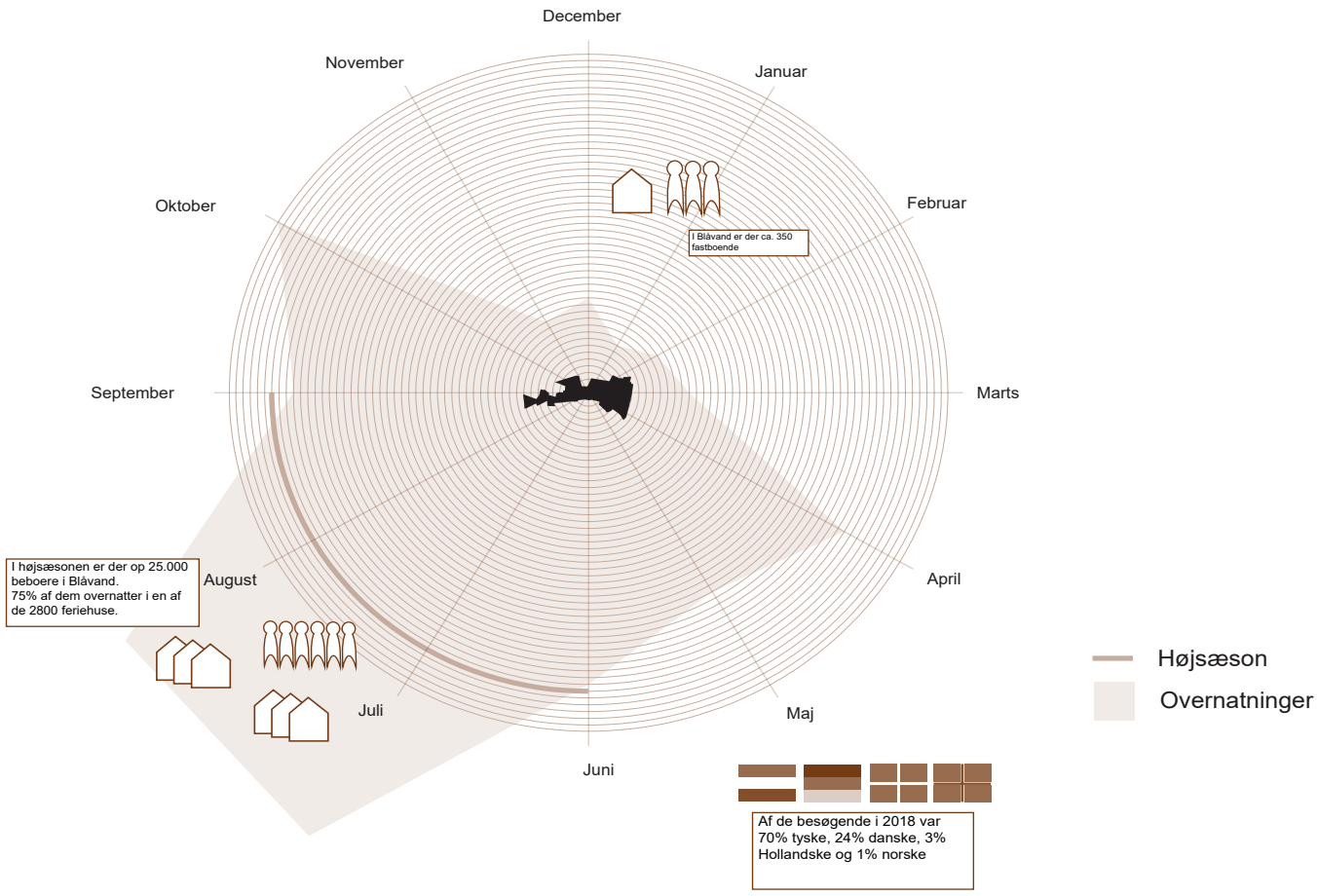
Blåvand ligger godt til i forhold til store turismemarkeder. I Europa forventes en vækst på årligt 3 – 4%. Det er meget tænkeligt, at væksten i øget grad kommer at ske fra nære markeder, der kan nås med bil eller offentlige transportmidler. I denne henseende ligger Blåvand særdeles godt med et markedsopland på 6,5 mio. mennesker, som kan nå Blåvand inden for 3 timers transport.

Blåvand har kritisk masse i sin turisme. Varde Kommune har ca. 4,6 mio. kommercielle overnatninger, heraf anslås det at ca. 1/3 finder sted i Blåvand. Det svarer til ca. 1,5 mio. overnatninger. Sammen med endagsbesøg er det med til at give kritisk masse i turismen så der i Blåvand er forretningsunderlag for et betydeligt udbud af feriehuse, cafeer, og detailhandel med videre. Ud fra antallet af overnatninger anslås det at omsætningen i Blåvand årligt er på ca. 1,2 mia. kr. Formentlig højere i kraft af den længere sæson og udbud af forbrugsmuligheder – især detailhandel – end hvad der i gennemsnit ses på kystdestinationerne i Varde Kommune.

Efterspørgslen er der hele året rundt — om end der er sæsonvariationer. Blåvand er den destination på vestkysten, der har den længste turistsæson. Det gør Blåvand godt rustet til at tappe ind i med sæsonvariationer.

Der er i realiteten tale om at turismen giver grundlag for helårsforretning for mange virksomheder. Det gør Blåvand mere attraktiv for flere grupper af turister samt for de led i turistindustrien, der formidler salg af turismeophold. Og det er også med til at skabe et mere kompetent og robust arbejdsmarked end hvis Blåvand alene var en sæsondestination kun åbent i sommermånederne.

De underliggende tendenser i turismemarkederne vil i de kommende år være med at understøtte denne udvikling. Med en forsigtig fremskrivning af antallet af overnatninger med 3% om året med de ovennævnte forudsætninger, vil der i Blåvand om 10 år være ca. 2 mio. overnatninger og en turismeomsætning i dagens priser på ca. 1,6 mia. kr.



Belægnigen af sommerhuse i Blåvand henover året

2. timers periode af forgængernes færden, april 2019
COWI, data from sky

Luftfoto
Blåvand bymidte

Blåvand bymidte består i dag af spredte punktbebyggelser af større bygningskroppe — bundet sammen af en hård belægningsflade, hvorpå der er spredt parkering og udefinerede byrum. Landskabet ligger tæt på byen, men bliver i dag ikke brugt aktivt inde i selve bymidten.

5 Principper:

1 “Mobilitet styrker byliv”

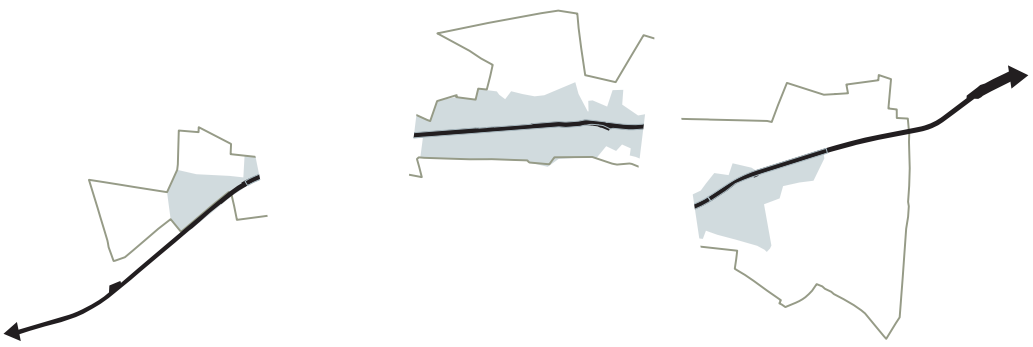
2 “Bymidtens nye gulv”

3 “Brug alle 4 facader”

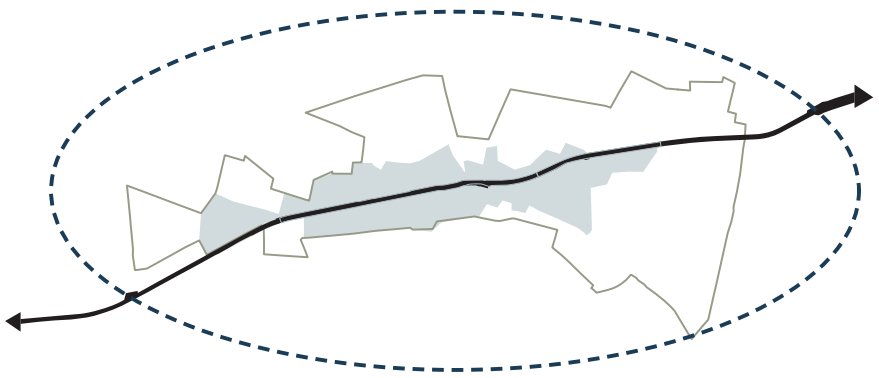
4 “Frem med landskabet”

5 “Partnerskaber på tværs”

Fra en tredelt by ...



Til en sammenhængende bymidte i Blåvand



I dag er Blåvand opdelt i 3 dele:

Den vestlige del, hvor bebyggelsesstrukturerne bliver mere udflydende, som man bevæger sig ind i sommerhusområderne på vej ud mod Vesterhavet.

Den centrale del af bykernen, hvor butikker og restauranter/caféer er koncentreret og hvor hovedparten af parkeringen er placeret.

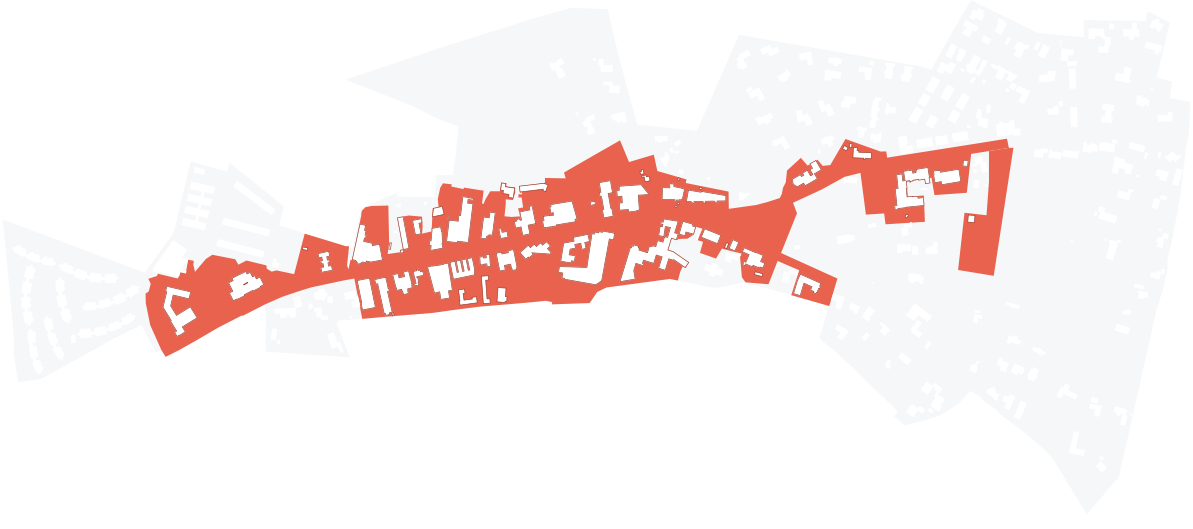
Den østlige del af byen, som er indgangen til bymidten gennem det gamle Oksby, forbi Oksby Kirke.

Formålet med de 5 principper er at opnå en sammenhængende bymidte, som binder den østlige og vestlige del sammen med den centrale det.

Principperne er med til at løse de udfordringer, Blåvand har i dag.

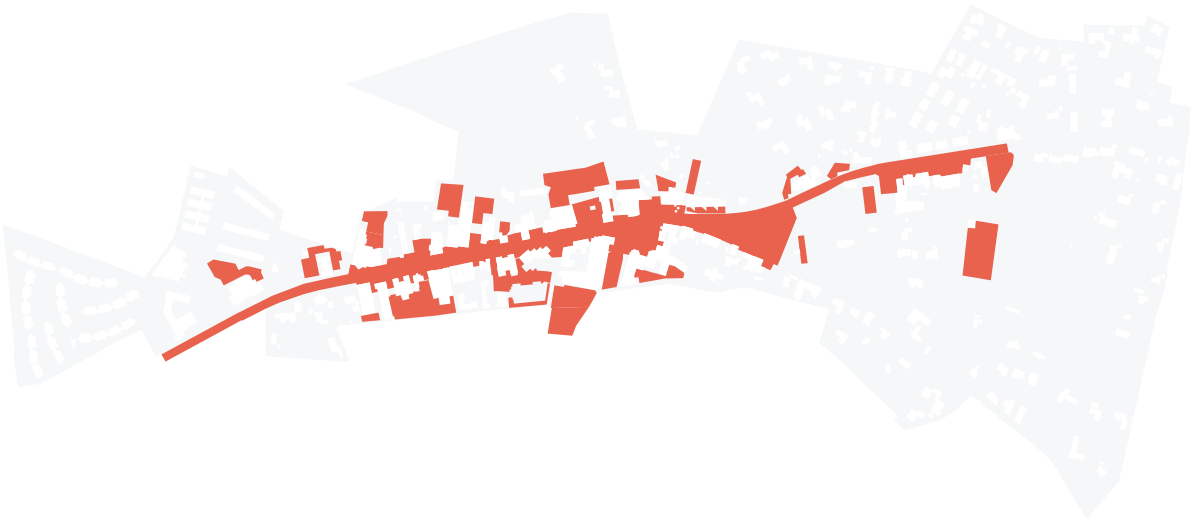
Overordnet handler de 5 principper om at skabe et godt bymiljø i Blåvand fremadrettet, ved at fokusere på følgende;

- at dirigere trafikken,
- at bruge landskabet aktivt,
- at vise kulturarven,
- at udnytte byrummene omkring husene
- at opnå et partnerskab på tværs af private og offentlige interesser.



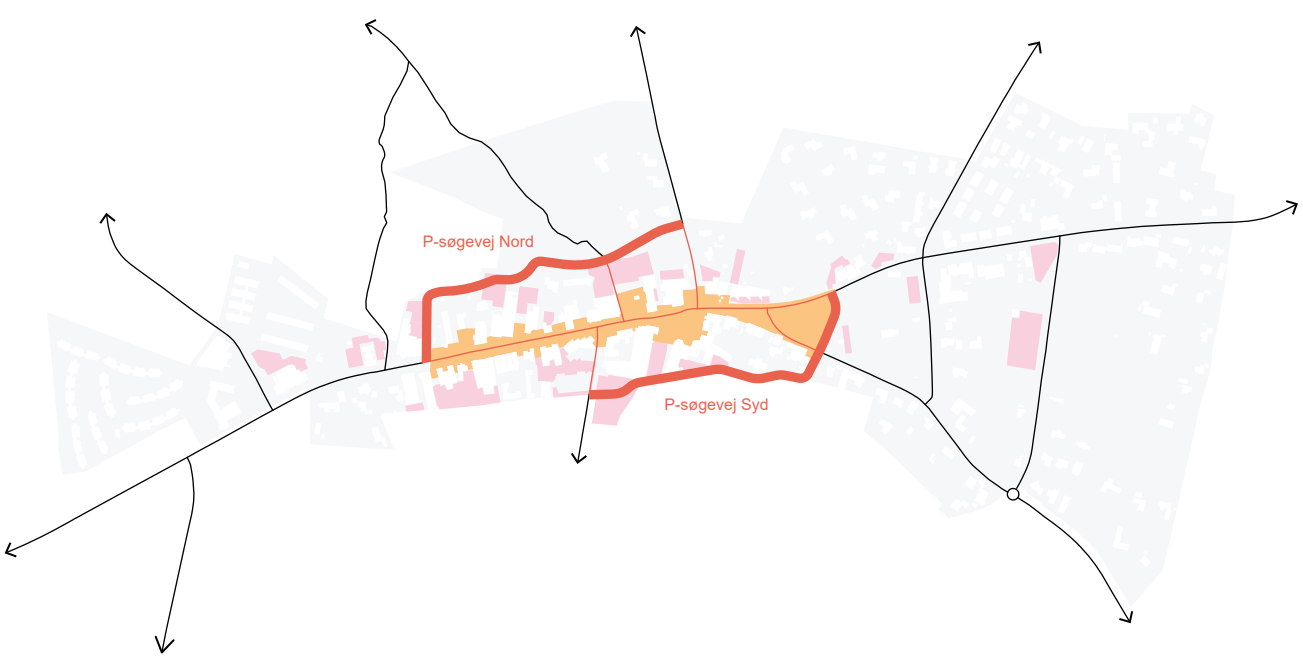
Udviklingsområde

Et område, som centrer sig om handelsstrøget i Blåvand Bymidte udpeges som det primære indsatsområde — herunder Blåvandvej, butikker og restaurationerne som med facade mod vejen, samt de omkringliggende byrum og parkeringsarealer.



Rum mellem husene

Blåvand er særligt kendetegnet ved at alle de kommercielle bebyggelser langs Blåvandvej er fritliggende, og danner rum omkring sig til alle sider. Der fokuseres særligt på rummene mellem husene og det øst-vestgående forløb igennem byen.

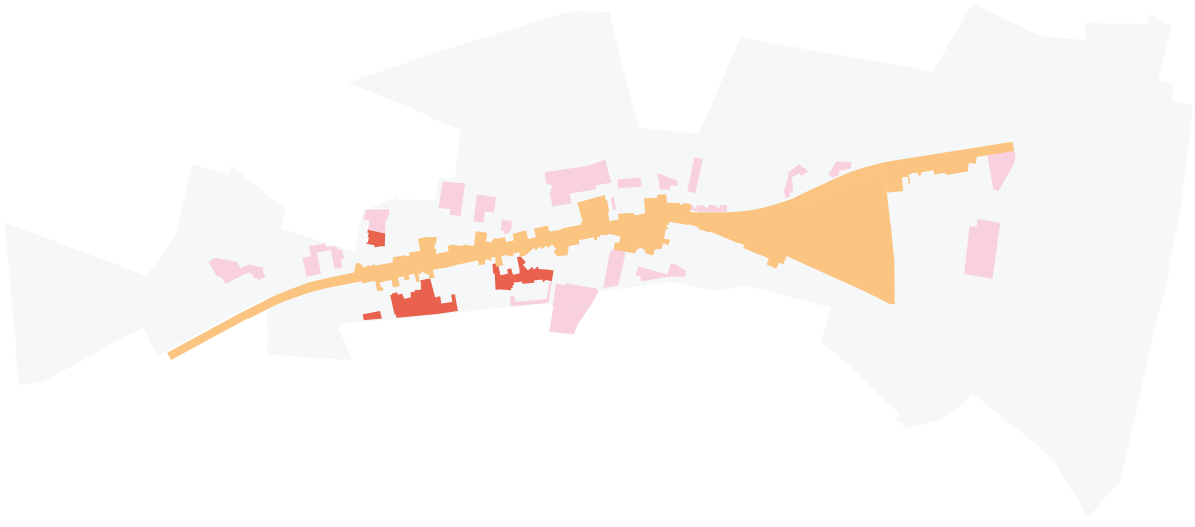


En bymidte for gående

Nye P-Søgeveje nord og syd for Bymidten samt optimerede parkeringsforhold trafikaflaster det centrale handelsstrøg. Dermed skabes der grundlag for for et løft af bymidtens byrum, som i højere grad end før prioriterer de gående.

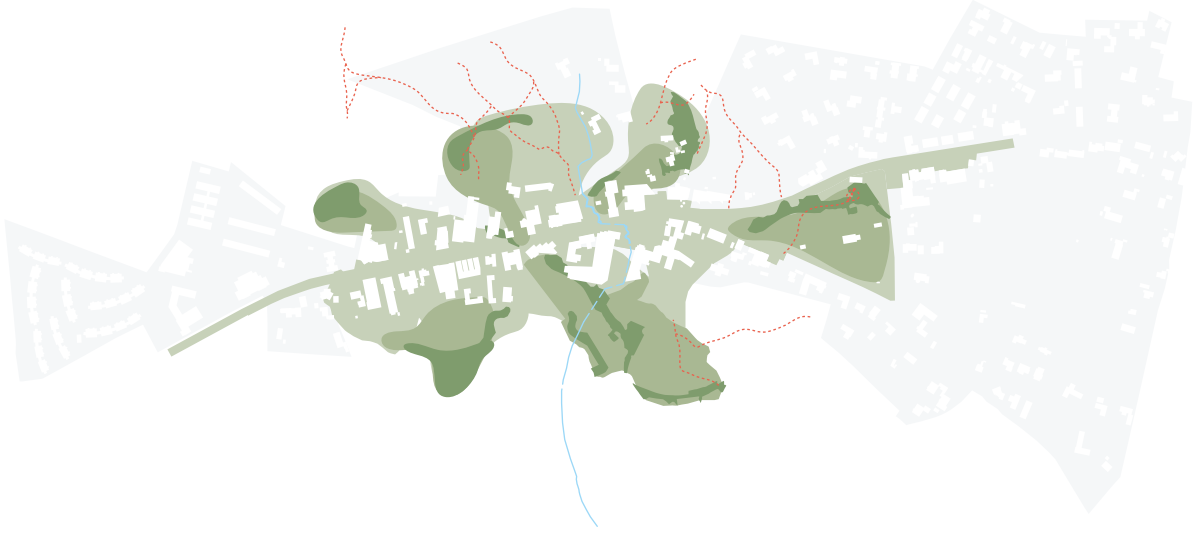
Byrumsfunktioner

Der differencieres mellem den langsgående forbindelse (GUL), optimerede parkeringspladser (PINK), og parkeringspladser med mulig dobbeltfunktion som rekreative byrum eller byudvklingsspotentiale (RØD).



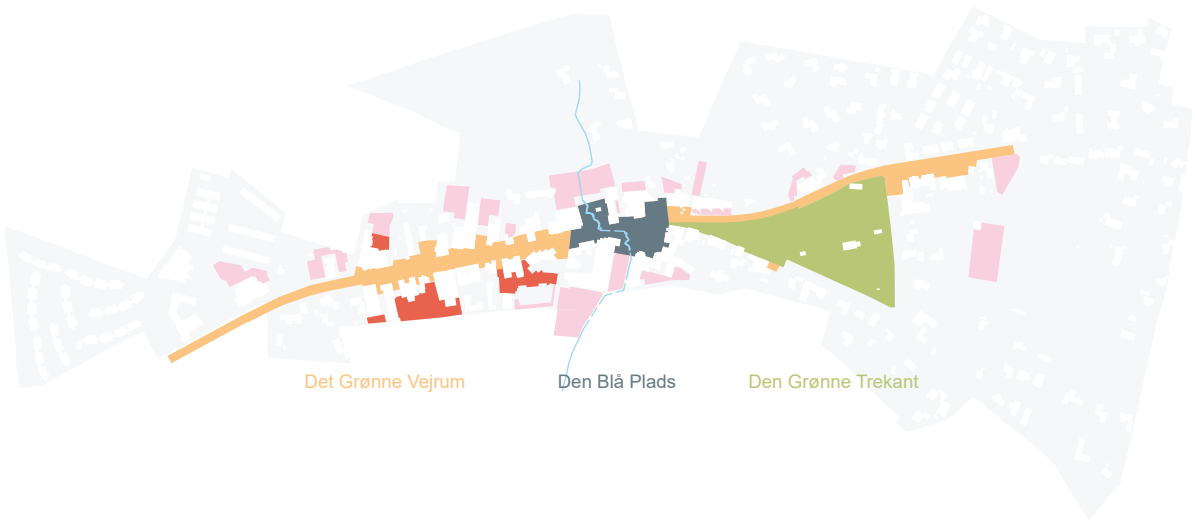
Den naturlige bymidte

Den omkringliggende natur trækkes ind i i midtbyen som både rekreativt og klimatilpassende element, mens stisystemer ud af byen styrkes gennem wayfinding og nudging.

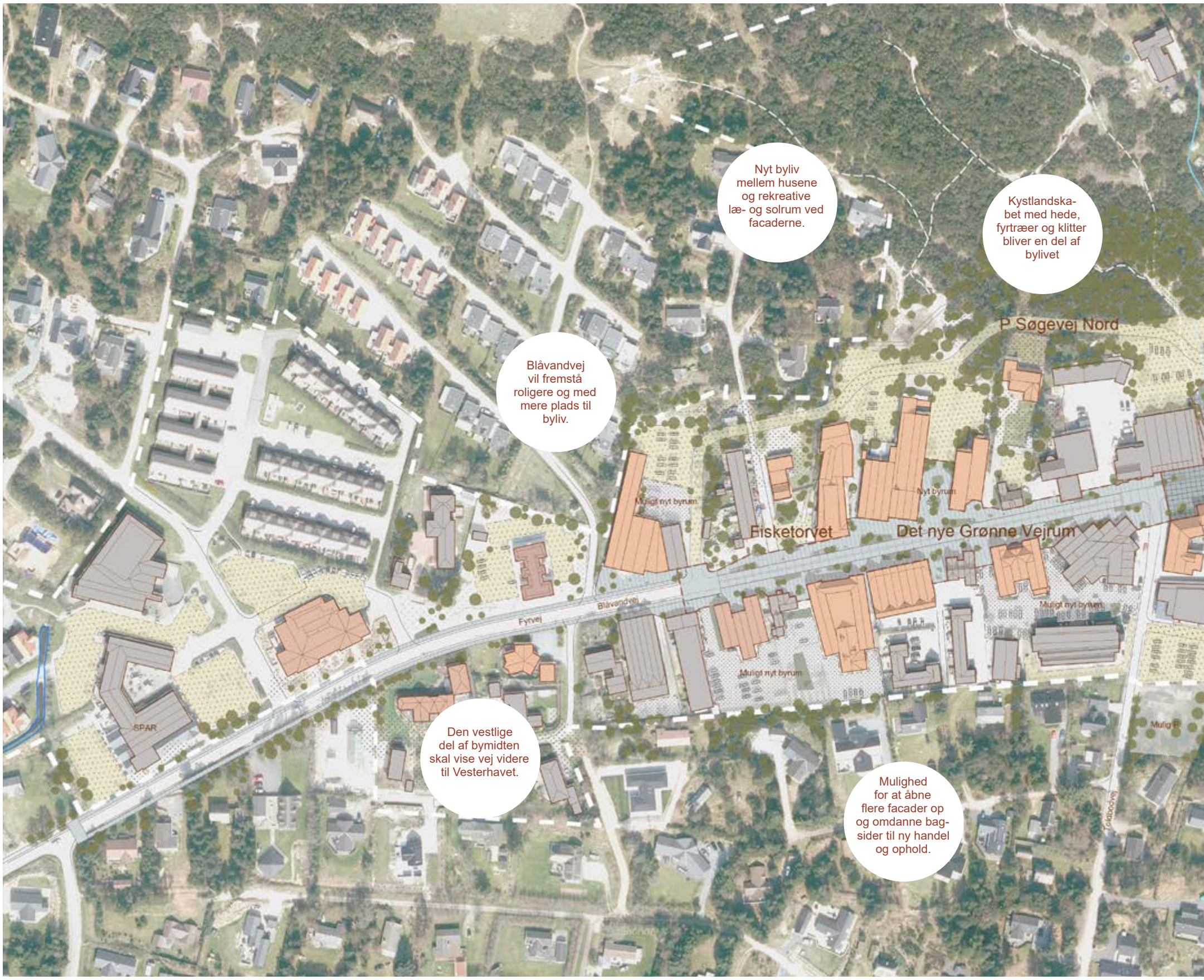


Primære byrum

Langs Blåvandvej udvikles tre primære byrum- og forløb, som skal binde bymidten sammen: det langsgående Grønne Vejrum, som forskønnes og begrønnes, den østlige Grønne Trekant, som rummer Gl. Oksby Kirke, og den centrale Blå Plads, som bliver byens nye omdrejningspunkt, hvor by og landskab smelter sammen.



Principielt hovedgreb

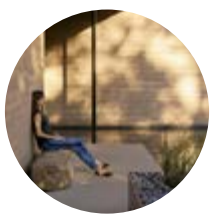


De 4 fysiske udviklingsprincipper for Blåvand:

1 “Mobilitet styrker byliv”

Trafikken løses gennem:

1. Nye P-søgeveje
2. Blåvandvej som sivegade
3. Grøn optimeret parkering
4. Samarbejde omkring parkering



2 “Brug alle 4 facader”

Der arbejdes med 4 facadetyper for hver bygning:

1. Eksisterende handelsfacader
2. Nye åbne erhvervsfacader
3. Funktionelle facader
4. Rekreative facader

Sammenhængende identitet for hele byen.

Mindre belægning. Mere grønt.

Naturlig håndtering af regnvand. Bedre klima.

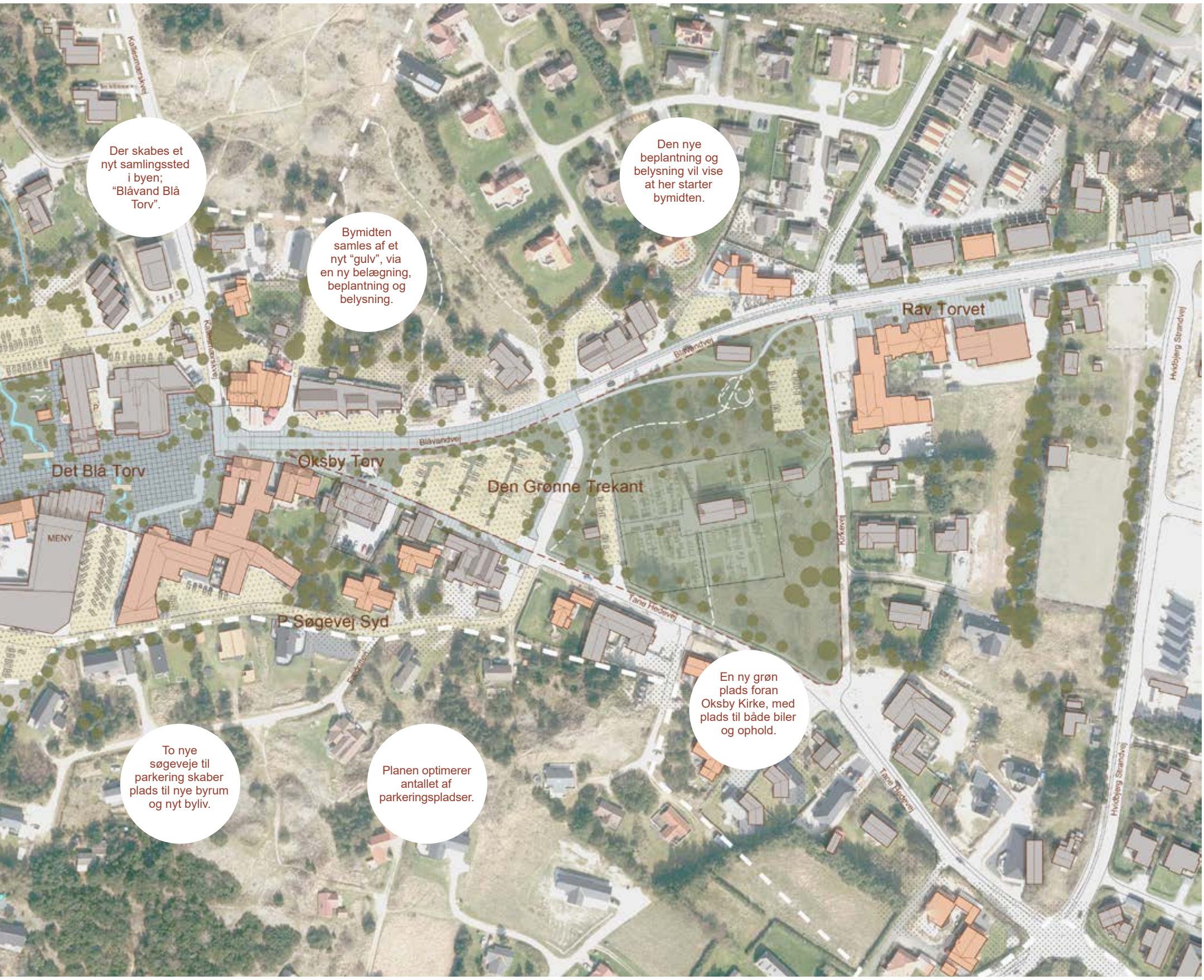
Tryghed for alle trafikanter.

Større udbud af aktiviteter i byen.

Mere ophold. Mere handel.

Bedre og lettere udnyttelse af p-pladser.

Bæredygtig turisme Blåvand 360º



3 "Frem med landskabet"

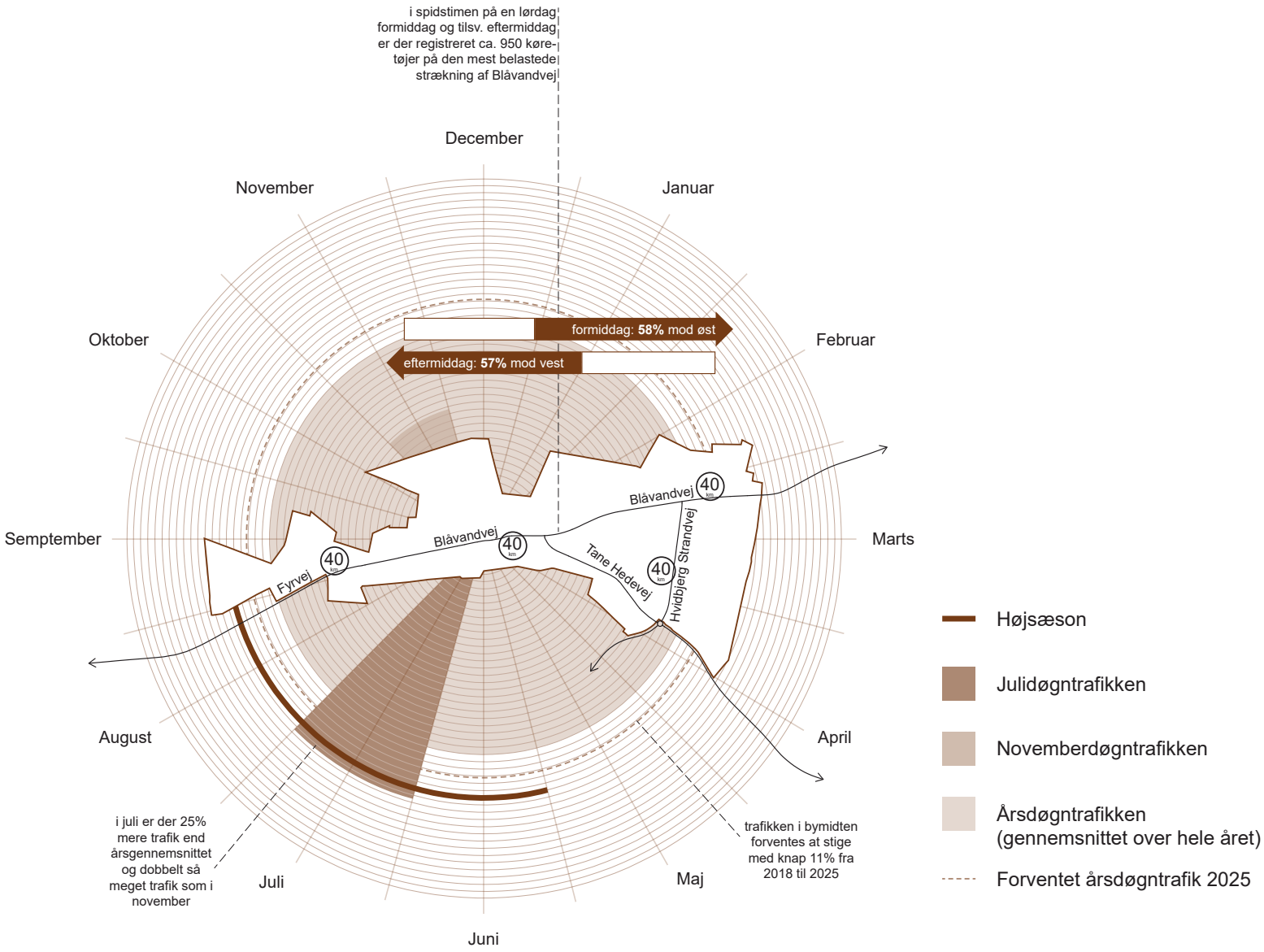
Landskabet materialiserer sig igennem bymidten — fra plantage til Vesterhav — som et katalog over det lokale landskab. Der skabes forbindelser på tværs af byen til naturen.

4 "Bymidtens nye gulv"

Blåvand får en samlende karakter.
3 b'er som samler byen:

- Belægning
- Beplantning
- Belysning

Princip 1
“Mobilitet styrker byliv”



Eksisterende forhold

Blåvandvej fungerer som byens gennemgående hovedgade, hvorfra der går sideveje ud til de omkringliggende feriehusområder. Vejprofilet er smalt med kørebane, cykelbane og fortov i begge sider. Arealet er udlagt i samme niveau uden kantsten. For at beskytte de gående, og forhindre at biler parkerer på fortovet, er der opsat steler langs hele Blåvandvej.

Byen er en populær ferieby, og derfor er der store variationer i antal beboere og dagsturister i byen gennem de forskellige sæsoner. Der er således stor forskel på trafikmængderne i Blåvand hen over året. I sommerperioden, hvor der er flest gæster i området, kører der ca. 10.000 biler i døgnet på Blåvandvej, mens der gennemsnitlig hen over året er ca. den halve trafikmængde.

Om sommeren foregår flowet og bylivet med de mange fodgængere på kryds og tværs på hele strækningen, samtidig med at bilerne leder efter ledige parkeringspladser frem og tilbage på strækningen.

Dette skaber uundgåeligt kødannelser med mange konflikter og utrygge forhold på store dele af strækningen. Imidlertid foregår disse flow med meget langsom hastighed for bilerne. Der er målt en gennemsnitlig hastighed for bilerne på ca. 20 km/t. Og fordi hastigheden er så lav, sker der heldigvis ikke mange alvorlige uheld mellem biler, fodgængere og cyklister.

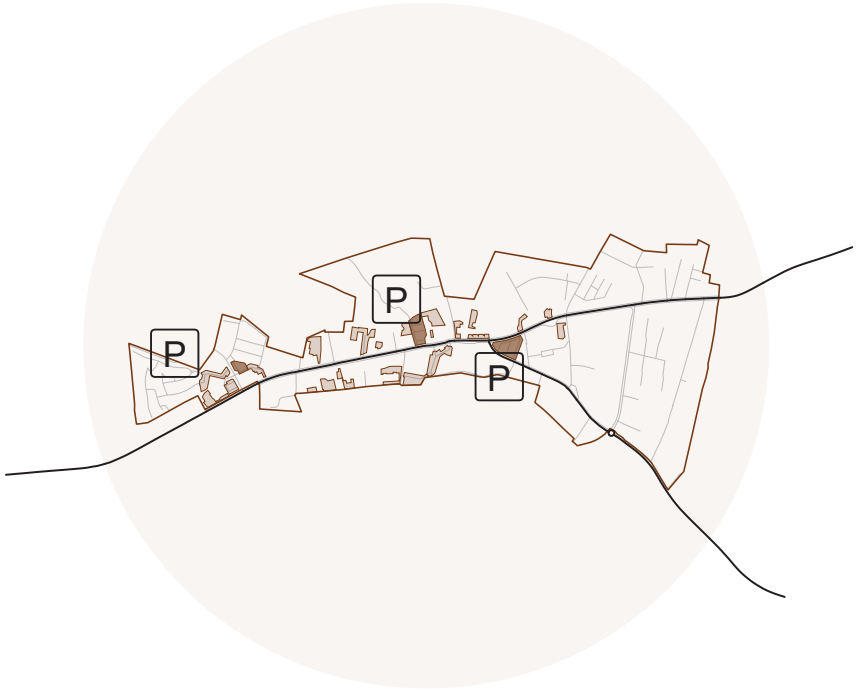
I den centrale del af byen kører cyklisterne på en smal cykelbane i begge vejsider. Den smalle cykelbane deles ofte med bilerne, fordi arealet benyttes når eksempelvis større køretøjer og biler møder hinanden på strækningen, hvor de er nødsaget til at vige for hinanden hen over cykelbanen. Derfor føler cyklisterne sig ofte utrygge især i højsæsonen, hvor de føler sig klemt i vejprofilet med risiko for at de kører ind i stelerne. Cykelisme er ikke i dag et naturligt valg for sommerhusgæsterne, og mange benytter derfor bilen når de skal ind til Blåvand.

En stor del at biltrafikken, som har et ærinde i det centrale Blåvand, leder ofte forgæves efter ledige parkeringspladser, hvilket skaber unødigt meget søgetrafik i området. Erfaringer fra især større byer, viser at sø-

Vejnet

Blåvandvej

Offentlig forbindelse



Parkering

getrafikken kan udgøre op til 30% af den samlede biltrafik. Det vurderes at søgetrafikken i Blåvand har samme niveau som i de større byer, fordi vejstrukturen har mange vejadgange/overkørsler til parkeringen langs hele Blåvandvej uden mulighed for effektiv og logisk p-henvisning til parkeringsarealer. Dette betyder at mange biler kører frem og tilbage for at lede efter ledige p-pladser og dette skaber i højsæsonen til tider uheldige trafikale kødannelser og trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på Blåvandvej ved alle vejadgangene/overkørslerne til parkeringsområderne.

En tidligere parkeringsundersøgelse fra 2014 viser, at parkeringsudnyttelsen er højst længst mod øst (som er den retning de besøgende kommer fra), og mindst længst mod vest. Det vidner om at der er et potentiale for at optimere parkeringsløsningerne. Da undersøgelsen er seks år gammel, er den på mange måder forældet. Der er blandt andet sidenhen blevet bygget flere ferieboliger på et areal som tidligere blev brugt til parkering og der er fjernet p-pladser flere steder i byen. Det anbefales derfor at der fremadrettet gennemføres en ny parkeringsundersøgelse for området, som også vil kunne give et mere nuanceret billede af parkeringsudnyttelsen, eksempelvis hen over dagen og ugen.

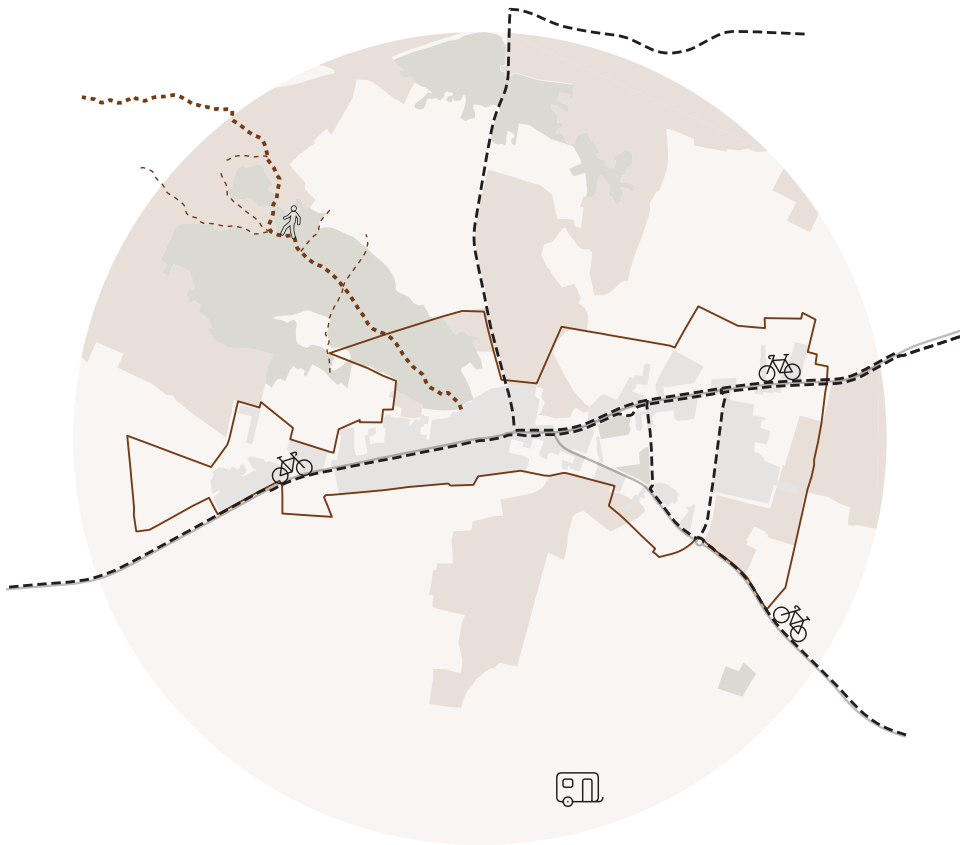
Varelevering håndteres i dag ligesom adgangen til parkeringsområder fra Blåvandvej. Flere af de erhvervsdrivende får i dag leveret deres varer fra leverandører som kommer ind med store sættevogne. Vareleveringen håndteres på egen matrikel, men skaber til tider trafikale udfordringer ved ind- og udkørsel til Blåvandvej. I dag er der ingen tids- og køretøjsrestriktioner for varelevering i området.

Byen betjenes af kollektiv trafik, især i højsæsonen, med bus 140, der går til og fra Oksbøl st. Ruten går fra Oksbøl st. ned langs Ho Bugt, hvor bussen drejer mod øst på Tane Hede vej. Fra Tane Hede Vej drejer den mod nord på Hvidbjerg Strandvej, hvor den har endestation. Bussen kører i begge retninger. Bussen betjener derved den centrale del af byen i dag. På visse afgange kører bussen direkte, af hovedvejen, mellem Blåvand og Oksbøl st., hvis ikke der er passagerer at afsætte på den øvrige rute. Bussen kører fra kl 06 – 23 en gang i timen på alle ugens dage, når dækningen er bedst. Antal afgange, tidsinterval og dage med busbetjening varierer imidlertid meget i forhold til sæson og skoledage.

Det grønne vejrum

Affaldssortering
Infotavler
Wayfinding
Naturlegeplads
Rekreativ facade
Off. toilet
Rekreativ facade
Mulig stadeplads
Bar/café
Butik
Udeservering af butikssalg
Udeserve
Stadeplads
Træbro
Den Blå Plads
Rekreativ facade
Ferielejlighed udlejning
Butik
Ferielejlighed udlejning
Butik
Turistinformation
Tankstation
P-henvisning
Nyt byrum
Butikker
Boligmægler
P cykler
P cykler
Stadeplads
Træbro
Kildelandskab
Bank
Café
Butik
MENY
Vejrum
Butikker
Café
P cykler
Butikker
Muligt nyt byrum
Bager
P-henvisning
Butikker
Ferieboliger
Ferieboliger
Butik
Mulig P

Mål for trafikken og mobiliteten



Gå- og cykelruter til Blåvand bymidte

Målsætninger for mobiliteten

Vi skaber en mobilitet, som kan opfylde varierende stedsspecifikke behov for byens borgere, erhvervsliv og gæster, og som kan understøtte bylivet og byfunktionerne i byen afhængig af tidspunkt på dagen, uge og sæson. Vi har følgende målsætninger:

1. At gang og cykelisme skal være det naturlige valg i byen.
2. At parkeringspladser skal optimeres.
3. At der skal skabes flere grønne og bløde byrum, som kan styrke kvaliteten og livet i byen.
4. At vejadgangen til p-arealerne skal gøres mere effektiv med en logisk afvikling af biltrafikken.
5. At adgangen til parkeringsarealerne understøttes af en synlig wayfinding/p-henvisning.
6. At hovedgaden generelt skal aflastes for p-søgende biltrafik
7. At det er muligt at kunne lukke af for den centrale del af hovedgaden til særlige begivenheder, til events.
8. At bilernes hastighed på hovedgaden - også uden for højsæsonen skal foregå med lav hastighed med respekt for de lette trafikanter.
9. At antallet af overkørsler til Blåvandvej reduceres.
10. At der skabes en effektiv mobilitetshub/trafikalt knudepunkt, hvor det bliver naturligt at parkere bilen og skifte over til gang, cykel eller bus.

Utrygge situationer på Blåvandvej i dag

Fire mobilitetsgreb

For at nå vores mål for mobiliteten, arbejder vi med følgende fire hovedgreb:

1. Optimering af parkeringspladser:

- Vi omdanner parkeringspladser til nye byrum med parkering, hvor arealet dobbeltudnyttes.
- Vi optimerer eksisterende parkeringsarealer i byen.
- Vi inddrager nye potentialeområder for parkering, som kan anlægges når behov for yderligere p-pladser kommer.

2. Effektiv parkeringssøgering:

- Vi etablerer en ny p-søgevej rundt om den centrale del af byen, som sørger for at der bliver en effektiv og nem udnyttelse af parkeringsarealerne.
- Vi sikrer af p-søgeringen muliggør at den centrale del af byen kan fredeliggøres og evt. lukkes af ved særlige begivenheder/events.
- Vi finder fælles p-løsninger sammen med grundejerne på tværs af matrikler, således at alle får værdi af løsningen.
- Vi muliggør varelevering fra bagsiden af byen.

3. Ny attraktiv bygade:

- Vi ombygger hovedgaden, så biltrafikken sker i øjenhøjde og afvikles med respekt for de lette trafikanter.
- Vi sikrer atcyklister og gående får deres eget areal til at færdes på i yderområderne af byen.
- Vi sikrer at bilernes hastighed på den centrale del af hovedgaden er lav og tilpasset cyklisternes hastighed, således at bilerne og cyklisterne kan dele gaden.
- Vi sikrer at fodgængere færdes i centrum på brede fortove i begge vejsider, og at der skabes plads til byliv, byrumsinventar, cykelparkering og begrønning.
- Vi sikrer at krydsende fodgængere på hele hovedgaden kan færdes trygt og sikkert.

4. Mobilitetshub/Trafikalt knudepunkt:

- Vi etablerer ved den østlige ankomst til byen en mobilitetshub, der fungerer som et nyt byrum med parkeringsplads og muligheder for skift mellem de forskellige transportformer. Herunder også skift til en kollektive bustrafik samt etablering af mange cykelparkeringspladser og mulighed for cykeludlejning mv.
- Vi etablerer et nyt knudepunkt, hvor de forskellige mobilitetstilbud og -services i området mødes, herunder også mulighed for leg og aktivitet, information, oversigtskort, toiletter med videre.

1. Optimering af parkeringspladser

Parkeringsarealer i dag og potentielle nye parkeringspladser

Optimering af parkeringspladser

Løsningen håndterer parkeringen for både biler og cykler, således at adgangen til og placering af parkeringspladser understøtter byliv, bykvalitet samt naturoplevelse og flow mest mulig.

Parkering skal samtidig være økonomisk og miljømæssig bæredygtig, samt planlægges med helhedsorienterede løsninger, så den samlede parkering dobbeltudnyttes bedst muligt. Det er vigtigt, at der arbejdes med parkeringen som byrum med muligheder, og at den integreres så den skaber mest mulig merværdi, for eksempel ved at indtænke flere funktioner som midlertidige bylivsaktiviteter, natur, håndtering af klimaudfordringer, mv.

I midtbyen har arbejdes med fire forskellige p-typer:

a) Omdannelse af parkeringsarealer til rene byrum
b) Dobbeltfunktionelle arealer til både parkering og byrum.
c) Rene parkeringsarealer
d) Potentialeområder for ny parkering

I dag er der ca. 704 p-pladser i byen (baseret på parkeringsanalysen fra 2014). Ved transformation af arealer med parkeringspladser længst mod øst, skal antal parkeringspladser erstattes andet sted, så der samlet er samme antal som i dag, mens antallet af parkeringspladser længst mod vest kan reduceres, jf. diagrammet over parkeringsudnyttelse.

REGNSKAB FOR PARKERINGSPLADSER OG PARKERINGSAREALER

	I alt
Eksisterende parkeringsforhold	
Beregnet areal (m2)	26.700 m2
Antal eksisterende p-pladser (stk)	704 stk
Beregnet arealbehov (m2/stk)	
Fremtidens parkeringsforhold	
Dobbeltfunktion (Byrum/parkering)	
Beregnet areal (m2)	8.300 m2
Skønnet arealbehov (m2/stk)	
Beregnet antal p-pladser (Stk)	208 stk
Ren parkering	
Beregnet areal (m2)	18.900 m2
Skønnet arealbehov (m2/stk)	
Beregnet antal p-pladser (Stk)	540 stk
Potentialeområde for ny parkering	
Beregnet areal (m2)	4.900 m2
Skønnet arealbehov (m2/stk)	
Beregnet antal p-pladser (Stk)	140 stk
Samlet antal parkeringspladser (stk)	**888 stk**
Samlet p-plads areal (m2)	**32.100 m2**
Forskel i parkeringspladserne	
Ekstra antal p-pladser ekskl. potentialeområderne (Stk)	**44 stk**
Ekstra antal p-pladser inkl. potentialeområderne (Stk)	**184 stk**
Forskel i arealer	
Reduceret areal til p-pladser ekskl. potentialeområderne (m2)	**-500 m2**
Reduceret areal til p-pladser inkl. potentialeområderne (m2)	**4.400 m2**

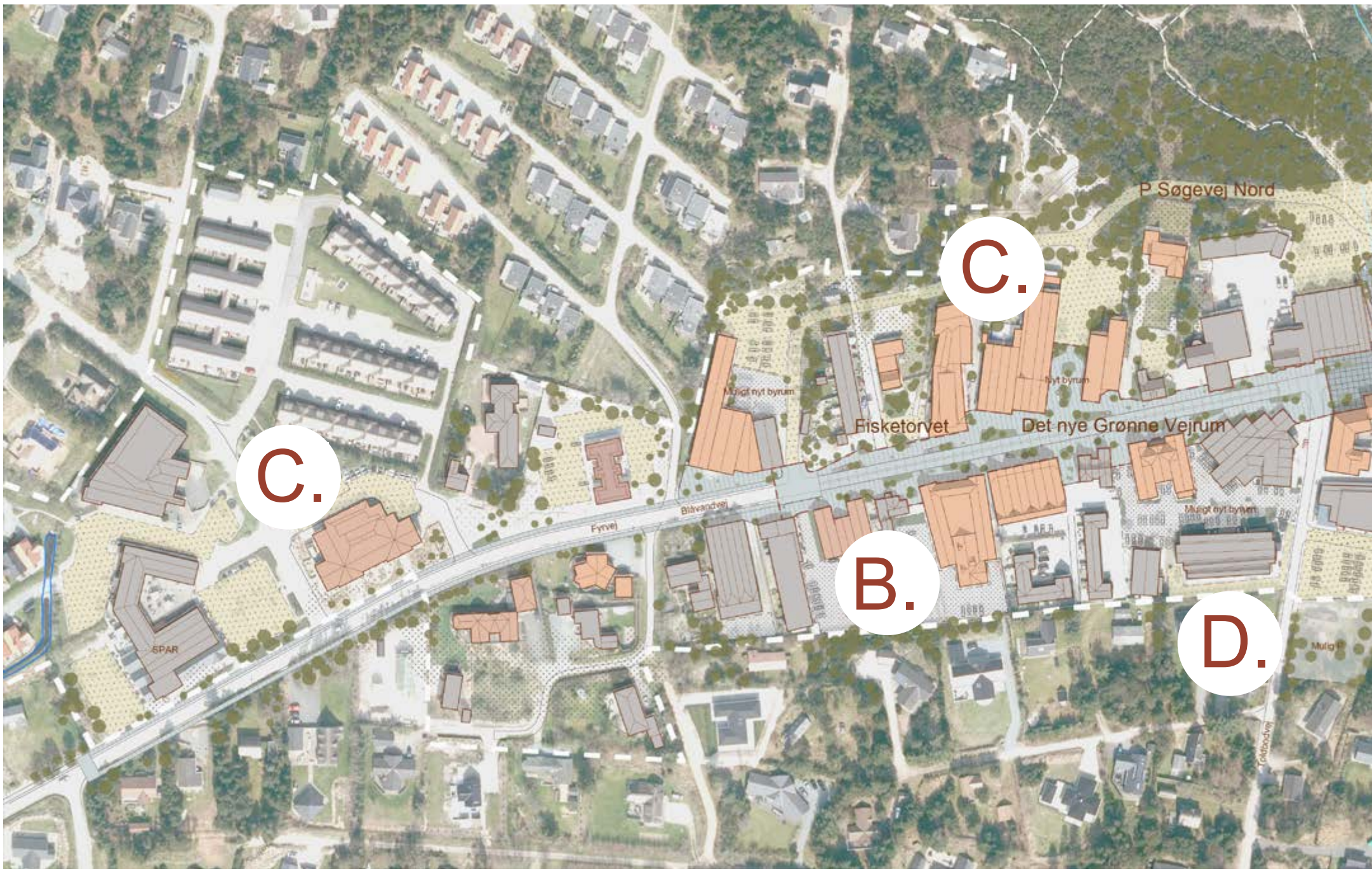
Notabene
Der er fastlagt et arealbehov for parkeringen på ca. 1 plads per 35/40 m2 inkl. manøvreareal. Dette er et konservativt estimat og vil kunne give muligheder for begrønning.
For et optimeret og regulær parkeringsplads er arealbehov traditionelt ca. 1 plads per 25/30 m2.

Løsningsforslaget indeholder i alt 215 flere pladser end i dag (inkl. potentialeområderne), hvilket er en stigning i antal pladser på ca. 30%. Hvis potentialeområderne ikke medregnes, kan der skabes i alt ca. 44 flere p-pladser, end der er i dag.

Stigning i antal p-pladser skyldes hovedsageligt at der arealoptimeres. I dag er arealbehovet ca. 40 m2/p-plads, hvilket er inklusivt manøvreareal. Arealbehovet varierer imidlertid meget i dag imellem de forskellige områder af byen.

Gennem en optimering af arealerne regnes der med at arealbehovet for de dobbeltfunktionelle parkeringsarealer er 40 m2/p-plads, dvs. at der er ekstra plads til begrønning, og at arealbehovet for rene parkeringsarealer og potentialeområder for ny parkering er 35 m2/p-plads. Ifølge vejreglerne er arealbehovet for en optimeret og regulær parkeringsplads traditionelt på ca. 1 plads per 25 m2 til 30 m2. Dvs. at vores skønnede arealbehov i løsningsforslaget er realistisk.

De forskellige parkeringszoner



A. Omdannelse af parkeringsarealer til byrum

Ved omdannelse af eksisterende parkeringsareal til rene byrum, erstattes alle p-pladserne samlet set inden for en afstand på ca. 200 meter, som svarer til at man skal gå maksimalt 2 minutter.

Det Blå Torv

Der skabes et nyt samlet byrum ved den nordlige del af p-arealet ved Meny. Byrummet bliver byens nye centrale mødested og er essentielt for at højne bykvaliteten i byen. Pladsen tilbyder ophold, mødesteder, leg og oplevelser, hvilket er vigtigt for at fremme et alsidigt byliv. Når p-søgeringen er etableret vil give mulighed for at selve hovedgaden kan lukkes af ved særlige lejligheder og dermed bliver der skabt et endnu større byrum, som også kan indeholde eksempelvis koncerter og loppemarkeder. Det nye byrum vil gøre det attraktivt for områdets besøgende at blive længere, hvilket vil være til fordel for erhvervslivet. Byrummet nødvendiggør fjernelse af i alt 22 af p-pladserne ved Meny og i alt 37 pladser ved Novasol. Hvis de viste potentialeområder for ny parkering bliver etableret vil der samlet set kun være 10 p-pladser færre end i dag.

Nye mulige byrum

Yderligere skabes der et nyt byrum mellem Fitness Blåvand og Outdoor Adventure, hvor antal af p-pladser bibeholdes, men flyttes om på bagsiden af bygningerne, hvor parkeringsarealerne optimeres og begrønnes.

B. Dobbeltfunktionelle parkeringsarealer til både parkering og byrum

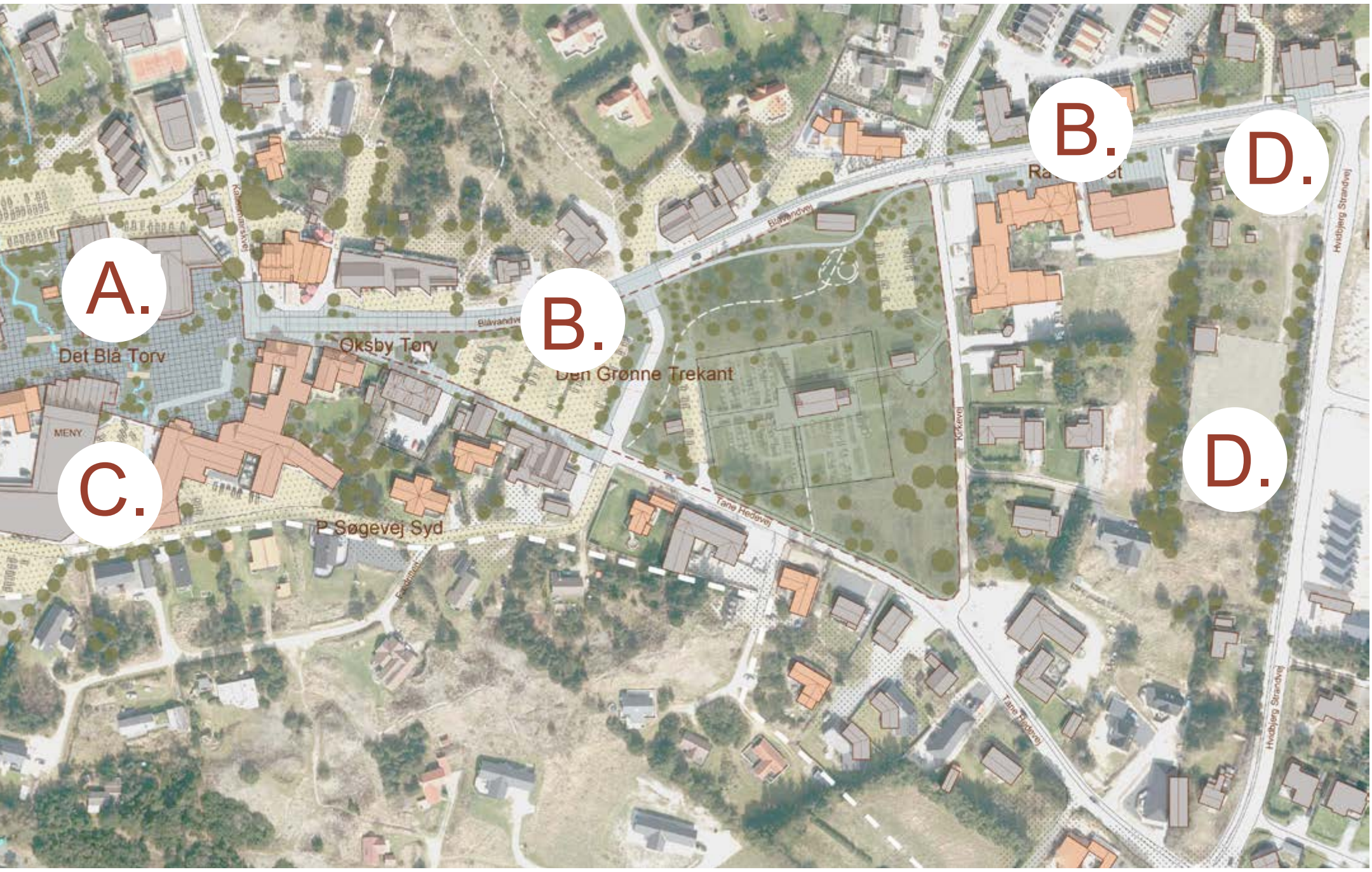
Gennem en dobbeltudnyttelse af parkeringsareal, bliver der skabt nye byrum af høj kvalitet, hvor parkering indgår som et naturligt element. Grå flader, som ellers domineres af biler, bliver herved til hyggelige og attraktive byrum gennem brug af beplantning og nye permeable overflader, hvilket vil højne oplevelsen af byens kvalitet. Yderligere integreres overfladevandshåndtering på en bæredygtig måde, som bidrager positivt til det visuelle miljø. Denne løsning bruges hvor byens parkeringspladser har en visuel fremtrædende placering.

Den Grønne Trekant

Ved den nye Grønne Trekant, som fungerer som mobilitetshub mod øst, der skal nudge folk til at parkere bilen ved ankomst til byen, bliver et stort nyt attraktivt byrum anlagt. Byrummet designes som et multifunktionelt parkeringslandskab, der understøtter effektive skift og motiverer til gang og cykling og brug af kollektiv transport. Denne nye parkering vil bibeholde antal p-pladser, 66 stk. Den maksimale afstand til Det Blå Torv er ca. 300 m, hvilket svarer til at man skal gå max 3 minutter.

Ravtorvet

Ravtovet, som ligger ud til Blåvandvej øst for kirken, bliver ligeledes omdannet til en parkeringsplads med byrumskvaliteter. Byrummet kom-



mer visuelt til at binde området sammen med resten af byen hvorved det østlige område opleves som en integreret del af byen. Her kommer i alt 28 nye p-pladser.

Andre nye byrum

I den vestlige del af byen, er parkeringsarealerne syd for bygningerne omdannet til nye byrum med parkering. Ved omdannelse af arealerne kommer der 115 nye p-pladser, hvilket er 65 flere pladser end i dag.

C. Rene parkeringsarealer

De resterende parkeringspladser vil blive anlagt som ren parkering, hvor arealbehovet er mindre pr. p-plads, end ved dobbeltudnyttelse af parkeringsarealerne, svarende til et arealbehov på 1 plads per 35 m2 inkl. manøvreareal. De fleste af de rene parkeringsarealer er eksisterende parkeringspladser, der blot optimeres.

Efter omdannelse af alle parkeringsarealer, i hele Blåvand, vil der samlet set være ca. 44 flere p-pladser end i dag:

- 149 p-pladser i det vestlige område – 12 flere end i dag (hvoraf 149 er ren parkering)
- 264 p-pladser i centrum vest - 12 flere end i dag (hvoraf 117 er ren parkering)
- 197 p-pladser i centrum - 50 færre end i dag (hvoraf 157 er ren parkering)
- 139 p-pladser i centrum øst - 42 flere end i dag (hvoraf 74 er ren parkering)
- 170 p-pladser i det østlige område - 28 flere end i dag (hvoraf 43 er ren parkering)

D. Potentialeområder for nye parkering

På kortet er vist fire nye områder som ikke i dag bliver brugt til parkering, men som er fremtidige potentialeområder for at udvide parkeringskapaciteten i byen. Hvis alle de markerede områder inddrages til nye parkeringspladser, kan der samlet set etableres yderligere 171 p-pladser:

- 31 flere p-pladser i centrum vest, nord for søgeringen
- 40 flere p-pladser i centrum, syd for Meny
- 100 flere p-pladser i det østlige område, vest for Hvidbjerg Strandvej

B. Effektiv parkeringssøgevej

Mulig linjeføring af P-søgeveje

Effektiv parkeringsøgevej

Der etableres en logisk og effektiv p-søgevej med adgang til p-arealerne bagfra. Hermed bliver det nemt at finde en ledig parkeringsplads i byen og en stor del at bilernes søgetrafik på hovedgaden vil blive reduceret, samtidig kan de fleste overkørsler på hovedgaden fjernes. Desuden fastlægger vi forslag til en bedre fordeling af de parkerede biler, så der skabes mere plads til byrum i den centrale del af byen. Vi etablerer med p-søgevejen en sammenhængende og synlig wayfinding/p-henvisning, som kan lede bilisterne rundt til de centrale parkeringspladser med en bedre udnyttelse af alle p-pladserne. Endelig vil p-søgevejen kunne give mulighed for at kunne lukke den centrale del af hovedgade af ved særlige lejligheder.

Parkeringssøgevej

I dag kører der ca. 10.000 biler i døgnet på Blåvandvej i højsæsonen, og ca. 3.000 biler i døgnet på Tane Hede Vej. Figuren viser et skøn over trafikfordelingen på vejnettet efter etablering af p-søgeringen. Det vurderes at der på p-søgevejen kommer til at køre, samlet for begge strækninger, mellem 4.000 og 5.000 biler i døgnet i højsæsonen. P-søgeringen vurderes hermed at kunne reducere trafikmængden den centrale del af hovedgade til mellem 5.000 og 6.000 biler i døgnet.

P-søgevejen udformes som en 5,5 m bred kørebane med en 2,5 m siderabat/oversigtsareal i den ene side, der kan bruges til fodgængere. Søgeringen er dimensioneret til en anbefalet skiltet hastighed på 30 km/t og at der skal køre dobbeltrettet biltrafik samt køre store sættevogne og skraldebiler, der skal betjene bygningerne fra bagsiden. Vejprofilet tilpasses under projekteringsfasen, hvor det evt. kan reduceres hvis der vedtages en løsning, hvor vareleveringen kan ske med mindre kørekøjer.

Opsamling på p-søgevejen

- Reducerer biltrafikken i den centrale del af hovedgaden
- Muliggør adgang til p-pladser fra bagsiden
- Reducerer bilernes søgetrafik og overkørsler på hovedgaden
- Det anbefales at kørearealet afgrænses med kantsten eller øvrigt inventar, således risikoen for ulovlig parkering langs p-søgeringen minimeres.
- Den nordlige del af Tane Hede Vej lukkes for biltrafik og bruges som en del af det nye byrum ved ankomstpladsen/mobilitetshubben.
- Det anbefales at kørearealerne anlægges med asfalt, hvis vejen overgår til kommunalt eje pga. driftshensyn

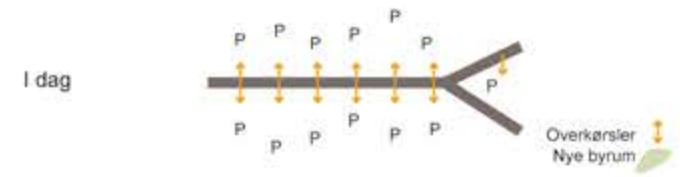
Wayfinding/p-henvisning

Der er udarbejdet principper for en wayfinding/p-henvisning, som skal understøtte parkeringssøgeringen, så det bliver nemt og overskueligt at finde en ledig p-plads. Der opsættes skilte med parkeringshenvisning, i henhold til Wayfinding-strategien for Vestkysten med grundlag i “Vestkysten Viser Vejen” (Se også side 64-65 i dette dokument). Skiltene placeres ved parkeringssøgevejenes møde med de omkringliggende veje, langs med søgeringen og som infotavler på strategiske steder i byen.

Skilte, vejvisning og wayfinding kan ændres fysisk eller digitalt afhængig af behovet for at understøtte ønskede flows eller en bestemt adfærd — eksempelvis i forbindelse med events, eller hvis der er nogle p-pladser som erhvervslivet ønsker at fylde først.

Varelevering

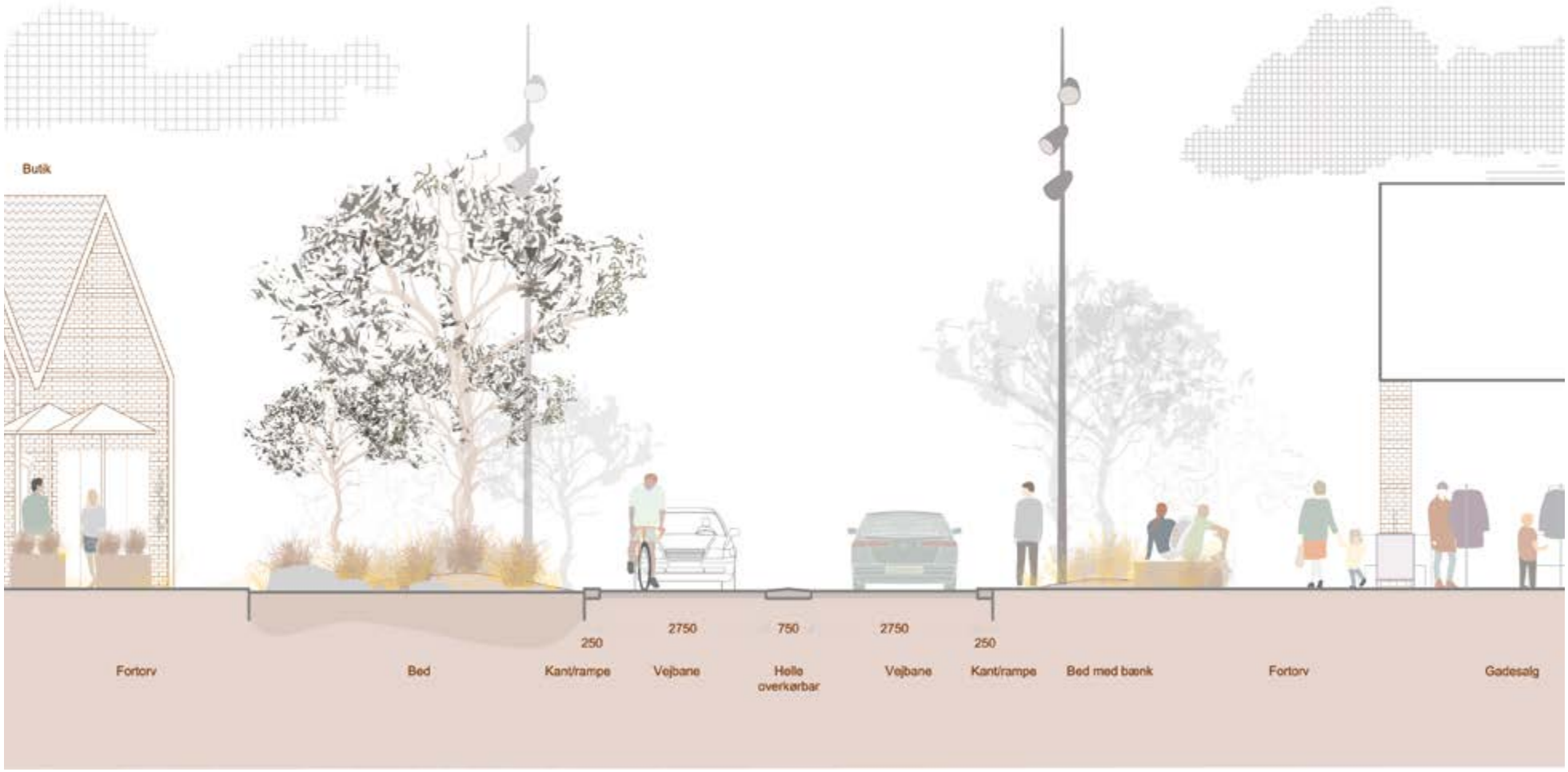
Vareleveringen vil blive håndteret fra p-søgeringen, således at bygningerne betjenes fra bagsiden. Dette vil løse de trafikale udfordringer, som kan opstå i forbindelse med at varelevering håndteres fra hovedgaden.



De nye søgevejes effekt på privatkørsel

De nye søgevejes effekt på vareindlevering

C. Ny attraktiv bygade



Nyt vejprofil på Blåvandvej

Ny attraktiv bygade

Hovedgaden ombygges for at tilgodese både de bløde trafikanter og bilisterne i byen. Ombygningen vil fortsat tilgodese god biladgang til byen, men bilkørsel vil foregå med respekt for de lette trafikanter. Hermed bliver der skabt rammer for den gode by, både i hverdagen og i højsæsonen. Man skal være opmærksom på at det trafikale pres, som er på hovedgaden i sommerperioden også forekomme når gaden er ombygget. Ombygningen af hovedgaden vil sammen med etablering af p-søgeringen kunne skabe et bedre sammenhængende flow for alle. Med mindre risiko for kødannelser, færre svingende biler og bedre krydsningsmuligheder for fodgængere, samt en lav bilhastighed, som er styret af cyklisterne.

Opsamling på hovedgaden i yderområderne

I yderområdet færdes cyklister og gående allerede i dag på en delt sti, som i løsningsforslaget er hævet fra kørebanen. De smalle kørebaner på 2,75 m bibeholdes. Der etableres overkørbare vejsidekanter i begge sider, som muliggør at større sættevogne kan passere uafhængigt af modkørende trafik. Denne løsning medfører at stelerne langs kanten af vejen kan fjernes uden at det går ud over de lette trafikanters tryghed. For at sikre trafiksikkerheden blandt de bløde trafikanter markeres cykelbanen tydeligt i belægningen, så der ikke er tvivl om hvilket areal cyklisterne skal benytte og hvilket areal der er til fodgængerne.

Vejprofilet udformes på følgende elementer:

- Dimensioneres med en samlet vejbane på 5,5 meter og overkørbare vejsidekant på 0,5 m i begge vejsider.
- Anbefalet skiltet hastighed på 40 km/t.
- Cyklister og gående færdes på separat areal, som minimum er 3,5 meter.
- Vejprofil kan håndtere høj bil trafikmængde, svarende til spidsbelastningen i sommerperioden.
- Cykel- og gangsti i samme niveau, med tydelig separation af cyklisterne.

Nyt vejprofil på Blåvandvej

Opsamling på hovedgaden i centrum

Den reducerede mængde af biltrafik, på grund af etableringen af p-søgeringen, vil muliggøre at den centrale del af hovedgaden kan ændres til et profil med blandet trafik. I den centrale del af Blåvand bibeholdes smalle kørebaner på 2,75 m. Der etableres en overkørbar midterhelle, som en integreret del af belægningen. Den overkørbar midterhelle vil fungere som støttepunkt for krydsende fodgængere. Vejprofilet vil samtidig virke fartdæmpende på bilisterne, også når der ikke er myldretid, fordi vejbanerne visuel fremstår smallere. Cyklisterne kører på vejbanen sammen med bilerne, enten foran eller bagved bilerne, således bilisterne tilpasser sig cyklisternes hastighed. Erfaringer fra andre steder viser, at det ikke giver flere trafikuheld mellem biler og cykler, men giver imidlertid en utryghed for cyklisterne. Denne utryghed vurderes at være mindre end i forhold til dagens situation, hvor cyklisterne føler sig ”klem” i profilet.

Dette smalle vejprofil giver mere plads til brede fortove til begrønning, ophold, cykelparkering mv. Cykelparkeringen placeres som del af de nye byrum tæt på funktionerne langs strækningen.

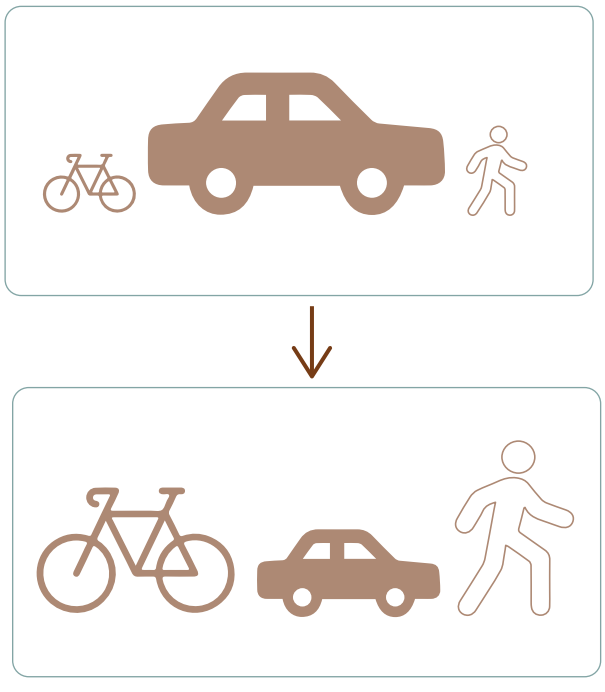
Mellem de to forskellige vejprofiler på Blåvandvej og mødet med en parkeringssøgevej, etableres overgangszoner/pladsdannelser med belægningsskift.

Vejprofilet udformes på følgende elementer:

- Dimensioneres med to smalle vejbaner på 2,75 meter og overkørbar midterhelle på ca. 1 meter.
- Det anbefales at der etableres en kantsten i begge vejsider med en lille kantstenslysning, som vil kunne forhindre bilerne at parkere ulovligt på fortovet – hvilket muliggør fjernelse af steler.
- Biler og cykler kører i blandet trafik.
- Anbefalet skiltet hastighed på 20 km/t, svarende til cyklisternes hastighed.
- Vejprofil kan håndtere en bilmængde op til ca. 6.000 biler i døgnet, svarende til den vurderede trafikmængde når p-søgeringen er etableret.
- Det anbefales imidlertid i den videre proces at gennemføre en nummerskrivningsanalyse i en normal sommerperiode. Dette vil kunne kvalificere, hvor mange af bilerne som har ærinde og bruger tid på at finde en parkeringsplads i byen og hvor mange som blot kører igennem. Resultatet at denne undersøgelse vil kunne kvalificere tværprofilet og trafikmængderne i den videre proces.

Ved Den Grønne Trekant etableres
et nyt byrum og trafikalt knudepunkt

D. Mobilitetshub/trafikalt knudepunkt



Fra bil til cykel og gåben

Mobilitetshub/trafikalt knudepunkt

Der etableres en effektiv mobilitetshub ved ankomstpladsen mod øst, hvor det bliver nemt at parkere og som samtidig skal håndtere skift mellem bus, bil, cykel og gang i sammenhæng med ønskerne om en høj bykvalitet. Dette sted skal nudge bilisterne til at parkere deres bil og give mulighed for at cykle og gå mere, så biltrafikken gennem Blåvand kan reduceres. Erfaringer fra andre steder viser, at fodgængerne gerne vil gå 70% længere, hvis bykvaliteten er god og oplevelsesrig. Undersøgelser viser at fodgængere og cyklister køber mere ind undervejs end bilister. Ved at fjerne parkeringspladser centralt i byen, skabes desuden plads til flere lette trafikanter i byrummene. Udover parkering på ankomstpladsen skabes mulighed for flere deleservices for bil og cykel, samkørsel og blafferstop samt cykeludlejning. Mobilitetshubben bliver derved et trafikalt knudepunkt i byen.

Byrum

I forbindelse med den samlede parkeringsløsning, åbnes den øverste del at Tane Hede Vej op mod Blåvandsvej. Her vil kunne etableres et sammenhængende byrum uden biler, som kan skabe en synergi med parkeringspladsen på mobilitetshubben. Her vil der være informationstavler, opholdsmuligheder, toiletter med videre. Noget af arealet designes som en bykortslegeplads, for at supplere informationstavlerne og understøtte wayfinding rundt i byen.

Busstoppested

Den sydlige p-søgevej muliggør at busruten kan omlægges, så endestationen flyttes fra Hvidbjergvej til mobilitetshubben. Derved kommer holdepladsen tættere på centrum, hvilket vil give en bedre busbetjening af byen. Det vil især være til gavn for områdets faste beboere, men vil også understøtte brug af bæredygtige transportformer i højsæsonen.

Om sommeren vil der være mulighed for at indsætte shuttlebus, som eksempelvis kører fra mobilitetshubben til Tirbitz, via Blåvand Zoo, og fra mobilitetshubben til Blåvandshug Fyr, via Blåvand centrum. Dette vil understøtte at de besøgende stiller bilen i kanten af byen og i stedet benytter sig af bæredygtige transportformer for at komme rundt.

Cykelparkering

Der etableres cykelparkering på hovedgaden og ved Det Blå Torv, som er integreret i byrummene tæt på alle funktionerne, og i nærhed til busholdepladsen for at understøtte effektive skift mellem de forskellige transportformer. Desuden skabes der plads til mulig cykeludlejning ved mobilitetshubben, som fx dagsturisterne kan benytte sig af. Udlejning af cykler kan også indbefatte udlejning af ladcykler, da mange af de besøgende vil have et ønske om også at køre en tur til stranden, hvor de typisk vil medbringe pladskrævende bagage som håndklæder, køletasker og strandlejetøj.

Deleservices

For at understøtte Ankomstpladsens funktionen som mobilitetshub, anbefales det at der etableres et område for deleservices som blafferstop, delebilsordning og samkørsel. Disse services kan medvirke til at der skabes en alsidig mobilitet, hvor man ikke er afhængig af en bil. Ved at tilbyde mange forskellige måder at komme rundt på, giver det både besøgende og fastboende en bedre mobilitet.

WESTWIND
WESTWIND

Princip 2
“Bymidtens nye gulv”

Bymidtens nye gulv skaber

Ny identitet
Mere ophold
Shared space
Ny bevægelse
Mere landskab
Vandhåndtering
Nye legepladser
Nye åbne facader
Større biodiversitet
Nye byrum og torve
Bedre plads til cyklister
Optimering af parkeringen
Flere muligheder for aktiviteter
Ny vejvisning og adgange til stiforløb
Nyt inventar, belysning, belægning og skiltning

Den nye fortælling om Blåvand

Blåvand får en samlende karakter gennem “Bygulvet”, som skaber en fælles identitet for hele bymidten.

Der arbejdes med de 3 b’er, som samler hele strækningen gennem byen:

1. Belægningsstrategi — en reduktion af hård belægning
2. Beplantningsstrategi — frem med landskabet i byen
3. Belysnings- og inventarstrategi — tilskynde længere ophold i bymidten

Klimatiltagene bliver håndteret i alle 3 strategier via. blandt andet beplantningsvalg, vandhåndteringstiltag og materialebrug.

Se “Blåvand Bymidte Designmanual” for yderligere beskrivelse.

3 nye byrum på Blåvand “bygulv”.

På “bygulvet” etableres tre nye byrum, med hver deres identitet;

1: “Den Grønne Trekant” - omkring Oksby Kirke og ankomst til byen
2: “Det Blå Torv” - den nye centrale og samlende plads
3: “Det Grønne Vejrum” - inddragelse af landskabet i gaderummet

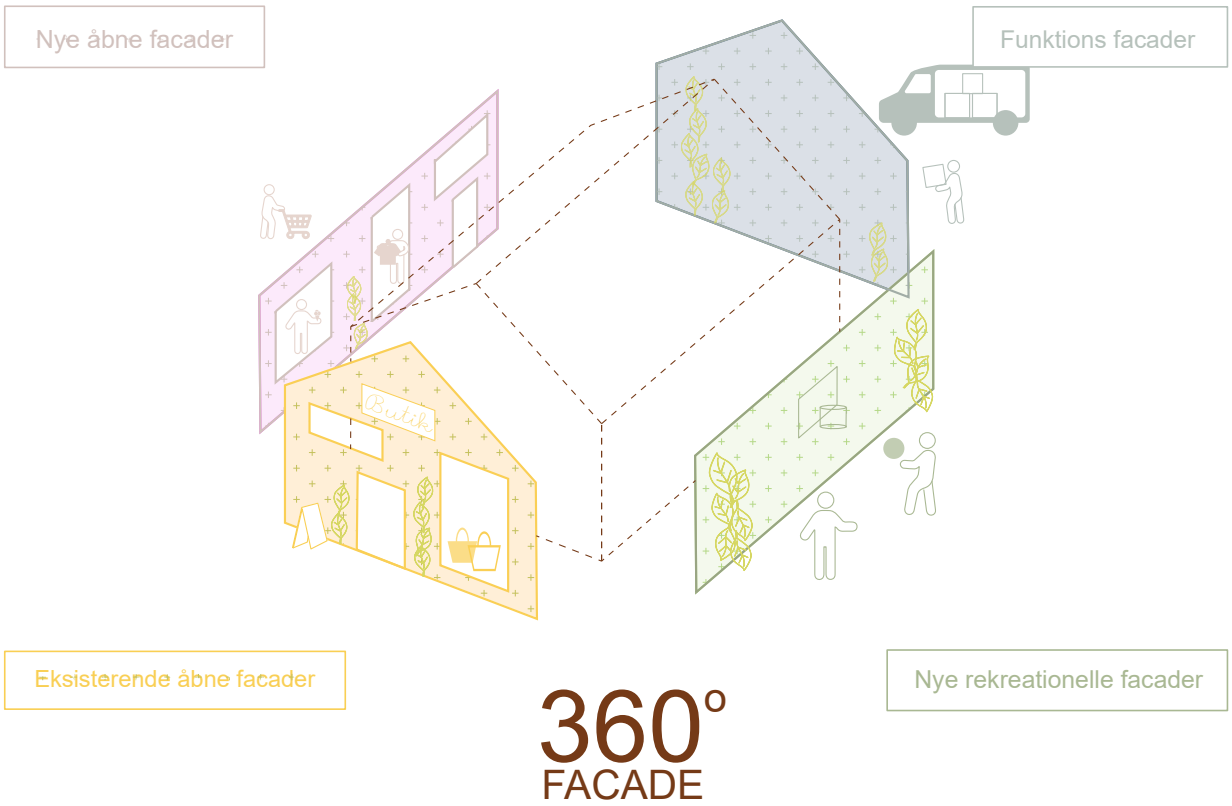
Sammen med omdannelsen af Blåvandvej vil de tre nye byrum samle aktiviteterne i bymidten, skabe nye torve samt mulighed for nye bymiljøer og byudvikling, med tilhørende nye aktiviteter, mere handel og bedre mobilitet og trafikafvikling i Blåvand.

Det Blå Torv

En ny plads med landskab og fællesskab.

Affaldssortering
P
P-henvisning
Kalesmarksvej
Infotavler
Wayfinding
Naturlegeplads
Rekreativ facade
Off. toilet
Rekreativ facade
Mulig stadeplads
Restaurent
Restaurent
Udeservering
Bar/café
Bar/café
Butik
Udeservering el butikssalg
Udeservering
Feriehus udlejning
Butik
Feriehus udlejning
Butik
Stadeplads
Træbro
Det Blå Torv
Ensrettet indkørsel
Butik
Restaurent
Butik
Butikker
P-henvisning
Kik til kirke
P cykler
Oksby To
Infotavler
Wayfinding
Butik
Stadeplads
P cykler
Træbro
Fleksibelt område til marked, koncert eller lign.
Korttids Parkering
Privat have
Bolig
P-henvisning
Kildeanlæg
Privat parkering
Bank
Café
Butik
MENY
Udeservering
Restaurent
Butik
Butik
Bar
Bager
P Søgevej Sy
P-henvisning

Princip 3
“Brug alle 4 facader”



Nye rekreative facader

En af udfordringerne for Blåvand er, at folk ikke bliver særlig længe i by-midten, da der ikke findes mange offentlige opholdsmuligheder.

Princippet omkring at bruge alle fire facader bunder i et ønske om at aktivere de byrum, der findes mellem husene og sprede aktiviteten ud i hele byen, så det ikke kun er på Blåvandvej at bylivet kan udspiller sig. Byrummene i byen skal bruges mere kvalitativt og tilskynde folk til at opholde sig længere tid i bymidten.

Blåvand har den unikke fordel, at bygningerne ligger som punkthuse og derfor er der ikke kun én, men hele fire facader, som kan aktiveres i forhold til at skabe flere muligheder for handel, klimamæssige tiltag og ophold.

360 graders strategi

Der arbejdes med fire mulige facadetyper for hver bygning:

1. Eksisterende handelsfacader
2. Nye åbne erhvervsfacader
3. Funktionelle facader
4. Rekreative facader

Der arbejdes 360 grader rundt om bygningerne, så der skabes nye byrum bl.a. ud mod landskabet, solorienteringen og mulighed for læ og ophold op af bygningerne.

Der skabes nye rekreative opholdsrum i bymidten, som gavner bylivet og klimaet.

Der skabes nye byrum mellem bygningerne og grønne forbindelser ud mod landskabet.

Lukkede facader kan aktiveres og bruges til ophold, beplantning, kunst eller leg.

Landskabet bringes frem i byen

OPEN

Princip 4
“Frem med landskabet”

Vesterhavet ← Klitlandskab og Hede → Plantagerne

Blåvand bymidte skal rumme et katalog over de forskellige naturtyper ved Vesterhavet.

Naturen ligger lige under overfladen

Ved at bruge den lokale fauna som udgangspunkt kan man skabe et solidt urbant landskab af planter, der trives og som understøtter den lokale identitet og skaber bæredygtighed i sin reneste forstand.

Vi tager udgangspunkt i det lokale:

Fyrtræsplantagen og klitheden: Blåvand ligger mellem et naturlandskab og et kulturlandskab, de skal begge repræsenteres i Blåvand.

Der er massere af skønhed i de omkringliggende landskaber. Vi skal flette denne skønhed ind i Blåvands pragmatiske bymidte. Det er landskabet der får folk til at komme til Blåvand, Blåvand by skal være en del af det.

Principper omkring landskab, klima og vandhåndtering

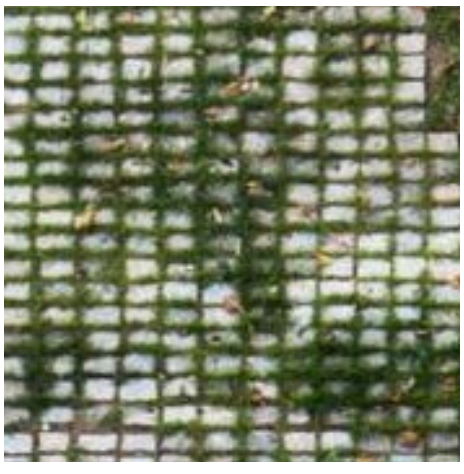
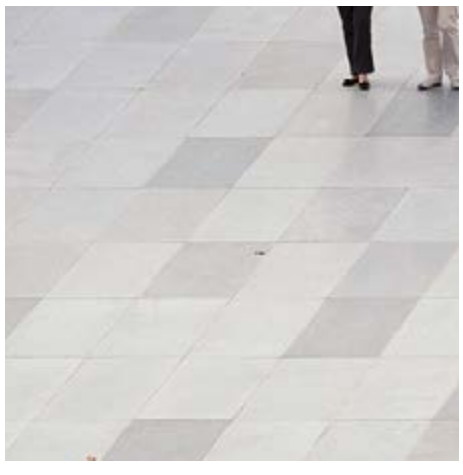
1. Landskabet materialiserer sig igennem bymidten — fra plantage til Vesterhav — som et katalog over det lokale landskab. Der plantes bl.a. fyrretræer gennem hovedgaden. Der skabes forbindelser på tværs af byen til de tilstødende klit- og hedelandskaber og Vesterhavet.

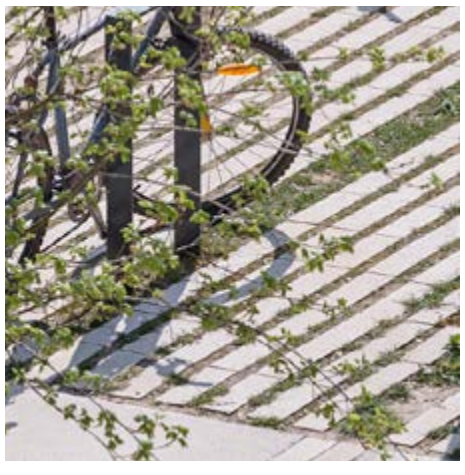
2. Belægningsprocenten reduceres, hvor det er muligt og der arbejdes med permeable belægninger.

3. Håndtering af vand skal fremstå rekreativt — alt regnvand nedsives lokalt og der arbejdes med regnvandsbede.

4. Byrum brydes ned i mindre landskabelige byrum, som passer til byens skala og hvor parkeringspladserne optimeres, så der er plads til nye rekreative funktioner.

Landskabet indrammer byens liv.



Sandhjælme

Tætblomstret Hindebæger, ”Skalling-lyng”

Marehalm

Smalbladet Høgeurt

Gul Snerre

Kveller, ”Salturt”

Smalbladet Timian

Sitkagran

Strandmalurt

Rød Svingel

Annelgræs

Hedelyng

Strandasters

Bjergfyr

Tvepibet Lobelie

Skovfyr

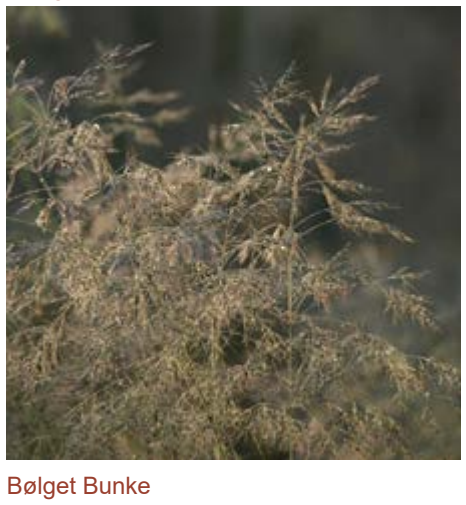
Revling

Rødgran

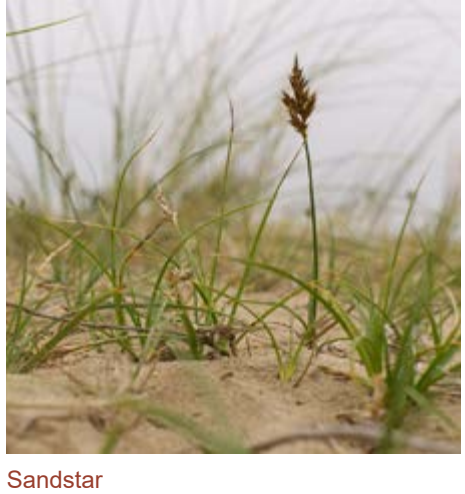
Birk

Klokkelyng

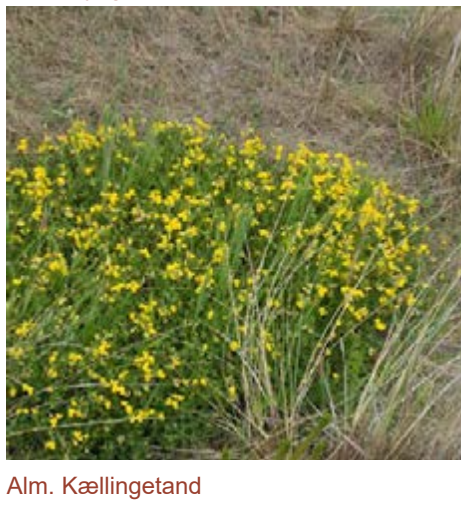
Lærk



Bølget Bunke

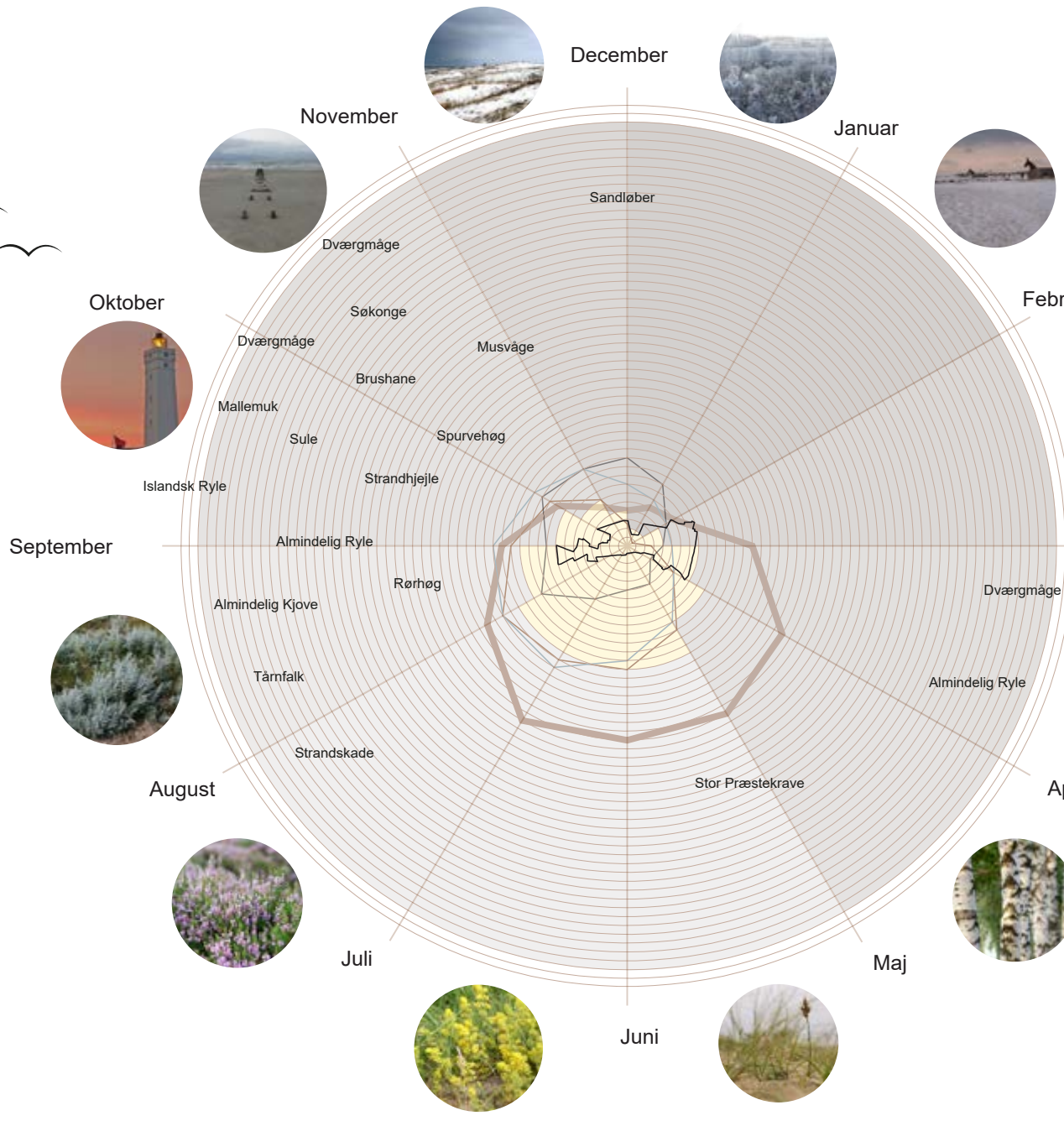


Sandstar



Alm. Kællingetand

Hvis man er fugle entusiast så er der de bedste muligheder om efteråret når div. trækfugle stopper forbi Blåvand



Diagrammet ovenfor viser landskabet og vejrets udvikling i Blåvand i løbet af året — blandt andet hvad, der springer ud hvornår, hvilke fugle kan ses, og havets temperatur.

Klimahåndtering i bymidten

Kystdirektoratet har i en lang årrække haft og vedligeholdt 11 høfder langs kysten syd for Blåvand By. Høfdernes primære formål er at sikre Blåvand By mod kysterosion og fastholde kystlinje med tilhørende klitter. Udover høfderne sker der på strækningen sandfodring med ca. 5 år mellemrum med det formål at give baglandet beskyttelse under storme. Varde Kommune har netop indgået en ny fællesaftale om kystbeskyttelse med Kystdirektoratet. Aftalen er gældende for perioden 2020-2024 og dækker hele kyststrækningen foran Blåvand By. Ud over kystbeskyttelse er der etableret et digesystem ved Oksby Dige, som skal sikre mod oversvømmelser. Digets interesser varetages af et digelag. Gennem Oksby Dige er der udløb fra vandløb til Ho Bugt. I underløbet ved diget er der en højvandssikring, som skal sikre, at der ved stormfloder ikke sker indløb af vand gennem vandløbet.

I forhold til øgede nedbørsmængder opleves der ikke, ud over generelle problemstilling ved pludselige store nedbørsmængder, specifikke og særlige problemer i Blåvand By. Problemer med afstrømning af vand fra vandløbssystemet opleves typisk først længere nede i vandløbssystemet ved sommerhusområdet og før udløbet under diget.

Principper omkring landskab, klima og vandhåndtering, som også kan bruges som eksempelprojekt for andre Vestkystdestinationer:

1 Landskabet materialiserer sig igennem bymidten som et katalog over det lokale landskab.

2 Belægningsprocenten reduceres, hvor det er muligt.

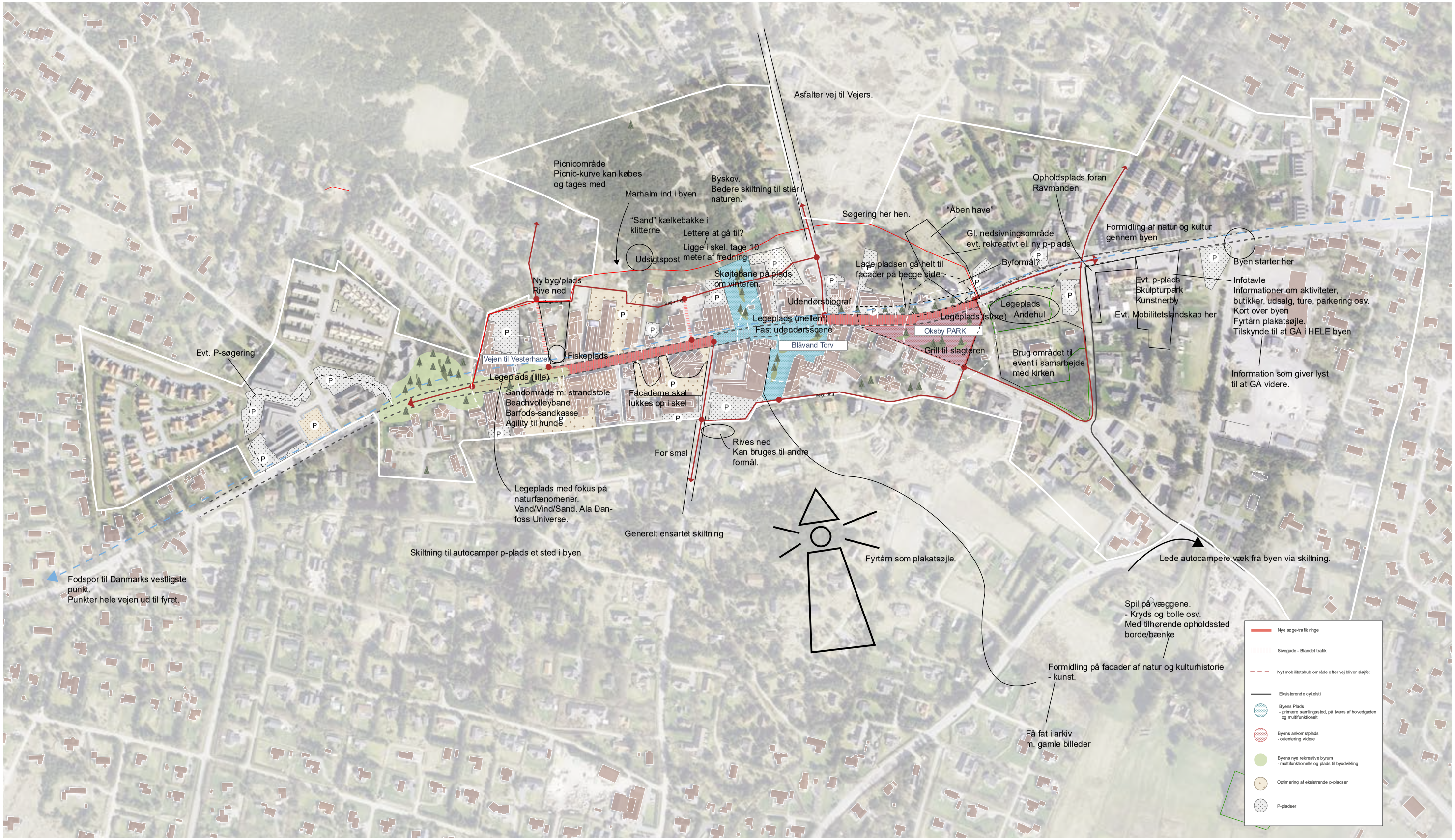
3 Håndtering af vand skal fremstå rekreativt.

4 Byrum brydes ned i mindre landskabelige pladser og torve, vejrum fremstår grønne.

Principiel plan over belægning

Den grønne trekant:
Oksby Kirke og kulturarven i byen styrkes i et landskabeligt træk.

Specialbutik
Restaurent
Boligmægler
Kik til kirke
Rav Torvet
P
Butikker
Projekt grund
Galleri
Fælleshus
Ophold
Oksby Kirke
Kirkevej
Kirkegård
Tane Hedevej
Ophold
Kik til kirke



Input fra første workshop

Princip 5
“Partnerskaber på tværs”

Samarbejde, partnerskaber og forankring

Der har igennem projektet været gennemført en omfattende involvering af relevante interessenter og grundejere i byen, som har bidraget aktivt i den samlede Trafik og Masterplan, herunder fælles løsninger på parkeringen og p-søgevejene. Målet at der i fremtiden etableres et bredt mobilitetssamarbejde, hvor interessenterne sammen kan skabe nye forretningsmuligheder og spændende nye partnerskaber. Samarbejdet kan bruges til udvikling af mulige deleservices for mobilitet, som kan være målrettet sommerhusudlejningen i højsæsonen – for eksempel nøgleservice, delecykler og samkørsel. Samarbejdet kan også bidrage til et fælles ejerskab på parkeringen i byen – både den private og offentlige – således, at parkeringen udnyttes effektivt. Yderligere kan et partnerskab udarbejde en fælles incitamentsmodel, som kan nudge flere til samkørsel, etablere blafferstop og nye typer digital wayfinding, som understøtter oplevelser og handel med videre.

Forankring gennem dialog

Igennem projektet har der været en aktiv forankringsproces med involvering af de væsentligste aktører. Der har gennem vinteren 2019/2020 været afholdt flere workshops hvor der har været bred enighed blandt deltagerne om at:

- Arealet til de eksisterende parkeringspladser kan reduceres, hvis pladserne erstattes inden for rimelig gangafstand.
- Der etableres en ny søgevej hen over private matrikler, hvis ikke den er til gene for de erhvervsdrivende, og tager hensyn til private ejendomme.
- Der findes en fremtidig løsning for håndtering af varetransport fra bagsiden, og evt. laves restriktioner for vareleveringen, for at tilgodese beboere og besøgende.

Der er på baggrund af workshopperne givet håndslag på at arbejde videre med løsningerne, og indgå i dialog om hvordan projektet kan lykkes.

Nye partnerskaber

For at lykkes med mobilitetsgrebene, er det vigtigt at der bliver skabt et fælles ejerskab til p-arealerne og etableret partnerskaber om et samlet parkeringssystem. Ved at motivere grundejere og interessenter i byen til at indgå i et bredt mobilitets-samarbejde om løsningerne, kan der i tillæg skabes nye forretningsmuligheder. Fordele ved nye partnerskaber omkring parkeringsløsninger omfatter:

- Muligheden for at skabe fælles ejerskab til p-arealerne.
- At skabe rammerne for et effektivt og attraktivt parkeringslandskab ved ankomsten til byen (Ankomstpladsen), med skiftemulighed og flere p-pladser.
- Integration af en ny parkeringssøgevej som effektivt leder bilisterne hen til en ledig p-plads.

Wayfinding på Vestkysten

Et team med Le Bureau, STED, Peter Svarre, Studio Leh, The Central og Johanne Bugge er blevet udvalgt til at færdigudvikle et koncept for wayfinding langs Vestkysten. Målet er at styrke en samlet oplevelse af byerne og den vilde natur, der gør Vestkysten til noget særligt.

Blåvand vil naturligt læne sig op ad det samlede wayfinding-koncept for Vestkysten som en del af Realdanias “Vestkysten viser Vejen”-indsats.

Her ses eksempler fra Team Le Bureaus Wayfinding-koncept.

Wayfinding på Vestkysten: Tre zoom på kysten

Vejen til kystens særkender

Vestkystruten

Der etableres en ny Vestkystrute ud fra ønsket om at skabe en scenisk og spektakulær rute langs kysten. På Vestkystruten vil man passere alle profilstrande, kystnære attraktioner og kystbyer. Ruten er i målrettet bilister, som udgør størstedelen af gæsterne.

Det er en ekstremt simpel og elegant ide, der gør at alle gæster kun skal forholde sig til at finde ud på en enkelt strækning og herefter bliver de taget i hånden når de skal finde ud til oplevelser langs kysten.

Ruten bliver dermed en manifestation af kystlinjen som samlet destination.

De fem zoner

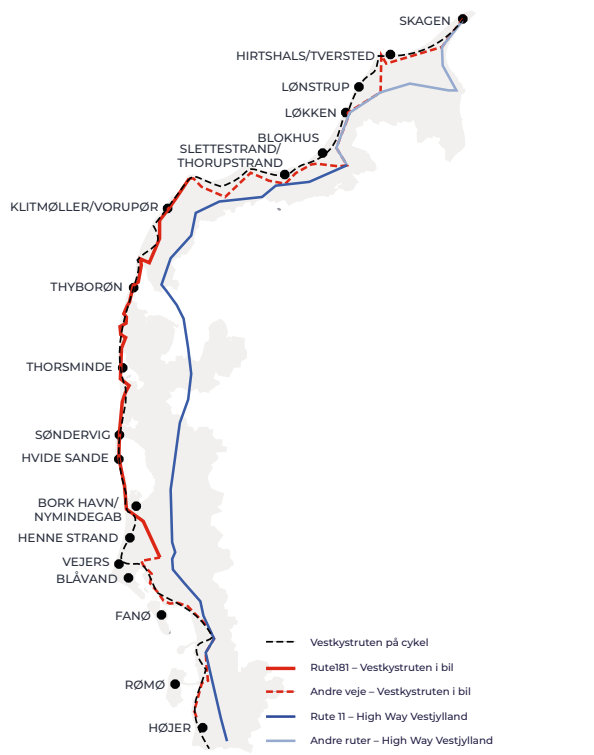
Vestkysten er ikke bare vestkysten. Variationen er stor langs den 550 km lange strækning samtidig med, at kysten og havet er den samlende faktor. Vi har valgt at inddele kysten i fem zoner navngivet efter de naturfænomener, der er med til at give dem deres særkender.

Inddelingen og navnene er vores bud på at differentiere kyststrækningen og forbedre mulighederne for at aktivere de fortællinger og unikke attraktioner, der kan lokke gæsterne til at bevæge sig på langs af kysten. Hver strækning særkende skal afspejles i de arkitektoniske og designmæssige greb i wayfindingen.

Jernkysten

Jernkysten - strækningen fra Thorsminde til Thyborøn - er det område, vi har valgt at dykke ned i som projektområde. Det er her, vi tager afsæt, når vi mere konkret visualiserer og beskriver wayfindingen.

Det visuelle udtryk - både generelt og mere specifikt i de arkitektoniske pejlemærker - refererer eksempelvis til Jernkystens bratte klinter og strandede skibe. Strækningen er desuden mindre udviklet i turismesammenhæng. Det giver større frihed til at tænke nyt samtidig med, at strækningen rummer mange af de samme typer af attraktioner og udfordringer som resten af kysten.



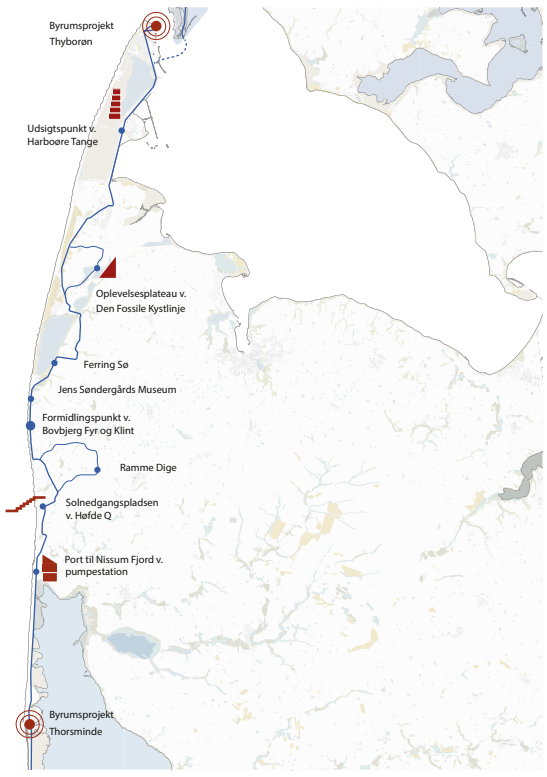
Lyskysten
Den nordligste strækning kalder vi for lyskysten på grund af det særlige lys, der har lagt grund til det ypperste af dansk malerkunst. Lyset tiltrækker den dag i dag både kunstnere og turister.

Bølgekysten
Bølgerne spiller en særlig rolle på denne strækning. Havets bølger tiltrækker surfere fra hele verden til Cold Hawaii, og landskabets bakker og skråninger skaber i sig selv også et bølgende udtryk.

Jernkysten
Jernkysten fra Thyborøn til Thorsminde har sit navn fra de mange skibbrud gennem historien. Både vragenes jernkonstruktioner og sandbunden, der er “nådesløst kold og hård som jern” når et skib rammer en revle i stormvejr, trækker sin brutale streg gennem tiden.

Stormkysten
Det meste af Vestkysten kunne i princippet hedde stormkysten, men især omkring Ringkøbing Fjord har storme og stormfloder gennem tiderne brutalt flyttet rundt på åbningerne i tangen mellem fjorden og havet. Først med etableringen af slusen i Hvide Hvide Sande i 1931 er forholdene blevet mere stabile.

Vadehavskysten
Vadehavet er i forvejen et kendt område, der er på UNESCOs liste over beskyttet verdensarv. Fuglelivet og tidevandet er en del af vadehavets DNA, og der er ingen grund til at opfinde et andet navn end det.



Afsæt i Vestkystens designmanual

Farver og fonte

Vi tager naturligvis afsæt i Vestkystens designmanual i vores valg af fonte og farver.

Skilte og andet materiale vil altsammen blive sat med fonten Montserrat.

Som primær farve har vi valgt den rød-brune farve som gennemgående tema i wayfindingfamilien. Farven hænger godt sammen med wayfindingens placering i det åbne landskab, da den både er naturlig og markant. Den kan ses på afstand, og den giver mulighed for at arbejde med skilte og arkitektur i landskabet, uden at farverne bliver kunstige eller for dominerende.

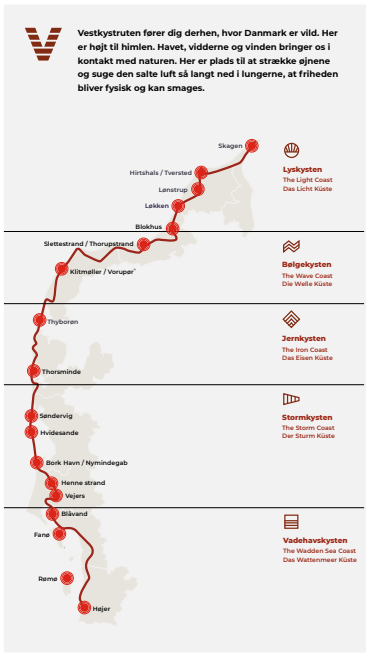
Farven vil enten blive sprøjtelakeret på metal eller malet på træ.

Formsprog

Bomærket med de gennemgående striber og sømærkerne på Vestkysten er inspiration for både arkitektoniske nedslag, skiltning og de grafiske elementer. Derved sikres en sammenhæng til Vestkystens nye identitet stærkt knyttet til de markante sømærker i landskabet .

Vi bruger Bomærket som gennemgående identifikationsmærke, og overfører yderligere striberne (og sømærkernes lameller) til wayfindingen generelt.

Det visuelle udtryk på skiltene er stramt og enkelt og bygger på designmanualens principper. Læsbarhed er i højsædet.



I kortmaterialet på skiltene, vil vi prioritere, at den ene side formidler det specifikke sted, og at den anden side fortæller om hele kysten, så vi inspirerer gæsten til at udforske nye områder. Dele af grafikken på kortet forestiller vi os, bliver nedstanset i pladen i ønsket om at skabe et mere sanseligt udtryk.

Ikoner

Med afsæt i formsproget fra både Vestkystens designmanual, bomærket og båkernes striber, og den maritime navigation i bred forstand, har vi udviklet fem ikoner, der symboliserer hver af kystens fem zoner (Lyskysten, Bølgekysten, Jernkysten, Stormkysten og Vadehavskysten).

Ikonerne skal byde de besøgende velkommen og kan desuden indgå i den stedsspecifikke wayfinding.

Visuelt udtryk i den digitale løsning samt i trykt materiale

I den digitale løsning samt i eventuelt trykt materiale (foldere, magasin og guidebog) åbner vi mere op for designguidens farvepalette og designprincipper.

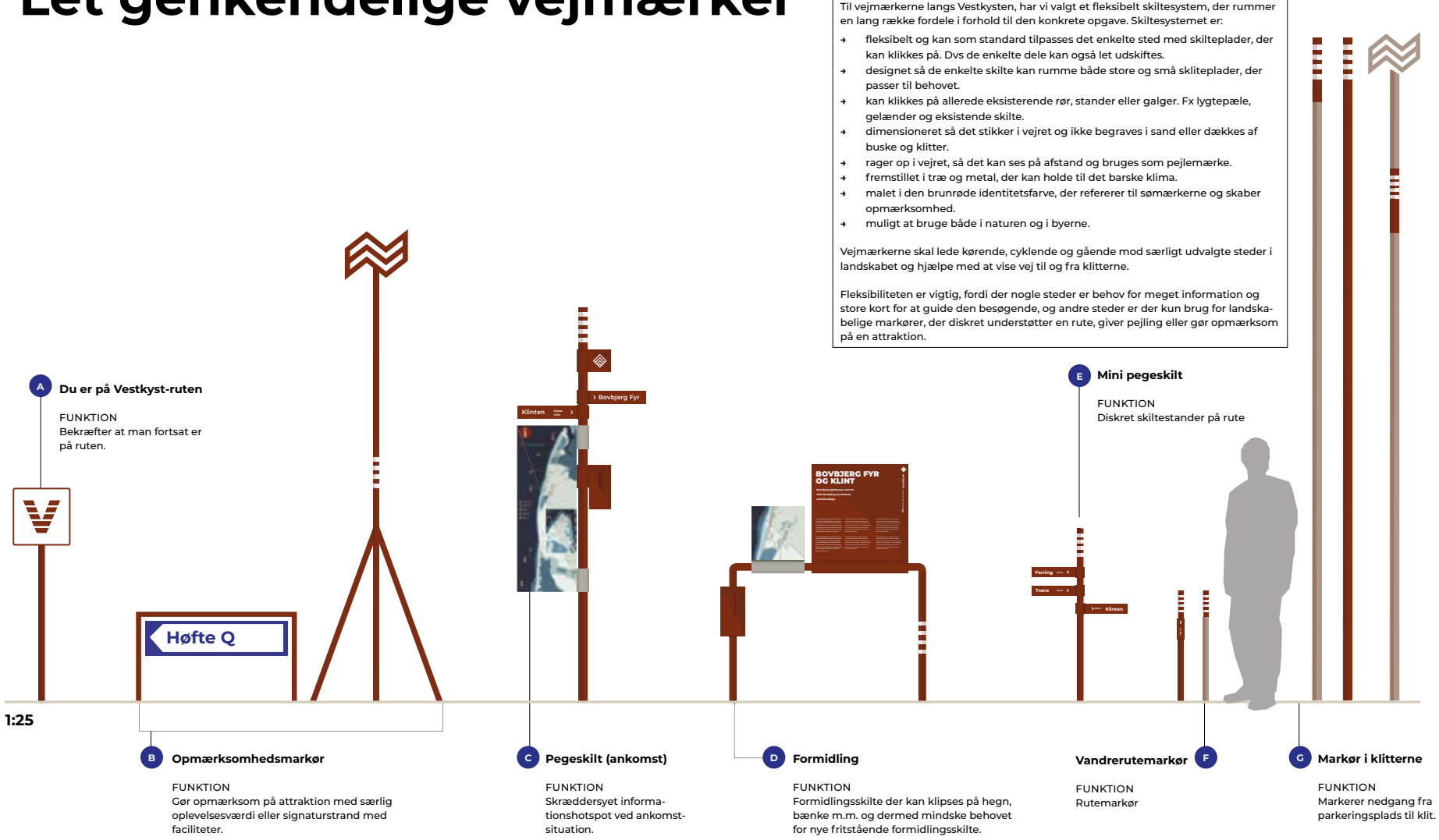
Let genkendelige vejmærker

Til vejmærkerne langs Vestkysten, har vi valgt et fleksibelt skiltesystem, der rummer en lang række fordele i forhold til den konkrete opgave. Skiltesystemet er:

- fleksibelt og kan som standard tilpasses det enkelte sted med skiltepladder, der kan klikkes på. Dvs de enkelte dele kan også let udskiftes.
- designet så de enkelte skilte kan rumme både store og små skiltepladder, der passer til behovet.
- kan klikkes på allerede eksisterende rør, stander eller galger. Fx lygtepæle, gelænder og eksistende skilte.
- dimensioneret så det stikker i vejret og ikke begraves i sand eller dækkes af buske og klitter.
- rager op i vejret, så det kan ses på afstand og bruges som pejlemærke.
- fremstillet i træ og metal, der kan holde til det barske klima.
- malet i den brunrøde identitetsfarve, der refererer til sømærkerne og skaber opmærksomhed.
- muligt at bruge både i naturen og i byerne.

Vejmærkerne skal lede kørende, cyklende og gående mod særligt udvalgte steder i landskabet og hjælpe med at vise vej til og fra klitterne.

Fleksibiliteten er vigtig, fordi der nogle steder er behov for meget information og store kort for at guide den besøgende, og andre steder er der kun brug for landskabelige markører, der diskret understøtter en rute, giver pejling eller gør opmærksom på en attraktion.



Teamet bag

SLETH
Hovedrådgiver
Arkitektur og planlægning

SLETH er en arkitekt- og planlægningsvirksomhed med speciale i bæredygtig byomdannelse med særlig fokus på transformation af eksisterende havne- og byområder. Tegnestuen har gennem den seneste årrække arbejdet for en lang række danske kommuner, herunder Varde, Tønder og Esbjerg, statslige ejendoms- og udviklingsfirmaer, pensionsselskaber og private udviklere. En stor del af opgaverne vedrører udviklings-, struktur- og helhedsplaner.

Siden 2009 har tegnestuen vundet en lang række nationale og internationale arkitektkonkurrencer indenfor planlægning og byggeri, kendetegnet ved høj arkitektonisk kvalitet og et bevidst bystrategisk perspektiv. Tegnestuen blev i 2016 tildelt Nykredits motivationspris for fortsat højt fagligt virke.

SLETHs kompetencer spænder fra den lille til den store skala. Tegnestuen kan derfor arbejde på mange forskellige planlægningsniveauer, mens den agerer i de forskellige lag i planprocesser hos kommuner og myndigheder. Tilgangen er altid ud fra et bystrategisk perspektiv.

SLETH arbejder med begrebet arkitektonisk planlægning, som rummer en progressiv arkitektonisk forståelse af byrum, arkitektur og bygningsvolumener. SLETH skaber byrum, som forholder sig til den menneskelige skala og understøtter det bæredygtige hverdagsliv.

Tegnestuen arbejder agilt mellem de forskellige skalaer og på tværs af Danmark. Aktuelt har har SLETH 30 medarbejdere fordelt på sine kontorer i Aarhus og København. Medarbejdergruppen spænder bredt bredt fra by- og landskabsarkitekter over bygningsarkitekter, der kan få visioner op at flyve — til projektledere med stor erfaring indenfor fysisk-strategiske udviklingsplaner og komplekse planprocesser.

SKAARUP LANDSKAB
Landskabsarkitektur

Skaarup Landskabs kerneekspertise er at udvikle og gennemfører projekter fra idé til realisering, gennem inddragende dialog med bygherre, aktører og brugere om disses ønsker, drømme og mål. Al dialog og rådgivning føres på baggrund af grundig analyse af landskabelige, bymæssige, historiske og stedsspecifikke sammenhænge.

Det er tegnestuens målsætning at løse alle opgaver, der bliver stillet, på et højt byplanmæssigt, landskabsarkitektonisk, havekunstnerisk og teknisk niveau, hele vejen fra idé til udførsele og inden for de økonomiske rammer, der er tilrådighed.

Tegnestuen er etableret i 2017 og ejers af Anne Vium Skaarup og Mogens Dueholm. Til sammen har Anne Vium Skaarup og Mogens Dueholm mere end 30 års erfaring fra Schønherr, SLA og Preben Skaarup Landskabsarkitekt. De har sammen tidligere ledet og drevet Preben Skaarup Landskabsarkitekt og har efter at have rundet nogle af landets bedste landskabstegnestuer grundlagt Skaarup Landskab i 2017 i Aarhus.

Mogens Dueholm og Anne Vium Skaarup er begge uddannet landskabsarkitekter fra Arkitektskolen i Aarhus. Tegnestuen har foruden ejerne tre ansatte, to landskabsarkitekter og en arkitekt/designer.

Skaarup Landskab bygger på et solidt fundament af værdier, ekspertise og faglighed formet af et stor antal realiserede opgaver udført på ledelses såvel som projektlederansvarsniveau. Vi har erfaring med alle landskabsfagets berøringsflader: Byrum, byparker, kirkegårde, herregårdsanlæg, kulturarvsmiljøer, naturgenopretning, vej- og infrastruktur, bebyggelsesplaner, samt udearealer i forbindelse med nye og eksisterende boligområder og institutioner.

Lars Bernhard Jørgensen
Turismeekspert

Lars Bernhard Jørgensen er ekspert i strategisk turisme. Lars' kernekompetence er at identificere strategiske udviklingsmuligheder for destinationer og virksomheder — og bringe dem til realisering. Lars har i kraft af 30 års erfaring som topleder indenfor strategisk udvikling af turisme en dybdefaglig viden om turismen samt turismens virksomheder og dens værdikæder både internationalt og i Danmark.

Gennem sin store erfaring har Lars oparbejdet en omfattede viden om strategisk destinations udvikling — herunder strategi, analyser, organisering, etablering af virksomhedsnetværk, koncept- og projektudvikling, finansiering, teknologi, branding, kommunikation og markedsføring.

URBAN CREATORS
Trafikplanlægning og mobilitet

Urban Creators er et rådgivningsfirma, som arbejder med trafikplanlægning, mobilitet og byudvikling i en helhedsorienteret tilgang fra proces og medskabelse over strategi, handling og kommunikation til helstøbte designs og bæredygtige løsninger. Firmaet ejes og drives af de tre partnere Maria Wass-Danielsen, Filip Zibrandtsen og Mette Lindberg, som alle har en bred erhvervserfaring fra ind- og udland, fra politisk styrede organisationer, Københavns Kommune, Realdania samt som rådgivere i mange år.

Urban Creators arbejder med mobilitet og trafikplanlægning som katalysator for vækst og udvikling af bymidter og lokalsamfund med særlig fokus på at sikre høj livskvalitet og et godt byliv. Firmaet omsætter strategier til konkrete handlinger og fysiske indsatser i samarbejde med lokale kræfter. Firmaet fokuserer på samspillet mellem de trafikale forhold og den øvrige fysiske planlægning, og vi planlægger og designer gader og pladser, shared spaces, cykelstier, parkeringsløsninger og stationer med særlig vægt på funktionalitet, wayfinding, trafiksikkerhed, tilgængelighed, oplevelser, miljø og æstetik i stor respekt for de stedbundne potentialer.

Urban Creator's fokus er, at bymidter skal understøtte hverdagens mobilitet med de mange flows, og styrke byliv, kultur, handel, bosætning, erhvervsliv, uddannelse og generel vækst, samt styrke områdets identitet og sammenhængskraft såvel fysisk som mentalt. Desuden arbejder firmaet indgående med parkering i bymidter og byudviklingsområder, som ofte er en hel central og essentiel udfordring. Firmaets arbejder viser hvordan parkering kan betragtes som et byrum med muligheder, hvor bykvalitet, byliv, bæredygtighed og økonomi går op i en højere enhed både når vi tale om cykel og bilparkering. Især er det vigtigt at integrere parkering ved byfortætnings- og byudviklingsprojekter fra starten og bringe parkering i harmoni med den omgivende by.

FULDENDT
Ingeniør

FULDENDT er et hus fuldt af nysgerrige, engagerede og fokuserede medarbejdere. Firmaet har en flad organisation, som rutineret arbejder i tværfaglige grupper, der understøtter hinanden. FULDENDT har stor erfaring i at arbejde med alle fagdiscipliner indenfor ingeniørfagene, og kan stolte sætte deres navn på landemærker som fx Vadehavscentret, Filsø Ellipse og skolestue, SE´s domicil i Esbjerg, Tirpitz-museet og den igangværende Naturkraft i Ringkøbing, et gigantisk oplevelsescenter. Områdefornyelse ved Henne strand, badehotel ved Blåvand og digerne ved Vadehavet er yderligere projekter ved vandkanten, som FULDENDT kan sætte sin etiket på.

FULDENDT arbejder hjemmevante på Vestkysten, hvor de har været involveret i projekter, der har krævet ekstraordinær opmærksomhed netop pga. naturen og forholdene ved havet. Men erfaringen dækker også over byfornyelsesprojekter, havneprojekter og anlægsarbejder i byer, hvor der kræves ekstra fokus på ældre bykerner, trafikale udfordringer og forskønnelse med indbyggede klimasikringer.

FULDENDT's rådgivning bygger på en etisk, ansvars- og samfundsbevidst holdning med henblik på at gavne mennesker og medvirke til en reduceret påvirkning af miljøet. Firmaet søger i aktiv dialog med kunden, som del af opgaveløsningen, at integrere minimering af energi- og ressourcebehov gennem målrettet projektering og opgaveløsning inden for attraktive økonomiske rammer. FULDENDT udvikler innovative løsninger med anvendelse af de nyeste teknologier. FULDENDT yder vore kunder den bedste service gennem helhedsrådgivning på et højt fagligt niveau, således opgaveløsninger ses i forhold til de fremtidige sammenhænge og helheder.

Blåvand Bymidte
Trafik- og Masterplan

April 2020

Hovedrådgiver:

SLETH Office for
architecture
and planning

Underrådgivere:

Urban Creators
Skaarup Landskab
FULDENDT
Lars Bernhard Jørgensen
COAST Studio

Udarbejdet for:
Varde Kommune
Foreningen Blåvand Udvikling
Realdania

SLETH Office for
architecture
and planning