

# UDVIKLINGSPLAN

## Rindby Strand & ankomsten til Fanø

August 2023

 Danmarks  
Erhvervsfremmebestyrelse

 Fanø  
Kommune

 RIBE ESBJERG FANØ  
VADEHAVSKYSTEN

 DANSK  
KYST & NATUR  
TURISME

Destination Vadehavskysten  
Fanø Kommune  
Dansk Kyst & Naturturisme  
Realdania

Finansieret af:  
Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse og  
Fanø Kommune

Udarbejdet af: Arkitema, COWI og Destination Lab  
Opdragsgiver: Destination Vadehavskysten

Tak til:  
Fanøs borgere, erhvervsdrivende og ildsjæle for deltagelse i  
workshops og dialogmøder.

**Arkitema** •• **COWI**



# Indhold

## INTRO

Indledning	4
Sammendrag	6
Forudgående proces & afsæt	10
Udfordringer & potentialer	22
Fanøs DNA	24

## STRATEGISK PLAN

Vision	28
Målsætninger	29
Strategiske tiltag	30

## FYSISK PLAN

Helhedsgreb	36
Udviklingsområde - Ankomsten til Fanø	38
Udviklingsområde - Rindby Strand	48

## IMPLEMENTERING

Forudsætninger	70
Åbningstræk, kort, mellem & lang sigt	71

# Indledning



På Fanø kan man opleve unik natur, historiske skipperbyer med velbevarede kulturmiljøer og den helt specielle stemning, der er over en ø, man skal sejle til. Færgeturen mellem Esbjerg og Fanø tager kun 12 minutter, men den særlige Fanø-stemning når alligevel at sætte sig. Pulsen falder og skuldrene sænker sig. Nu er det tid til nærvær og autentiske oplevelser ved Vadehavet.

Denne udviklingsplan er en retningsgivende og helheds- og handlingsorienteret plan. Med planen er det ønsket, at skabe en attraktiv ankomst til Fanø, som understøtter den grønne omstilling og styrker sammenhængen mellem Esbjerg Havn, Nordby, Fanø Bad og Rindby Strand. Fanø Kommune og Destination Vadehavskysten ønsker med udviklingsplanen desuden at undersøge, hvordan lokalcenteret i Rindby Strand kan udvikles både mht. til omfang og udformning i respekt for områdets karakter.

Fanø Byråd prioriterer samspillet mellem turister, fritidsborgere (sommerhusejere) og borgere, og arbejder strategisk med en bæredygtig udvikling på alle niveauer, og udviklingsplanen er derfor udarbejdet gennem en inddragende proces. Et bredt udvalg af øens erhvervsaktører, ildsjæle og foreninger har deltaget i dialogmøder, og der er blevet afholdt workshops med borgere og fritidsborgere.

Arbejdet med udviklingsplanen er samtidig en del af et destinationsudviklingsprojekt, som samler og konsoliderer Esbjerg og Fanø Kommuner i destinationsselskabet Destination Vadehavskysten.

Udviklingsplanen består af en strategisk plan med vision, målsætninger og anbefalinger til strategiske indsatser og en fysisk plan, der giver bud på den fysiske udvikling, der skal til for at nå i mål med vision og målsætninger.

Udviklingsplanen vil indgå som del af Destination Vadehavskystens samlede strategi, hvor destinationens feriesteder, herunder Fanø, Ribe og Esbjerg By fortsat udvikles som turismemæssige knudepunkter. Arbejdet med planen spiller derfor tæt sammen med de øvrige aktiviteter i Destination Vadehavskysten, Fanø Kommune og Esbjerg Kommune.

## Rejsen til Fanø 1894



*Saa meget er blot vist, at vil man ret rekreere sig aandelig og legemlig, vil man aande ren og styrkende Luft i sine Lunger, vil man boltre sig i friske, salte Havbølgers Leg og bagefter ligge "todt" i det hvide Sand, brunes af Solen og vinde Sundhed og Humør tilbage, da rejse man til et af vore Vesterhavsbade - vi have adskillige langs Kysten - men vil man samtidig lære en ejendommelig Befolknings Liv og Færden at kjende, da vælge man Fanø.*

**Et Brudstykke af en Ferieudflugt 1894**

[www.mitfanoe.dk](http://www.mitfanoe.dk)

# Sammen drag

**Kommunale planer & politikker**

**UDVIKLINGSPLAN**

**Lokalplaner & udviklingsprojekter**

## **UDVIKLINGSPRINCIPPER**

Koncentrer udviklingen – skab kritisk masse

Beskyt og benyt

Øg kvaliteten

Styrk de lokale særkender og kvaliteter

Tænk i flere sæsoner

Sammentænk investeringer - skab en positiv spiral



### **HVAD ER EN STRATEGISK-FYSISK UDVIKLINGSPLAN?**

En udviklingsplan er ikke en del af det kommunale planhierarki, men indskrives som et styringsredskab, der kan danne grundlag for kommunens og destinationens udviklingsarbejde og nye udviklingsprojekter. Den sætter en fælles retning for udviklingen, anbefaler strategiske tiltag på kort- og langt sigt og peger på konkrete fysiske tiltag.



### **HVAD ER STYRENDE FOR UDVIKLINGSPLANEN?**

Udviklingsprincipperne stammer fra "Udviklingsplan for Vestkysten: En fælles ambition for turismen frem mod 2025". Principperne skal være retningsgivende for en fremtidig bæredygtig udvikling og skal samlet fungere som et filter, man kan prioritere fremtidige indsatser, tiltag og projekter ud fra. Denne udviklingsplan tager udgangspunkt i disse udviklingsprincipper.

### UDFORDRINGER:

Meget lidt handel- og aktivitet i vinterhalvåret

Meget lidt basisinfrastruktur i vinterhalvåret

Tursimeerhvervet drives af små selvstændige

Tiltrækning af arbejdskraft

Samarbejde, tillid og samhørighed

### POTENTIALER:

Unik natur og autentisk kulturarv

Høj kvalitet i turismeproduktet

Stærk loyalitet og ansvar for naturen

Investeringsinteresse

Nærheden til DKs 5. største by



#### HVILKE UDFORDRINGER OG POTENTIALER SKAL UDVIKLINGSPLANEN INDFRI?

Udviklingsplanen skal imødekomme udfordringer og udfolde stedsspecifikke potentialer. Udfordringerne og potentialerne (kombineret med udviklingsprincipperne beskrevet til venstre) udgør udgangspunktet for den samlede vision, tilgang og mål.



#### HVILKET FOKUS HAR UDVIKLINGSPLANEN?

Udviklingsplanen har et særligt fokus på to udviklingsområder: Ankomsten til Fanø fra færdgelejet i Esbjerg Havn, til havnefronten i Nordby og videre til Rindby Strand og Fanø Bad, samt Rindby Strand-området.





**Fanø har det hele, de to historiske og smukke søfartsbyer Nordby og Sønderho, som emmer af stemning og nostalgi, fantastisk natur og 15 km ubrudt sandstrand, spændende museer og masser af liv.**

**På vestsiden af Fanø ligger feriehuse, campingpladser og hoteller spredt ud over det smukke klitlandskab. Nærheden til naturen, den friske luft og roen gør ferie på Fanø til en helt speciel oplevelse.**

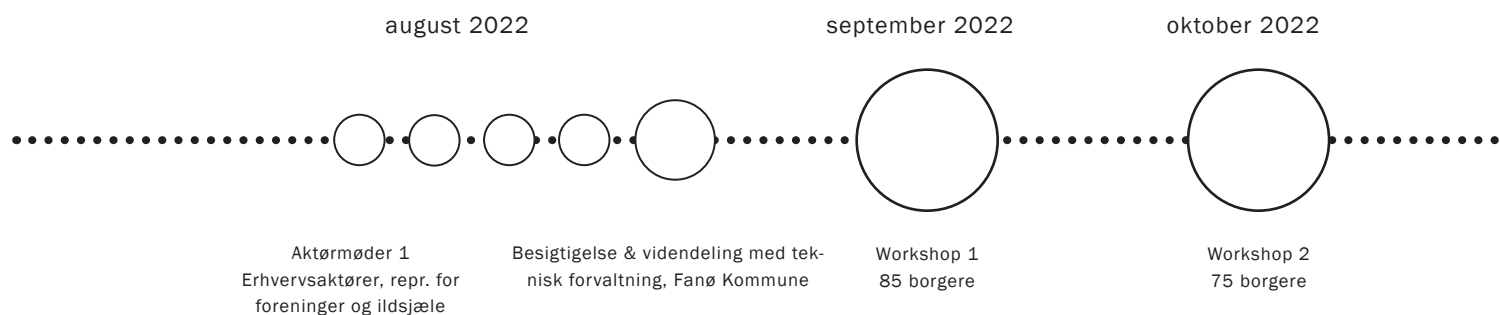
**Fanø er den eneste ø på den jyske vestkyst med færgeforbindelse. Sejlturen fra Esbjerg til Fanø tager kun 12 min og færgerne sejler i pendulfart. Allerede på færgen får man den første fornemmelse af, at her hersker der fred og ro.**

**Langt det meste af Fanø er naturområder, som er en del af Nationalpark Vadehavet. Så selv når der er flest mennesker om sommeren er det nemt at finde steder, hvor man kan færdes helt uforstyrret.**

**Man kan opleve det rige fugle- og dyreliv med sæler, rådyr og kaniner - og sport og action på stranden, hvor der surfes og køres med strandsejlere.**



# Forudgående proces & afsæt



## Sådan er planen blevet til

Det vigtigste formål med udviklingsplanen er at beskrive en ramme for den fremtidige udvikling, der tilgodeser alle aktører bedst muligt og sikrer størst mulig sammenhæng og synergi mellem nuværende og kommende udviklingsprojekter - store som små, private som offentlige.

## Styregruppe

Processen og det løbende arbejde er blevet kvalificeret og godkendt af en arbejdende styregruppe. Styregruppens medlemmer er:

Trine Lyhne, Fanø Kommune (formand for styregruppen)

Hans Kjær, Rindby Strand Grundejerforening

Maria Aaen, Dansk Kyst- og Naturturisme

Hanne Thyssen, indehaver Danibo og repræsentant for erhvervslivet

Hans Peter Folmann, Destination Vadehavskysten

Henrik Lund, Realdania

Søren Hjortsø Kristensen, Esbjerg Kommune

## Aktørmøder 1

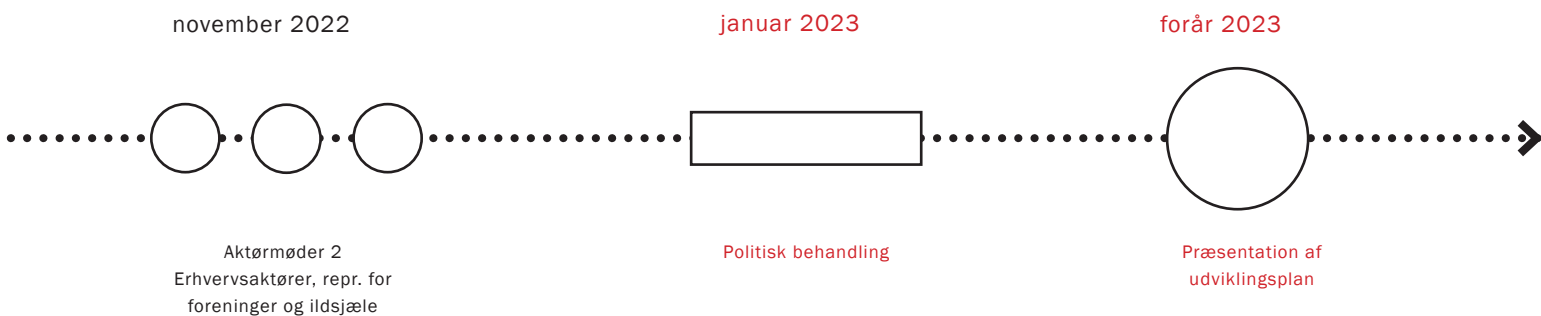
Omkring 30 erhvervsaktører og ildsjæle blev indledningsvist interviewet med henblik på at få identificeret Fanøs udfordringer og potentialer og finde ind til Fanøs DNA. Aktørerne bidrog derigennem med deres viden, idéer, drømme, behov og igangværende initiativer.

## Videndeling og besigtigelse

Derudover blev der afholdt en fælles videndeling og besigtigelse i de udpegede projektområder med teknisk forvaltning fra Fanø Kommune bl.a. med fokus på de særlige forhold omkring anlæg og drift, som sand, vind og vand skaber på Fanø.

## Borgerworkshops

I september blev der afholdt en åben borgerworkshop med ca. 85 deltagere. Med afsæt i en fremtidsfortælling om drømmerejsen til Fanø i 2030, gav deltagerne deres vision for, hvordan det at rejse til Fanø og transportere sig fra Esbjerg Havn til Nordby og videre til Rindby Strand, burde opleves i fremtiden. Og hvordan de områder, man passerer igennem, burde udvikle sig.



I oktober blev der afholdt endnu en borgerworkshop med ca. 75 deltagere, hvor deltagerne fik lejlighed til at kvalificere og bidrage til konkrete forslag til tiltag og indsatser for ankomsten til Fanø og området omkring Rindby Strand - herunder en vurdering af volumenstudier for en fremtidig udvikling af centerområdet i Rindby Strand.

### Aktørmøder 2

Forslaget til udviklingsplanen er blevet forelagt en række nøgleaktører, der har haft mulighed for at drøfte og komme med input til et udkast til udviklingsplanen.

### Samspil med andre planer

Arbejdet med udviklingsplanen står på skuldrene af flere andre planer og et forudgående arbejde med små og store udviklingsprojekter på Fanø:

### National Turismestrategi

Den nationale turismestrategi fra 2021 udlægger et udviklingsspor frem mod 2030, hvor kommunernes planlægning skal understøtte en lokal udvikling af turisterhvervet, der åbner mulighed for udvikling af turismen samtidig med, at der tages hensyn til bl.a. natur og miljø. Det kræver samarbejde,

dialog og planlægning i kommunerne, så turismen udvikles, hvor det er mest værdiskabende lokalt, og hvor det omgivende samfund kan bære det.

### Udviklingsplan for Vestkysten

Esbjerg og Fanø Kommuner er en del af Partnerskab for Vestkystturisme, som sammen med Dansk Kyst- og Naturturisme og Realdania står bag Udviklingsplan for Vestkysten, som udstikker den samlede strategiske retning for en bæredygtig turismeudvikling på Vestkysten. Nærværende udviklingsplan for ankomsten til Fanø og Rindby Strand tager udgangspunkt i de 6 udviklingsprincipper, der er fastlagt i Udviklingsplanen for Vestkysten:

#### Styrk de lokale særkender

#### Koncentrér udviklingen

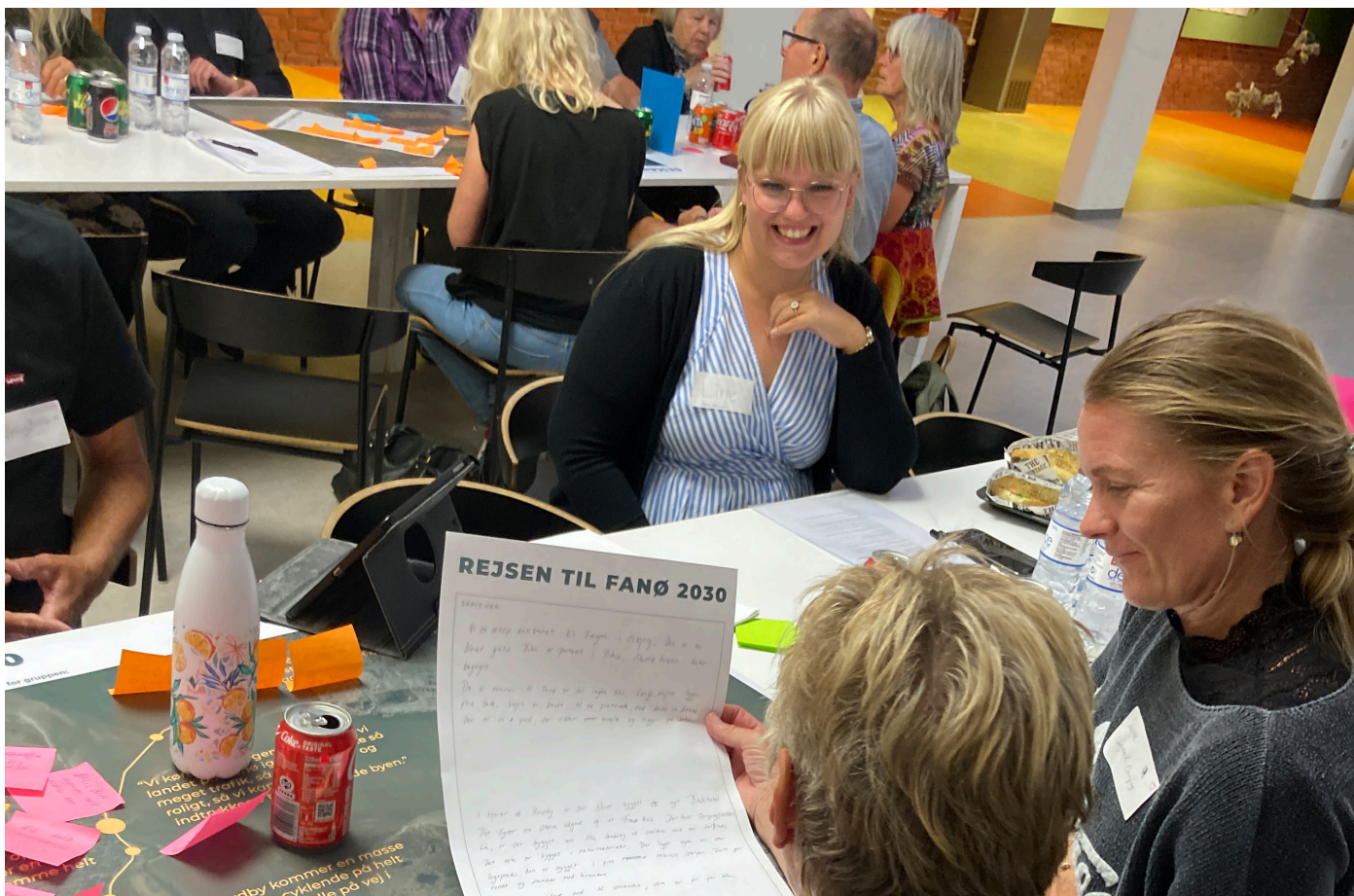
#### Sammentænk investeringer

#### Beskyt og benyt

#### Øg kvaliteten

#### Tænk i flere sæsoner

# Forudgående proces & afsæt



To borgerworkshops med borgere og fritidsborgere

## Bæredygtighedsplan - Fællesskabet Fanø

Bæredygtighedsplanen er udarbejdet af et §17, stk. 4 udvalg for grøn omstilling og bæredygtighed på Fanø. Bæredygtighedsplanen arbejder med både økonomisk, social og miljømæssig bæredygtighed, og en række mål for udviklingen af et bæredygtigt Fanø. Udviklingsplanen søger gennem strategiske indsatser og forslag til fysiske forandringer at bidrage til nedenstående mål fra bæredygtighedsplanen:

**Økonomi** - at skabe en bæredygtig økonomi på Fanø, hvor den økonomiske vækst der skabes, som helhed bidrager til lokalsamfundets udvikling og kommer mennesker og natur til gode.

**Turisme** - at man skal påvirke turisternes adfærd,

markedsføre Fanø på bæredygtighed, drive sin egen virksomhed bæredygtigt og påvirke sine samarbejdspartnere til at gøre det samme.

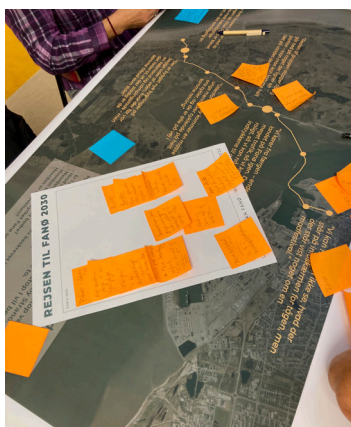
**Byggeri** - at sommerhuse, helårsboliger og øvrige private og offentlige byggerier på Fanø opføres, renoveres og drives bæredygtigt.

**Fødevarer** - at der produceres og forarbejdes gode fødevarer på Fanø på en bæredygtig og forsvarlig måde og at fastboende og turister spiser de fødevarer der er produceret og forarbejdet på Fanø og i resten af regionen.

**Biodiversitet** - at Fanøs unikke og mangfoldige natur, herunder plante- og dyreliv, forbliver af høj kvalitet, at biodiversiteten styrkes, og at alle gennem formidling og



Besigtigelse med fagfolk fra Fanø Kommune og aktørmøder med erhvervsdrivende og ildsjæle



To borgerworkshops med borgere og fritidsborgere

vidensudveksling kender til, hvordan den kan næres og plejes.

**Transport** - at gøre det attraktivt for turister og fastboende at vælge den fossildrevne transport fra.

**Ankomsten til Fanø 2014 og Skitseprojekt Rindby Strand 2021**

For begge af planens udviklingsområder ligger der tidligere visionsplaner og skitseprojekter, som denne udviklingsplan tager afsæt i.

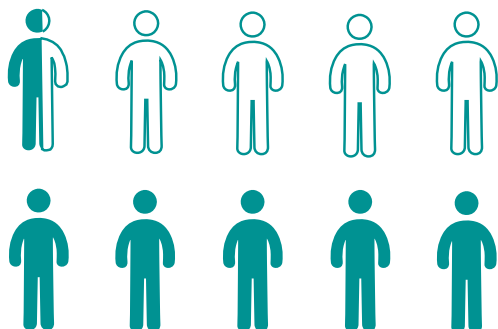
# Oplevelsen af turismen

"Dejligt at se liv i gaden, og der er travlt i butikker og restauranter osv."

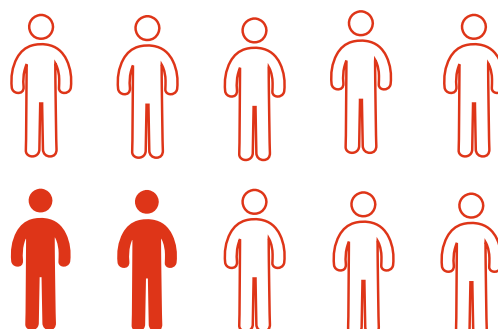
81% svarer ovenstående i undersøgelsen 'Oplevelsen af sommersæsonen 2020-2021'

"De negative konsekvenser har fyldt mere, end de plejer"

35% svarer ovenstående i undersøgelsen 'Oplevelsen af sommersæsonen 2020-2021'



**57% AF DE ADSPURGTE VAR POSITIVE ELLER MEGET POSITIVE OVER TURISMEN\*\***



**22% AF DE ADSPURGTE VAR NEGATIVE ELLER MEGET NEGATIVE OVER TURISMEN\*\***

\*\* Kilde: Undersøgelse af 'Oplevelsen af sommersæsonen 2020-2021', Destination Vadehavskysten 2021

Dialogen med borgere, fritidsborgere, erhvervsaktører og ildsjæle på Fanø viser tydeligt, at holdningerne til samt følelserne og oplevelserne omkring øens turisme er meget divergerende, og udspringer i høj grad af aktørernes tilknytning til Fanø.

Fælles for alle er dog, at naturen, stemningen og freden og roen er vigtigst. At det er øens DNA og det, som både fastboende og besøgende tiltrækkes af, og at niveauet for, hvad øen kan bære i antal af turister i højsæsonen, er nået.

## Lokalsamfundets bæreevne

I en social bæredygtig turisme er lokalsamfundets bæreevne en vigtig faktor. Bæreevnen afhænger blandt andet af, at ulemperne og presset på lokalsamfundet og omgivelserne opvejes eller udlignes af de fordele, der knytter sig til turismen. Hvor vidt noget er en fordel eller en ulempe er naturligvis en individuel og subjektiv vurdering.

## Oplevelsen af sommersæsonen 2020-2021

Destination Vadehavskysten gennemførte i 2021 en undersøgelse af de fastboendes oplevelser med turismen i sommeren 2021 sammenholdt med sommeren 2020, hvor der dels var restriktioner i samfundet grundet coronapandemien, dels var usædvanligt mange og primært danske gæster

\* Kilde: VisitDenmark og Center for Regional- og Turismeforskning.

\*\* Tal for overnatningssteder med mere end 40 senge, Danmarks Statistik

på øen. Som illustrationen ovenfor viser er over halvdelen af de adspurgte positive eller meget positive over turismen på Fanø. 81% af de adspurgte svarer, at det er dejligt at se liv i gaden, og der er travlt i butikker og restauranter osv.

## Turismeandelen

Turismen på Fanø bidrager med 33,3 % af kommunens samlede økonomi\*, butikker og spisesteder baserer deres forretning på de gæster, der kommer i højsæsonen og ligeså øens mange store kulturevents. De mange besøgende på øen spiller ligeledes en vigtig rolle for færgedriften, der sejler med tre færger i sommersæsonen for at kunne servicere trafikken til og fra Fanø til gavn også for pendlere og fastboende. Alt sammen elementer, som derudover spiller en rolle for potentielle tilflyttere eller nye erhvervsdrivende, der ønsker at etablere sig.

## Overnatningstal

I 2019 var der 838.687 kommercielle overnatninger\*\*. Der til kan lægges fritidsborgerne, som ferierer i eget sommerhus og gæster i øens små

B&B og kroer, som ikke fremgår af statistikkerne. I et andet regi arbejdes der mere nuanceret med indsamling og behandling af data, som kan give et mere tydeligt billede

# Overnatningstal

## Kommercielle overnatninger fordelt året 2019\*\*

Måned	Overnatninger	Procent	Gn.snit pr dag
Januar	16.113	1,9%	540
Februar	15.040	1,8%	500
Marts	21.219	2,5%	710
<b>April</b>	<b>68.274</b>	<b>8,1%</b>	<b>2.300</b>
<b>Maj</b>	<b>74.648</b>	<b>8,9%</b>	<b>2.500</b>
<b>Juni</b>	<b>108.001</b>	<b>12,9%</b>	<b>3.600</b>
<b>Juli</b>	<b>171.602</b>	<b>20,5%</b>	<b>5.700</b>
<b>August</b>	<b>142.103</b>	<b>16,9%</b>	<b>4.740</b>
<b>September</b>	<b>95.877</b>	<b>11,4%</b>	<b>3.200</b>
<b>Oktober</b>	<b>85.286</b>	<b>10,2%</b>	<b>2.850</b>
November	16.872	2,0%	560
December	23.651	2,8%	788

af besøge på øen. Data som forventes at indgå i det videre arbejde. Ovenstående illustration viser et dagsbillede af forholdet mellem antallet af fastboende og antallet af gæster baseret på de kommercielle overnatningstal i juli 2019 (feriehuse og campingpladser).

Fanø er en udpræget sommerdestination med meget få gæster fra november til og med marts, og 79% af årets overnatninger ligger i sommermånederne. Nedenfor ses et udpluk af turismens nøgletal.

Tallene viser en opgørelse over et helt år, og der kan være udsving. Eksempelvis ift. hvor mange huse, der er til udlejning i højsæsonens uger, hvor ejerne kan ejerspærre sommerhusene, og derved mindske antallet af huse til udlejning:

### Turisternes nationaliteter 2019:

Tyskland 637.225 (76%)  
Danmark 179.456 (21,4%)  
Holland 5.994 (0,7%)  
Norge 2.396 (0,3%)  
Sverige 1.329 (0,2%)

### Primære overnatningsformer:

Feriehuse: 672.341 (80,2%)  
Campingpladser: 146.056 (17,4%)  
**Feriehuse: ca. 3.100 (ca. 1.200 til udlejning)**  
ca. 2.800 sommerhuse (90%)  
ca. 300 ferielejligheder (10%)

”For at finde en balance i udviklingen af turismen ser kommunen eksempelvis det som vigtigt at satse på at udvikle på både overnatningskapaciteten og oplevelserne i ydersæsonen.

Niveauet for den travle sommersæson skal naturligvis samtidig fastholdes, markedsføres og udvikles”

Fanø Kommuneplan 2021



”Flere turister i skuldersæsonen er afgørende for overlevelsen af min forretning og derved mit livsgrundlag”

Erhvervsdrivende



”Flere turister i skuldersæsonen vil ødelægge naturen og den fred og ro, vi kommer her for”

Fritidsborger



### Hoteludvikling i Rindby Strand

Forud for arbejdet med udviklingsplanen sendte Fanø Kommune i maj 2022 et hotelprojekt for Rindby Strand i idéhøring hos borgerne pba. af en henvendelse fra en privat investor. Under udviklingsplanens udarbejdelse har den private investor indgået betinget købsaftale på de pågældende ejendomme i centerområdet langs Kirkevejen i Rindby Strand.

Idéen om et fremtidigt hotelprojekt har skabt bekymringer blandt øens fastboende og fritidsborgere pga. de præsenterede byggehøjder, som er fremmede for lokalområdet, der præges af sommerhuse i én etage og et kuperet klitlandskab. Det har derudover afstedkommet en bekymring om turismens generelle udvikling på Fanø og en frygt for, at et stort hotelprojekt vil skabe masseturisme med et massivt pres på trafik og natur til følge.

Idéen om et hotel i Rindby Strand er på den anden side blevet modtaget positivt blandt særligt de erhvervsdrivende, der ser det som en mulig styrkelse af Fanøs samlede

turismeprodukt, og som et godt udgangspunkt for en opgradering og fremtidssikring af centerområdets liv og aktivitet i Rindby Strand - og turismen som erhverv.

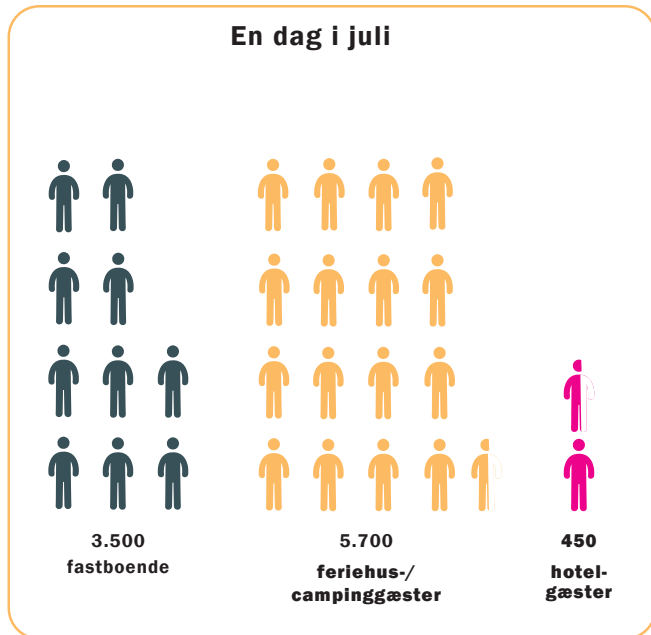
Blandt de inddragede aktører er der enighed om, at en fremtidig udvikling i Rindby Strand - og på Fanø generelt - skal tilpasse sig konteksten i både volumen, højder, materialer og udtryk og støtte op om den særlige stemning, som Fanø har og mange efterspørger.

Bekymringerne har fyldt meget i processen og har præget dialogen og stemningen i inddragelsesfasen. Udviklingsplanen sætter derfor fokus på centerområdet i Rindby Strand som et rammesættende og robust grundlag til det videre udviklings- og planlægningsarbejde med et eventuelt kommende hotelprojekt og en opgradering af Rindby Strand (se side 48 og frem).



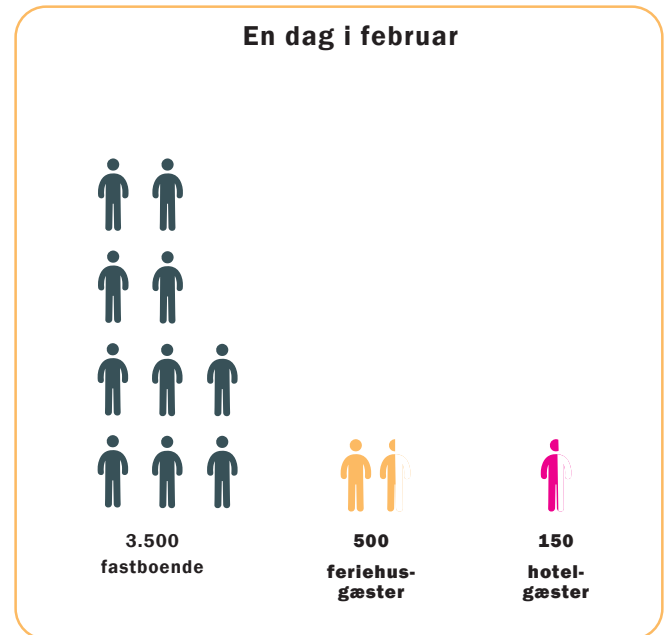
# Turismetrykket

 = 1 figur svar til 350 personer



Antallet af feriehusgæster er baseret på overnatningstallene for juli 2019\* fordelt på dagsbasis. Der er ikke fraregnet de 100 campingpladser, som forsvinder i Rindby.

Antallet af hotelgæster er vurderet ud fra et eksempel på ca. 200 overnatningsenheder med 2,5 gæster pr enhed med en belægning på 90% belægning. Sommersæsonen vil primært henvende sig til familier og par.



Antallet af feriehusgæster er baseret på overnatningstallene for februar 2019\* fordelt på dagsbasis.

Antallet af hotelgæster er vurderet ud fra et eksempel på ca. 200 overnatningsenheder 1,9 gæster pr hotelenhed med en belægning på 40% belægning. Vintersæsonen vil primært henvende sig til par og erhvervs-gæster.

\* Tal for overnatningssteder med mere end 40 senge, Danmarks Statistik

## Masseturisme

Oplevelsen af et massivt turismetryk i sommeren 2020 gav Fanø et indblik i de gener, som et markant øget turismetryk kan resultere i. Der var trængsel på vejene, lange køer og ventetid i handelslivet og ved færgen. Det var nærmest umuligt at få plads på restauranter, og der var lange køer til butikkerne.

Sommeren 2020 var dog speciel på den måde, at der pga. corona-pandemien var restriktioner på, hvor mange personer, der måtte være i restauranter og butikker, og der var ligeledes krav om, at man skulle holde afstand til hinanden. Det vurderes generelt, at de dengang gældende restriktioner reducerede spisesteders kapacitet med op mod 60%. Der til var det som nævnt dels gratis for gående og cyklister, dels meget billigt for biler, at rejse med færgen den sommer, hvilket tiltrak langt flere besøgende end normalt.

\*\* Baseret på kommercielle overnatninger i 2019 fra Danmarks Statistik

## Hvilken effekt vil et nyt hotel få?

Udviklingsplanens forslag til ændret planlægning vil give en samlet byggemulighed i centerområdet i Rindby Strand på ca. 15.400 m<sup>2</sup> (se yderligere på side 56-57). En byggemulighed der både skal rumme butikker, spisesteder, fælles rekreative og kulturelle faciliteter samt en hotel.

Illustrationerne ovenfor viser et estimat på, hvor mange gæster et større hotelprojekt vil genere samt, hvor meget disse forventes at ville 'fylde' ift. antallet af fastboende og feriehusgæster. Illustrationen viser, at der for hver 10 fastboende er der på en gennemsnitlig dag i juli måned 16,5 gæster i feriehus og på campingplads\*\*. For hver 10 fastboende vil forventeligt være 1,5 gæst på et hotel på baggrund af den foreslåede ændring af planlægningen for området.

Estimatet viser også, at feriehusgæster i både høj- og lavsæson, vil være dem, der er flest af på Fanø.

# Trafik & mobilitet



## Færgeoverfarten

Overfarten mellem Fanø og Esbjerg tager ca. 12 minutter, og færgeturen er en afgørende parameter for øens turisme og fastboende. De besøgende har taget et aktivt valg om at betale for at komme til Fanø, og særligt prisen kan være med til at regulere mængden af besøgende.

Billetprisen har også betydning for, hvor attraktivt det er for pendlere at bosætte sig på Fanø, og udgør et betydningsfuldt værktøj til justering af både turismepresset, bosætningsviljen og muligheden for at satse strategisk på en mere grøn mobilitet. Et justeringsværktøj, der primært ligger i hænderne på den transportvirksomhed, der opererer Fanølinjen, og kræver et godt og tæt samarbejde mellem de involverede aktører.

En gående passager kan sejle tur/retur for 49 kr. i lavsæsonen og 65 kr., i højsæsonen. En gående passager kan gratis medtage en cykel.

En personbil med op til 9 passagerer kan medtages tur/retur for:

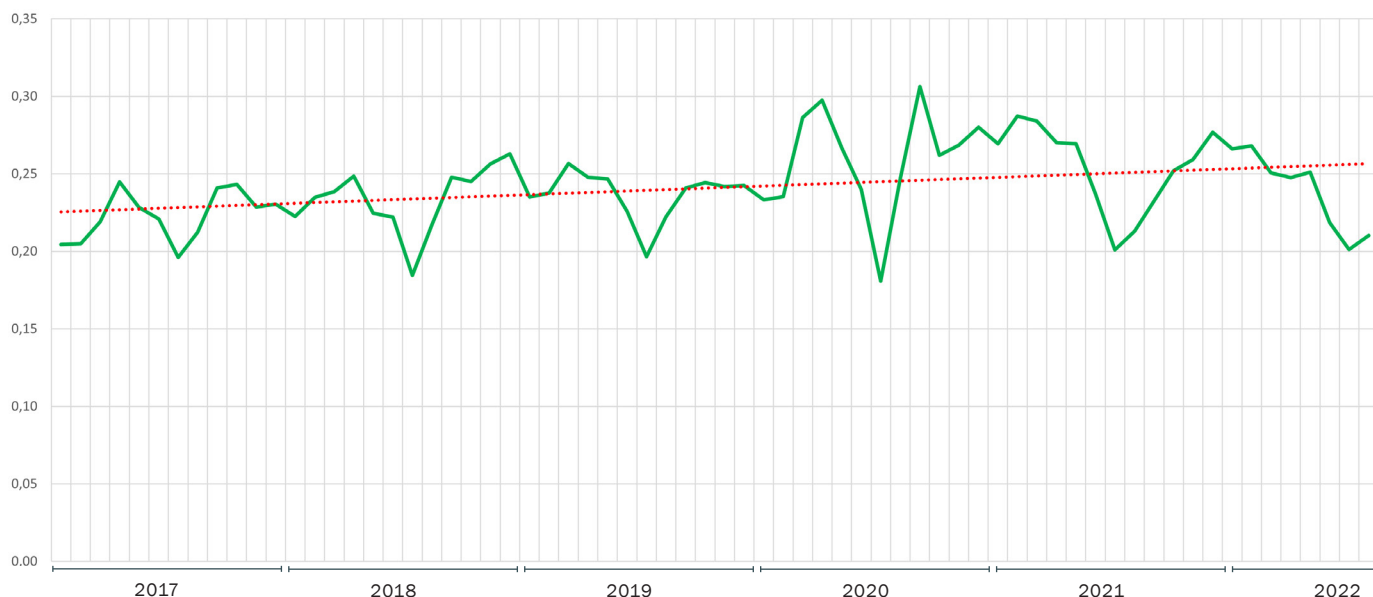
**Lavsæson** (jan-mar + nov-dec): 249-309 kr. **Mellemsæson** (apr-maj + sep-okt): 249-379 kr.  
**Højsæson** (jun-aug): 479-579 kr.\*

## Sommeren 2020

Sommeren 2020 står for mange fastboende og fritidsborgere på Fanø som et skrækszenarie for trafikken og turismepresset generelt set. Der var en oplevelse af stor trængsel på vejene og på færgeafgangene, og oplevelsen understøttes af passagertallene for Fanølinjen: I juli 2020 var der ca. 50.000 flere passagerer med færgen end der gennemsnitligt har været i juli måned 2017-2019.

Som led i en hjælpepakke, der skulle understøtte et nødlidende turismeerhverv, var indenlands færgerejser i juli 2020 gjort gratis for gående og cyklister, og en færgetur kostede kun 50 kr. for biler.

\* Priser pr. december 2023, [www.fanoelinjen.dk/priser](http://www.fanoelinjen.dk/priser)



Antallet af personbiler som overføres i forhold til samlet passagerantal (grøn) fra januar 2017 til august 2022. Tendenslinje er rød. Kilde: Fanølinjen.

Det betød, at der bl.a. kom mange éndagsbesøgende i bil til Fanø, og derved fyldte op på øens begrænsede vejnet på deres tur rundt for at opleve hele Fanø på én dag.

### Flere biler på vejene

Som grafen ovenfor viser, er der en stigende tendens i antallet af biler på færgen i årene 2017-2022, og der er på Fanø en oplevelse af, at der flere biler på vejene, og at der medbringes flere biler på sommerhus.

### Cykeludlejning

Der er tre større cykleudlejningsfirmaer på Fanø samt Donkey Bikes, der kan lejes via en app. De orange genkendelige cykler står udvalgte steder rundt på øen. Derudover har flere overnatningssteder og butikker cykler til udlejning.

### Offentlig transport

Alt efter sæson er der forskellige muligheder for offentlig transport. Flere erhvervsaktører efterspørger dog et bedre tilgængelighed og med konsistens i udbuddet.

**Rutebil:** kører fra morgen til ca. kl. 18. I vinterhalvåret vil rutebilen med nogle få undtagelser kun betjene Nordby og Sønderho i dagtimerne på hverdage, idet skolebørn og færgepassagerer prioriteres.

**Telebus:** Telebussen kører dagligt fra kl. 19-23. I yderperioderne for det meste på bestilling.

**Strandbus:** Strandbussen kører mellem færgeløjet i Nordby, Rindby Strand, Fanø Bad og servicerer sommerhusområderne og stranden i påsken, sommerferien og i efterårsferien.

**Taxa:** "Begrænset antal vogne – bestil i god tid"



Færgelejet i Nordby summer af liv med morgentrafikkens mange cyklende og gående pendlere.

## Rejsen til Fanø 2030



*Vores børn er teenagere, så vi parkerer i p-huset i Esbjerg og tager cyklerne med over i stedet. Vi kommer over til øen først, for hver anden færge er bilfri. I Nordby er ankomstpladsen kø-fri, for man bestiller plads på færgen på forhånd.*

*Vi cykler ud af Nordby, og når vi kommer ud af byen, mærker vi slet ikke, at vi er på en turist-ø. Det er horisonten og de åbne vidder, vi lægger mærke til*

**Uddrag fra én af fremtidsfortællingerne skrevet af lokale borgere på visionsworkshop september 2022**

# Udfordringer & potentialer

## Udfordringer

Manglende handel- og aktivitet i vinterhalvåret

Manglende basisinfrastruktur i vinterhalvåret

Tursimeerhvervet drives af små selvstændige med mange kasketter og engagementer

Tiltrækning af arbejdskraft

Samarbejde, tillid og samhørighed mellem de forskellige erhvervsdrivende

## Potentialer

Unik natur og autentisk kulturarv

Kulturevents, spisesteder og overnatningstilbud er af høj kvalitet

Turismen hviler på et solidt og autentisk fundament af unik natur og levende kulturarv

Stærk loyalitet og ansvar for beskyttelse af naturen

Investeringsinteresse udefra

Nærheden til DKs 5. største by

## Rejsen til Fanø 2030

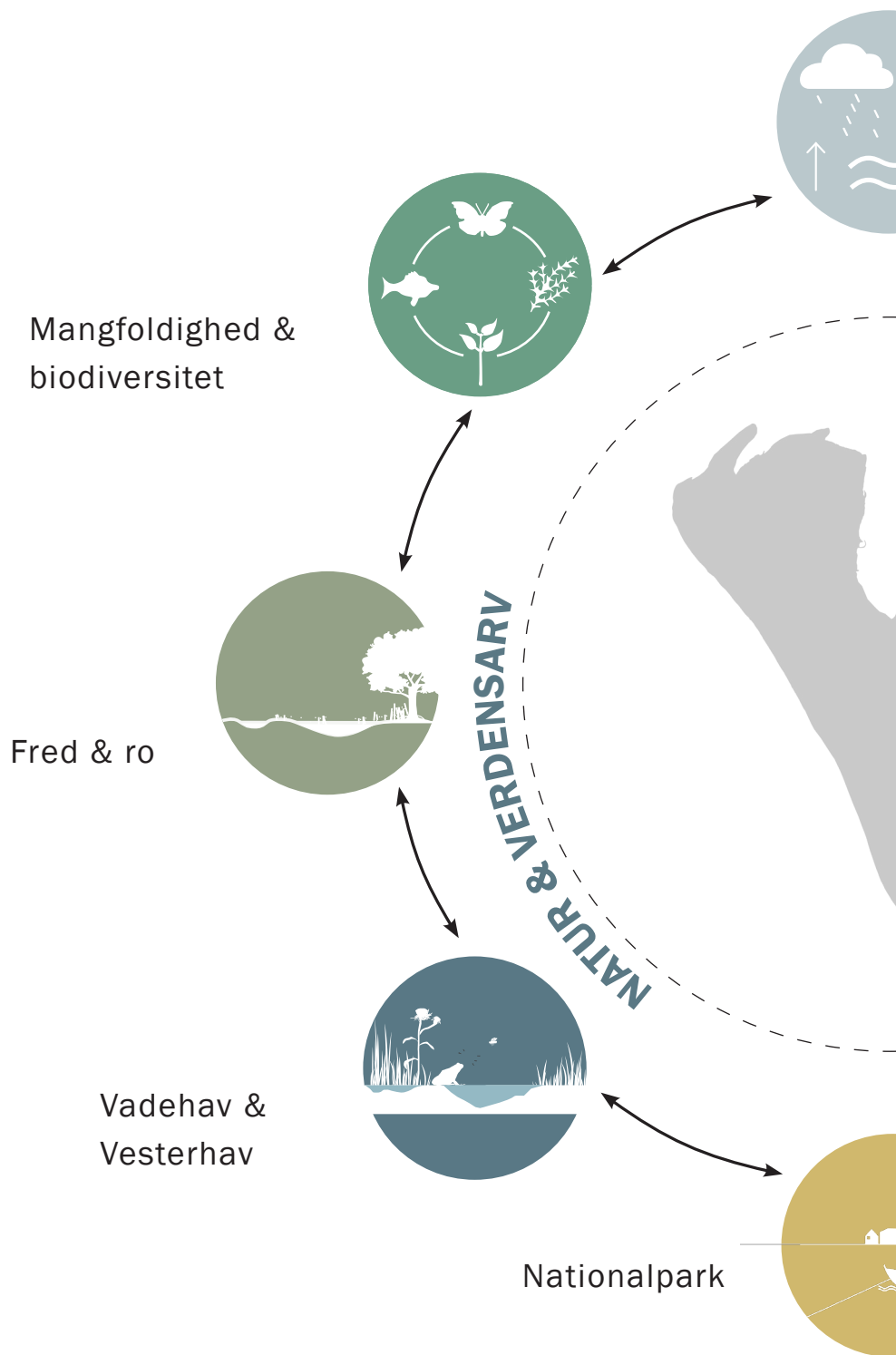


*Vi kører forbi købmanden og de små hyggelige cafeer. De kan løbe rundt og klare vindstyrke 11. Caféerne serverer lokale specialiteter. Vi ser et mindre badehotel med 40 værelser, som er indpasset fint i naturen og er bygget i traditionel Fanøstil.*

*Ligeledes er campingpladsen med tiny houses, campinghytter og glamping. Børnene og de unge glæder sig til at hygge sig på stranden og falde i staver.*

**Uddrag fra én af fremtidsfortællingerne skrevet af lokale borgere på visionsworkshop september 2022**

# Fanøs DNA



På Fanø er der stor enighed om øens DNA - hvad er befolkningen rundet af, og hvad er det for noget særligt, som danner et stærkt og autentisk fundament.

## Natur & verdensarv

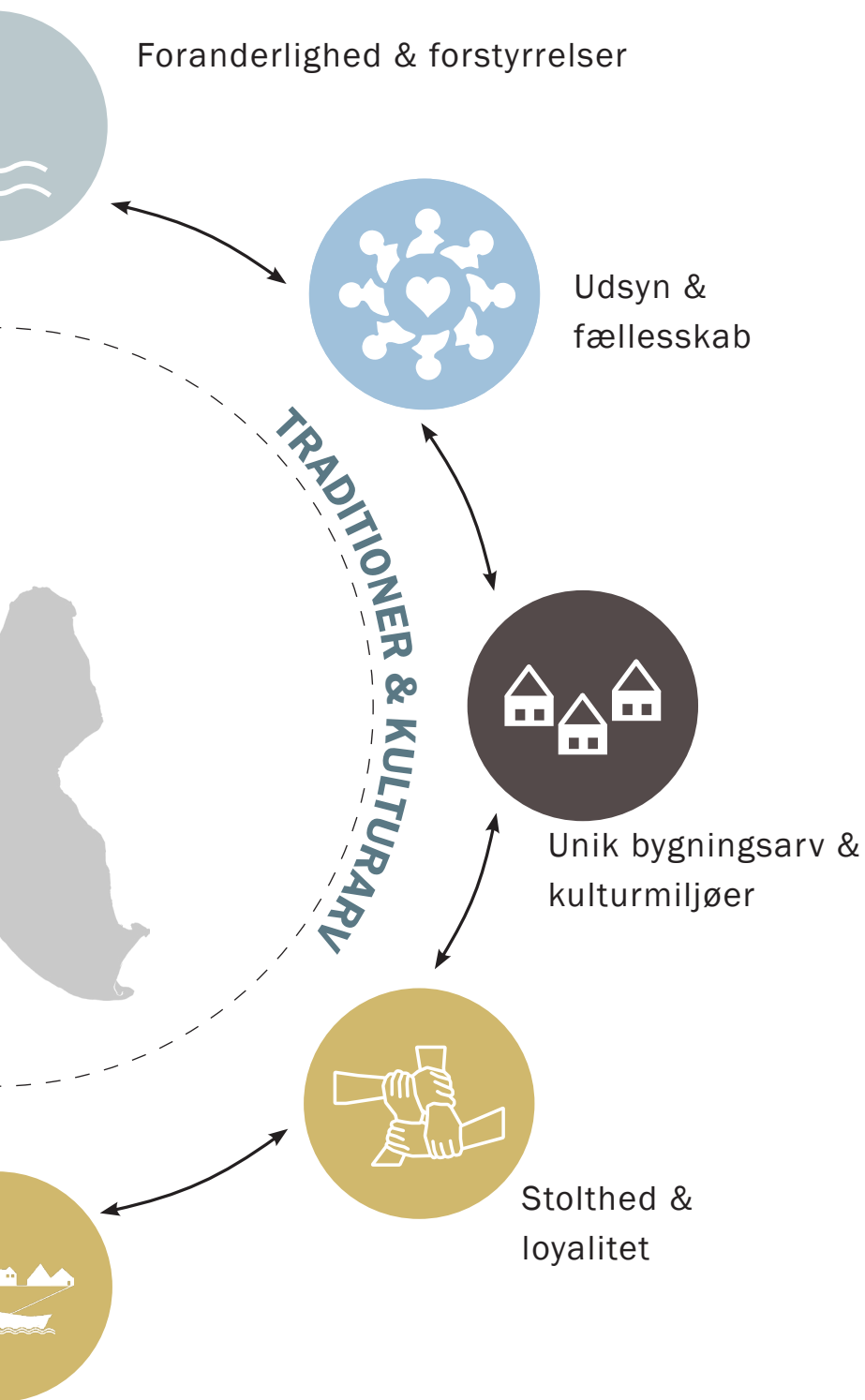
Naturen og landskabet på Fanø er helt unikt - så unikt, at Vadehavet er udpeget som Unesco Verdensarv. Dertil kommer den stemning af fred og ro, som den allestedsnærværende natur på Fanø er med til at give.

Den vekslende natur, de smukke landskaber og udsynet mod havet giver på nærhed og plads til at udfolde sig i fritids- og ferielivet.

## Traditioner og kulturarv

Blandt andet søfarten og Fanøs mange feriegæster siden 1800-tallet har gennem årene bragt nyt blod, ny viden og nye holdninger til øsamfundet. Det har skabt et udsyn præget af frisind & imødekommenhed. Mange stolte traditioner





er bragt med ind i nutiden, og styrker fællesskabet for de fastboende og skaber værdi for både besøgende og tilflyttere, som inviteres ind i fællesskabet.

Fanøs bebyggede miljøer - de små søfartsbyer Sønderho og Nordby - danner rammen om et moderne forstadsliv. Der er ingen tomme kulisser eller opstillede miljøer, men et helt særegent autentisk miljø. Under stråtægte tage og bag smukke og karakterfulde mørkerøde murstensfacader, der

adskillige steder har opstregede hvide fuger og mange med hvidkalkede gesimser og hjørnelisener, udspiller hverdagen sig for de fastboende lige midt i unikke kulturmiljøer.



# Strategisk plan

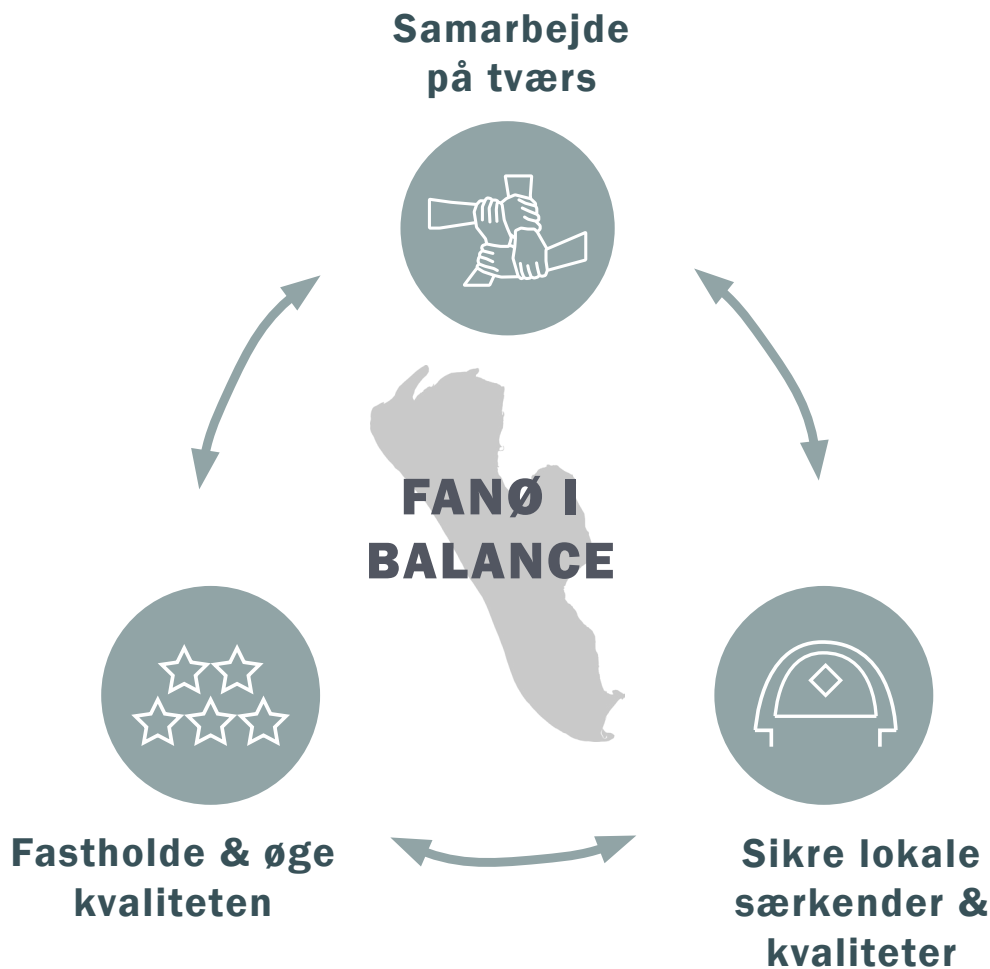
Vision

Målsætninger

Strategiske tiltag



# Vision



**Fanø i balance** er den overordnede vision for en bæredygtig udvikling. En vision for en fremtid, hvor der er balance mellem benyttelse og beskyttelse af naturen, balance mellem fordele og ulemper ved turismen og balance mellem den travle sommer fyldt med liv og aktivitet og den fredelige vinterperiode med ro, hvile og genopladning. Den fælles retning mod visionen hviler på tre ben:

## Samarbejde på tværs

Der skal samarbejdes tæt om at balancere beskyttelse og benyttelse af øens ressourcer: naturen, tilliden, kulturarven og freden og roen. Offentlige og private investeringer skal samtænkes og derigennem skabe en positiv spiral og en bæredygtig økonomi i turismeerhvervet.

Med den fælles retning er det intentionen at opfordre til meningsfulde og givende partnerskaber på tværs af øens turismeaktører, så der skabes en fælles front om en styrkelse af skuldersonen.

## Fastholde og øge kvaliteten af basisinfrastrukturen

Som modspil til den travle sommer, er der brug for en roligere vinterperiode, hvor der skrues ned for tempoet. Men øens turismeerhverv bør indgå i et partnerskab om at sikre, at butikker, spisesteder og overnatningssteder på skift holder åbnet i de rolige perioder, således at der hele året vil være gode muligheder for at spise ude og handle til glæde for både gæster og fastboende - omend i begrænset omfang. På kort sigt bør der sættes fokus på at styrke skuldersonen forår og efterår, og på længere sigt også vintermånederne.

## Sikre lokale særkender og kvaliteter

De stærke og nærværende lokale særkender og kvaliteter på Fanø skal sikres for at fastholde den autentiske oplevelse, det er at besøge og bo på Fanø. Det er ikke kun 'Fanøstilen', der skal skinne igennem i bygninger og omgivelser, men mere lokalt baseret: Der er en særlig stil i rindby fra de oprindelige små sommerhus i sort eller rødt træ, der er en særlig Fanø Bad-stil fra de gamle prominente badehoteller og ligeså for Nordby og Sønderho.

# Målsætninger



## Målsætninger

Udviklingsplanen opstiller en række målsætninger som rettesnor for en bæredygtig udvikling mod et Fanø i balance som ses ovenfor.

## Målgruppen De grønne idealister

VisitDenmark gennemfører hvert år en Image- og Potentialeanalyse i for flere europæiske lande. Analysen afdækker blandt andet turisternes opfattelse af og forventninger til bæredygtig turisme, og hvad det vil betyde for deres fremtidige rejseadfærd. På baggrund af analyserne inddeles turisterne i forskellige segmenter, hvor segmentet 'de grønne idealister' er defineret ved at have svaret 'i høj grad' eller 'i meget høj grad' på, hvor vidt de vurderer, at bæredygtige og miljøvenlige hensyn vil påvirke deres rejsevalg fremadrettet (destination, transportform, indkvartering, forbrug mv.)<sup>\*</sup>.

De grønne idealisters rejsemotiv er blandt andet at slappe af og lade op, spise på restaurant/café og natur, strand, kyst og hav. Turisterne føler et ansvar for at passe på miljøet i det land, som de besøger. Mange mener desuden, at der er vigtigt, at forbruget på ferien gavner lokale og ikke internationale virksomheder, at de ikke forstyrrer hverdagens for områdets beboere og at feriedestinationen tilbyder et bredt udvalg af lokale fødevarer og spisesteder.

Udviklingsplaner arbejder med en målsætning at kunne tiltrække flere gæster fra denne målgruppe, da deres profil og værdier stemmer godt overens med øens DNA og samlede turismeprodukt nu og i fremtiden.

<sup>\*</sup> 'Turisme og bæredygtighed på de fire nærmarkeder (Udvalgte indsigter på tværs)', VisitDenmark, 15. september 2022

# Strategiske tiltag



For at nå i mål med visionen og imødekomme Fanøs udfordringer og udfolde øens potentialer, peger udviklingsplanen på en række strategiske tiltag:

## **Styrk udviklingen af turismeerhvervet**

Størstedelen af virksomhederne i Fanøs turismeerhverv er familiedrevne mikrovirksomheder. Sommermånederne er præget af et stort arbejdspress, og det er her årets indtjening hentes. I vintermånederne lukker langt de fleste helt eller delvist ned, lader op, vedligeholder og gør klar til næste sommerperiode. Få erhvervsdrivende holder åbent i skuldarsæsonen eller hele året, men de senere år er flere kommet til. Virksomhedernes størrelser, de mange personlige ressourcer der lægges i virksomhederne og det store udsving i indtjening og aktivitet er en udfordring ift. at fastholde medarbejdere og tiltrække kvalificeret arbejdskraft samt investeringer udefra - og derved en udfordring for turismeerhvervets økonomiske og sociale bæredygtighed.

Det kræver helt særlige rammebetingelser og et tværgående, strategisk udviklings samarbejde at arbejde frem mod en forlængelse af sæsonen og en satsning på flere sæsoner.

Eksempelvis ved at restauranterne skiftes til at holde åbent, så det altid eller mere ofte er muligt at spise ude på Fanø i skulder- og ydersæson - og ligeså for butikkerne.

Det handler om, at finde et fælles fodslag omkring hvilket møde, Fanø gerne vil skabe for deres gæster. En gentænkning af organiseringen og samarbejdet imellem turismeaktører skal sikre strategiske indsatser, der skaber tryghed og understøtter de små virksomheders innovation, produktudvikling og investeringer i vækst og udvikling.

En stærk tværgående aktør som f.eks. Destination Vadehavskysten i samarbejde med Fanø Kommune i front for et nyt meningsfyldt, praktisk samarbejde om at nå i mål med en styrkelse af skuldarsæsonen, vil kunne styrke rammebetingelserne for modstandsdygtige og robuste virksomheder.

## **Gør den grønne mobilitet tilgængelig for flest mulige**

For både besøgende og fastboende skal det være et nemt og naturligt valg at transportere sig klimavenligt. Det stiller krav til indretningen af stier og veje, hvor det skal være trygt og tilgængeligt for cyklister og gående.

Campister og sommerhusgæster på længerevarende ferier har ofte brug for bilen til transport af oppakning, børn, kæledyr og fornødenheder til ferien, så for deres vedkommende skal de nudges ved at der f.eks. er cykler med i lejen, når man booker et sommerhus, at cykeludlejningen også har ladcykler, at man kan leje trækvogne eller lignende for at transportere oppakning til stranden.

Hotel- eller krogæsten på det korte ophold vil under de rette forhold nok bedre kunne undvære bilen. Udover muligheden for at stille bilen billigt eller gratis i Esbjerg, skal overnatningen inkludere, at man bliver hentet ved færgen, hvis man booker det bilfrie ophold. Så skal man til gengæld billigt kunne leje en elbil eller hoppe på en velfungerende strandbus, der cirkulerer på øen.

### **Giv plads til både hverdag og ferie**

Fanø er ikke kun en turistdestination, men i høj grad også en bosætningsø, hvor befolkningen tiltrækkes af øens natur og nærheden til arbejdspladser på fastlandet. Der er allerede gjort en del for at give plads til hverdagen for øens fastboende med 'ø-rækker' både i SuperBrugsen og ved færgen, for at de lokale f.eks. kan nå hjem og hente børn, inden

dagsinstitutionen lukker. Sådanne tiltag er vigtige og mange turister lægger vægt på, at de kan holde ferie i autentiske lokalsamfund uden at 'forstyrre' de lokale.

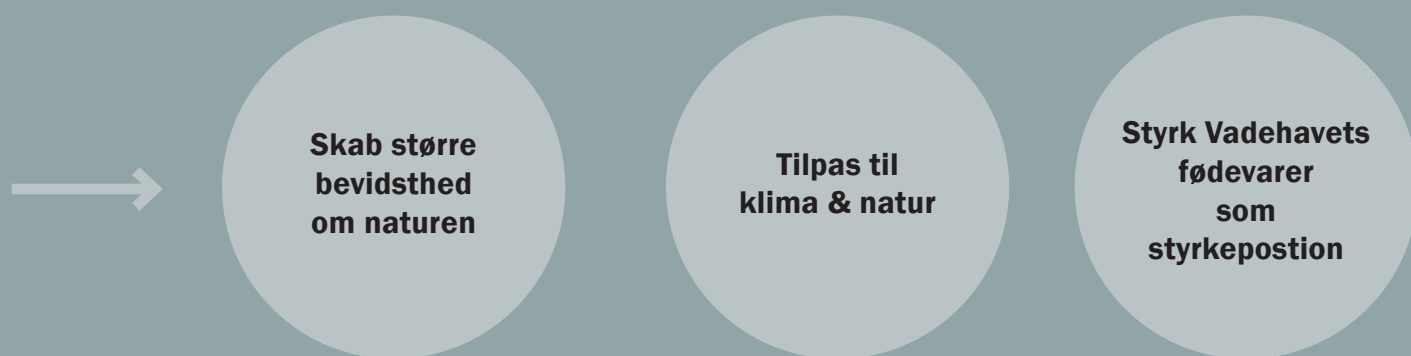
Det er samtidig med til at fastholde en god balance mellem ulemper og fordele ved turismen, så de mange lokale ildsjæle og drivkrafters engagement kan fastholdes. Plads til både hverdag og turisme handler også om at møde hinanden åbent og ligeværdigt og respektere holdninger og værdier.

### **Skab større bevidsthed om naturen**

Både fastboende, fritidsborgere og besøgende på Fanø ønsker 'at gøre det rigtige' og passe på naturen - men hvad er 'det rigtige', og hvor kan man bevæge sig hvordan, uden at slide eller forstyrre flora og fauna?

Både den generelle viden og de mere lokale naturforhold på Fanø rummer spændende historier og oplevelsesmuligheder, som bør styrkles som et udgangspunkt for oplevelser og læring. Gæsterne skal gives indsigt i naturen og bæredygtige kompetencer, som de kan tage med sig hjem fra ferien. Det skal være nemt, ligetil og givende 'at gøre det rigtige'.

# Strategiske tiltag



## Tilpas til klima & natur

De fastboende på Fanø har som en grundlæggende livsbetingelse altid måtte tilpasse sig naturen og det barske klimas foranderlighed. Man har indrettet sig efter forholdene ved at bosætte sig mod øst, placeret og indrettet bebyggelserne ift. vinden fra vest og generelt planlægges hverdag og naturoplevelser efter tidevandet. Sandet og vinden er en nærværende del af omgivelserne, særligt i de kystnære områder ved Rindby Strand og Fanø Bad, og byrum og udearealer skal indrettes så de giver plads til det dynamiske sand, der fyger til og plads til de planter, der naturligt etablerer sig i sandet. De skal også indrettes, så der kan sikres optimale driftsforhold med lette arbejdsgange, der hvor sandet skal fjernes f.eks. for trafiksikkerhedens og tilgængelighedens skyld.

Selvom Fanøs sandholdige jordsforhold er gunstige for nedsivning af regnvand, opleves der flere steder stigende grundvand, som udfordrer nedsivningsevnen. Der bør derfor i den fysiske udvikling af Rindby Strand være et stort fokus på dels nødvendige tiltag som etablering af grøfter, iht. klimatilpasningsplanen, samt et fokus på at minimere de befæstede arealer (belagte arealer, hvor regnvandet ikke kan nedsive - herunder bygninger).

## Styrk Vadehavets fødevarer som styrkeposition

Madoplevelser omkring Vadehavets og naturens urter og bær rummer autentiske historier og oplevelser med en god forankring i Fanøs natur og kultur. Den grønne omstilling og

bæredygtig fødevarereproduktion fordrer, at vi udforsker og genopdager, hvad naturen kan bringe os. Autentiske oplevelser, hvor de besøgende kan tilegne sig viden, bruge sanserne og følge fødevarerne fra sand og vand til bord, vægtes højt blandt målgruppen De grønne idealister, og identificeres som en potentiel styrkeposition.

## fanøSTIEN og fanøPAUSEN

Det fysiske helhedsgreb har som mål at styrke sammenhængen mellem færgeterminalen i Esbjerg, Nordby, Rindby Strand og Fanø Bad med introduktionen af fanøSTIEN og fanøPAUSE. Begge greb søger dels at understøtte cyklismen som bæredygtig transportform, dels at forbedre oplevelsen for cyklister og gående

## Bæredygtig transport

På Fanø er afstandene ikke store, og det er nemt at komme omkring på cykel og til fods - specielt i Nordby og Sønderho. Kommer man udenfor bykernerne er bebyggelsen dog meget spredt - særligt i sommerhusområderne. De er svære at betjene via traditionel kollektiv transport og langt de fleste sommerhusgæster har da også bil med. De fleste turister bruger også bilen til at komme omkring på øen i deres ferie og det skaber et pres på veje, parkering og færge - især i sommerperioden.





Foto: Colin J. Seymour





# Fysisk plan

## Helhedsgreb

### Udviklingsområde Ankomsten til Fanø

### Udviklingsområde Rindby Strand

Foto: Flying October

# Fysisk helhedsgreb



Det fysiske helhedsgreb med en supersti og forslag til stoppesteder på tværs af øen

## fanøSTIEN - en stærk forbindelse

En supersti for primært cykler, men også gående, fra Esbjerg Havn til Nordby, Rindby Strand og Fanø Bad (og videre til Sønderho). Ruten findes allerede med varierende udformning af stien. Særligt ved fæргеlejet i Esbjerg, Kirkevejen i Rindby Strand samt ved krydset Hovedgaden/Strandvejen i Nordby er der nogle udfordringer med fremkommeligheden og oplevelsen af en tryk rute, som skal løses.

fanøSTIEN skal både gøre det attraktivt for fastboende, fritidsborgere og turister at vælge cyklen som transportmiddel frem for bilen - særligt til de korte ture til købmanden, ishuse eller ned på stranden vil det afhjælpe et øget pres på vejene.

## fanøPAUSEN - en tydelig sammenhæng

For at skabe en tydelig sammenhæng på tværs af øen og forbedre oplevelsen for de cyklende introduceres fanøPAUSEN - et stoppested, hvor de rejsende kan holde en pause.

Her kan man søge ly for regnen og læ for vinden, stoppe op og orientere sig eller spise madpakken og opleve stedet.

fanøPAUSEN udgøres af en lille simpel konstruktion, der som minimum giver ly og læ for regn, vind og sol, og som med sin materialitet og udformning skaber en sammenhængende visuel identitet uanset, hvor man møder den på sin tur på tværs af øen.

Konstruktionen kan variere i størrelse og form alt efter det enkelte sted: På havnen i Nordby foreslås venteskuret udskiftet med en større fanøPAUSE som et nyt, smukt og velkomme informations- og ventested ved ankomsten. Andre steder ude i det åbne land bør konstruktionen være mindre og indskrives nænsomt i landskabet og naturen

På udvalgte steder suppleres fanøPAUSEN af bænke og/eller skilte fra Partnerskab for Vestkystturismes fælles Wayfinding-koncept. Konceptet har til formål at det vise gæsterne vej og løfte kvaliteten i skiltning og inventar langs

Et stort pegeskilt og en stedmarkør fra Wayfinding Vestkysten En simpel trækonstruktion giver ly og læ og udvalgte steder mulighed for leg



hele Vestkysten, og skal derudover give gæsterne et indtryk af Vestkysten som en sammenhængende destination og understøtte de forskellige geografier og parter.

Fanø Kommune indgår i et samarbejde mellem Nationalpark Vadehavet og tre andre Vadehavskommuner om formidlingsprojektet "Velkommen til Nationalpark Vadehavet". Her vil de gøre oplevelsen af naturen så tilgængelig som muligt. På udvalgte steder får den besøgende hjælp til af afkode landskabet, geologien, kulturen og Vadehavets helt særlige natur. Ved lystbådehavnen i Nordby, på kanten af selve vaden, er der som en del af samarbejdet etableret fire nye info-plinte, der blandt andet fortæller om Vadehavets historie og dets nærmest ufattelige rigdom af liv. Der er desuden planer om etablering af flere af sådanne nedslagspunkter ved Langelinje samt på Kikkebjerg.

FanøPAUSERNE bør placeres, indrettes og udformes i samspil med infoplintene fra ovenstående samarbejde, således at fanøPAUSERNE også bidrager til formidlingen af Vadehavet.

fanøPAUSEN henvender sig både til lokale og besøgende, og faciliteterne de enkelte steder vil variere fra den simple konstruktion, der giver ly og læ til mere udbyggede faciliteter som bænke, cykstation (med pumpe og grej) til bogbytereol, udsigtsplatform eller lignende, som vil afhænge af stedets potentialer.

Design og udførelse kan med fordel gennemføres af og i samarbejde mellem arkitekt-, konstruktør- og tømreruddannelsessteder.

An aerial photograph of a coastal town and harbor. The water is on the left, with a large ferry terminal and a ferry boat docked. A road runs along the coast, separating the water from the town. The town is densely packed with houses and buildings, mostly with red roofs. There are green fields and a parking lot with many cars in the foreground. The text 'Udviklingsområde Ankomsten til Fanø' is overlaid in the center of the image.

# Udviklingsområde Ankomsten til Fanø

# Ankomsten til Fanø



Færgeturen er for de rejsende en særlig oplevelse af, at freden & roen indfinder sig - en omstillingsproces.

Under ankomsten passerer den rejsende igennem en række oplevelsesrum: Fra at være i transit, måske med skift af transportmiddel og lidt ventetid i Esbjerg, til pausen på færgeturen med blikket mod Fanø, ankomsten i Nordby, hvor man skal finde vej videre ad Langelinje eller ind til Nordby for en pause og forbi Lystbådehavnen.

## Ankomsten til Fanø 2014

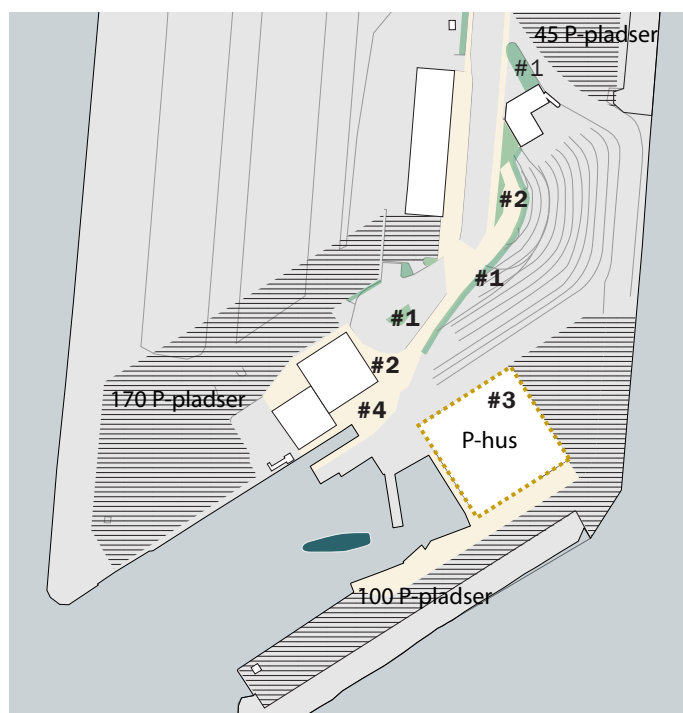
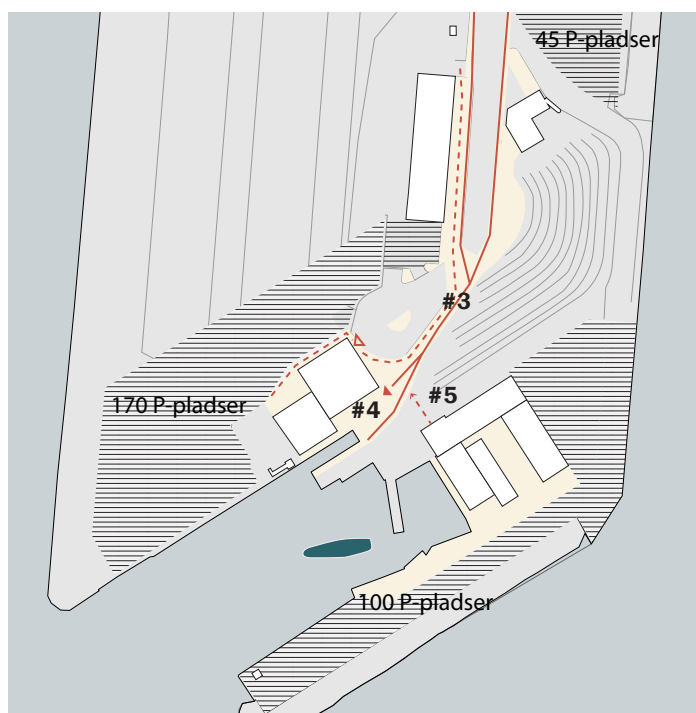
I 2014 blev der udarbejdet et visionsoplæg for initiativet "Ankomsten til Fanø". Oplægget satte fokus på gæsternes førstehåndsindtryk. Et positivt førstehåndsindtryk løfter den samlede oplevelse af Fanø. I arbejdet med at udvikle oplægget til "Ankomsten til Fanø" blev der identificeret 6 oplevelsesrum, som hver for sig og sammen skulle byde på oplevelser, som både ville pirre og involvere gæsterne. Det overordnede mål med tiltagene at aktivere ankomstens rum samt at forskønne og tydeliggøre øens DNA. Flere af tiltagene er allerede realiseret - som f.eks. information om Vadehavet på færgerne og bedre opholdsmuligheder i

billethuset i Nordby. For flere af tiltagenes vedkommende er forudsætninger ændret, og de har mistet relevans. Denne udviklingsplan har medtaget flere af de tiltag, som ikke er realiseret endnu, dog med et mindre fokus på at etablere rum til leg og længere ophold på færgelejet i Esbjerg, da ventetiden er forkortet i væsentlig grad siden 2014.

Både færgelejet i Nordby og på Esbjerg Havn er primært indrettet for at opnå en effektiv afvikling af fra trafikken til og fra færgen. Men begge steder er også vigtige portaler, hvor gæsternes får et førstehåndsindtryk.

I dette udviklingsområde giver udviklingsplanen derfor forslag til en opgradering af byrummene med et mere grønt udtryk, samt styrket tilgængelighed og mobilitet for primært cykler og gående.

# Færgelejet i Esbjerg Havn



- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| Parkering                  | Flow - cykler                  |
| Forslag til begrønning     | Flow - gående                  |
| Zone for bløde trafikanter | #1 Tiltag beskrives på side 37 |

## Portalen til Fanø

Ankomsten til Fanø begynder på havnen i Esbjerg. Fanølinjens færgeleje udgør en portal på rejsen - et trafikalt knudepunkt, hvor de rejsende er i transit. Her skifter pendlerne transportform fra bus, bil eller cykel til færgen eller omvendt, og bevæger sig videre enten fra eller til arbejde, skole, indkøb osv.

Turisterne ankommer som oftest i bil og skal orientere sig mod billetkøbet og ventetiden.

## Ventetid

De senere år er der gjort flere tiltag for at minimere ventetiden i Esbjerg: Selvbilletteringen er optimeret, opmærksomhedsarealet er udvidet og i sommermånederne sejler der tre færges, så der er afgang ca hvert 20. minut. På dage med stor trængsel sker det til tider, at sejlsplanen suspenderes og færgerne sejler i pendulfart. Det er derfor kun på særlige dage med store events på Fanø, industriferiens skiftedage eller når tidevandet, vinden, vejret eller færgens motor spiller et puds, at der er længere ventetid.

## Mobilitet

Havnen har gode forbindelser for bløde trafikanter med vej, fortov, cykelsti og kollektiv trafik. Det er således let at

komme til og fra havnen med forskellige transportmidler. Cykelstien langs Dokvej foreslås dog koblet bedre op på til- og frakørsel for cyklende til færgen.

## Forskønnelse

Som færgeleje er området indrettet for at opnå en effektiv afvikling af trafikken til og fra færgen. Udtrykket domineres af asfalt, kansten, skilte og en ældre bygning til Fanølinjen med et lidt forladt udtryk.

Den lille forplads foran billethuset foreslås omdannet, således at den giver bedre plads til og styring af de cyklende, der skal af og på færgen. Pegeskilte fra Wayfinding Vestekystens koncept kan lede mod Fanøs oplevelser, siddemuligheder giver plads til et kort ophold og naturligvis stadig højvandsøjlen og Fanøpiggen, der står og skuer mod Fanø.

## En grønnere velkomst

Derudover foreslås kantzonerne i hele området så vidt muligt tilplantet med hjelme eller urter, som allerede gjort langs Dokvej. Kantzoner er alle de mellemrum, heller og hegn, der adskiller trafikanter, opmarchbåse og lignende. Det vil give de rejsende en bedre førstehåndsindtryk og



# Færgelejet i Esbjerg Havn



Eksisterende grøn kantzone langs cyklesti



Ankomst til Fanølinjen



Foto: Sted

Byrumselementer fra Wayfinding Vestekysten. Foto: Sted

## TILTAG VED FÆRGELEJET ESBJERG

### #1 Hjelme i kantzoner

#2 Nyt byrumsinventar eks.vis fra Wayfinding Vestkysten så forpladsen bliver et mere attraktivt som venteareal

#3 Markering af cykelbane og fodgængerpassage over forpladsen

#4 Formidling af Fanøs oplevelser '8 gode råd til en bæredygtig ferie' i 'kravlegården'

#5 Fjerne fodgængerfelt på tværs af kørselsrampen til færgen. De kørende til færgen bør have forkørselsret

#6 Lang sigt: Etablering af P-hus med flere funktioner som erhverv, restaurant med udsigt til Fanø

indlede fortælling om det naturskønne ø. Dertil kan de grønne kantzoner også have en klimatilpasningseffekt, hvis den hjemmehørende flora kan bidrage til nedsivning af regnvand.

### Parkering

Ved færgelejet er der udlagt ca 300 parkeringspladser med 24 timers parkering. Parkering i længere tid er ca. 10 minutters gang fra færgen, hvilket kan fungere som en barriere, når det besluttet, om bilen skal medtages til Fanø på f.eks. den korte ferie. Muligheden for gratis langtidsparkering ved færgen er en afgørende faktor for den grønne mobilitet og for mange biler på vejene på Fanø. Pendlere, der skal videre mod en arbejdsplads langt fra Esbjerg skal fortsat have optimale forhold for at lade bilen stå på fastlandet i hverdagene.

Parkeringspladserne på Esbjerg Havn er i dag etableret ved et samarbejde og en overenskomst mellem Esbjerg Havn, Molslinjen og Fanø Kommune.

Som et langsigtet tiltag kan der etableres et parkeringshus i området for på den måde at skaffe plads til flere biler på

samme areal. Parkeringshuset skal ligge i direkte tilknytning til færgelejet, så det kan være attraktivt for både for de travle pendlere, der skal nå færgen hjem og for de rejsende, der har oppakning med. For at kunne tilbyde gratis parkeringspladser i et nybygget parkeringshus er det nødvendigt at tænke flere funktioner ind i byggeriet - eksempelvis kontorfaciliteter, Fanølinjens lager og værksteder samt en restaurant med panoramaudsigt mod Fanø.

Alle både kortsigtede og langsigtede tiltag på havnen i udviklingsplanen skal viderebearbejdes og planlægges i et samarbejde mellem de berørte parter, der ejer arealet, opererer færgen samt Fanø og Esbjerg Kommune.

# Nordby færgehavn



Foto: Fanø Kommune

Fanø er truet af klimaforandringerne på flere fronter. Dels betyder havspejlstigningerne, at nutidens sjældne stormflodshændelser vil forekomme hyppigt, og fremtidens sjældne hændelser vil være meget kraftigere end de er i dag. Fanø kommune har i længere tid arbejdet med klimatilpasning og kortlægning af udfordringerne.

Den nuværende sikring i Nordby er en god beskyttelse ift. det nuværende risikobillede, men i takt med at havet stiger, vil sikringen stille og roligt udhules og sandsynligheden for, at beskyttelsen ikke slår til, stiger. Sikringen forløber i dag nærmest "værdierne" (byens ejendomme, butikker osv), og derfor er færgehavnen, Langelinie og den nordligste del af Postvejen ikke omfattet af beskyttelsen.

Dette giver i fremtiden 2 udfordringer:

Sikringen af selve Nordby vil kræve en forhøjelse eller nytænkning af sikringslinjen for at opretholde et tilpas sikringsniveau og risikobillede.

Stigningen i middelvandspejlet vil bevirke, at færgedriften skal indstilles ofte og Langelinie og Postvejen vil ligeledes hyppigere stå under vand.

Hvilken løsning, der bedst sikrer Nordby, er et komplekst spørgsmål, som kræver omfattende og grundige forundersøgelser samt politisk prioritering. Skal man hæve færgelejet, så færgesejladsen er sikret bedre? Skal man helt flytte færgelejet ned til lystbådehavnen og skabe et stort åbent byrum på Langelinie til ophold og parkering? Eller skal man vælge en ydre sikring langs promenaden, der beskytter Langelinie og færgelejet på kort sigt, men risikerer at hindre udsynet og kontakten fra byen mod vandet?

Udviklingsplanens forslag til forbedringer og forskønnelse af disse områder skal derfor ses i lyset af, at der inden for en årrække skal ske større indgreb og ændringer på strækningen fra færgelejet til det eksisterende dige mod syd.

## Sammenhængen mellem by og havn

Nordby Færgehavn og Langelinie er i dag domineret af områdets vigtige funktion som trafikåre - kritisk infrastruktur som er afgørende for tilgængeligheden til og fra færgen - ikke bare for turister, men for fastboende, handelstrafik og beredskab.

Det har resulteret i et vejrum og en trafik, som danner en barriere mellem byen, bugten og havnepromenaden, som er én af byens og øens rekreative, maritime oplevelsesrum.

Der findes kun to fodgængerovergange i hver sin ende af vejen, som giver sikker adgang til promenaden for fodgængertrafikken fra Nordbys handelsgade og for cyklisterne fra den dobbeltrettede cykelsti langs bysiden af vejen. Dertil er der ingen tydelig skiltning for bløde trafikanter, der guider ind mod Nordby og Hovedgaden. For de ikke-stedkendte er Nordbys primære attraktioner, Hovedgadens butiksliv og promenadens rekreative oplevelser, ikke tydeligt tilgængelige.

# Ankomsten til Nordby



## Ankerpunkter og tydelige forbindelser

Den fremtidige udvikling af Langelinje skal sikre, at området kan fungere både som en del af øens samfundskritiske infrastruktur ift. klimasikring, beredskab og mobilitet og som én af øens primære maritime oplevelsesdestinationer.

Langelinje - herunder promanden og fanøSTIEN - ses i udviklingsplanen - bør betragtes som en del af et sammenhængende netværk for de bløde trafikanter at bevæge sig rundt i som en del af Nordby-oplevelsen.

For at understøtte et godt og meningsfuldt flow i byen skal der være nogle attraktive ankerpunkter, der er værd at gå efter, i netværket. Ankerpunkterne ses på kortet ovenfor samt i listen til højre.

## ANKERPUNKTER

**#1 'HAVNEPLADSEN'** - Velkomsten til Fanø og information om den videre færd

**#2 HOVEDGADEN** - Nordbyds sprudlende handelsgade med et bredt udvalg af butikker, spiseteder og kulturelle oplevelser

**#3 'UDSIGTEN'** - et samlingspunkt på med café- og museumsskibe, udsigtspunkt til sælerne på sandbanken og et nedslagspunkt for 'Velkommen til Vadehavet'

**#4 'HAVNEPARKEN'** - et nyt grønt samlingssted på lystbådehavnen med plads til at mødes, lege og opleve det maritime liv på havnen.

# Nordby Havn

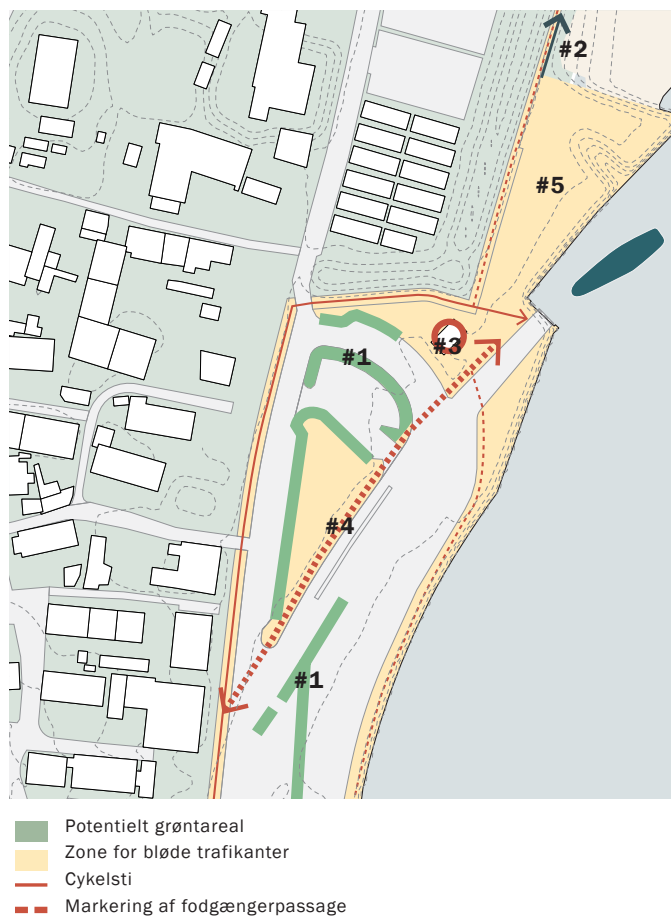


Illustration af forslaget om Fanø Sansebro fra visionsoplægget 'Ankomsten til Fanø' fra 2014. Illustration: ENG Arkitekter,



LeMur i Lemvig - klimasikring og ophold langs havnen  
Foto: Lemvig Kommune

## Trafikalt knudepunkt og centralt byrum

Fordelen ved den eksisterende udformning af færgehavnen er, at der opnås en effektiv afvikling af trafikken fra færgen, så den hurtig ledes videre ud på øen. Der er også gode muligheder for parkering, både for bil og cykel lige nord for færgehavnen. Endelig er der en god opdeling af bløde trafikanter og biltrafikken.

Aralet er præget af store asfalterealer, som er nødvendige for at opmagasinere trafikken til færgen i belastede perioder.

Som en del af færgehavnen er der derudover to større flisebelagte havnepladser med opstillede træsvæller som siddepladser til de ventende og skulpturen Fajancehundene fra Staffordshire, der i perioden 1860 - 1900 var den souvenir som alle danske sømænd forventedes at tage med hjem til koner og kæresten fra engelsk havn.

## En grønnere velkomst

Som på Esbjerg Havn foreslås det at tilføje mere grønt til

byrummet. Hjelme eller urter, der kan klare klimaet, bør plantes i områdets mange helleanlæg og langs vest- og nordsiden af havnepladsen. Dels for at omkrænse havnepladsen og gøre den mere indbydende, dels for at skabe et grønnere førstehåndsindtryk af Nordby, der giver en smagsprøve på Fanøs flora.

## fanØPAUSE og Wayfinding Vestkysten

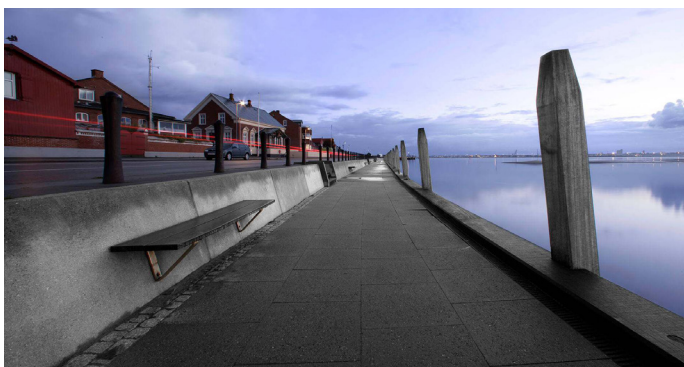
Det eksisterende lidt triste og slidte ventehus foreslås udskiftet med en fanØPAUSE - trækonstruktionen, der giver ly og læ for regn og vind. Her i en mere lukket form, så det fremstår som en lille men markant bygning. fanØPAUSEN suppleres af pegeskiltet og stedmarkører fra Wayfinding Vestkysten.

## Ledelinjer

Flisebelægningen på havnepladsen og de omkringliggende fortove samt promenaden langs kajkanten er i ganske fin stand, og der er som sagt en god opdeling af bløde trafikanter og biltrafikken.



Byrumselementer fra Wayfinding Vestkysten  
Foto: Sted



Eksisterende promenade langs Langelinje. Foto: Oranje Beton

Det foreslå derfor, at der primært arbejdes med markeringer i belægningen for at tydeliggøre ruter og forbindelser til eksempelvis Hovedgaden, promenaden, busstoppestedet, Vadehavet osv. Ledelinjer udført som f.eks. kunstneriske optegninger på belægningen eller ved udskiftning af enkelte fliser præget med relieffer af øens flora og fauna eller detaljer fra bygningskulturarven.

### Langelinje

Det forelås, at der etableres i alt fire markerede overgange, hvor fodgængere og cyklister skal ledes hen for at passere Langelinje og komme til promenaden. De foreslåedes overgange ses på oversigtskortet på side 39, og bør sammentænkes med udtrykket af de øvrige markerede ledelinjer på Havnepladsen.

### TILTAG VED NORDBY FÆRGEHAVN

#1 Begrønning med hjelme eller urter, der kan klare klimaet.

#2 Fanø Sansebro - et udendørs og rekreativt sanseeksperimentarium med gode rum til ophold og sansepåvirkelse ("Ankomsten til Fanø 2014")

#3 fanøPAUSEN - et nyt vente- & infohus, ydelig skiltning omkring offentlig transport

#4 Sammenhængende belægning, der markerer gangforbindelsen

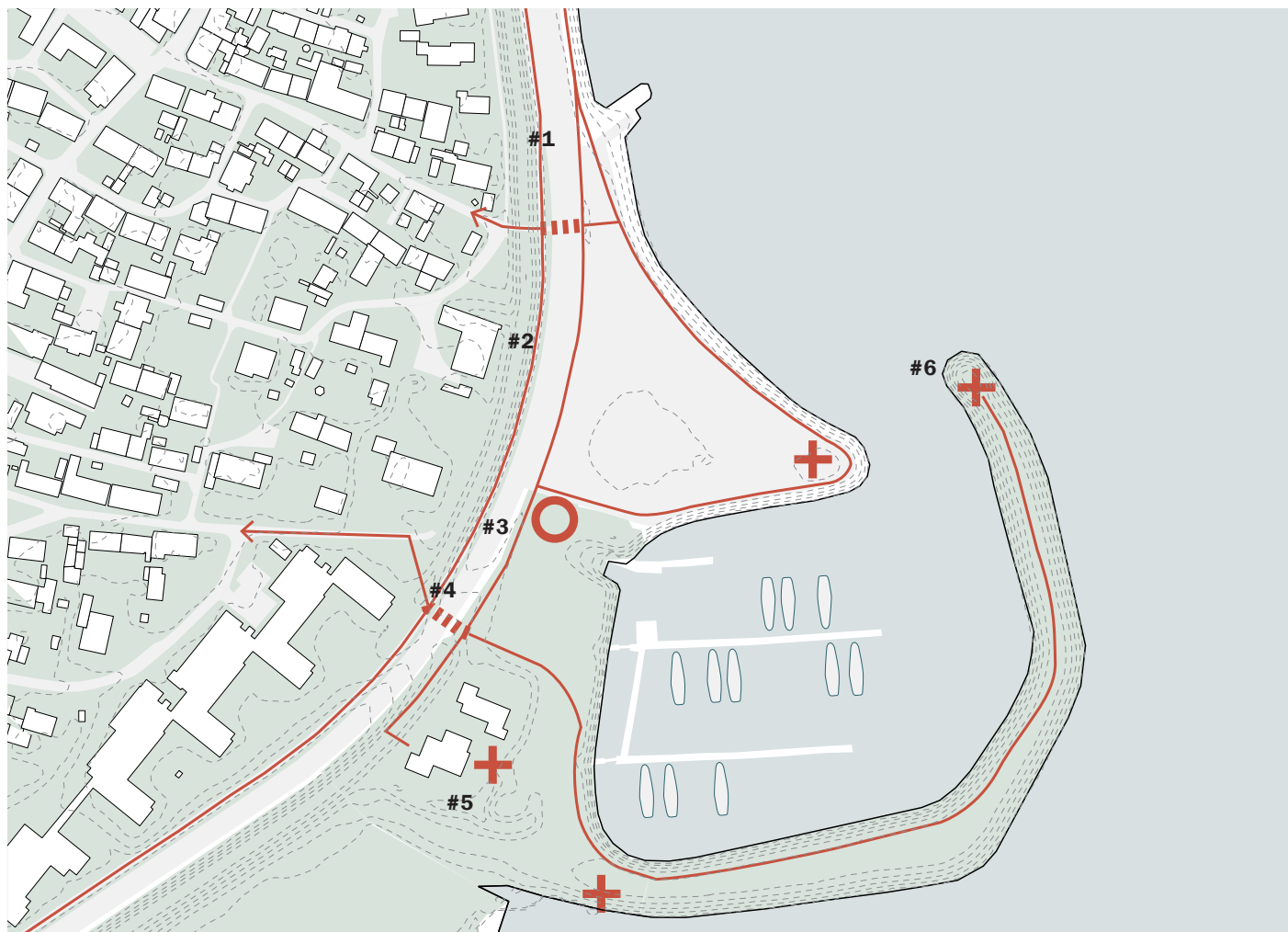
#5 Plantekasser med hjelme eller urter, som formidler forbindelsen til stranden og Grøningen

### SÆLBÆNKEN

SÆLBÆNKEN er en markant idé fra 'Ankomsten til Fanø' fra 2014 - en idé om Danmarks længste bænk, hvorfra synet mod vandet, Esbjergs skyline og ikke mindst sælerne ude på sandbanken kan nydes. Bænken foreslås etableres som træunderlag på betonkanten, så det er mere behageligt at sidde der - suppleret med udsigtskikkerter og flere informationsstandere ved fodgængerpassagerne.

Dels for at skærme mod trafikken, dels for at etablere en sikring af Langelinje mod stormflod, kan der etableres et ryglæng langs betonkanten. Det skal undersøges nærmere hvor højt ryglænet/sikringen skal være for at sikre mod vandet og sikre udsynet fra slipperne og fortovet på Langelinje.

# Lystbådehavnen



- + Destinationer
- FanøPAUSE
- Flow
- Markering af fodgængerpassage

Fanøs lystbådehavn ligger som en portal til Nordby med et grønt og klassisk lystbådemiljø, som dog kan være svært at få øje på.

## En grøn og hyggelig havnepark

I dialogen med aktørerne er der af flere nævnt et ønske om flere opholdsmuligheder ved vandet, hvor både fastboende og turister kan nyde udsigten, drikke en kop kaffe og børnene kan lege. Hverken Nordby Havn eller Langelinje har den fornødne læ og ro til sådanne muligheder, men det har Fanø Lystbådehavn til gengæld. Her er der grønt og liv og aktivitet omkring sejlkлубberne, der kan fanges krabber og udsigten mod Vadehavet kan nydes mod syd.

Desuden er området udpeget som et udviklingsområde i Kommuneplan 2021. Fanø Kommune har til hensigt, at udviklingen i området sker under størst muligt hensyn til

de naturmæssige værdier og de stedbundne kvaliteter. Det er en klar målsætning, at udviklingen skal være til gavn for lokalsamfundet.

Derfor foreslår udviklingsplanen, at der i samarbejde med lystbådehavnens aktører etableres en havnepark med flere opholds- og legemuligheder, og plads til både det uplanlagte og det planlagte sociale møde, som musikaftener, fælles-spisning og lignende.

Ved molens start er der placeret ét af de førnævnte nedslag 'Velkommen til Vadehavet' med information og et fantastisk kig over Nørby Enge. Men der mangler en tydelig sti, som leder der hen.

## Eventpladsen

Eventpladsen er etableret for ganske få år siden som en ny,



Eksisterende indretning af området omkring Fanø Sejlklub



Foto: Destination Vadehavskysten



Eksempel på en grøn og uformelt indrettet havnepark med robuste møbler og legeredskaber. Foto: Lars Engelgaard

#### TILTAG VED LYSTBÅDEHAVNEN

- #1 'Svensken' forlænges og får anløb af turbåden Martha (eksisterende projekt)
- #2 Promenaden forlænges over eventpladsen
- #3 En fanøPAUSE markerer indgangen til lystbådehavnen
- #4 Der etableres en tydelig stiforbindelse til 'Velkommen til Vadehavet'
- #5 Borde, bænke og legeplads etableres på de grønne arealer ved sejklubberne
- #6 Molens sti ryddes for hybenroser og der etableres et udsigtspunkt for enden af molen

velplaceret plads til øens store events. Men pladsen bliver ikke brugt til det formål, da der dels er nogle klimatiske forhold med vind og vand, der gør den knap så attraktiv, dels at den allerede er blevet for lille til øens store events som festivalen Fanø Vesterland.

Men eventpladsen spiller en vigtig rolle som parkeringsplads i sommersæsonen samt som ekstra opmarchareal på de dage, hvor der er opstuvning af ventende biler ved færgen.

#### Promenaden forlænges og styrkes

Promenaden langs Langelinje fortsætter rundt langs vandet ved eventpladsen, men ender i en lystbådehavn, der i dag fremstår lukket for besøgende endda med en lukket bom for indkørslen.

Med nye opholdsmuligheder og forbedrede stiforbindelser får lystbådehavnen en ny rolle som ankerpunkt for enden af promenaden.

Der foreslås etableret en stiforbindelse i en lige linje langs Postvejen hen over eventpladsen, så flere promenerende finder der hen. Ved indgangen til lystbådehavne placeres en fanøPAUSE, der kobler fanøSTIEN og promenaden og byder velkommen til Nordby Havn.



# Udviklingsområde Rindby Strand



# Rindby Strand



Rindby Strand udgøres af store sommerhusområder karakteriseret af store naturgrunde, hvor landskabet har en åben karakter uden ejendomsskel, og de ubebyggede arealer henlægges som naturgrunde.

Fanø blev tidligt ramme om en badesteds- og hotelturisme omkring Fanø Vesterhavsbad, og senere skete en udbygning med små sommerhuse i kolonihavestil ved Rindby Strand, men den store sommerhusudbygning er først sket efter 1960'erne. I dag er flere af de små oprindelige sommerhuse skiftet ud med nye, store sommerhuse med alle moderne fornødenheder.

De nye sommerhuse varierer i materialer og udtryk, og arkitektoniske referencer til Fanøs og Rindby Strands oprindelige byggeskik er flere steder fraværende.

Bag sommerhusområdet ind mod Rindby Sletten ligger nogle af øens største campingpladser, som er familieejede gennem flere generationer.

Der er gennemført byforskønnelsesprojekter i Nordby og ved Fanø Bad, og det er byrådets intention, at der løbende vil blive arbejdet på at forskønne øen i både by- og lokalcentre ved Fanø Bad og Rindby Strand.

Rindby Strand har et klassisk sommerhusområde-struktur med små, snoede grusveje, der ofte ender blindt og med tværgående badestier gennem klitrækkerne mod stranden.

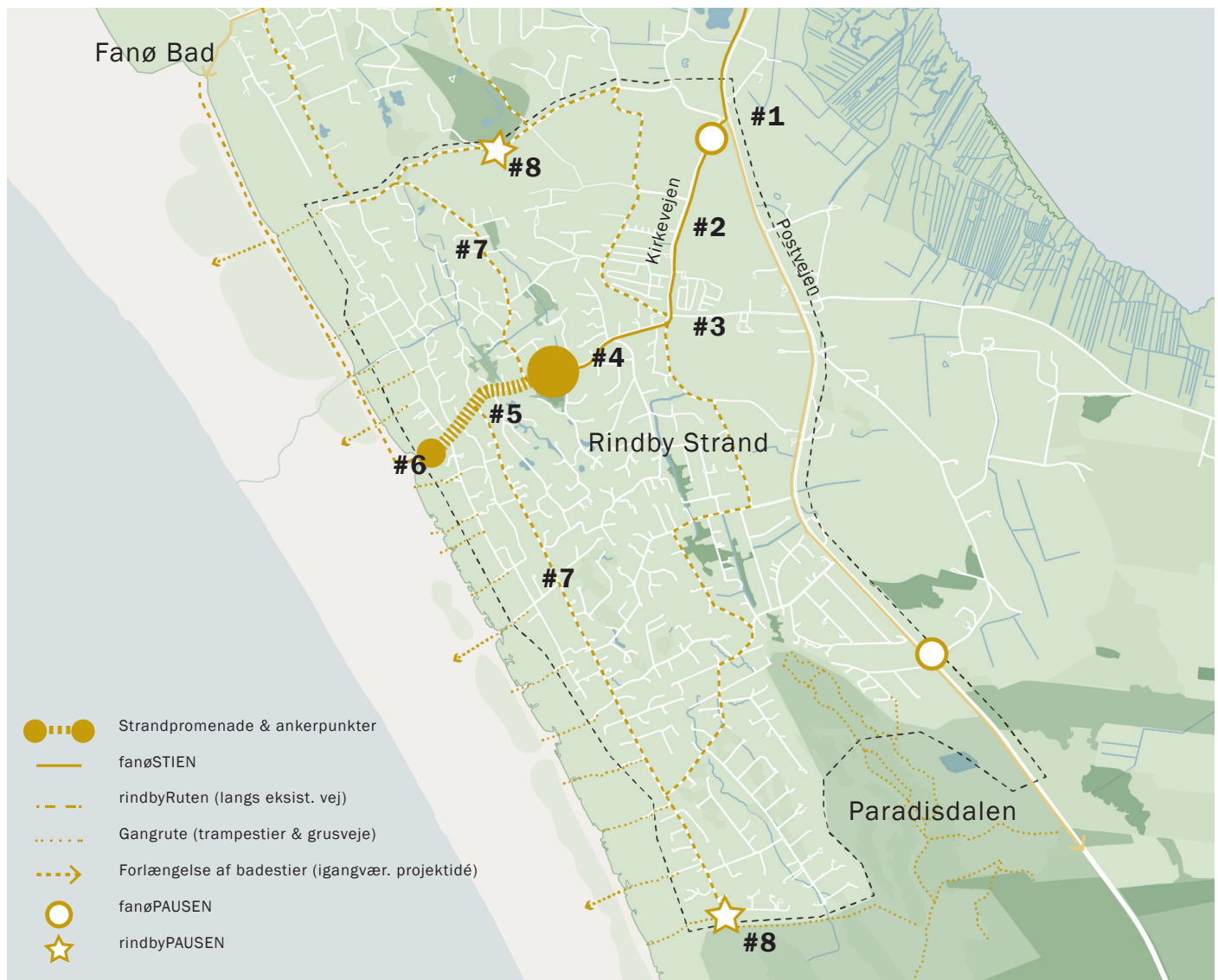
Fra sommeren 2013 har Rindby Strand haft et af Trygfondens livreddertårne i badesæsonen, og 3 km syd for nedkørslen til stranden starter et dedikeret buggy samt wind- og kitesurfingområde, med mulighed for leje af udstyr. Rindby Strand er også vært for Fanø Dragefestival.





En ny klitrække er ved at etablere sig på stranden

# Helhedsplan for Rindby Strand



## TILTAG & INDSATSER I RINDBY STRAND

**#1 Tydeligere markering af rute mod Rindby.**

**#2 Fartdæmpende foranstaltninger langs vejen som beplantning og markering af fodgængerpassager ved campingpladser: Lang sigt: Fællesstien til den modsatte side af Kirkevejen.**

**#3 I svinget skifter belægningen på kørebane og fællessti for at markere mødet mellem bløde og hårde trafikanter fra flere retninger.**

**#4 'Bytorvet': Omdannelse og forskønnelse af Rindby centrum (se forslag på side 52)**

**#5 'Strandpromenaden': Forbedring af forhold for bløde trafikanter og muligheder for ophold (se forslag på side 50).**

**#6 'Strandtorvet': Omdannelse af nedgang til stranden, forskønnelse og opholdsmuligheder (se forslag på side 63)**

**#7 rindbyRUTEN: Diskret skiltning af ruter mod Fanø Bad og Paradisdalen gennem sommerhusområdet.**

**#8 rindbyPAUSEN: Markedrede steder til en pause på ruten med information om stedet og den videre tur.**

**Opdatering af lokalplanlægning for sommerhusområderne ift. eksempelvis bygningsregulering, etablering af kælder og befæstelsesgrad.**

# Et vigtigt centerområde



Rindby Strand er sammen med Fanø Bad og Sønderho tildelt rollen som lokalcenter i Kommuneplan 2021. Hele Rindby Strand er udlagt som sommerhusområde, og det er byrådets målsætning i kommuneplanen, at øens lokalcentre, herunder Rindby Strand, skal udvikles til levende områder med stor aktivitet inden for detailhandel og turistprægede aktiviteter.

Byrummet og atmosfæren ved Rindby Strand er en væsentlig del af det, som skaber rammen om ferieoplevelserne. Kirkevejen, som er Rindby Strands bymæssige rygrad, består af få, lettere nedslidte, spredte butikker og spisesteder. Der er ikke nogle pladser i byrummet, som indbyder til ophold og ferieoplevelser. Der mangler plads til fodgængerne, og området bruges mest som gennemkørsel til stranden, og om vinteren er størstedelen af butikkerne lukkede og der er intet liv i området.

*"Kirkevejen fremstår nedslidt og skal have et løft"*

*"Man bevæger sig ikke til fods ad Kirkevejen"*

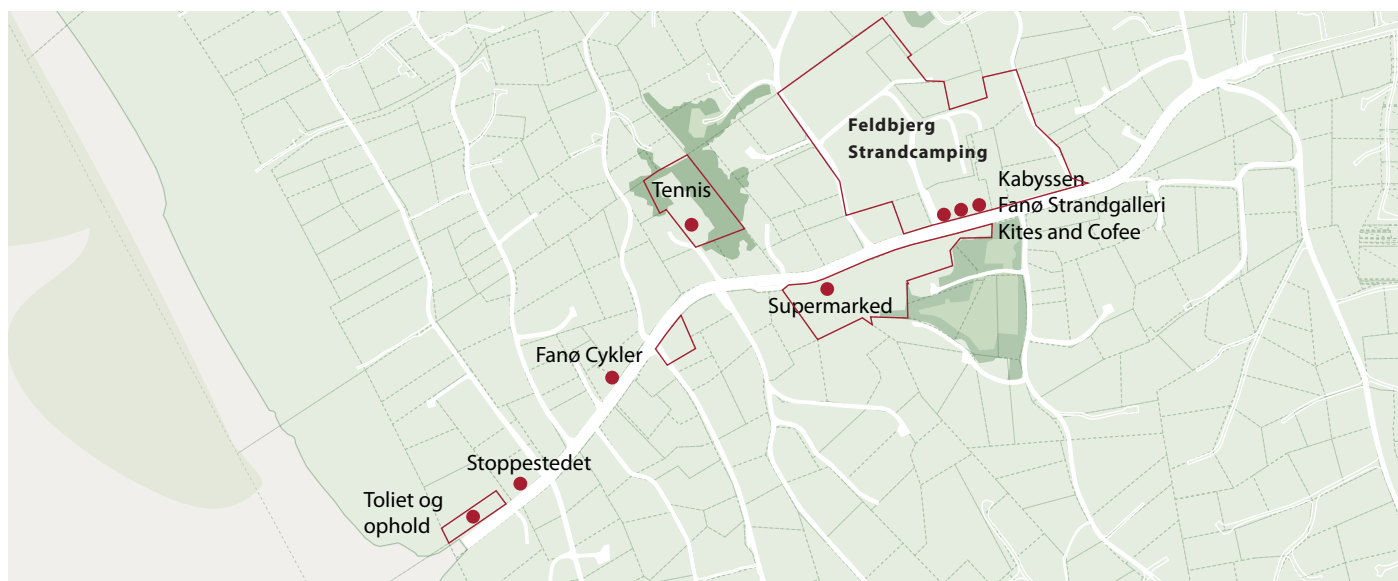
*"Der mangler parkeringspladser"*

*"Der er ikke rigtig noget byliv i Rindby"*

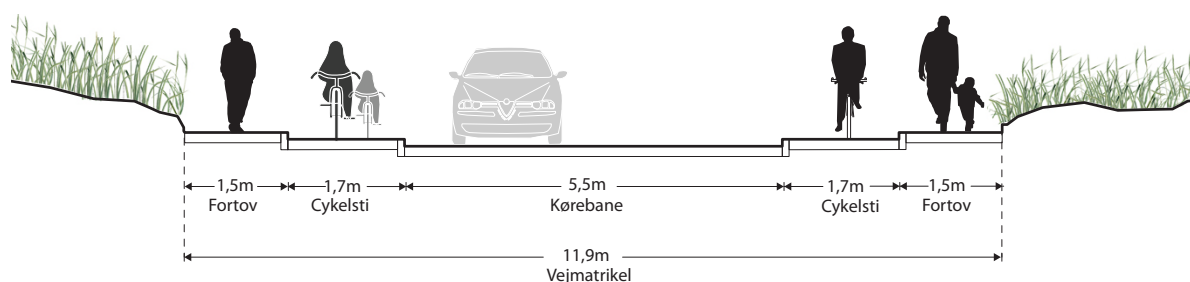
*"Det kunne være dejligt med flere spisesteder"*



# Udvikling langs Kirkevejen



Eksisterende funktioner og mulighedsarealer



Forslag 1 til nyt vejprofil

Udviklingsplanen foreslår en række tiltag, der har til formål at forskønne byrummet omkring Kirkevejen, styrke den grønne mobilitet og sikre et livligt byrumsforløb og ferieoplevelser af høj kvalitet.

Der er to steder på Kirkevejen med store potentialer for at gøre det mere attraktivt at stoppe op og opholde sig, inden man bevæger sig ned til stranden eller ud i sommerhuset. Næmlig ved strækningens to endepunkter: Centerområdet (ved købmanden og campingpladsen) samt nedgangen til stranden (ved Stoppestedet og toiletbygningen).

Disse to steder er vigtige ankerpunkter for detailhandel og turistrægede aktiviteter. Et nyt bytorv med butikker og spisesteder ved centerområdet mod øst og et nyt strandtorv mod vest skal sikre atmosfæren og ferieoplevelserne i den fremtidige udvikling. For at sikre flowet og sammenhængen imellem disse byrum, bør Kirkevejen omdannes til en decideret strandpromenade, hvor de bløde trafikanter tryk kan slentre frem og tilbage.

## TILTAG & INDSATSER KIRKEVEJEN

(se oversigtskort på modstående side)

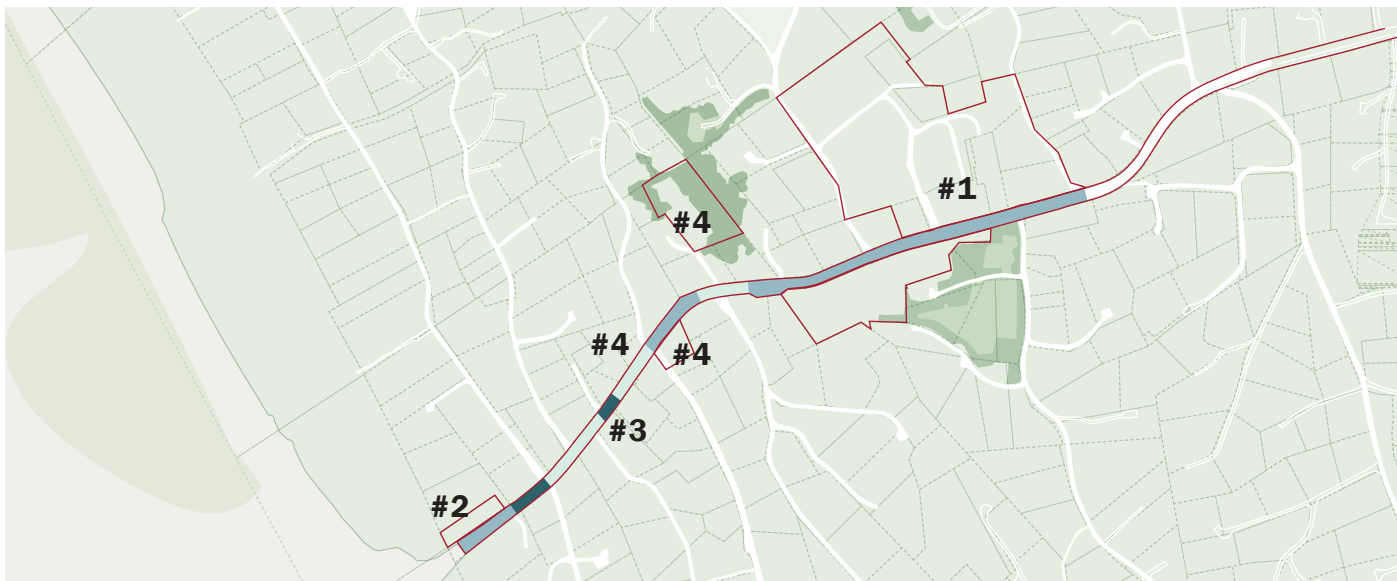
#1 'BYTORVET' - et nyt samlingssted med butikker og spisesteder

#2 'STRANDTORVET' - en forbedret nedgang til stranden med opholdsmuligheder

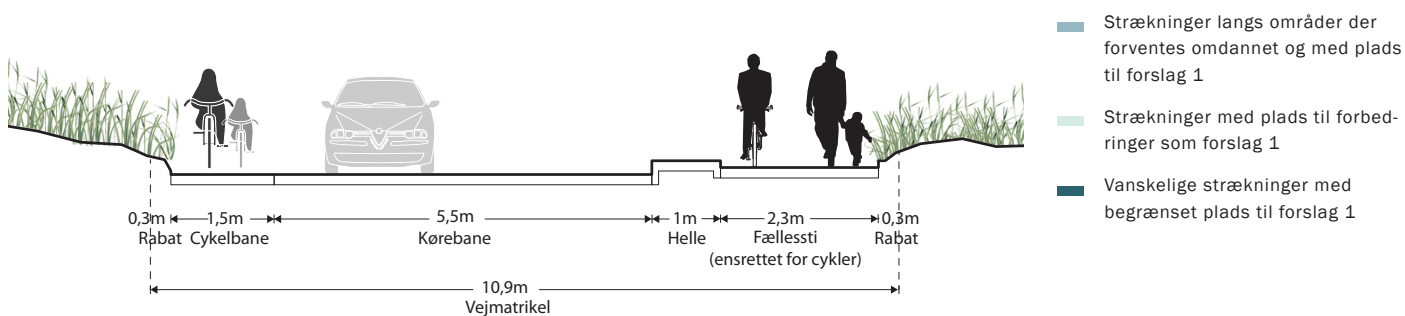
#3 STRANDPROMENADEN - forbedrede forhold for de bløde trafikanter

#4 Mulighedsarealer: *En uudnyttet grund, en mindre bygning med cykleudlejning samt Rindby Strand Grundejerforenings tennisbaner er de eneste steder langs Kirkevejen, hvor der er mulighed for at udvikle nye oplevelsestilbud, der styrker oplevelsen langs Kirkevejen.*

# Kirkevejen som strandpromenade



Oversigtskort, der viser omdannelsesmulighederne på vejstrækningen samt de foreslåede tiltags placering



Forslag 2 til nyt vejprofil

Hvis Kirkevejen skal fungere som en promenade til stranden, skal vejstrækningen omdannes. I dag er der anlagt en dobbeltrettet fællessti i den ene side af vejen, hvor cykler, gående - enddog en hest i ny og næ - skal deles om arealet i begge retninger. I højsæsonen skaber det til tider utrygge situationer, særligt når turisterne ikke forstår at sætte farten ned og dele pladsen, hvor cyklister presses ud på vejbanen.

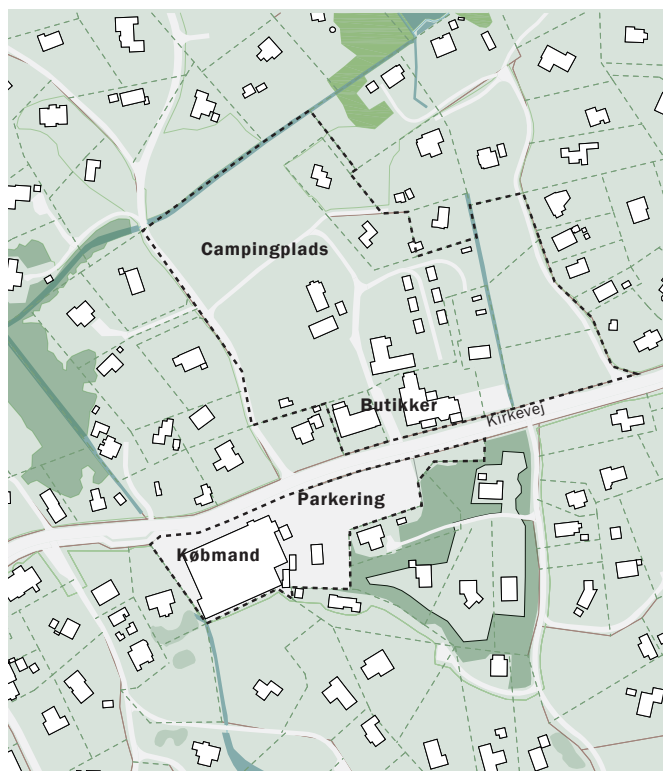
Ovenfor ses to forslag for en omdannelse: Begge forslag tager udgangspunkt i, at farten sættes ned til 40 km/t, at chikanerne bevares og at vejbanen derfor kan indsnævres og give bedre plads til de bløde trafikanter.

Forslag 1: På hver side af vejen etableres separat cykelsti og fortovej. Da den eksisterende vejprofil ikke er bred nok til at kunne efterleve vejreglernes anbefalinger, er denne løsning afhængig af, at der opkøbes private arealer på dele af strækningen (se oversigtskort ovenfor).

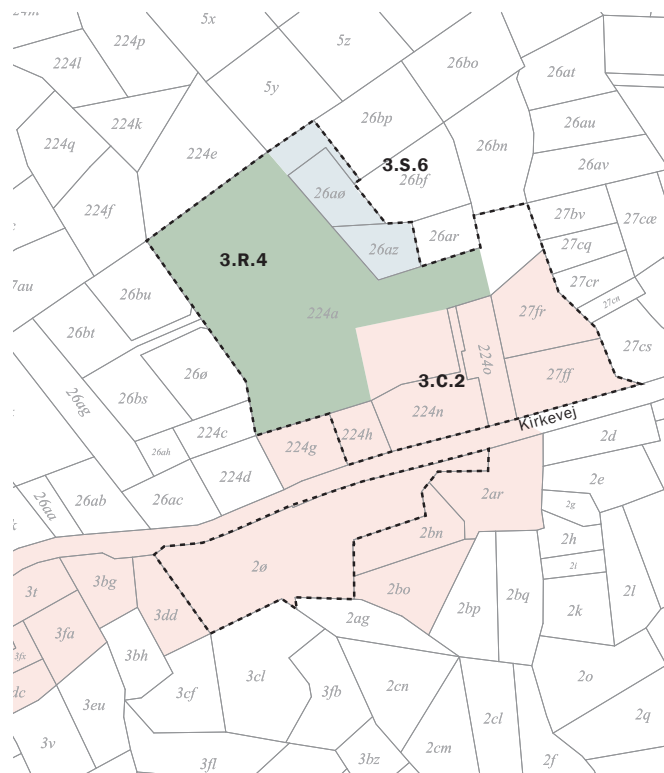
Forslag 2: Der etableres en fællessti for cykler og gående i nordsiden af vejen, hvor de fleste butikker og spisesteder ligger - bortset fra omkring det foreslåede bytorv ved centerområdet, hvor der er og vil være tilbud på begge sider af vejen. På denne foreslåede fællessti skal cykler i retning mod stranden/vest dele pladsen med gående i begge retninger. Langs sydsiden af vejen etableres en afmærket cyklebane på vejbanen for cykler, der kører mod øst.

Denne løsning kan etableres indenfor den eksisterende vejprofil, og opkøb af private arealer er derfor ikke nødvendigt.

# Udvikling i centerområdet



Eksisterende forhold



- Rammerområde 3.C.2 udlagt til centerområde
- Rammerområde 3.R.4 udlagt til rekreativt område
- Rammeområde 3.S.6 udlagt til sommerhusområde
- Udviklingsområde

## Udviklingsområdet

Iht. Kommuneplan 2021 kan der planlægges for etablering af et hotel mv. inden for dette centerområde, og afgrænsningen af kommuneplanens rammeområde 3.C.2 (ses på kortet til højre) vurderes i kommuneplanen med fordel, at kunne udvides i relation til etablering af hotelvirksomhed.

De tre centrale ejendomme i området er sat til salg, og både campingplads og købmand planlægger at afhænde deres virksomheder. Under udviklingsplanens udarbejdelse er der indgået en betinget købsafale med en privat investor, som ønsker at udvikle et hotelprojekt på de tre grunde.

## Byrum og atmosfære

Som ét af øens levende lokalcentre, er byrummet og atmosfæren ved Rindby Strand en væsentlig del af det, som skaber rammen om ferieoplevelserne. En udvikling skal derfor, udover at forskønne byrummet, også sikre at der i fremtiden vil være handelsliv og turistprægede aktiviteter i Rindby Strand. Udviklingen skal ligeledes støtte op om flere overnatninger uden for højsæsonen for at opfylde målene i både kommuneplan og Udviklingsplan for Vestkysten.

## Byggemuligheder med gældende planlægning

Indenfor det viste udviklingsområde (med stiplede streg på ovenstående kort) er der iht kommuneplanrammerne en samlet byggemulighed på ca. 12.000 m<sup>2</sup> fordelt på rammeområderne således::

### KP ramme 3.R.4

Bebyggelsesprocent: 10  
 Grundareal: 14.500m<sup>2</sup>  
 Byggemulighed: 1.450 m<sup>2</sup>  
 Antal etager: 1,5

### KP ramme 3.C.2

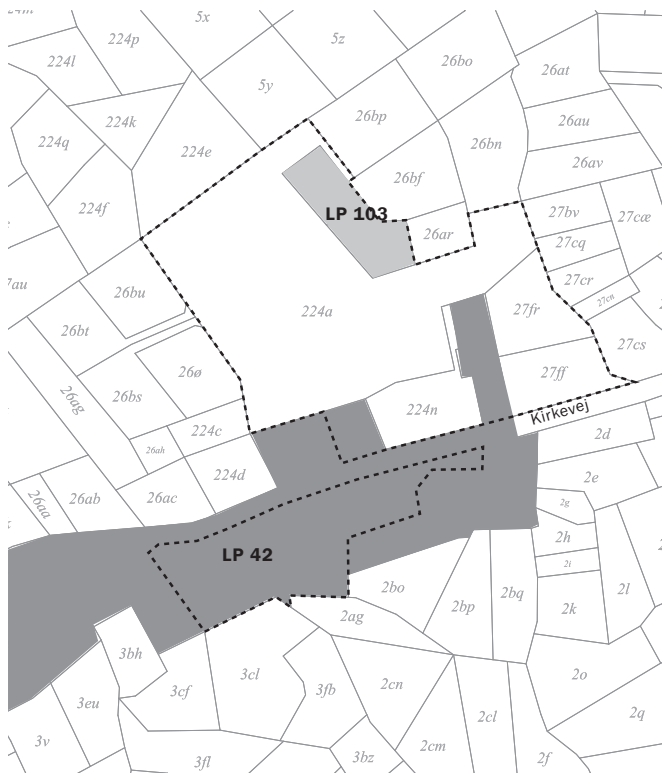
Bebyggelsesprocent: 60  
 Grundareal (for udviklingsområdet): ca. 16.900 m<sup>2</sup>  
 Byggemulighed: ca. 10.100 m<sup>2</sup>  
 Antal etager: 1,5

### KP ramme 3.S.6

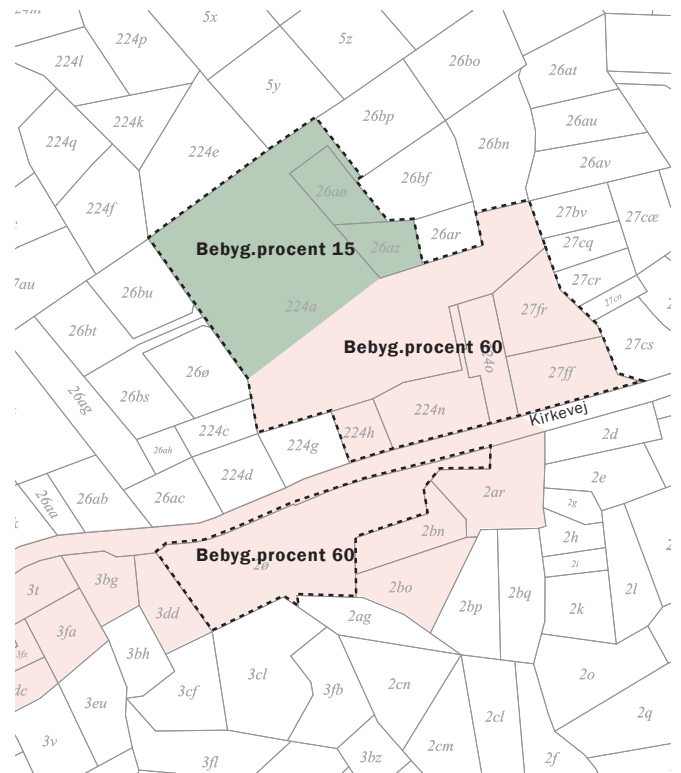
Bebyggelsesprocent: 15  
 Grundareal (for udviklingsområdet): 2.100m<sup>2</sup>  
 Byggemulighed: 315 m<sup>2</sup>  
 Antal etager: 1,5

I DAG: Byggemulighed i alt: ca. 12.000 m<sup>2</sup>





- Lokalplan nr. 42
- Lokalplan nr. 103
- - - Udviklingsområde



- Forslag til ændring af rammeområde 3.C.2
- Forslag til ændring af rammeområde 3.R.4
- - - Udviklingsområde

Der er desuden to gældende lokalplaner indenfor udviklingsområdet som vist på ovenstående kort. Lokalplan nr. 42, der gælder for centerområdet, indeholder bygningsregulerende bestemmelser ift. bygningernes højde og omfang, afstand til skel, taghældninger samt hvor stor en del af den enkelte grund, der må bebygges:

Højst 1/3 af hver enkelt ejendoms grundareal må bebygges.

Bygninger må ikke opføres med mere en 1,5 etage (maks bygningshøjde: 6,5 m over terræn).

Med disse regulerende bestemmelser indskrænkes de konkrete byggemuligheder samlet set for udviklingsområdet til: ca. 10.600 m<sup>2</sup>.

Der skal der i området gives plads til parkering på terræn samt plads til grønne friarealer og regnvandshåndtering.

Kommuneplanen giver mulighed for 5.000 m<sup>2</sup> detailhandel indenfor de udlagte centerområder samlet set for Fanø Bad og Rindby Strand.

### Udvidede udviklingsmuligheder

Med udviklingsplanen foreslås det at udvide rammerne og ændre de bygningsregulerende bestemmelser således, at der kan bygges ca. 15.400 m<sup>2</sup> og max. 200 overnatningsenheder i centerområdet. Det vil åbne mere op for udviklingen af et levende og aktivt lokalcenter med store og små butikker, restauranter og caféer, indendørs faciliteter til rekreative funktioner samt varierede overnatningsmuligheder. Desuden bredere muligheder for etablering af et hotel - f.eks. en kombination af klassiske hotelværelser, ferielejligheder og mindre hotelhytter.

### Forslag til KP ramme 3.R.4

Bebyggelsesprocent: 15  
 Grundareal: ca. 11.150 m<sup>2</sup>  
 Byggemulighed: ca. 1.700 m<sup>2</sup>  
 Antal etager: 1,5-2

### Forslag til KP ramme 3.C.2

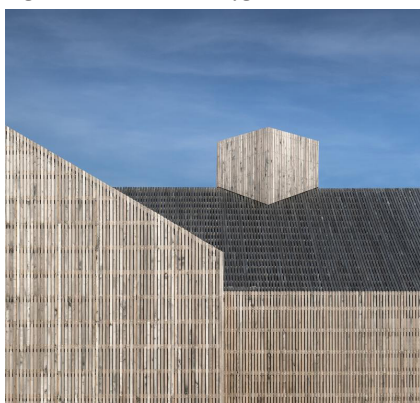
Bebyggelsesprocent: 60  
 Grundareal (for udviklingsområdet): ca. 22.800 m<sup>2</sup>  
 Byggemulighed: ca. 13.700 m<sup>2</sup>  
 Antal etager: 1,5-2 (evt. 3 i dele af området), max. 10,7 m.

FORSLAG: Byggemulighed i alt: ca.15.400 m<sup>2</sup>

# Principper for nyt byggeri



Jagtens Hus. Foto: Niels Nygaard



Vadehavscentret. Foto: Adam Mørk



Foto: Arkitektfirmaet Vest



Kronborg Strand. Foto: Michael Ellehammer

## VIGTIGE PRINCIPPER FOR NYT BYGGERI

### Materialer og farver:

Ydervægge bør beklædes primært med træ eller tegl.  
Træbeklædningen bør fremstå ubehandlet, eller i farver, der indpasser sig i naturen.

Ved blank mur bør anvendes rødbrune, blødstrøgne sten.

Tage bør udføres med tegl, strå eller lette plader.  
Mindre bygningsdele og detaljer kan være i andre materialer, men holdes i farver, der indpasser sig naturen.

### Tagform:

Den primære tagform skal være symmetrisk sadeltag. Taget kan udføres med hel- eller halvvalm.

På byggeri i én etage kan der etableres flade tage, der skal fremstå som grønne tage med sedum eller lign.

### Certificering:

Nyt byggeri bør certificeres efter eksempelvis DGNB, Svanemærket eller lign.

## Høj arkitektonisk kvalitet

Når der i forbindelse med en ny udvikling i centerområdet introduceres et større bygningsvolumen og nye højder end typisk for lokalområdet, er det afgørende, at byggeriet udføres med høj arkitektonisk kvalitet. Ovenfor ses en række principper for nyt byggeri og anlæg af udearealer, som bør følges for at sikre, at udviklingen sker på områdets præmisser og stedbundne kvaliteter.

Det gælder både ift. hvordan bebyggelsen disponeres, men i høj grad også helt ned i de enkelte bygningsdetaljer. De kan have stor betydning for, hvordan bebyggelsen forholder sig til konteksten og kvalitetene i den omkringliggende natur. Nyt byggeri i udviklingsområdet skal indpasses i stedets natur, topografi og skala.

Både i forhold til bygningskroppens udtryk og udformning, tagformer og taghældninger, facadeudtryk og bygningsdetaljer.

# Principper for nye udearealer



Marienlyst Strandpromenade. Foto: Arkitema



Lakolk. Foto: Arkitema



Lakolk. Foto: Arkitema



Lemvig Torv. Foto: Skaarup Landskab

## VIGTIGE PRINCIPPER FOR BYRUM OG UDEAREALER

### Materialer:

Robuste materialer, der indpasser sig i naturen: Sand, træ, støbt beton, cortenstål.

### Bepantning:

Torvet indrettes, så der gives plads til, at naturen selv tilplanter - en naturlig proces når sandet flytter og planterne etablerer sig.

Øvrige friarealer skal indrettes som klitlandskaber med hjelme, og der skal gives plads til, at naturen selv indfinder sig i friarealerne.

### Byrumsinventar:

Vejrbestandige materialer og robust udformning, der fremstår indbydende og af høj kvalitet, både når området summer af liv om sommeren, og når roen har sænket sig i vintermånederne.

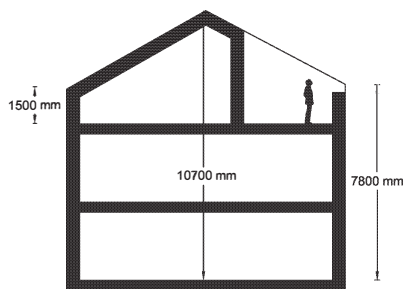
Det samme gør sig gældende for udearealerne, der i særlig grad skal sikre sammenhæng med omgivelserne. Både med den bymæssige karakter langs Kirkevejen som en strandpromenade, hvor bylivet udspiller sig, men også i områdets kanter mod de eksisterende sommerhuse og åbne naturprægede arealer. Der skal nøjes udvælges beplantning af hjemmehørende og lokal art.

Både det nye bytorv og de grønne friarealer skal indrettes, så der gives plads til, at naturen selv tilplanter og sandet flytter til og giver området en lokal og autentisk karakter.

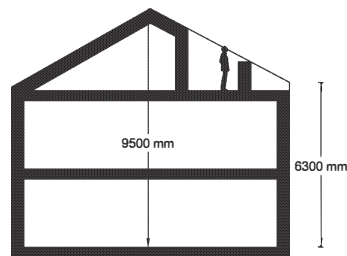
### En præcis projektlokalplan

I den fremtidige planlægning skal der stilles høje krav til de byggeretsgivende bestemmelser. Både ift. højder, præcise byggefelter, facadeudtryk, materialer og indretningen af udearealerne. På de følgende sider ses en række principper,

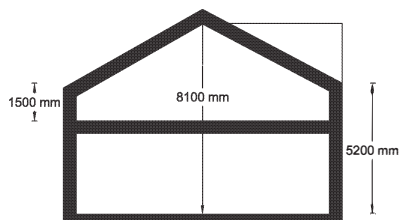
# Volumenstudier



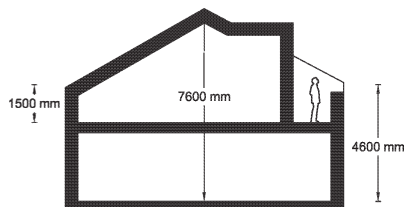
3 ETAGER  
Max facadehøjde: 7,8 m  
Max bygningshøjde: 10,7m



2,5 etager  
Max facadehøjde: 6,3 m  
Max bygningshøjde: 9,5m



2 ETAGER V. ERHVERV I STUEETAGE  
Max facadehøjde: 5,2 m  
Max bygningshøjde: 8,1 m



1,5 ETAGER  
Max facadehøjde: 4,6 m  
Max bygningshøjde: 7,6 m

## Bygningshøjder

Et andet forhold, der har fyldt i bekymringerne og debatten om områdets udvikling er de fremtidige bygningshøjder.

Ved at give mulighed for at bygge i 2 etager og op til 3 etager i dele af området, kan der frigøres mere plads på terræn til parkering, regnvandshåndtering, et bytorv og grønne friarealer - og det bliver ligeledes muligt at etablere det bygningsareal, som bebyggelsesprocenten giver mulighed for.

To til tre etager er fremmed for byggeskikken i området i dag, hvor de fritliggende sommerhuse er i 1-1,5 etager i det let kuperede klitlandskab. Der skal derfor være fokus på at 'presse' bygningshøjden - både den reelle og den oplevede fra de nære omgivelser. Flere af de eksisterende sommerhuse i området ligger højt og synligt på klittoppene og har derved en topkote på tagryggen, der svarer til topkoten på tagryggen af et byggeri på 2,5 etager, der står i samme niveau som Kirkevejen.

Ovenfor ses en række principielle illustrationer af, hvordan der kan arbejdes med højden inden for udviklingsområdet. Bygningshøjderne afhænger bl.a. af, om der skal være butikker og restauranter i stueetagen, som kræver en højere etagehøjde.

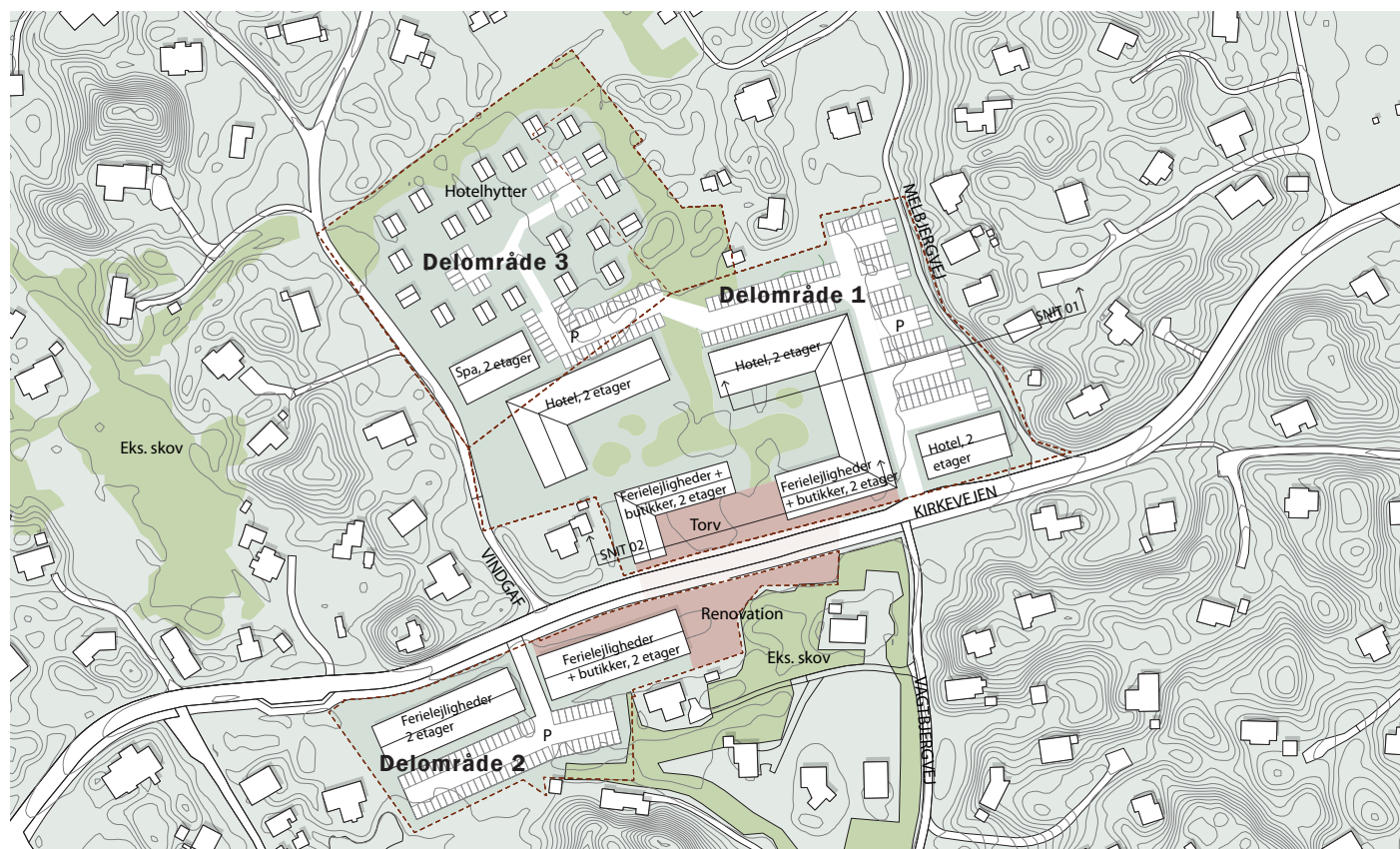
Derudover viser principillustrationerne også, hvordan man bør udforme og placere altaner indeliggende og integreret i tagformen på den øverste etage for at minimere bygningens volumen. I en fremtidig planlægning bør der også fastlægges maksimale højder på facaderne, da dette har stor betydning for, hvor massivt bygningsvolumenet opleves fra det nære byrum.

## Volumenstudier

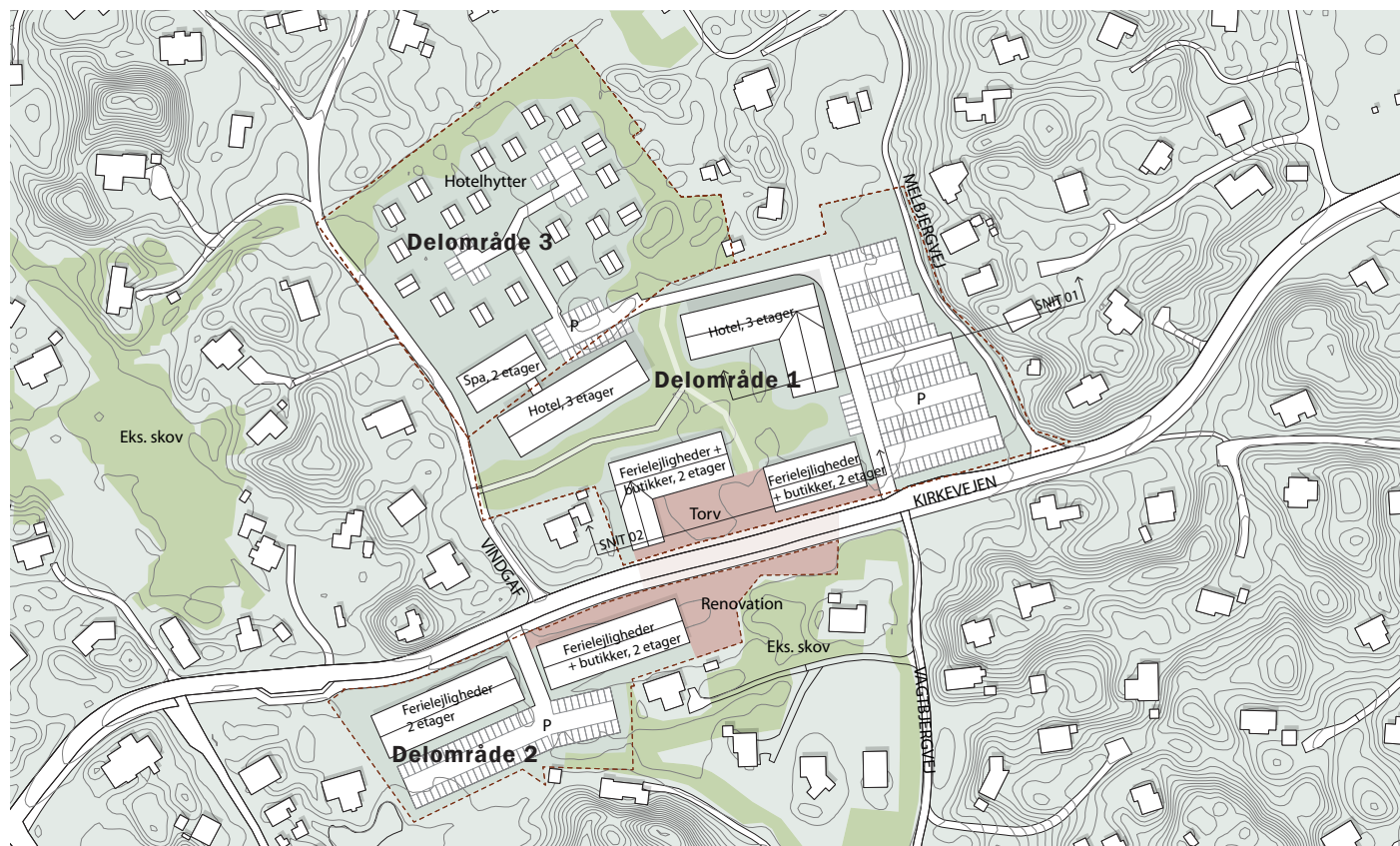
I arbejdet med udviklingsplanen og ifm. inddragelsen af de lokale aktører, er der udarbejdet volumenstudier for udviklingsområdet. Volumenstudierne er undersøgelser af, hvordan området kan disponeres ift. varierende bygningsvolumener, grønne områder og forbindelser, parkering og et nyt bytorv.

På de næste sider ses to volumenstuder: Ét, der viser en bebyggelse i 1,5-2 etager og ét, der viser en bebyggelse i op til 3 etager i den centrale del af området.

Volumenstudie 1 - et eksempel på en bebyggelse i op til 1,5-2 etager  
(se nærmere beskrivelse på side 62)



Volumenstudie 2 - et eksempel på en bebyggelse i op til 1,5-2 etager med mulighed for 3 etager centralt i området  
(se nærmere beskrivelse på side 63)



# Volumenstudie 1

- et eksempel på en bebyggelse i op til 1,5-2 etager



## To volumenstudier med varierende bygningshøjde

Volumenstudierne har til formål at illustrere eksempler på, hvordan området kan disponeres med de foreslåede ændringer af de overordnede rammer i planlægningen med mulighed for etablering af et hotel, butikker, spisesteder, fælles mødesteder, grønne områder og et bytorv.

I volumenstudie 1 (se illustrationen ovenfor) fremstår bebyggelsen i op til 2 etager. Bebyggelsen indpasser sig de omgivende høje klitter og det kuperede landskab med en bygningshøjde, der ikke bryder med områdets øvrige bygningshøjder i væsentlig grad. Flere steder ligger sommerhusene højt på klittoppene med tagryg i ca. op til kote 16 og dermed på højde med et nyt byggeri i to etager med erhverv i stueetagen.

I volumenstudie 2 (se illustrationen på modstående side) foreslås dele af bebyggelsen i op til 3 etager. Dette studie er medtaget for at vise en udvikling, der skaber et mindre fodaftryk, efterlader mere plads til grønne omgivelser og plads til nedsivning af regnvand. Dertil ligger der nogle driftsmæssige fordele for et hotelkompleks ved at koncentrere

værelserne fordelt på flere etager frem for i lange forløb af værelser i én etage.

## Nyt bytorv mod Kirkevejen

Offentlige opholdsmuligheder langs Kirkevejen er i dag meget begrænsede. En udvikling af området giver mulighed for etablering af et nyt samlende bytorv mod Kirkevejen med bylivsskabende funktioner som butikker og restaurant, der i begge volumenstudier samles omkring det centrale bytorv, og udgør det østlige ankerpunkt langs strandpromanden med liv og atmosfære.

## Grønne omgivelser

Det er vigtigt, at udviklingsområdet gives et grønt udtryk med et naturligt klitlandskab, der skaber sammenhæng med sommerhuslandskabet, og at hele området fremstår åbent og indbydende med stiforbindelser på tværs. Der bør integreres en naturkile fra det nye bytorv til områdets nordlige afgrænsning med stier og små opholds-, lege- og aktivitetsmuligheder. Naturkilen skal fremstå som sommerhusområdets bølgende klithedelandskab.

# Volumenstudie 2

- et eksempel på en bebyggelse i op til 1,5-2 etager med mulighed for 3 etager centralt i området



## Overordnet disponering

Ved udvikling i centerområdet bør ny bebyggelse anlægges med afsæt i Fanøs og Rindby Strands byggeskik. Bebyggelsen foreslås etableret som længe-bebyggelse med saddeltag, evt. som gård-motiver.

Volumenstudierne viser et scenario, hvor bebyggelsen fordeles sig i tre delområder med variation i højder og funktioner:

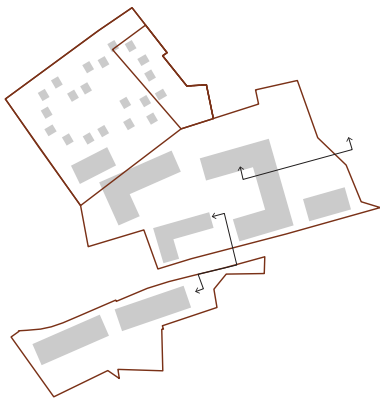
I Delområde 01 ses et eksempel på hotelbebyggelse og hotellejligheder. I Delområde 02 ses bebyggelse til f.eks. hotellejligheder med butikker eller lign. i stueetagen, mens der er i Delområde 03 vises etablering af fritliggende hytter og en bygning til fælles funktioner som f.eks. wellness. Butikker og andre aktivitetsskabende funktioner bør placeres mod bytorvet, de grønne fællesarealer og Kirkevejen.

## Vejadgang og parkering

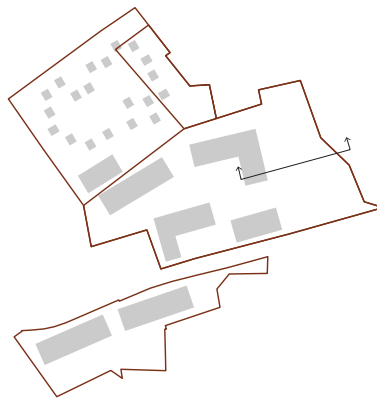
Vejadgang til udviklingsområdet bør ske fra Kirkevejen og indkørsel placeres, så bilerne drejer fra før bytorvet og derved minimerer trafikken på tværs af området. Samt for ikke at belaste de eksisterende veje i området med trafik fra de nye besøgende.

Parkering bør så vidt muligt etableres inde i området og med afstand til de tilstødende byrum. De eksisterende offentligt tilgængelige parkeringspladser ved købmanden skal genetableres i sammenhæng med nye parkeringspladser. Parkeringsarealer skal fremstå med en grønt præg og med belægning i grus eller anden permeabel belægning. Parkeringsarealerne bør omkranses af klitter med hensyn til oplevelsen fra omkringliggende byrum og sommerhusgrunde.

# Rindby Strand - Centerområdet



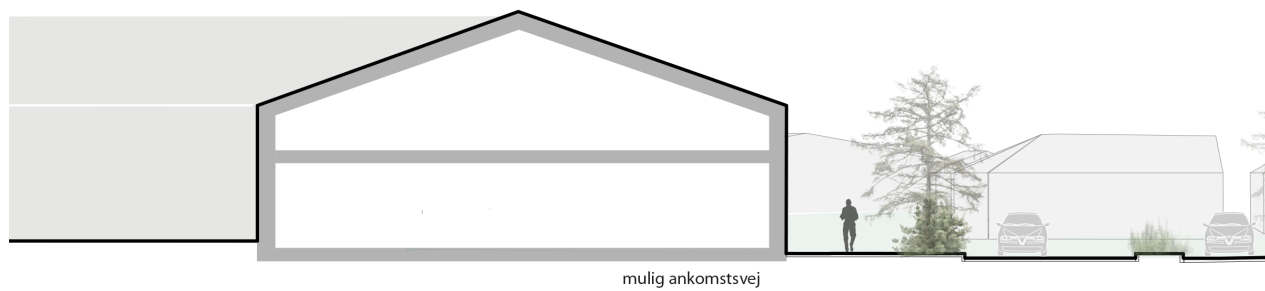
Snit volumenstudie 1



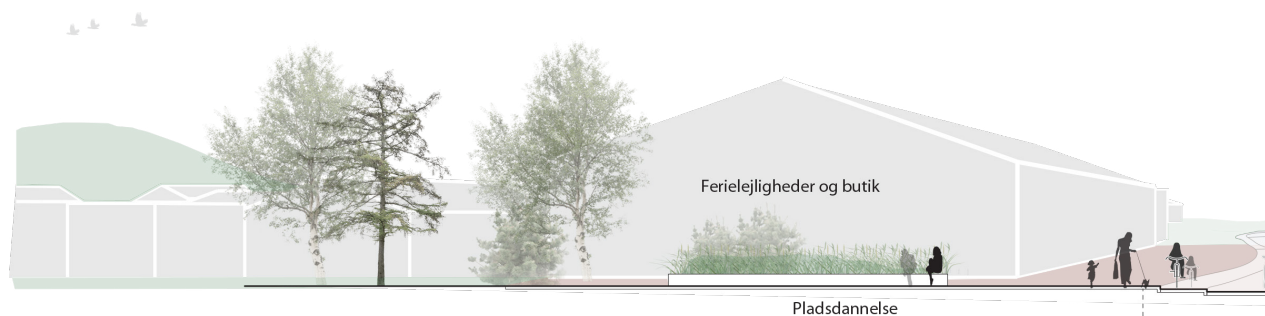
Snit volumenstudie 2



Principsnit gennem Melbjergvej ved hotelbyggeri på 3 etager



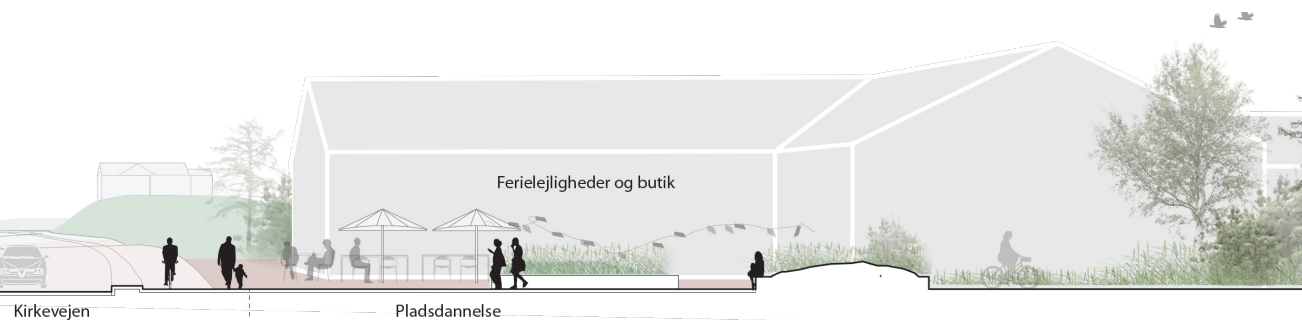
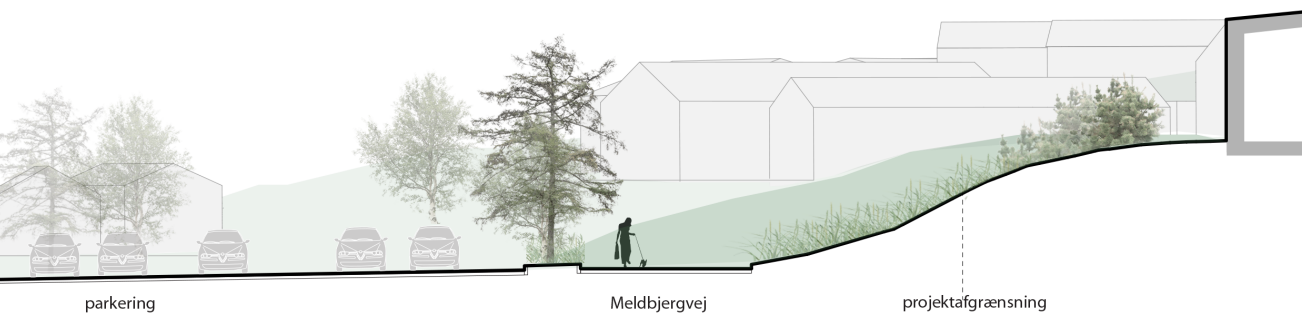
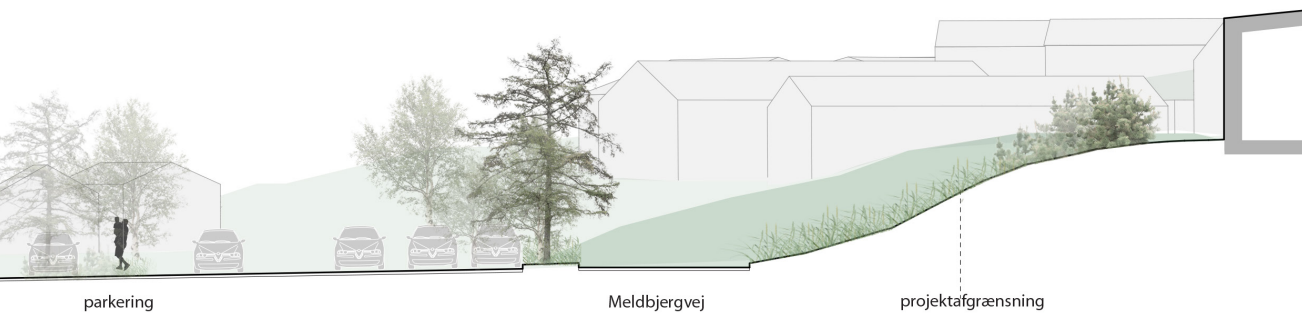
Principsnit gennem Melbjergvej ved hotelbyggeri på 2 etager



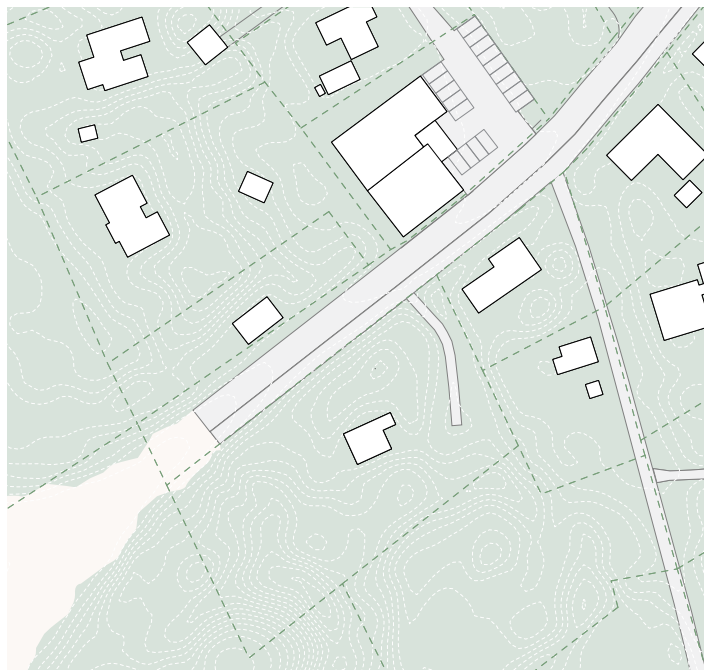
Principsnit gennem Kirkevejen ved hotelbyggeri på 2 etager



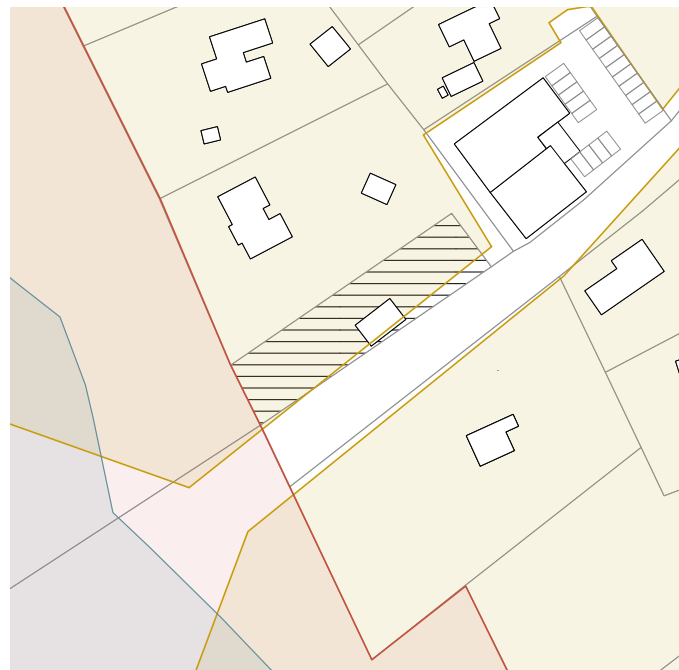
# Rindby Strand - Centerområdet



# Nedgangen til stranden



Eksisterende forhold



- Offentligt areal
- Klitfredning
- §3 beskyttet overdrev
- Natura 2000

Nedgangen til stranden udgør et ankerpunkt i den vestlige ende af Rindby Strands bymæssige rygrad og strandpromenade. Her ligger spisestedet Stoppestedet og en offentlig toiletbygning samt en mindre opholdsplads. Her gør mange mennesker stop og spisestedet tiltrækker mange gæster til et måltid eller en is.

Nedgangen til stranden er smal og præget af sandet, der fyger op fra stranden. Det betyder, at det eksempelvis kan være noget af en udfordring at forcere stigningen op fra stranden for cyklende, der ofte ender ude på vejen. Dertil opleves det på de travle sommerdage, at alle trafikanter bevæger sig, hvor der lige er plads, og tilmed parkerer cykler og biler efter samme princip.

For at løse disse trafikikkerhedsmæssige udfordringer foreslås vejprofilen udvidet og omdannet til et 'shared space' - strandtorvet - hvor trafikanterne tilsigtet skal deles om pladsen, sætte farten ned og tage hensyn til hinanden (se planskitse på modstående side).

Langs vejen skal der etableres en støttemur for at holde på klitterne, og fordi toiletbygningen ligger højere oppe end vejen. For at kunne udvide vejen vil muren skulle føres med ned på stranden og ind i klitfredningszonen. Det er som udgangspunkt forbudt at lave indgreb i og på arealer, som er omfattet af klitfredningslinjen. Kystdirektoratet giver kun

dispensation i ganske særlige tilfælde, og bestemmelserne er gennem alle årene blevet administreret meget restriktivt. I dette tilfælde vil argumentationen for dispensationen tage udgangspunkt i at løse en række trafikikkerhedsmæssige forhold.

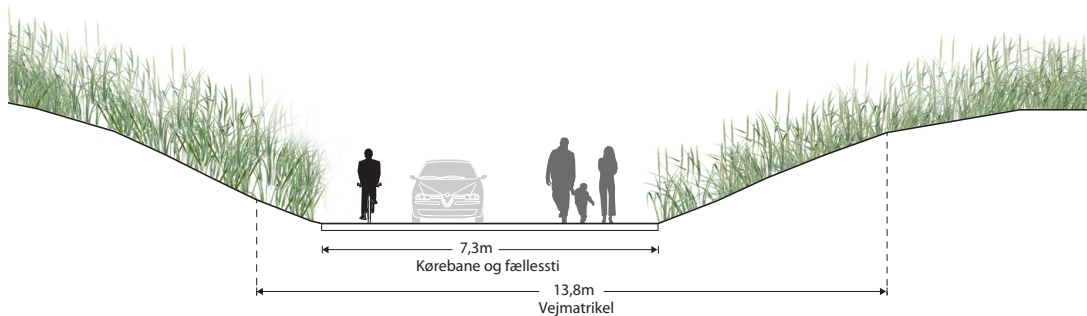
Derudover foreslås opholdspladsen ved toiletbygningen udvidet. Mange bruger her klitterne som solnedgangsplads og udkigspunkt mod stranden og havet. Ved at udvide opholdspladsen og etablere en diskret udsigtsplatform, er det målet dels at sikre tilgængeligheden via ramperne til toiletbygningen, dels at færre bevæger sig for meget rundt i klittoppen og belaster klitten. Der foreslås ligeledes mere cykelparkering tæt ved Stoppestedet.

Disse forslag ligger i et offentligt ejet område, som dog er udpeget til §3 hede og beskyttet iht. Naturbeskyttelsesloven. Det betyder, at realiseringen vil kræve en dispensation, der skal gives af Esbjerg kommune, som er miljømyndighed. En sådan dispensation vil givetvis kræve etablering af erstatningsnatur i området.

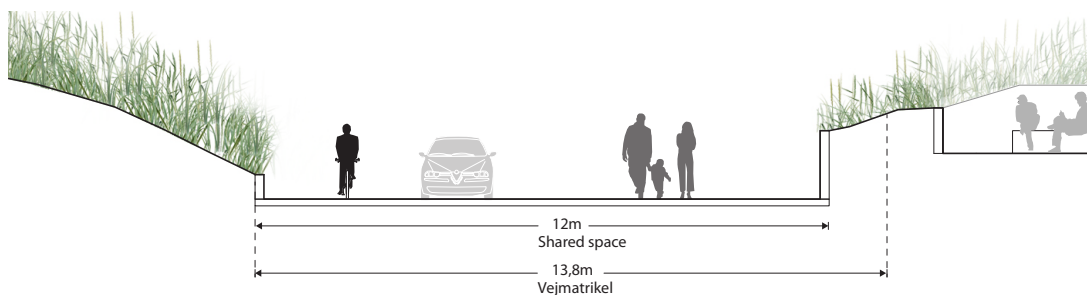
# Strandtorvet



# Strandtorvet

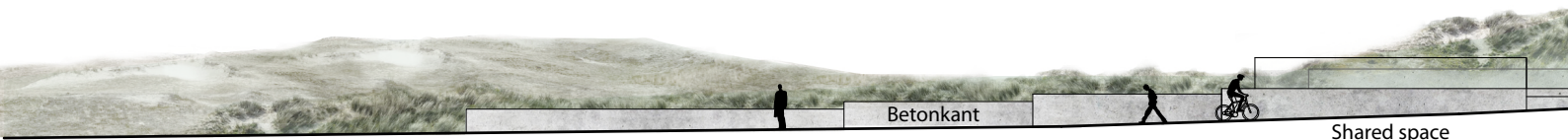


Tværsnit af Kirkevejen, eksisterende forhold



Tværsnit af Kirkevejen, forslag til nyt vejprofil

Et udvidet vejprofil kan afhjælpe de trafikikkerhedsmæssige udfordringer ved nedgangen til stranden. Det kan dog kun realiseres på baggrund af dispensationer for klitfredningszonen samt §3 beskyttet hede hos de berørte myndigheder



Længdesnit af Kirkevejen, indretning af området omkring et nyt strandtorv

# Strandtorvet



Eksempel på rampeforløb i beton  
Foto: Lars Engelgaard



Eksempel på kanter i beton  
Foto: Normann Sloth



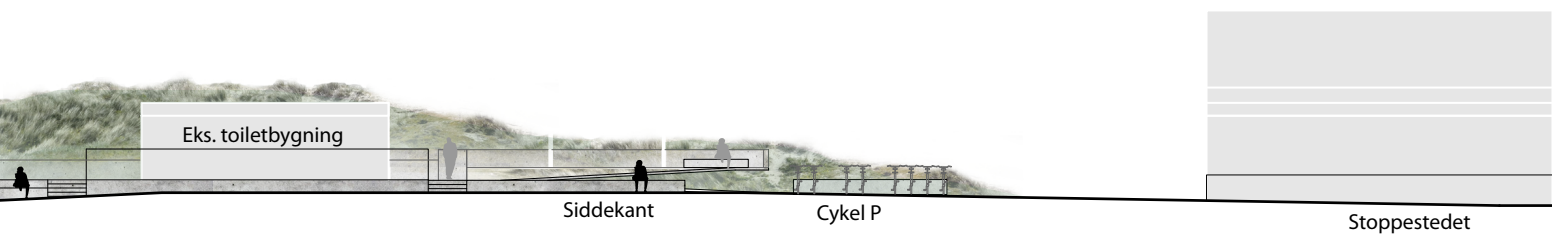
Eksempel på træbelædning ovenpå betonkanter som siddepladser  
Foto: Steffen Stamp



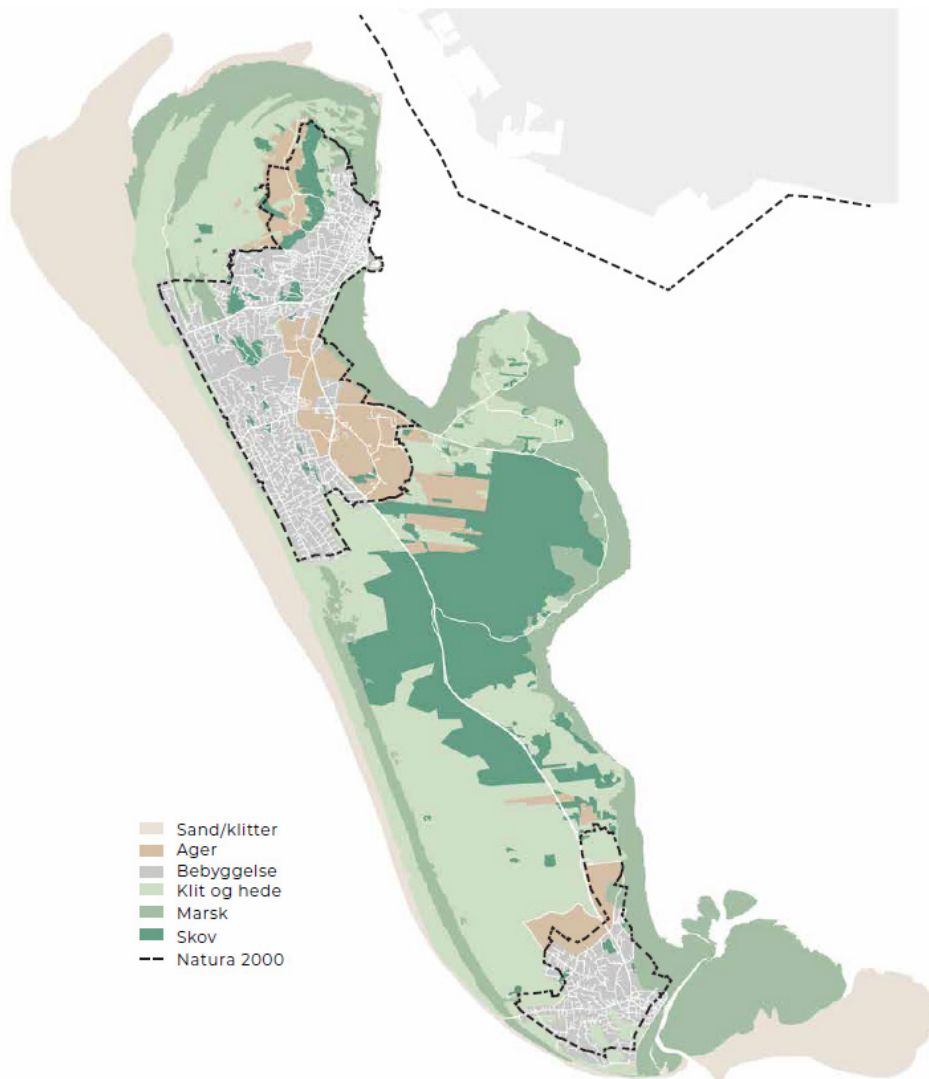
Eksempel på kanter i beton  
Foto: Skaarup Landskab



Eksempel på kanter i beton  
Foto: Skaarup Landskab



# Implementering



Fanø ligger i Nationalpark Vadehavet og omkring 61% af øens 6.100 ha er beskyttet under Naturbeskyttelseslovens §3. Fanø er dertil - på nær Nordby, Sønderho og sommerhusområderne ved Fanø Bad og Rindby Strand - udpeget som Natura 2000-område.

Dertil ligger hele Fanø inden for kystbeskyttelseszonen. Det indebærer, at myndighederne er underlagt særlige krav og betingelser, når de skal træffe afgørelse eller vedtage planer, der kan påvirke beskyttede og fredede arealer.

Planlægning for og etablering af ændringer i tilstanden inden for kystnærhedszonen, naturbeskyttede områder og lignende på Fanø kræver derfor særlig omtanke, grundig myndighedsbehandling og indhentning af dispensationer og tilladelser fra myndigheder som eksempelvis Esbjerg Kommune, der er miljømyndighed, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet og andre.

Flere af udviklingsplanens forslag til fysisk udvikling står derved over for efterfølgende længerevarende

planlægningsforløb med dels en konkretiseringsfase, dels planlægnings- og høringsfaser hos myndigheder og offentligheden.

For at udfolde visionen skal der planlægges konkrete tiltag, der spænder mellem kort- og langt sigt. Grundtanken er, at man på kort sigt fokuserer indsatsen på få og realistiske tiltag, som kan have den effekt, at det skaber grobund for tiltagene på længere sigt. Samtidig skal planlægningen sikre, at hvert enkelt tiltag, uanset hvor i tidslinjen de iværksættes, skaber en samlet helhed og understøtter visionen om Fanø i balance.

På modstående side ses en oversigt over udviklingsplanens primære tiltag på kort, mellem og lang sigt, samt hvilke tiltag der bør realiseres som et åbningstræk, der kan sætte impuls til den videre udvikling og skabe grobund for private investeringer.

### Åbningstræk:

De foreslåede åbningstræk er udpeget for at kickstarte det lange træk mod en mere grøn mobilitet på Fanø og vil komme både fastboende borgere, fritidsborgere og turister til gode.

- **Omdannelse af Kirkevejen** (Rindby Strand-området) til en attraktiv strandpromenade for cyklende og gående samt etablering af shared space/strandtorvet ved nedgangen til stranden. Projektet vil samle offentlige investeringer i infrastruktur og private investeringer i udvikling af centerområdet med det mål at styrke et vigtigt omdrejningspunkt for øen, lokalområdet og turismen.

- **fanøSTIEN og udvalgte fanøPAUSE** (Ankomsten til Fanø)

Ruten findes allerede som cykel- og gangsti, så realiseringen af fanøSTIEN kræver primært forbedringer på udvalgte steder: De bløde trafikanters krydsning af Postvejen for enden af Hovedgaden i Nordby bør forbedres med en lige kørselslinje mod Postvejen, større bredde og tydeligere markering af, hvor og hvordan man placerer sig for at krydse vejen. Tydelig skiltning mod Rindby Strand ved afkørslen til Kirkevejen.

Afholdelse af åben idékonkurrence for arkitekt- og konstruktørstuderende om design og udformning af fanøPAUSEN. Herefter prioriteres etableringen af fanøPAUSE 2 på Havnetorvet i Nordby.

Indtegning af fanøSTIEN på øens rutekort samt generel formidling på diverse formidlingspunkter.

### Igangsætning på kort sigt (1-3 år)

- Ny lokalplan for sommerhusområdet Rindby Strand
- Gentænkning af organiseringen af turismeerhvervet med udpegelse af én stærk, fællesskabende aktør i front.
- Ankomsten til Fanø: Begrønning af kantzoner på Esbjerg Havn og Nord færgehavn
- Ankomsten til Fanø: Etablering af fanøPAUSErne: 1. Esbjerg Havn, 3. Lystbådehavnen og 6. Park Fanø.
- Etablering af samarbejde om aktiviteter og iscenesættelse af en havnepark på lystbådehavnen i Nordby (i samarbejde med sejlklubberne)
- Dialog, skitsering og planlægning for centerområdet i Rindby Strand igangsættes

### Igangsætning på mellem sigt (3-5 år)

- Omdannelse af centerområdet i Rindby Strand
- Diget i Nordby: Projektudvikling med inddragelse af eksterne eksperter - herunder beslutning om sikringsløsninger for byen, havnen Langelinje
- Etableret dele-elbilpark og elladestandere på hele øen

### Igangsætning på lang sigt (5-10 år)

- Parkeringshus på Esbjerg Havn - Ankomsten til Fanø
- Landskabsmærket Rindby Strand/udkigstårn (indledes med borgerdialog og en forundersøgelse af placering)

Danmarks  
Erhvervsfremmebestyrelse

RIBE ESBJERG FANØ  
VADEHAVSKYSTEN



Fanø  
Kommune



DANSK  
KYST & NATUR  
TURISME

