



Svendborg
Kommune

Fremtidens Havn

Udviklingsplan for Svendborg Havn
februar 2014



Forord

Svendborg har altid været præget af søfart. I århundreder er der bygget skibe, og tusindvis af skibe er sejlet ud og kommet hjem igen. Havnen har aldrig stået stille.

Men den har ændret sig. I dag stilles der helt andre krav til Svendborg Havn, og den har en anden rolle, end for blot 15 år siden.

Med denne udviklingsplan sætter vi retningen for Fremtidens Havn. Vi skal have en aktiv havn med uddannelser, boliger og et rigt erhvervs- og kulturliv. Med andre ord en havn fuld af liv og nye muligheder.

Der er masser af potentiale. Placeringen er unik i Danmark. Og Svendborg er unik i maritim sammenhæng. Nogle ting har ikke ændret sig. I dag sætter søfartsuddannelser, skibsværfter og rederier fortsat deres præg på byen - og folkesjælen.

Udviklingsplanen sætter fokus på, hvordan vi får plads til nye funktioner og aktiviteter, samtidigt med at vi passer på de eksisterende virksomheder og kulturmiljøer - det som vi vil beholde.

Vi tror på, at nye virksomheder, uddannelses- og kulturinstitutioner og boliger på havnen er et aktiv, der kan få flere virksomheder og indbyggere til Svendborg Kommune.

Svendborg Havn har en speciel plads hos de fleste svendborgensere. Det er ingen hemmelighed, at fremtiden for Svendborg Havn har været diskuteret længe. Og at debatterne har været hede.

Sådan skal det være, når der er tale om beslutninger, som rækker 30 år og mere ud i fremtiden. For os har det været vigtigt, at beslutningerne om fremtidens havn er sket med åbenhed og størst mulig politisk opbakning i byrådsalen.

Det indledende arbejde er nu overstået. Retningen for udvikling af Svendborg Havn ligger fast. Et solidt og godt grundlag for fremtidige investeringer, konkret planlægning og projekter. I byrådet vil vi beholde arbejdshandskerne på for at sikre, at der sker udvikling på kort og langt sigt.

God læselyst.
På vegne af byrådet

Lars Erik Hornemann
Borgmester



Indholdsfortegnelse

Indledning	s. 1-5
Vision og bærende værdier	s. 6-9
Den fysiske plan	s.10-11
Strategi for anvendelse	s.12-13
Arkitektonisk hovedgreb	s.14-15
Delområdeplan for Frederiksøen	s. 16-19
Delområdeplan for Jessens Mole	s. 20-25
Delområdeplan for Nordre Kaj	s. 26-29
Delområdeplan for Østre Kaj / Havnevej	s. 30-31
Strategi for erhvervsliv	s. 32-35
Strategi for boliger	s. 36-37
Strategi for bystruktur	s. 38-39
Strategi for byliv og byrum	s. 40-43
Strategi for aktiviteter på vandet	s. 44-47
Strategi for landskab	s. 48-49
Strategi for trafik og parkering	s. 50-53
Strategi for maritim kulturarv	s. 54-59
Strategi for bæredygtighed	s. 60-67
Fra udviklingsplan til handling	s. 68-69

Indledning



Derfor en udviklingsplan

Store udfordringer. Store muligheder. Det er situationen for Svendborg Havn. Udfordringerne ligner på mange måder det, som andre danske havne står overfor. Svendborg Havn rummer imidlertid så mange potentialer, at der er gode betingelser for at tage udfordringerne op.

Udfordringer for havnen

Den grundlæggende udfordring består i, at transport- og fremstillingssektoren indenfor en årrække er fuldstændigt forandret. De store, gamle industrivirksomheder, som havnen er indrettet til, er lukket i 1990'erne og 2000'erne. Samtidig foregår godstransporten til og fra det sydfynske område nu næsten udelukkende på lastbiler.

I takt med at mange af de traditionelle havneafhængige industriarbejdspladser er flyttet eller lukket, er nye virksomheder flyttet ind. Nye virksomheder skaber nye udfordringer, da nogle er kommet i en miljømæssig konflikt med de tilbageværende traditionelle havnevirksomheder.

Samlet set er der på havnen langt færre arbejdspladser end for år tilbage, og Svendborg Havn har oplevet en stor en tilbagegang i omsætning og indtjening for. Det har gjort det vanskeligt at vedligeholde bygninger og kajer og opretholde den service, som er nødvendig for at drive en havn. Havnens nuværende økonomi udviser et årligt underskud på mere end fem mio kr. (drift og anlæg under ét). Den strukturelle

udvikling på havnen taget i betragtning kan det ikke forventes, at en øget godsomsætning vil kunne skabe en balance. En forhøjelse af lejeniveauet i et sådant omfang vil heller ikke være muligt.

Den nærhed der er fysisk mellem by og havn i Svendborg er også en udfordring. Trods nærheden danner veje og banerealer en barriere for samspillet. Og både nyere krav om at afspærre dele af havnen som led i terrorbekæmpelse og øgede miljøkrav til virksomhederne vanskeliggør den sammenkobling mellem bymidte og havn, som står højt på den politiske ønskeseddel.

Muligheder i havnen

Svendborg Havns store styrke er, at den er attraktiv. Det er byrådets opfattelse, at hvis der skabes de rette rammer, vil der med en forbedring af konjunkturerne kunne blive konkurrence om at udvikle arealerne. Havneområdet er således attraktivt både for udvikling af erhverv, kultur og bosætning. Årsagen er blandt andet den maritime historie og havnens særdeles velbevarede kulturarv. Den identitet er vigtig både for gamle og nye maritime aktiviteter, og for nye erhverv og mere bosætning og kultur.

Ved siden af den maritime kulturarv udgør havnen også en afgørende rekreativ ressource for hele byen samt for byens gæster og turister. Her ligger et stort potentiale for at skabe vækst og nye arbejdspladser.

Udviklingsplanens rolle og opbygning

Udviklingsplanen sætter billeder på visionen for havnens fremtid. Den kan derfor benyttes til at udvikle samarbejdet med interessenter samt opsøge mulige samarbejdspartnere og investorer.

Udviklingsplanen har en lang tidshorisont. De bærende værdier udgør et værdigrundlag, som er en rød tråd gennem de mange initiativer og projekter, som sættes i gang over en årrække.

Planen er både en overordnet ramme for hvilke anvendelser, der kan tillades og i hvilken udstrækning, der kan bygges. Men den endelige udformning og arkitektur fastlægges i detailplanlægningen, det vil sige i lokalplaner, og i samarbejde med interessenter og investorer. Borgerne vil også blive i de forløb i debatter og høringer.

Ved siden en funktionel og fysisk struktur indeholder Udviklingsplanen strategier for en række temaer, som knytter sig til havnens udvikling. Det er eksempelvis den maritime kulturarv, landskabet, trafikken og aktiviteterne på vandet. Disse strategier er ikke fuldt udviklede, men indgår i det videre arbejde.

Vision og bærende værdier

VISION

Svendborg Havn skal være en åben og bæredygtig bydel med rod i den maritime arv – her skal arbejdspladser, uddannelser og boliger leve i tæt samspil med kulturelle tilbud og aktiviteter på vandet.



Havnen som dynamo for vækst

Svendborg Kommune vil arbejde målbevidst for et nyt spring fremad, der kan skabe nye arbejdspladser og tiltrække indbyggere og investeringer. Svendborg Havns unikke karakter og placering gør, at den kan blive omdrejningspunktet for at skabe ny vækst på Sydfyn.

Det betyder at:

- Vi vil udvikle Svendborg Havn som et stærkt udgangspunkt for vækst. Her er der mulighed for at udvikle et dynamisk byområde, hvor erhvervsmæssig vækst, maritim udvikling, byliv og bosætning er i centrum.
- Vi vil sikre, at Svendborg Havn bidrager til høj bykvalitet og øger Svendborgs tiltrækningskraft.
- Vi vil give plads til alle på havnen – uanset alder, etnicitet eller andet der kan adskille.

Tanker over kaj

Svendborg Havn og by rummer tilsammen så mange maritime virksomheder og uddannelser, at man kan tale om en maritim klynge. Den maritime klynge skal også i fremtiden være en af Svendborgs styrkepositioner, hvor udviklingen bæres af et øget vidensindhold. Med viden i højsædet kan havnen blive et center for udvikling af nye erhverv, væksthuse og iværksættere med kobling til uddannelsesmiljøer i andre dele af Danmark og udlandet.

Det betyder at:

- Vi vil understøtte en udvikling af vidensindholdet i de maritime virksomheder. Det sker i sammenhæng med erhvervspolitikken og i nært samarbejde med virksomheder og organisationer.
- Vi vil prioritere uddannelsesmiljøer som en del af havneomdannelsen.
- Vi vil skabe rammer for kreative erhverv og iværksættermiljøer på havnen.
- Vi vil skabe plads til eksperimenter.
- Vi vil understøtte maritim virksomhed på havnen, der passer ind i en attraktiv bydel.

Porten til øhavet

Med sin beliggenhed går den naturlige forbindelse til og fra Det Sydfynske Øhav gennem Svendborg Havn, hvad enten det er færgetransport eller lystsejlere. Med et overordnet vejnet, tog og busser direkte til havnen er vejen videre til øhavet enkel. Som port til øhavet kan Svendborg Havn blive fremtidens basishavn for maritim turisme og oplevelser af øhavets kultur og natur.

Det betyder at:

- Vi vil fastholde og udvikle den unikke og levedygtige maritime karakter i havnen.
- Vi vil fastholde Svendborg Havn som færgenhavn.
- Vi vil øge kvaliteten i og markedsføre Svendborg Havn som det naturlige udgangspunkt for lystsejlers i øhavet.
- Vi vil undersøge, om det er realistisk at udvikle Svendborg Havn som mål for krydstogtturisme.

Vision og bærende værdier





Livet på havnen

Havnen skal være for alle. Og alle skal have adgang til vandet og mulighed for at bevæge sig langs kajkanterne. Det nye friluftsliv på havnen er præget af det rå og det autentiske, frisk luft og udsyn. Havnen skal understøtte bymidtelivet ved at kunne tilbyde nye blå og grønne åndehuller.

Det betyder at:

- Vi vil arbejde for et samspil mellem erhverv, kultur og boliger som den vigtigste motor for at fastholde og skabe liv på havnen - døgnet rundt og året rundt.
- Vi vil arbejde med foranderlighed og midlertidige anvendelser frem for at søge at fastlægge endelige forhold - livet på havnen er ikke et statisk forhold.
- Vi vil arbejde for, at havnen bliver særligt attraktiv for de unge – som ramme for såvel uddannelse og arbejde som fritid.
- Vi vil skabe social bredde i havneomdannelsens boligmiljøer.
- Vi vil arbejde for at skabe "det gode liv" gennem Cittaslow-tankegangen.



Byen på havnen

Havnen bevæger sig fra at være et afgrænset erhvervsområde til et fremtidens bykvarter i tæt forbindelse med Svendborg bymidte. Byomdannelsen på havnen skal præges af tæthed, kvalitetsløsninger og bæredygtighed.

Det betyder at:

- Vi vil have kvalitet i havneomdannelsen.
- Vi vil styrke forbindelser mellem bymidten og havnen, så de tilsammen kommer til at udgøre en helhed.
- Vi vil udvikle havnen med en høj tæthed og en blanding af byens funktioner.
- Vi vil tilstræbe offentlig tilgængelighed overalt på terræn.
- Vi vil tilstræbe offentligt tilgængelige kajer.
- Vi vil begrænse parkering på terræn.
- Vi vil sikre at bæredygtighed er et gennemgående kendetegn i de løsninger, vi vælger.



Samarbejdet om havnen

Alle har en mening om Svendborg Havn. Udviklingen af Svendborg Havn skal derfor ske ved hjælp af en fortsat dialog, hvor alle interessenter har mulighed for at give deres besyv med. Men efter holdning skal der komme handling. Det er også en del af havnens ånd.

Det betyder at:

- Vi vil arbejde for at skabe kvalitet gennem dialog og uden detailregulering.
- Vi vil tage borgere og andre interessenter alvorligt.
- Vi vil være aktivt opsøgende i forhold til samarbejdspartnere og investorer.
- Vi vil arbejde målrettet efter at bevare engagement og retning i tider med få investeringer.
- Vi vil sikre kvalitet i havneomdannelsen ved tålmodighed. Vi vil fastholde de bærende værdier gennem hele udviklingsprocessen, ved at anvende konkurrencer. Det skal ske ved stadigt at udfordre os selv, investorer, bygherrer og rådgivere.

Den fysiske plan



Afgrænsning

Udviklingsplanen dækker de centrale og nordlige dele af Svendborg Havn, inklusiv Frederiksø. Udviklingsplanen forholder sig imidlertid også til delområder udenfor planens område for at sikre sammenhæng især langs vandet.



Nordre Kaj og Østre Kaj

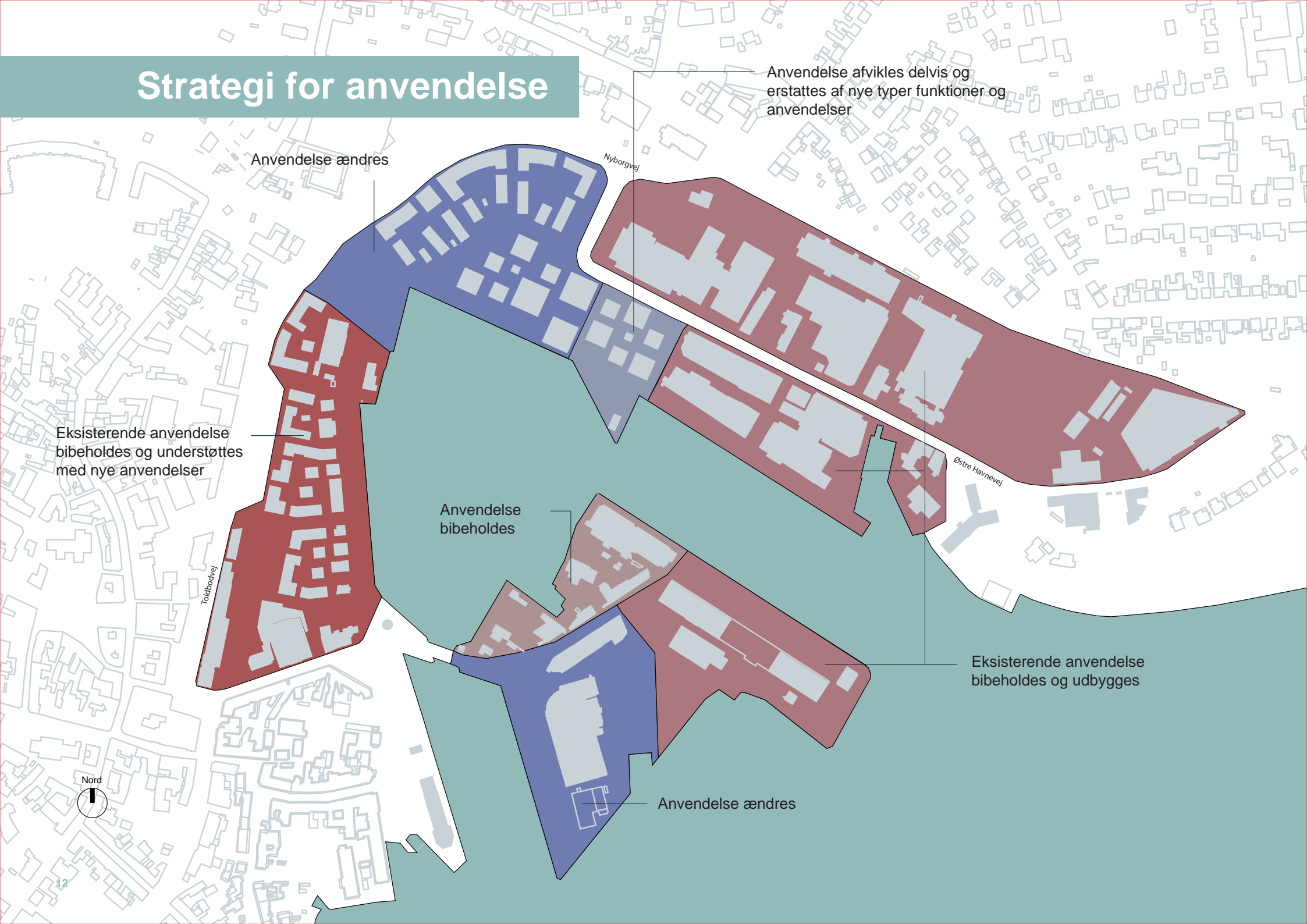


Jessens Mole



Frederiksvø

Strategi for anvendelse



Anvendelse ændres

Anvendelse afvikles delvis og erstattes af nye typer funktioner og anvendelser

Eksisterende anvendelse bibeholdes og understøttes med nye anvendelser

Anvendelse bibeholdes

Eksisterende anvendelse bibeholdes og udbygges

Anvendelse ændres

Nord



Strategi for anvendelse

Anvendelsen af havnen skal udvikle sig fra overvejende at rumme transport og industrielle erhverv til at rumme en større blanding af byfunktioner. Det er det generelle princip. Visse dele af havnen bliver dog fastholdt til særlige funktioner, som i det enkelte område kan være dominerende. Det kan eksempelvis være maritimt erhverv eller en uddannelsesinstitution.

På Frederikshavn vil erhverv fortsat være dominerende i samspil med kultur. Øens nordøstlige, nordlige og vestlige del fastholdes til maritimt erhverv med et vist omfang af miljøbelastende aktiviteter. Dog sikres det ved miljøgodkendelser og detailplanlægning, at aktiviteterne er tilpasset sådan, at der på Jessens Mole og Nordre Kaj kan placeres blandede byfunktioner. Øens sydvestvendte del forbeholdes ikke miljøbelastende erhverv og kulturformål. I dette område kan der også arbejdes for udvikling af hotel eller lignende.

På Jessens Mole er det hensigten at opnå en bymæssig karakter. Dette område kommer til at indeholde blandede byfunktioner, som supplerer de eksisterende kontorer, småbutikker mv. Tanken er, at dette centrale havneområde skal ses som en videreudvikling af bymidten – her møder byen vandet. Med blandede byfunktioner ønsker vi at opnå den samme karakter, som bymidten har i dag, dvs. en blanding af butikker, ikke miljøbelastende erhverv samt service, kultur og boliger.

I området ved Nordre Kaj ændres anvendelsen fundamentalt, så nye blandede byfunktioner kommer til spille tæt sammen med et område til etablering af et nyt maritimt kraftcenter, som omfatter SIMAC og maritime erhverv.

På Østre Kaj og områderne omkring Østre Havnevej fortsætter den erhvervsmæssige anvendelse med mulighed for at udbygge området.

Den levende havn

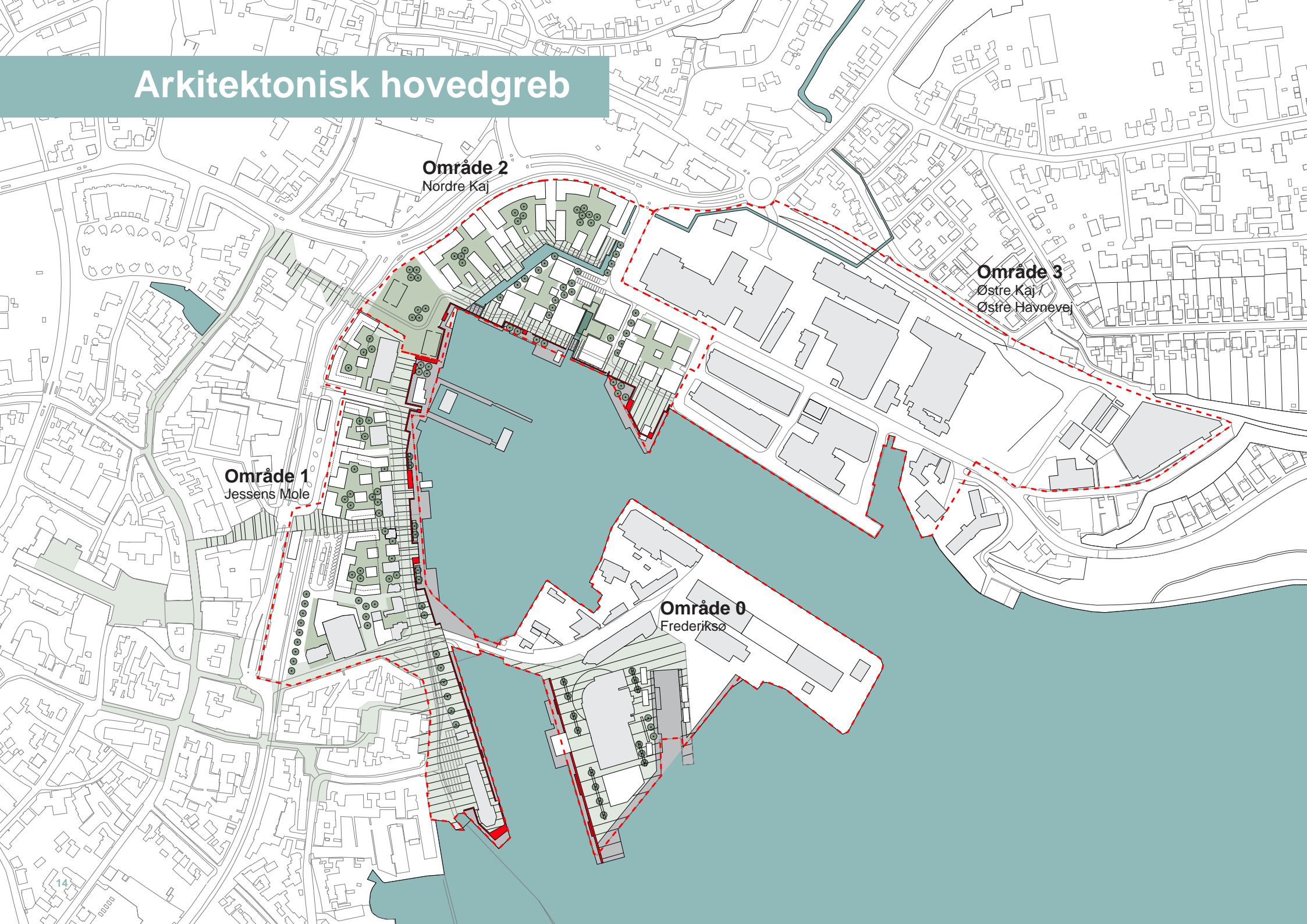
Det skal tilstræbes, at stueetagerne rummer offentlige funktioner eller private funktioner med en offentlig karakter. Det gælder havnen som helhed.

Det kan eksempelvis være butikker og service, caféer, restauranter og fælleslokaler. På den måde fremtræder stueplan i bebyggelserne mere imødekommende og åbent.

Frederikshavn er byens åbne ø – med vægt på oplevelser og maritime erhverv, og det kendte præg af haller og værksteder fastholdes.

Overordnet set skal maritime erhverv prioriteres højt, både med hensyn til lette og mere miljøtunge erhverv. Dette er væsentligt for fortsat at sikre en spændende havn, hvor beboere og gæster får fornemmelsen af en levende havn.

Arkitektonisk hovedgreb



Område 2
Nordre Kaj

Område 3
Østre Kaj
Østre Havnevej

Område 1
Jessens Mole

Område 0
Frederiksbø



Arkitektonisk hovedgreb

Med udviklingsplanen er byens ansigt flyttet helt ned til vandet – dog med respekt for bevaringsværdige bygninger og offentlige arealer langs vandet. Fra Frederiksgade langs Jessens Mole i et stort sving rundt om Nordre Kaj til Hudes Plads udlægges en tæt bystruktur i højder som er kendte fra bymidten.

Ved Jessens Mole flettes den nye bystruktur sammen med bevaringsværdig bebyggelse. Bebyggelsens karakter skifter gradvis fra et karrépræg ved Jessens Mole til punkthuse på Nordre Kaj.

På sigt kan området ved Østre Havnevej kobles på denne nye bydel.

Den trafikale adgang for biler, lastbiler, busser mv. er sikret med vejadgang fra Nyborgvej ad Østre Havnevej og fra Toldbodvej til Jessens Mole.

Den centrale del af udviklingsplanens område, ved knækket mellem Jessens Mole og Nordre Kaj, er friholdt for kørende trafik og vil være i centrum for rekreative aktiviteter, bl.a. med en havnepark og omlægning af Kobberbækken.

Den valgte bystruktur åbner mulighed for mange offentlige forbindelser på tværs af bydelen. Der kommer en sammenhængende havnepromenade, som giver mulighed for at sammenkoble havnen med rekreative områder og aktiviteter ved Christiansminde og Den Runde Lystbådehavn.

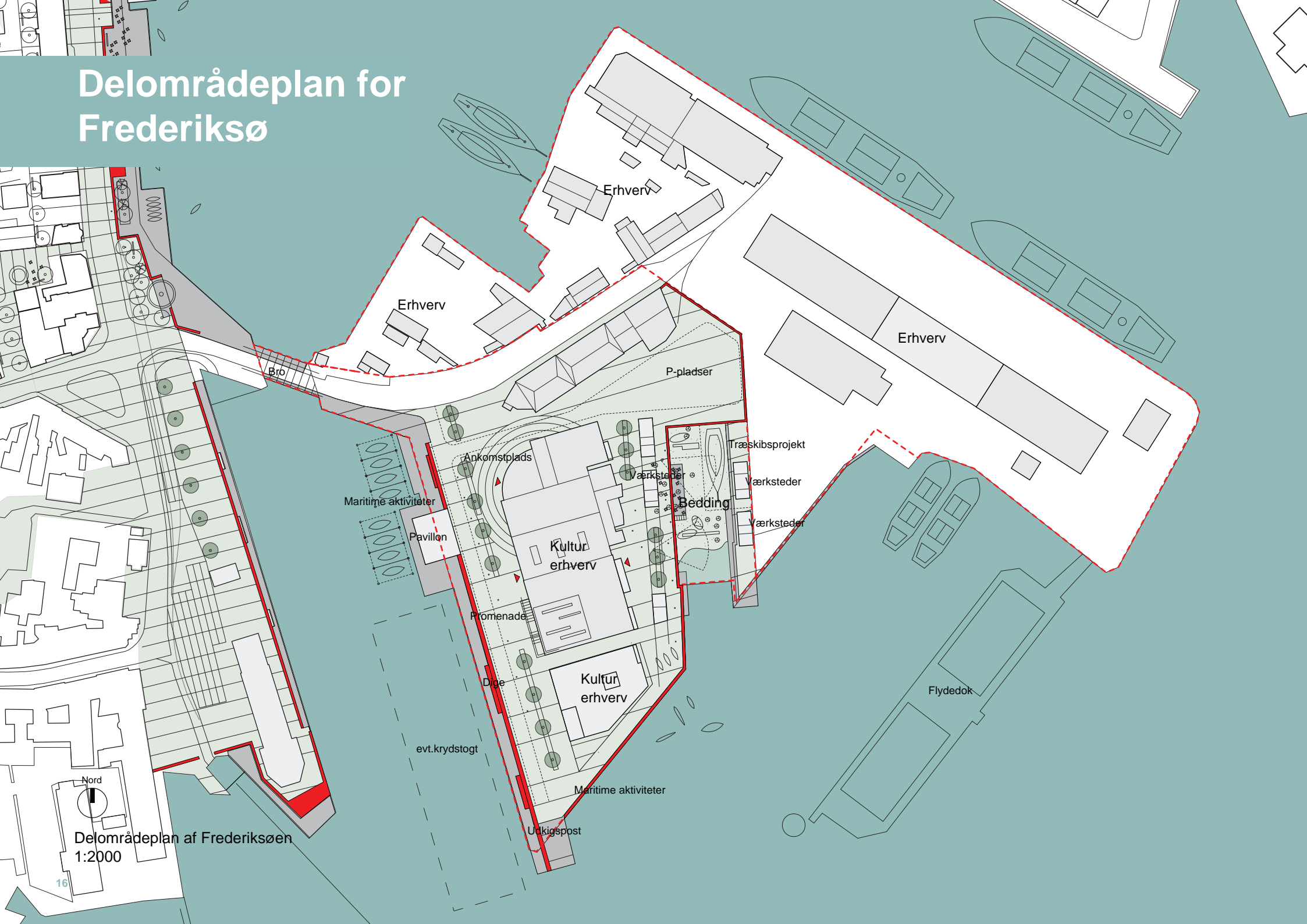
Delområdeplaner

Der er udarbejdet delområdeplaner i mål 1:2000. Delområdeplanerne indeholder plantegninger og visualiseringer.

Delområdeplanerne repræsenterer det, som byrådet aktuelt ser som det bedste bud på hvordan havnens delområder kan anvendes og bebygges. Delområdeplanerne er et forsøg på at sætte kød og blod på strategierne og har eksemplets karakter. Det betyder, at byrådet gennem udviklingsprocessen og over tid kan blive klogere og må revidere delområdeplanerne.

Delområdeplanerne skal tjene som grundlag for detailplanlægningen, herunder vurdering af byggemodningsomkostninger og som grundlag for udbud og lokalplanlægning.

Delområdeplan for Frederikssø



Bro

Erhverv

Erhverv

Erhverv

P-pladser

Ankomstplads

Maritime aktiviteter

Pavillon

Kultur
erhverv

Kultur
erhverv

Promenade

Dige

evt. krydstogt

Maritime aktiviteter

Udkigspost

Værksteder

Bedding

Træsksprojekt

Værksteder

Værksteder

Flydedok

Nord

Delområdeplan af Frederikssøen

1:2000

Frederikse - kultur- og erhvervsøen

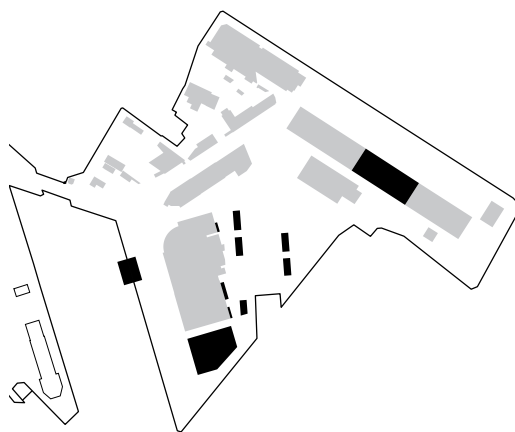
Frederikse kan på mange måder blive et nyt omdrejningspunkt i Svendborg.

Områdets placering midt i havneløbet og den markante industrihistoriske atmosfære er nogle vigtige potentialer der skal tages hensyn til ved en fremtidig udvikling af Frederikseøen.

Frederikses nordlige områder fastholdes som industriarealer mens dele af øens sydside gøres offentligt tilgængeligt ved at forbedre adgangsforholdene og ved at transformere de gamle rundbuehaller til offentlige kultur- og erhvervsformål.

I den gamle bedding på øens sydside kan der arbejdes med at etablere et nyt aktivt byrum med plads til et bredt udvalg af maritime aktiviteter som en strand, beachvolley, et træskibsprojekt mv.

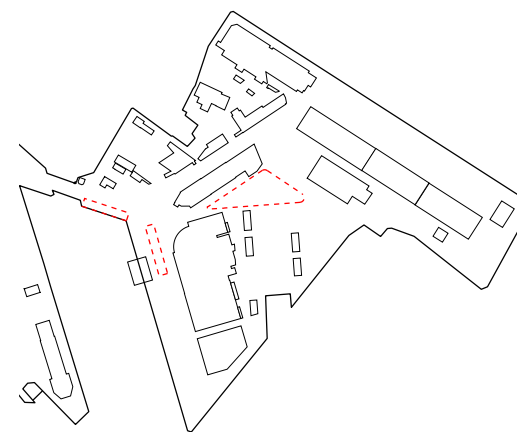
Tilsvarende kan der i området med det gamle tømrværksted på sydspidsen af øen arbejdes med aktiviteter for kajakroere, sejlere, dykkere, lystfiskere med flere.



Samlet nybygget areal: 5.300 m²



På Frederikseøen bevares den samlede mængde m² tilegnet erhvervsformål på den nordlige del af øen. På den sydlige del transformeres den eksisterende bygningsmasse og udbygges til kulturelle erhvervsformål.



P-pladser fordeles på områdets eksisterende P-arealer samt nye områder på terræn.

Delområdeplan for Frederiksvø





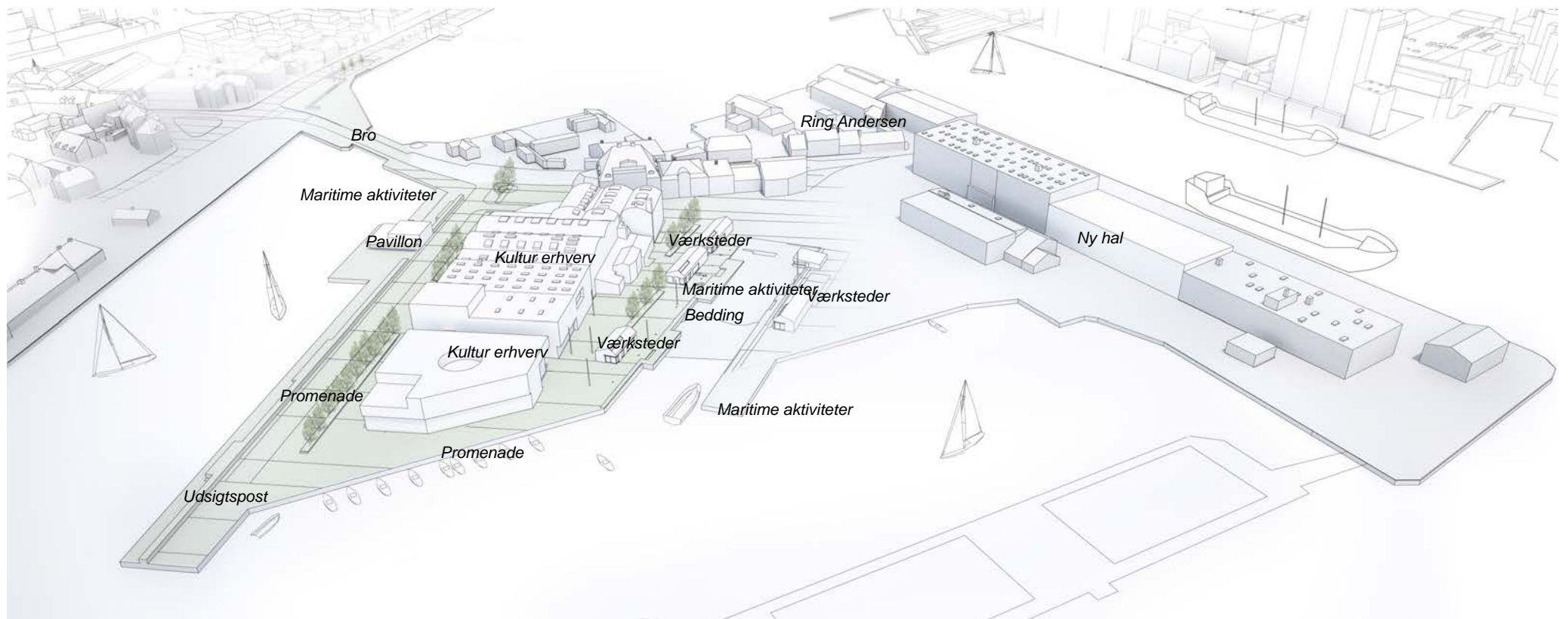
◀ Collage fra Frederikshavn og beddingen

Promenadeforløbet fra Jessens Mole føres over broen og ned langs øens sydvestvendte kaj.

Langs det nye promenade forløb etableres muligheder for ophold af forskellig art samt pladser til maritim aktivitet.

Facaderne på de gamle haller åbnes op så de fremtidige aktiviteter bliver synliggjort for offentligheden.

Langs den gamle bedding kan der etableres mindre værksteder til små erhvervsdrivende.



Delområdeplan for Jessens Mole



Nord



Delområdeplan af Jessens Mole

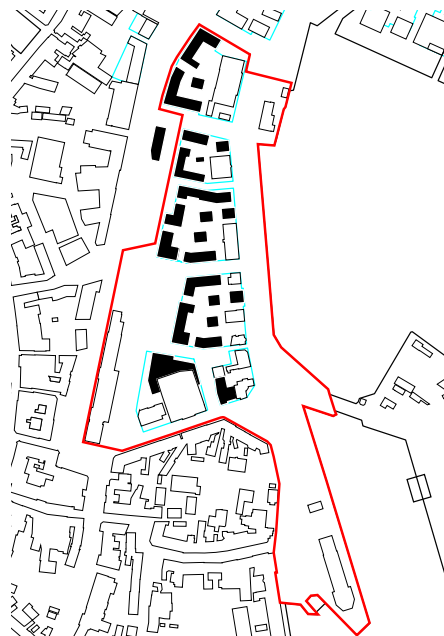
1:2000

Jessens Mole - den blandede by som overgangszone

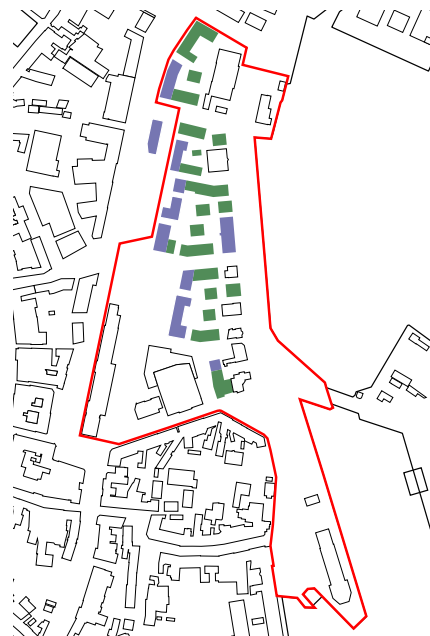
Ved Jessens Mole arbejdes der med en karréform, som fortolker bymidtens randbebyggelser og karréer. Karréerne er ikke helt lukkede, men er delvist åbne og med muligheder for passage på kryds og tværs gennem halvoffentlige arealer i gårdrummene. Bebyggelsen mimer dermed bevægelsesmønstret i Svendborgs bymidte.

Bebyggelsens højder varierer fra 4 etager langs Toldbodvej og den nye busterminal til 2 etager mod havnen, hvor den nye bebyggelse viger for de fine gamle bebyggelser langs Jessens Mole.

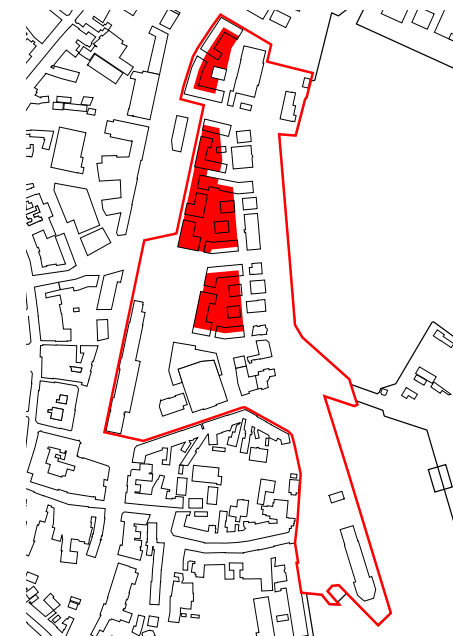
Den Grønne Tråd føres videre fra bymidten og ned til kajkanten, hvor den ender i et aktivt byrum, der knytter sig til "Fremtidsfabrikken" og et aktivt vandrum for eksempel med mulighed for at sætte sin kajak i vandet.



Samlet nybygget areal: 17.000 m²



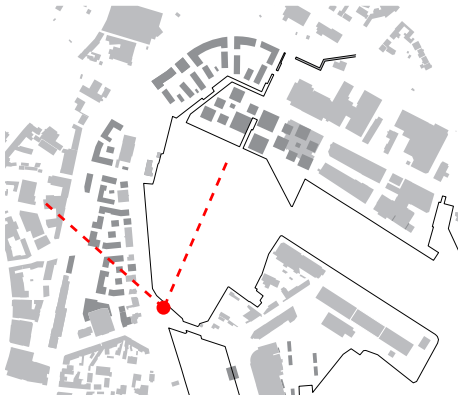
På Jessens Mole udvikles et blandet byområde med ca. 10.000 m² boliger og 7.000 m² tilegnet liberalt erhverv.



Områdets parkeringspladser fordeles i delvist nedgravede plinte under de nye bebyggelser og langs områdets veje.

Delområdeplan for Jessens Mole





◀ Collage fra Jessens Mole

Der bliver tilstræbt en høj tæthed med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på op mod 120%. Til sammenligning ligger tætheden i det centrale bymidteområde under ét på omkring 130%.

For at modsvare midtbyens karakter rummer den nye bebyggelse ved havnen imidlertid ikke høje punkthuse. Det gennemsnitlige etageantal er planlagt til omkring 3, som sikrer, at middelalderbyens profil med tegltage, tårne og spir fortsat er synlig set fra eksempelvis Hudes Plads og Frederiksborg. For at sikre en variation i den nye bys profil kan der imidlertid punktvis arbejdes med bygningshøjder over de 3 etager.

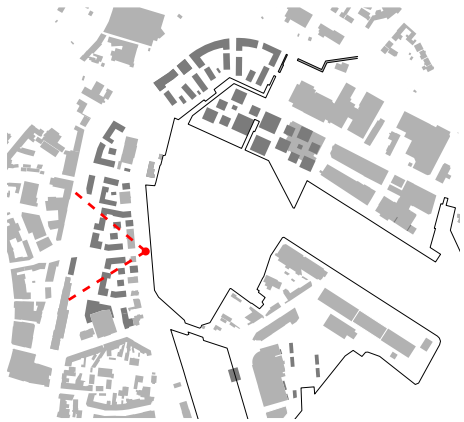
Den konkrete bygningshøjde og samspillet med bevaringsværdige bygninger skal vurderes i forbindelse med lokalplanlægning for Jessens Mole.



Visualisering af byens profil set fra Hudes Plads. De grå bygninger er eksisterende bygninger.

Delområdeplan for Jessens Mole





◀ Collage af fortsættelsen af Den Grønne Tråd mod havnen med Fremtidsfabrikken til højre

Byrummene er opdelt i et hierarki med offentligt tilgængelige stræder mellem bymidte og havn og til dels også et langsgående stræde bag bebyggelsen ud mod Jessens Mole parallelt med havnepromenaden. Dette parallelstræde danner overgang mellem bevarede og bevaringsværdige bygninger langs Jessens Mole og den nye bebyggelse bag ved.

Sammen med stræderne udgør den langsgående havnepromenade det offentlige byrum ikke blot for borgerne i havneområdet, men for alle kommunens borgere, turister og andre gæster. Havnepromenaden bearbejdes sådan at den opnår et varieret udtryk og med forskellige rumdannelser. Havnepromenadens karakter varierer også ift. hvorledes den kørende trafik er organiseret. Nordre Kaj er bilfri, hvorimod Jessens Mole fortsat vil betjene såvel Brogade/Kullinggade som Frederiksø og Havnepladsens trafik til øfærgerne.



Delområdeplan for Nordre Kaj



Delområdeplan af Nordre Kaj
1:2000

Nordre Kaj - uddannelses- og erhvervsby

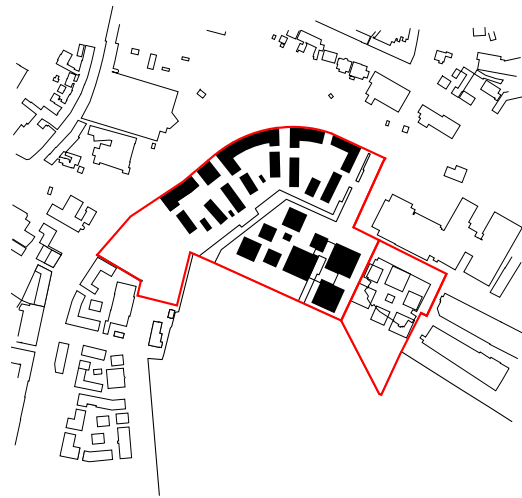
Området ved Nordre Kaj og langs Nyborgvej udvikles til en blandet uddannelses- og erhvervsbydel.

Langs Nyborgvej etableres en række karré-strukturer, der åbner sig mod et ny anlagt å-forløb mod syd (Kobberbækken). Karré-strukturerne etableres så de både kan indeholde erhverv i form af kontorer / små butikker og et bredt udvalg af boligtyper.

Langs Nordre kajs offentlige promenade gøres der plads til et maritimt kraftcenter med maritime erhverv og uddannelser. Der arbejdes med at bryde de store volumener ned i størrelsen ved at etablere dem som en række punktstrukturer, der sikrer kig gennem bebyggelsen og ud til havnerummet.



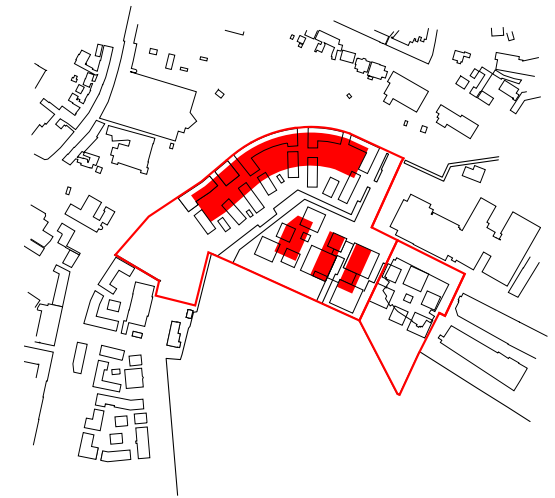
Collage af boligområdet ved Kobberbækken



Samlet nybygget areal: ca. 36.000 m²



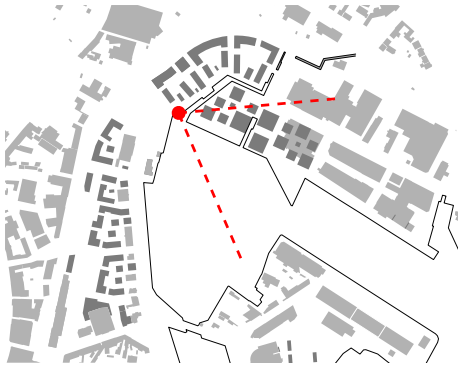
På Nordre kaj og det gamle banetårn udvikles ca. 20.000 m² boliger og erhverv med udsigt udover havnen og Kobberbækken. Langs Nordre Kaj placeres 10.000 m² til uddannelse og 5.000 m² til erhvervsformål.



På Nordre Kaj fordeles p-pladserne i delvist nedgravede plinte langs kajen og i integrerede løsninger langs Nyborgvej.

Delområdeplan for Nordre Kaj





◀ Collage af Nordre Kaj

Ved Nordre Kaj anlægges der et særligt byrum langs Kobberbækken, som forlægges til et åbent forløb gennem dette område fra sit nuværende overdækkede forløb.

Området fra den gamle Toldbod til knækket ved Nordre Kaj bliver havnens centrale rekreative område. En havnepark med plads til maritim friluftsliv, boldspil, skatere mv. Et sted med plads til alle - for både unge og ældre.

I udformningen af de offentlige byrum langs havnen er der taget højde for hændelser med forøget vandstand. Som overordnet løsning anlægges et dige i 1-1,5 m's højde gennem områderne. Digtets præcise placering og udformning skal dels tilpasses den valgte bebyggelsesstruktur i de enkelte områder, dels tilpasses anvendelsen af de forskellige byrum.



Delområdeplan for Østre Kaj / Østre Havnevej



Østre Kaj / Østre Havnevej - erhverv i centrum

Området ved Østre Kaj, Østre Havnevej og Abildvej fastholdes til erhverv.

Delområdet på sydsiden af Østre Havnevej rummer DLG/FAF med Korn og Foderstofvirksomhed. Østre Kaj indgår endvidere i erhvervshavnen og benyttes ud over kor- og foderstof bl.a. også til losning af træpiller. Den erhvervsmæssige anvendelse af Østre Kaj giver nogle begrænsninger for adgang og brug til mere rekreative anvendelser. Det har dog været muligt dels at etablere øvelsesfaciliteter for SIMAC og et moderne slæbested for småbåde.

Anvendelsen på nordsiden af Østre Havnevej er miljømæssigt lettere erhverv, trælast og motions- og oplevelsescenter, som en form for overgangszone til villakvarteret ved Øksenbjergvej mv. Yderst mod øst udgør kvarteret omkring Abildvej et selvstændigt delområde med blandet lettere erhverv.



Strategi for erhvervsliv





Uddannelse



Oplevelsesøkonomi



Turisme

Baggrund

I forbindelse med temamøderne om havnen i 2012 blev der udarbejdet en registerbaseret undersøgelse af erhvervs sammensætningen på Svendborg Havn. (Udtræk fra skatregister vedrørende lønudbetaling indenfor havneområdet). Undersøgelsen viste en meget stor bredde i sammensætningen af virksomheder. I 2010 beskæftigede virksomhederne hvad der svarer til 485 fuldtidsarbejdspladser på havnen. Heraf var ca. 15 % indenfor direkte havneafhængige erhverv, f.eks. bugsering og reparation af skibe og sø- og godstransport. Omkring en tredjedel af det samlede antal arbejdspladser havde større eller mindre relation til det maritime – ud over ovennævnte f.eks. skibsmæglere, fiskerestaurant og salg af proviant.

Det er altså en beskeden andel af arbejdspladserne på Svendborg Havn, som er direkte funktionelt afhængige af denne placering. Men det betyder ikke, at mange virksomheder ikke ser en stor interesse i at være placeret her – men af andre årsager. Disse årsagssammenhænge er ikke undersøgt, men kan eksempelvis være den særlige identitet, der følger med en placering ved havnen samt den umiddelbare mulighed for at danne og udnytte netværk. Udfordringen er imidlertid, at de mest miljøtunge virksomheder på havnen

kan begrænse udviklingsmulighederne for andre byfunktioner på havnen, herunder også andet og lettere erhverv.

Svendborg og Sydfyn rummer et væld af maritime virksomheder og i 2012/13 har Udvikling Fyn medvirket til at der er blevet etableret et branchesamarbejde med omkring 50 deltagende virksomheder under navnet: Den Maritime Klynge på Sydfyn. Klyngesamarbejdet har allerede givet konkrete resultater i form af nye arbejdspladser. Det er oplagt, at en succesfuld udvikling af dette samarbejde kan kaste nye arbejdspladser på Svendborg Havn af sig.

Havnens nærhed til bymidten har gjort det oplagt at se havnen som et muligt udviklingsområde for bymidtens koncentration af detailhandel. Der er derfor blevet udarbejdet en undersøgelse af muligheden for at etablere en koncentration af detailhandel i området ved Jessens Mole samt af mulighederne for at indpasse større udvalgs varebutikker ved Nyborgvej. Undersøgelsen har også omfattet konsekvenserne for den eksisterende bymidtes detailhandel samt aflastningscenteret i Vestergade. Undersøgelsen viste en række udfordringer og forringelse af detailhandelen i bymidten. Derfor fylder detailhandel kun en mindre del i fremtidens havn.

Strategi

Svendborg Havn er et interessant sted at lokalisere sig for mange typer af virksomheder. Både dem der er direkte afhængige af nærhed til vandet, har tilknytning til den maritime sektor, samt alle dem der ser et potentiale i den særlige kulturarv og stemning, der findes på havnen.

I det fremadrettede arbejde med at tiltrække nye virksomheder og dermed arbejdspladser til havnen skal der fokuseres på følgende:

Maritime virksomheder over en bred kam

- Eksempler kan være indenfor udvikling/teknologi, reparation/service, rederi, shipping, skibsmægling, handel med lystbåde, kajaker, maritimt udstyr osv.

Turisme og oplevelsesøkonomi

- Udgangspunkt i det maritime miljø og Svendborg Havns rolle som porten til øhavet. Herunder skal der arbejdes for at styrke mulighederne for en udstrækning af turistsæsonen med erhvervsturisme, kulturturisme osv. I projektet "Et øhav i verdensklasse" arbejdes der på et delprojekt for Svendborg Havn som kraftcenter med henblik på at samle flere små aktører for derved at skabe synlighed og gennemslagskraft.

Strategi for erhvervsliv

Serviceerhverv, kontorer, mindre butikker,
maritime erhverv (rederi/shipping o.l.)

Uddannelse, maritime
erhverv (rederi/shipping
o.l.), kontorer.

Maritime erhverv (godshåndtering, værk-
sted og rederi/shipping), serviceerhverv,
kontorer, kreative erhverv,
turisme/oplevelser

Serviceerhverv, kontorer, kreative erhverv,
maritime erhverv (rederi/shipping o.l.),
mindre butikker, restauranter/caféer,
turisme/oplevelser

Maritime erhverv
(værksted/væfft og
godshåndtering)

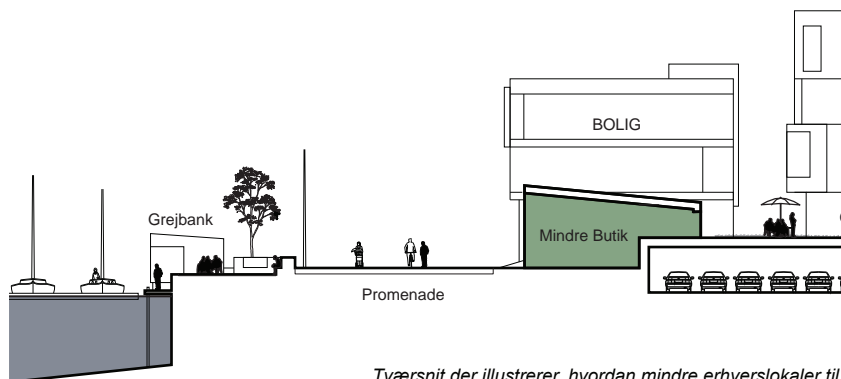
Transport

Kultur, turisme/oplevelser, kreative
erhverv, restauranter/caféer, maritime
erhverv (handel/service)

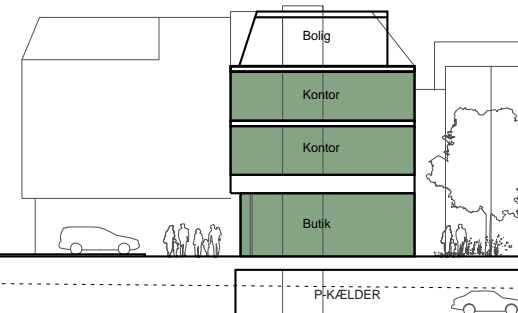
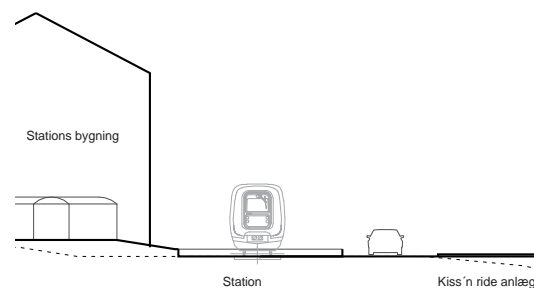
Erhvervsliv i havnens delområder

Nord





Tværsnit der illustrerer, hvordan mindre erhvervslokaler til cafeér eller andet offentlig erhverv placeres langs promenaden.



Tværsnit der illustrerer, hvordan erhvervslokaler placeres ud mod områdets primære trafikrum.

Uddannelse

- Her tænkes særligt på muligheden for at placere SIMAC og evt. andre maritime uddannelser på havnen. På havnen vil der være optimale muligheder for at danne netværk og skabe udvikling i mødet mellem uddannelse og erhverv. En styrkelse af havnen som et attraktivt ungdomsmiljø bør være et led i dette arbejde.

Kreative erhverv

- Kreative vækstlag er tiltrukket af havneområdet særlige historie og karakter. Fremtidsfabrikken etablerer sig i 2014 i den nedlagte rutebilstation. Gamle fabriksbygninger bl.a. på Frederiksø kan være andre lokaliseringsmuligheder, som rummer muligheder svarende til det der er udviklet i eksempelvis Spinderihallerne i Vejle eller Lynfabrikken i Århus.

Kultur og kulturerhverv

- Det er en del af strategien at placere kulturinstitutioner på havneområdet, men en stillingtagen og prioritering skal ske i forbindelse med byrådets budgetlægning. Der er således ikke aktuelle planer om at placere offentlige kulturinstitutioner på Svendborg Havn. Imidlertid har bl.a. Svendborg Bibliotek og Svendborg Museum arbejdet med konkrete projekter for placering

på havnen. Nedlagte industribygninger kan også blive interessante for mere kommerciel virksomhed med tilknytning til kultur og oplevelsesøkonomi, eksempelvis filmproduktion, kunststøbning eller lignende.

Administration og liberale erhverv

- Havneområdet vil være en interessant placering for en bred vifte af administrative og liberale erhverv, som det også er set i andre projekter for havneomdannelse. Det kan være i mindre skala eller som egentligt domicilbyggeri. Det kan imidlertid være en udfordring, at denne erhvervstype og de nye byggerier der designes hertil ofte er indadvendte i deres udtryk og bymæssige funktion.

Detailhandel

- Med baggrund i konklusionerne fra detailhandelsundersøgelsen for Svendborg Havn indeholder udviklingsplanen ikke en større detailhandelsindsats ved Jessens Mole. Det skyldes bl.a. de forventede negative konsekvenser, det vurderes at få for bymidtens butikker og omsætning, ligesom det frygtes, at der ikke kan etableres den nødvendige tætte sammenhæng mellem bymidtens butiksstruktur og nye butikker på havnen. Der arbejdes fortsat med at designe en bebyggelse ved Jessens Mole

med en fleksibel stueetage, som også vil kunne rumme mindre butikker. Desuden gør udviklingsplanen det muligt at placere større udvalgswarebutikker ved Nyborgvej. Det forventes dog at kunne blive en udfordrende løsning, idet der samtidig vil skulle stilles store krav til sådanne butikkers kvalitet og indpasning i det øvrige bymiljø, ligesom det kan blive svært at opfylde et betydeligt parkeringsbehov.

Eksisterende virksomheder

- Der skal være plads til, at eksisterende virksomheder på havnen kan leve videre. Almindelige virksomheder kan fortsætte uændret. For miljøtunge erhvervsaktiviteter skal der indgås aftaler med virksomhederne om, at de miljøbelastende aktiviteter reduceres gennem eksempelvis filtre, støjdemperinger ved afkast og lignende. Det betyder, at der kan indpasses nye miljøfølsomme aktiviteter, bl.a. kontorer og boliger. Disse skal dog sikres ved støjdempende foranstaltninger for at imødekomme miljøkonflikter.

Strategi for boliger

Nordre Kaj:
ca. 200 boliger

Jessens Mole:
ca. 100 boliger

Boliger i havnens delområder

Nord





Området skal over tid tilbyde en variation af forskellige boligkvaliteter
Med private uderum i form af terrasser og grønne tage samt
forskellige offentlige uderum omkring havnen og Kobberbækken:
Collage af et muligt bolig scenarie ved den genåbnede Kobberbæk.

Baggrund

Havnen skal være med til igen at sætte liv i boligbyggeri og befolkningstilvækst i Svendborg. I Svendborg Kommune er der i gennemsnit opført 224 boliger om året i perioden 2003-2008. I 2008 skete et større fald, da finanskrisen satte ind og dæmpede nybyggeriet. Aktuelt har finanskrisen gjort det vanskeligt at vurdere boligbehovet på kort sigt. På længere sigt forventes det, at nybyggeriet vil finde et naturligt leje. Aktuelt er udbygningstakten for omdannelsen af Svendborg Havn derfor temmelig uforudsigelig, og Byrådet vil løbende evaluere udviklingen.

Samlet set vurderer Byrådet, at der vil være et marked for boligbyggeri i bymidten og omkring havnen. Det er så unikt et sted og tilbyder særlige faciliteter og oplevelser, som er knyttet til et tæt bymiljø.

Strategi

Boligbyggeriet på Svendborg Havn udvikles ud fra følgende parametre:

Boliger til en bred vifte af aftagere

- Svendborg Havn skal være for alle og derfor skal nye boliger også tænkes i forhold til en bred vifte af aftagere. Naturligt nok vil der ikke kunne tilbydes boliger med store udendørs opholdsarealer – det behov opfyldes langt bedre i f.eks. Tankefuld. Havneområdet kan imidlertid tilbyde kvaliteter, der kan tiltrække mange forskellige segmenter: ældre som ønsker at fravælge enfamiliehuset og haven, unge der tiltrækkes af byens puls og yuppies, som også er tiltrukket af byens kulturliv og kreative netværk.

Boliger i en bymæssig sammenhæng

- Boligerne i udviklingsplanen udgør ikke ensidige boligmiljøer, men indgår i sammenhænge med byens øvrige funktioner. Det er baseret på den grundlæggende værdi om at bylivet først opstår med den blandede by.

Ingen/få boliger på terræn

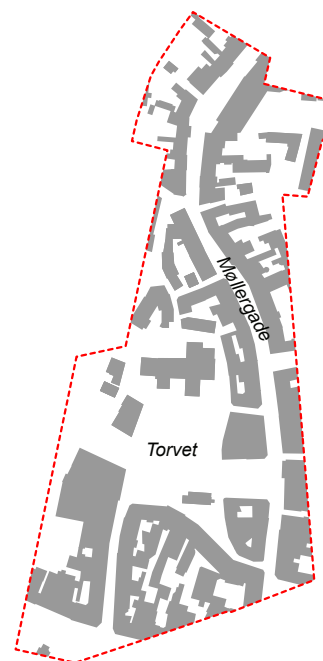
- Boliger på havnen vil primært være etageboliger, hvor behovet for udendørs opholdsarealer tilgodeses via terrasser, altaner og taghaver. Baggrunden er et ønske om i mindst muligt omfang at privatisere udeopholdsarealerne i havneområdet.

Bæredygtige boliger

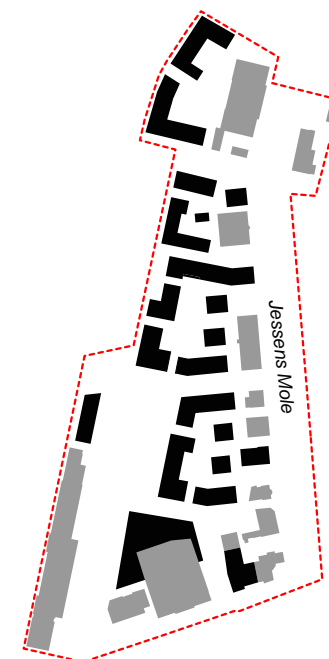
- Ud over at boligbyggeriet skal bidrage til at sikre en miljømæssig bæredygtig bydel, skal boligbyggeriet være med til at sikre liv hele døgnet rundt i bydelen.

Strategi for bystruktur

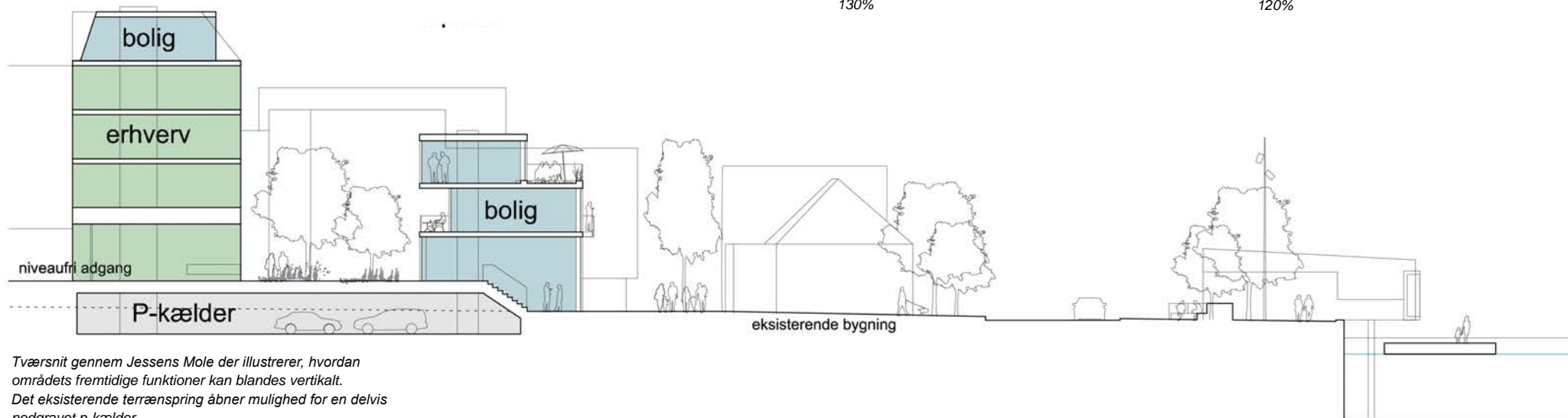
Tætheden i de to områder er beregnet som antal etagemeter i forhold til områdernes samlede grundareal.



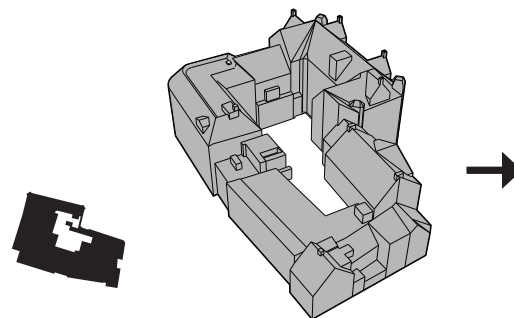
Tæthed for udsnit af Møllergade/bymidten:
130%



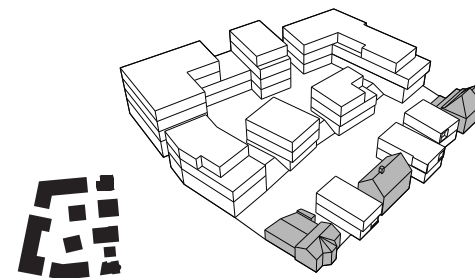
Tæthed for Jessens Mole:
120%



Tværsnit gennem Jessens Mole der illustrerer, hvordan områdets fremtidige funktioner kan blandes vertikalt. Det eksisterende terrænspring åbner mulighed for en delvis nedgravet p-kælder.



Karré type i den eksisterende by:
Klosterstræde/Jernbanegade



Karré type i den nye bydel på havnen:
Jessens Mole

Baggrund

Havneområdet er af historiske, topografiske og erhvervsmæssige årsager løsrevet fra sine naboer. Havneområdets bystruktur adskiller sig derfor også fra naboerne, som for bymidtens vedkommende er præget af lukkede kareer. Men ved Nordre Kaj og i området ved Østre Havnevej ændrer naboerne fuldstændig karakter til åbne villakvarterer.

Den bærende værdi om at opnå en bymæssig karakter på havneområdet afspejler sig både i de valgte bebyggelsestypologier, i bebyggelsens skala og i tætheden.

Strategi

De dele af udviklingsplanen, der knytter sig mest direkte til den historiske bymidte, bliver karakteriseret ved en halvåben karréform, der er en moderne udgave af den karré- og randbebyggelse, der kendetegner Svendborg bymidte. I den del af udviklingsplanen, der åbner sig mod nord er bebyggelsen mere karakteriseret ved åbne bebyggelsesformer med punkthuse og stænger.

Som udgangspunkt skal ny bebyggelse indenfor udviklingsplanens område underordne sig den

omgivende bebyggelse. Særlig vigtigt er det, at området mellem bymidte og havn skalammæssigt underordner sig den eksisterende bymidte.

Bystrukturen i dette område kan forekomme tæt, men er faktisk mindre tæt end bymidten, som vi kender den fra Møllergade og Gerritsgade. Den tætte struktur er valgt dels for at skabe sammenhæng med bymidten, dels for at skabe de bedste rammer for et byliv, og dels for at sikre bæredygtighed i byudviklingen.

På Frederiksø er hensynet til de bevaringsværdige haller vigtigt, men det udelukker ikke, at en ny højere bebyggelse kan bidrage positivt til øens profil. Nordre Kajområdet med det tidligere godsbanearreal er i dag forholdsvis åbent. Hensynet til det bagved liggende byområde lægger op til at ny bebyggelse tænkes som en fortsættelse af ny bebyggelse ved Jessens Mole. Området ved Østre Havnevej derimod er præget af en høj og tæt struktur, som åbner for, at der i en ny bebyggelse kan arbejdes med eksempelvis høje punkthuse. Her er der også hensyn i forhold til den bagved liggende bebyggelse, men høje strukturer vil ikke være et fremmedelement.

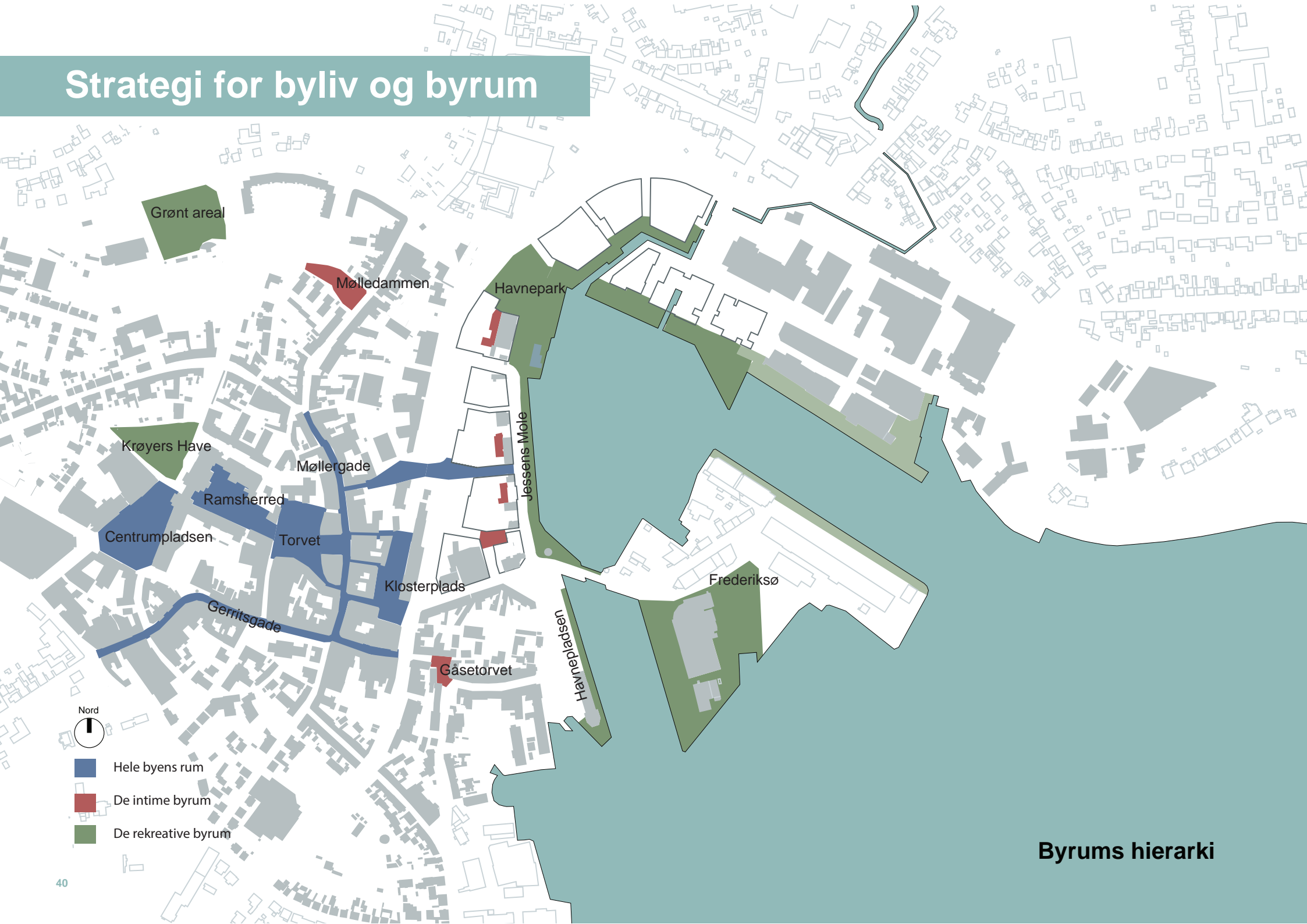
Den endelige bystruktur vil i høj grad blive præget af de bevaringsværdige bygninger, som er med til at skabe rammerne for den nye bebyggelse. Den nye bebyggelse sker ikke på en bar mark, men

må hele tiden forholde sig til den eksisterende by og de bevaringsværdige bygningers skala og udtryk.

Nogle steder vil bebyggelsesstrukturen således afvige fra den generelle karréstruktur. Det gælder som nævnt de steder, hvor eksisterende, bevaringsværdig bebyggelse skal indpasses, eller hvor bebyggelsen skal rumme funktioner, der stiller særlige krav til volumener. Eksempler på førstnævnte er en række bevaringsværdige bygninger ved Jessens Mole, og eksempler på særlige strukturer er bygninger til SIMAC ved Nordre Kaj eller den gamle værftsbebyggelse på Frederiksø – alt afhængigt af hvilke scenarier der gennemføres i disse områder. Her er der både tale om bevaringsværdier og behov for særlige bebyggelser til særlige funktioner i form af erhverv eller kultur.

Gennemsigtighed eller kig ind gennem bebyggelsen er et styrende parameter uanset hvilke dele af Udviklingsplanen, der er tale om. Det er for at sikre en visuel forbindelse mellem by og havn. Kiggene gennem bebyggelsen sker både ved, at bebyggelsen varierer i højde, og ved at bebyggelsen er gennemskåret af stræder og passager. Disse stræder og passager indgår i et hierarki af byrum, som sikrer den offentlige adgang både mellem bymidte og havn og på langs gennem havnen.

Strategi for byliv og byrum



Byrums hierarki



Havnens nye pladser skal indgå i samspil med byens eksisterende pladser og byrum.



Nye stier mellem bykernen og havnen skal skabe bedre sammenhænge.



Havnepromenaden skal gøres mere attraktiv med aktiviteter og destinationer langs hele havnen.

Baggrund

Byens torve og pladser er bindeled og transportsteder mellem byens aktiviteter. Ved siden af denne praktiske funktion udspiller der sig også et offentligt byliv, som kombinerer aspekter af handel, kultur, oplevelser og møder mellem mennesker. I mange år har pladser og torve udelukkende været set som bindeled og transportsteder og har ikke været tillagt en egen værdi. Meget af det seneste århundredes bybygning illustrerer, at området mellem husene har været set som et restareal, eller i bedste fald et pragmatisk område for transport og parkering.

Ligesom i de fleste andre byer har der i de seneste 20-30 år også i Svendborg været forsøgt skubbet til den gængse opfattelse af torve og pladser – byens rum. En medvirkende årsag hertil er den stigende konkurrence byerne imellem, hvor det udendørs byliv er blevet et vigtigt parameter for at beskrive en bys styrke. Med dens placering, historie og struktur rummer havnen fantastiske muligheder for at supplere og udvikle bymidtens byliv og byrum. Det har derfor været naturligt at udvikle byrumsprojektet Den

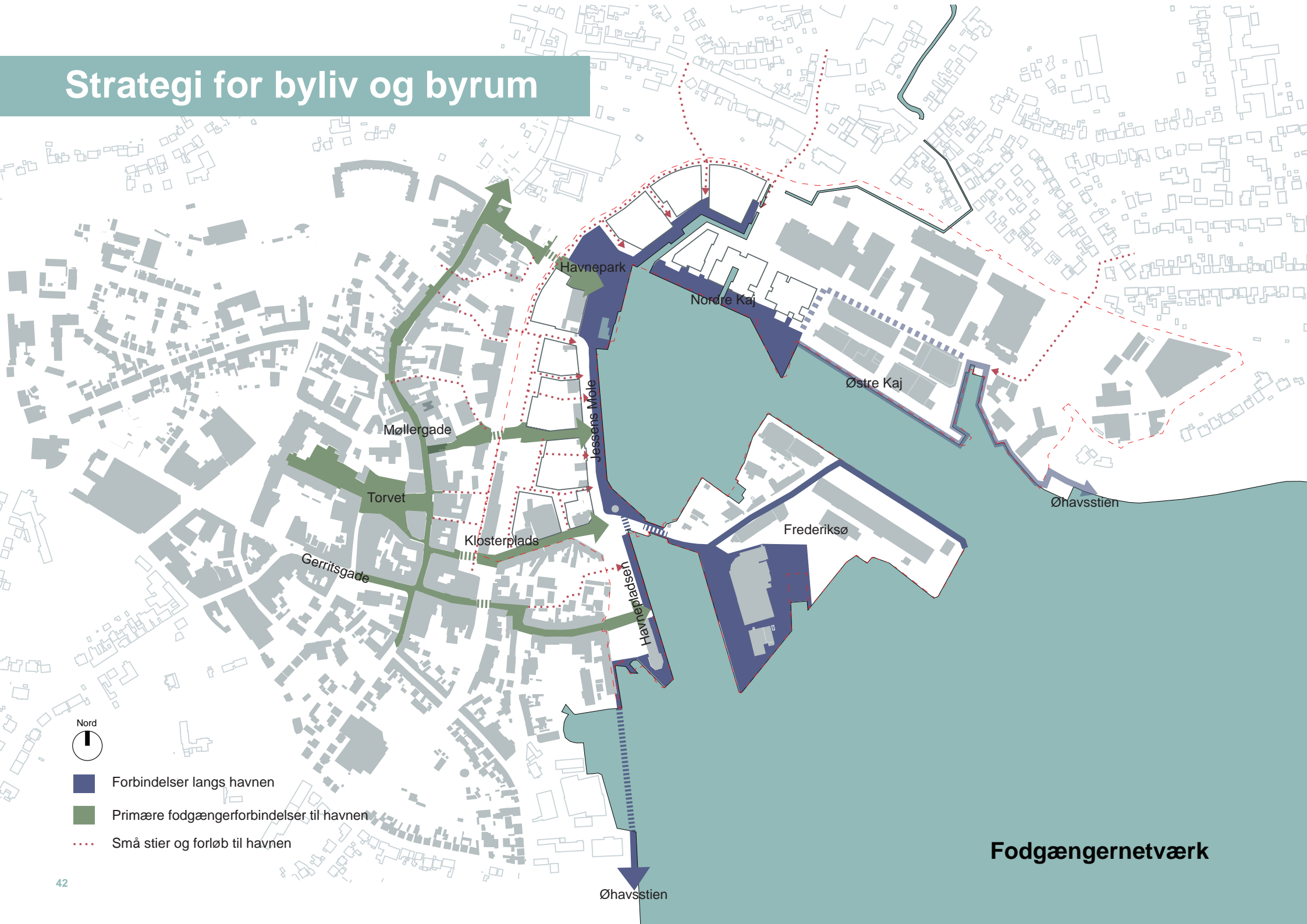
Grønne Tråd parallelt med havneprojektet. Den kortlægning i rapporten "Byens rum og byens liv", som går forud for Den Grønne Tråd, omhandler både bymidten, området mellem bymidte og havn og havnens indre arealer.

Strategi

"Byens rum og byens liv" indeholder en lang række anbefalinger for det videre arbejde med byliv og byrum. Anbefalingerne er samlet under tre temaer: "Udnyt byens herlighedsværdier", "Styrk byen som en gå- og cykelby" og "Styrk den rekreative by".

Under temaet "Udnyt byens herlighedsværdier" bliver Svendborg fremhævet som en fantastisk havneby. Her bør byrumsindsatsen fokusere på:

Strategi for byliv og byrum



Fodgængernetværk



Små stræder og smutveje
(Malmø, Bo01)



Offentlige promenader og opholdsrum langs kajkanterne
(Skuespilhuset, København)



Rekreative aktivitetsrum af uformel karakter
(Islandsbrygge, København)

En forbundet havnefront

- Skab en attraktiv og offentlig havnepromenade med aktiviteter og destinationer langs hele havnen.
- Øhavsstien bør færdiggøres, så den løber langs havnefronten.

Opholdspladser langs promenaden

- Skab interessante opholdszoner ved vandet og langs havnen
- Etablér nye opholdspladser/steder ved vandet som broer, kunstinstallationer, udstillinger, caféer, eller rekreative faciliteter.
- Etablér en ny havnegade ved Havnegade

Forbindelser mellem byen og vandet

- Skab sammenhæng mellem by og havn ved at lade havnen være en mere integreret del af byen.
- Forbedr forbindelsen mellem byen og vandet – både fysisk og visuelt ved at styrke adgange og kig til vandet.
- Lad byen møde vandet – ved styrkelse af de eksisterende forbindelser til vandet (Frederiksagde, Havnegade, Brogade) og ved etablering af nye forbindelser.

- Udvikl zonen mellem byen og havnen som en sammenhængende kraft med boliger, kontorer og forretninger. En bystruktur med bygade, gårdrum osv.
- Styrk Toldbodvej og Klosterplads som et vigtigt bindeled mellem byen og havnen.
- Styrk Svendborg som en "havneby" gennem brug af vandelementer i bymidten.

Havnen som noget nyt og unikt for Svendborg

- Udvikl havnebassinet som et sted for rekreative aktiviteter. Det bør vurderes, hvordan en del af havnebassinet kan udnyttes til en række forskelligartede aktiviteter som roklub, kajakklub, og andre funktioner, der formår at tiltrække mennesker til dette sted.
- Udvikl nogle af erhvervsarealerne på Frederiksøen til rekreative arealer (eks. marina, badestrand, marked, teater, musik).

Som det fremgår, sigter anbefalingerne fra "Byens rum og byens liv" mod at skabe offentlig tilgængelige sammenhænge både mellem by og havn og langs med havnen. Det stemmer godt overens med byrådets vision og bærende værdier

for havnen. Den frie adgang er dog udfordret af krav til terrørsikring, som betyder at kajer, hvor der anløbes med fragt- eller passagerskibe i international drift, skal kunne afspærres fuldstændigt. Dertil kommer kajstrækninger, hvor det af hensyn til sikkerhed i arbejdsmiljøet vil være nødvendigt at holde afspærret. I praksis betyder det, at Østre Kaj og Frederiksøes nordkaj skal kunne afspærres, så længe der anløbes med fragtskibe, og at kajerne på Frederiksøes nordøstside og ved Ring Andersen skal holdes afspærret af hensyn til arbejdsmiljøet.

I overensstemmelse med "Byens rum og byens liv" skal der arbejdes for sammenhængende fodgænger- og cykelruteforbindelser både på tværs og på langs af havnen. De tværgående forbindelser mellem bymidte og havn er principielt fastlagt i "Strategi for overgangszonen". Den langsgående forbindelse skal knyttes sammen med Christiansmindestien i nordøst og via ny forbindelse med en ny bro fra Maritimt center over gasværket til Den Runde Lystbådehavn.

Strategi for aktiviteter på vandet



Baggrund

Svendborg Havns rolle som godshavn er som følge af strukturudvikling og konjunkturer over en årrække reduceret betydeligt. Aktuelt begrænser godset over kaj sig til 50 - 60.000 ton/år primært i form af korn og foderstoffer, træpiller og træ. Det er et betydeligt fald i forhold til et niveau på mere end 150.000 ton/år i første halvdel af 1990'erne.

Havnens erhvervmæssige præg har i dag i højere grad at gøre med servicering og reparation af skibe ved Petersen og Sørensen A/S og Ring Andersen, samt opliggere og skibe knyttet til rederier hjemmehørende i Svendborg. Denne situation har samlet set som konsekvens både mindre maritimt liv på havnen og færre indtægter for forretningen Svendborg Havn.

I takt med at den traditionelle erhvervmæssige havnedrift har været vigende har den rekreative anvendelse af havnen og især af vandfladen været stigende. Med sine nye faciliteter i inderhavnen har Svendborg Havn mulighed for at fastholde og udbygge sin rolle som Øhavets vigtigste gæstehavn for lystsejlere. Samtidig er der vel ingen andre havne, som er så markant præget af den sejlende kulturarv i form af især gamle træskibe.

Strategi

En strategi for aktiviteterne på vandet i Svendborg Havn vil være mangesidet. Den vil omfatte både traditionelle erhvervshavneaktiviteter, kulturarvsrelaterede, rekreative og turistmæssige aktiviteter. Mange af aktiviteterne på vandet er naturligvis forbundet til aktiviteter på land og forudsætter adgang af den vej eller foregår lige præcis i overgangen mellem land og vand.

Godshavn

Godsmængderne er som beskrevet begrænsede og mulighederne for at øge dem væsentligt vurderes som små. Godshåndteringen medvirker imidlertid til at opretholde havnens identitet og indarbejdes i planen i den udstrækning, det kan forenes miljømæssigt med andre funktioner på og omkring havnen. For at sikre størst mulig afstand til miljøfølsomme funktioner og udnytte bygningernes funktion som støjskærm opretholdes Østre Havn som den primære godshavn med Østre Kaj og Frederikskajen.

Skibsværfter og motorreparation

Værfter og motorværksteder samles på Frederikssø. Placeringen af Ring Andersens værft forbliver uændret, mens Petersen og Sørensen samt Thurøbund Yacht- og Kutterværft samles omkring de blå haller på Frederikssø nordøstlige del. Værkstederne vender mod syd, hvor flydedokken ligger.

Lystsejlere og gæstehavn

Gæstehavnen bliver videreudviklet i inderhavnen, hvor nye sejlerfaciliteter i forbindelse med havnekontoret og Bølgen har været en succes. Aktuelt er behovet for store bådepladser det mest påtrængende. Pladser til flere både kan udvides løbende, hvis der findes ledige arealer andre steder i havnen. Såfremt værftsaktiviteterne på Frederikssø nordøstside reduceres eller afvikles kan det tidligere dokområde blive relevant for lystsejlere eller gæstehavn. Det vil imidlertid være forbundet med tekniske udfordringer som følge af strømforhold og vanddybde.

Krydstogtmuligheder

Svendborg Havn samarbejder med de øvrige havne omkring Det Sydfynske Øhav om krydstogtturisme efter "den sydfynske model". Det betyder en bred satsning på alt lige fra charter af mindre skibe, herunder gamle træskibe, til

egentlige krydstogtskibe i international sejlads. Som led i den videre bearbejdning af Svendborg Havn skal der gennemføres en analyse af mulighederne for at satse yderligere på den egentlige krydstogtturisme i Svendborg Havn.

Bevaringsværdige træskibe

Svendborg er en af de mest benyttede gæstehavne for bevaringsværdige træskibe efter den såkaldte frihavnsordning, hvor medlemmer af Træskibsejernes Sammenslutning har friplads i et bestemt antal dage. Det skal undersøges, om ordningen skal udvides fra Træskibsbroen til dele af inderhavnen, hvor der allerede er et markant træskibsmiljø omkring Ring Andersens Værft.

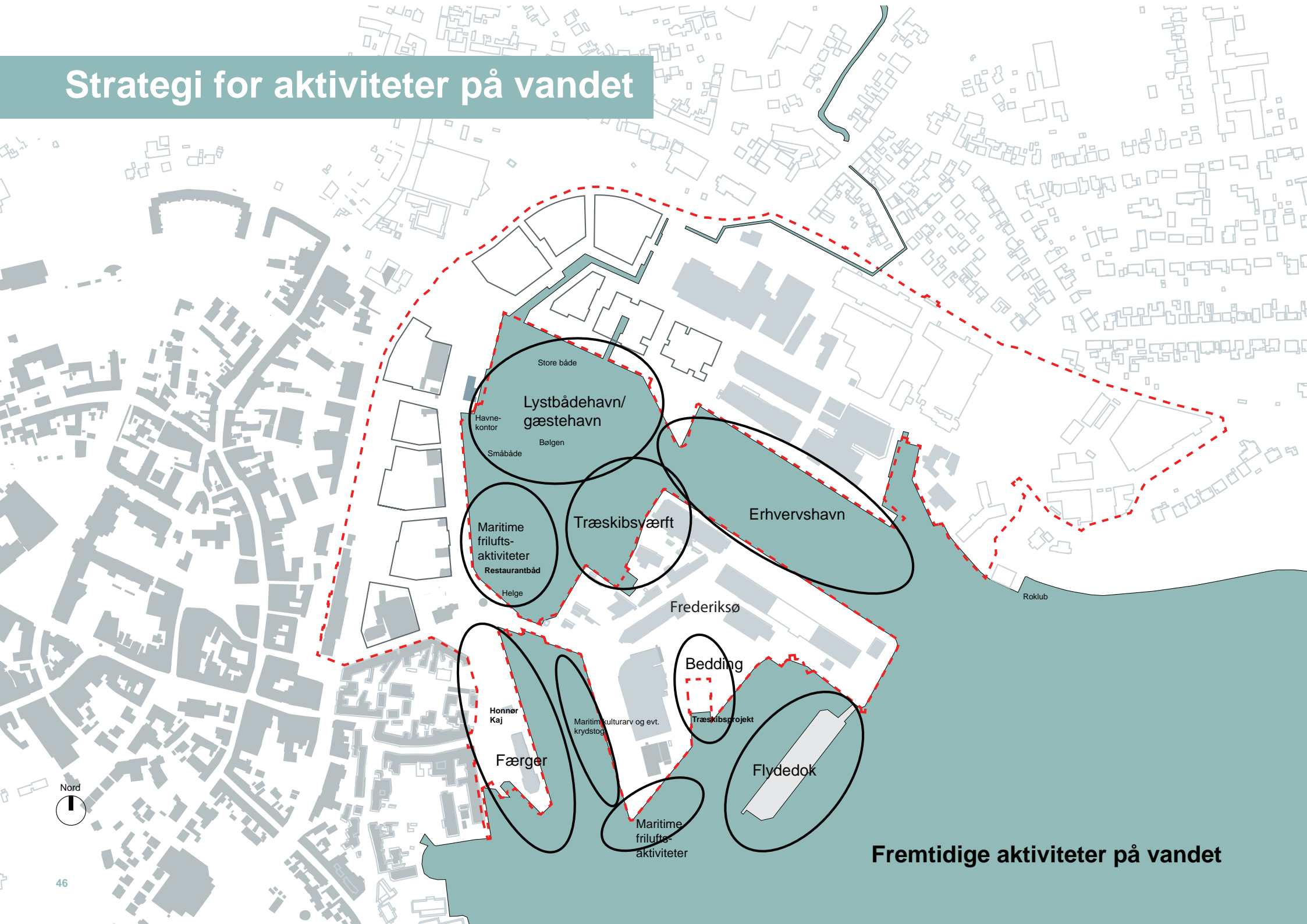
Færger

Den nuværende rolle som færgehavn for øhavet fastholdes. Med indførelsen af to færger på Ærøsejladsen er der kommet et forøget pres på Havnepladsen og trafikken på Jessens Mole. Udviklingsplanen skal sikre at færgetrafik kan forenes med den rekreative anvendelse af disse to områder. Fremtidige færgeinitiativer kunne være etablering af en cykel/fodgængerfærge mellem Vindeby og enten Færgevej eller Svendborg Havn. I forbindelse med en fremtidig udvikling af området ved Nordre Kaj og intensiveret anvendelse af Frederikssø til erhvervs-, turisme- og kulturaktiviteter kan en minifærge mellem Hudes Plads og Frederikskajen sikre muligheden for at man kan tage "havnen rundt til fods".

Museumshavn og pusleplads

Svendborg Museum arbejder langsigtet på at udvikle et egentligt maritimt museum og i den forbindelse skal der være plads til et antal museumsskibe (Svendborg Museum råder allerede over bl.a. Viking, Hjortø og Kaia). I tilknytning til et maritimt museum vil det endvidere

Strategi for aktiviteter på vandet



Fremtidige aktiviteter på vandet

Nord





Udbygning af gæstehavn for lystsejlere.



Nye muligheder for kajaker og småbåde.



Havnebad
(Islandsbrygge, København)

være relevant at etablere en pusleplads: et mindre skibsværftområde med bedding, hvor interesserede, frivillige og fagfolk kan mødes om vedligehold af gamle skibe og præsentere maritime håndværk. Frederiksøes vestkaj eller området op mod Ring Andersens Værft vil være de mest oplagte områder for disse aktiviteter. Endvidere kan den store byggebedding på Frederiksøen inddrages, f.eks. til et projekt for (gen)opbygning af et større træskib.

Basehavn og opliggere

Rollen som basehavn, hvor der afventes nye opgaver eller foretages reparationer er allerede velkendt. Svendborg Havn er således allerede base for to slæbebådsrederier. En anden indtægtskilde er opliggere, som grundet et svingende fragtmarked har behov for at være taget ud af drift i kortere eller længere tid. Der skal også fremtiden være plads til, at skibe af forskellig art kan have base i Svendborg Havn.

Maritime friluftaktiviteter

Svendborg Sund og Det Sydfynske Øhav har potentiale til i endnu højere grad at udvikle sig som et centrum for en mængde former for aktivt, maritimt friluftsliv, som det er beskrevet i "Friluftstrategi for Det Sydfynske Øhav".

Eksempler kan være kajak, roning, dykning, lystfiskeri, surf. Som en port til øhavet kan Svendborg Havn styrke sin position ved yderligere at satse på at understøtte det maritime friluftsliv. Der kan være tale om overnatningsmuligheder der henvender sig specielt til disse aktiviteter – evt. i form af flydende hotel/vandrehjem – og om butik- og servicefaciliteter. Andre muligheder kunne ligge i videreudviklingen af undervisning, hvor der allerede er sejlerskole og kursustilbud for kajakroere. På vandet vil disse aktiviteter udløse behov for broer og platforme til brug for eksempelvis kajaker, dykkere og lystfiskere.

Udviklingen af faciliteter for det maritime friluftsliv vil være mest oplagt i inderhavnen og ved Frederiksøes vestkaj.

Husbåde

Svendborg Kommune har indenfor en årrække modtaget flere ønsker om etablering af områder for husbåde, primært som boliger, men også til kontorformål og lignende. Alle forslag er hidtil blevet afvist, da det ikke har været muligt at forene især boliger med eksisterende miljøtunge erhverv omkring havnen. Ud over alle de kvaliteter, der kan være omkring en eller flere husbåde, kan husbåde imidlertid også medvirke til at privatisere kajer og dele af vandet på en

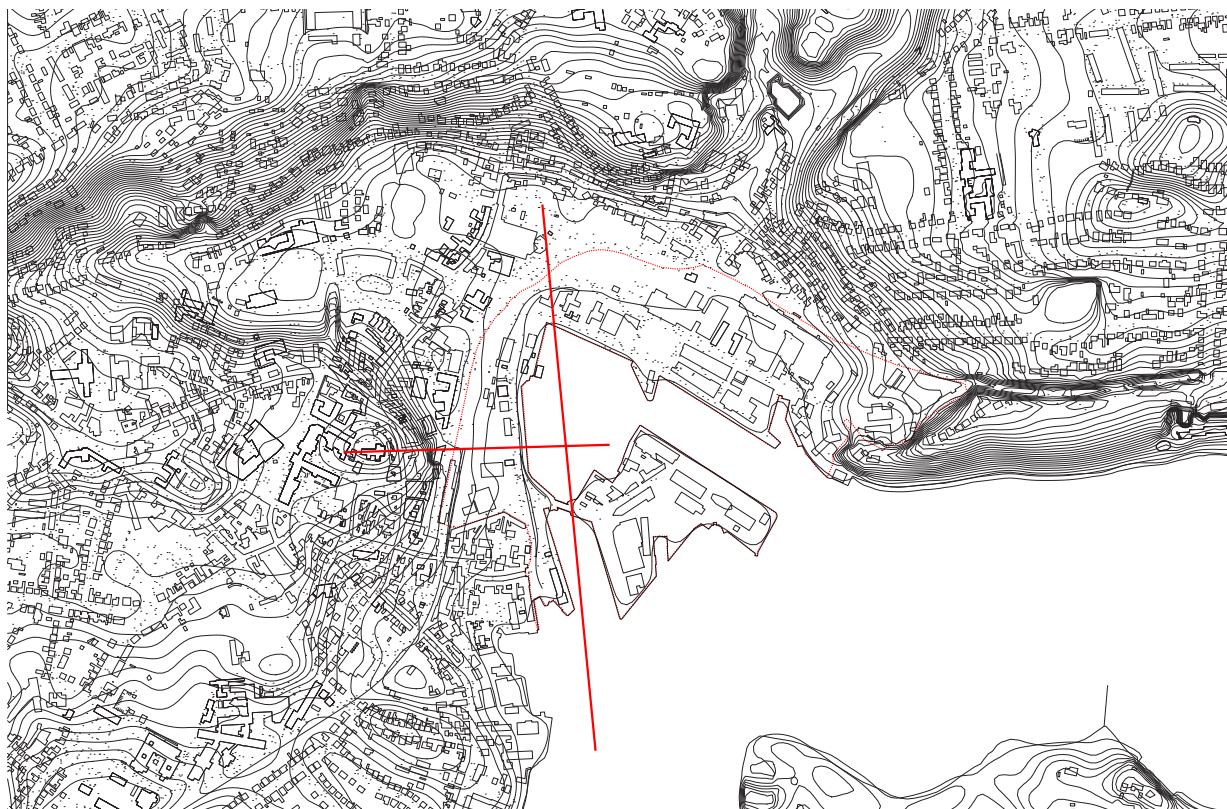
måde, der begrænser offentlighedens adgang og udsyn. Som led i det videre arbejde skal det dog undersøges, om husbåde kan indgå i løsninger af arealbehov til eksempelvis maritimt orienterede friluftaktiviteter, undervisning, kulturformål og lignende.

Havnebad og ophold

Der er de seneste år etableret en række havnebade i danske havne – med stor succes. Havnebadene er en ny rekreativ ressource for borgerne og tilfører havnene en helt ny type liv. Det skal undersøges hvordan et havnebad vil kunne indpasses i Svendborg Havn, herunder miljømæssige forhold og tekniske løsninger, men det vil givet vis kunne blive en attraktion. En placering i tæt tilknytning til havnens mest befolkede hovedstrøg – eksempelvis i skæringen mellem Jessens Mole og Den Grønne Tråd, synes at være en oplagt mulighed. Det skal ses i sammenhæng med de øvrige anvendelser i området.

Ud over et havnebad er det af stor betydning for opholdsmuligheder og den rekreative anvendelse af havnen, at kanten mellem land og vand bearbejdes, så adgangen til vandet lettes. Det allerede gennemførte projekt på Jessens Mole i området omkring havnekontoret er et eksempel herpå.

Strategi for landskab



Markant topografi

Ud over den menneskeskabte bystruktur udgør landskabet det helt væsentlige karaktertræk ved byen. Det gælder beliggenheden ved vandet, men også byens særlige topografi, hvor byen løfter sig op fra vandet, og samtidig er omkranset af højdekurver.

*Terrænfaldet opleves mest fra vandsiden. Terrænet opleves særligt langs Møllergade, hvor det smalle men homogene bebyggelsesmønster danner en spænding med det krumme forløb over stigning og fald. Fra byens middelalderlige øst-vestgående hovedgade, Gerritsgade, fornemmes ligeledes det markante terrænfald mod kysten. Der findes ikke mange panoramaudsigter fra byens toppunkt, men man fornemmer udsnit af terrænfaldet gennem stræder og passager mellem huskroppene.
(citat: Byens Rum og Byens Liv, side 13)*

Et længdesnit gennem byen illustrerer hvordan byens bygninger følger det markante terrænfald og danner en særegen byprofil.





Visualisering af trappen fra Møllergade og gågaden til Toldbodvej og havnen.

Baggrund

Nærheden til bymidten er et markant karaktertræk for Svendborg Havn. Nærheden fortæller dels om havn og by som to sider af samme sag op gennem historien, dels om de særlige landskabelige vilkår, hvor havnen med sin placering ved et knæk på sundet er omgivet af og nærmest pakket ind i et kuperet landskab på flere sider. Dette karaktertræk er vigtigt at bevare, tydeliggøre og udvikle i en omdannelsesproces.

I byrumsprojektet Den Grønne Tråd er det hovedmålet at sikre og udbygge forbindelsen mellem by og havn. I de omfattende forarbejder til dette projekt er sammenhængen og mulige indsatser grundigt beskrevet. Byrådet har besluttet en strategi for overgangszonen mellem bymidte og havn og i samarbejde med Fonden Realdania igangsat Den Grønne Tråd. Strategien udmøntes i en ny forbindelse fra bymidtens nyere og middelalderlige byrum via Møllergade ad en ny trappe til et stræde mellem Toldbodvej og Jessens Mole. Motivet for sidstnævnte del af projektet er bymidtens eksisterende og karakteristiske stræder og slipper, som findes i flere udgaver ned over kystskrænten helt fra Brogade, Klosterstræde, Munkestræde, Hulgade og flere forbindelser over private arealer.

Landskabets store træk tegnes af de højdemæssige variationer, men forskelle i bebyggelser og beplantninger spiller ind i den mere lokale oplevelse af landskabet. Omkring havnen mødes således mange forskellige overflader og karaktertræk: byens skrænter og bagvedliggende flader er næsten alle bebyggede, dog brudt af små grønne områder med markante træer. Dele af havnen er spredt og lavt bebygget, andre dele tæt og højt. Vandfladen skærer sig ind i havnen og giver udsigt til den uberørte natur på skansen lige på den anden side af sundet.

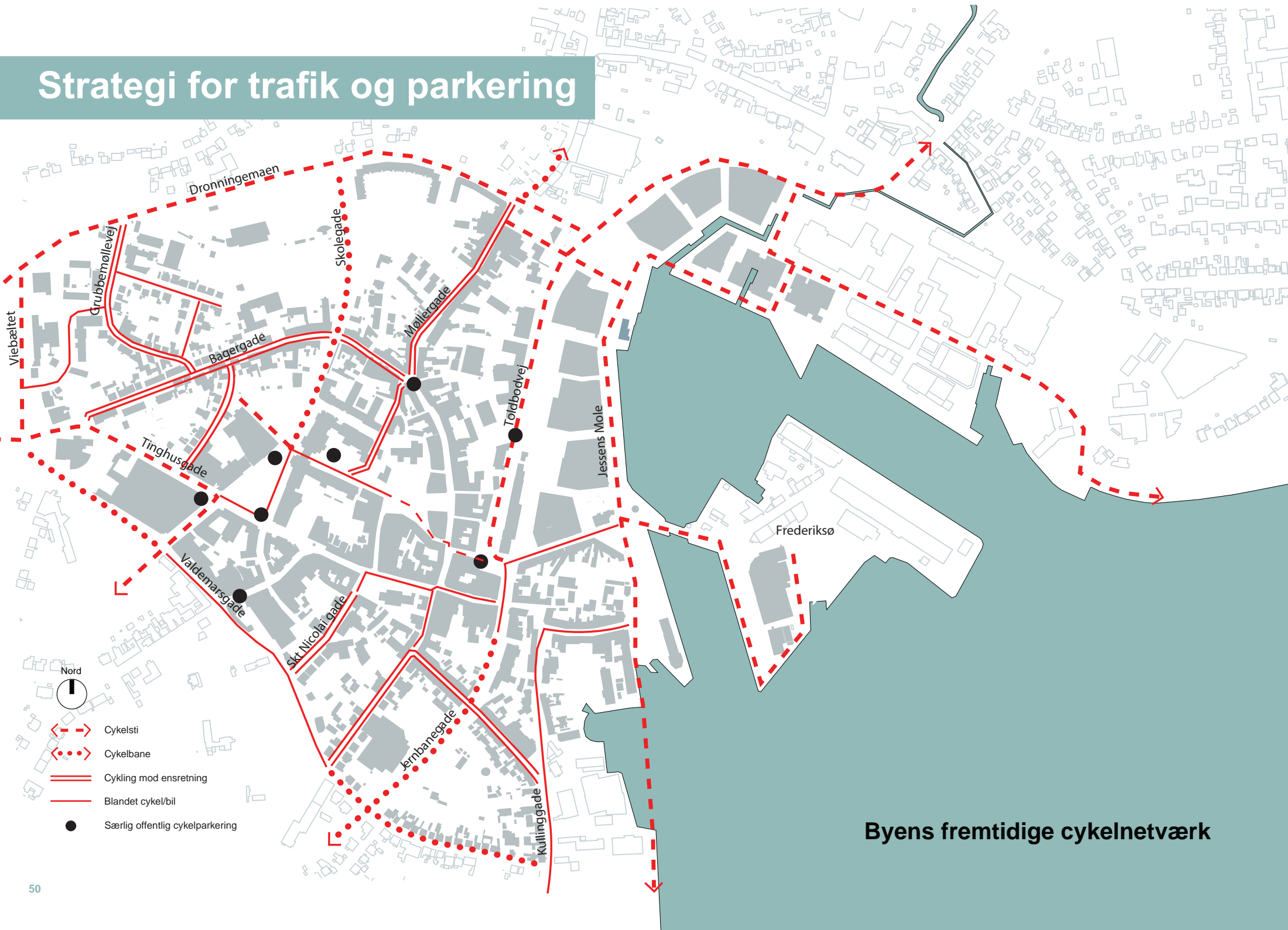
Strategi

- Sikre oplevelse af landskabet indefra og udefra.
- Fra bymidten sikre snævre udkig og bredere udsigter over havnen.
- Fra havnen og sundet skal byens profil være synlig med tagrygge, kirketårne og markante træer.
- Begrænsning af bygningshøjder mod byen – muligheder for højere byggeri ved Østre kaj.

Længdesnit igennem havnen.



Strategi for trafik og parkering



Byens fremtidige cykelnetværk

Baggrund

I kraft af Svendborgs særlige topografi og historien med havnen som centrum danner havnen et transitområde for trafikken mellem de øst- og nordøstlige bydele på den ene side og bymidten og det vestlige Svendborg på den anden. For at begrænse den gennemkørende trafik i havneområdet blev der derfor i 2008 anlagt en forlængelse af Nyborgvej over det tidligere godsbanearreal, som Svendborg Kommune havde erhvervet fra DSB.

Hensigten med de omfattende trafikale omlægninger var endvidere at fjerne eller reducere den trafikale barriere mellem dels godsbanearialet, dels området mellem Toldbodvej og Jessens Mole og kajkanten og vandet.

Efter omlægningerne bærer Nyborgvej nu den primære transittrafik udenom havneområdet til Dronningemaen og trafikken på Jessens Mole er reduceret. Dog er Jessens Mole fortsat relativt belastet af trafik, ikke mindst til Ærøfærgerne. Som forventet vil der være en uundgåelig trafik på Toldbodvej og Kloster Plads på grund af den trafik, der har mål i den østlige del af bymidten. Den barriere er dog reduceret i kraft af det nye profil på Toldbodvej, som letter krydsning for fodgængere og sikrer cyklister. De nye vejanlæg, anlægget af den nye kollektive trafikterminal og etableringen af Den Grønne Tråd bidrager alle

til en forbedret sikkerhed og tryghed for de lette trafikanter og sikrer en forbedring af den trafikale bæredygtighed.

Dele af arealerne omkring inderhavnen rummer i dag - ubebyggede som de er - en del parkering på terræn, som understøtter funktioner i området, men som også opfylder en del af bymidtens parkeringsbehov. Med ønsket om at skabe en ny, tæt bydel på havneområdet forsvinder disse parkeringsarealer (Nordre Havnevej og ved Rutebilstationen), og der skal findes alternative parkeringsmuligheder.

Strategi

Udviklingsplanens område vil i kraft af den planlagte bymæssige karakter, tæthed og arealanvendelse give mere trafik. Det er dog vurderingen, at det eksisterende vejnet med Nyborgvej og Toldbodvej som de vigtigste veje vil kunne afvikle denne trafik.

Udviklingsområdets centrale placering lægger op til, at der planlægges for en bæredygtig transport - med nærhed til en kollektiv trafikterminal og med korte cykelafstande bør der arbejdes for en nedbringelse af biltrafikens andel af transportarbejdet. Opretholdelsen af færgelejer i havnen, en øget frekvens på færgerne og en opretholdelse af en begrænset godstrafik over kaj betyder imidlertid, at der fortsat vil være en vis andel tung trafik i havneområdet.

Stier

De primære og sekundære trafikveje er eller vil blive anlagt med cykelstier i eget tracé.

Langs havnekajen etableres der i princippet et sammenhængende stiforløb for både gående og cyklende. Tidshorizonten for etableringen af stien kan afhænge af tidshorizonten for eventuel afvikling af miljøtunge virksomheder eller virksomheder, hvor kajstrækninger må holdes afspærret i overensstemmelse med terrorlovgivningen.

Dette afhænger af i hvilken udstrækning kajerne anvendes til fragt- og passagerskibe i international sejlads. Det vil på kort sigt derfor ikke være muligt at etablere sammenhængende stiforbindelse på Østre Kaj og Frederikssø nordkaj. Endvidere forhindrer anvendelsen af dele af Frederikssø til værftsaktiviteter, at der er gående og cyklende trafik gennem disse delområder (Ring Andersens Værft og Petersen & Sørensen).

Endelig etableres der stiforbindelser - i form af stræder og slipper - for gående og i visse tilfælde cyklende mellem byen og havnen. Disse stiforbindelser bygger på "Strategi for overgangszonen", som også er grundlaget for Den Grønne Tråd.

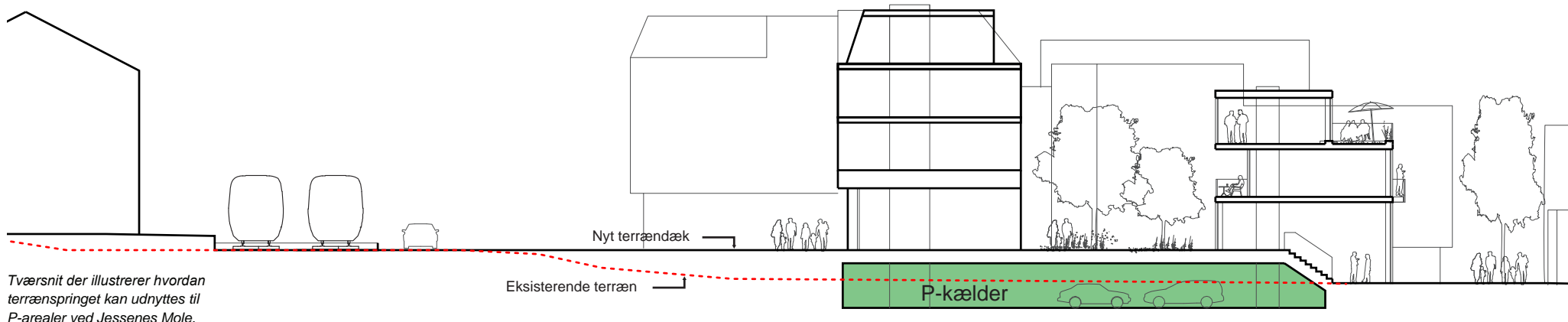
Strategi for trafik og parkering



Vejnet og parkering

Nord





Vejnet

De primære trafikveje er allerede gennem den hidtidige planlægning fastlagt til Nyborgvej og Toldbodvej.

De sekundære trafikveje, som forbinder delområderne med de overordnede trafikveje, vil være Østre Havnevej og Jessens Mole. Derudover vil Udviklingsplanens område rumme en række stræder med blandet trafik, som sikrer forbindelse mellem byens enkelte funktioner og trafikvejnettet.

Trafikken til og fra færgerne bliver fortsat afviklet ad Jessens Mole, som ligeledes skal bære trafik til og fra Frederiksbø. Tilsvarende vil Østre Havnevej, så længe der opretholdes tungt erhverv her, skulle afvikle tung lastbiltrafik. Især den nordligste del af Toldbodvej vil bære bustrafik til og fra busterminalen.

Ligesom Toldbodvej og til dels Østre Havnevej er ombygget for at skabe større sikkerhed og tryghed samt reducere barrierenvirkningen, skal Jessens Mole ombygges således at den sikrer krydsende fodgængerstrømme fra byen mod

havnen og giver en sikker afvikling af cykeltrafik med stor fremkommelighed. Dette skal ske under hensyntagen til afvikling af trafik bl.a. til Ærøfærgerne.

Parkering

For at muliggøre den tætte by og for at sikre byrum af høj kvalitet skal parkering i størst muligt omfang placeres i parkeringshus eller indbygget i plinte, som anlægges som led i klimasikringen af området. Anlæg af egentlige parkeringskældre er særdeles dyrt og forventes ikke at blive anvendt i noget større omfang. På grund af de særlige terrænforhold mellem bymidte og havn med et vist terrænspring omkring trafikterminalen vil der med fordel kunne etableres en p-kælder, som ikke kræver væsentlig nedgravning.

I kommuneplanen er kravene til antallet af parkeringspladser i forhold til etagearealet lavere end i kommunens øvrige områder. Det skyldes bl.a. ønsket om at begrænse trafikken, de bedre muligheder for anvendelse af kollektiv transport, cykling og gang samt hensynet til byrummene. For havneområdet benyttes de samme lavere parkeringsnormer.

Som udgangspunkt er det målet, at udviklingsplanens delområder skal være selvforsynende med parkering. Det kan accepteres, at mindre dele af parkeringen foregår i et tilstødende område.

Frederiksbø udgør i den sammenhæng en særlig udfordring, idet ledige arealer på terræn vil være stærkt begrænsede. Her kan der blive tale om at større dele af parkeringen må sikres i delområder på "fastlandet". Der arbejdes fortsat på undersøgelser af muligheden for at etablere parkeringshus i Hulgade.

Et virkemiddel til begrænsning af parkeringen er dobbeltudnyttelse af pladserne. Muligheden herfor skal vurderes i detailplanlægningen i form af lokalplaner, når sammensætningen af anvendelse i de enkelte delområder kan fastlægges mere præcist.

Strategi for maritim kulturarv



Baggrund

Svendborg Havn har i århundreder været udgangspunkt for vækst og udvikling for Sydfyn, og heldigvis kan havnens centrale rolle stadig aflæses i en række velbevarede kulturmiljøer og enkeltbygninger. Tilsammen kan disse betegnes som Svendborgs maritime kulturarv, selv om denne også har mange andre ansigter: f.eks. gamle træ- og stålskibe, som fylder en del i havnen, men også de mange hjemmehørende søfolk, som med deres brug af havnen og interesse for dens udvikling er med til at skabe liv.

I 2008 afsluttede Kulturarvsstyrelsen en gennemgribende kortlægning af danske havne ("Industrisamfundets havne 1840-1970"). Her er Svendborg Havn sammen med seks andre havne beskrevet detaljeret med baggrund i de særligt store bevaringsværdier kortlægningen havde vist.

"Svendborg Havns styrke er den store bredde i de bevarede miljøer, der hver for sig rummer fortællinger om typiske aktiviteter på erhvervshavnen og viser vigtige historiske perioder. Industrisamfundets udvikling afspejles tydeligt i havnens velbevarede bygninger, der fortæller om forsyningsvirksomhed, kornhandel, trælast, dampmøller, tidlige fabrikker, korn- og foderstofvirksomhed og ikke mindst skibsbyggeri. Fortællingen om den transportmæssige omvæltning i anden halvdel af 1800-tallet er desuden stærkt repræsenteret i form af

dampskibsmole, kvægtorv og den nærliggende godsbanegård. Samtidig er havnens særtræk af stor kulturhistorisk værdi, bl.a. de mange små mæglerkontorer og boder, den private havn fra kornsalgssperioden – Baagøes Plads – det sjældne gasværksmiljø og ikke mindst værfterne, som var så karakteristisk for egnen." (cit.: Industrisamfundets havne 1840-1970, side 280).

Svendborgs rolle som Danmarks bedst bevarede industrihavn førte til, at Kulturarvsstyrelsen i 2009 udpegede Svendborg som kulturarvskommune med særlig fokus på at beskrive og udvikle den byggede maritime kulturarv. Kulturarvskommuneprojektet har nu resulteret i en udpegning af 8 kulturmiljøer på Svendborg Havn, som er indarbejdet i Kommuneplan 2013.

Listen omfatter:

- Den runde lystbådehavn
- Tåsingeoverfarten
- Færgehavn på Havnepladsen
- Gasværkshavnen
- Købmandsgården Baagøe og Riber i Kullinggade
- Korn og foderstof på Østre Havn
- Trafikhavn på Jessens Mole og Nordre Kaj
- Værftshavnen på Frederikssø.

Grundlaget for at udpege de 8 kulturmiljøer har været Kulturarvsstyrelsens kortlægning fra 2008 (undersøgelsen er gennemført efter den såkaldte SAVE-metode).

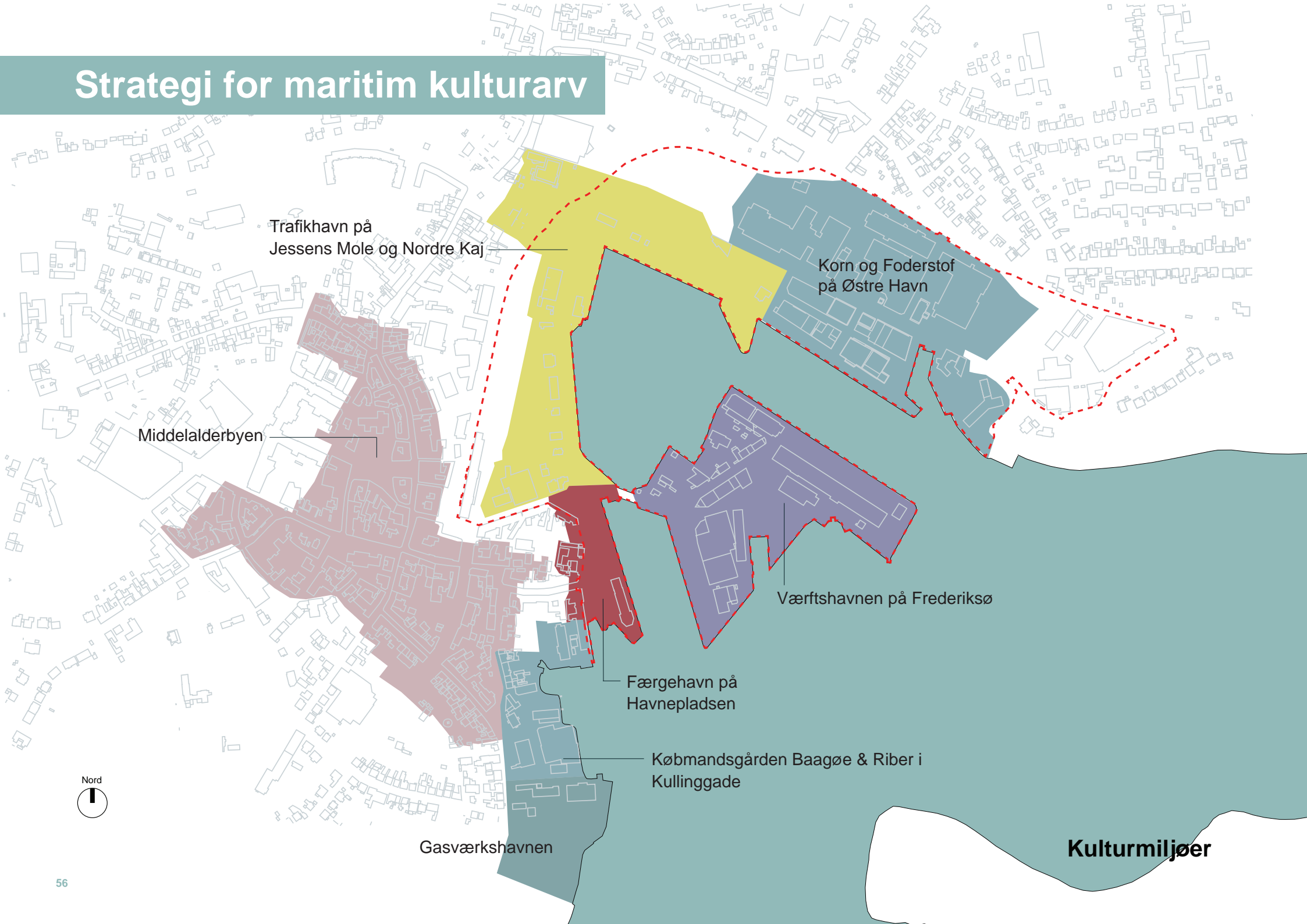
Strategi

I Kommuneplan 2013 er der formuleret overordnede mål for havnens kulturmiljøer, de bærende bevaringsværdier for hvert enkelt kulturmiljø og forslag til indsatser. Det er byrådets mål for havnens kulturmiljøer, at:

- de bærende bevaringsværdier i det enkelte kulturmiljø bevares og synliggøres som eksempel på en central funktion i den industrialiserede havn.
- kulturmiljøet, såfremt de oprindelige aktiviteter afvikles, kan overgå til nye byfunktioner under hensyntagen til områdets bærende bevaringsværdier.
- udviklingen indenfor kulturmiljøet sker på baggrund af stedets kvaliteter, særpræg og lokal identitet.

Det er en stor udfordring at synliggøre kulturarven og samtidig sikre udviklingsmuligheder. Havnens kulturarv skal derfor ikke forstås som en rigid spændetrøje, men som et potentiale for at skabe en endnu mere attraktiv havn. Udpegningen af kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger er derfor ikke en hindring for at omdanne og ændre anvendelsen, men et redskab til dels at synliggøre de historiske fortællinger, dels til at udnytte fortællingerne i havnens fremtidige udvikling.

Strategi for maritim kulturarv



Trafikhavn på
Jessens Mole og Nordre Kaj

Korn og Foderstof
på Østre Havn

Middelalderbyen

Værftshavnen på Frederiksø

Færgehavn på
Havnepladsen

Købmandsgården Baagøe & Riber i
Kullinggade

Gasværkshavnen

Kulturmiljøer





Havnepladsen ca. 1900.

Færgenhavn på Havnepladsen

De bærende bevaringsværdier i kulturmiljøet er:

- den åbne og meget brede havneplads med oprindelig brostensbelægning, pullerter og jernbanespor til Frederikssø og Ærø-færgen.
- den sammenhængende række af havnerelaterede gæstgiverier, hoteller og restaurationer.
- det fritliggende stykgodspakhus (Maritimt Center).

Havnepladsens bidrag til Svendborgs rolle som springbræt til øerne i Det Sydfynske Øhav bør understreges også i fremtiden. En forøget trafik som følge af en intensiveret færgedrift kan eventuelt komme i konflikt med bevaringsinteresserne, men eksempelvis øget færgefrekvens kræver ikke nødvendigvis større opmarcharealer.

De behov for ændringer af Havnepladsen, som kan opstå ved en intensiveret færgedrift bør gennemføres under hensyntagen til områdets sårbarhed, herunder fastholdelsen af det åbne præg og bevaringen af kulturhistoriske spor på terræn i form af jernbanespor og granitbelægninger. Hensynet til de kulturhistoriske spor skal imidlertid afvejes i forhold til funktionalitet og tilgængelighed.



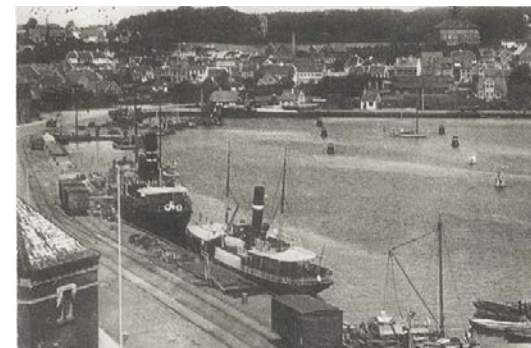
Værftshavnen på Frederikssø.

Værftshavnen på Frederikssø

De bærende bevaringsværdier i kulturmiljøet er:

- Ring-Andersens Værft rummer en helhed af karakteristiske værkstedsbygninger, kontor, broer og beddinger, som er unik og bør bevares i sin helhed.
- Svendborg Værfts tidligere område rummer for den sydvestlige dels vedkommende en helhed af karakteristiske værkstedsbygninger og haller, administrationsbygning og bedding, som bør bevares og udvikles i sin helhed.
- den ubebyggede og klart afgrænsede vestvendte kaj.
- det ubebyggede areal omkring beddingen.

For at leve op til målet om at det oprindelige skibsværftsmiljø fortsat skal kunne forstås og opleves bør en udvikling på Frederikssø tage udgangspunkt i bevaring af træskibsværftet i sin nuværende form og størst mulig genanvendelse af stålskibsværftets bygningsmasse på Frederikssøes vestside.



Dampskibe ved Jessens Mole.

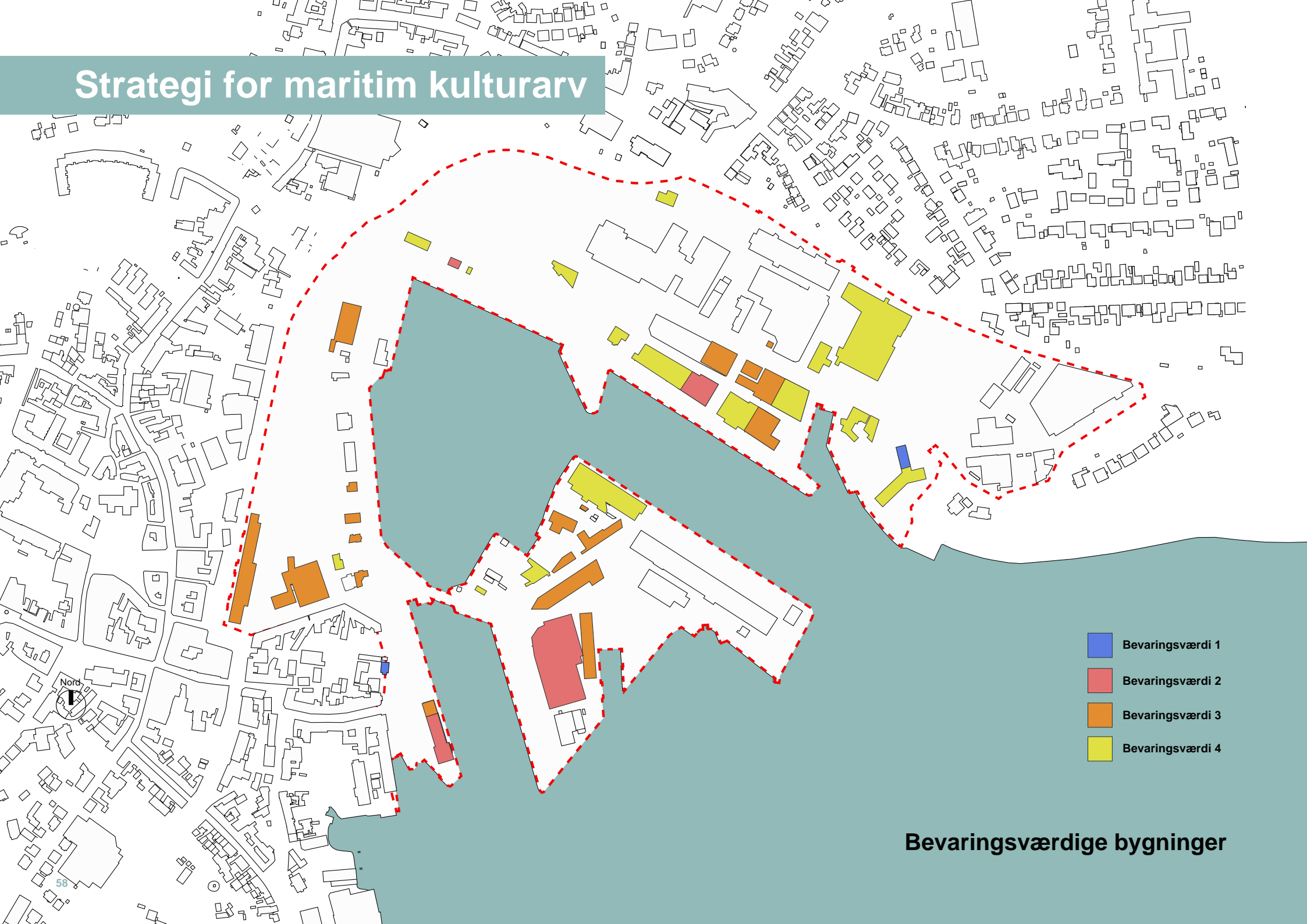
Trafikhavn på Jessens Mole og Nordre Kaj

De bærende bevaringsværdier i kulturmiljøet er:

- den åbne og brede havnekaj Jessens Mole med oprindelig brostensbelægning, pullerter, ophalersted og jernbanespor til Frederikssø og Ærø-færgen.
- den åbne og brede havnekaj Nordre Kaj med delvist bevarede jernbanespor.
- den åbne, solitære karakter af den bevaringsværdige småskalabebyggelse langs Jessens Mole.
- Toldbodens storladne, solitære beliggenhed.

Kulturmiljøet kan komme til at bidrage til, at der bliver skabt en længe efterspurgt sammenbinding mellem bymidte og havn. Dette kan komme i konflikt med et kulturhistorisk grundet ønske om at sikre områdets oprindeligt mere åbne karakter. I de hidtidige planer for havnenes udvikling er kulturmiljøet omkring Jessens Mole og Nordre Kaj udpeget til at skulle udgøre det centrale bindeled mellem bymidte og havn bl.a. gennem tilførelse af ny bebyggelse, nye funktioner og nye byrum. Strategien for denne udvikling bør være at bevaringsværdige bygninger og bærende bevaringsværdier indarbejdes i konkrete bygge- og anlægsprojekter. Dog skal bevaringsværdige enkeltbygninger underordne sig en ny samlet bebyggelse.

Strategi for maritim kulturarv



Bevaringsværdige bygninger



Østre Kaj år 1901.



Gl. havnekontor på Jessens Mole, bevaringsværdi 3.

Korn og foderstof på Østre Havn

De bærende bevaringsværdier i kulturmiljøet er:

- silopakhusenes store bygningsvolumener ud mod Østre Kaj danner et karakteristisk billede på den industrialiserede havn.
- i kvarteret mellem Østre Havnevej og Østre Kaj underordner pakhuse, silopakhus og administrationsbygning sig et stramt funktionalistisk gadenet i gridmønste.
- havnefronten på Østre Kaj er organiseret efter en funktionelt betinget byggelinie, der sikrer et bredt ubebygget håndteringsareal på kajen.
- en række tekniske anlæg, som bidrager til fortællingen om den industrialiserede havn: sporanlæg fra godsbanen, brovægt på Troensegårdsvej, granitpulleter ved Frihavnen, kran/sugeanlæg ved Kelloggs' silo samt transportører og sugelanlæg på siloer.

Såfremt der skal ske en omdannelse af Østre Kaj, som indebærer nedlæggelse af de nuværende produktionsvirksomheder, er det ønskeligt, at forandringen sker under hensyntagen til de kulturhistoriske spor som er i såvel områdets overordnede organisering som i de bevaringsværdige bygninger. Ønsket er at den særlige industrihistorie på Østre Havn kan opleves og formidles via strukturer og bygningsmasse.

Bevaringsværdige bygninger

Bevaringsværdige bygninger er udpeget i kommuneplanen. På kortet er gengivet de mange bevaringsværdige bygninger indenfor Udviklingsplanens område. Bygninger med værdien 1 er som oftest fredede bygninger og er omfattet af en særlig beskyttelse via fredningslovgivningen. Bygninger med værdierne 2-4 er bevaringsværdige bygninger, som i kraft af deres arkitektur, kulturhistorie og håndværksmæssige udførelse er fremtrædende eksempler inden for deres slags.

Bygninger med bevaringsværdi 1-4 må ikke nedrives uden Byrådets godkendelse.

Det er byrådets mål at registrere og sikre de arkitektoniske, kulturhistoriske og miljømæssige værdier i de bevaringsværdige bygninger, så de ikke forringes men gerne forbedres. Derudover er det byrådets mål at udbrede oplysning om bevaringsværdige bygninger. Med havnens mange kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger ligger der en vigtig opgave her.

Strategi for bæredygtighed



Baggrund

I visionen for Svendborg Havn bliver Svendborg Havn set som en fremtidig bæredygtig bydel. Som udgangspunkt omhandler bæredygtighed idéen om at sikre fremtidige generationer de samme muligheder som den nuværende generation overtog kloden med. I den forstand handler bæredygtighed meget om vores aktiviteter indflydelse på naturgrundlaget. Men bæredygtighedsbegrebet bliver også i mange sammenhænge set langt bredere ift. økonomiske, kulturelle og sociale spørgsmål. I relation til at omdanne havnen og danne en ny bydel ser byrådet umiddelbart følgende overordnede aspekter i bæredygtighedsbegrebet:

- Sundhed og sociale forhold
- Økonomi
- Miljø og energi

I det følgende udfoldes disse aspekter i en række underpunkter.

Strategi

Sundhed

Den sundhedsmæssige bæredygtighed handler om at fremme en sund livsstil. Den fysiske planlægning og byggeprojekterne skal understøtte det ved bl.a. at tilbyde gode muligheder for friluftsliv, motion og idræt (både organiseret og uorganiseret) samt sikre gode muligheder for gang- og cykeltrafik.

Det giver store fordele at tænke disse aktiviteter med, når de byområder omdannes eller nyanlægges. I havneområdet ligger der en

gylden mulighed for at skabe gode og bycentrale motionsmuligheder i en sammenhængende havnepromenade. Jo tættere på boligen eller arbejdspladsen motionsmulighederne ligger og jo mere integreret en del af byen disse aktiviteter er, des bedre udgangspunkt for sundhed vil der kunne opnås. Den sammenhængende havnepromenade for både gang- og cykeltrafik vil endvidere henvende sig til den omkringliggende by og skabe nye sammenhænge på langs af sundet.

Ud over muligheden for motion kan sundheden også styrkes gennem tilbud om byhaver og taghaver og de muligheder for lokal fødevarerproduktion der ligger heri. Sundhedsaspektet kommer endelig i fokus i det endelige valg af byggematerialer.

Sociale forhold

Social bæredygtighed drejer sig i høj grad om at skabe rammer for et alsidigt byliv og modvirke tendensen til ghettodannelse. En meget konkret måde at modvirke socialt ensidige bydele er at arbejde med en bred sammensætning af boligtyper og ejerformer. Det resulterer som regel i en mangfoldighed i sammensætningen af beboerne. Men fokus bør også være på at skabe alsidighed i sammensætningen af erhverv og kulturtilbud for at tiltrække en bred vifte af ansatte og brugere.

Muligheder for at mødes og opleve andre livsstile kan bidrage til at skabe en social bæredygtighed. Byrummene og havnepromenaden er derfor også et instrument til skabelsen af social bæredygtighed.

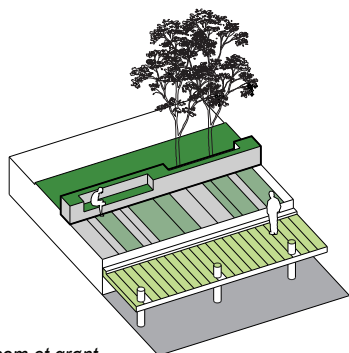
Svendborg Havn har, ligesom så mange andre havne, en tiltrækning på en række af samfundets udsatte grupper. I Svendborg ligger havn og stationsområde i tæt sammenhæng, og tendensen er måske af den årsag forstærket her. I en omdannelse af havnen skal der være særlig fokus på at sikre opholdssteder for byens udsatte. Udviklingsprojekterne vil ikke kunne undgå at ramme nogle af de steder på havnen, hvor de udsatte i dag mødes. Som led i udviklingsprocessen skal der derfor sikres erstatninger i form af nye møde- og opholdssteder for disse grupper.

Økonomi

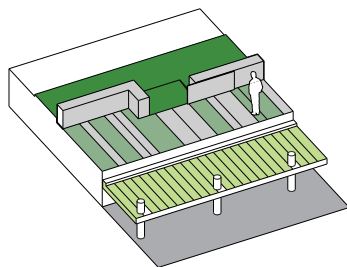
Økonomisk bæredygtighed kan både ses i forhold til anlægs- og driftøkonomi. Da projektet først i senere faser vurderes med hensyn til den samlede økonomi er det ikke muligt på det nuværende grundlag at vurdere projektets økonomiske bæredygtighed.

Som udgangspunkt må der forventes et krav om økonomisk bæredygtighed uanset om projektet gennemføres i offentligt regi, i offentligt/privat samarbejde eller under rene private former. I den udstrækning der er private interesser involveret må det endvidere forventes, at der skabes et afkast af den investerede kapital.

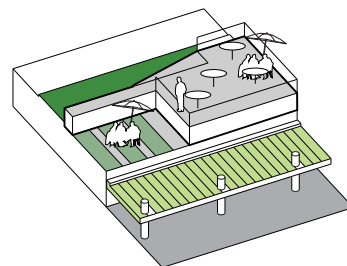
En vurdering af den økonomiske bæredygtighed forudsætter en forholdsvis detaljeret bearbejdning af anlægs- og driftsomkostninger og afsætningsmuligheder, herunder en værdifastsættelse.



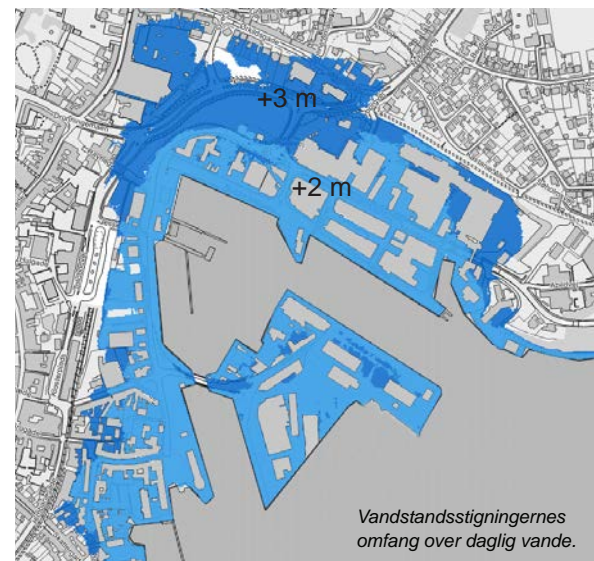
Diget som et grønt byrumselement



Åbninger sikrer adgang til vandkanten



Forhøjninger på diget kan bruges som platforme til udeservering og udkigsposter



Vandstandsstigningernes omfang over daglig vande.

Klima

De bedste bud videnskaben har på effekterne af de igangværende klimaændringer er, at Danmark får ændrede vejrforhold i retning af kraftigere nedbør, mere blæst, højere gennemsnitstemperaturer og stigende vandstand i havet. En udviklingsplan for et kystnært område må have en strategi for ekstreme vejr-situationer. Men i et nyt byudviklingsområde som havnen må bebyggelsen og infrastrukturen også udformes, så den i mindst mulig grad bidrager til at forværre klimasituationen. Svendborg Kommunes overordnede mål på klimaområdet er, at kommunen forbereder sig så godt som muligt på klimaændringerne. Kommunen skal som minimum leve op til de statslige målsætninger. Samtidig skal der skabes så mange grønne jobs som muligt.

Der er en vis usikkerhed omkring, hvad klimaændringerne vil betyde for Svendborg Kommune på langt sigt. I første omgang betyder skybrud og tøbrud, at vandløb og kloakledninger ikke kan lede de store vandmængder væk hurtigt nok. Skybrud viser en tendens til at blive kraftigere, og ske oftere. Der er ikke én løsning på dette problem. Vi skal formentlig både bygge

større rør og samtidig blive bedre til at forsinke vandmasserne, inden de oversvømmer følsomme områder.

Der optræder også oversvømmelser af de havnære områder under stormflod. Disse oversvømmelser vil formentlig blive hyppigere og større, og Svendborg Kommune skal beslutte, hvordan kommunen vil imødegå udfordringerne. Svendborg Kommune har lavet en stormflodsanalyse, som kan bruges til at vurdere, om et bestemt byggeri vil blive oversvømmet ved stormflod. Bygherrer, der ønsker at bygge tæt på havniveau, opfordres til at se nærmere på stormflodsanalysen, for at træffe beslutning om, hvor godt man ønsker at sikre et byggeri mod oversvømmelser fra havet. Stormflodsanalysen skal også anvendes i forbindelse med den kommunale planlægning, så vi undgår at udlægge stormflodstruede arealer til en anvendelse, der ikke tåler oversvømmelse.

Svendborg Kommune fremlægger i efteråret 2014 en klimatilpasningsplan, der først og fremmest vil udpege hvilke områder, der er truet af oversvømmelse, og hvor de største samfundsmæssige værdier er på spil.

Klimatilpasningsplanen indeholder scenarier for en havvandsstigning på 2 og 3 meter, svarende til en 100 års hændelse i 2010 og 2110.

For at imødegå risikoen for oversvømmelser i forbindelse med stormflod indeholder udviklingsplanen forslag om at ny bebyggelse i områder uden eksisterende – og måske bevaringsværdig bebyggelse – hæves op på plinte, hvor bebyggelsen opføres med gulvkoter der friholder bebyggelsen for oversvømmelse i højvandssituationer. I de centrale dele af havnen etableres der derudover et dige med en topkote på 2,5 til 3 m (det vil sige 1-1,5 m over kajkanten). Diget kan sikre områder med bevaringsværdig bebyggelse. Endelig vil der også være mulighed for at sikre enkeltbygninger med skotter der isættes i forbindelse med en højvandssituation.

Diget, som etableres parallelt med og bag havnepromenaden tænkes med en rekreativ funktion. Det bør således opføres i varierende bredder og med varierende overflader, så det kan indgå som et byrumsmøbel og bruges til ophold, bevægelse og leg.

Strategi for bæredygtighed



Regnvand

Afledningen af regnvand skal tænkes ind i byplanen dels som et bæredygtigt og rekreativt element, dels som sikkerhed imod overbelastning af kloaksystemet. Fra dele af området kan regnvandet afledes direkte til havnebassinet, mens det fra andre dele kan ledes til beplantede trug til nedsivning og optagelse i træer og planter, eller gennem filtrering til brug i bassiner, vandkunst, biotoper eller lignende.

Dele af havneområdet og nærliggende arealer ved Ørkildsgade mv. er i dag ramt af oversvømmelse i forbindelse med skybrud. Ved dimensioneringen af afledning af regnvand fra området skal behovet for afledning af overfladevand fra baglandet tænkes med. En mulighed for afledning af overfladevand vil være en åbning og flytning af Kobbervækken. En sådan løsning vil i særlig grad kunne forene behovet for afledning af vand ved skybrud med ønsket om at udnytte klimasikring rekreativt og skabe bedre leveforhold for fisk.

Energiforsyning og -forbrug

Svendborg Kommune har forpligtiget sig til at arbejde for de statslige mål omkring udledning af drivhusgasser. Det betyder bl.a., at kommunen skal være fuldt forsynet med energi fra vedvarende kilder i 2050. Samtidig vil Svendborg Kommune fremover ved nybyggeri leve op til kravene for lavenergibyggeri, dvs. niveauet over gældende standard. Ved ombygninger og vedligehold skal man leve op til det niveau, der er økonomisk bæredygtigt, set i forhold til bygningens generelle stand og forventede levetid. Det er et overordnet mål at skabe maksimal

bæredygtighed i havneområdet – som minimum en CO2-neutral bydel med hensyn til bygningsdrift, når bydelen er fuldt udbygget. Udfordringen i forhold til denne målsætning er blandt andet den store andel af bevaringsværdig bebyggelse, som umiddelbart er vanskelig at energioptimere. Udviklingsplanens område vil kunne forsynes med fjernvarme fra Svendborg kraftvarmeværk.

I forbindelse med nybyggeri og byomdannelse skal der arbejdes med solceller og eventuelt vindenergi. Dertil kommer, at muligheden for at udnytte havstrømmen i sundet som energikilde skal undersøges.

Udviklingsplanen skal trafikalt udformes på en måde, der lægger op til maksimal anvendelse af kollektiv trafik, cykling og gang. Mulighederne herfor er til stede i kraft af områdets centrale placering i byen og nærheden til Svendborgs trafikterminal.

Jordforurening

Alle arealer indenfor udviklingsplanens område er områdeklassificeret. Jord i områdeklassificeret område antages som udgangspunkt som minimum at være lettere forurenet. Det betyder, at jorden ikke kan fjernes, uden at den kan dokumenteres ren ved analyser.

Væsentlige dele af havneområdet er kortlagt på Vidensniveau 1 eller 2, hvilket vil sige ud fra alene en historisk viden om hvilke aktiviteter, der er foregået (mistanke om en forurening), eller en konkret viden ud fra jordbundsundersøgelser.

På Frederikshavn er der kortlagt områder med kraftige forureninger med baggrund i områdets forhistorie som olie- og benzindepot, men også i en række andre områder på havnen er der kraftige forureninger efter kul- og koksoplæg, petroleums- og benzindepoter mv.

I detailplanlægningen skal det ud fra bebyggelsens konkrete udbredelse og anvendelse vurderes i hvilket omfang, der skal fjernes jord samt hvilke andre indsatser der må sættes i værk.

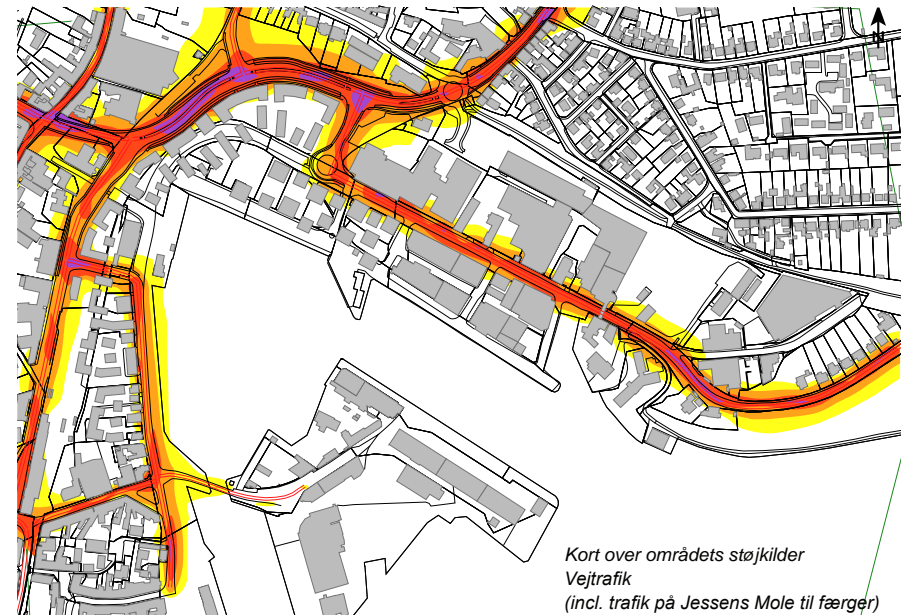
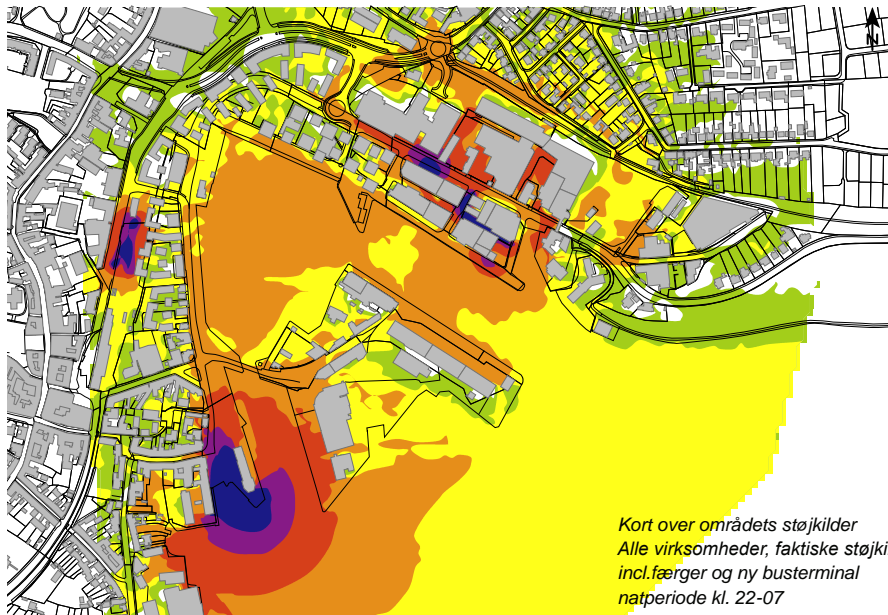
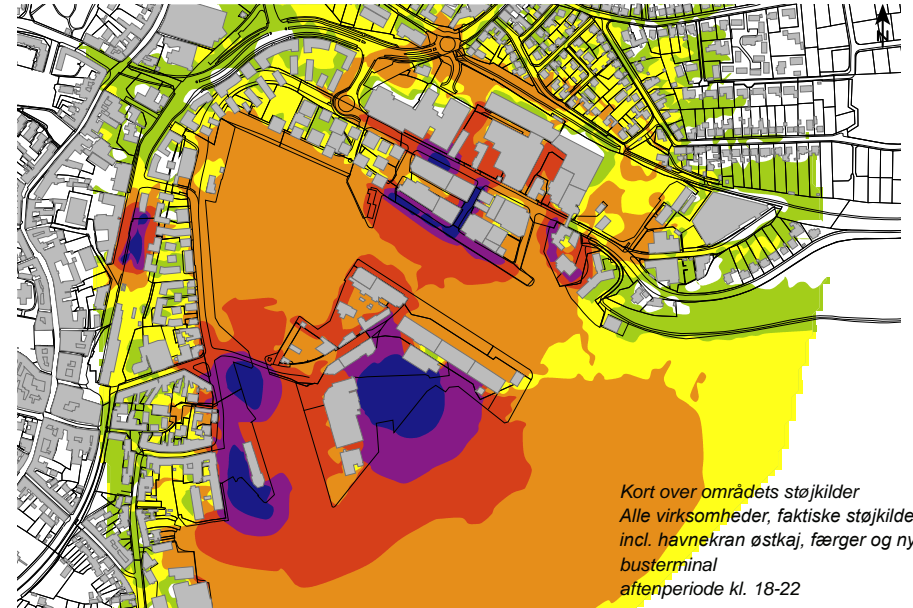
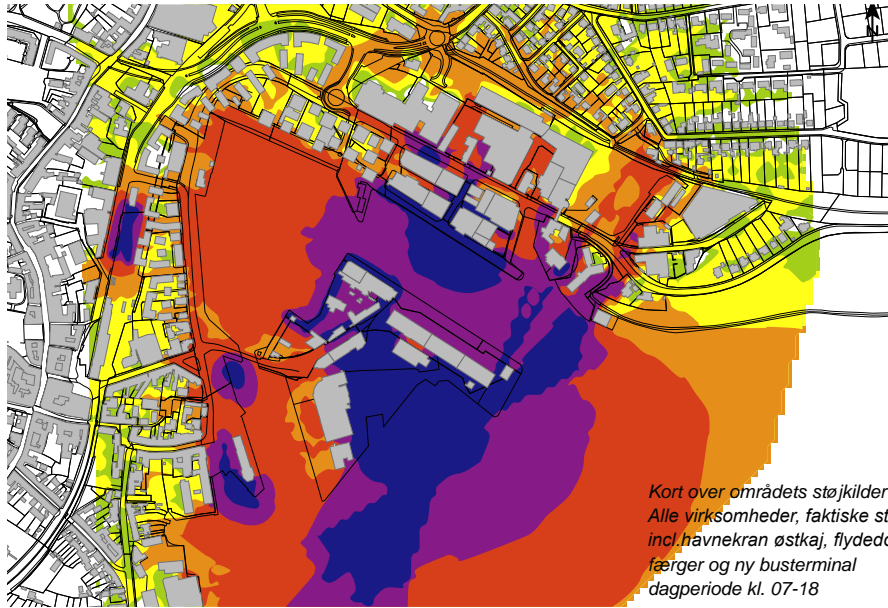
Ud fra historisk materiale og undersøgelser er der foretaget et bedste skøn over, hvor der er forurenet med hvilke komponenter og i hvilken grad.

Støv

Støvgener reguleres gennem miljøgodkendelser og miljøtilsyn. På mindre virksomheder, hvor der ikke kræves miljøgodkendelse, kan støvgener reguleres gennem indskærpsler og påbud. DLG har nyligt fået revurderet deres miljøgodkendelse, hvilket indebærer, at virksomheden skal have udført støvmålinger til dokumentation for, at gældende støvgrænseværdier bliver overholdt. Støv fra sandblæsning i en flydedok må ikke være generende for omgivelserne. Støv fra sandblæsning reduceres ved støvnet for enden af flydedokken, samt ved i driften at tage højde for vindretning og hastighed.

Støvgener som fremkommer ved losning/lastning af støvende gods over kaj, vil kunne reguleres gennem påbud til den, der udfører aktiviteten.

Strategi for bæredygtighed



Erhvervsstøj	Dag	Aften	Nat
Færger			
DLG			
P&S			
Ring Andersen			

Grøn = ingen overskridelse.

Gul = mindre overskridelse. (op til 5 dB. overskridelse)

Orange = Væsentlig overskridelse. (5 til 10 dB. overskridelse)

Rød = stor overskridelse. (over 10 dB. overskridelse)

Støj

Støjfølsomme anvendelser såsom kontorer og boliger må ikke belastes af støj i væsentlig omfang. Erhvervsstøj og trafikstøj skal overholde vejledende grænseværdier, som er fastlagt af Miljøstyrelsen.

De væsentligste støjkilder i forhold til havneområdet er støj fra virksomheder, færger, trafikterminalen og overordnede veje. Med baggrund i en række målinger af den faktiske støj fra enkeltvirksomheder er der i en digital støjmodel for hele havneområdet gennemført en række beregninger af støjudbredelsen set for havneområdet under ét og for de enkelte mest støjende virksomheder. Vejtrafikken, som er omfattet af andre støjgrænser end støj fra virksomheder, er beregnet for sig. Beregningen af alle virksomheder under ét sammenholdt med beregninger for de mest støjende enkeltvirksomheder hver for sig giver mulighed for at vurdere støjbelastningens sammensætning i de forskellige delområder på havnen.

Som det fremgår af den sammenfattende tabel finder de væsentligste overskridelser sted aften og nat. Støjkortene viser modelberegninger af den samlede faktiske støj aften og nat fra alle virksomheder i havneområdet. Når disse

beregninger sammenholdes med beregninger fra de mest støjende enkeltvirksomheder viser det sig, at de største bidragydere til støjbelastningen er færgerne (Ærøfærgerne og Skarø/Drejefærgeren) samt DLG ved Østre Kaj. For begge disse støjkilder gælder det, at de overskrider grænseværdierne ved eksisterende boligområder ved henholdsvis Kullinggade/Tuxensvej og Kastanie Allé/Øxenbjergvej. DLG ved Østre Havnevej har fået en miljøgodkendelse, som forudsætter at overskridelserne ved Kastanie Allé/Øxenbjergvej bringes til ophør. Hvad angår færgerne er der taget skridt til et påbud om at nedbringe støjen.

Petersen og Sørensen A/S overskrider grænseværdierne ved boliger på Christiansmindevej og ved Tuxensvej og sandblæsning har været indstillet i omtrent et år. Der arbejdes på at finde tekniske løsninger der gør det muligt, at Petersen og Sørensen A/S kan opretholde aktiviteterne i flydedokken. Ring Andersens Træskibsværft overskrider ikke grænseværdierne.

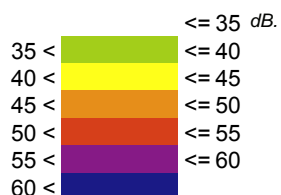
Ud over virksomhedsstøjen er dele af havneområdet også betydeligt belastet af trafikstøj – grænseværdierne er således overskredet på hele eller dele af alle veje i

havneområdet. De største overskridelser sker langs Nyborgvej, men også langs Toldbodvej og Jessens Mole er der væsentlige belastninger.

Støj er en udfordring, når man blander funktioner i en relativ lille havn. Men Byrådet ønsker blandede funktioner, fordi det er det, som kan gøre Svendborg Havn spændende og attraktiv sammenlignet med andre havneomdannelser, hvor man ensidigt har satset på boliger. Det er samtidigt Byrådets vurdering, at støjgrænserne kan overholdes, forudsat at de mest støjbelastende aktiviteter, såsom sandblæsning og tørring af korn udfases eller at der findes tekniske løsninger, der kan nedbringe støjen til et acceptabelt niveau.

I den udstrækning der efter regulering af støjen ved de nævnte virksomheder fortsat er overskridelser i den samlede støjbelastning, er der mulighed for at stille krav til støjdemper af nyt byggeri i havneområdet. Disse krav skal specificeres i lokalplaner og det skal sikres, at indendørs støjniveauer kan overholdes og at der kan sikres udendørs opholdsarealer, hvor støjniveauet overholder grænseværdierne.

◀ Modelberegninger af erhvervs- og trafikstøj fra 2013.

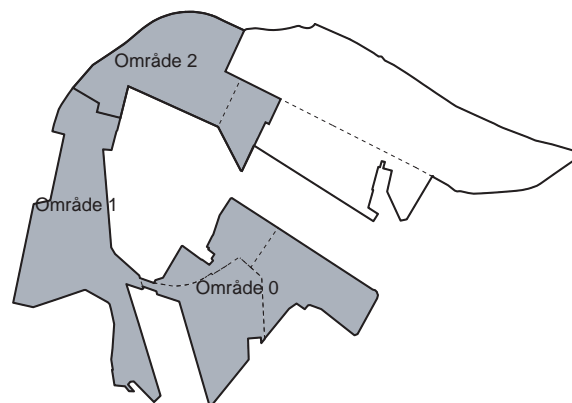


Fra udviklingsplan til handling



Etapeplan

Udviklingsplanen sætter rammerne for en mangeårig omdannelse og udvikling. Det er umuligt at fastlægge en præcis tidsplan for udviklingen, idet tidsforløbet vil være bestemt af den konkrete efterspørgsel. Af hensyn til en rationel og økonomisk fremdrift er det imidlertid vigtigt, at enkeltprojekter vurderes i forhold allerede foretagne investeringer og afledte behov for nye investeringer i infrastruktur: veje, kloakker, promenader, bolværker osv.

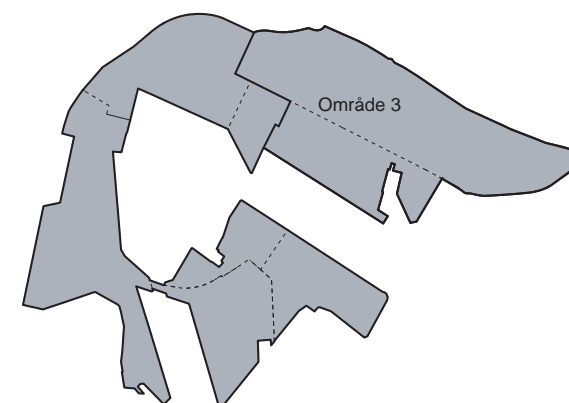


Etape 1

På Frederikssø er udviklingen skudt i gang i umiddelbar forlængelse af vedtagelsen af Udviklingsplanen. Der er indgået lejeaftaler for de blå haller ved Frederikssø's nordkaj og omgivende arealer der muliggør en samling af tungere maritime erhverv: skibs- og motorreparation. Samtidig har Svendborg Kommune påbegyndt en udviklingsproces for de gamle værftsbygninger, som er overtaget fra Udviklingselskabet UDSYN sommeren 2014. Gennem en bred inddragelsesproces skal den fremtidige anvendelse af de gamle værksteder og haller skitseres, sådan at der kan træffes en politisk beslutning om anvendelsen på kort og langt sigt.

På Jessens Mole vil det være naturligt at påbegynde en buyudvikling som en naturlig forlængelse af projektet for trafikterminalen, byrumsprojektet Den Grønne Tråd og indretningen af Fremtidsfabrikken i den tidligere Rutebilstation. De offentlige byrum i form af stræderne og promenaden langs Jessens Mole bør etableres i sammenhæng med bebyggelsen.

SIMAC er allerede i gang med projektudviklingen for et maritimt kraftcenter ved Nordre Kaj. Realiseringen er også her afhængig af finansieringsmulighederne. Når finansieringen af projektet er på plads vil projektet kunne igangsættes uafhængigt af udviklingen ved Jessens Mole. Den overordnede infrastruktur i form af overordnede veje og ledninger er således etableret ved Nyborgvejs forlægning tilbage i 2008.



Etape 2

Byrådet har tilkendegivet, at eksisterende lejemål på Svendborg Havn respekteres. I område 3 betyder det, at der ikke i Udviklingsplanen planlægges for ændringer i den eksisterende anvendelse til korn- og foderstofproduktion ved Østre Kaj indenfor de nuværende lejekontraktens løbetid frem til 2027.

For den øvrige del af område 3 ved Østre Havnevej vil der kunne udbygges med erhverv, som kan indgå i samspil med de nuværende anvendelser.

Udvikling af Svendborg Havn

Fra udviklingsplan til handling

Med vedtagelsen af udviklingsplanen bevæger udviklingen af Svendborg Havn sig fra plan til realisering. Det betyder, at der kommer mere fokus på en lang række enkeltprojekter, som skal udfolde sig indenfor rammerne af udviklingsplanen.

Organisering og økonomi

Udviklingen af enkeltprojekterne vil strække sig over en længere årrække, som vil være bestemt af efterspørgsel og finansieringsmuligheder. Tidligt i denne proces skal der ske en afklaring af hvordan enkeltprojekterne organiseres og finansieres og hvordan samspillet vil være mellem offentlige og private projekter. Desuden skal der lægges rammer for en god kommunikation af projekterne, markedsføringen og hvordan inddragelse af borgere og interessenter skal forløbe.

Projekter

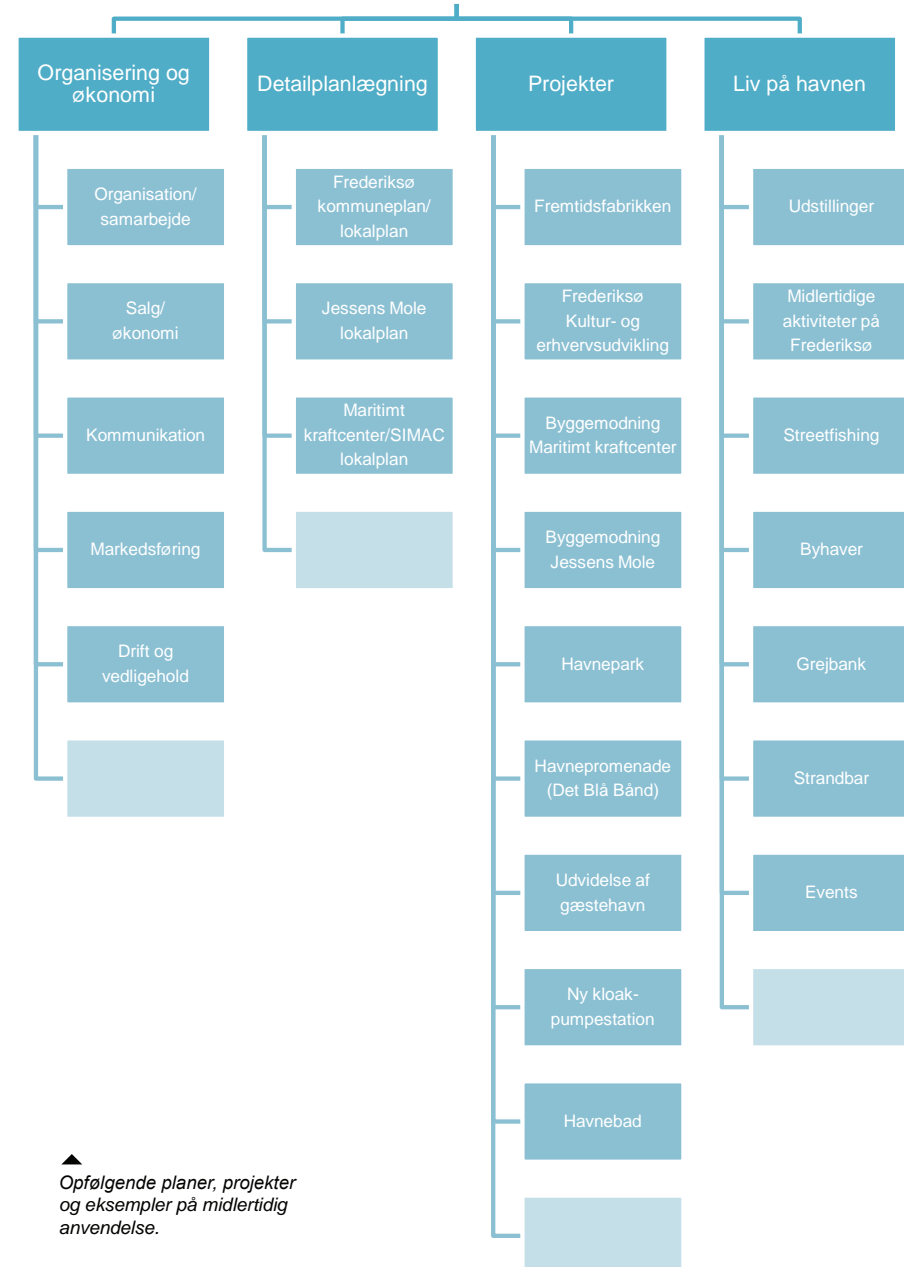
Udviklingsplanen beskriver en fremtidig helhed. I praksis består helheden af en lang række bygge- og anlægsprojekter og andre aktiviteter der bidrager til helheden. Nogle af projekterne er offentlige, nogle er private og andre er samarbejder på tværs. Mange af projekterne har snitflader i forhold til hinanden.

Detailplanlægning

Nogle af projekterne kræver, at der udarbejdes nye planer. Det kan være revision af kommuneplanen og lokalplaner. I begge tilfælde vil borgerne være en del af planlægningen gennem inddragelse i offentlighedsfaser.

Liv på havnen

Havnen er allerede i dag rammen om en masse kulturaktiviteter og events. Det skal styrkes og udbygges i fremtiden. En midlertidig afprøvning af nye tiltag og idéer kan være med til at afklare området fremtidige anvendelse og skabe værdi i et område der måske i en periode er nødlidende. Anvendelsen af midlertidige aktiviteter kan endvidere fungere som led i borgerinddragelse, hvor borgere og andre interessenter kan få mulighed for at afprøve idéer, der er fremkommet i debatten om udviklingsplanen.



▲ Opfølgende planer, projekter og eksempler på midlertidig anvendelse.



Processen frem til en udviklingsplan

Forud for udviklingsplanen ligger en lang afklaringsproces.

Efter lukningen af Svendborg Værft var havnens fremtid allerede i 2003 til debat med en række borgermøder. Frederiksbø blev til vindmøllefabrik og i 2005 godkendte byrådet en ny lokalplan for området ved Jessens Mole og det tidligere godsbaneeareal. Her blev der åbnet for en blanding af boliger, kultur og erhverv. Ud fra den lokalplan blev en større omlægning af det overordnede vejnet igangsat i 2008, og i 2013 stod en ny trafikterminal ved Toldbodvej klar til brug.

Investorer, som viste interesse for udvikling af området ved Jessens Mole, gav udtryk for at de savnede et helhedsbillede af havnen. Hvordan

ville investeringssikkerheden være? Byrådet besluttede på den baggrund at igangsætte en proces for en udviklingsplan for hele Svendborg Havn.

I foråret 2012 blev der afholdt en række temamøder, dels med en bred kreds af borgere, dels i mindre fora med inviterede interessenter. På den baggrund traf byrådet i august 2012 beslutning om "Den maritime byhavn" som princip for fremtidens udvikling af Svendborg Havn. Princippet var beskrevet som en ny retning i forhold til et andet princip kaldet "Den maritime industrihavn".

Sideløbende med den politiske proces og borger- og interessentinddragelsen gennem diverse temamøder har der foregået en offentlig debat på sociale medier og i Fyns Amts Avis' læserbreve. Undervejs har en ny forening også set dagens lys, "Bevar Svendborg Havn".

Debatten og foreningsdannelsen viser med stor tydelighed, at Svendborg havn, ud over at være i hjertet af Svendborg, også er i svendborgensernes hjerter.

Blandt andet af den årsag tog styregruppen i foråret 2013 initiativ til at afholde yderligere tre borgermøder med information og drøftelse af status for planarbejdet.

Det samlede forslag til Udviklingsplan var i offentlig høring fra november 2013 til januar 2014. Herefter vedtog Svendborg Byråd i februar 2014 Udviklingsplan for Svendborg Havn endeligt.

Fremtidens Havn

Udviklingsplan for Svendborg Havn
februar 2014

udarbejdet af Svendborg Kommune
i samarbejde med konsulentfirmaet:
Tegnestuen Vandkunsten

Kontaktperson:

Klaus Johannessen, Svendborg Kommune
tlf: 62233055
klaus.johannessen@svendborg.dk

