

# Forslag

## Fremtidens Havn

Udviklingsplan for Svendborg Havn  
2025



Svendborg  
Kommune





## Indholdsfortegnelse

Forord	3	Strategi for mobilitet	32
Introduktion	4	Strategi for byrum og forbindelser	34
Dialog om udvikling	6	Strategi for grøn struktur	36
<b>Vision</b>	8	Strategi for kultur	38
Helhedsplan	9	<b>Fysisk plan</b>	40
Havnens historie og udvikling	10	Geografiske delområder	41
Bæredygtig byudvikling	14	Østre Havnevej og Abildvej	42
<b>Strategisk plan</b>	18	Østre Kaj	46
Strategi for landskabet	20	Godsbanearealet og Kobberbækken	50
Strategi for anvendelse	22	Frederikso	54
Strategi for det maritime	24	Havnepladsen og Jessens Mole	58
Strategi for klimatilpasning	26	Søndre Havn	62
Strategi for kulturmiljøer og bevaringsværdier	28	<b>Tid og økonomi</b>	66
Strategi for bebyggelse	30		

# Forord



I 2014 vedtog et enigt byråd Udviklingsplan for Fremtidens Havn. Siden er planen fulgt op af både arkitektkonkurrencer, lokalplaner og en række bygge- og anlægsprojekter.

Frederikso sprudler af liv, det nye SIMAC er indviet, et nyt UCL er på vej og boliger på Jessens Mole er for længst taget i brug. Nye byrum binder havnen sammen med byen og langs Den Blå Kant realiseres både højvandsbeskyttelse og byrum, der er tilpasset stedets behov og særlige karakter.

Vi er nået langt på 10 år!

Udviklingen af havnen står aldrig stille og nu kigger vi ind i nye muligheder og nye udfordringer, som skal håndteres.

DLG forlader de sidste siloer på Østre Kaj i 2027. Det har givet anledning til at inddrage den østlige del af havnen og definere et bud på en fremtidig anvendelse, der balancerer de mange ønsker til området.

Samtidig giver det mening at få hele Den Blå Kant og Kobbervækkken med i udviklingsplanen for at sikre god sammenhæng i de store, strategiske greb.

Svendborg Havn har kæmpestor betydning for byens identitet og potentiale. Placeringen ud til Det Sydfynske Øhav er unik. Den maritime historie, både den sejlende, den byggede og den der lever i fortællinger

gennem generationer, er noget helt særligt. Den identitet og det potentiale ønsker vi at bevare og udvikle.

Samtidig ønsker vi at udvikle en havn, der kan imødekomme de behov og ønsker vi har i dag. Vi ønsker en levende havn, hvor uddannelser og byrum for alle får de bedste betingelser på kajkanten, hvor både de traditionelle og nye maritime erhverv kan finde plads og hvor kulturlivet blomstrer i tæt samspil med kulturarven og Svendborgs levende bymidte.

Vi tror på, at havnen fortsat er en vigtig brik i svendborgsens fortælling - og i fortællingen om Svendborg i forhold til omverdenen, tilflytterne og turisterne.

Forslaget til en ny Udviklingsplan for Fremtidens Havn, 2024 sætter retning for den videre udvikling af havnen.

Jeg håber, at rigtig mange har lyst til at fortsætte dialogen om den.

På vegne af Kommunalbestyrelsen,

Bo Hansen, borgmester

# Introduktion

## Hvad er en udviklingsplan?

En udviklingsplan giver et samlet fremtidsbillede af et vigtigt geografisk område - i dette tilfælde Svendborg Havn som et højt prioriteret udviklingsområde i kommunen.

Her udmøntes flere af ambitionerne og signaturprojekterne fra Svendborg Kommunes overordnede udviklingsstrategi fra 2023 i virkeligheden.

Udviklingsplanen er et redskab til dialog mellem Kommunalbestyrelsen, borgerne og de mange aktører i byen og på havnen.

En del af udviklingsplanen er samtidig optaget i kommuneplanen, der sætter retning for konkrete lokalplaner og fremtidige bygge- og anlægsprojekter.

## Sammenhæng i planlægningen

### Udviklingsstrategi - fra mere til bedre

I 2023 vedtog Kommunalbestyrelsen en overordnet udviklingsstrategi, som sætter retningen for hele kommunens udvikling - og dermed også for havnen.

I Udviklingsstrategien udpeges fem styrker, som Kommunalbestyrelsen ønsker at prioritere udviklingen af kommunen efter:

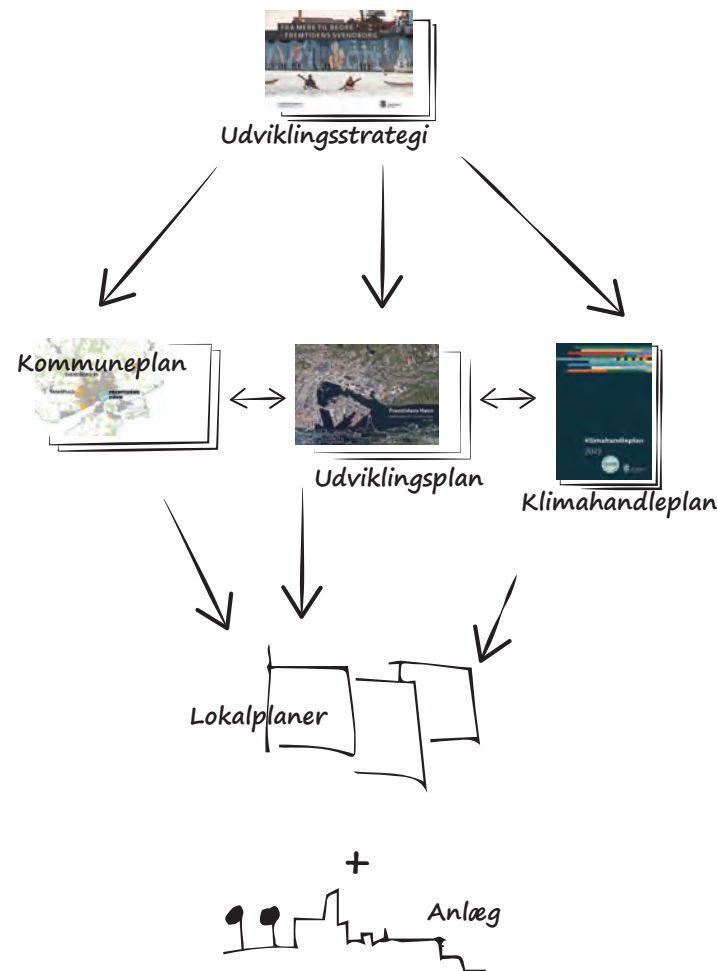
- Naturen - rammen om det gode liv
- Det maritime - erhvervet og kulturarven
- Kultur og bevægelse - en del af det gode liv
- Uddannelse - plads til udsyn og indsigt
- Turisme - porten til Øhavet

Alle fem styrker er relevante, overordnede pejlemærker for udviklingen af havnen, som et af kommunens centrale udviklingsområder, hvor visionerne udmøntes i virkeligheden.

Samtidig er flere af de udvalgte signaturprojekter placeret på havnen.

### Andre strategier og handleplaner

Udviklingen af havnen understøttes også en række andre strategier og handleplaner ved at skabe de fysiske rammer for realisering af fx Kulturløftet, Idrætspolitik mv.





## Klimahandleplan 2022

I 2022 vedtog Kommunalbestyrelsen en klimahandleplan, som også har afgørende betydning for omsætningen af overordnede mål til konkrete valg og indsatser på havnen.

Det gælder målet om at nedbringe CO2 fx ved at understøtte en mere bæredygtig mobilitet og genanvende eksisterende bygninger og målet om at gøre bydelen robust over for klimaforandringer fx ved at beskytte udvalgte områder mod højvandsstigning og indrette andre, så de kan leve med vandet.

## Kommuneplan 2025 - 2037

Kommuneplanen fastlægger rammer for den fysiske udvikling og anvendelse af kommunens arealer og dermed også for fremtidige lokalplanlægning for konkrete bygge- og anlægsprojekter.

I Kommuneplan 2025 - 2037 er følgende temaer revideret: Byudvikling og bosætning, Erhverv, Detailhandel, Turisme og fritid, Kysten og det åbne land, Klima samt Teknik og miljø.

For udviklingen af havnen betyder det, at der er taget stilling til bl.a. erhvervsudvikling, boligudvikling og udvikling af detailhandel.

## Udviklingsplan for Fremtidens Havn 2025

Nærværende udviklingsplan bygger videre på Udviklingsplan for Fremtidens Havn, 2014.

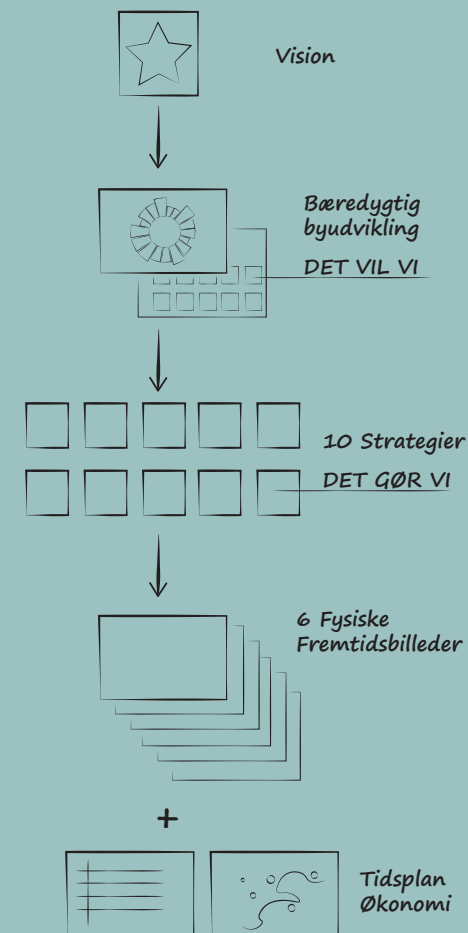
Planen er opdateret med de byggerier og anlæg, der er realiseret siden 2014 og udvidet med nye områder, hvor der er behov for at sætte retning for udviklingen og sikre sammenhæng med den øvrige havn, dvs. særligt den østlige del af havnen.

## Udviklingsplanens opbygning

- Introduktion + dialog om udvikling
- Vision og helhed
- Bæredygtig byudvikling - det vil vi
- Ti strategier - det gør vi
- Fysiske fremtidsbilleder af delområder

Bilag:

- Tid og økonomi



# Dialog om udvikling

Involvering og kommunikation om udvikling af havnen sker på mange måder:

Løbende kommunikation om nyheder, projekter og forandringer på kommunens hjemmeside, sociale medier og i nyhedsbrevet xx

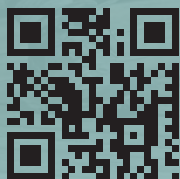
Oplæg og rundvisninger for både borgere, interessegrupper og gæster fra andre byer og lande

Borgermøder og høringer om konkrete forslag til nye lokalplaner eller realisering af anlægsprojekter.

Borgermøder og høringer om mere langsigtede planer for udviklingen, fx om Udviklingsstrategi 2023, Kommuneplan 2025 - 2037 og ny udviklingsplan for Fremtidens Havn.

Har du ideer eller vil du vide mere om udviklingen på havnen?

Så følg med her: [www.fremtidenshavn.dk](http://www.fremtidenshavn.dk)



*Havnevandring 2023*



## Input til udviklingsplanen

Arbejdet med den nye udviklingsplan blev skudt i gang i 2023 med et stort borgermøde om den videre udvikling af Fremtidens Havn.

Her var der mulighed for at deltage i byvandring, høre oplæg om bæredygtig byudvikling og drøfte konkrete områder med fagfolk og politikere.

Efter mødet var der mulighed for at indsende idéer og forslag til den videre udvikling af havnen. Flere af dem gav anledning til undersøgelser vedr. detailhandel, støj og trafik for at afklare muligheder for fremtidig anvendelse af især den østlige del af havnen.

Der var mange ønsker om at bevare og udvikle de maritime miljøer og erhverv, tilføre nye funktioner som kultur og fritidsfaciliteter, boliger, museer, caféer og restauranter. Flere pegede på vigtigheden af at sikre mere grønt, byrum, forbindelser og tilgængelighed for bløde trafikanter samt god afvikling af trafik og parkering.

Endelig afspejlede mange input en øget interesse for klimatilpasning og bæredygtig genanvendelse af eksisterende bygninger.

Alle væsentlige input, som både har ført til videre dialog med en række aktører og haft stor betydning for arbejdet med udviklingsplanen.



*Havnevandring og borgerinddragelse 2023*





# 1 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.**



# Helhedsplan

## Fra vision til virkelighed

Visionen for Fremtidens Havn er den samme som i 2014 fordi den stadig giver mening.

Udviklingen af et nyt byområde er et langt sejt træk. Derfor er det vigtigt at fastholde blikket på visionen, når mange interesser skal afbalanceres og der skal træffes beslutninger og prioriteres midler.

Udviklingsplanen danner grundlag for at træffe strategiske valg i forbindelse med lokalplaner og projekter, også selvom tidshorisonten for realisering kan ændre sig undervejs.

Helhedsplanen til højre viser den samlede udbygning af havnen, når alle planer og projekter er realiseret, formentlig over mange år.

Udviklingen af havnen bygger på en stærk historie og identitet, som er skabt over lang tid. Fra naturhavnen med bløde brinker over sejlskibsæraen, stålskibsæraen og udbygningen med kajer, værfter og siloer i forbindelse med industrialiseringen frem til en gradvist mere blandet bydel i dag.

Denne udvikling er illustreret på de næste sider.



# Havnens historie og udvikling

Svendborg by opstår i første halvdel af 1100-tallet og udvikler sig som et handelssted ved en beskyttet vig ud til Svendborg Sund. Udveksling af varer sker mellem købmansgårde langs bl.a. Møllergade via stranden og til opankrede skibe i vigen. Senere kommer skibsbygning til. Kystlinjen ligger tæt på det stigende terræn og herfra bygges den første bro ud fra Brogade (fra 1500-tallet). Havnepladsen vokser af flere omgange og Købmand Quist anlægger en ny plads syd for Havnepladsen (1798). Her etablerer Baagøe & Ribers sig (1817) med kornmagasiner (1824-1842). Koholmen midt i havnen får vokseværk og går fra holm til ø i takt med påfyld af ballastsand og opgravet dynd. Midt i 1800-tallet søsættes det første skib fra holmen, der nu kaldes Frederikso.



*Dampskibsbren set fra Frederikso 1858*



*Svendborg i Middelalderen*

Industrialiseringen og den gradvise overgang fra sejl til damp begynder at sætte sine tydelige spor. En dampskibsbro ud for Brogade indvies (1854) og der opføres et markant kornmagasin (1858), som senere transformeres til dampmølle (1872).

Gasværket opføres syd for Baagøe & Ribers Plads (1856). Nord for Havnepladsen påbegyndes opfyldning ud for strandmatriklerne.

Ring Andersens Værft etableres på Frederikso (1867).

**1100-1850**

Kystlinje



**1850-1870**

Kystlinje







*Gasværket etableres 1856 syd for Baagøe og Ribers Plads 1974*

Med anløb af flere dampskibsruiter tilføjes Havnepladsen det markante Havnepakhus (1873).

Jessens Mole anlægges (1876) og åbner mulighed for anlæggelse af jernbanen (1876).

Opførelsen af enkelte murede bygninger langs Jessens Mole påbegyndes, men området er stadig præget af træbygninger, skure, tømmerpladser og fiskeri længst mod nord.

Nordre Kaj anlægges (1890-93) primært til brug for kul- og tømmerpladser.



*Kornmagasin og senere dampmølle på Havnepladsen ca. 1900*

Kystlinje



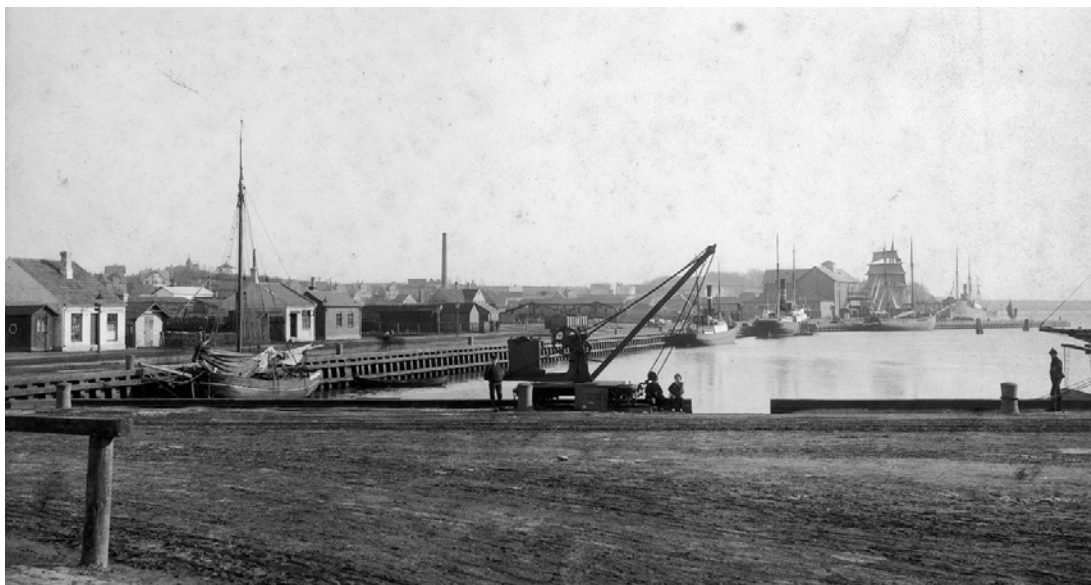
1870-1900



*Bådebroer ud for købmandsgårdenes strandhaver 1865*



*Svendborg Havn set fra nord 1889-1890*



*Nordre og Østre Kaj i starten af 1900-tallet*

#### Kystlinje



I starten af 1900-tallet bliver Jessens Mole og Nordre Kaj gradvist bebygget, med Toldboden som det mest markante byggeri (1901). Umiddelbart efter Nordre Kaj påbegyndes Østre Kaj (1899-1901). På det opfyldte areal opføres straks Petersen & Jensens silopakhus (1901). I forlængelse heraf vokser korn- og foderstoffirmaer frem med pakhuse. Bag dem, ved Østre Havnevej, en tagpapfabrik, sækkefabrik, kalkværk, cementfabrik og Nordeuropas største frugtlager ved Abildvej. Frederikssø udvides og ombygges under Første Verdenskrig. Ring Andersens Stålskibsværft etableres (1907) og omkring 1920 har øen i store træk sin nuværende form med beddinger, bro og industribygninger i stor skala.



*Frederiksbroen bygges 1920*

FAF intensiverer aktiviteterne på Østre Kaj og opfører himmelstræbende siloer med foderfa-brik (start af 1950'erne til slut 1970'erne). Kelloggs overtager store dele af området nord for Østre havnevej (start 1960'erne) og ekspanderer voldsomt med mange bygninger frem til lukningen i 1997. Svendborg Værft lukker i 2001 og DLG's produktion af foderstoffer afvikles fra 2014. Årene omkring årtusindskiftet er ligeledes præget af stor tilbagegang i godstrafikken på skib og godsbanen afvikles samtidigt.



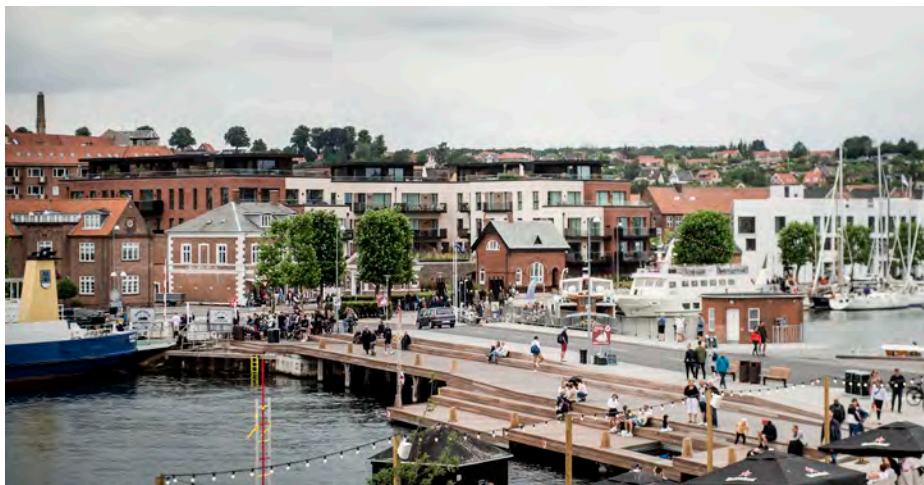
*Frederikssø med værfter 1980*

#### 1960-2014

#### Kystlinje







*Nye boliger og erhverv på Jessens Mole og ny fodgængerbro til Frederikse 2021*

Svendborg Byråd vedtager Udviklingsplan for "Fremtidens Havn" (2014) med en samlet vision for havnens udvikling. I takt med erhvervshavnens tilbagegang udvikler havnen sig i stør-re omfang som gæstehavn og turistmål. Efter en periode med vindmølleproduktion på det tidligere Svendborg Værft køber Svendborg Kommune bygningerne (2014) og Petersen & Sørensen flytter ind med reparationsværft. Samtidig rykker kulturaktører ind i de ældste værftsbygninger på Frederikse. By og havn forbindes med nye og renoverede forbindelser, Havnetrappen (2016) og Frederiksgade (2021). På Jessens Mole opføres ny boligbebyggelse bag de bevaringsværdige småbygninger (2020) og Det Maritime Kraftcenter på Nordre kaj tager form med nyt SIMAC - Svendborg International Maritime Academy (2023), SME - Svendborg Maritime Erhvervspark (2023) og UCL - University College Lillebælt på vej (opstart 2025).



*Nye byrum på Nordre Kaj 2024*

## 2014-2025



*Frederikse, Udrustningskajen 2023*



*SIMAC og SME på Nordre Kaj 2023*



# Bæredygtig byudvikling

FN's 17 verdensmål danner grundlag for Svendborg kommunes Bæredygtighedsstrategi fra 2020:

”I Svendborg Kommune arbejder vi med et helhedsorienteret bæredygtighedsbegreb.

Det betyder, at vi arbejder for, at kommunen er i økonomisk, social og miljømæssig balance.

Vi definerer derfor bæredygtighed ved:

- mindst mulig miljøpåvirkning
- økonomisk balance
- sociale forhold tilgodeses

I praksis sker der en afvejning i det konkrete arbejde, hvor det kan forekomme, at enten mindst mulig miljøpåvirkning, det økonomiske eller de sociale forhold vægter mere end de to øvrige.”

Klimahandling er et bæredygtighedselement, som spiller en vigtig rolle i forhold til flere af verdensmålene.

Derfor er Svendborg Kommunes Klimahandleplan fra 2022 også med i omsætningen af de overordnede mål til konkrete målsætninger, strategier og løsninger for Fremtidens havn.



*Trækibene ligger tæt ved Sejlskibsbroen  
ved årets Æblerås 2024*



## Målsætninger for bæredygtig udvikling af Fremtidens Havn

De prioriterede målsætninger for en bæredygtig udvikling af havnen - ”Det vil vi” - sætter retning for de strategiske valg for havnen som helhed og for valg af konkrete løsninger i de forskellige geografiske delområder.

Både strategierne, som går på tværs af geografi, og den konkrete udformningen delområderne skal bidrage til at skabe en bæredygtig bydel.

FN's Verdensmål udgør den overordnede ramme for de valgte målsætninger for udviklingsplanen, men ikke alle verdensmålene er lige centrale i denne sammenhæng. For at vurdere verdensmålenes relevans i forhold til udviklingsplanen er de gennemgået enkeltvis med de delmål og indikatorer, som anvendes til at bedømme opfyldelsen af FN's verdensmål.

Med baggrund i de højt og medium vægtede verdensmål, som er illustreret på figuren til højre, er der formuleret 10 målsætninger for en bæredygtig udvikling af Fremtidens Havn. Målsætningernes prioritet og gennemførlighed er endvidere vurderet ved hjælp af bæredygtighedsværktøjet BYSTART.



# Det vil vi

## Demokrati og fællesskaber

17



Fremtidens Havn skal udvikles i dialog og samarbejde med nuværende og kommende beboere og brugere. Herigennem skal der gives mulighed for indflydelse på miljøet og de fælles, offentlige byrum. Målet er at udvikle en tryk bydel, der bygger på fællesskaber.

## Sundhed og trivsel

3



Fremtidens Havn skal være en bydel, hvor det er nemt at leve et sundt og aktivt hverdagsliv.

De fysiske omgivelser og sociale fællesskaber bidrager til fysisk og mental sundhed. Bydelen skal være tryk, tilgængelig og nem at finde rundt i, både som beboer og besøgende.

## Genbrug og ressourcebevidsthed

12



Udviklingen af Fremtidens Havn skal bidrage til at minimere affald og brug af nye ressourcer ved at have fokus på bevaring og genbrug i både anlægs- og driftsfasen. Det vil både minimere områdets klimaftryk og bidrage til stedets unikke identitet.

## Blandet bydel

11



Fremtidens Havn skal være en bydel med blandede funktioner: erhverv, uddannelse, service, forskellige boligtyper og kultur.

Adgang til alle dagliglivets fornødenheder inden for området kræver mindre transport, skaber mere tryk og mindsker den sociale opdeling.



## Den maritime kulturarv

11 

Fremtidens Havn er et af de vigtigste omdrejningspunkter for den særlige maritime kulturarv, som kendetegner det Sydfynske Øhav. Vi vil bygge videre på den maritime kulturarv i både det byggede og det sejlede miljø og tilføre nye lag til stedets særlige historie og unikke kvaliteter. Ved at bevare, transformere og aktivere flest mulig af de ikoniske havnebygninger får kulturarven nyt liv på Svendborg havn og er med til at give havnen som bydel sin egen identitet og karakter.

## Bæredygtig mobilitet

9 

De mest bæredygtige transportformer – gang, cykling og brug af kollektiv trafik – skal være det naturlige valg for beboere og besøgende på havnen, både for dem der pendler, og dem der bevæger sig lokalt. Dem der har brug for bil, skal have let adgang til delebiler eller nemt ved at have elbil.

## En grøn, rekreativ bydel

15 

Ved omdannelse af havnens hårde flader er det oplagt at udnytte områdets landskabelige kvaliteter og styrke de grønne forbindelser ind mod havnen. Mange af de kommende byrum vil ikke have havneerhvervsmæssige aktiviteter, der kræver stor fleksibilitet på belagte flader. Her kan det grønne element styrkes med mere bynatur, øget biodiversitet og muligheder leg, bevægelse og oplevelser. På den måde kan det grønne element bidrage til både fællesskab, sundhed og livskvalitet. Endelig kan grønne og blå elementer bidrage til at holde temperaturen nede.

## Klimaindsats – neutralitet og robusthed

13 

Udviklingen af Fremtidens Havn skal genenmføres med det mindst mulige klimaaftryk og samtidig være robust overfor klimaforandringerne.

## Bæredygtig turisme

11 

Havneområdet skal koble by-, kultur- og naturturisme og være et udgangspunkt for at opleve UNESCO Geopark Det Sydfynske Øhav. Målet er en mere regenerativ turisme, som ikke kun handler om vækst, men også om at fremme trivsel for samfundet, bevaring af kulturen og beskyttelse af miljøet for både borgere og turister.

## Mangfoldigt byliv

10 

Svendborg Havn er gennem en årrække blevet et af byens naturlige mødesteder med et mangfoldigt byliv. Det vil vi bygge videre på og sikre forbedret tilgængelighed for alle i en levende bydel. Beboere, lokale ildsjæle, iværksættere og erhvervsdrivende, kulturinstitutioner og foreninger inviteres til at bidrage til bylivet.

# 2

## Strategisk plan

Med afsæt i Svendborg Havns helt særlige karakter og de udvalgte målsætninger for bæredygtig byudvikling definerer udviklingsplanen en række strategier for den videre udvikling af havnen som helhed.



# Det gør vi - kort fortalt

Fremtidens Havn udvikles efter ti overordnede strategier

Strategierne beskrives nærmere på de næste sider, understøttet af kort og diagrammer.

## Strategi for landskabet

Verdensmål: 13, 15

At respektere det omgivende landskab ved at definere vigtige kig og tilpasse placering og højde på nyt byggeri, så kiggene ikke sløres.

## Strategi for anvendelse

Verdensmål: 10, 11, 12, 17

At udvikle havnen som blandet byområde med plads til både erhverv, boliger, uddannelse og kultur - og adgang for alle.

## Strategi for det maritime

Verdensmål: 11, 12, 17

At understøtte udviklingen af havnen som maritimt kraftcenter ved at sikre plads til både maritime erhverv og aktiviteter.

## Strategi for klimatilpasning

Verdensmål: 13

At betragte vandet som aktiv medspiller og udforme klimatilpasning, så den bidrager med nye byrum og kvalitet i byudviklingen.

## Strategi for kulturmiljøer og bevaringsværdier

Verdensmål: 11, 12

At bevare og udvikle kulturmiljøer og bevaringsværdier, både til lands og til vands, samt sikre en aktiv formidling af disse.

## Strategi for bebyggelse

Verdensmål: 11, 12

At bidrage til mest mulig genanvendelse og sikre, at nybyggeri tilpasses konteksten og udføres med lavest muligt klimaaftryk.

## Strategi for mobilitet

Verdensmål: 9

At tilbyde mere bæredygtige mobilitetsløsninger til gavn for bløde trafikanter, tryghed og fremkommelighed.

## Strategi for byrum og forbindelser

Verdensmål: 3, 10, 11, 15

At styrke og udvikle et netværk og hierarki af attraktive byrum og forbindelser, der sikrer sammenhæng med resten af byen.

## Strategi for grøn struktur

Verdensmål: 10, 11, 15

At styrke og udvikle sammenhængende grønne forløb, grønne byrum, kantzoner og generelt tilføre mere bynatur.

## Strategi for kultur

Verdensmål: 3, 10, 11, 12

At styrke de fysiske rammer for kulturaktiviteter og -oplevelser, der kan favne mange typer kulturaktører.

# Strategi for landskabet

## Respekt for landskabet

Svendborg Havn ligger ved et knæk på sundet, omgivet af det kuperede istidslandskab, der danner en skålform omkring havnen.

Bebyggelsen i Svendborg By følger terrænet og er grundet form og placering i tæt kontakt med havnen og historisk tæt forbundet med den via handel, arbejdspladser og daglige aktiviteter.

Oplevelsen af havnen og byen hænger sammen med landskabets form, som bl.a. betyder at der er fine kig fra havnen til byens huse og kirketårne og fra byen til havnens skibe og markante bygninger.

I takt med udviklingen af havnen er der arbejdet målrettet med at bevare og styrke både kig og fysiske forbindelser mellem by og havn, bl.a. anlæg af Havnetrappen og nye byrum i Frederiksgade og på Frederikssø.

Flere nye byggerier på havnen er kommet til, hvor højden er diskuteret indgående for at finde den rette balance mellem tilpasningen til havnens store volumener, kigget til middelalderbyens profil og ønsket om at sikre både skalamæssig variation og god sammenhæng. Når der bygges nyt på tidligere åbne arealer, har ikke alle kig kunnet fastholdes.

Historisk har Svendborg ved øgede arealbehov til det havnenære erhverv udvidet landarealerne ud i Sundet. Derfor har kystlinjen flyttet sig fra de tidligere naturskabte brinker og strandenge til i dag at have en menneskeskabt kajlinje mod havet. Det har medført udfordringer med at den havnenære by og de store potentielle udviklingsarealer på havnen er lavtliggende og oversvømmelsestruede af vand fra alle sider.

# Det gør vi

Respekt for det omgivende landskab skal sikres via følgende strategi:

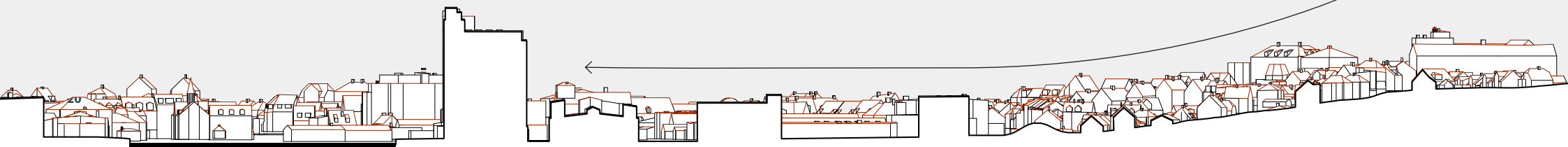
- Sikre vigtige kig mellem byen, havnen og sundet
- Sikre, at der fra udvalgte punkter på havnen er frit udsyn til byens profil med tagrygge, kirketårne og skovstykker
- Sikre synlighed for markante bygning, der fungerer som pejlemærker, fx kirker i byen og markante siloer på havnen
- Sikre, at nybyggeri med placering og højde forholder sig til omgivelserne, så de overordnede landskabstræk og vigtige kig ikke sløres
- Sikre, at eventuelt nybyggeri underordner sig Svendborgs byskala.

*Fredriksø*

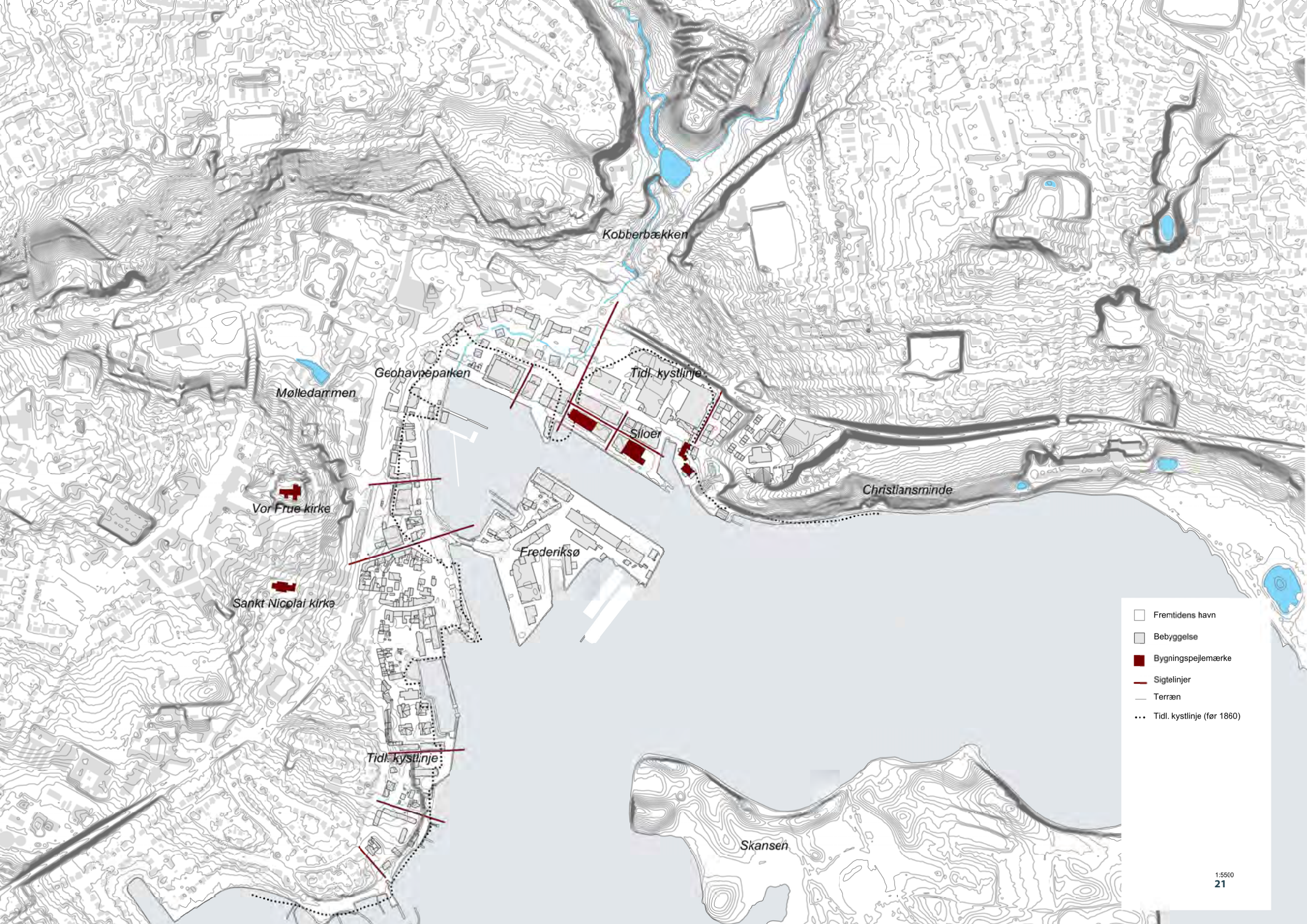
*Østre kaj*

*Kellogsområdet*

*Svineryggen*







Fremtidens havn

Bebyggelse

Bygningspejlemærke

Sigtelinjer

Terræn

Tidl. kystlinje (før 1860)



# Strategi for anvendelse

## Erhvervshavn og byhavn

Som næsten alle andre danske havne har Svendborg Havn indenfor de seneste omtrent 30 år undergået en markant forandring. Efter århundreder med træskibssejls og begrænsede havnearealer ekspanderede havnen i 1800-tallet i udstrækning og endte som et erhvervsområde med gods på kajerne, produktion og oplag i et tæt samspil.

Det meste af havneområdet er således bebygget, nogle steder meget intensivt. Det er den anvendelse, som i store træk har efterladt havnen med dens nuværende bygningsmæssige profil. Men indholdet i bygningerne – anvendelsen – er forandret.

Det gælder stort set over alt: Kelloggs' produktions- og lagerbygninger med kontorer og fritidsformål, Toldboden med private kontorer og service, værftsbygninger med kultur og restauranter, en tømmerplads med nye boliger osv. Havnen har tilpasset sig en ny virkelighed, hvor næsten al produktion er flyttet bort og godstransporten primært sker på lastbiler.

Den nye og meget mere sammensatte havn er imidlertid ikke bare et resultat af en samfundsmæssig forskydning. Bevidst prioritering og planlægning har betydet, at

havnen ikke er blevet et nyt rendyrket bolig- eller erhvervsområde.

Det har været væsentlige pejlemærker for omdannelsen, at fastholde en blanding af funktioner med plads til både erhverv, uddannelse, boliger, kultur og byliv. Derfor er det sikret i planlægningen, at der fortsat er mulighed for havneerhverv i form af værfter på Frederiksborg og at der er tilstrækkelig afstand mellem erhvervet og mere miljøfølsomme anvendelser som fx boliger.

Med udviklingsplanen ændres anvendelsen på Østre Kaj fra et område med havnerelateret erhverv til et mere blandet byområde med mulighed for bl.a. maritime erhverv, service og kultur (men ikke boliger).



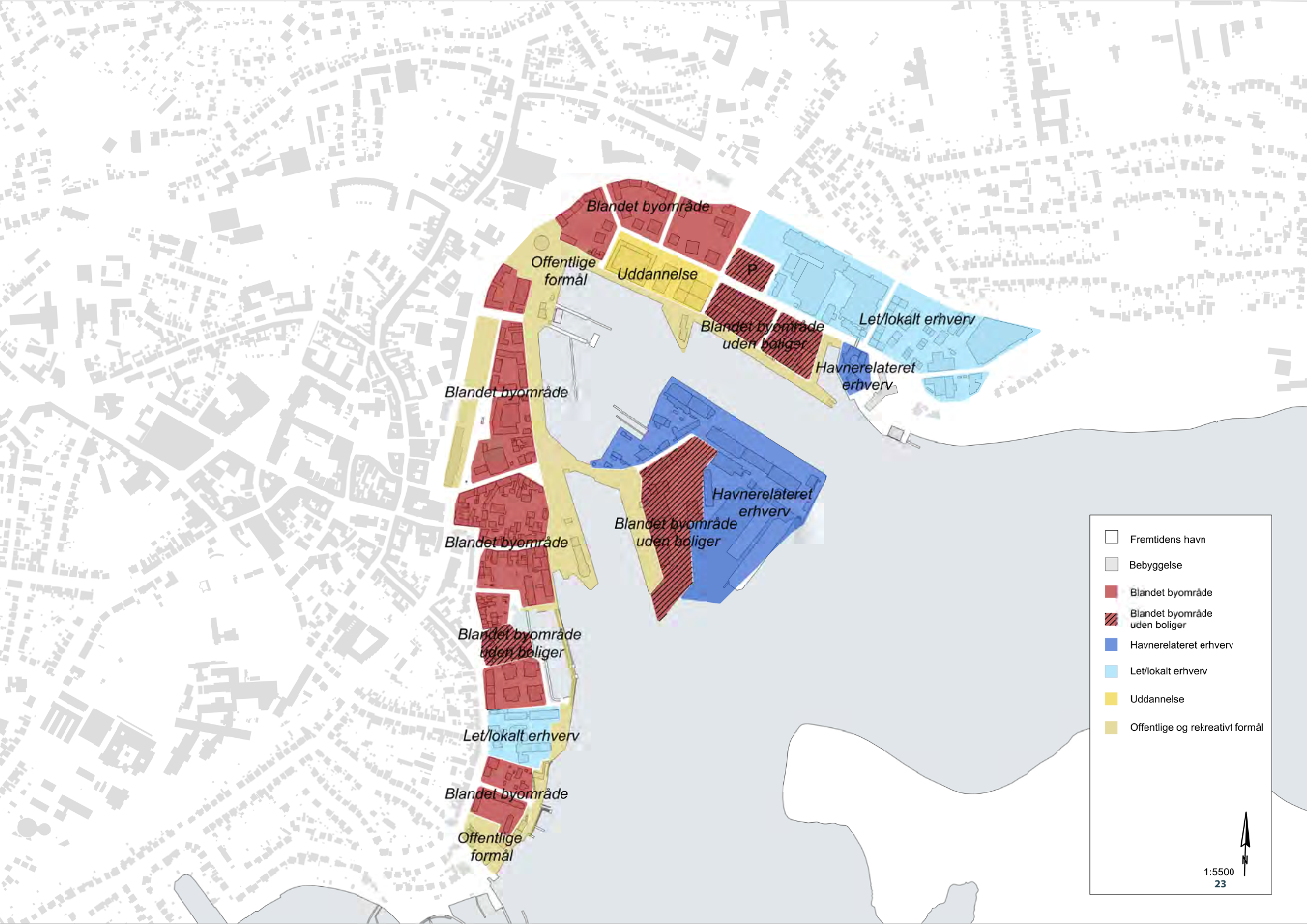
*Østre Kaj vil i fremtiden ændre anvendelse til et blandet byområde med maritime erhverv og kultur.*

# Det gør vi

En blandet byområde med adgang for alle skal sikres via følgende strategi:

- Sikre fortsat udvikling af havnen som maritimt kraftcenter med mulighed for både traditionelle havneerhverv og moderne, maritime erhverv
- Anvende uddannelser og ungdomsmiljøer som driver for udvikling på havnen.
- Sikre en balance mellem erhverv og andre byfunktioner for at sikre mangfoldighed og variation
- Sikre en balanceret indbyrdes placering af miljøbelastende og miljøfølsomme funktioner for at undgå miljøkonflikter
- Planlægge for og udbyde arealer med forskellige boligtyper, størrelser og målgrupper, herunder boformer med vægt på fællesskaber
- Sikre at ny anvendelse tager afsæt i havnens særlige, mangfoldige miljø og bygge videre på områdets liv, kulturarv og identitet
- Prioritere funktioner, som bidrager til havnens liv med åbenhed og tilgængelighed, særligt i stueetagerne og mod de offentlige byrum og kajer
- Sikre plads til udsatte og marginaliserede grupper, fx ved at bevare Den Blå Lagune
- Sikre at en begrænset detailhandel bidrager til havnens særlige liv og supplerer bymidtens tilbud frem for at konkurrere med dem. Af samme årsag kan der ikke placeres dagligvarebutikker på havnen.





Fremtidens havn

Bebyggelse

Blandet byområde

Blandet byområde uden boliger

Havnerelateret erhverv

Let/lokalt erhverv

Uddannelse

Offentlige og rekreativt formål

1:5500

23

# Strategi for det maritime

## Maritime erhverv og aktiviteter

I kraft af sin historie og topografiske placering er Svendborg Havn meget kompakt og omgivet af byen på flere sider bortset fra åbningen ud mod sundet. Det betyder, at de mange forskellige maritime aktiviteter, både på land og på vand, er sammenflettede. Det er noget af det der gør Svendborg Havn unik og attraktiv, men som også kan give konflikter, fx ift. miljø. Her kan man indenfor en kort gåtur opleve en coaster der losses, en slæbebåd der bliver repareret, lystsejlere i gæstehavnen og skonnerter på træskibsbroen – og ind igennem havnen smyger en gruppe kajakker sig langs skibssiderne.

Svendborg Havn, Svendborgsund og øhavet var et mekka for 1800-tallets skibsbygning og skonnertrafik. Her blev grunden lagt for den senere stålskibsæra.

I takt med strukturudviklingen indenfor skibstransport benyttes inderhavnen ikke længere til godshåndtering og ved Østre Kaj er godstrafikken meget begrænset.

Havnen er imidlertid stadig præget af træ- og stålskibsværft, som har behov for kajer til montagearbejde og skibe der afventer dokning.

Havnen har fortsat status som erhvervshavn og spiller stadig en væsentlig rolle som maritimt kraftcenter med både erhverv og uddannelser, fx som basishavn for forskellige serviceskibe og testfaciliteter i forhold til udvikling af autonom skibsfart.

Forandringerne har samtidig åbnet for en øget benyttelse til lystbåde og andre rekreative aktiviteter til lands og til vands,



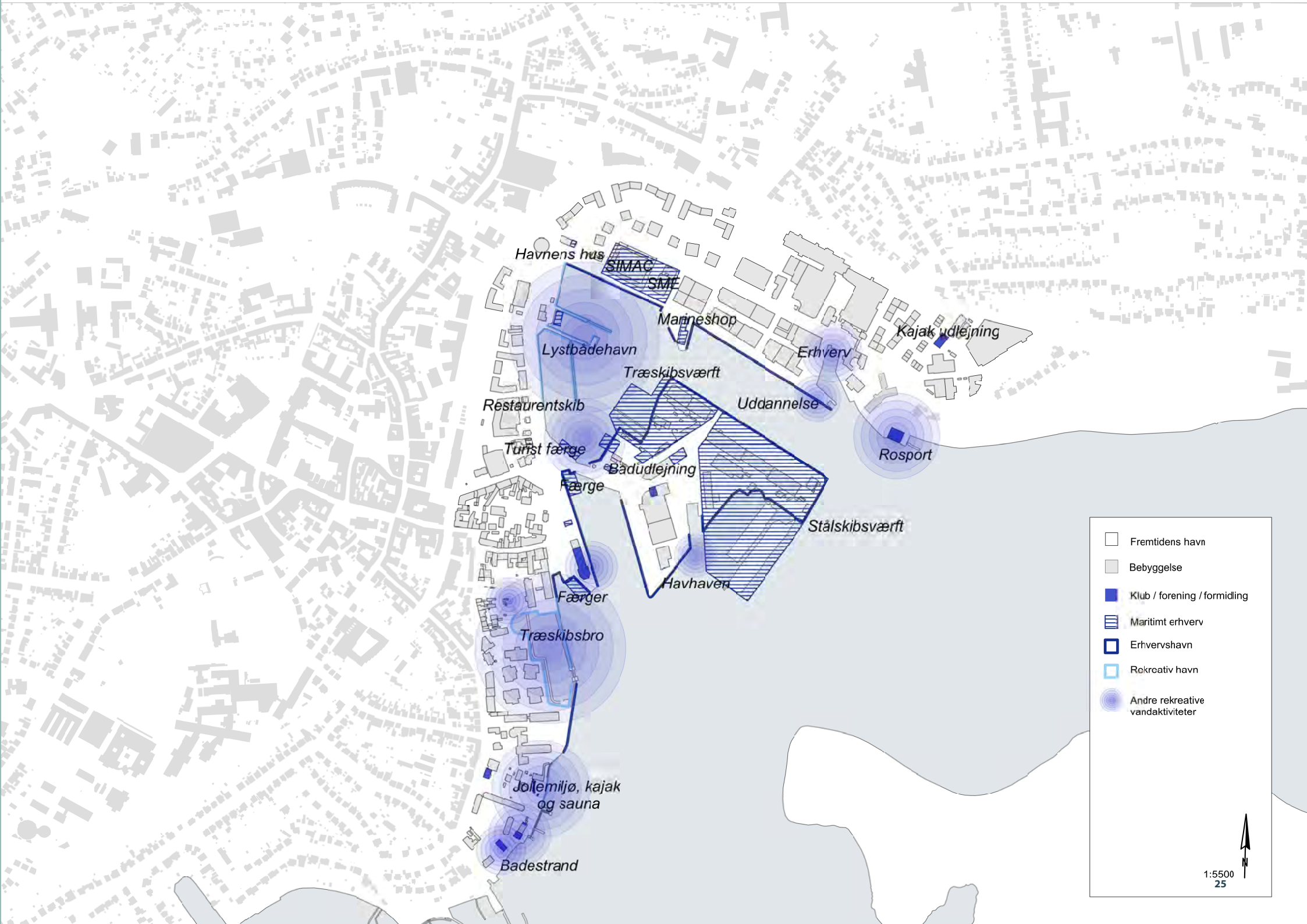
*Danmarks første sejlede autonome drone til søopmålinger i Svendborg Havn*

## Det gør vi

Svendborg Havn som maritimt kraftcenter med maritime aktiviteter skal understøttes via følgende strategi:

- Havnen skal fortsat udvikles som maritimt kraftcenter i et tæt samarbejde mellem kommune, uddannelser og det maritime erhvervsliv
- Havneområdernes forskellige identitet og funktion skal understøtte visionen om et maritimt kraftcenter, herunder både traditionelle og moderne maritime erhverv, samt en mangfoldig havn for alle, herunder fritidssejlere i mange slags fartøjer samt borgere og besøgende på kajkanten.
- Der skal løbende være fokus på at afdække og håndtere eventuelle miljø- og sikkerhedskonflikter
- Den Blå Kant skal, udover højvandsbeskyttelse, sikre attraktive byrum og give plads til mange forskelligartede skibsanløb. Det betyder, at nogle kajer skal indrettes så de forener rekreativ anvendelse, let trafik af og lastbil- og servicetrafik
- En zone langs alle kajer skal friholdes for anlæg, byudstyr og beplantning
- Udvikling af havnen tager afsæt i havnens særlige maritime identitet og skal understøtte de historiske, fysiske og sociale miljøer, som udspringer af den
- Samarbejder mellem kommune, institutioner, foreninger, ildsjæle og eksperter med interesse for at bevare og aktivere den maritime kulturarv skal understøttes bedst muligt





Havnens hus

SIMAC

SME

Manneshop

Lystbådehavn

Erhverv

Kajak udløjning

Restaurantskib

Træskibsværft

Uddannelse

Rosport

Turist færge

Bådudlejning

Færge

Stålskibsværft

Havhaven

Færger

Træskibsbros

Julemiljø, kajak  
og sauna

Badestrand

Fremtidens havn

Bebyggelse

Klub / forening / formidling

Maritimt erhverv

Erhvervshavn

Rekreativ havn

Andre rekreative vandaktiviteter

1:5500

25

# Strategi for klimatilpasning

## Håndtering af vand fra alle sider

Svendborg Kommune har i takt med klimaforandringerne store udfordringer med vand både fra stormflod, øgede nedbørmængder og hyppigere og mere intense skybrud.

Svendborg har gentagne gange oplevet oversvømmelser i forbindelse med kraftig regn eller deciderede skybrud i området ved Nyborgvej og Ørkildsgade/Grusvig, da Kobbervækken er gået over sine bredder og det i dag rørlagte forløb ikke har tilstrækkelig kapacitet. Derudover er der sket oversvømmelser på Jessens Mole og Havnepladsen, da terrænet her ligger lavere end kajkanten, og regnvand derfor akkumuleres, indtil det løber ud over kajkanten.

Svendborg Havn har også oplevet gentagne oversvømmelser fra havet og havnen er i Svendborg Kommunes klimahandleplan udpeget som det klart mest udsatte sted i forhold til oversvømmelse fra havet.

Svendborg Kommune har i mange år arbejdet med at finde de gode løsninger til, hvordan øgede regnmængder og det stigende havvand kan håndteres på en måde, så der sikres fortsat god kobling mellem kulturarv, by og havn.

Vandet fra både himlen og havet er kraftfuldt og kan medføre store ødelæggelser af både menneskelige, økonomiske, natur-, miljø- og samfundsmæssige værdier. Havnen rummer særligt mange værdier i form af bygninger og infrastruktur og samtidig rummer havnen flere kulturmiljøer og mange bevaringsværdige bygninger. På den baggrund har Svendborg Kommune besluttet en strategi for hvordan byen skal tilpasses til at leve med vandet i fremtiden.



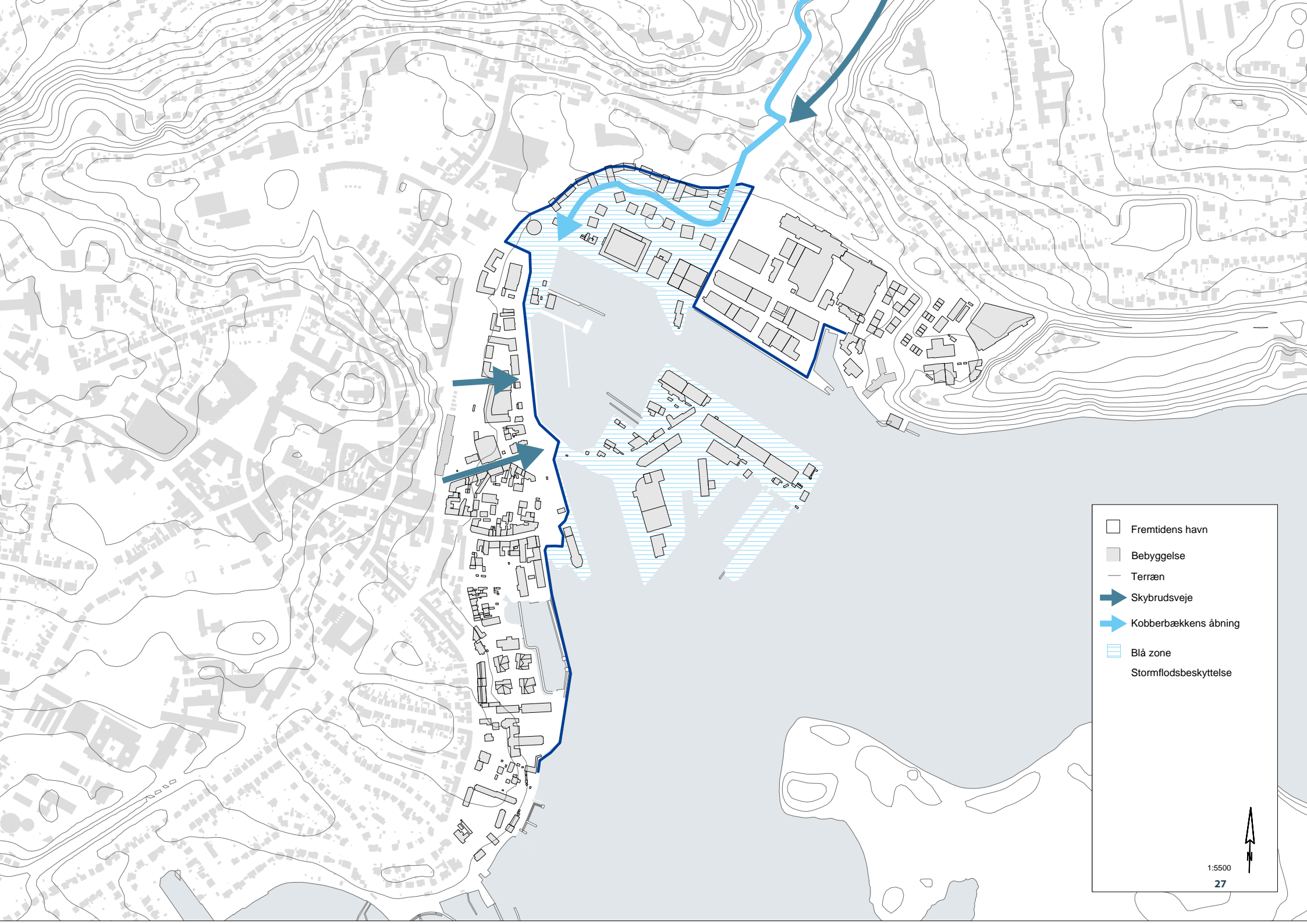
Kortet viser oversvømmelse fra havet på hhv. 2 og 3 meter over daglig vande.

# Det gør vi

Klimatilpasning med vandet som medspiller skal sikres via følgende strategi:

- Ved at åbne Kobbervækken vil risikoen for fremtidige oversvømmelser fra bækken blive reduceret til et minimum. Ny bebyggelse og terræn på Godsbanearbejdet skal etableres med tilstrækkelig højde til at indgå som beskyttelse mod oversvømmelse ved stormflod
- Strategien for højvandsbeskyttelse omfatter en beskyttelseslinje fra Tuxensvej i syd til Østre Havnevej i nord, langs havnens indre kant og integreret i fremtidige byudviklingsområder, hvor det er muligt
- Flere steder inviteres vandet ind over havnekanten og skaber blå zoner fx på Frederikshavn, hvor der kan etableres en lokal løsning, der passer til øens aktiviteter og på Nordre Kaj, hvor beskyttelsen er integreret i bygninger og terræn
- På Østre Kaj kan beskyttelsen enten placeres på den yderste kaj, integreres i de fremtidige facader ved ombygninger eller placeres bag bygningerne og lade den yderste del være en blå zone - afhængigt af fremtidige funktioner og behov
- Kun på den sydlige del af havnen etableres en ydre beskyttelse i form af moler med sluseport og gangbro ved Søndre Havn. Langs Havnepladsen og Jessens Mole vil en højvandsmur med integreret ophold beskytte den bagvedliggende by
- Strategien kan realiseres i etaper og integreres i den øvrige byudvikling
- Nyborgvej anlægges som skybrudsvej ned mod havnen.





Fremtidens havn

Bebyggelse

Terræn

Skybrudsveje

Kobberbækkens åbning

Blå zone

Stormflodsbeskyttelse

1:5500

27

# Strategi for kulturmiljøer og bevaringsværdier

## Danmarks bedst bevarede industrihavn

Svendborg Havn har i århundreder været udgangspunkt for vækst og udvikling for Sydfyn og havnens betydning kan stadig aflæses i en række velbevarede kulturmiljøer og enkeltbygninger.

Tilsammen kan disse betegnes som Svendborgs maritime kulturarv sammen med f.eks. gamle træ- og stålskibe, som fylder en del i havnen og mange hjemmehørende søfolk, som med aktiviteter og interesse for udviklingen er med til at skabe liv.

*”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 kornsalgperioden – Baagøes Plads – det sjældne gasværksmiljø og ikke mindst værfterne, som var så karakteristiske for egnen.” (citater: Industrisamfundets havne 1840-1970).*

Svendborg Havns kulturhistoriske rolle er dels beskrevet gennem otte kulturmiljøer, dels gennem en lang række udpegede bevaringsværdige bygninger.

Det kan være en stor udfordring at bevare og synliggøre kulturarven og samtidig sikre udviklingsmuligheder. Men det er også et stort potentiale for at skabe en endnu mere attraktiv og interessant havn.

Udpegningen af kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger betragtes derfor ikke som en hindring for omdannelse, men som et redskab til at synliggøre de historiske fortællinger og udnytte dem i havnens fremtidige udvikling.

Kommuneplanen indeholder overordnede mål for havnens kulturmiljøer, de bærende bevaringsværdier for hvert enkelt kulturmiljø samt forslag til indsatser.

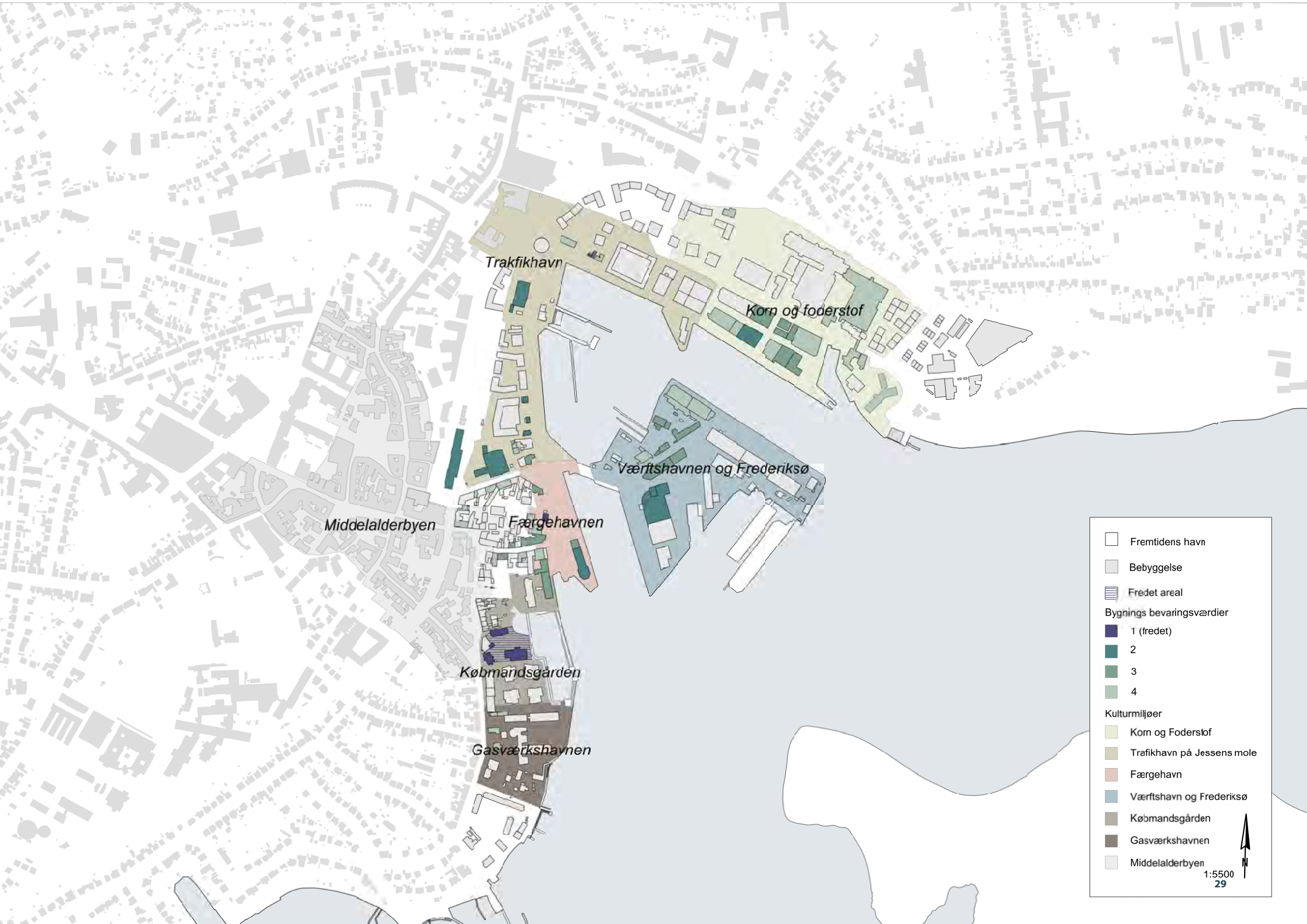
Et kulturmiljø er et geografisk afgrænset område, der i sin fremtræden afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling

# Det gør vi

Bevaring og udvikling af kulturmiljøer og bevaringsværdier skal sikres via følgende strategi:

- Kulturmiljøernes særlige kvaliteter skal være udgangspunkt for at styrke og udvikle det enkelte område
- De bærende bevaringsværdier i det enkelte kulturmiljø skal bevares og synliggøres
- Bygninger med bevaringsværdi 1-4 må ikke nedrives uden Kommunalbestyrelsens godkendelse
- Kulturmiljøet kan, såfremt de oprindelige aktiviteter afvikles, overgå til nye byfunktioner under hensyntagen til områdets bærende bevaringsværdier
- Indenfor kulturmiljøet skal udviklingen ske på baggrund af stedets kvaliteter, særpræg og lokale identitet.
- Den sejlene kulturarv skal fortsat sikres plads, synlighed og tilgængelighed
- Formidling af Geopark Det Sydfynske Øhavs hovedtemaer geologi, klima og kulturarv og deres betydning for øhavet skal indtænkes i flest mulige udviklings- og anlægsprojekter.





Trækfikhavn

Korn og foderstof

Værftshavnen og Frederikso

Middelalderbyen

Færgehavnen

Købmåndsgården

Gasværkshavnen

Fremtidens havn

Bebyggelse

Fredet areal

Bygningss bevaringsværdier

1 (fredet)

2

3

4

Kulturmiljøer

Korn og Foderslof

Trafikhavn på Jessens mole

Færgehavn

Værftshavn og Frederikso

Købmåndsgården

Gasværkshavnen

Middelalderbyen

1:5500

29

# Strategi for bebyggelse

## Bevaring, genbrug og tilpasning af byggeri

Havnens bygningsstruktur afspejler de mange forskellige typer af aktiviteter, der har foregået på havnen: pakhuse og siloer fra flere forskellige epoker, toldkontor og toldvagter, småhuse og boder fra kul- og tømmerpladser, gasværksbygninger, værftsbygninger osv.

De forskellige typer bygninger er med til at give havnen sin variation, charme og tiltrækningskraft.

Variationen i bygningsstrukturen kommer bl.a. til udtryk via:

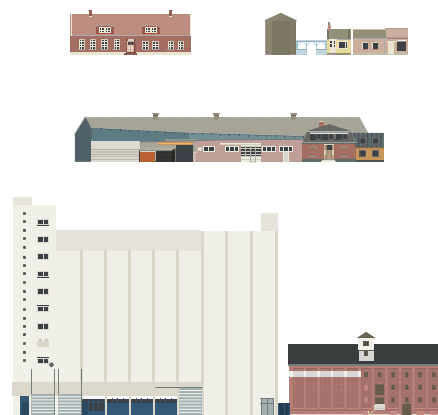
- Bygningsstørrelser fra én etages småbygninger og flade pakhuse til værftshaller og 50 m høje kornsiloer, som sprænger byens sædvanlige skala
- Materialevalg, som fortrinsvis er beton og tegl, men også træbeklædning på lader og -pakhuse og skifer på tage
- Arkitektur, facader og detaljering med stor variation fra nøgterne, industrielle facader til fine murede byggerier med gesimser, fremspring og forskellige murstensforbandter
- Kulturhistorisk udtryk, hvor mange stilarter fra havnens lange historie er repræsenteret, fra klassicisme og

historicisme over nationalromantik til modernisme.

Det er vigtigt for den samlede oplevelse af området, at både genbrug af eksisterende bygninger og nybyggeri tilfører havnen nye kvaliteter, både arkitektonisk og funktionelt.

Her spiller valg af materialer, detaljer og udformning af kantzoner en helt afgørende rolle. Disse elementer giver området menneskelig skala og taler til sanserne.

Udviklingsplanen illustrerer med en række fremtidsbilleder, hvordan strategien for bevaring, genbrug og tilpasning af nybyggeri kan udmøntes i virkeligheden.



*Havnen rummer mange forskellige bygningstyper i varierende skala og materialer fra flere tidsperioder*

# Det gør vi

Mest mulig genbrug af eksisterende bygninger og tilpasning af nybyggeri skal sikres via følgende strategi:

- Eksisterende byggeri skal i størst muligt omfang genbruges og om nødvendigt transformeres til nye anvendelse i respekt for de kulturmiljøer de indgår i
- Nyt byggeri skal udføres med høj arkitektonisk kvalitet
- Sigtelinjer som visuel forbindelse mellem havnen, sundet og byen skal sikres og friholdes for bebyggelse
- Ny bebyggelse skal bidrage til at formidle gode overgange mellem nyt og gammelt, forskellige skalaer og mellem havnen og de omkringliggende byområder
- Arkitektur, husdybde, taghældning, valg af materialer og detaljer skal tage udgangspunkt i genkendelige typologier og have klare referencer til stedet
- Volumen, tæthed og højder skal varieres og tilpasses under hensyn til stedets kontekst.
- Der skal sikres et godt mikroklima omkring alle bygninger via studier af sol, skygge og vind
- Stueetager skal fremtræde åbne, inviterende og med en særlig bearbejdning, mod offentlige byrum og kajer
- Kantzoner skal bidrage til en god overgang mellem stueetager, indgange og offentlige byrum ved at integrere praktiske funktioner, ophold og grønt.
- I forbindelse med kommunale byggerier og anlæg samt udbud af kommunale arealer, stilles der krav om anlæg og drift med det lavest mulige klimaafttryk
- I forbindelse med planlægning for og dialog om privat byggeri skal der tilsvarende være fokus at sikre det lavest mulige klimaafttryk
- Energiforsyning af bygninger skal i videst muligt omfang ske med vedvarende energi.

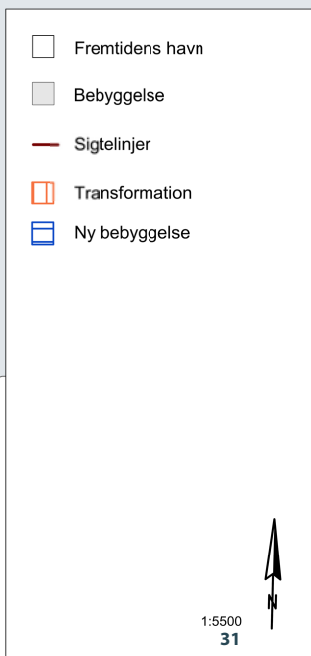


Kantzonen er zonen mellem en bygning og de mere offentlig arealer omkring den.

Her kan der skabes forbindelse mellem funktionen i stueetagen, facaden og byrummet udenfor.

Begrebet transformation dækker genbrug og omdannelse af bygninger eller byområder.

Transformationen af et område kan omfatte både genbrug og ombygning af eksisterende bygninger og tilføjelse af nye bygninger.



# Strategi for mobilitet

## Trafikalt knudepunkt

Svendborg Havn er forbundet til det overordnede vejnet og rummer både togstation, busterminal og fergehavn som port til Det Sydfynske Øhav. Det giver gode forudsætninger for udvikling af en mere bæredygtig mobilitet.

I den sammenkobling mellem bymidte og havn, som den hidtidige planlægning har tilstræbt, er der opnået en koncentration af arbejdspladser, uddannelsespladser og kultur institutioner med stor stationsnærhed. Det giver liv, men udfordringer for den trafikale tilgængelighed. I sin kompakte form kan havneområdet ikke tilbyde et overskud af parkeringspladser, hvilket lejlighedsvis er en udfordring for bl.a. færgegæsterne.

I udviklingen af havneområdet er det forudsat, at parkering fortrinsvis sker under terræn eller i p-hus for at skabe en sammenhængende og attraktiv by.

Tidligere infrastrukturprojekter omkring baneterræn, Nyborgvej og Toldbodvej har bidraget til at styrke sammenhængen mellem bymidte og havn samt nedbringe mængden af gennemkørende trafik i havneområdet. Udviklingsplanen følger op på indsatsen.

Tilgængelighed, sikkerhed og tryghed for cyklende og gående er samtidig forbedret gennem bl.a. projekterne Den Grønne Tråd (fodgængerforbindelse mellem bymidte og havn) og Den Blå Kant (forbindelse for gående og cyklende på langs af havnen).

Det vil fortsat være et mål, at sikre trygge og inviterende forbindelser for lette trafikanter mellem bymidte og havn.

Svendborg Havn skal fortsat være porten til øhavet og udvikle sig til et knudepunkt for bæredygtig mobilitet internt i byen og mellem Svendborg By og oplandet.

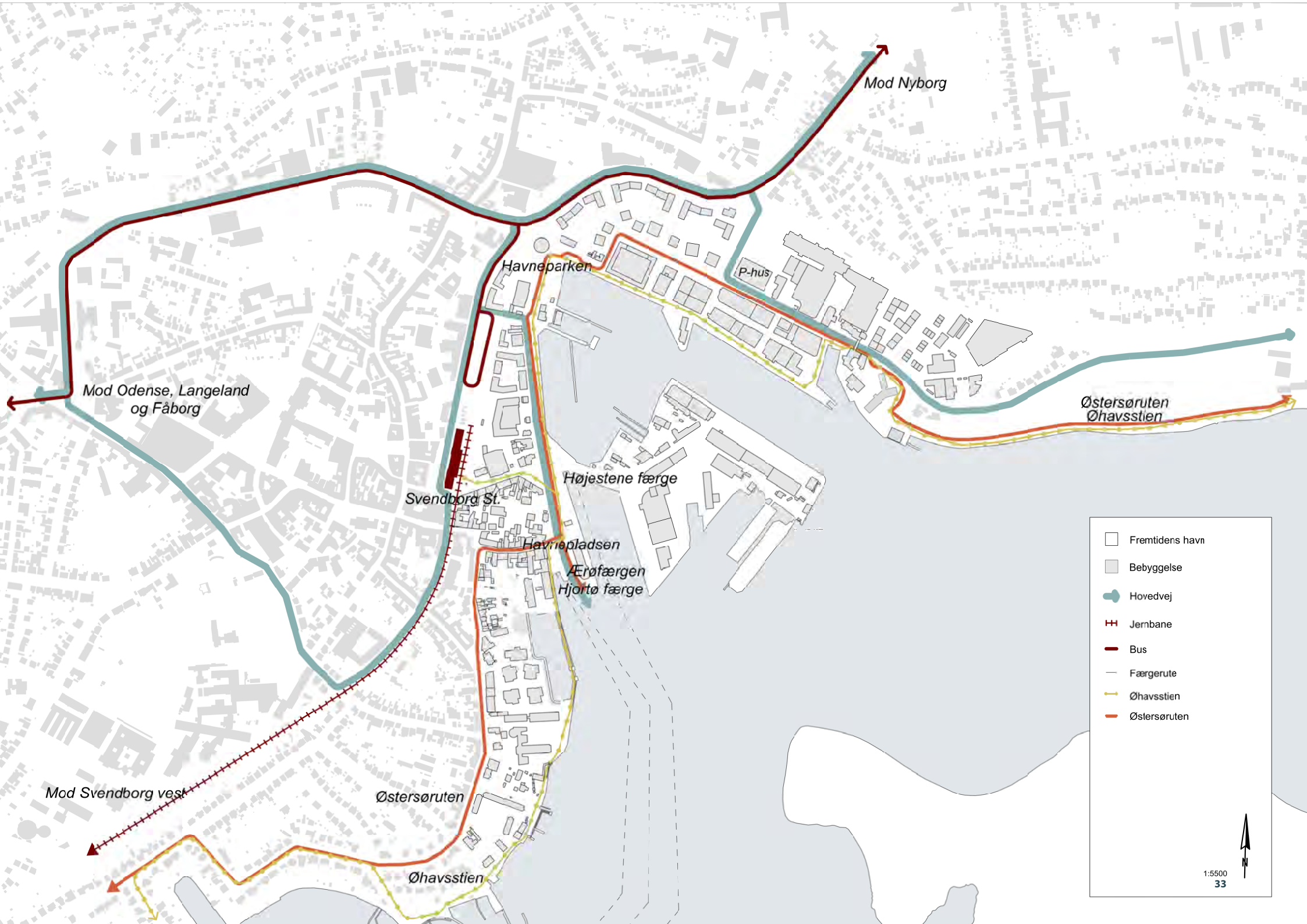
Samtidig er det vigtigt, at der sikres fremkommelighed på de overordnede veje omkring havnen. Efterhånden som den nordøstlige del af havnen udvikles og den generelle biltrafik forventeligt stiger vil der blive behov for en regulering af Nyborgvej og Østre Havnevej. Det vil samtidig give mulighed for at indrette et fredeligt og sammenhængende boligområde på Godsbanearialet.

## Det gør vi

Bæredygtige mobilitetsløsninger skal sikres via følgende strategi:

- Der skal udarbejdes en samlet mobilitetsplan, hvori havneområdet indgår
- Bæredygtige, trafikale løsninger skal prioriteres i form af kollektiv trafik og cykel/gangforbindelser, særligt i relation til stationsområdet og færgerne
- Bæredygtig mobilitet skal understøttes af nye elfærger og en god infrastruktur af elladere til biler og cykler
- En batteridrevet, autonom cykelfærge kan understøtte en bæredygtig infrastruktur i Svendborgssund
- Trafikale barrierer mellem by og havn skal i videst muligt omfang reduceres
- Trafiksikkerheden skal løbende øges samtidig med, at trafikstøj og lokal partikelforurening reduceres
- Der skal sikres en sammenhængende cykel- og gangforbindelse langs Den Blå Kant og i sammenhæng med den nationale cykelrute Østersøruten og den regionale vandrerute Øhavsstien
- Parkering skal primært ske i konstruktion, optimalt i fælles parkeringshuse, hvor pladserne dobbeltudnyttes henover døgnet
- Mulighederne for offentligt tilgængelige parkeringspladser i tilknytning til indfaldsveje og offentlige områder samt langtidsparkering til brug i forbindelse med færger og events skal undersøges.
- I forbindelse med udbud stilles krav til bæredygtig mobilitet, eksempelvis fælles parkeringsløsninger, overdækket cykelparkering, delebilsordninger og elladestandere til biler og cykler





# Strategi for byrum og forbindelser

## Byrum til det gode liv

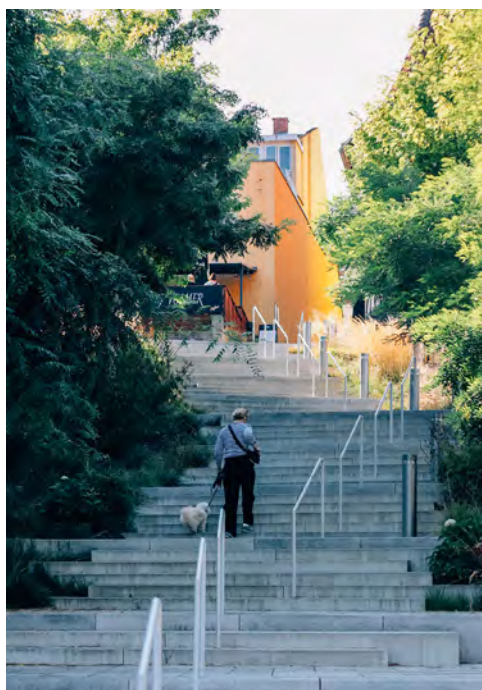
Byens torve og pladser - byens rum - var i mange år blot rum for praktiske funktioner og færdsel. Men byrum har i dag en væsentlig selvstændig rolle som rammer for byliv, ophold og aktiviteter i samspil med handels- og kulturlivet.

Projektet Den Grønne tråd fra Krøyers Have til havnen og projektet Liv i Min By med fornyelse først af stræderne mellem Møllergade og Klosterplads og senest Frederiksgade, fodgængerbro og byrum på Frederiksholm, har fokuseret på byens rum som helt centrale for at fastholde livet i bymidten og sammenkoblingen med havnen.

Indenfor havneområdet repræsenterer projektet Den Blå Kant en tilsvarende ambition om, at der i forbindelse med den nødvendige klimatilpasning også skabes nye rammer for byliv, kulturelle og rekreative aktiviteter.

Hovedprincippet for byrum på havnen og i den nærmeste del af bymidten har været at arbejde for en række tværgående forbindelser mellem bymidtens torve og gågader på den ene side og langs havnefronten på den anden.

På langs af havnefronten er det ambitionen at skabe én lang, sammenhængende cykel- og fodgængerforbindelse fra Christiansmindestien i øst til Den Runde Lystbådehavn i syd.



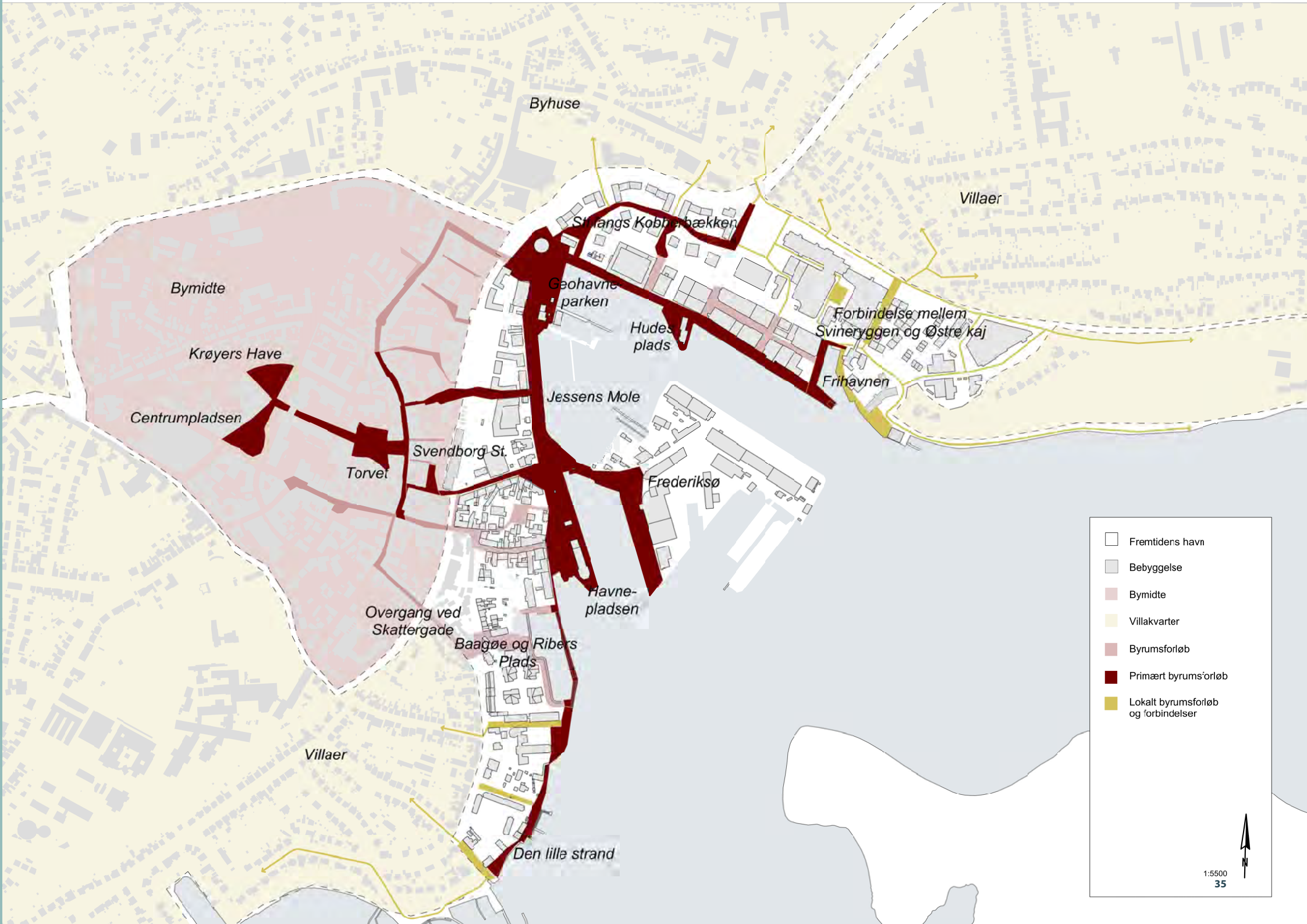
*Havnetrappen, 2016, er en del af projektet Den Grønne Tråd og forbinder bymidte og havn.*

## Det gør vi

Et netværk og hierarki af attraktive byrum og forbindelser skal sikres via følgende strategi:

- Der skal udvikles et finmasket og attraktivt netværk af gode byrum, der fremmer leg, bevægelse, ophold og fællesskab dag og aften, sommer og vinter
- Der skal udvikles et logisk hierarki af byrum og forbindelser med a) en havnepromenade på langs af havnen, bortset fra værftskajer og sikrede erhvervskajer b) tværgående forbindelser mellem by og havn, c) lokale forbindelser til byområder omkring havnen og d) offentlig adgang fra havnen og videre langs kystlinjen
- Byrum på havnen skal supplere bymidtens rum og kunne tilbyde anderledes aktiviteter og oplevelser
- Attraktive byrum og gode forbindelser mellem by og havn skal sikre, at områderne opleves i sammenhæng og at man kan gå interessante sløjfer i byen
- Den Blå Kant skal, udover højvandsbeskyttelse, bidrage til at skabe attraktive byrum, sammenhæng og tryk i færdsel langs kajen
- Nye byrum skal gennem design, materialevalg og detaljer understrege de forskellige områders identitet og særlige kendetegn.





Legend:

- Fremtidens havn
- Bebyggelse
- Bymidte
- Villakvarter
- Byrumsforløb
- Primært byrumsforløb
- Lokalt byrumsforløb og forbindelser

1:5500  
35

# Strategi for grøn struktur

## Havnearealer og grønne forløb

Svendborg Havn ligger smukt i de overordnede landskabstræk, men har i kraft af sin fortid som tungt erhvervsområde kun få grønne elementer og forbindelser til rekreative muligheder.

Grønne kiler fra Christiansminde i øst og Ørkild i nord strækker sig mod havnen, og har potentiale til at blive forbundet med mindre grønne områder og byrum og skabe mere sammenhængende natur.

Med projektet Den Grønne Tråd, herunder etablering af Havnetrappen, og Linjeparken langs stationsområdet er der taget de første skridt i retning af at skabe flere sammenhængende, grønne byrum. Den planlagte Geohavnepark vil tilføre et nyt offentligt byrum omkring hovedtemaerne geologi, kulturarv og natur i Geopark Det Sydfynske Øhav.

Geohavneparken vil styrke det grønne forløb og være afgørende for oplevelsen af en sammenhængende forbindelse langs kajkanten.

Med genåbning af Kobbervækken gennem ny bebyggelse på Godsbanenarealet skabes der en strategisk vigtig forbindelse mellem på den ene side et historisk, grønt og rekreativt område ved Ørkild og på den anden side bymidten og havnen.



*Grønne kantzoner langs Jessens Mole.*

Biofaktor er en måleenhed for kvaliteten af beplantningen i et område og en metode til at beregne den biologiske aktivitet.

## Det gør vi

Sammenhængende grønne forløb, byrum, kantzoner og mere bynatur skal sikres via følgende strategi:

- Områdets store, grønne træk fra Christiansminde og Ørkild/Kobbervækken skal udvikles og styrkes for at skabe sammenhæng mellem havnen og de nærliggende byområder
- Den Grønne Tråd og forløbet langs Mølledammen skal udvikles og styrkes for at skabe sammenhæng mellem bymidtens grønne områder og havnen
- Der skal tilføres grønne oaser, lommeparker og byrum med gode opholds- og legemuligheder for beboere, daglige brugere og besøgende
- Et grønt forløb på langs af havnen skal binde områderne sammen
- I forbindelse med nye bygge- og anlægsprojekter samt udbud af arealer skal der stilles krav om etablering af grønne kantzoner
- I forbindelse med nye bygge- og anlægsprojekter samt udbud af arealer skal der stilles krav om i videst muligt omfang at tilføre mere bynatur, fx i form af bytræer, facadebeplantning mv.
- Der skal anvendes hjemmehørende arter, som skal have gode vækstbetingelser.
- Bygherre skal dokumentere en biofaktor på min 0,5.





Galgebakken

Naturlegepladsen

Haahrs skole

Mølledammen

Geohavneparken

Kopperbækken

Ørkild

Svinyryggen

Ottens Hul

Christiansminde skoven

Den grønne tråd

Assistens Kirkegård

Skansen

Den lille strand

- Fremtidens Havn
- Bebyggelse
- Eksisterende grøn struktur
- Ny grøn struktur
- Grønne / rekreative forbindelse
- Blå struktur

1:5500  
37

# Strategi for kultur

## Kulturoplevelser i unikke miljøer

Svendborg Havn tilbyder allerede i dag unikke rammer for kulturoplevelser og -aktiviteter, som supplerer byens øvrige institutioner og miljøer.

Frederikseø er indenfor de seneste ca. 10 år omdannet til et område med et mangfoldigt kunst- og kulturliv med værksteder, udstillinger og caféer.

Rundbuehallen rummer jævnligt store events og Teater Stålhallen vil indenfor få år etablere sig på Frederikseø og tilføre en etableret kulturinstitution til havnen.

Kombineret med nye, offentlige byrum, som kan rumme både små, daglige aktiviteter og store, spektakulære begivenheder, er der skabt et unikt miljø, som besøges flittigt af både brugere, borgere og besøgende.

I samme periode er samspillet mellem havnen og byen styrket, både via fysiske rum og forbindelser – særligt Frederiksgade og Havnetrappen – og i form af aktiviteter og oplevelser, der supplerer hinanden og på den måde øger byens samlede tilbud og attraktion.



*Totalteater "Fjeren og Rosen" på Frederikseø 2022*



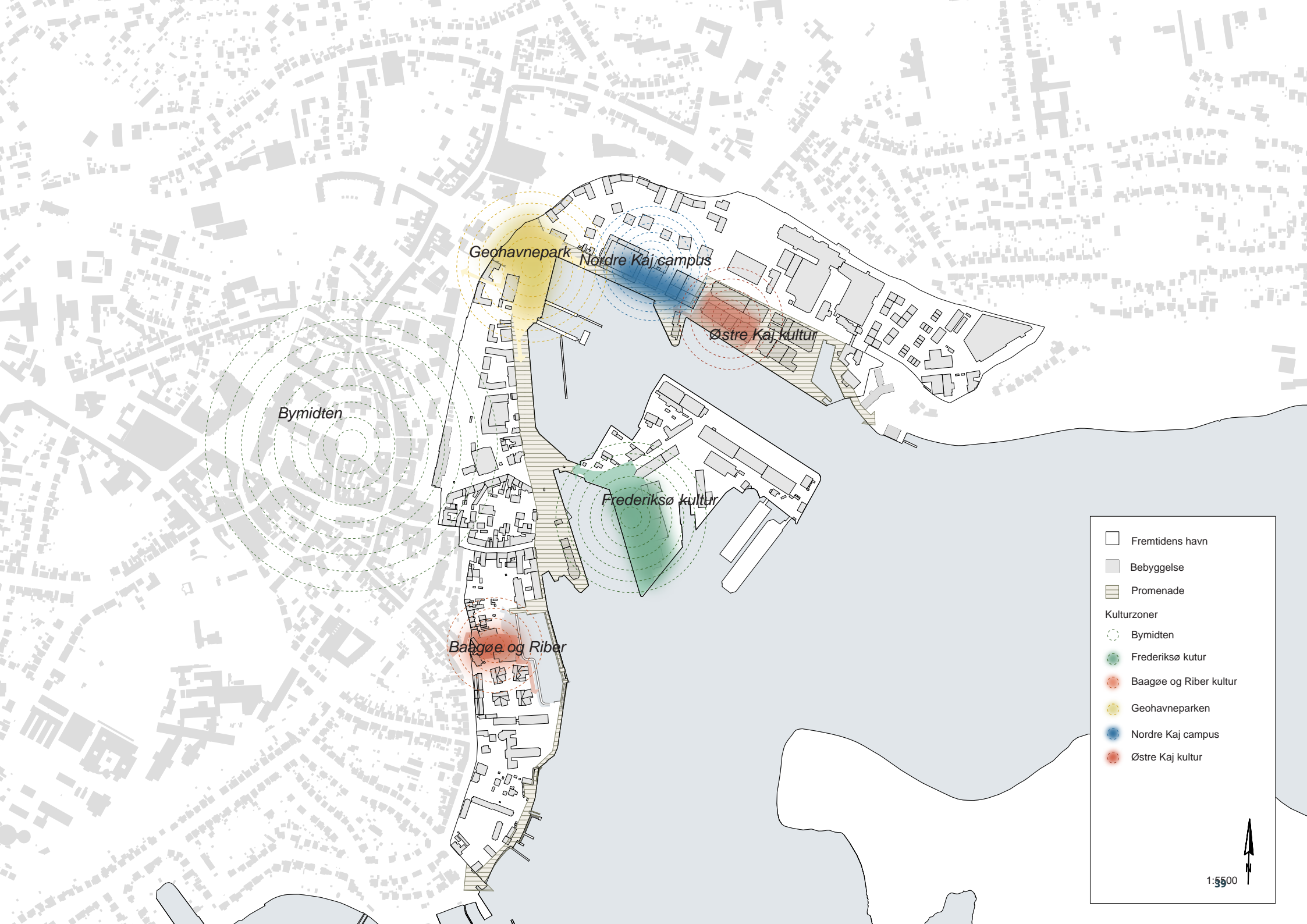
*Regatta i hjemmebyggede joller 2023*

## Det gør vi

Gode rammer for kulturoplevelser og -aktiviteter skal sikres via følgende strategi:

- By- og kulturlivet koncentrerer omkring centrale miljøer og tyngdepunkter: på Frederikseø, i forbindelse med uddannelsesinstitutionerne på Nordre Kaj, på en fremtidig kultur og erhvervskaj på Østre Kaj samt omkring de fredede pakhuse ved Baagøe og Riber, hvor bygningerne kan omdannes til nye funktioner
- Aktiviteter og eventuel ombygning skal tilpasses til de forskellige områders særlige karakter og understøtte visionen om en mangfoldig havn for alle
- Kulturinstitutioner, aktiviteter og oplevelser på havnen skal supplere bymidtens, fremfor at konkurrere med disse
- Der skal tilstræbes en variation af etablerede institutioner, foreninger og ikke-kommercielle fællesskaber, som er tilgængelige for alle
- Den Blå Kant skal, udover højvandsbeskyttelse, bidrage til at binde de kulturelle miljøer sammen
- Nye byrum skal gennem design, materialevalg og detaljer understrege de forskellige områders identitet og særlige kendetegn og kan suppleres med kunst
- Formidling af kulturelle aktiviteter skal understøtte udviklingen af en mangfoldig havn og fortællingen om en stærk maritim historie og identitet
- Kulturtilbud i "skuldersonerne" kan styrke mulighederne for at udvide sæsonen.





Geohavnepark

Nordre Kaj campus

Østre Kaj kultur

Bymidten

Frederiksø kultur

Baagøe og Riber

- Fremtidens havn
- Bebyggelse
- Promenade
- Kulturzoner
  - Bymidten
  - Frederiksø kultur
  - Baagøe og Riber kultur
  - Geohavneparken
  - Nordre Kaj campus
  - Østre Kaj kultur

1:5500



# 3

## Fysisk plan

Den fysiske plan viser, hvordan havnens forskellige geografiske delområder kan komme til at se ud og fungere i fremtiden. Her bliver de overordnede mål og strategier for helheden til konkrete løsningsforslag.



## Helhed og dele

Udviklingsplanen dækker hele Svendborg Havn, inklusiv Frederikse.

Planen til højre viser, hvordan det samlede område kan se ud, når alle planer og projekter er realiseret - og hvilke delområder udviklingsplanen er inddelt i.

Delområderne er beskrevet og illustreret på de følgende sider i form af fremtidsbilleder og retningslinjer for konkrete lokalplaner samt fremtidige bygge- og anlægsprojekter.

Både den samlede plan og bearbejdningen af delområderne forholder sig naturligvis også til områder uden for planen for at sikre sammenhæng med den omkringliggende by og langs hele havnens forløb, fra kajerne og videre langs kysten.

## Geografiske delområder



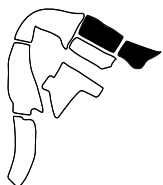


# Østre Havnevej og Abildvej



*Illustration fra Abildvej, fra jernbanestien mod havnen*





## Fremtidsbillede

Med udviklingsplanen foreslås en fortsat omdannelse af området med forskellig anvendelse. I den vestlige del bibeholdes de blandede funktioner med publikumsrettede serviceerhverv og kontorer, men med tilføjelse af et p-hus og en ny vejforbindelse fra Nyborgvej til Østre Havnevej. I den østlige del, specielt omkring den tidligere Kelloggs-bygning og Abildvej, åbnes der på længere sigt op for udvikling af et mere blandet byområde med boliger og erhverv.

Området omkring Abildvej har en landskabeligt attraktiv placering mellem bakkekammen ved Christiansmindevej og banedæmningen. Det giver mulighed for, at området kan udvikles som en mere grøn overgang mellem villaområderne ved Øksenbjergvej og det tættere havneområde, som har forbindelse til bymidten.

Ved at tilføre boliger i området kan der opstå et nyt bykvarter med lavere etagebebyggelse og tæt/lav bebyggelse, som ligger godt placeret ved havnen, byens kulturtilbud og naturområderne mod Christiansminde. De tidligere frugtlagre og mindre erhvervsbygninger vil mest oplagt kunne anvendes til erhvervs- og kulturformål.

## Anvendelse

De store tidligere produktions- og lagerbygninger fra Kelloggsfabrikken fastholdes til en blanding af let erhverv og kulturformål. Her indpasses et parkeringshus, primært rettet mod at dække parkeringsbehovet for SIMAC, SME og UCL. Øst for den tidligere Kelloggsfabrik er der på lang sigt mulighed for at etablere et blandet byområde med boliger omkring en hovedstiforbindelse mellem Søholmsvej og havnen.

## Bebyggelse

Kellogsområdet indgår som en del af kulturmiljøet Korn og Foderstoffer på Østre Kaj, men er fra dets oprindelse i begyndelsen af 1900-tallet anlagt med en række forskellige produktionserhverv, bl.a. cementvare-, tagpap- og asfaltfabrik.

Bygninger fra denne epoke er siden erstattet af nyere produktions- og lagerbygninger til Kelloggsfabrikken.

Den østligste del af det store fabriksområde er udpeget som bevaringsværdigt pga solide og karakteristiske produktionsbygninger. Med en synlig, bærende søjle/dragerkonstruktion udtrykker de en særlig industriel karakter, som bør afspejle sig i fremtidig anvendelse og arkitektur.

På sigt kan der tilføres ny bolig- og erhvervsbebyggelse, som underordner sig 'industrikompleks' højde og drøjde og tillader kig til havnen. Der er ikke udpeget bevaringsværdig bebyggelse i dette område, men især det tidligere frugtlager rummer elementer fra en særlig sydfynsk erhvervshistorie, der bør søges bevaret.



*Oprindelige fabriksbygninger anvendes allerede i dag til nye formål.*



## Infill og mere grønt

Kellogsområdet er tæt bebygget med store bygningsvolumener og friarealerne mellem bygningerne er alle optaget af parkering.

Området omkring Abildvej kan med et dramatisk landskab som baggrund og store, markante træer være med til at trække de grønne strukturer helt ind i hjertet af det tidligere industriområde og gøre området attraktivt - også for fremtidige boliger øst for de gamle Kellogs produktionsbygninger.





## Byrum og landskab

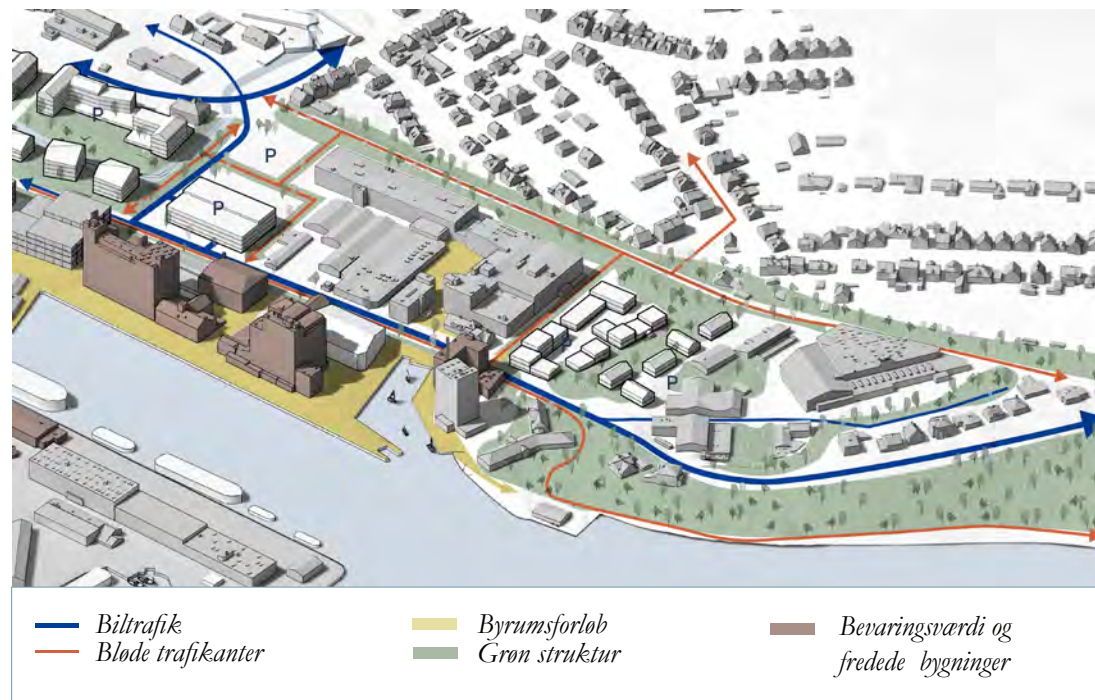
Inde mellem de store bygningsvolumener skal der arbejdes med byrum og begrønning, også af parkeringsarealer, for at forbedre både rekreativ kvalitet, tryk færdsel og mikroklima.

Langs områdets kanter mod nord og øst kan den grønne stiforbindelse i det gamle tracé fra Nyborgbanen styrkes og der kan etableres en ny grøn forbindelse fra villaområderne nord for banetracéet ned til Østre Havnevej og Christiansmindestien. På den måde kan områdets grønne karakter relativt let understøttes og videreudvikles med betydelige kvaliteter og meget bedre forbindelser for bløde trafikanter.

## Trafik og parkering

Når Ny Østre Havnevej anlægges vil Kellogs- og Abildvejområdet skulle vejbetjenes fra syd via den øst-vestgående Østre Havnevej. Herfra betjenes også det kommende parkeringshus i området. Krydset Østre Havnevej/Ny Østre Havnevej vil være den centrale fordeler af trafikken mod henholdsvis vest (Godsbanen), syd (Nordre og Østre Kaj) og øst (Kelloggs- og Abildvejområdet) samt Christiansminde og Thuro. Ved en senere udvikling i området omkring Abildvej skal adgangsvejen hertil vurderes med henblik på at etablere én samlet adgangsvej til området.

Udviklingen af området skal sikre en god kobling til overordnede cykelstiforbindelser via Østre Havnevej og banestien, som kan opgraderes for at understøtte udviklingen.



Søholmsvej, som tidligere løb gennem området, genskabes som en hovedsti, der skaber forbindelse mellem boligområderne ved Øksenbjergvej og havneområdet.

## Bæredygtighed

Pga. den gode vedligeholdelsestilstand i de tidligere Kelloggsbygninger og i området omkring Abildvej er det oplagt fortsat at fokusere på omdannelse og genanvendelse af bygningsmassen. I området fra den tidligere Kelloggs produktionsbygning hen mod Abildvej er der imidlertid attraktive muligheder for at byfortætte ved opførelse af nye boliger. Her er vi i kanten af havneområdet med størst afstand til station

og kollektiv trafik. Der skal derfor være fokus på at sikre gode forbindelser for lette trafikanter.

## Klimatilpasning

Området omkring de tidligere Kelloggsbygninger ligger i kote ca. 1,5-3,0 m og er derfor truet af højvandshændelser. Højvandsbeskyttelse indenfor Kelloggsområdet skal udvikles i sammenhæng med Østre Kaj og afhænger af de valg der træffes her.

Området omkring Abildvej ligger højere end de øvrige udviklingsområder på havnen og vil derfor ikke umiddelbart være udsat for risiko i forbindelse med højvandshændelser.

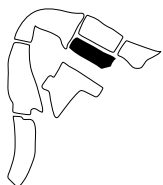


# Østre Kaj



*Illustration fra Nordre Kaj*





## Fremtidsbillede

Østre Kaj er fortællingen om havnens storhedstid som industrihavn, hvor korn og foderstoffer blev håndteret via kajen. Røde murstensbygninger med fine detaljer og tårnhøje betonsiloer står tilbage og venter på at få nyt liv i form af kultur og moderne, maritime erhverv - og en ny kontakt til kajen i form af byrum langs facaderne.

Her mellem Nordre Kaj med nye uddannelsesinstitutioner, Østre Havnevejs erhverv og fritidsmuligheder og det grønne træk fra øst er der mange muligheder for at udvikle et unikt, kreativt og bæredygtigt miljø.

Ved en fortsat anvendelse af Østre Kaj til lastning og losning af skibe kan den forreste række bygninger imidlertid ikke umiddelbart anvendes til miljøfølsomme aktiviteter (centerformål), og den rekreative anvendelse og muligheden for stitrafik vil være begrænset.

## Anvendelse

Når det tunge havneerhverv flytter fra Østre Kaj kan området anvendes til mere blandede byfunktioner med mulighed for serviceerhverv, kultur mv. i den vestlige del og let, lokalt erhverv i den østlige del. Kajen vil kunne fortsætte som erhvervskaj længst mod øst og på visse vilkår.

Støj fra værfterne og det øvrige havnerelaterede erhverv på Frederiksovej begrænser ikke anvendelsesmulighederne på Østre Kaj.

Øst for Frihavnen fastholdes muligheden for havneerhverv, men på længere sigt kan der åbnes for mere blandede byformål ligesom på Østre Kaj i øvrigt.

## Bebyggelse

Området rummer en bred vifte af bygningstyper fra pakhuse og siloer til administrations- og service. De største bevaringsværdier findes omkring krydset mellem Pakhusvej og Troensegårdsvej.

Der er stort potentiale for genbrug og transformation af bygningerne, som i en overgangsperiode vil kræve en strategi for vedligeholdelse.

Bebyggelsen som helhed udtrykker i sin struktur, materialevalg og elementer som transportsystemer og anden teknisk infrastruktur en stærk industriel karakter og identitet. Det er derfor vigtigt at fastholde de væsentligste elementer i den fremtidig



*Oprindelige bygninger kan anvendes til nye formål.*

omdannelse. Hvis eksisterende siloer langs kajen ikke kan genbruges, så må ny bebyggelse opføres i max 6 etager. Eventuel ny bebyggelse mod Frihavnen kan opføres i max 4. Begge dele efter nærmere vurdering i forhold til konteksten.

## Byrum og landskab

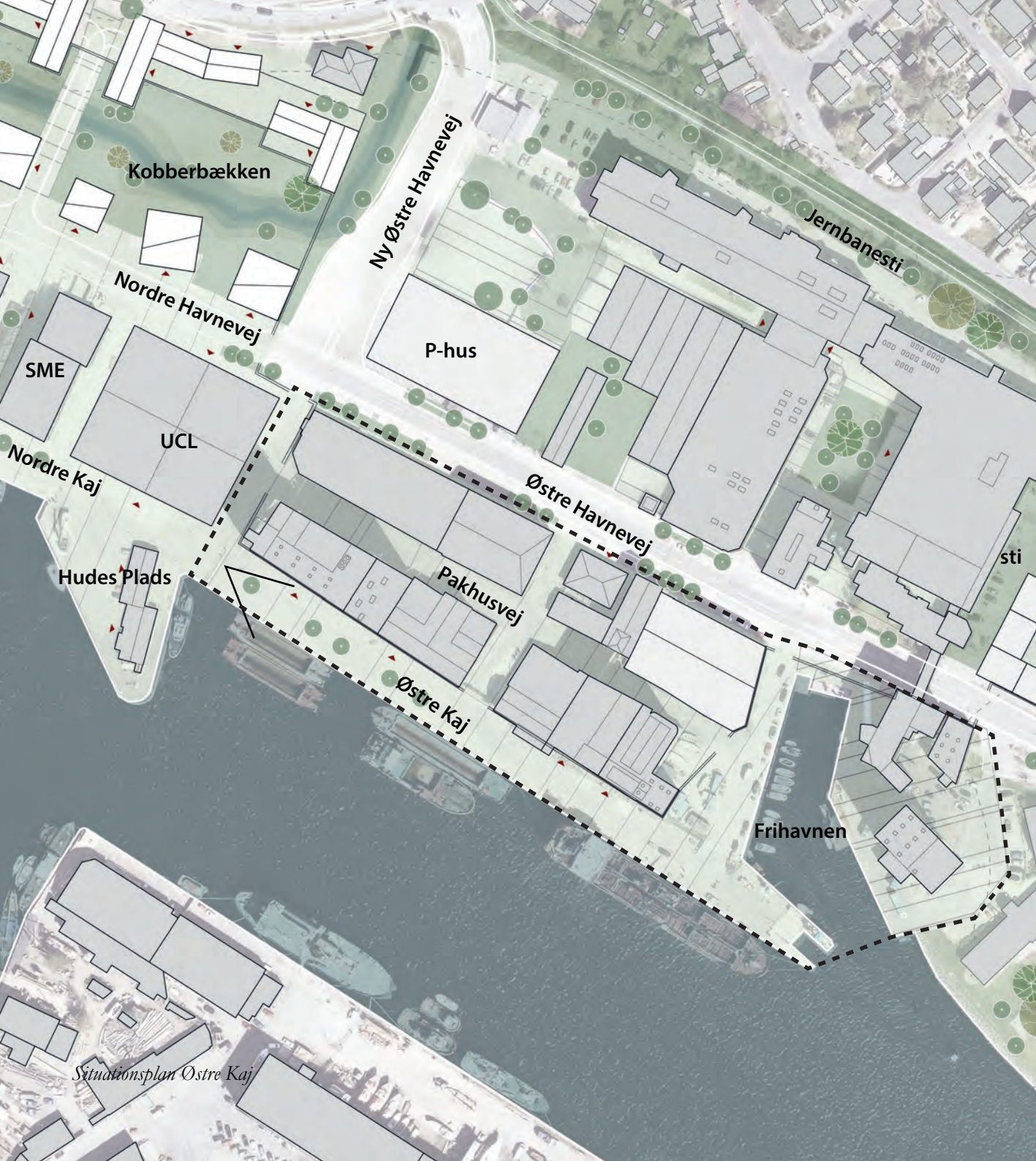
Langs kajen, som er det primære offentlige byrum, skal der sikres mulighed for at færdes som fodgænger. Udearealer skal rumme muligheder for ophold og oplevelse i relation til bygningernes funktion.

Det primære byrumsforløb er langs kajen, hvor der bygges videre på byrum på Nordre Kaj.

Ved Frihavnen kan der arbejdes med en pladسدannelse, som ramme om aktiviteter på kajen og på vandet.

Ved bygningernes facader skal der i stueplan arbejdes med detaljer, materialer, synlige indgangspartier, grønne elementer som kantzoner og facadebeplantning osv.





## Kulturmiljø med nyt liv

Østre Kaj er et af Danmarks bedst bevarede korn- og foderstofkulturmiljøer. Her er især det 20. århundredes forskellige teknologier indenfor oplagring og produktion af korn og forstoffer repræsenteret.

Bygningskomplekset består af meget høje betonsiloer, lavere silopakhus, pakhus og administrationsbygninger. Flere af dem som muret byggeri med røde sten og med karakteristiske udtryk og detaljer, fx murankre til at sikre mod de tunge laster af korn på dækkene.

Området rummer også de nyere, funktionalistiske betonsiloer, hvoraf flere er forbundne med de karakteristiske transportører og har spor af firmanavne.

En klar og praktisk gridstruktur sikrer adgang til alle bygninger fra alle sider, dog undtaget enkelte lette sammenbygninger, som foreslås fjernet for at understrege den oprindelige struktur og styrke områdets åbenhed og tilgængelighed i samspil med gader og byrum.

DLG har påbegyndt fraflytningen af området og i takt med at andre områder på havnen udvikles skal der findes plads til nye funktioner.

Derfor omfatter udviklingsplanen Østre Kaj et bud på, hvordan området kan udvikles til et mere blandet byområde med plads til både maritime erhverv, service, kultur - under hensyn til de væsentligste bevaringsværdier.



## Trafik og parkering

Den primære vejadgang for biler og cykler til området skal ske fra Østre Havnevej via de eksisterende lokale veje.

Parkering på terræn skal begrænses mest muligt og primært til handicappede og af- og pålæsning.

Områdets tæthed og ønsker til omdannelse til nye anvendelser forudsætter, at der etableres parkering i parkeringshus eller lignende indenfor området eller i umiddelbar nærhed.

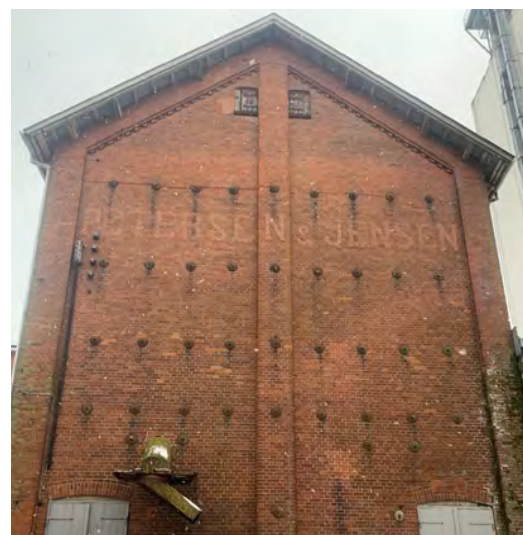
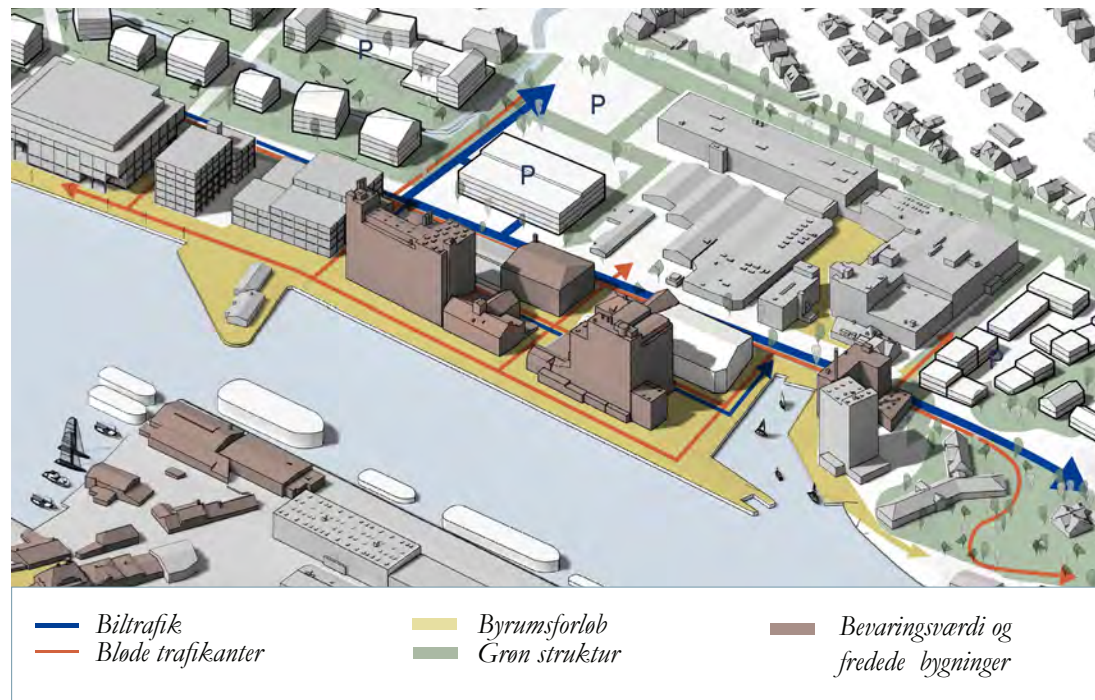
Den primære cykelrute, som bla. kobler Thuro og bymidten sammen, følger Østre Havnevej. Stiforbindelsen på kajen vil være af mere rekreativ karakter og skal afstemmes med erhvervsaktiviteter på kajen.

## Bæredygtighed

På Østre Kaj vil det primære fokus være at genanvende eksisterende bygninger til nye formål og at anvende bæredygtige byggematerialer i omdannelsen.

Silobygningerne udgør i denne sammenhæng en stor udfordring pga deres specialiserede karakter med lodrette silorør, hvor det teknisk/økonomisk er vanskeligt at ændre funktion.

Bevaring og aktiv genanvendelse af bygninger kan fastholde områdets stærke identitet og gøre området særligt interessant for kulturelle og publikumsorienterede aktiviteter. Ved at koble området op på den øvrige by gennem adgang for nye brugere og bløde trafikanter kan der udvikles et blandet byområde med varierede sociale fællesskaber.



De eksisterende bygninger rummer mange fine detaljer.

## Klimatilpasning

Klimatilpasningsstrategien Den Blå Kant betyder, at Østre Kaj i fremtiden skal tilpasses det stigende havvand enten ved at sikre, at bygningerne kan tåle vandet op til et vist niveau eller kan skærmes for vandet ved særlige hændelser. For Østre Kaj og Kelloggsområdet skal der udvikles en samlet strategi der forholder sig dette valg. Da området ved Frihavnen er ekstra lavtliggende kan det her blive nødvendigt relativt tidligt at etablere en højvandsbeskyttelse.

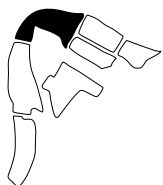


# Godsbanearealet og Kobberbækken



*Illustration med ny bebyggelse på Godsbanearealet og den frilagte Kobberbæk.*





## Fremtidsbillede

Godsbanen bliver et kvarter der både vender sig udad og indad. Mod syd åbner de store volumener til uddannelser og erhverv sig mod Den Blå Kant. Bagved udvikles et boligområde der orienterer sig mod den frilagte Kobbervæk.

Området rummer dermed to rekreative strøg. Den Blå Kant som et sammenhængende, primært byrum gennem hele havnen og Kobbervækken som et blå/grønt strøg både til glæde for de lokale beboere og som en rekreativ forbindelse fra havnen mod bydele og grønne områder mod øst og nord.

Omkring hovedpumpestationen i områdets sydvestlige del etableres en havnepark med rekreativt ophold og aktiviteter. Geoavneparken bliver et udendørs formidlingscenter i børnehøjde om Sydfyns natur og kultur i den Unesco certificerede Geopark Det Sydfynske Øhav.

Delområdet omfatter også det maritime kraftcenter som med Udviklingsplanen fra 2014 og konkurrencen om SIMAC i 2018 blev planlagt på Nordre Kaj.

## Anvendelse

Godsbanearbejdet bliver et nyt, mangfoldigt bykvarter i Svendborg med varierede boligtyper som bofællesskaber, ungdomsboliger og lejligheder. Området skal være socialt bæredygtigt med både ejer- og lejeboliger.

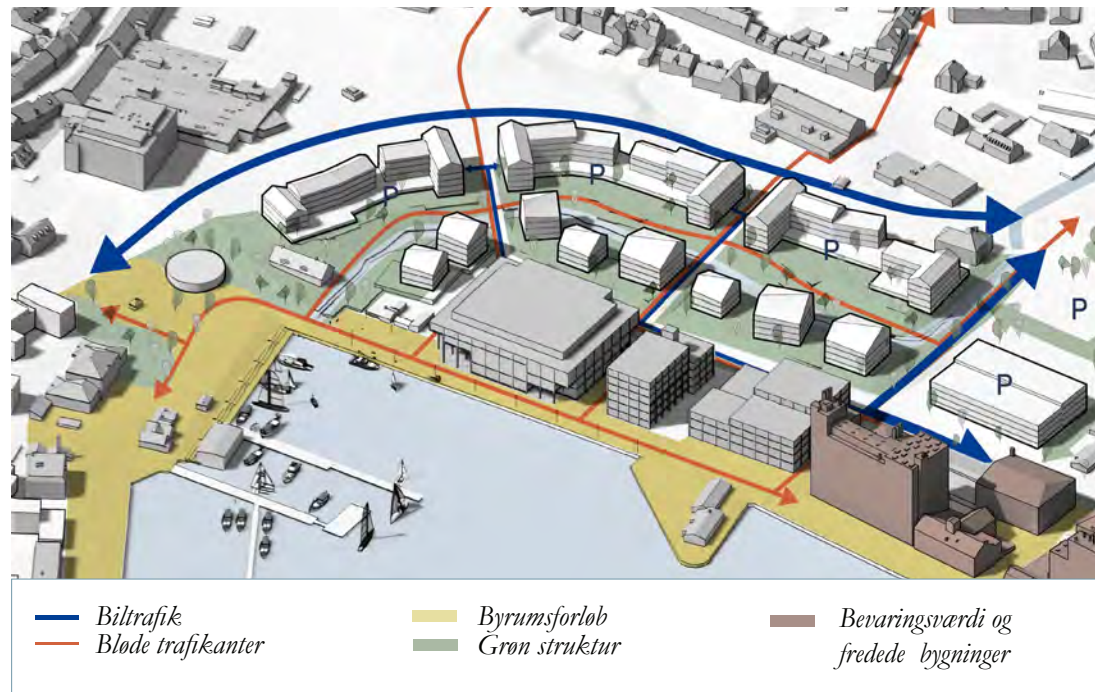
## Bebyggelse

Området mellem industrihavn, bymidte og villakvarterer skal have en åben bystruktur, hvor et offentligt grønt forløb binder det hele sammen. Fremtidens bebyggelse består af

bebyggelse i varierende højde og udtryk, der skaber en god overgang mellem havnen og den omkringliggende by. Længs Nyborgvej kan parkering integreres som en plint med bebyggelse ovenpå.

## Byrum og landskab

Området kommer til at indeholde meget forskelligartede offentlige byrum. Den brede promenade på Nordre Kaj indgår i Den Blå Kant og havnens liv. Det blå-grønne strøg langs Kobbervækken bliver en ny offentlig, rekreativ forbindelse som forbinder Ørkildområdet med havn og bymidte. Længs bebyggelsen mod Kobbervækken etableres der grønne kanter.





## Vandet kommer

I Svendborg Kommunes strategi for klimatilpasning ligger Godsbanen udenfor beskyttelseslinjen i forhold til højvande og stormflod. Samtidig gennemstrømmes området af den frilagte Kobberbæk.

Det giver både udfordringer og muligheder. Bebyggelsen placeres på plinte, som dels sikrer områdets bebyggelse, dels udgør beskyttelseslinjen for den bagvedliggende by. Kobberbækken etableres samtidig gennem bebyggelsen i et forløb, der kan rumme de stigende regnmængder og ekstremhændelser. Her vil både dagligdagens og de ekstreme hændelsers varierende vandstand kunne opleves fra første parket. Kobberbækken og dens brinker bliver en blå-grøn kile gennem området. Når der er tørt kan man opholde sig der og når vandet kommer er området indrettet, så det kan tåle det. Man kan gå på stierne og bygningerne bliver ikke våde.





Kanterne danner overgang mellem det offentlige friareal og de mere private zoner. Langs den nordlige bebyggelse vil den grønne kantzone blive etableret på den plint bebyggelsen står på.

Geohavneparken, som knytter de to forbindelser sammen, er byens grønne velkomst og ramme om formidling til turister og andre gæster. Geohavneparken kan imidlertid også benyttes af lokale som byens nye park med mulighed for både bevægelse og ophold.

## Ny Østre Havnevej



Trafikvækst vil øge behovet for omlægning af kryds og rundkørsel på Nyborgvej og anlæg af en Ny Østre Havnevej. Sidstnævnte vil også åbne for et mere sammenhængende Godsbanearreal.

## Trafik og parkering

Den vestlige del af Østre Havnevej overgår til lokalvej, hvor man kører til og fra Godsbanens parkeringsplint og Nordre Kajområdet. I stedet anlægges en Ny Østre

Havnevej mellem den nuværende rundkørsel på Nyborgvej og Østre Havnevej. Begge tilslutninger, både til Nyborgvej og til Østre Havnevej anlægges som signalregulerede kryds.

Parallelt med den frilagte Kobbæk anlægges en hovedsti mellem havn og baglandet ved Ørkild.

Parkeringsbehovet for uddannelse og erhverv på Nordre Kaj sikres ved opførelse af et p-hus ved Østre Havnevej.

## Bæredygtighed

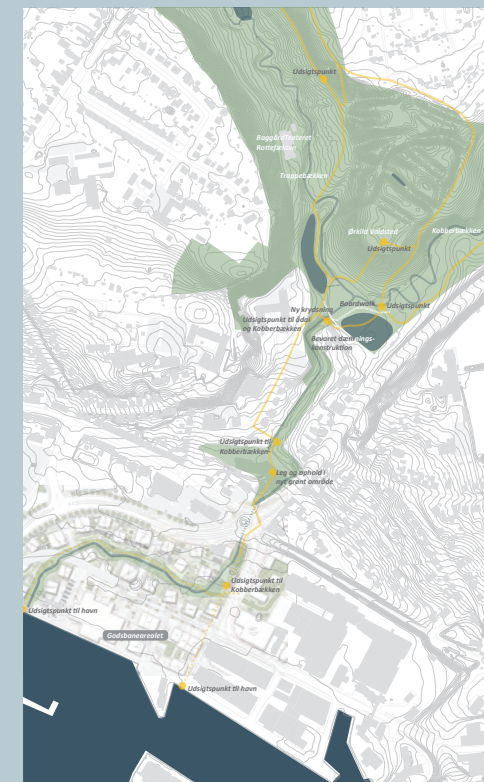
Ved udvikling af området skal man både håndtere jordforurening, øge biodiversiteten med grønne korridorer og sikre klimatilpasning ved at genåbne Kobbækken. Der skal tilbydes forskellige boligtyper og fælleslokaler for at skabe social balance. Der skal fokuseres på byggeri, som er robust over for klimaforandringer og har det lavest mulige klimaftryk. Geohavneparken har bl.a. fokus på den sydfynske natur og kan bidrage med formidling om klimaforhold.

## Klimatilpasning

Godsbanearialet skal beskyttes mod oversvømmelser fra havet med en sokkelkote på minimum 3 m eller funktioner i stueetagen, der kan tåle oversvømmelse. Terrænet hæves bl.a. gennem plinte. Overgange mellem terrænniveauer løses med landskabsdesign, ramper og stier. Den åbnede Kobbæk dimensioneres til at afvikle både baglandets og Godsbanearialets overfladevand.

## Kobbækkens frilægning

Projektet skal forhindre oversvømmelser, forbedre biodiversiteten og de rekreative værdier. Den rørlagte del af Kobbækken fra Nyborgvej til udløbet i havnen erstattes af en åben strækning over Godsbanen og ved Ørkilds Nederste Mølle. Ved Ørkilds Øverste Mølle forskydes mølledammen mod øst og Kobbækken anlægges i et nyt tracé. Langs den frilagte Kobbæk anlægges der et sammenhængende stiforløb mellem Ørkild og Nordre Kaj.

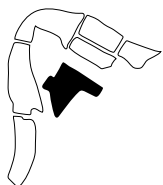




Frederikshavn

Aben © 2023





## Fremtidsbillede

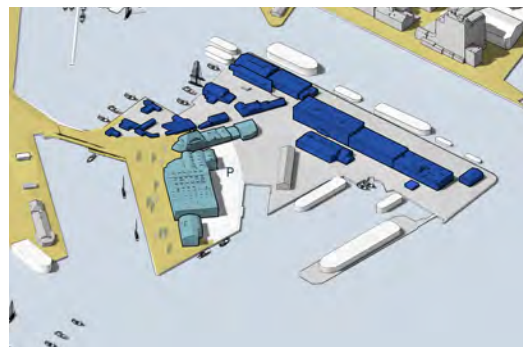
Frederikse vil også fremover være en   der blander skibsværfter med kulturformål. Det kan kun ske fordi aktiviteterne adskilles omhyggeligt og bygningsmassen tjener som en støjskærm i forhold til byen.

By- og kulturliv blander sig langs Udr stningskajen. På kajen er der fri leg med mulighed for også at huse større udendørs events. Indenfor i de gamle værftsbygninger udfolder der sig et stærkt varieret fritids- og kulturliv. Teater Stålhallen er det nye tilbud, der trækker gæster til fra n r og fjern og Rundbuehallen kan lidt af det hele: fra store koncerter, boksest vner og til private arrangementer. På den måde spiller Frederikse en central rolle i Svendborgs kultur- og turismeprofil.

Ud mod sundet og mod  stre Kaj er billedet et helt andet. Her dominerer de blå kedeldragter fortsat med Ring Andersens tr skibsv rft og Petersen & Sørensens værft for reparation af stålskibe. Begge virksomheder har fundet nicher at udvikle sig indenfor. Henholdsvis vedligehold af gamle træskibe med de hæderkronede historiske teknikker det kræver, og reparation af stålskibe i flydedok eller ved kaj.

## Anvendelse

Frederikse skal fortsat rumme den unikke blanding af tungt havnerelateret erhverv, som efterhånden kun kan rummes her, og kulturelle institutioner, foreninger og oplevelser. Det kræver stor opmærksomhed på de miljømæssige forhold når der vurderes indpasning af nye aktiviteter.



*Frederikse med erhverv, kultur og byrum.*

## Bebyggelse

Frederiks s bebyggelse rummer flere bevaringsværdige bygninger og udgør et samlet kulturmiljø, der fortæller historien om v rftsindustrien på Svendborg Havn. Det helt særlige er, at man her side om side har et sprudlende kulturliv, erhverv samt et aktivt tr skibsv rft med bedding, smedje og andre særlige karakteristika og et stålskibsværft med de bygningstyper, dokke og bedding, som hører til denne historiske epoke.

## Stålhallen Teater

Det nye teaterhus bygges i Stålhallen på Frederikse og realiseres med fondsdonationer og kommunale midler .

Det nye teaterhus kommer i vid udstrækning til at genbruge de oprindelige konstruktioner for at bevare den industrielle identitet. BaggårdTeatret skifter ved indflytningen navn til Stålhallen Teater.







## Et selvgroet og blomstrende kulturliv

Efter at Frederikshavn med kommunens overtagelse af de tidligere værftsbygninger blev en åben ø, har livet her stået i midlertidighedens og afprøvningens tegn. Mange initiativer er vokset ud af Svendborgs undergrundskultur. Flere forsøgsvisse afprøvninger har udviklet sig til blivende, stærke foreninger, værksteder, fællesskaber og kommercielle virksomheder. Andre er kuldsejlet. Men det står klart, at den samlede initiativrigdom har betydning for både tilflyttere og turister.

Trods den selvgroede overflade spiller Svendborg Kommune en stor rolle i kraft af ejerskabet til bygningsmassen.



### Byrum og landskab

Med fornyelsen af Frederiksbroen med en fodgængerbro og træbrygge sammen med den rekreative indretning af Udrustningskajen er der skabt et åbent og attraktivt, nyt byrum som indgår i en stærk kobling til bymidten via en renoveret Frederiksgade.

### Trafik og parkering

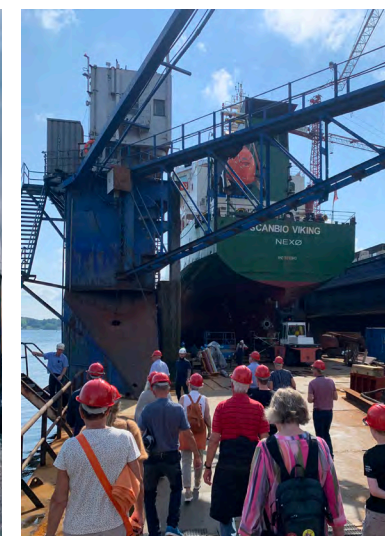
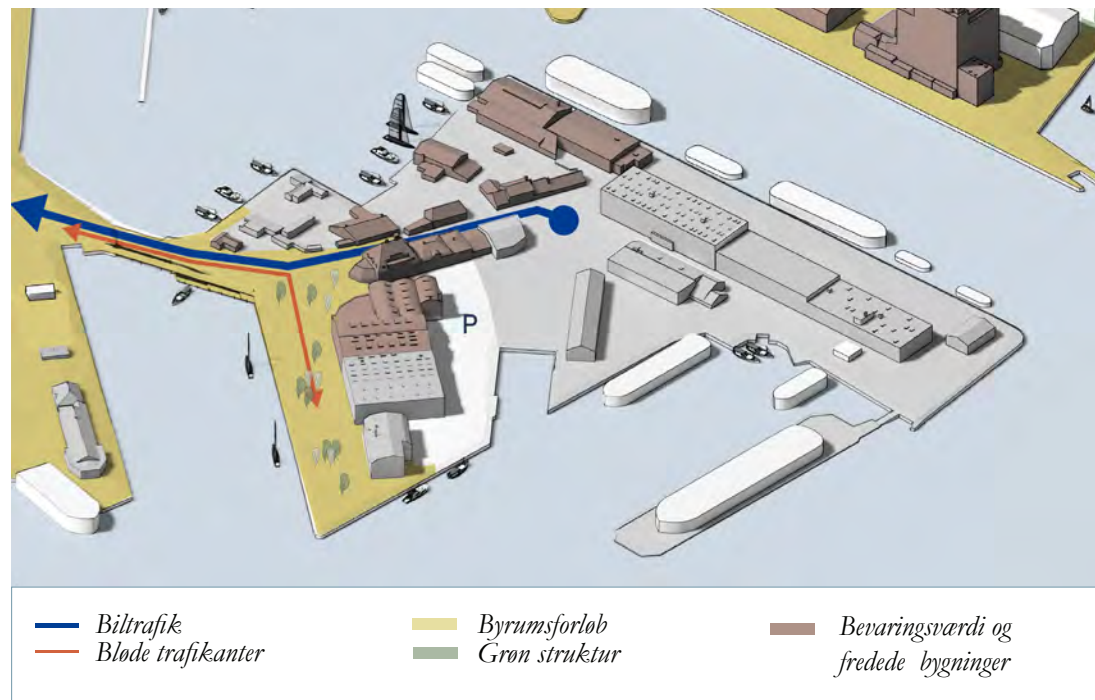
Der er kun én vej til Frederikso og der er naturlige grænser for plads til parkering. Parkeringsarealet langs beddingen skal ud over dets nuværende funktion også rumme parkeringsbehovet til det kommende Teater Stålhallen. Cyklister og fodgængere sikres trafiksikre forhold på Udrustningskajen.

### Bæredygtighed

Frederiksøs bidrag til en bæredygtig fremtid ligger i høj grad i bevaring og transformation af den historiske bygningsmasse. Flere bygninger er direkte bevaringsværdige. Her kan udfordringen være at skaffe økonomi til vedligehold i overensstemmelse med bygningernes bevaringsværdier og kulturmiljøet.

### Klimatilpasning

I april 2023 besluttede kommunalbestyrelsen sig for at ændre strategi med hensyn til beskyttelse mod højvande og stormflod på Svendborg Havn. Med den nye strategi ligger Frederikso udenfor den samlede beskyttelse. Det giver mulighed for at lave en lokal løsning, der passer til øens forskelligartede bygninger og aktiviteter.



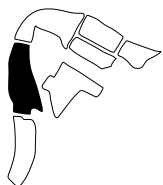
*Frederikso skal også i fremtiden både rumme kultur, rekreative byrum og traditionelle, maritime erhverv.*

# Havnepladsen og Jessens Mole



*Illustration fra Havnepladsen*





## Fremtidsbillede

Jessens Mole bliver mere indbydende og rar at opholde sig i ved at forstærke de rekreative rum og give bedre plads til bløde trafikanter. Der etableres højvandsbeskyttelse langs promenaden på Jessens Mole.

Anvendelsen af inderhavnen som gæstehavn og til rekreative formål forstærkes – og det kan mærkes på det byliv der især om sommeren udfolder sig hen ad Jessens Mole.

Tilføjelsen af Geohavneparken styrker muligheden for rekreativt byliv tæt på kajkanten og skaber forbindelse til den østlige del af havnen. Særligt Frederiksgade og Havnetrappen sikrer stærke forbindelser mellem by og havn.

På Havnepladsen afvikles en del trafik, men der er også muligheder for ophold og færdsel for bløde trafikanter - og udsigt til øhavet.

## Anvendelse

Områdets blandede karakter søges fastholdt gennem de udpegede arealer til blandet bolig og erhverv. Den erhvervsmæssige anvendelse sker fortrinsvis i den forreste husrække ud mod havnen, som på den måde også har en bufferfunktion i forhold til støjende erhverv på Frederikso.

Her bindes den sydlige og den nordlige del af havnen sammen via et grønt område, en Geohavnepark. Med Linjeparken langs busterminalen er der sikret en grøn forbindelse mellem havn og by.

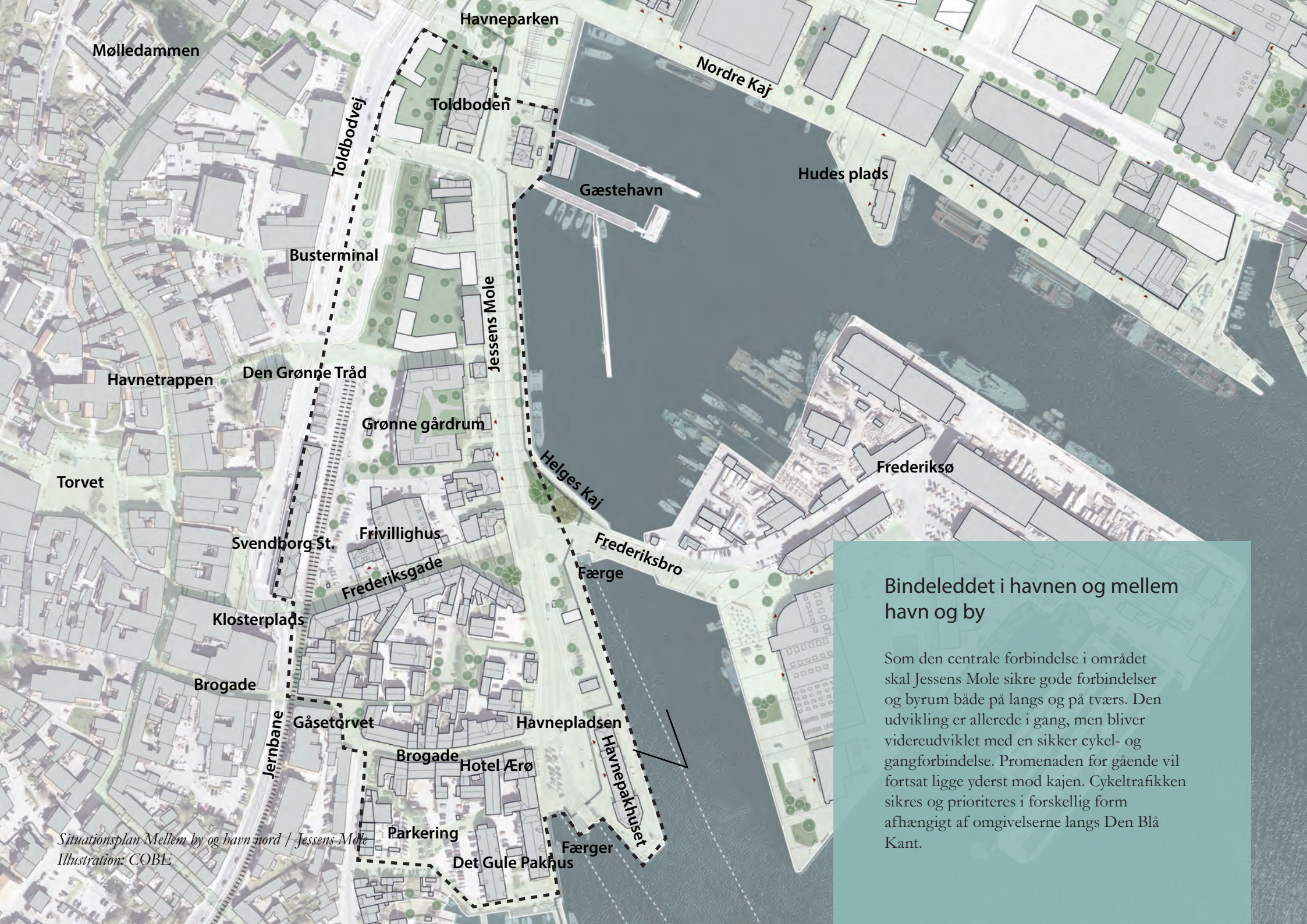
## Bebyggelse

Langs Jessens Mole ligger der en række eksisterende bygninger, hvoraf flere er bevaringsværdige. Bag disse er der fortsat uudnyttede byggemuligheder. Arealerne bag Toldboden og Fremtidsfabrikken er udlagt til blandet bolig og erhverv, hvilket på sigt kan medvirke til en endnu bedre sammenbinding af by og havn. Placering og højde på byggeri skal tilpasses, så sigtelinjer og udsigt til og fra byens karakteristiske skål landskab bevares.



*Jessens Mole skal også i fremtiden være en attraktiv promenade med mulighed for ophold og tryk færdsel.*





## Bindeleddet i havnen og mellem havn og by

Som den centrale forbindelse i området skal Jessens Mole sikre gode forbindelser og byrum både på langs og på tværs. Den udvikling er allerede i gang, men bliver videreudviklet med en sikker cykel- og gangforbindelse. Promenaden for gående vil fortsat ligge yderst mod kajen. Cykeltrafikken sikres og prioriteres i forskellig form afhængigt af omgivelserne langs Den Blå Kant.



## Byrum og landskab

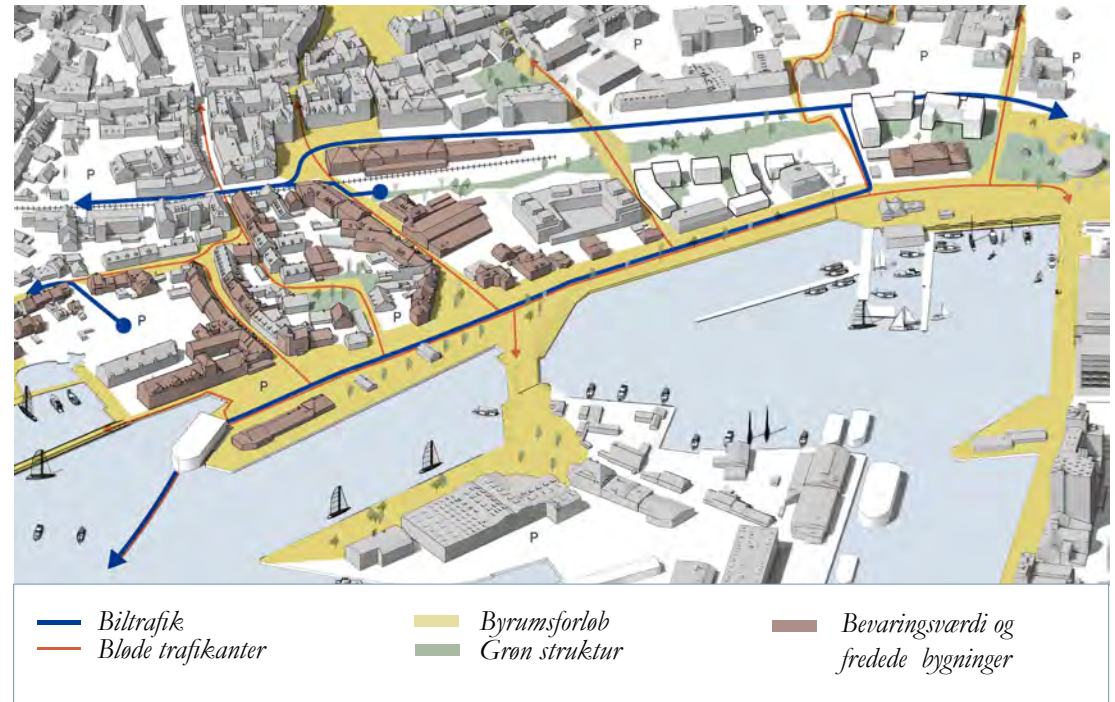
Landskabet og rammerne omkring området ved Jessens Mole, er præget af den højtliggende byprofil og det er vigtigt, at der fortsat er udsigt hertil fra havnen. Indretningen af byrummene, herunder både promenaden og Geohavneparken, skal bidrage til mere bynatur og biodiversitet i området, der kan supplere den karakteristiske række af platantræer langs Jessens Mole. Det kan være en udfordring på grund af trafikale krav, men bør netop derfor stå højt på prioriteringslisten.

## Trafik og parkering

Området er gennemskåret af to trafikveje, Toldbodvej og Jessens Mole. Der skal fortsat være fokus på at reducere trafikvejenes barriereskabende effekt. For at sikre områdets bymæssige karakter er der fortsat krav om at parkering ifm nybyggeri sker i konstruktion.

I området kobles hovedstiforbindelsen på Den Blå Kant sammen med væsentlige tværgående stiforbindelser f.eks. Den Grønne Tråd og Frederiksgade. Med en kommende stormflodssikring af Søndre Havn skabes der samtidig en helt ny sti- og byrumsforbindelse over Havnepladsen til Gasværkskajen.

På Havnepladsen er der behov for en sikring af fodgænger- og cykeltrafikken, hvilket evt. kan indarbejdes ifm. stormflodssikring og regulering af opmarcharealer.



## Bæredygtighed

Området omkring Jessens Mole kan bidrage til havnens bæredygtighed som knudepunkt for kollektiv trafik. I området kobles tog, busser og færger ved Havnepladsen sammen med især gående og cyklende trafik.

Et andet aspekt af bæredygtigheden er bevaring af træer og tilførsel af mere bynatur for at tilføre biodiversitet og køling i byrummene.

## Klimatilpasning

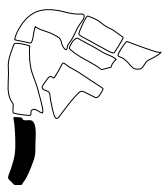
Hele området er truet af oversvømmelse fra havet. Ved de seneste højvandshændelser har vandet stået op over Havnepladsen og ved kajkanten på Jessens Mole. Der realiseres en stormflodssikring gennem området med en gennemgående højvandsmur med integrerede opholdsmuligheder og beplantning. Højvandsmuren får en række åbninger med porte, der giver mulighed for sammenhæng på tværs. Portene lukkes først ved varsel om højvandshændelser. Dette adskiller dette havnefronten fra den kørende trafik samtidigt med at udsigt og det grønne udtryk bevares langs hele molen.

# Søndre Havn



*Illustration fra Den lille strand*





## Fremtidsbillede

Området får med højvandsbeskyttelsen af Søndre Havn nye forbindelser, der gør området endnu mere attraktivt.

En offentlig sti- og byrumsforbindelse over Mudderhullet bindet meget forskellige aktiviteter sammen. Fra færger ved Havnepladsen til et boligområde og en række rekreative aktiviteter omkring den runde lystbådehavn og den lille strand.

Den nye forbindelse rummer således et stort potentiale for både lokale beboere og besøgende i området.

## Anvendelse

Området består af flere forskellige bymiljøer. Fra Havnepladsen med hotel restaurationer, kontorer og liberale erhverv over Mudderhullet med fredede pakhuse, byhuse et helt nyt boligområde, forbi Gasværkskajen med kontorer og frem til sydligste område med blandede rekreative aktiviteter, små fiskehuse og strand. Den sammensatte karakter er en områdets væsentligste kvaliteter og kræver stor opmærksomhed ved indpasning af nyt byggeri.

På vandsiden er anvendelsen ligeledes sammensat fra færger på Havnepladsen, forbi træskibsmiljøet ved Mudderhullet, frem til rekreative områder ved Tuxensvej og Den Lille Strand.

## Bebyggelse

Den eksisterende bebyggelse er karakteristisk ved mange frednings- eller bevaringsværdier, punktvist stor tæthed og ved at grænse tæt ud til sundet. Derudover er længe- eller pakhuslignende bygninger dominerende. Den delvist bevarede husrække mod Kullinggade danner overgang fra havnens pakhuse til den middelalderlige bymidte. Det kommende boligbyggeri i Kullinggade indeholder samme overgang i husrækken mod Kullinggade, men bryder med sine høje punkthuse med områdets øvrige typologi. Den sydlige del om området har kun spredt bebyggelse i form af klub- og foreningshuse, grillbar og toiletbygning og rummer ikke yderligere større muligheder for ny bebyggelse.



*Klimatilpasning af Søndre Havn er en del af Den Blå Kant og bidrager med både beskyttelse og nye byrum.*





## Stormflodsbeskyttelse i et kulturmiljø

Stormflodsbeskyttelsen af Søndre Havn, som bliver en ydre kant med moler, højvandsmur og sluse, er udfordret dels af, at der på et begrænset areal både skal være havneplads med færgetrafik og forbindelser for bløde trafikanter. Der skal tages hensyn til de omgivende kulturmiljøer, hvis bevaring er af største betydning for Svendborgs identitet og tiltrækningen af turister.

Indenfor den sydlige del af havnen er der udpeget tre kulturmiljøer: Gasværkshavnen, Købmandsgården Baagøe & Riber i Kullinggade samt Fægehavnen på Havnepladsen.

Ved højvandsbeskyttelse fra Gasværkshavnen til Havnepladsen er det vigtigt at hensyn til kulturmiljøet ved valg af disponering og design.



## Byrum og landskab

Den Blå Kant projektet for Søndre Havn giver mulighed for et enestående, sammenhængende byrumsforløb over Havnepladsen, Mudderhullet og Gasværkskajen til Den Lille Strand og lystbådehavnen. Forløbet kan være med til at styrke den offentlige karakter og anvendelse i de enkelte byrum, f.eks. på Gasværkskajen. Med små indsatser vil området ved Tuxensvej og Den Lille Strand også kunne blive løftet som offentlige rekreative områder.

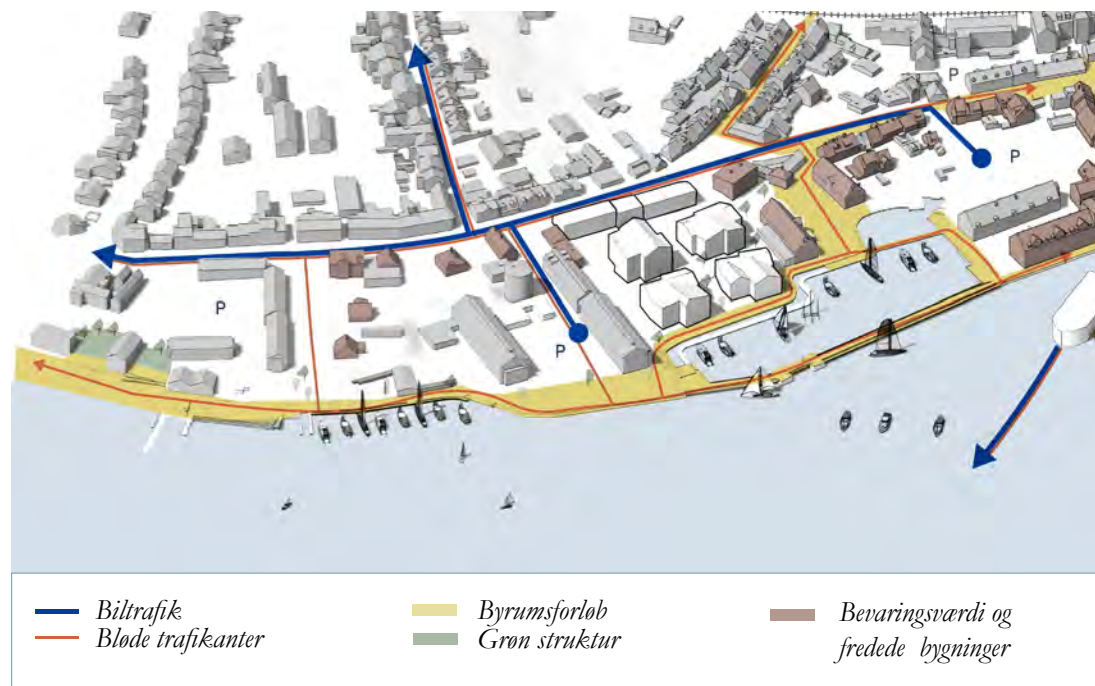
## Trafik og parkering

En fremtidig udnyttelse af Baagøe & Ribers Plads til boliger og offentlige formål medfører øgede krav til afvikling af trafik og placering af parkering, bl.a. i konstruktion.

Som led i stormflodsbeskyttelse af hele Søndre Havnområdet skabes der en helt ny sti- og byrumsforbindelse gennem dette delområde, fra Havnepladsen til Den Runde Lystbådehavn. På den indre kant sikres der stiadgang langs vandet på kanten af Baagøe & Ribers Plads.



Klimatilpasning og nye byrum på Gasværkskajen.



## Bæredygtighed

Søndre Havn kan bidrage til en bæredygtig byudvikling gennem størst mulig bevarelse af den eksisterende bygningsmasse. Fredningen af bygninger og plads ved Baagøe og Ribers fremmer denne tilgang. Højvandsbeskyttelse af området er med til at bevare bygningsmassen.

Ved at indføre eldrevne færger styrkes den grønne mobilitet. Ved at fastholde færgernes anløb tæt på station og bymidte styrkes mulighederne for, at flest mulig passagerer benytter den kollektive trafik.

## Klimatilpasning

Søndre Havn er det lavest liggende og dermed mest udsatte område på Svendborg havn for stigende havvand og stormfloder. Der er derfor igangsat et projekt til beskyttelse af denne del af havnen og den bagved liggende bydel ved Kullinggade og Brogade.

Handleplanen for Den Blå Kant fastlægger en højvandsmur begyndende fra det høje terræn syd for Gasværkskajen, en ny spunset mole med højvandsport tværs over Mudderhullet og igen en højvandsmur foran Det Gule Pakhus og ud over Havnepladsen, tilpasset opmarchområdet for biler til Ærøfærgerne.

# 4

## Tid og økonomi

**Udviklingen af havnen har været i gang i mere end 10 år og vil fortsætte længe endnu. Udviklingsplanen skal danne et robust og samtidig fleksibelt grundlag for de næste 10 - 15 års udvikling af Fremtidens Havn .**



## Tidsplan for realisering

Udviklingsplanen skal danne et robust og fleksibelt grundlag for de næste 10 - 15 års udvikling af Fremtidens Havn.

Som bilag til udviklingsplanen er der derfor udarbejdet en tidsplan for realisering af planer og projekter på havnen samt en enkel oversigt over afsatte midler til projekter på havnen.

I de første år kan der gives et ret præcist bud på hvilke projekter, og dermed investeringer, der prioriteres og i hvilken rækkefølge, mens det længere ud i fremtiden vil være behæftet med en del usikkerhed.

Realisering af udviklingsplanen vil være afhængig af en række forhold, særligt mulighederne for at finansiere offentlige anlæg, herunder afledt infrastruktur, supplere med fondsmidler og tiltrække private investeringer.

Ikke desto mindre er der behov for et strategisk og robust grundlag at træffe beslutninger om de næste skridt.

Den samlede udviklingsplan udgør dette grundlag, suppleret af et oplæg til en rækkefølge for realisering i forhold til mulige investeringer, praktiske forhold og indbyrdes afhængigheder mellem områder og projekter.

Tidsplanen og den økonomiske oversigt vil derfor blive opdateret årligt i forbindelse med budgetprocessen som et redskab til prioritering og budgetlægning for den videre udvikling af havnen.

Endelig vil Kommuneplanen, der formelt fastlægger rammerne for anvendelse af områderne, herunder rækkefølge for boligudbygning, blive revideres hvert 4. år.



*Der er afsat kommunale midler i 2025-26 til en ny Geobavnepark mellem Jessens Mole og Nordre Kaj.*





# Fremtidens Havn

Udviklingsplan for Svendborg Havn

Version 2.0 2025

Udarbejdet af Svendborg Kommune i  
samarbejde med tegnestuen Cobe.

## Foto kreditering

Svendborg Kommune med mindre  
andet er specificeret

Illustrationer og plantegninger Cobe

Arkiv.dk: historiske billeder s.10-12

Tim Kildeborg Jensen s.13

Jon Spangsvig s.13

Katrine Becher Damkjær s.13, 68

Dana Dynamics s. 22

Vandkunsten s. 28

Tom Andreasen s.36

Søren Brønsrud s.

Ramboll s. 51

Praksis Arkitekter s. 53

Hans Henrik Dyssel s. 66

## Udgiver

Svendborg Kommune

Byg og Byudvikling

## Vedtaget til offentliggørelse

x.xx.xx



