

Bilag

- samlede høringsvar vedrørende Blandet bolig- og erhverv - Kullinggade 29

Nummer på høringsvar

1

Adresse

Færgevej 4

Postnummer

5700

By

5700

Kommentar

Det er meget bekymrende for os som borgere i Svendborg, at opleve den overlegenhed som mange af vores byrådspolitikere udviser. Det virker som om, de ikke føler sig forpligtet til, at lytte til fagfolk med relevant uddannelse og kvalifikation. Her tænker vi på Arkitekturrådets anbefalinger og kommunes egen analyse og vejledning til politikerene vedr. Kullinggade 29. Vi vil gerne opfordre politikerne til at læse denne vejledning IGEN ! Kommunens egen anbefaling berører mange af de bekymringer vi som naboer til Kullinggade 29 har. Den er udarbejdet med forståelse for den historiske bydel og med ambition om at integrerer. Ikke lukke af. Med vejledningen for man fornemmelsen af, et ønske om at udvide byrummet til alles glæde og gavn, og ikke kun til dem med nøgle til porten. Vi anbefaler endnu engang politikerne til at værne om denne historiske bydel !!

Nummer på høringssvar	2
Adresse	Skattergade 36
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	Jeg er meget bekymret for byggerigets højde, og den manglende tilgang til området generelt. Derudover mener jeg ikke at problemerne med den trafikale belastning af Kulinggade er løst med de nuværende planer.

Nummer på høringssvar	3
Adresse	Færgevej 8
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	
Vedhæftede filer	Klik her for at se vedhæftet

Høringsvar vedr. Baagøe og Riber-grunden, Kullinggade 29, Svendborg

Havnen og sundet er definerende for Svendborg. Ligeledes vil alt byggeri i nærheden være det. Det er altså af afgørende betydning at fremtidigt byggeri er med til at løfte hele Svendborg, og ikke kun tilgodeser aktuelle investorer.

Indledningsvis citerer vi lokalplanforslagets § 1:

”Lokalplanen har til formål at:

sikre tilpasning af ny bebyggelse til lokalområdets eksisterende skala og kontekst

sikre tilpasning af ny bebyggelse til lokalområdets eksisterende karakter og udtryk

bevare og respektere området kulturarv

sikre, at der udlægges arealer til fysiske og visuelle forbindelser fra Kullinggade til og langs vandet

sikre indretning af lokalplanområdets byrum med velfungerende friarealer

sikre offentlig adgang til lokalplanområdet, herunder at der udlægges arealer til en broforbindelse for gående langs kysten, over havnebassinet”

Vi har derfor følgende bemærkninger til det foreliggende projektforslag idet det ikke respekterer ovennævnte:

Adgang til sundet/bebyggelse mod Kullinggade:

Den foreslåede rækkehusbebyggelse er bl.a. pga. højde meget bastant og vil fuldstændig lukke af for gennemsyn til sundet. Der er projekteret med tre etager mod Kullinggade. Dette vil ændre gadebilledet fuldstændigt, og absolut ikke til det bedre. Der bør højst være to etager mod Kullinggade.

Et brud midt i denne bebyggelse vil give adgang for kig til sundet og et mere levende gadebillede. Endvidere vil det være muligt at lave en sti med offentlig gennemgang til sundet. Herved adskilles den gående trafik fra den kørende trafik til og fra p-kælderen og hermed øges trafikikkerheden.

Det er vigtigt for sammenhængen mellem by, havn og sund at det sikres at der bliver offentlig adgang gennem det fredede areal til sundet, altså til det stisystem der er foreslået i ”Den blå kant”.

I forbindelse med etableringen af Havnetrappen havde kommunen ingen skrubler med at lave brud i husrækken i Møllergade, for at skabe forbindelse til havnen. Hvorfor er der så

berøringsangst for at skabe en forbindelse gennem den meget massive husrække der foreslås i Kullinggade?

Ane Cortzen har for DR lavet en serie om byrum designet af den verdensberømte danske arkitekt Jan Gehl (Byernes mester). Vi kan ikke forvente eller forlange at kommunalpolitikere har læst hans hovedværk "Den menneskelig dimension", men vi kan forvente at der er nogen i administrationen der, i det mindste, har kendskab til det, og dermed kan give politikerne et resumé, således at de kan se at de foreløbige planer strider imod al kendskab til det gode byliv. (Se f.x. udsendelsen om forandringen af Oslos havnearealer)

Trafik og parkeringsforhold:

Et byggeri af den foreslåede størrelse vil øge trafikmængden markant, både i opførelses- og driftsperiode. Sikre udkørselsforhold og sikre forhold for gående og cyklister skal sikres, f.eks. med anlæggelse af cykelstier, brostensbelægning, hastighedsbegrænsning på 30 – 40 km/h m.m.

ES-Ejendomme får mulighed for at bruge en del af parkeringsarealet mellem de fredede pakhuse. Dette er særdeles problematisk, både pga. fredningen af pladsen i sig selv, og da der påtænkes at lave kulturelle aktiviteter i det fredede område, må det forventes at der kommer en væsentlig publikumstilstrømning. Dette vil øge trafikken i lokalområdet og øge parkeringsbehovet markant.

Bæredygtighed – energi, miljø og byggeri:

Klimabelastningen vil øges, både i opførelses- og driftsfasen. I stedet for at tillade endnu et CO₂-belastende betonbyggeri, hvor kun facadebeklædning vækker minder om hedengangne tømmerhaller, bør der lægges vægt på bæredygtighed i hele byggeriets levetid (altså også når det engang om mange år skal fjernes). Der kan i dag bygges af træ med bæredygtig isolering i de foreslåede højder. Bygningsreglementets muligheder for øget isolering og bæredygtighed skal udnyttes.

Det er tvivlsomt om kommunens miljøscreening er dækkende. Planklagenævnet har den 17. marts 2022 (Orientering nr. 25) truffet afgørelse om, at en kommune i en sag om en lokalplan, som muliggjorde omdannelse og nedrivning af et tidligere jernstøberi, ikke kunne udskyde vurderingen af, hvorvidt realisering af planen ville medføre ødelæggelse eller beskadigelse af yngle- og rasteområder for flagermus, til tidspunktet for nedrivning og fældning af eksisterende bygninger og træer.

Beplantningsgraden bør øges.

Pilotering/jordbundsforhold:

De allerede eksisterende huse i området omkring Kullinggade 29 er næsten alle af ældre dato og flere er fredede ligesom pakhuse m.m. Det må derfor forventes, at et byggeprojekt, med en forventet omfattende pilotering, vil kunne give skader på de eksisterende bygninger.

Vi ser det som en afgørende pligt for Svendborg kommune, at beskytte ejendomme og borgere på alle tænkelige måder. Vi ser en klar risiko for, at ejendomme og borgere vil lide overlast i en uacceptabel grad og det er vores forventning at kommunen i sine krav til bygherre vil sikre at dette undgås.

Kravene der foreslås er:

- at der stilles krav om ekstra dækkende byggeforsikring.
- at huse i berørte omgivelser fotoregistreres og at vibrationer løbende monitoreres, både hvad angår funderingsprocesserne samt for ekstrem tung trafik helt tæt på de gamle huse i f.eks. Valdemarsgade.
- at accepterede grænseværdier for vibrationer ligger så lavt at der ikke sker ødelæggende påvirkning af de gamle huse.
- at funderings metoder, kan standses og ændres, hvis det viser sig at bygningerne ikke kan holde til vibrationerne ved f.eks. pæleramning.
- at grænseværdierne for støj i de nærliggende boliger monitoreres og overholdes.

Det indstilles ligeledes, at kommunen etablerer et beredskab, hvor de berørte borgere kan henvende sig, hvis situationen bliver uholdbar. Det vil betyde en tryghed, hvis kommunen viser sig beredvillig i forhold til dens indbyggere.

Jf. eksempel med info fra Køge kommune til borgerne.

<https://www.koegen.dk/virksomhed/miljoeregler-for-virksomheder/stoej-og-rystelser-ved-anlaegsarbejder-hvilken-betydning-har-det-for-dig>

Og endelig minder vi om hvordan Svendborg Kommune selv har formuleret sig vedr. arkitekturpolitik:

”Bæredygtighed og begrænsning af bygningers energiforbrug skal tænkes ind allerede i planlægningen og projekteringen af byggeriet.” (Arkitekturpolitik Fokus på værdi og livskvalitet Svendborg Kommune 2008 side 6)

”Vi vil:

- synliggøre arkitektur som et vigtigt tema i kommuneplanen
- indbygge krav til arkitektonisk kvalitet i lokalplanlægningen
- Udvikle de offentlige rum som ramme om `det gode liv´ i social, kulturel og arkitektonisk henseende, så byrummene byder sig til for borgerne

...

- fremme bæredygtighed og minimere energiforbruget i nye bebyggelser” (Samme sted side 9)

”Vi vil:

- bevare og forny byen, så de historiske og arkitektoniske kvaliteter fastholdes og styrkes
- fremhæve de topografisk og historisk betingede store træk og linier, der tegner byens mønster og profil ” (Samme sted side 10)

Med venlig hilsen

Færgevej 6
Svendborg

Valdemarsgade 5
Svendborg

Færgevej 10,1
Svendborg

Færgevej11
Svendborg

Andersen Færgevej 8
Svendborg

Nummer på
høringssvar

4

Adresse

Skattergade 36

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Også jeg kan fuldt og helt tilslutte mig By og Land Sydfyns kommentarer til byggeriet.

Nummer på
høringssvar

5

Adresse

Kullinggade 19

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Vedhæftede filer

[Klik her for at se vedhæftet](#)

Høringssvar til høring af forslag til lokalplan 689 og forslag til kommuneplantillæg 2021.17

Nærmere defineret som:

Forslag til kommuneplantillæg og Lokalplan for et blandet bolig- og erhvervsområde på Kullinggade 29
(min tilføjelse: Baagøe & Riber grunden i sin helhed).

Indledningsvis

For en god ordens skyld henleder jeg opmærksomheden på, hvilket ansvar det enkelte kommunalbestyrelsesmedlem er blevet betroet via et demokratisk valg, jf.

<https://www.kl.dk/politik/fakta-om-kommunalbestyrelserne>.

Det handler bla. om demokrati og borgerinddragelse.

Når borgere giver sig tid til at involvere sig ved at deltage i borgermøder, anmoder om at indgå i dialog og ikke mindst udarbejde og fremsende høringssvar – uanset på hvilket tidspunkt i processen - så bør det enkelte kommunalbestyrelsesmedlem være lydhør.

Når det drejer sig om udvikling, af et så ikonisk område, som Baagøe og Riber grunden, så er der mange synspunkter og meninger – der er derfor ingen tvivl om, at det er noget af en balancegang for det enkelte kommunalbestyrelsesmedlem.

Men når borgere afgiver høringssvar inden principper udarbejdes / vedtages og efterfølgende konstaterer, at de vedtagne principper bla. baseret på høringsproces fraviges, så er det et problem for demokratiet.

Jeg tillader mig, at henvise til Kommunalbestyrelsesmøde d. 19. dec. 2023, punkt 11 (<https://svendborg.kommune-tv.dk/watch/8185/355>), hvor der er en dialog om definitionen af "Princip".

Jeg er af den opfattelse, at der ikke bør være tvivl om betydning af ordet "Princip", når det anvendes indenfor det kommunale område, jf. ordets betydning "Principafgørelse", som anvendes af Ankestyrelsen.

Jeg opfordrer hermed alle interesserede i at se det pågældende video-klip!

Et andet problem for demokratiet er, at vi er nogle borgere, som har været tvunget til at alliere os med en advokat for overhovedet at blive hørt. Det er en efter mig unødigt økonomisk byrde – den burde ikke være nødvendig, hvis der var blevet udvist God forvaltningsskik.

Der er nogle helt specielle forhold i området omkring "Mudderhullet". Forhold som afviger fra den gængse opfattelse.

F.eks. omtales på det pågældende Kommunalbestyrelsesmøde flg.:

Ad. "ødelagt bro"

Der har aldrig været en bro mellem Havnepladsen og Gasværkskajen. Der er pt. Træskibsbroen, som blev opført i forbindelse med Lokalplan nr. 001.283 (området syd for Havnepladsen) af marts 1996 (som forsat er

gældende) og i den pågældende lokalplan er der lagt op til, at Træskibsbroen kan forlænges videre til Gasværkskajen.

Denne forlængelse – snart 30 år efter udarbejdelse af lokalplanen - er aldrig blevet realiseret ej hellere i forbindelse med realisering af Øhavsstien. Dvs. ad 2 gange har Svendborg Kommune ”fravalgt” at realisere forbindelsen. Nu indgår forbindelsen, som en del af Stormflodsbeskyttelsen, som Svendborg Kommune har valgt ”at fremme”!

Ad. ”der har historisk været en bro over ”Mudderhullet””

Der har aldrig været en bro over ”Mudderhullet”.

Ad. ”historiske haver/private haver”

Der eksisterer 6 stk. historiske haver – den resterende del af de oprindelige 200 haver, der havde adgang direkte til vandet. De 6 historiske haver udgør derfor en vigtig kulturarv med deres matrikelstruktur med facade mod Kullinggade og direkte adgang til vandet fra haverne. Et kulturarvsområde, som kan sammenlignes med Kulturmiljøet ”Rantzausminde husmandsudstyknig”.

De historiske haver er private og de enkelte haver har hver deres tinglyste bådebro. Offentligheden har ikke krav på adgang til kyststrækninger, der inden den 1. januar 1916 er udlagt som have eller havneanlæg, jf. Naturbeskyttelsesloven par. 22, stk. 2.

Ovennævnte forhold fremgår ikke tydeligt, af den aktuelle hørings redegørelse og der er derfor risiko for, at der træffes beslutning på et uoplyst grundlag.

Det har den konsekvens, at oplevelsen af kulturmiljøet i form af sammenhæng mellem grundenes matrikelstruktur/adgang til vandet er i risiko for at forsvinde, hvis der placeres en bro henover ”Mudderhullet”. Konsekvensen bliver derfor, at et kulturmiljø går tabt.

Grunden ”Kullinggade 29”

Eftersom den fredede del som inkluderer bygninger plads og bolværk, er placeret på den nordlige del af Baagøe & Riber grunden og dermed indirekte er adskilt fra sydlige del bør der ske en ”opdeling” af planlægningen.

Arealet af den fredede del bør ikke indgå, som en del af den sydlige del mht. bebyggelsesprocent, parkeringsareal osv. Dette skal også begrundes med, at fremtidig anvendelsen af den fredede del endnu er uafklaret.

Det bør ikke være muligt, at terrænforhøje for at opnå nedsat bidragssats til Højvandsbeskyttelse.

Jeg henleder opmærksomheden på nybygning i 2020 af Kullinggade 3-9. Jeg kender dog ikke de nærmere krav til det pågældende byggeri, men hvis de bliver pålagt bidragspligt trods opførsel af nyere dato, så bør det også gælde for nybyg på den sydlige del af Baagøe og Riber grunden.

Nyt byggeri

Jeg appellerer til, at Svendborg Kommune virkeligt tager sig i agt for, at det nye byggeri ikke kommer til at ødelægge det visuelle for området. Den fredede del er alt andet lige Svendborg Bys vartegn. Svendborg Kommune skal derfor være varsom og lytte til fagpersoner og borgere.

Argumentet for at det skal være 2,5 plans byhuse ud til Kullinggade med reference til, at sådan er Kullinggades eksisterende bebyggelse mener jeg skal udfordres. Hvis man starter fra Brogade og går op igennem Kullinggade, så er der "luftige huller 2 og byhusene ligger ikke helt ud til Kullinggade, f.eks. er der åbnet ind til parkeringsplads og fra Kullinggade 19-27 er der et bredt fortov. Dernæst er der ingen huse langs Kullinggade i området overfor Kullinggade 19-27. Ved Kullinggade/Skattegade er der 2 åbne pladser, så hvorfor ikke, når der nu aldrig har ligget en række af byhuse på Kullinggade 29, men været rækværk med "luftighed" over, der kunne man jo vælge at nybygning af byhuse burde placeres tilbagetrukket på grunden og dermed skabe "luft" og rum samt plads til træer (træet foran Kullinggade 19 giver problemer med huset fundament, da træet er plantet for tæt på huset). På Borgermødet d. 22.08.2024 var der en borger, der var bekymret for, at arealet mellem rækken af nye byhuse og de eksisterende huse på modsat side ville udgøre en "tunnel", hvilket efter min opfattelse er et relevant synspunkt. Der var også bekymring for trafikstøj. Jeg henleder opmærksomheden på nuværende lokalplan for Brogade, hvoraf det fremgår, at støj er et problem pga. netop "tunnel"-effekten.

Parkeringspladser

Jeg appellerer til, at Svendborg Kommune ikke tilsidesætter jeres egen norm for antal af parkeringspladser, dvs. fasthold, at der skal være 1 pr. boligenhed.

Argument herfor er følgende:

- området er allerede i dag presset til det yderste mht. parkeringspladser,
- en stor del af boligerne i området har ikke en reel mulighed for at have parkering på egen matrikel (byhuse/for lidt afstand mellem husene/lejligheder),
- vores "private" parkeringsplads forsvandt, da Svendborg Kommune indført regel om, at der ikke måtte parkeres på fortov trods af et meget bredt fortov,
- ingen ledige parkeringspladser til leje på Kullinggade 17 (ES Ejendomme),
- forventning om ophør af leje af parkeringsplads på Kullinggade 29 (ES Ejendomme) medmindre at ES Ejendomme opfører et større antal pladser for senere, at kunne udleje, hvilket jeg kan forstå har været tilfældet med Jessens Mole,
- parkeringspladser i området anvendes tillige af "udefra kommende" incl. borgere fra Ærø,
- der bør være lige krav til alle, dvs. når I allerede har stillet krav til ny bebyggelse (Kullinggade 3-9) om krav på 1 parkeringsplads pr. boligenhed på egen matrikel, så bør det også gælde for nybyg på den sydlige del af Baagøe og Riber grunden,
- borgere er forskellige – én vil prioritere mere beboelseskvm fremfor bil – én anden vil prioritere mindre beboelseskvm mod at undvære bil – hvilket er aktuelt for vores egen familie, som inkluderer en person på 26 år, som har valgt en 1-værelses lejlighed (46 m²) og bil trods bopæl i en midtby med 10 min.´s gågang til S-station. Egen bil bevirker, at daglig transporttid til/fra arbejde er forkortet med 1 time,
- hvis det om 5-10 år viser sig, at samfundsudviklingen har medført at et behov for et mindre antal parkeringspladser, kan "overskuds"-pladser af udendørs parkeringspladser forholdsvis let og hurtigt ændres til f.eks. opholdsareal.

I refererer til en undersøgelse foretaget i Midtbyen, som jeg på Borgermødet efterspurgte, men jeg har ikke hørt yderligere.

Jeg er af den opfattelse, at Svendborg Kommune ikke er bekendt med de faktiske forhold, altså at der er et enormt pres på at få parkeringsplads. Så sent som lørdag d. 31. aug. 2024 var det ikke muligt, at få en parkeringsplads kl. 13.45, altså 15 min. før forretningernes vejledende lukketid!!!

Når der er arrangementer i byen, på havnen og/eller på Frederiksø, så er det umuligt at få en parkeringsplads.

Nogle eksisterende/kommende borgere vil højst sandsynligt fravælge Svendborg hvis parkeringsmulighed bliver en udfordring.

Husk også at Svendborg er en af de 25 yderkommuner i konkurrence med Faaborg-Midtfyn, Langeland og Ærø, hvor der er forhøjet befordringsfradrag. Et parameter, der indgår ved valg af kommende bosætningskommune.

Jeg er bekendt med, at borgmester Michael Ziegler, Høje-Taastrup Kommune i forbindelse med salg af kommunal ejt grund (huset tidligere et plejehjem) beliggende i et villakvarter med 10 min.'s gåafstand til S-station (hvert 10 min. afgang mod KBH) imødekom naboernes ønske om, at kræve 1,5 parkeringsplads pr. boligenhed. Naboerne argumenterede for, at grunden også skulle kunne håndtere gæster til bebyggelsen, da det ellers ville gå ud over villavejene. Lejlighederne blev udbudt som ejer- og lejelejligheder.

Den endelig form af boligtype har jeg forstået kendes ikke på nuværende tidspunkt. På ES Ejendomes website fremgår det, at det bliver ejer/lejeboliger i størrelsen 50–250 m². På Borgermødet blev det af Svendborg Kommune oplyst, at antallet af boligenheder ville være mellem 95-100 og en kombination af ejer- og lejeboliger. Der bør derfor være krav om 1 parkeringsplads pr. boligenhed uanset størrelse, så er der også taget højde for, at der kan være boligenheder, der har mere end 1 bil. Indbetaling til en Parkeringsfond ser jeg ikke som en mulighed - hvor skal der anlægges offentlige parkeringspladser i området – der ofres jo allerede 6 stk.!!! Så sammenlagt bliver det til 9 pladser der er fjernet fra Kullinggade, 2 ved forretningsdrivende grundet nedsat parkeringstid og 1 der bare blev fjernet.

Udbygningsaftale

Af den oprindelige Udbygningsaftale fremgik, at det begrundelsen var for at "højne infrastrukturen" og at et tilskud på 1.250.000 kr. også ville blive ydet hvis forbindelsen gik via Stormflodsbeskyttelsen.

Hvis ønsket er, at "højne infrastrukturen", så tillader jeg mig, at henlede opmærksomheden på afsnittet Kullinggade (side 129) i bogen fra 1975 omhandlende Bevaringsværdige Huse i Svendborg / Gamle Købstad. Af den pågældende bog fremgår et ideoplæg til at genskabe det gamle særprægede miljø i Kullinggade udarbejdet af arkitekt Kristian Isager.

Ad. Broforbindelse over "Mudderhullet"

Delområde C "Mudderhullet", jf.:



er en del af Statens søterritorium og Kystdirektoratet er myndigheden. Det præciseres, at det pågældende område **ikke er og har aldrig været** en del af Kullinggade 29.

Jeg henviser derfor til den af vores advokat fremsendte Indstilling af 26. april 2024. Vores indstilling var og er forsat, at adgang fra Havnepladsen (de gule pakhuse ved Ærø færgens færgeleje) og til Gasværkskajen

(den del af Gasværksgrunden, som ligger ud mod Svendborg Sund) – altså en broforbindelse, som forbinder 2 matrikler tilhørende kommunen, sker via Træskibsbroen/Den Blå Kant/Stormflodsbeskyttelse og hvor Svendborg Kommune har haft mulighed for at placere Øhavsstien.

Alternativet kan være den nuværende Øhavssti, hvor linjeføringen dog ændres, som følge af kommende mulighed for adgang til kysten via Baagøe og Riber grunden.

Afslutningsvis

Det er ikke optimalt, at Svendborg Kommune 4 dage før høringsfristens udløb skifter til nyt Website-layout.

Det er hellere ikke optimalt, at det af Svendborg Kommunes Website ved tilgang d. 6. september 2024 om formiddagen fremgik, at høringen var "Afsluttet".

Nummer på høringssvar	6
Navn	Cyklistforbundet Afdeling Svendborg
Adresse	Fjællebrovejen
Postnummer	5762
By	VESTER SKERNINGE
Kommentar	<p>Høringssvar fra Cyklistforbundet Afdeling Svendborg til "Forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for et blandet bolig- og erhvervsområde på Kullinggade 29" Vi mener at det bør undersøges nærmere hvordan byggeriet på Kullinggade 29 har betydning for trafikafviklingen i området og de planer der allerede eksisterer. Med relativt mange boliger (i højden) må der forventes flere biler og dermed større trafikmængde. Det vil få betydning for bløde trafikanter og især cyklister på et sted hvor der i forvejen ikke er gode cykelforbindelser. Vi mener at der bør ses nærmere på mulighederne for at tilgodese disse trafikanter. I forvejen forløber cykelrute N8 langs Kullinggade, der er en vigtig forbindelse væk fra færgeområdet for cykelturister. Det vil ikke være det bedste signal at sende til disse turister at de skal starte deres tur i Svendborg-området på et sted hvor der mange biler og de bliver presset af bilerne. Svendborg Kommune forventer at der sker en forøgelse af biltrafikken med ca. 30% frem mod 2030 og har taget initiativ til at der skal søges efter alternative veje. Disse overvejelser bør indgå også i dette tilfælde, hvis kommunen mener at det alvorligt Som minimum mener vi, at der bør foretages en mere grundig trafikundersøgelse, der kan være med til at der træffes en beslutning på et bedre grundlag. Herudover kan vi henvise til Cyklistforbundets aktuelle og vigtige generelle betragtninger om cykelinfrastruktur i provinsbyer sammenlignelige med Svendborg: https://www.cyklistforbundet.dk/det-vil-vi/horingssvar/livlose-bymidter-kan-styrkes-med-ordentlige-cykelforhold</p>

Nummer på høringssvar	7
Navn	C&W Arkitekter A/S
Adresse	Kullinggade 31E
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	Høringsskrivelsen indgives på vegne af ES Ejendomme, PRAKSIS, C&W Arkitekter A/S
Vedhæftede filer	Klik her for at se vedhæftet

Bygherre: ES Ejendomme
Projekt navn: Kullinggade 29, Svendborg – Baagøe & Riber

**På vegne af bygherre fremsendes hermed
Høringssvar til
Forslag til lokalplan 689 – Blandet bolig- og Erhvervsområde Kullinggade**

**Indgivet digitalt på portal -
[Høringssvar \(cowiplan.dk\)](https://cowiplan.dk)**

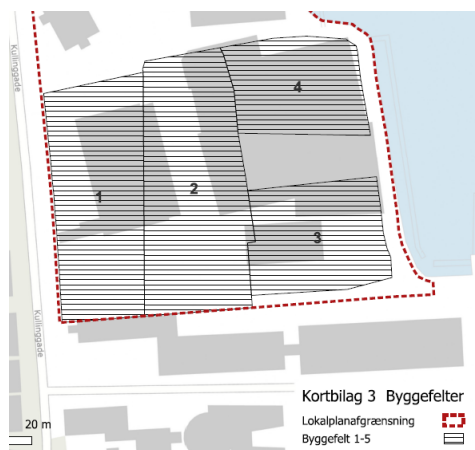
Svendborg d. 06-09-2024

Sag nr. 16057

pvi

1/2

- Side 35 Plint skal bearbejdes med en maksimal 75° afslutning.
- Side 53 Overfladevand ledes til havnebassin iht. aftale med Svendborg Vand og Affald efter samme principper som etableret ved SIMAC samt SME.
Der etableres ingen LAR-løsning for overfladevand da der ved udvendige parkeringspladser ikke er fast belægning men permeabel belægning.
- Side 61 – 5.5 Vendeplads og manøvreareal håndteres som anvist fra trafikrevisor ved Rambøll iht. fremsendte bilag.
- Side 64 – 5.18 Cykelparkering
Med erfaring i sammenligneligt byggeri justeres cykelparkering:
2 stativ/100 m² etageareal boliger, række-, kæde-, klyngehuse etc.
Heraf skal der sikres plads til 3 pladskrævende cykler.
Et stativ er lig med plads til en cykel på 0,34 m i bredden.
- Side 64 – 5.20 Cykelparkering sikres hensigtsmæssig placering på terræn og i parkeringskælder.
Ingen max afstand fra boligens opgangsdør.
- Side 65 – 6.1 Der skal indarbejdes en grad af fleksibilitet til fastlæggelse af byggefelterne, da den nuværende opdeling tager snævert udgangspunkt i et skitseprojekt. Det kunne være en fleksibel zone på 2 – 2,5 meter, der giver mulighed for at forskyde byggefelterne under hensyntagen til det samlede udtryk, afstandskrav og sigtelinjer. Den nuværende opdeling iht. kortbilag 3 kan få u hensigtsmæssige konsekvenser f.eks. i forbindelse med fastlæggelse af bygningernes ydervægskonstruktion og den mere præcise placering af bebyggelsen, også taget i betragtning af, at en del af byggefelterne befinder sig på det fredede areal og der derfor er uvist i hvilken grad disse kan bebygges ift. Bygningsfredningsmyndigheden.
- Dertil foreslås det af friarealet mellem byggefelt 3 og 4 eventuelt defineres som zone på fx mindst 10 meter, således en eventuel mulighed for at skubbe byggefelterne (max 2 – 2,5 m) ikke formindsker friarealet mellem bygningerne.



- Side 65 – 6.2 Udsigtslinje 5,0 m ændres til 3,0 m.
- Side 66 – 6.10 Hvis en boligdybde overstiger 10 meter bør det også være muligt at lave boliger med vinduer mod mindst to verdenshjørner. I forhold til bygningsfremspring på op til 3 meter bør det være muligt at fordele dette mod øst og vest.
- Da en af intentionerne med rækkehusene på Kullinggade er at føre husene omkring hjørnerne, og lave en arkitektonisk bearbejdning med gavlmotiver i både facade og tagudformning, bør de to endehuse ikke opgøres som en del af de 50%. Dette bør ændres til 60%, for at sikre en frihed til arkitektonisk bearbejdning af karnapper/fremspring.
- Altaner skal ikke indgå i bygningens samlede dybde.
- Side 67 – 6.11 Minimumskrav til facadefremspring efter hver bygningsenhed bør ændres til mindst 0,4 m for at give mulighed for konkret arkitektonisk tilpasning af den samlede helhed, set i sammenhæng med de generelle bestemmelser om forskydninger ved hovedindgange og ornamentik/skyggevirkning.
- Side 73 – 7.9 Der bør være mulighed for også at anvende kønrøg (klassisk sort) f.eks. hvis man ønsker at lave sribede porte som eksisterende.
- Side 76 – 7.11 For byggefelt 2, 3 og 4 bør det også være muligt at lave sokkel i beton
- Side 77 – 7.16 Lokalplan skal forholde sig til det fremsendte forslag/ bilag til lokalplan fra udviklers arkitekt – Praksis Arkitekter.
- Side 78 – 7.19 Glasværn skal være en mulighed for at tilgodese udsyn og skabe gode opholdsarealer.
- Side 78 – 7.20 Materialitet udvides med zink og kobber da disse er naturlige materialer i kvalitetsbebyggelser.
- Side 80 – 7.28 Flunker på kviste bør også kunne fremstå pudsede, træbeklædte og/eller malede set ud fra en arkitektonisk helhed med den pågældende bygningsfacade.
- Side 88 – 9.18 Lokalplan skal forholde sig til de anviste koter i det fremsendte forslag/ bilag til lokalplan fra udviklers arkitekt – Praksis Arkitekter.



Baagøe og Ribers Plads

Ekstra Bilag til Høringssvar

Bilag A Byggefelter jf. kortbilag 3

Til orientering, ny bebyggelsesplan som underlag



Bilag B Bebyggelsesplan

Kig til vandet og landskabeligt byrum, Nedkørsel under punkthus



Bilag C Visualisering

Kig til vandet og landskabeligt byrum, P-nedkørsel under Kullinggadehuse



ITALIENSKE VILLA

DET GULE PAKHUSE

NYT BYRUM

UDSYN TIL HAVET

RØDE TRÆBYGNINGER

KULLINGGADE HUSE

NEDKØRSEL TIL P-KÆLDER

Bilag D Registreringer omkring Villaen

Til orientering, nuværende trappeforløb og hegn mod Kullinggade



Nummer på
høringssvar

8

Adresse

Skattergade 36 B

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Høringssvar til Kullinggade 29. og planer om bygning af lejligheder. Jeg er for det første meget bekymret for den måde vores demokrati underkendes på, - at vores lokalplaner meget nemt kan ændres til fordel for en bygherres ønsker om at tjene så meget som muligt på et givent område, og at der ikke tages mere hensyn til de mange høringssvar, der også tidligere er blevet indsendt. Jeg forstår ikke, at kvarterets behov og ønsker ikke er taget mere med i overvejelserne. Jeg er også bekymret, fordi de ændringer har stor indvirkning på kvarterets karakter, - et gammelt kvarter med bebyggelser fint afstemt ned mod havnefronten. Den store og høje boligmasse med en byggeprocent på 150% vil forstærke indvirkningen af de klimaændringer, der allerede er yderst mærkbare. Temperaturen vil øges med den boligmasse, hvor der i stedet med en mindre byggeprocent kunne skabes mere luft og et grønt område med skyggende træer. Den øgede trafik i området er en udfordring, der vist ikke er styr på endnu. Jeg vil i øvrigt gerne tilslutte mig By og Lands høringssvar

Nummer på
høringssvar

9

Adresse

Skattergade 36 D

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Jeg tilslutter mig fuldt ud høringssvar nr.20 fra By og Land Sydfyn v/Mogens V. Andersen. Og håber politikerne vil kigge alvorligt på de problemstillinger, borgerne opstiller i de forskellige høringssvar.

Nummer på
høringssvar **10**

Navn **By og Land Sydfyn**

Adresse Bjernemark Byvej 12

Postnummer 5700

By Svendborg

Kommentar

Vedhæftede filer [Klik her for at se vedhæftet](#)

Høringssvar til forslag til lokalplan 689 og forslag til kommuneplantillæg 2021.17

Foreningen for Bygnings- og Landsskabskultur for Sydfyn fremsender hermed nedenstående høringssvar med kommentarer og indsigelser til ovenstående planer.

Indledningsvis finder vi det beklageligt, at byrådet med de foreliggende planer i udtalt grad negligerer byens og havnens historie, den fredede Baagøe og Riber grund og lokalområdets karakter ved at lægge op til en voldsom og voluminøs bebyggelse, med en forøget arealudnyttelse på 150 %.

Vi må opfatte det som en udemokratisk proces, når der trods gentagne protester og råd fra Svendborg Museum, fra Arkitekturråd, fra borgere i almindelighed og i særdeleshed lokale borgere og grupper samt By og Land Sydfyn mm. tilsyneladende kun lægges op til at opfylde bygherrers ønsker.

Nedenfor kommenterer vi på enkelte afsnit i Kommuneplantillæg for området.

s.3. Der understreges at de fredede gule pakhuse bevares, ikke desto mindre planlægger man med at pladsen mellem husene skal udnyttes til parkering, uagtet at formålet med fredningen udtrykkes således: "at sikre opretholdelsen af Baagøe & Ribers Plads, som er et hovedværk i dansk erhvervsbyggeri, et vidnesbyrd om en købmandshandel af national betydning og i særdeleshed om en innovativ storkøbmands virksomhed under den såkaldte kornsalgperiode i 1800-tallet".

At pladsen skal bruges som p-plads vidner om en manglende forståelse og respekt for stedets og havnens historiske, som det mest ikoniske anlæg på Svendborg havn.

På samme side anføres at man (byrådets politiske beslutning) giver mulighed for at øge bebyggelsesprocenter og bygningshøjder. Sammenholdes med s. 11 nederst "Boligrækkefølgeplan" som skal sikre en hensigtsmæssig byudvikling etc. og s.12 øverst: "Dog udlægges området med en større bebyggelsesprocent, som kan give flere boliger. Hvilket vil ændre kommunens behov for nye arealudlæg i boligrækkefølgeplanen"

s. 3. fortsat:

.... mulighed for at ændre parkeringsnormen, så for boliger under 85 m2 fastsættes parkeringsnormen til 0.8 parkeringsplads på bolig. Saml. S. 13 nederst "For etageboligboliger med et bruttoareal større end 55 m2 og mindre end 85 m2 er parkeringsnormen 0,8 pr. bolig" Under 55 m2 er den 0,5 pr. bolig. Vi vil stille spørgsmålstegn ved om disse normer kan være gældende på det pågældende område, når man betænker at det bliver dyre boliger og at det derfor vil være sandsynligt at der er flere boliger, hvor der vil være mere end en bil til rådighed. Dette sammenholdt med s. 9: Infrastruktur, hvor der omtales at flytte (hvorhen?) eller nedlægge p-pladser.

Vi vil derfor gerne anholde at antallet af P-pladser til lokalområdet absolut må forventes at være større end normerne tilsiger. Området mellem de 2 gule pakhuse er ikke kulturelt, arkitektonisk eller historisk et rigtigt sted at placere kompenserende P-pladser. Jf. s 4. nederst "formålet med fredningen er at sikre opretholdelse af Baagøe & Ribers Plads som et hovedværk i dansk erhvervsbyggeri, et vidnesbyrd om en købmandshandel af national betydning etc."

Det ligger i de fredede omgivelser

Jf. s. 3 nederst "Et overordnet mål med planlægningen er at **bevare og respekterer områdets kulturarv og historiske karakteristika.**" (vores fremhævelse).

s. 8, Kirkebyggelinjen

Her anføres. "at det er forbudt at opføre bebyggelse som er over 8,5 meter højt, medmindre kirken er omgivet af bymæssig bebyggelse i hele beskyttelseszonen. Da bebyggelsen omkring kirken, er defineret af tæt bymiljø vurderer kommunen at kirken er undtaget. Vi vil pege på at det historiske og byens skyline og arkitektoniske fremtræden bør sikres som værende af stor betydning for byens identitet, for kulturforståelse og turisme mm. Vi mener at der skal tages mere hensyn til dette, end til overudnyttelse af byggearealet. Der er hensyn der er vigtigere.

s. 9. Kulturmiljø

Baagøe og Riber grunden ligger inden for det rammeområde der er udpeget som kulturmiljø.

Hele Baagøe og Riber grunden inklusive arealet med de store gamle pakhuse er udgør en del af kulturmiljøet.

S.10. Her angives: "Kommunen vurderer, at den nye bebyggelse vil ændre udtrykket af kulturmiljøet, men de vigtigste og dominerende bygningsværker indenfor kulturmiljøet vil fortsat være dominerende og rumdannende indenfor området."

Det er et forsøg på at skrive sig ud af, at den virkelighed der skitseres i de planlagte bebyggelser, uundgåeligt vil være meget markante og skabe en ubalance i det udtryk som ellers karakteriserer området. For store højder og for voluminøse bygninger sammenlignet med de mere smalle bygningskroppe der ses i området, både vedr. de gule pakhuse og bygningerne på Gasværksgrunden.

s.11. Vedr. bebyggelsens maksimale højde. Det er flere gange påpeget at de skitserede bygninger er for høje og selvom det beskrives, at de skal aftrappes mod haven og mod Kullinggade, vil de stadig fremtræde uden skyldig hensyntagen til havnens og byens profil i øvrigt. De skitserede bebyggelser mod Kullinggade fremtræder i de fremlagte forslag i forkerte og utilpassede formater i forhold til de eksisterende bygninger og gademiljøet i øvrigt.

I forhold til at der skal sikres offentlig adgang til kysten, virker det forkert at det foreslåede nybyggeri skal være et lukket område uden adgang for offentligheden. Vi ønsker ikke "gated communities" det vil være et fremmed element i vores ellers demokratiske hverdag.

Boligrækkefølgeplan

s.12. Det angives at Rammeområdet er udpeget som en kategori 1. men på trods af dette "udlægges området med en større bebyggelsesprocent, som kan give flere boliger. Hvilket vil ændre kommunens behov for nye arealudlæg i boligrækkefølgen." Skal det tolkes som at kommunen har pålagt bygherren at forøge bebyggelsesprocenten for at opnå flere boliger i relation til boligrækkefølgeplanen, eller er det en aftale man har indgået med bygherren, så må den jo have en pris? Er det et ønske kunne man jo have valgt et større antal boliger og evt. reduceret m² antal for at opnå maksimalt antal boliger, og på samme baggrund have bygget højere. Det er en besynderlig politisk beslutning op til et ikonisk område med fredede bygninger.

Det er svært at se en direkte sammenhæng mellem en kommunens boligrækkefølgeplan og en bygherres ønske om maksimal udnyttelse af et grundareal. Det lyder som en konstrueret forklaring (Bull Shit kaldet) for ikke at vise respekt for områdets karakter, der lægger op til mindre hård arealudnyttelse.

Sml. Afsnittet "Kommuneplanens rammer for lokalplanlægning" s. 12. nederst. Det anføres at plantillægget har til formål at bygningsprocent og bygningshøjde forøges mhp. en mere fortættet udbygning. Der må ligge en bevidst politisk beslutning bag at det skal være netop her på trods af at det udfordrer såvel de fredede bygninger, den bagvedliggende bebyggelse, havnefronten, havnens og byens profil i øvrigt.

Bemærkninger til afsnit: Miljøvurdering s. 15. Delområde A. De skitserede punkthuse synes ikke i linjer, udtryk, farver og materialer at matche eksisterende bebyggelser på havnen. Ved sammenligning af billeder fra Lokalplantillægget fremgår dette tydeligt.

Nummer på
høringssvar

11

Adresse

Nannasvej 12

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Høringssvar til Svendborg Kommune for Kullingade 29 og diverse planer. 1. Æstetik, arkitektur, kultur og historien i miljøet. I det fremlagte projekt forsvinder områdets æstetiske, arkitektoniske, kulturelle, og historiske islæt. Det unikke kyststykke tilfører hele havnefronten et flot og intakt billede af en gammel havn, som pryder Svendborg og Svendborg Sund, idet der er åbent og rummeligt fra land og søsiden. Denne åbenhed løfter det æstetiske og rummer på meget flot vis indsigten til spændende huse, tårne og tage fra søsiden og åben himmel over byen, der ligger bagved. Denne smukke og historiske grunds seværdighed og udsigt giver Svendborg havn sit helt særegne snit. Lignende steder er desværre forsvundet rigtig mange steder i andre havne, hvor boliger ødelægger alt det unikke og specielle ved netop disse havnefronter. Med den nuværende bebyggelse er der lyst og åbent. De eksisterende bygninger er ikke for høje. Når man i glimt kigger fra Færgevejen, Kullingade og Skattergade kan man glædes over mastenokke, skibe, værft og bygninger, der er i området, som fortæller at man er i en havneby og man kan fornemme Svendborgs nuværende og historiske betydning - maritimt som søfartsby. Svendborg Sund rummer flot de mange lyst- og erhvervsfartøjer, der alle dage året rundt passerer i Sundet. Især færgerne, der alle har masser af mennesker om bord, som nyder ind og udsejlingen i Svendborg havn. Denne smukke karakteristiske Sund attraktion bliver reduceret kraftigt i forbindelse med byggeriet af de 5 mastodonter på Baagøe og Riber grunden. Byggeriet trækker ned i helheds opfattelsen af Svendborg og Svendborg Sund, som et unikt natur/kultur miljø med historie. 2. Boligerne. Det æstetiske udtryk og sjæl med de stolte bygninger, som Baagøe og Riber grunden har, forsvinder med de 5 mastodont boligkomplekser, der fylder alt for meget og Det cirka 300 års enestående historiske område vil kvæles og de fredede samt bevaringsværdige bygninger vil stå med ubetydelig arkitektoniske og æstetiske værdi i forhold til de 5 nybyggede kæmpe boliger. De gamle trælader og magasinbygninger danner et flot billede og byggedesign i havnefronten og bør bevares og være retningsgivende for området og implementeres i lokalplanen. Det vil vække respekt og glæde for byens borgere. Med få midler og indgreb kan grunden føres tilbage til oprindeligt og der kan etableres masser af spændende aktiviteter i bygningerne og rekreative formål. Kommunen og bygherren vil høste stor respekt og ros ved at gøre alt, hvad der er muligt for at bevare så meget, som muligt på grunden af dens nuværende bygningsmasse og sjæl. Den nyeste store hal er ikke bevaringsværdig, og her kan der så etableres bygninger, der vil passe ind i højde og drøjde med de fredede bygninger mm. Området kan ikke rumme 95 til 100 lejligheder og det vil klæde bygherren godt, at lokalplanen giver plads til 40-50 lejligheder i nogle mindre bygninger, der arkitektonisk matcher og klæder den eksisterende bygningsmasse. Det vil ikke være nogen skam, hvis lokalplanen værdsætter/kræver at bygherre kopierer pakhusene og træladernes udseende og bygge i samme stil selvfølgelig efter gældende byggreglementer. Resultatet vil blive et nyt og spændende byggeri, der vil passe ind i det gamle unikke Trælast og Maritime miljø der er historisk vigtigt for Svendborg by Svendborg havn og

Maritime miljø, der er historisk vigtigt for Svendborg by, Svendborg havn og Svendborg Sund. 3. Havn er Havn. By er By. Sund er Sund. Der er ingen naturlov eller lov, der kræver, at der skal ligge kæmpe boligkomplekser ved kysten i en havn. En havn kan kun ligge ved kysten. Baagøe og Riber grunden er oprindeligt havn og lagerområde. Det er en kæmpe synd at ændre på dens særegne karakter og omfang, i den grad som byggeriet lægger op til. I forbindelse med havnen kommer byen, som en naturlig del af havnens virke. I byen er der boliger, handels og service bygninger. Svendborg Kommune rummer byområder, hvor der kan opføres boliger i eller umiddelbart i nærheden af byen. Så arealmæssigt til boliger har Baagøe og Riber grunden ikke nogen værdi i forhold til de områder, der er periferien af Svendborg. Der er opstået en (mis)forståelse for, at der skal opføres utallige boliger på havne og i havneområder. Så skal havnebygninger rives ned og arealer inddrages og der skal opføres koncentreret boligmasse. Efter en sådan hærgen står borgerne tilbage med ghettoområder, der lukker for det oprindelige og æstetiske, der var i havneområdet med dets særegne snit og miljø. Det kan undgås i dette tilfælde hvis bygherre og kommunen har lyst til at inddrage og lytte til de mange kritikere af lokalplanen for Baagøe og Riber grunden. Lad Svendborg Havn være Havn, By være By og Sund være Sund. Det må ikke at gå op i bolig, bolig og bolig, når man udvikler på så specielle og sjældne grunde som Baagøe og Riber grunden. En by består af diverse områder og bygninger, der kan harmonere eller disharmonere. I denne lokalplan er der alt for meget disharmoni, der vil knuse alt for meget af Svendborgs sjæl og udtryk, hvor en kortsigtet økonomisk gevinst ikke må overskygge en langsigtet bæredygtig, miljøvenlig og smuk gevinst ved at bevare Svendborgs havnemiljøer langs alle Svendborg Sunds kystlinier.

Nummer på
høringssvar

12

Adresse

Strandhuse 29

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Vedhæftede filer

[Klik her for at se vedhæftet](#)

Hørings svar Baagøe & Riber-byggeri Kullinggade

Vedrørende trafikale forhold Kullinggade:

Det er nødvendigt at indtænke løsninger som en del af helhedsløsning for hele Svendborgområdet.

Der skal skabes Parkering - ikke af nød men til gavn – og de steder hvor det giver mening for brugerne i forhold til anlagte flows og gåafstand til midtbyen og havnen (de 2 lokationer som både egne borgere og turister drages mod).

Vigtigt at der skabes **tilstrækkeligt med P-pladser på ALLE "sider" af havn**, så fleste biler holdes ude af selve havneområdet (undtaget færgekunder).

NYT P-Hus i Kullinggade på grund overfor enden af Valdemarsgade (Nu "Højlundgrund" med 1 stk. Villa). Med mulighed for private p-pladser til borgere i Valdemarsgade samt offentlige pladser. Valdemarsgade er og vil altid være den oplagte tilkørsel til Kullinggade, så tiltrængt at få færre biler parkeret i gaden med henblik på bedre og mere glidende trafikafvikling.

Herved kan P-plads ved "Gule pakhuse" reserveres til kunder i pakhuse/forretninger i Kullinggade/ beboere i Kullinggade/ Travaljelaug/ aflæsning skibsbro.

Og alle andre bilister skal parkere i det nye P-hus og altså ikke køre længere hen i gaden/ parkere i gaden.

I forhold til **cyklister færden i Kullinggade** henleder det så til endnu et delforslag i en helhedsløsning for Svendborg, som vil **skabe en ny cykelrute mellem øst og vest, og mindske cykeltrafik i Kullinggade:** Flytning af togstation og åbning af Skattergade for sammenhæng i "Latinerkvarteret" og dermed også mellem by/Kullinggade/havn.

Jeg har tidligere, i.f.b.m. Høring Kommuneplan 2020-2032, **fremlagt forslag til flytning af togstationen til anden bynær placering.**

Det blev af forvaltningen opfattet, som værende et forslag kun med baggrund i Projekt "Nyt Liv i Min by", (hvor jeg deltog som borgerrepræsentant), og indgik derfor ikke i det endelige oplæg til ny byplan. Men nu føler jeg igen trang til at fremkomme med forslaget, som ER tænkt som gevinst for afvikling af trafik for hele Svendborg i hverdagen.

Og nu i forbindelse med snak om trafik i Kullinggade, vil kunne skabe positive virkninger for mange.

Togprojektet er naturligt nok omfattende og skal fremlægges særskilt i ord og tegninger, men de umiddelbare fordele er klare:

- Midtbyen (Baneplads/ Valdemarsgade) overskæres ikke af togskiner/ hegn/ bomme**, som Bane Danmark "regerer" over.
- Nedre Skattergade kan igen blive tilgængelig fra Jernbanegade for gående og cyklister.**
- Trafik-flows i bymidte kan optimeres.
- Nuværende skinne-areal fra nuværende station til Sygehuset kan laves til **ny tiltrængt cykelsti** mellem østre og vestre bydele. **Herved mindskes cykeltrafik i Kullinggade, som mange i dag vælger for at undgå at "bommen er nede" og flaskehalsen på den smalle del af Jernbanegade.**
- Bus terminal bevares.

Nummer på
høringssvar

13

Adresse

Kullinggade 17

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Den ydre kant, forbindelsen mellem Havnepladsen og Gasværkskajen, hen over den ny sejskibsbro med oplukkelig bro beskrives i lokalplanforslaget. Forskellige scenarier til sti- og broforbindelse (scenarie 1-4), har været offentliggjort tidligere. Flere gange er det meldt ud at der kommer forbindelse fra den ny sti mod syd til Gasværksgrunden (scenarie 1). Lokalplanforslaget beskriver ikke den planlagte adgang (scenarie 1). Adspurgt på borgermødet den 22. svarer Arne Ebsen og Anders Tang Kærved at der kommer en adgang fra den ny sti på land til Gasværkskajen. Det vil derfor være muligt at komme fra området ved de fredede kornmagasiner og ud på den ydre forbindelse som forbinder Gasværksgrunden og Havnepladsen. Jeg har ikke fundet en indgået aftale mellem lodsejer ved Gasværksgrunden og kommunen. Hvis ikke der ligger en klar aftale omkring scenarie 1 som er udmeldt mange gange, så er broforbindelsen med de gener den ville afstedkomme (ind- og udstig, besejling af tinglyste broer, mindre vandareal, forringelse af kulturværdi) et forsøg på at rette op på dårlig planlægning. Desuden vil jeg påpege at illustrationerne i forslaget er mangelfulde og slet ikke viser hvor høj den forslåede bro bliver. Vedhæftet er en korrekt illustration af scenarie 3 med gennemsejlingshøjde på 2 meter. Broen er ødelæggende for området og unødvendig. Lodsejeren ved Gasværksgrunden og lodsejerne i Mudderhullet burde være inddraget langt tidligere i processen for at afsøge mulighed for om der kunne etableres en ekstra forbindelse som alle kunne tilslutte sig. Hele processen med lokalplanen bør gå om og være mere åben.

Vedhæftede filer

[Klik her for at se vedhæftet](#)

[Klik her for at se vedhæftet](#)





Nummer på
høringssvar

14

Adresse

Kullingaade 17

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Jeg mener at lokalplanforslaget mangler en vurdering af om projektet kan påvirke særligt beskyttede arter, herunder flagermus, der kan have yngle- og rasteområder indenfor det lokalplanlagte område. Området indeholder både et ældre levende hegn (uddybet nedenfor), 'blomstereng', gamle huse og åbne trælader - alle sammen delelementer som har stor økologisk funktionalitet og understøtter områdets rige biodiversitet (også uddybet nedenfor). Kommunen bør foretage en undersøgelse over flere årstider, så både ynglende og rastende arter dækkes ind, og vurdere planens konsekvenser for områdets særligt beskyttede arter, før lokalplanen vedtages. Uddybning: Et hurtigt gennemsyn af det levende hegn (se vedlagte foto) langs skel ind til Gasværksgrunden viser at det består af 2 sejle-pil, 1 ahorn og ca 13 storbladet elm, hvoraf de fleste er flerstammede og tæt dækket af vedbend. Elm og pil er vigtige for områdets biodiversitet: elmeblade er føde for mange insekterarter, som igen er føde for rovinsekter og fugle. Pileblomster er vigtig føde for bier i det tidlige forår og vedbend blomstrer i det sene efterår, hvor der igen er langt mellem blomsterne. Desuden er vedbends tætte stedsegrønne løv vigtig for fugle og insekter, herunder overvintrende sommerfugle. Pladsens åbne flader mellem træladerne er desuden dækket af lav flora af bl.a. humlesneglebælg. Jeg var ikke inde på området, der er privatejet, så har ikke lavet en planteliste. Som beboer i Kullinggade med en lille have der tiltrækker insekter er jeg meget overrasket over lokalområdets store diversitet af både vilde bier, svirrefluer, biller og sommerfugle, se iNaturalist hvor en del fund er lagt ind og verificeret. De mange insekter understøtter et rigt fugleliv af insektædende arter, herunder hus-rødstjert, hvid vipstjert, blåmejsse, sortmejsse og landsvale, som alle yngler indenfor eller lige op til det lokalplanlagte område. Fuglene jager insekter om dagen og flagermus overtager jagten om natten. Det er vigtigt at passe godt på den eksisterende diversitet i forbindelse med planlægning, både udenfor og indenfor byskiltet. Det har Svendborg Kommune heldigvis blik for, kan jeg læse i Udviklingsstrategi 2023-35, hvor der på side 24 står "Naturen skal også have mere plads i byerne, hvor flere krav om bynatur skal øge de grønne og blå områder, sikre flere bytræer og gøre natur til en del af hverdagen. For at give plads til naturen, skal der tænkes i synergier, hvor flere arealinteresser kan gå hånd i hånd." En oplagt synergi i denne lokalplan er at Svendborg Kommune passer godt på de arter der allerede lever og trives lokalt, tilføjer en plejeplan for det eksisterende levende hegn og laver en beplantningsplan med arter, der rent faktisk understøtter områdets allerede rige insekt- og dyreliv. Der er ingen grund til at kopiere det alibi-anlæg der er placeret foran byggeri på Jessens Mole.

Vedhæftede filer

[Klik her for at se vedhæftet](#)



Nummer på
høringssvar

15

Adresse

Kullinggade 23C

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Jeg skriver lidt om problemerne med parkering af biler i Latinerkvarteret og kommer med tanker om hvordan problemet kan løses. Fra min skrivelse fremhæver jeg følgende gode råd: Kære kommune: -Sørg for at udbygningsaftalen kan benyttes til indretning af miljøet i Kullinggade. Som udbygningsaftalen er forfattet i øjeblikket, er der stor risiko for, at Kommunen mister tilskudet. -Sørg for at reducere antallet af beboelige kvadratmeter til en størrelse området kan bære. Kære ES ejendomme: -Byg en arkitektonisk perle med fokus på æstetik frem for profit. -Byg et byggeri så Skjærbæk navnet bliver husket for det gode. -Lad byen blive stolt, så Skjærbæk kan lægge navn til pladsen foran den Italienske Villa fx Skjærbæk plads.

Vedhæftede filer

[Klik her for at se vedhæftet](#)

Kullinggade 23C
5700 Svendborg

E-brev: plan@svendborg.dk

Svendborg Kommune
Plan og Udvikling
Frederikso 4a. 1. sal
5700 Svendborg

Vedr.: Svar på forslag til lokalplan 689 og forslag til kommuneplantillæg 2021.17.

Parkering.

Det er bekymrende at vi som beboere i Svendborgs Latinerkvarter kommer til at tåle manglen af parkeringspladser. Mine naboer vil nikke genkendende til, at man ofte er nødsaget til at finde parkering langt væk fra boligen. Det største problem er naturligvis igennem sommerperioden med mange turister.

Når jeg har handlet købmandsvarer ind er det ikke holdbart at holde langt væk fra boligen. Det løses ved at holde ulovligt for af og pålæsning dog med risiko for en bøde fra en emsig parkeringsvagt der vel bare gør sit job. Der bliver kontrolleret parkering på Tuxensvej, hvor det åbenbart er meget vigtigt at der er 10 meter til vejkrydset.

Vi tåler det og smiler af det hele.

Men hvordan bliver det med endnu flere beboere i gaden. Det bliver i fremtiden et problem, der strækker sig igennem hele året.

Der skal gøres noget og i den forbindelse vil jeg opfordre til at politikerne har fokus på Kullinggade og det torv der opstår foran den Italienske villa.

Vedhæftet er et billede af Kullinggade før den blev åbnet op for tung trafik. Gaden har før været smal.

Mine ønsker:

-Ensretning af Kullinggade, så der er kørselsretning mod havnen.

Imod:

Det er en ambulancevej kortest til sygehuset.

Lastbiler skal bla. kunne køre til blomterbutikken og levere gas til restauranter.

For:

Ambulancer via Kullinggade risikerer stop for jernbanetrafik og bør køre uden om den hindring.

Lastbiler har fortsat adgang af den kørselsretning der benyttes i dag.

-Kullinggade skal gøres smallere så hastigheden mindskes. Lav vejen brostensbelagt. Den nedsatte hastighed inviterer cykler til at benytte vejen.

-Kullinggade skal sno sig fra først den ene side og fortsætte i den anden. Det skift kan laves flere gange. Dette vil skabe miljø og atmosfære. Det vil skabe plads til vejtræer, parkeringer med

muligheden for opladning af El-biler.

-Kullinggade i den udgave inkl et torv vil indbyde cafeer mv til området.

-Kommer Svendborg Kommune til at eje planområde A ved de fredede gule pakhuse, skal beboere i Kullinggade på lige fod med de nye beboere i Planområde B kunne leje parkeringspladser. Det skal være en lige ret for alle.

De gode råd:

Kære kommune:

-Sørg for at udbygningsaftalen kan benyttes til indretning af miljøet i Kullinggade. Som udbygningsaftalen er forfattet i øjeblikket, er der stor risiko for, at Kommunen mister tilskudet.

-Sørg for at reducere antallet af beboelige kvadratmeter til en størrelse området kan bære.

Kære ES ejendomme:

-Byg en arkitektonisk perle med fokus på æstetik frem for profit.

-Byg et byggeri så Skjærbæk navnet bliver husket for det gode.

-Lad byen blive stolt, så Skjærbæk kan lægge navn til pladsen foran den Italienske Villa fx Skjærbæk plads.



Kullinggade mod Gåsetorvet.

Nummer på
høringssvar

16

Adresse

Tuxensvej 7

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Høringssvar fra Tuxensvej 7, Svendborg Undertegnede frygter store P-problemer, hvis Kommunalbestyrelsen fastholder muligheden for op til 100 lejligheder på Kullinggade 29. Vi stoler ikke på kommunens prognose med hensyn til beboernes antal af biler. Lejlighederne må forventes fortrinsvis at tiltrække økonomisk bedre stillede borgere, hvorfor antallet af biler/lejlighed skal kalkuleres højere. Her på Tuxensvej skal kommunen i hvert fald ikke regne med plads til flere parkeringspladser. Her kommer mange kørende badegæster som benytter "Badedyrenes" fine faciliteter, og det er både sommer og vinter. Endvidere benytter flere rejsende til Ærø vejen til langtidsparkering, hvis de vælger ikke at tage bilen med, og dertil kommer gæster til "Tuxens Have" som har p-pladser til egne biler, men de dækker end ikke egne behov, så de parkerer på Tuxensvej eller på den kommunale plads bag Færgegården, hvis her er plads. Bygherren bør pålægges at finde parkeringspladser til alle beboere inden for område B. Det planlægges jf. lokalplanen, at parkering også kan ske i område A med området P1 og P2. Dette område må forventes at blive matrikuleret for sig på sigt, med andet formål for øje, måske et maritimt oplevelsescenter. Hvis denne drøm går i opfyldelse, skal der gøres plads til flere aktiviteter, som ikke kan rummes i de nuværende bygninger. Et oplevelsescenter vil også have ansatte, som til dels kommer kørende i bil, men der må selvfølgelig også forventes mange gæster, som også skal kunne parkere tæt på udstillingerne. Hvis der henvises til parkering i det kommende parkeringshus på Østre Kaj, vil det være begrænset hvor mange gæster der når frem til Kullinggade. Vedrørende broforbindelsen til de gule pakhuse, på tværs af havnebassinet, mener vi, det er spild af penge og unødigt chikane af beboerne ved Mudderhullet. Højvandssikringen af Søndre Havn er også bro/stiforbindelse mellem Gasværkskajen og de gule pakhuse. Højvandssikringen planlægges, os bekendt, i 2026-27, og mon dog bebyggelsen i Kullinggade er færdig før. Med venlig hilsen

Nummer på
høringssvar

17

Adresse

Valdemarsgade 8

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Jeg synes det er en utrolig dårlig vej at gå, at privatisere områder, som ligger så tæt på den danske smukke kyst, og som i virkeligheden bør fredes og vedligeholdes udelukkende med henblik på naturbevarelse og offentlig adgang. Mvh kunstner, Asmus Christensen - født og opvokset i Svendborg.

Nummer på
høringssvar

18

Adresse

Skattergade 24

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Kære Svendborg Kommune, Jeg ønsker hermed at fremsætte min indsigelse mod den foreliggende lokalplan 689, da jeg finder en række væsentlige mangler og uhensigtsmæssigheder, som bør adresseres, inden planen vedtages. Mine bekymringer omfatter især følgende 10 punkter: 1. Manglende offentlig adgang: Jeg er stærkt kritisk over for, at den offentlige adgang til området begrænses eller nægtes. Det er essentielt, at området forbliver tilgængeligt for borgerne, så det fortsat kan bidrage til byens sociale liv og rekreative værdi. Den manglende adgang strider imod princippet om at skabe åbne og tilgængelige byrum for alle og offentlighedens adgang ned til vandet. 2. Overdreven andel af parkeringspladser: Den planlagte andel af parkeringspladser er alt for høj og skaber en ubalance mellem trafikal tilgængelighed og miljøhensyn. En sådan overkapacitet vil tilskynde til øget biltrafik i området, hvilket står i modsætning til Kommune Planen og generelle bæredygtige mobilitetsmål, der fremmer cykling, gående og offentlig transport. Det bør overvejes at reducere antallet af parkeringspladser betydeligt. 3. Manglende trafikanalyse: Jeg noterer mig, at der ikke er gennemført en tilstrækkelig trafikanalyse af projektets påvirkning på de eksisterende veje og parkeringspladser. Dette er en alvorlig forsømmelse, da en grundig analyse er afgørende for at forstå og planlægge for de trafikale konsekvenser, herunder risikoen for øget trængsel og parkeringsproblemer i nærliggende områder. 4. For smal sti langs vandet Den foreslåede sti langs vandet er alt for smal og utilstrækkelig i forhold til det ønskede aktivitetsniveau og trafik af gående og cyklister. En bredere sti er nødvendig for at sikre, at alle brugere kan færdes sikkert og behageligt, og for at området fortsat kan fungere som et attraktivt og rekreativt byrum. 5. Nedrivning af bevaringsværdige trælaste: Jeg finder det stærkt beklageligt, at bevaringsværdige bygninger såsom de gamle trælaste planlægges nedrevet. Disse bygninger udgør en vigtig del af områdets historiske og arkitektoniske identitet, og deres bevaring vil bidrage til at fastholde byens kulturarv. Jeg opfordrer til at genoverveje bevaringsstrategien og integrere de eksisterende bygninger i den nye plan. 6. For højt byggeri: Byggeriets højde er uacceptabelt og ødelægger det visuelle miljø, særligt i forhold til naboejendomme og byens skyline fra land og til vands. Jeg anbefaler at reducere bygningshøjden, så den er i overensstemmelse med områdets skala og karakter. 7. For tæt byggeri ud til Kullinggade: Byggeriets tæthed langs vejen skaber en uhensigtsmæssig byrumsmæssig oplevelse og begrænser pladsen til fortove, beplantning og offentlige opholdsområder. Denne udformning strider imod moderne principper om byplanlægning, der vægter luftige og åbne byrum, hvor fodgængere og cyklister har prioritet. 8. Manglende beplantning ud til Kullinggade: Jeg noterer med bekymring, at der mangler beplantning, herunder træer, ud til Kullinggade. Træer og grønne områder er afgørende for at skabe en behagelig og indbydende gadeoplevelse, og de bidrager samtidig til byens biodiversitet og klimainsats. Jeg anbefaler kraftigt, at træer og grønne områder indtænkes som en integreret del af gadebilledet. 9. Forringelse af forhold for børn og cyklister. Lokalplanen tager ikke tilstrækkeligt hensyn til forholdene for børn

og cyklister. Der er behov for trygge, sikre og attraktive forhold, som fremmer cykling og bevægelse til fods, især for byens yngste borgere. Planens nuværende udformning skaber usikre og uattraktive omgivelser, som ikke lever op til moderne standarder for trafiksikkerhed og børnevenlige byrum. 10. Tidligere projekter af bygherre: Det er bemærkelsesværdigt, at bygherrens tidligere projekter i byen allerede fremstår som lukkede og ekskluderende karreer, uden offentlig adgang eller inviterende opholdsmuligheder. Det rejser en alvorlig bekymring om, hvorvidt dette projekt vil følge samme mønster og dermed bidrage til en yderligere fragmentering af byens offentlige rum. Det er afgørende, at kommende byggerier åbner sig mod byen og dens borgere, i stedet for at lukke sig om sig selv. Jeg opfordrer kraftigt til, at der foretages væsentlige ændringer af lokalplanen, således at ovenstående problemstillinger adresseres og afhjælpes. Jeg står gerne til rådighed for en dialog om, hvordan projektet kan forbedres til gavn for alle parter.

Nummer på høringssvar	19
Adresse	Kullinggade 38
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	Vi har igennem hele forløbet om Baagøe&Riber-grunden sendt indsigelser til jer. Vi gensender vores kritikpunkter i forkortet form. Det korte budskab er, at vi beder jer som kommunalpolitikere, inden vedtagelse af lokalplanen, om at finde realistiske løsninger på: Trafikale udfordringer ift. manglende parkeringspladser i området Bebyggelseshøjden/-procenten Miljømæssig belastning og massive ændringer af latinerkvarteret Byggeprocessen ift. pilotering - hvem betaler, når vores gamle huse slår revner? Det, I lægger op til, er alt for langt fra den lokalplan, som alle andre i området skal forholde sig til og har investeret i.

Nummer på høringssvar	20
Navn	
Adresse	Kullinggade 23C
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	Høringssvar fra Beboerne ved de Historiske Strandgrunde. Konklusion: - Ikke muligt for Svendborg Kommune at føre en gangbro over Mudderhullet -Genepåvirkning for beboerne er ikke undersøgt Det er desværre ikke mulig at vedhæfte de 11 bilag der refereres til. Disse kan tilsendes ved henvendelse til undertegnede.
Vedhæftede filer	Klik her for at se vedhæftet

Beboerne fra "De historiske strandgrunde".
Kullinggade 17-27
5700 Svendborg

E-brev: plan@svendborg.dk

Svendborg Kommune
Plan og Udvikling
Frederiksø 4a. 1. sal
5700 Svendborg

Vedr.: Svar på forslag til lokalplan 689 og forslag til kommuneplantillæg 2021.17.

En bro over mudderhullet, kan ikke lade sig gøre!

Vi vil i følgende gøre opmærksom på, at det ikke er muligt at bygge en bro over søterritoriet foran vores parceller (De historiske strandgrunde), foran de tinglyste broer og foran de tinglyste fortøjningspæle.

Samme konklusion er tidligere sendt til Svendborg kommune i bekymringskrivelse d. 28.06.2023 og i brev fra Interlex advokater d. 26.04.2024, hvor det meddeles Svendborg kommune, at de ikke har lovhjemmel til at råde over søterritoriet.

Til at belyse at det ikke er muligt at få tilladelse til at føre en gangbro over Mudderhullet, vil vi tage udgangspunkt i det svar landinspektør Thomas Larsen (TL) ved Kystdirektoratet har givet udviklingskonsulent Anna Als Nielsen (ALN) ved Svendborg kommune d. 12.03.2020.

ALN spørger til om linieføring magen til den i forslag til lokalplan 689, kan lade sig gøre. I forholdet til at opnå tilladelse fra kystdirektoratet skriver TL: "Det er ret tydeligt, at en boardwalk som vist på kortet må antages at være en væsentlig forringelse af de indeklemte naboer". Længere nede i svaret, gøres Svendborg kommune opmærksom på, at de skal redegøre for, at tre forhold ikke er et problem (Bilag 1):

- A. At det ikke er tale om forringelse af eksisterende bådpladser.
- B. At der ikke er tale om visuel forringelse af udsigt for de indeklemte naboer
- C. At der ikke er genepåvirkning ved indblik.

I følgende belyses det, at der er betragtelige forringelser og gener for naboerne (ref. De historiske strandgrunde) ved opførelse af en bro på tværs af Mudderhullet.

Den 29.04.2024 svarer kystdirektoratet atter Svendborg kommunes efter henvendelse (Høring af berørt myndighed sagsid: 22/23611) vedrørende en gangbro over Mudderhullet. De svarer, at det er kystdirektoratet, der skal give tilladelse til en gangbro over søterritoriet (Bilag 2 nederst).

I forbindelse med en høringsfase skal grundlaget undersøges tilstrækkeligt.

Svendborg kommune har ikke belyst de gener, der må forekomme for beboerne ved de historiske strandgrunde ved en gangbro over mudderhullet. Det er et krav, at enhver lokalplanbestemmelse kræver en saglig, planlægningsmæssig begrundelse (Afgørelse planklagenævnet 16.07.2024 9.52 side 8).

De tre 3 forhold kommunen skal redegøre for.

A. Foringelse af eksisterende bådepladser

Parceller med direkte adgang til søterritoriet forhindres i at komme ud med deres både. En bro med mulighed for at gennemsejling beskrives med en gennemsejlingshøjde på 2 meter.

Følgende er taget fra lokalplansforslaget: *”Ved denne placering (ref. Broen over Mudderhullet) vil det afskære visse bådtyper og både med mast at komme helt ind til Mudderhullet og lægge til. Dette vurderes som en påvirkning af boligerne med baghaver til Mudderhullet, da det fjerner en mulighed for både over en vis højde, forventeligt 1,8 - 2 m, at indsejle og ligge (ref. Lægge til) til der. Det vurderes som et begrænset antal pladser der vil blive indskrænket i forhold til havnens størrelse, men en påvirkning af boligernes muligheder for bådtyper. Bådebroerne vil stadig kunne anvendes og boligernes vandadgang afskæres ikke”.* (Lokalplansforslag 689 s 82 og s 96).

Det fremgår i lokalplansforslaget 689, at gangbro vil forringe de eksisterende bådpladser, således at der ikke kan lægge både til med master eller en højde over 1.8 meter.

De tinglyste broer på de historiske strandgrunde, giver ret til bade- og bådebro. Tinglysningen er uden begrænsninger på bådenes højder. En begrænsning i anvendelsen, betragtes som indgreb i ejendomsretten.

Manøreforhold.

En vurdering af en tilstrækkelig plads til havnemanøvre er ikke belyst.

I 2007 er der i Mudderhullet taget stilling ved skrivelse imellem Svendborg Havn og Kystdirektoratet om hvad tilstrækkelig manøvreplads kræver (Svendborg Kommune: sagsid 07/10026 afdeling Havn). Hans Søby skriver:” Der bør således alene gives mulighed for at slå fortøjningspæle i det midterste stykke af havnehullet (6 pæle med max. 10 meter afstand til broen), i det de øvrige pæle vil være til gene for trafikken i havnen”. På oversigtskortet giver det en gennemsejling på minimum 14 meter (Bilag 3).

Ved simpel opmåling, vil der ikke være tilstrækkelig manøreforhold for beboerne ud for de historiske strandgrunde, ved en gangbro over Mudderhullet. Vi har taget det oversigtsbillede, der er sendt til Kystdirektoratet ved forespørgsel d. 12. marts 2020 om muligheden for etablering af gangbro. Her er indtegnet manøvreplads på 14 meter (Bilag 4). Det er tydeligt, at der ikke vil være tilstrækkeligt med manøvreplads ved etablering af en gangbro.

Kystdirektoratet høres d 17. april 2024 af Svendborg Kommune sagsid: 22/23611 (Høring af myndighed) og i den skrivelse er der ikke vedlagt oversigtskort. I høringsmaterialet fra 25. juni 2024 foreligger ikke et oversigtskort. Således er det svært at bedømme den korrekte linieføring.

Vi vil desuden gøre opmærksom på, at de illustrationer af en bro på tværs af Mudderhullet, der er medsendt høringsmaterialet, ikke er indtegnet med den korrekte højde; hverken gennemsejlingshøjde eller højde med rækværk (2.5 meter inkl. rækværk). Desuden er gangbroen ikke indtegnet med den korrekte bredde (3 meter).

Det fremgår ikke i lokalplansforslaget 689 en tilstrækkelig afdækning af manøreforhold ved etablering af en gangpassage over Mudderhullet. Beboerne ved de historiske strandgrunde betvivler, at der kan skabes tilstrækkelig manøvreplads på 14 meter som kræves.

B. Visuel forringelse

En bro med en gennemsejlingshøjde på 2 meter, vil fratage parceller den udsigt til havet, som de har i dag. Vedlagt egen fremstillet illustration af den beskrevne broløsning (bilag 5). Illustrationen viser en bro med 2 meter gennemsejling, illustreret fra to vinkler. Det er tydeligt, at der opstår en visuel forringelse af udsigten til havet fra de historiske strandgrunde.

Lokalplansforslag 689 side 36 beskriver, at et gangbroanlæg over Mudderhullet, vil være synligt fra kysten. Side 69 angives gangbroen at være tre meter bred og maksimalt 3 meter over terræn (kote 0).

Der foreligger ikke tilstrækkeligt materiale i høring 689 til illustration af en gangbro over Mudderhullet. Gangbroen er ikke illustreret i 3.0 meters bredde. Gangbroen er ikke illustreret med en frihøjde på 2.0 meter og bygningshøjde på 2.5 meter inkl. rækværk, der er en nødvendighed ved en så høj bro.

Det fremgår ikke af lokalplansforslaget 689 en fyldestgørende redegørelse for, om der vil opstå en visuel forringelse for naboerne ved en etablering af en gangforbindelse på tværs af Mudderhullet.

Beboerne ved de historiske strandgrunde mener, at der vil opstå en visuel forringelse af udsigten.

C. Genepåvirkning

Gener ved indblik er betragtelige. Parcellerne tåler i dag en offentlig sti der skaber trafik på langs af grundene (Bilag 4). Stien ligger nord for grundene og gør indblikgener begrænses af rækværk, bygninger og bevoksning på parcellerne og offentlige arealer. Trafikken, der er rettet imod grundene, har en lille variation i indblikvinkel og indblikvinklen bliver naturligt mindre jo tættere man er på grundene (Bilag 5).

Ved etablering af en gangbro over Mudderhullet og på tværs af grundene, ændres indblikket markant. Indblikgener vil for de to parceller mod nord og de to mod syd øges fra 0 til 100%. For parcel Kullinggade 21 og 23C øges betragtningsvinklen fra få grader til at hele haven kan betragtes. Ved en gangbro over Mudderhullet, vil alle haver kunne betragtes 100% (Bilag 6).

Indblikgener forstærkes af at broen hæves 2.0-2.5 meter over daglig vande. Det svarer til samme kote/højde som forefindes på 1. sal i husene på de historiske strandgrunde. Der vil opstå ikke tålelige indblikgener til 1. sals beboelser, samt et forstærket ikke tåleligt indblik ned i haverne til de historiske strandgrunde, der ligger mindre en 50 meter fra broen.

Ved vurderingen af indblikgener, er det vigtigt at være oplyst om, at den allerede befærdede Ø-havssti vil belaste broen. Side 11 i lokalplansforslaget beskriver netop Øhavsstien for vandrere og løbere, der går igennem området. Der lægges desuden vægt på, at der løber nationale og internationale cykelruter igennem området. Det må forventes, at meget trafik ledes over en evt. gangbro på tværs af mudderhullet. Dette vil være bidragende til at øge indblikgenerne for beboerne ved de gamle historiske strandgrunde betragteligt og mere end hvad man bør kunne tåle.

Det vil være nødvendigt for ejerne af de historiske strandgrunde, at opføre rækværk for at opnå tilstrækkelig privatliv (Høring af berørt myndighed sagsid: 22/23611 side 11). Et rækværk vil ikke tjene formålet med at bevare og opleve de historiske strandgrunde, som ønskes af Svendborg museum.

Vurderingen fra kommunen findes på side 96: Kommunen finder det er tåleligt med indblikket. De skriver: ”Det vurderes at være mindre påvirkninger, som kan tåles for oplevelsen af kulturmiljøet og den tættere adgang til baghaverne”.

Der tilføjes:

”Løsning B (ref. Skitserede gangbroløsning over mudderhullet): Ved denne løsning trækkes gangbroen 20-25 meter ud i søterritoriet og placeres min. 45 meter fra boligbebyggelsen”.

Løsningen udføres med en højde, der centralt på anlægget tillader mindre joller og små både uden mast at sejle under.

Det vurderes, at denne løsning mindsker den visuelle reminiscens (ref. Mindelse eller genklang) af kulturmiljøets strandgrunde ved Mudderhullet, da broen trækkes min. 45 m væk fra boligbebyggelsen”.

Der må forventes en mere afdækkende og fyldestgørende redegørelse fra Svendborg Kommune end blot antagelser, som ved afdækket i forslag til høring 689.

Beboerne ved de historiske strandgrunde er ikke enige i, at der ikke er øget støjgener (Høring af berørt myndighed sagsid: 22/23611 side 25), da kommunen ud over øget trafik også inviterer til ophold på anlægget.

Der fremgår ikke i lokalplansforslaget 689 en fyldestgørende redegørelse for, om der vil opstå genepåvirkning ved indblik eller støj ved en etablering af en gangforbindelse på tværs af Mudderhullet.

Beboerne ved de historiske strandgrunde mener, at der vil opstå ikke tålelige genepåvirkninger ved indblik ved en etablering af en gangforbindelse på tværs af Mudderhullet.

Beboerne ved de historiske strandgrunde mener, at der vil opstå ikke tålelige støjgener, ved en etablering af en gangforbindelse på tværs af Mudderhullet.

Slutteligt gøres der opmærksomhed om følgende forhold:

Kan kommunen lave lokalplan involverende søterritorie?

Staten har højhedsret over søterritoriet. Byzoner har dog særregler.

LBK nr 1157 af 01/07/2020, Planloven Paragraf 15 stk 2 beskriver hvad en lokalplan kan optage bestemmelser om. I punkt 27 præciseres.

”anvendelsen af vandområder i et byomdannelsesområde, jf. § 11 d, inden for eller i tilknytning til en havns dækkende værker”.

Hvad er et *byomdannelsesområde*?

For at belyse det spørgsmål der er ret vigtigt, gøres opmærksom på en afgørelse i planklagenævnet (Afgørelse planklagenævnet: 16.07.2024 9.52).

Sønderborg havn ønsker lystbådehavn frem for opførelse af 20 husbåde til ferieformål. Privat ejer klager over, at Sønderborg kommune har lavet en lokalplan gældende søterritoriet.

I afgørelsen præciseres kommunens beføjelser på søterritoriet i byzone.

På side 8 skrives:

”Det fremgår ikke direkte af planloven, om søterritoriet er omfattet af loven. Den almindelige opfattelse af planlovens regler er, at de som udgangspunkt alene gælder for landarealer og ikke for planlægning på søterritoriet. Dette understøttes også af planlovens § 34, stk. 1, som fastlægger, at hele landet er opdelt i byzoner, sommerhusområder og landzoner.

I planloven er der dog bestemmelser om vandområder i byomdannelsesområder i §§ 11 b, stk. 1, nr. 13 og 15, stk. 2, nr. 26 og 27". De fortsætter:

"Der er i planlovens § 15, stk. 2, fastsat udtømmende bestemmelser om, hvad der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan (lokalplankataloget). Enhver lokalplanbestemmelse kræver en saglig, planlægningsmæssig begrundelse".

"Der kan lokalplanlægges for udformningen af anlæg og anvendelsen af vandområder i et byomdannelsesområde, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 og 27".

Definition af byomdannelsesområde.

"Et byomdannelsesområde er et område, hvor miljøbelastende erhvervsformål og havneformål er ophørt og under afvikling, jf. planlovens § 11 d, og som omdannes til boligformål, institutionsformål, centerformål, rekreative formål mv., jf. lovens § 11 b, stk. 1, nr. 5. Området kan alene omfatte et eksisterende havneområde".

Kommunen kan ikke lave lokalplan på søterritoriet i Mudderhullet.

Kommunen ønsker jvf lokalplan 689, at omdanne et erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde. Vi gør opmærksom på at området i dag består af erhvervsjendomme bestående af kontorbygninger, tomme trælasthaller, parkeringsudlejning. Desuden findes i dag havneaktivitet med udlejning af bådepladser (Lokalplansforslag 689 side 7).

Vi bemærker, at ingen af de i definitionen formål er ophørt. Ifølge Planloven, lever området ikke op til definitionen af et byomdannelsesområde og der kan således ikke laves lokalplan der involverer søterritoriet.

Planområde B er ikke beskrevet med gangsti på landområde

Ved denne skrivelse gør vi kystdirektoratet opmærksom på, at en offentlig passage foran det nye byggeri på planområde B, ikke er beskrevet eller indtegnet i andre former, end at en løsning kunne ende med, at der skabes adgang på søterritoriet for tilstrækkelig passage. Det eneste sted vi finder stien beskrevet, er i udbygningsaftalen, som fortsat er foreløbig.

Kystdirektoratet har tidligere udtalt sig om, at de ikke giver lov til broer, der opføres i forbindelse med dårlig planlægning. Som eksempel har Kystdirektoratet nævnt byggeri til havnekant, hvor søterritoriet har grænser for hvad vandet skal være problemløser for (Bilag 1). Beboerne frygter at sådan en løsning er undervejs. At offentlig sti føres forbi planområde B over søterritoriet.

Et sted er projektet beskrevet og det er i artikel i Fyns Amts Avis den 01.02.24, hvor borgmester i Svendborg Kommune Bo Hansen interviewes om den offentlige sti. Han citeres: "Offentligheden får til gengæld adgang til den plads, der rummer de store, gule pakhuse, Den Italienske Villa og Målerhuset, ligesom det også vil blive muligt at gå på en cirka tre meter bred promenade langs vandet. Dog vil man, når man går forbi det nye boligområde på promenaden, se ind i en betonmur, da punkthusene som bekendt skal stå på en plint" (Bilag 7).

En gangbro over Mudderhullet virker også som en løsning på en dårlig planlægning og er ikke en nødvendighed. Der findes allerede en adgang til Planområde A fra Kullinggade og der er unklart at skabe adgang ved nybyggeriet planområde B.

Man må ikke gøre forskel på folk.

I artikel i Fyns Amt Avis den 01.02.24 interviewes Borgmester i Svendborg kommune Bo Hansen. Han beskriver det nye byggeri planområde B og beskriver den plint byggeriet kommer til at blive bygget på. Han beskriver den promenade der løber langs vandet, og i den forbindelse siger han:” Og så er det da rigtigt, at selve boligområdet bliver hævet så meget, at det vil føles unaturligt at færdes imellem boligerne, men hvad skal man også der? Jeg kan godt forstå, at dem der skal bo i området, vil have noget privatliv, hvis der – især om sommeren – går tonsvis af mennesker lige forbi, siger borgmesteren” (Bilag 7)

Beboerne på de historiske strandgrunde vil gerne tydeliggøre, at de samme hensyn skal tages foran grundene.

Kunne en løsning være en gangpassage over Mudderhullet med en klap, således at fartøjer med mast og frihøjde på mere end 1.8 m vil kunne sejle igennem?

Der er tidligere foreslået et scenarie 4, hvor en gangbro forløber på den anden led i havnebassinet. Gangbroen i scenari 4 er beskrevet med en klap. Forespørgsel til Svendborg Havn ved havnemester Christian Steffensen (ref. Svendborg Havn er ejet af Svendborg Kommune) lægger op til, at gennemsejling igennem to klapper (ref. ”Den blå kant” skaber en ydre gangforbindelse med klap) ikke er realistisk, da der er for lidt plads (Bilag 8).

Løsning med en klap i gangbroen over Mudderhullet foran de historiske strandgrunde er ikke acceptabel, da beboerne på sammen måde som Svendborg havn, ikke tåler 2 klapper.

Offentlig adgang er tilstrækkelig uden broløsning.

Svendborg Kommune har en udviklingsplan for Svendborg Havn. Svendborg Kommune beskriver nødvendigheden for en øget offentlig adgang til pladsen med de gule pakhuse fra henholdsvis havnepladsen og til gasværkskajen.

Vi vil gøre opmærksom på, at der i forvejen skabes en bred adgang fra vest ved Den Italienske Villa, hvor der ligger en torv lignende plads.

Vi mener at forbindelsen til det offentlige område er tilstrækkeligt ved adgangen fra vest, hvor man kan komme til området i bil, på cykel og til fods.

Offentlig sti fra Baagøe og Ribers grund til gasværkskaj.

Svendborg Kommune kan kun få adgang fra Baagøe og Ribers plads ved de gule pakhuse og til Gasværkskajen mod syd ved at passere forbi en privat matrikel ejet af Jørgen Lundsgaard og Niels Højlund (Svendborg Bygrunde 543b). Der vil opstå det samme problem, som foran de historiske strandgrunde. En evt. promenade skal føres over søterritoriet eller over grunden og resultere i indgriben i ejendomsretten.

Bro måtte fjernes af Svendborg Havn (ref. Svendborg Kommune).

Tidligere afgørelser vedrørende søterritoriet i Mudderhullet. Der vedlægges brev stilet til Svendborg Havn den 07.07.2006, dokumentnr. 06/00421-5 af Fuldmægtig Jørgen Bisgaard ved Kystdirektoratet (Bilag 9).

Kystdirektoratet skriver:”Imidlertid finder Kystdirektoratet ikke, at en sådan myndighedsudøvelse indebærer en ret for havnen til at afskære dens naboer fra en rimelig adgang til – og udnyttelse af – søterritoriet ud for deres kystejendomme”.

Der følger: ”En sådan ret til udvidelse skal imidlertid administreres i overensstemmelse med almindelige naboetslige grundsætninger”.

Sagen er endt med, at Svendborg Havn har flyttet en bro, således at der er plads til bådepladser ud for matrikel nr 544a (Bilag 10).

Hans Jørgen Riber har af kystdirektoratet og Svendborg Kommune fået godkendt bådebro og pæle foran matrikelnummer 544a.

Fordeling af søterritoriet.

Efterfølgende i 2008 finder ejer af matrikel 543b (Hotel Ærø v. Jørgen Lundsgaard) ikke søterritoriet korrekt fordelt. Jørgen Lundsgaard repræsenteres af advokat Flemming Schmidt og Hans Jørgen Riber repræsenteres af advokat Hanne Mølbeck.

I enighed er søterritoriet delt efter nærhedsprincippet. Princippet beskrives i ferskvandsfiskeriloven nr. 371 af 2. juni 1917, §1, hvorefter fiskeretten tilkommer ejeren af den tilstødende ejendom ”på den del af vandet, der til enhver Tid ligger hans jordlod nærmere end nogen anden Jordlod” (Bilag 11).

Indgreb i ejendomsretten

Svendborg kommune er bevidste om, at der kan være konflikter med grundlovens §73 ved de historiske strandgrunde. I lokalplansforslaget 689 side 42 skrives: ”At ændringer vedrørende de tinglyste broer ved de historiske strandgrunde, kan medføre indgreb i ejendomsretten”.

Beboerne Kullinggade 17-27

Kontakt:

Kullinggade 23C
5700 Svendborg

Nummer på høringssvar	21
Adresse	Strandvej 49
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	<p>Kære politikere. Vil I ikke nok stå ved jeres tidligere planer om åbne områder, rekreative oaser og bred social forskellighed i de boliger som bygges? Svendborg har ikke brug for at hele bymidten, særligt vor alles havnemiljø bliver klistret til med rigmandsgettoer - lejligheder og boliger som kun heldige tilflyttere som har solgt dyrere boliger i København har råd til. Tænk på velfærdssoldaterne, som uddannes i byen!, de studerende og alle de andre som ønsker at bosætte sig i Svendborg, bliveboende, søge almindelige gode jobs, og de som dagligt nyder byens havnemiljø og de åbne områder som lader øjet vandre. I slap fra det med Toldbodvej. Vælgerne er ikke med jer endnu en gang. Indse nu hvad svendborgenserne ønsker sig, ikke potentielle tilflyttere eller magtliderlige bygherrer.</p>

Nummer på høringssvar	22
Navn	Advokat Joan Vollertsen og Advokat Gert Lund
Adresse	Mariane Thomsens Gade 1C, 8.
Postnummer	8000
By	Aarhus C
Kommentar	Høringsskrivelsen indgives på vegne af vores 8 klienter i Kullinggade, 5700 Svendborg.
Vedhæftede filer	Klik her for at se vedhæftet

E-brev: plan@svendborg.dk
Svendborg Kommune
Plan og Udvikling
Frederiksø 4a, 1. sal
5700 Svendborg

Mariane Thomsens Gade 1C, 8.
8000 Aarhus C
Tlf. +45 87 34 34 34
office@interlex.dk
www.interlex.dk
CVR-nr. DK 74260519

Dato:
05.09.2024

J.nr.:
388582

Sekretær:
Dorthe Porse
Dir. tlf. 87 34 34 45
dop@interlex.dk

Vedr.: Høringsskrivelse vedrørende Kullinggade 29 – Forslag til lokalplan 689 og forslag til
kommuneplantillæg 2021.17

Som advokat for beboerne på Kullinggade 17,19, 21, 23 og 25 og 27, 5700 Svendborg skal jeg hermed fremsende høringsvar på forslag til lokalplan 689 og forslag til kommuneplantillæg 2021.17

Nærværende høringsvar sigter navnlig på, at der i forslaget til lokalplan 689 samt forslag til kommuneplantillæg 2021.17 gives mulighed for en broforbindelse for gående fra Havnepladsen (matr.nr. 7000z) til Baagøe og Ribers plads.

I planerne er der opstillet følgende to løsningsmodeller for den pågældende broforbindelse:

Løsning A: En gangbro, der skal sammenbygges med boligatriklernes bådebroer (matr.nr.: 547, 548, 549, 550, 551, 552 og 553, Svendborg Bygrunde) eller ligge tæt opad.

Løsning B: Gangbroen opføres her 20-25 meter ud i søterritoriet og placeres min. 45 meter fra boligbebyggelsen. Løsningen udføres med en højde, der centralt på anlægget tillader mindre joller og små både uden mast at sejle under.

Det skal her bemærkes, at løsningsforslagene afspejler henholdsvis scenarie 2 og 3 i de fire scenarier, hvilke der blev opstillet for broforbindelsen i forbindelse med dialogmøde af den 7. februar 2024.

I den anledning skal det anføres, at vi ved skrivelse af 26. april 2024 fremsendte indstilling om, at Svendborg Kommune, ud fra de fire opstillede scenarier, valgte ”*Scenarie 1 – ny forbindelse på land, 3 m bred*”. Ved selvsamme skrivelse informerede vi Svendborg Kommune, om at vores klienter ikke ville medvirke til gennemførelsen af Scenarie 2 – 4.

I nærværende tilfælde, hvor Svendborg Kommune netop er gået videre med scenarie 2 (Løsning A), samt scenarie 3 (Løsning B), skal jeg fremkomme med følgende indsigelser mod broforbindelsen.

En indre broforbindelse er ikke "nødvendig"

Som nævnt ovenfor indstillede vi ved skrivelse af 26. april 2024 til, at kommunen ud fra de fire opstillede valgte "Scenarie 1", der kunne bestå af en ny forbindelse på land, der var 3 meter bred. Det kan her bemærkes, at ejeren af Kullinggade 29 havde tilbudt Svendborg Kommune en udbygningsaftale om at betale kr. 1.250.000,00 i henhold til planlovens § 21 b.

Scenarie 1 var her en løsning, der opfyldte formålet, hvis Svendborg Kommune samtidig sikrede gennemførelsen af kystbeskyttelsesprojektet og en ydre forbindelse. Der er en forbindelse på land i dag langs Kullinggade 29 og ejeren af Gasværksvej havde sagt ja til at medvirke til adgang til Gasværkskajen ved at afstå jord til at etablere en indre kant. Der er i dag en bro langs Ribergrunden, som kan forbindes til Gasværkskajen, og der kan etableres en forbindelse ude ved sejlskibsbroen (ydre broforbindelse).

Den af ejeren af Kullinggade 29 tilbudte udbygningsaftale i henhold til Planloven § 21 b kunne derved opfyldes. Etablering af kaj og havneanlæg i havneområder er eksempler på fysiske infrastrukturanlæg, som kan indgå i udbygningsaftaler efter planlovens § 21 b

Det er således ikke nødvendigt at opføre yderligere indre broforbindelser for at opfylde formålet. Det medfører, at kravet om nødvendighed ikke er opfyldt, og at der ikke er grundlag for at vedtage et tillæg til kommuneplan eller lokalplan om yderligere indre broforbindelser.

Den blå kant

Svendborg Kommune har udskudt at planlægge/udføre Den blå kant.

Etableringen af Den blå kant og vedtagelsen af en bro langs det nye område vil medføre, at formålet bag en indre broforbindelse Løsning A og B vil bortfalde.

Såfremt sagsbehandlingen af etableringen af "Den Blå Kant" bevidst sættes i bero eller udskydes, varetager Svendborg Kommune usaglige hensyn – og handler i strid med magtfordrejningsgrund-sætningen. Saglighedskravet gælder også ved udførelse af faktisk forvaltningsvirksomhed og dermed i forbindelse med vurderingen af, om projektet skal realiseres. Undladelse af at realisere et projekt for først at få vedtaget et andet projekt (kvalificeret forsinkelse) betegnes som magtfordrejning, såfremt udsættelsen ikke hviler på et sagligt grundlag. Der er ingen oplysninger om, hvorfor Den Blå Kant ikke projekteres og udføres, selvom den nævnes flere steder i lokalplanforslaget som en del af den samlede plan for området.

Ekspropriation

Det fremgår af lokalplanforslaget under servitutter (deklaration 13 – 17), at lokalplanforslaget kan udgøre et indgreb i ejendomsretten overfor vores klienter i strid med grundlovens § 73.

Det må lægges til grund, at vores klienters bådebroer er beskyttet ved en tinglyst deklaration, og derfor synes der ikke at være tvivl om, at vores klienter har en ejendomsret til disse, der er omfattet af grundlovens ejendomsbegreb.

Det vurderes endvidere at kunne lægges til grund, at vores klienters indsejlingsret (brugsret) i sig selv udgør en ejendomsret, der er omfattet af ejendomsbegrebet.

Samtidig fremgår det af lokalplanforslaget, at kommunalbestyrelsen har vedtaget, at lokalplanen ikke skal muliggøre ekspropriation.

Både løsning A og B vil medføre et indgreb i ejendomsretten og udgøre ekspropriation, og indgrebet er beskrevet således i lokalplanforslaget under Miljøscreening af delområde C:

"Delområde C

I delområde C gives der mulighed for en broforbindelse for gående fra Havnepladsen (matr.nr. 7000z) til Baagøe og Ribers plads. Det vurderes ikke at en mindre broforbindelse i Søndre Havn med bropiller i vandet vil have en påvirkning på vandmiljøet, da byggeriet sker i et begrænset omfang og i inderhavnen. Der gives mulighed for to forskellige løsninger (linjeføringer), henholdsvis A og B.

Løsning A: Gangbroen kan sammenbygges med boligatriklernes bådebroer (matr.nr.: 547, 548, 549, 550, 551, 552 og 553, Svendborg Bygrunde) eller lægge tæt opad, så både fortsat kan fortøjes på ydersiden af en offentlige broforbindelse.

Det vurderes, at denne løsning vil give en visuel påvirkning af boligernes baghave, som munder direkte ud i vandet, kaldet mudderhullet. Broens nærhed til baghaverne vil medføre, at gående på broen vil komme nærmere skelgrænsen. Det vurderes at være mindre påvirkninger som kan tåles for oplevelsen af kulturmiljøet og den tættere adgang til baghaverne. Såfremt der ikke kan gives plads til bådene langs løsning A, vurderes det at være en større påvirkning af eksisterende brug.

Løsning B: Ved denne løsning trækkes gangbroen 20-25 meter ud i søterritoriet og placeres min. 45 meter fra boligbebyggelsen. Løsningen udføres med en højde, der centralt på anlægget tillader mindre joller og små både uden mast at sejle under.

Det vurderes, at denne løsning mindsker den visuelle reminiscens af kulturmiljøets strandgrunde ved Mudderhullet, da broen trækkes min. 45 m væk fra boligbebyggelsen.

Ved denne placering vil det afskære visse bådtyper og både med mast at komme helt ind til Mudderhullet og lægge til. Dette vurderes som en påvirkning af boligerne med baghaver til Mudderhullet, da det fjerner en mulighed for både over en vis højde, forventeligt 1,8 - 2 m, at indsejle og ligge til der. Det vurderes som et begrænset antal pladser der vil blive indskrænket i forhold til havnens størrelse, men en påvirkning af boligejernes muligheder for bådtyper. Bådebroerne vil stadig kunne anvendes og boligernes vandadgang afskæres ikke."

Formålet med lokalplanforslaget kan dermed ikke realiseres, hvorfor vedtagelsen af den del af forslaget (Område C) vil kunne tilsidesættes som ugyldig.

Tilladelse fra kystdirektoratet

Naturbeskyttelseslovens § 22, stk. 2, jf. stk. 1 medfører, at offentligheden ikke har krav på adgang til kyststrækninger, der inden den 1. januar 1916 er udlagt som have eller havneanlæg. Bestemmelsen afgrænses af daglig lavvandslinje, idet søterritoriet begynder ved højvandslinje. Beboernes

haver og havneanlæg, der er etableret før 1. januar 1916, er dermed beskyttet efter naturbeskyttelsesloven ud til højvandslinjen.

Såfremt der er etableret bådebroer på søterritoriet, som ikke er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 22, vil beboernes bådebroer være beskyttet af en tilladelse fra Kystdirektoratet og en deklaration, som er tinglyst på ejendommene. Løsning A vil derfor være i strid med deklarationen, ligesom både Løsning A og B kræver Kystdirektoratets tilladelse efter kystbeskyttelseslovens § 16 a, idet udførelsen af anlæg til andre formål end kystbeskyttelse kræver tilladelse af Kystdirektoratet. Dette er da også anerkendt af Svendborg Kommune i forslag til lokalplan 689.

Her skal det bemærkes, at det må antages, at Kystdirektoratet ikke meddeler tilladelse til Løsning A og B i henhold til Kystbeskyttelseslovens § 16 a, eftersom beboerne har en tilladelse til bådebroer på søterritoriet, der er tinglyst på ejendommene, og kun kan tilbagekaldes, såfremt det er nødvendigt. Det er ikke nødvendigt, når Svendborg Kommune gennemfører et kommunalt kystbeskyttelsesprojekt efter kystbeskyttelseslovens kapitel 1 c. Derudover kan der henvises til Kystdirektoratets administrationsgrundlag om inddragelse af lokale borgere, respekt for den danske kulturarv.

Bevaringsværdier

Svendborg Kommune har udpeget området ved Mudderhullet som kulturmiljø, som ikke må forringes, og Svendborg Museum har ved skrivelse af 5. oktober 2016 anbefalet, at der skal tages et udstrakt hensyn til områdets bevaringsværdier ved beslutninger om overgang til nye byfunktioner. Det bemærkes, at Svendborg Kommune er forpligtet til at inddrage de kulturhistoriske værdier ved planlægningen, jf. museumsloven.

Et af formålene med lokalplanforslaget er en forbedring af lokalområdet ved at skabe adgang til havnens blå kant og gangforbindelse fra havnepladsen (via matrikel 7000Z) til Baagøe / Ribers Plads (matrikel 544a).

I beskrivelsen af lokalområdets kulturmiljø er der om mine klienters ejendomme anført følgende:

"Smalle strandgrunde med boligparceller i Kullinggade har fortsat direkte adgang til sundet, og set fra kysten danner bebyggelsen med haver og små anløbsbroer en historisk reminiscens fra den oprindelige havnefront, som var brudt af anløbsbroer for de private ejendomme. De små huse blev fortrængt af last og gods og de engang måske 200 huse, som havde haver helt ned til Svendborg Sund, er i dag i 'Mudderhullet' blevet til seks ejendomme, som ligger med facaden ud til Kullinggade og med grunde ned til Mudderhullet. Matriklerne er ikke yderligere beskrevet i kommuneplanen, idet kulturmiljøets bærende bevaringsværdier er knyttet til områdets Gule Pakhuse, deres funktion som kornmagasiner og deres tilknytning til kornsalgshavnen i 1800 tallets kornsalgsperiode."

Det anføres i forlængelse af beskrivelsen, at det bl.a. er kommunalbestyrelsens mål med lokalplanforslaget at bevare den særlige matrikelstruktur mellem Kullinggade og Mudderhullet, og at udviklingen inden for kulturmiljøet sker på baggrund af stedets kvaliteter, særpræg og lokal identitet.

Broforbindelsen over Mudderhullet er i direkte modstrid med målet om at bevare og respektere områdets kulturarv og historiske karakteristika, og derfor har Svendborg Museum også udtalt sig imod Løsning A og B, som er en del af lokalplanforslaget.

Det fremgår heller ikke af lokalplanforslaget, hvordan planen sikrer bevarelsen af områdets kulturarv, og dette saglige hensyn er ikke prioriteret i tilstrækkelig grad.

Afslutningsvis skal det for god ordens skyld oplyses, at vores klienter er:

- 1) Kullinggade 17, 5700 Svendborg
- 2) Kullinggade 19, 5700 Svendborg
- 3) Kullinggade 19, 5700 Svendborg
- 4) Kullinggade 21, 5700 Svendborg
- 5) Kullinggade 23, 5700 Svendborg
- 6) Kullinggade 25, 5700 Svendborg
- 7) Kullinggade 25, 5700 Svendborg
- 8) Kullinggade 27, 5700 Svendborg.

Med venlig hilsen

Gert Lund
Advokat (H), partner

Joan Vollertsen
Advokat (H)

Nummer på høringssvar	23
Navn	for DMfL
Adresse	Kedelsmedstræde 31
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	Høringssvar BY OG KULTURMILJØ delområde A. Vi foreslår mulighed for flytning af eksisterende tørrelade til tømmer til en placering mellem de to pakhuse. Derved kan man - på baggrund af tidligere anvendelse af pladsen - muliggøre en indretning af pladsen, der giver mulighed for f.eks. udførelse af indendørs istandsættelse af både - af praktiske grunde og for at gøre det visuelt for publikum. Det er en vigtig del af vores formidling. I fredningen åbnes der mulighed for at placere et bygningsværk som tørrepladsen, men denne mulighed er ikke medtaget i lokalplanudkastet. Det vi være en stor styrke hvis denne mulighed kunne indarbejdes. Vi henviser endvidere til Svendborg Museums udgivelse "Østers og havregrød", side 148, hvori gengives en illustration af tørrelade på den forslåede placering på et nytårskort fra 1907. Danmarks Museum for Lystsejlad

Nummer på høringssvar	24
Adresse	Niels Juels Vej 16
Postnummer	5700
By	Svendborg
Kommentar	
Vedhæftede filer	Klik her for at se vedhæftet

Til Planafdelingen

Svendborg Kommune

Den 4. september 2024

Hørings svar fra Beboerforeningen for området omkring lystbådehavnen

Trafikken

Vi er bekymrede for, at der med den høje bebyggelsesprocent, og dermed mange nye beboere med biler, vil komme en væsentlig stigning i biltrafikken i Kullinggade, Valdemarsgade og området omkring Lystbådehavnen. Dette område med små smalle villaveje, med privatparkering i begge sider af vejene, vil ikke være i stand til, trygt og sikkert, at håndtere denne ekstra trafikbelastning, hvilket også vil påvirke området negativt for cyklister, fodgængere og beboere.

Vi ønsker at man sikrer, at der ikke sker en større trafikbelastning end der allerede er i dag. Og vi mener, at det er meget vigtigt, at man samtidig med beslutningen omkring boligerne OGSÅ træffer nogle relevante beslutninger om trafikomlægning, til at sikre at der ikke sker en voldsom trafikbelastning i vores område.

Med den forestående ændring af færgerstørrelserne mellem Svendborg og Ærø, må vi i fremtiden forvente en øget trafikbelastning i området med køretøjer der skal til og fra færgerne.

Vi er på borgermødet blevet oplyst om, at der udarbejdes en mobilitetsanalyse for hele byens trafikafvikling og -udvikling, som først er afsluttet efter nytår. Vi ønsker derfor at beslutningen vedr. Baagøe og Riber-grunden først træffes, når trafikanalysen er afsluttet, og byens fremtidige trafikafvikling er blevet besluttet,

Vi ønsker desuden at blive involveret i de potentielle forslag til trafikløsninger i kvarteret.

Parkering

Vi mener ikke, at antallet af parkeringspladser tilknyttet byggeriet vil være nok. Vi forudser derfor, at der vil være mange nye beboere og deres gæster, som kommer til at parkere i området omkring lystbådehavnen, samtidig med at der fjernes parkeringspladser fra Kullinggade.

Vi er bekymrede for at der vil være endnu flere, der parkerer i kvarteret end der er i dag. Der er allerede mange, der parkerer i vores område, som ikke bor i kvarteret. Især Færgevej, Willemoesvej, Herluf Trolles Vej og den del af Strandvej der er tættest på bymidten er hårdest belastet, med parkering i begge sider af vejen.

Åbenhed og udtryk i bebyggelsen

Vi er bekymrede for at der skabes en tunnel-effekt i Kullinggade, hvis der ikke skabes gennembrud mellem boligerne mod Kullinggade. Der skal stilles krav om en opdeling af den lange karrè, således at der bliver 2 til 3 indsyn/vandkik, når man færdes på Kullinggade, det vil åbne området for såvel beboerne som for forbipasserende.

Det vil også give mulighed for at beboerne vil kunne frasætte deres cykler, barnevogne m.m. ved dertil indrettede cykelparkeringsområder på bagsiden af husene, så de ikke skal stå og fylde og blokere på det smalle fortov (1 - 3 meter)

I beskrivelsen s. 21 i forslaget til lokalplanen mener vi, at der er for meget subjektivitet lagt ind i teksten, idet der ikke stilles specifikke krav til facadens udtryk. Vi henviser til de fine nybyggede boliger, der allerede er opført i Kullinggade 5-8, hvor facaden har en fin afveksling, der passer godt ind i det omliggende kvarter. Her er der skiftende farver på facaderne, forskellige kviste, sprossede vinduer, forskellige døre og rødt tegltag.

Med venlig hilsen

Formand

Beboerforeningen for området omkring Lystbådehavnen.

Nummer på
høringssvar

25

Adresse

Valdemarsgade 8

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

De kommunale rammer tilgodeser i alt for høj grad bygherres ønsker. Byggeriet fremstår derfor for højt, så Kullinggade kommer til at fremstå som tunnelgade. Den sammenhængende boligrække mod kullinggade bør trækkes tilbage mod kysten og give plads til cykelsti og evt. bilparkering. Bebyggelsesprocenten bør nedbringes ved reduktion af en etage på hver boligenhed. Ved vandet bør gives plads til promenade med plads til gangsti og cykelsti

Nummer på
høringssvar

26

Adresse

Strandvej 40

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Det er fint at der bygges nyt og udvikles på grunden Kullinggade 29. Dog giver lokalplanforslaget alt for vide rammer for hvor meget der må bygges og sætter for få rammer der sikrer at fremtidigt byggeri passer ind i områdets skala og arkitektur. Min anbefaling er at lokalplanen bør tilpasses de anbefalinger/ principper som administrationen har beskrevet i sagen i Kommunalbestyrelsen i juni 2023 inkl. bilag 3 i sagen. Udklippet tekst fra sagsfremstillingen: Administrationen anbefaler, at den videre planlægning for planlægning af Kullinggade 29 tager udgangspunkt i fire principper. Disse er udarbejdet med afsæt i byherres projektforslag, administrationens tidligere fremlagte analyse (Bilag 3. Analyse) og høringssvarene fra den forudgående høring, jævnfør Bilag 2. (Bilag 2. Høringsnotat). Indretning af lokalplanområdet med gode adgangsmuligheder og udsyn til og fra vandet 1.1 Området skal indrettes, så der skabes gode forbindelser til og fra det omliggende byområde, udsyn til og fra områdets kulturmiljø og attraktioner, så Kullinggade 29 bidrager til kvalitets- og oplevelsesrige forbindelser i lokalområdet. 1.2 For at understøtte sammenbindingen af byens historiske centrum og Svendborg havn samt understøtte intentionerne om en sammenhængende forbindelse langs vandet, skal der sikres passager fra Kullinggade til promenade langs havnefronten. Tilpasning af ny bebyggelse til lokalområdet eksisterende skala og kontekst 2.2 Ny bebyggelse må i højde og bredde ikke bryde væsentligt med den eksisterende "skyline" af Svendborg og må derfor i sin form og sit udtryk ikke virke dominerende på området. Bebyggelsens højde må være op til kote 18,7 svarende til 4 etager (jf. tidligere politisk besluttede principper). 2.3 Nyt byggeri skal aftrappes mod vandsiden for at sikre et varieret udtryk. 2.4 Der skal i planlægningen sikres hensyn til boligernes indretning og omgivelser i forhold til støj og dagslys. Ny bebyggelse tager udgangspunkt i lokalområdets eksisterende karakter, formsprog og udtryk 3.1 Bebyggelsen skal referere til den eksisterende bebyggelse på ejendomme i materialitet og taghældning. Der skal derfor være saddeltag med høj taghældning mod Kullinggade og lav hældning mod vandsiden. 3.2 Byggeri mod Kullinggade må højst være 2 etager med udnyttet tagetage, svarende til 12,5 meter. 3.3 Husdybde mod Kullinggade skal tilpasses eksisterende og tilstødende bebyggelsers skala og udtryk. 3.4 Kullinggades eksisterende karakter med en opbrudt facadelinje skal videreføres med en kantzone der varierer i bredden, så der opnås en facadelinje med forskydninger langs Kullinggade. 3.5 Altaner på bebyggelsen mod Kullinggade skal integreres i bebyggelsen og holdes på egen matrikel. Indretning af lokalplanområdets byrum med velfungerende infrastruktur og velfungerende friarealer 4.1 Områdets udvikling må ikke forringe fremkommeligheden i og omkring Kullinggade. Lokalområdets infrastruktur skal sikre gode færdselsmuligheder for gående og cyklende til og fra lokalplanområdet. 4.2 Indretningen skal sikre tilstrækkelige friarealer til bynatur, ophold, parkering, affaldshåndtering mv jf. kommuneplanens retningslinjer. 4.3 Der skal tages hensyn til den Italienske Villa, så dennes toneangivende rolle fastholdes. 4.4 For at sikre en levende facade mod promenade ved vandet må terrændæk i bebyggelse mod promenade højst

promenade ved vandet, må terrændæk i bebyggelse mod promenade højest være 1,3 meter over terræn.

Nummer på
høringssvar

27

Adresse

Kullinggade 44

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Som nok en af de få i området er jeg positiv omkring udnyttelsen af Ribers grund – som den står i dag er jo trist og kedelig så ja, fint grunden bliver udnyttet og der bliver bygget boliger – MEN, det er jo tudetosset at give lov til etablering af omkring 100 nye boliger/lejligheder og KUN forlange 80 p pladser. Det er virkelig en ommer! I forvejen kæmper vi, både private men også firmaer i området med at finde plads til parkering af vore biler. Forskerparken er blevet så stor en succes at der mangler p pladser! Personalet fra sygehuset benytter også området – læs: Kullinggade, Valdemarsgade og de omkring liggende villaveje. Samtidig vil I give tilladelse til yderligere omkring 100 enheder og for at sikre trafiksikkerheden fjerner I p-pladserne i Kullinggade – fordi I giver tilladelse til at der bliver bygget helt ud mod Kullinggade – det kan I ganske enkelt ikke være bekendt! Der er pt. så stor brug for yderligere p pladser i området!! I bliver nødt til at bevare og sørge for yderligere p pladser. Dette kan gøres ganske enkelt ved at flytte byggeriet ud mod Kullinggade ganske få meter ind på grunden. Derved kan der bevares p pladser, et frit fortov og måske endda en cykelsti på denne strækning. Fremtiden bringer ikke færre biler, tvært imod – til mødet forleden sad jeg ved siden af et par som kom til mødet fordi de overvejede at købe en af boligerne og de kommer med 2 biler. Jeres udregning og tilladelse på 0,8 % p pladser er helt hen i vejret, den kommer ikke til at holde. I argumenterer og forklarer tilladelsen til de alt for få p pladser der skal etableres med at der bliver betalt ind til parkeringsfonden,....hmmmmmm..... det løser jo ikke parkeringsproblemerne i området! Jeg kan nævne et tidligere projekt i byen hvor parkeringsfonden også blev brugt som (dårlig) undskyldning og som i dag giver KÆMPE KÆMPE daglige problemer med manglende p pladser! Historien vil gentage sig her! Bekræft venligst min indsigelse! Med venlig hilsen John Haurits

Nummer på
høringssvar

28

Adresse

Valdemarsgade 14

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Som beboer i Valdemarsgade 14, oplever vi allerede i dag en voldsom belastning med meget trafik og tung trafik. Da Valdemarsgade har parkeringsbåde i den ene side, bevirker det, at der ofte opstår farlige situationer, hvor bilister kører på fortovet for at komme forbi eller undgå kollision. Med den nye bebyggelse i Kullinggade, vil trafikbelastningen blive endnu mere belastet og problematisk for billister og for beboer i Valdemarsgade. For at mindske trafikken anbefaler jeg at man gør Valdemarsgade ensrettet.

Svendborg Kommune Plan og Erhverv Frederiksø 4A 5700 Svendborg.
plan@svendborg.dk Kullinggade 29: Ideer, forslag og bemærkninger Først og fremmest tak fordi vi, igen, bliver inviteret til at indsende ideer, forslag og bemærkninger til høring forud for udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplan for området, Kullinggade 29. Den tættere byggeprocent, de højere bebyggelser og de manglende parkeringspladser indenfor arealet er alle forslag, der er yderst problematiske for os som beboere på Kullinggade nr. 30. Som beboer på Kullinggade nr. 30, foreslår vi igen, at der holdes en meget stor afstand mellem den fredede Italienske Villa og nybyggeriet. Holdes der fast i at åbne godt op, med et dejligt grønt område, en bred gennemgang til vandet og en indkørsel ved den del af bebyggelsen der er nabo til den fredede Italienske Villa, vil nuværende oplevelse af luftighed og dejligt lys, med kik til vandet og masterne på de gamle sejlskibe fortsat eksisterer. Luftigheden med kik til vandet og lyset, er fortsat af virkelig stor værdi for os på daglig basis. Opnås der dertil direkte adgang til vandkanten for os, vil vi være utrolig glade og taknemmelige. Vi foreslår også at bebyggelsen, langs Kullinggade, bliver så lav som mulig også lavere end først foreslået, trukket så langt tilbage på byggegrunden som muligt, som et minimum udfør Kullinggade 30, og med varierende afstand til Kullinggade - hvis ikke der kan opnås huller. Med lav bebyggelse, godt trukket tilbage på grunden og i varierende afstand til vejen, vil den øgede støj på Kullinggade, alt andet lige, få bedre mulighed for at fordele sig opefter. Støjproblemer er aktuelt eksisterende på Skattergade, på den strækning hvor der er høj og lige beboelse på begge sider af vejen. Det vil være så skønt at undgå forstærket støj, i form af ekko, på Kullinggade. Bekymringer i forhold til bebyggelsen Vi gentager herunder en række bekymringer, som fortsat er eksisterende for os: • Vil pilotering ved ny-bebyggelsen, få kvarterets gamle huse til at slå revner eller ødelægge dem på anden vis? Klimaskærmen på ejendommen Kullinggade 30, er nyligt restaureret! • Vil den øgede støjforurening, der alt andet lige må forventes fra til flyttende beboers biler, blive ulidelig for os der bor meget tæt på vejen? • Vil den øgede støjforurening blive ulidelig for os som har erhverv på Kullinggade? • Vil 'Latinerkvarterets' uvurderlige luftige og imødekommende atmosfære bestå? • Vil ny-bebyggelsen synes alt for høj? • Vil ny-bebyggelsen følge retningslinjerne for udseende af de gamle huse i området med røde tegltage og facader i pudsede almuefarver? • Vil der blive lukket af for eksisterende kik til vandet, fx hvis man tillader høj beplantning på området? • Vil vores hus miste værdi ved ny-bebyggelsen? • Vil vi miste lysten til at bo i Svendborgs 'Latinerkvarter', fordi den gode stemning og uvurderlige atmosfære - den luftige bebyggelse - og gennemsigtigheden ved kikket til vandet, forsvinder? • Vil det skabe kaos med alle de biler der skal parkeres udenfor bebyggelsen i et område hvor der allerede er manglende parkering? Vi takker endnu engang for indbydelsen til et konstruktivt og givende samarbejde, til glæde for alle parter. Vi glæder os til at følge processen. Med venlige hilsner Kullinggade 30

Kullinggade 29: Ideer, forslag og bemærkninger

Først og fremmest tak fordi vi, igen, bliver inviteret til at indsende ideer, forslag og bemærkninger til høring forud for udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplan for området, Kullinggade 29.

Den tættere byggeprocent, de højere bebyggelser og de manglende parkeringspladser indenfor arealet er alle forslag, der er yderst problematiske for os som beboere på Kullinggade nr. 30.

Som beboer på Kullinggade nr. 30, foreslår vi igen, at der holdes en meget stor afstand mellem den fredede Italienske Villa og nybyggeriet. Holdes der fast i at åbne godt op, med et dejligt grønt område, en bred gennemgang til vandet og en indkørsel ved den del af bebyggelsen der er nabo til den fredede Italienske Villa, vil nuværende oplevelse af luftighed og dejligt lys, med kik til vandet og masterne på de gamle sejlskibe fortsat eksisterer. Luftigheden med kik til vandet og lyset, er fortsat af virkelig stor værdi for os på daglig basis. Opnås der dertil direkte adgang til vandkanten for os, vil vi være utrolig glade og taknemmelige.

Vi foreslår også at bebyggelsen, langs Kullinggade, bliver så lav som mulig også lavere end først foreslået, trukket så langt tilbage på byggegrunden som muligt, som et minimum udfor Kullinggade 30, og med varierende afstand til Kullinggade - hvis ikke der kan opnås huller. Med lav bebyggelse, godt trukket tilbage på grunden og i varierende afstand til vejen, vil den øgede støj på Kullinggade, alt andet lige, få bedre mulighed for at fordele sig opefter. Støjproblemer er aktuelt eksisterende på Skattergade, på den strækning hvor der er høj og lige beboelse på begge sider af vejen. Det vil være så skønt at undgå forstærket støj, i form af ekko, på Kullinggade.

Bekymringer i forhold til bebyggelsen

Vi gentager herunder en række bekymringer, som fortsat er eksisterende for os:

- Vil pilotering ved ny-bebyggelsen, få kvarterets gamle huse til at slå revner eller ødelægge dem på anden vis? Klimaskærmen på ejendommen Kullinggade 30, er nyligt restaureret!
- Vil den øgede støjforurening, der alt andet lige må forventes fra tilflyttende beboers biler, blive ulidelig for os der bor meget tæt på vejen?
- Vil den øgede støjforurening blive ulidelig for os som har erhverv på Kullinggade?
- Vil 'Latinerkvarterets' uvurderlige luftige og imødekomende atmosfære bestå?

- Vil ny-bebyggelsen synes alt for høj?
- Vil ny-bebyggelsen følge retningslinjerne for udseende af de gamle huse i området med røde tegltage og facader i pudsede almuefarver?
- Vil der blive lukket af for eksisterende kik til vandet, fx hvis man tillader høj beplantning på området?
- Vil vores hus miste værdi ved ny-bebyggelsen?
- Vil vi miste lysten til at bo i Svendborgs 'Latinerkvarter', fordi den gode stemning og uvurderlige atmosfære - den luftige bebyggelse - og gennemsigtigheden ved kikket til vandet, forsvinder?
- Vil det skabe kaos med alle de biler der skal parkeres udenfor bebyggelsen i et område hvor der allerede er manglende parkering?

Vi takker endnu engang for indbydelsen til et konstruktivt og givende samarbejde, til glæde for alle parter. Vi glæder os til at følge processen.

Med venlige hilsner

A large white rectangular box redacting the signature of the sender.

Nummer på
høringssvar

30

Postnummer

5700

By

Svendborg

Kommentar

Håber ikke det bliver alt for meget betonbyggeri men tænker på at bygge noget i mursten / træ Som man også kunne være stolt af om 100 år Svendborg er en by med rigtig meget flot arkitektur så håber virkelig at Svendborg Kommune og de arkitekter virkelig tager det med i deres overvejelser Samtidig med at de beboere der bor omkring Ikke får Taget alt for meget af deres udsigt men placerer det som man gjorde engang så alle får lidt lang kig Claus Gudbjerg

Nummer på
høringssvar

31

Fra: Jørgen S. Lundsgaard <jsl@innocell.dk>
Sendt: 17. juli 2024 11:40
Til: Arne Ebsen <arne.ebsen@svendborg.dk>; Erik Meldgård Bendorf
<erik.meldgaard.bendorf@svendborg.dk>; Niels Højlund <niels@nordane.dk>
Cc: Hanne Frederiksen <Hanne@nordane.dk>
Emne: Fwd: Riber indsigelse

Fra: Jørgen Lundsgaard <jsl@innocell.dk>
Emne: Riber indsigelse
Dato: 17. juli 2024 kl. 11.30.57 CEST
Til: "Jørgen S. Lundsgaard" <jsl@innocell.dk>

Indsigelse

Kære Erik Meldgård Bendorf og Arne Ebsen

Jeg har fået en henvendelse fra "Mudderhullets" beboere, som påstår at vi, Forskerparken Aps ifølge Arne Ebsen, har givet tilladelse til inddragelse af areal til kyststien.

Lad mig slå fast: Det har vi ikke.

Som det fremgår af vores svar (se nedenstående): "Under forudsætning af at vi kan godkende det samlede projekt."

Det samlede projekt var ifølge vores tidligere henvendelse en lokalplan som dækkede hele området inklusiv Forskerparken.

Vi har allerede nu stærk gene af, at Svendborg Kommune har etableret adgangsvej til Forskerparken fra fra "Tuxens Plads" hvormed Øhavsstien med mere ledes op gennem Forskerparken. Det har medført at vi har måttet fjerne alle havemøbler og afspærre adgangene til altanerne som folk kravlede op på og påstod det var offentligt område!

Lad mig slå fast: Forskerparken er ikke en offentlig park ,men et privat område hvor der drives forskning, udvikling og produktionsvirksomhed. Offentligheden har ikke adgang, men Svendborg Havn har adgangstilladelse til

den nødvendige trafik i forbindelse med molens drift. Tidligere var området lukket med automatisk port.

I forbindelse med lokalplanen for Ribers plads er vi utilfredse med at man vil placere 5 etagers boliger (vi har tilladelse til 2.5) direkte op ad enheder med væresteder, laboratorier og pilotproduktion. Det medfører at miljøreglerne for boliger bliver trukket ned over Forskerparken og dermed forringer dens udviklingsmuligheder. Samt uvægerlig klager fra de nye beboere.

Det kan vi ikke godkende. Og det har vi tidligere givet udtryk for.

Med Venlig Hilsen

Jørgen Lundsgaard & Niels Højlund

Kære Erik

Tak for tilsendte

Vi er ikke sindede til at afstå areal. Men forventer at få tillagt det inddæmmede areal som normalt ved ændring af kystlinjen.

Men vi er sindede at give offentlig adgang på arealet under forudsætning af at vi kan godkende det samlede projekt.

Jeg prøver at få fat i Niels så han også er med på udtalelsen.

Jørgen S. Lundsgaard PhD

Man. Dir. ERD Aps

Forskerparken

Kullinggade 31

5700 Svendborg

tlf.: +45 62800000

mob.: +45 40100002

mail: jsl@innocell.dk

Nybyggeri i Baagø-Riber-kvarteret Kullinggade 29, 5700 Svendborg, Danmark.

"Baagø og Riber kvarteret" med Brogade , Kullinggade, Skattergade og Færgevej i Svendborg er et udpræget Cittaslow-kvarter anno 2023:

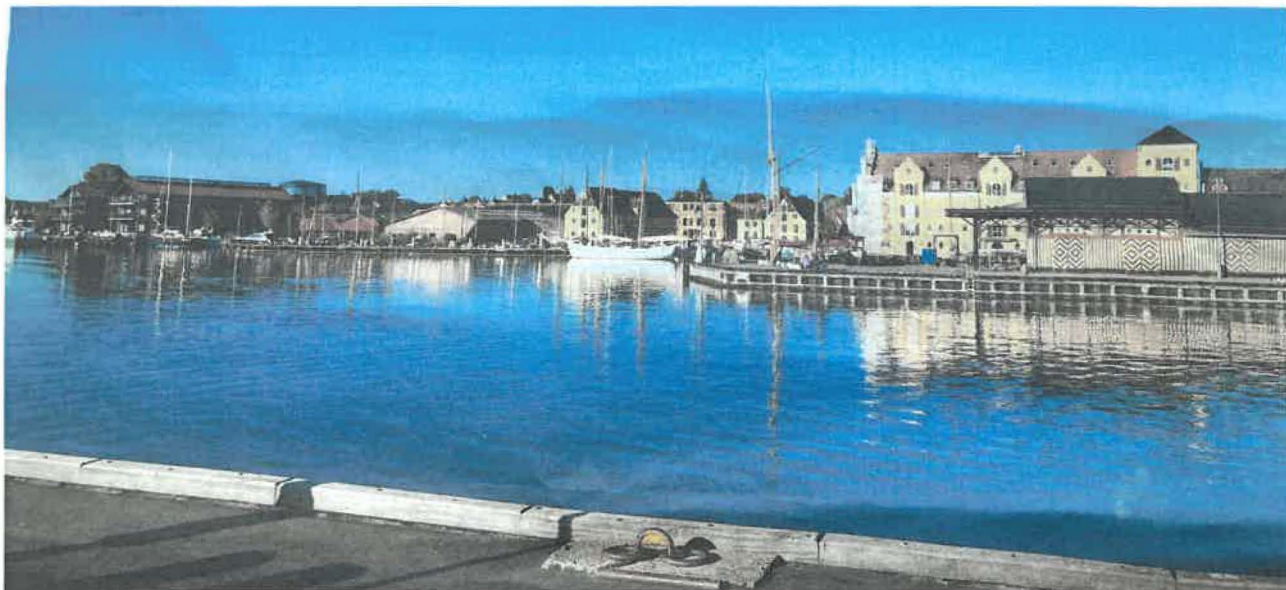


Foto fra Byplanlæggernes oplæg.



Fra Byplanlæggernes oplæg. Kullinggades særlige karakter: Langsom trafik- Detaljerig historisk bebyggelse- Opbrudt gadeforløb- Saddeltage- Brede kantzoner:



Anbefaling fra Byplanlæggerne vedr. bygningsdybder i Kullinggade:
Tilpasning af bygningsdybder til eksisterende og tilstødende bebyggelser.



Vores kommentar (Yderligere bemærkninger kan rekvireres ved Svendborg Museum) :
Baghaver fra Kullinggade nr 13 og til og med nr 27 går lige ned til det eneste velbevarede stykke middelalder-strand/ havn, der er tilbage og stadig bruges i dag.

Folk har ubrudt gennem mange hundrede år hevet deres små både med sejl ("Smakkejoller") op på stranden her. Bådene bruges stadig flittigt her på Sydfyn og er særlig karakteristiske for farvandet i Geopark "Det Sydfynske Øhav." På Frederikssøen, lige overfor stranden her, har lokale et fælles værksted, hvor de reparerer og bygger disse smakkejoller.

"Helges hus" i Kullinggade 6:





Foto fra den lokale avis.

Svendborgs næstældste hus fra 1660 beliggende i Kullinggade 6. Den danske stat bevilligede i 2016 penge til nyopførelse af det gamle hus, ved brug af de gamle byggeteknikker og materialer af bla. de ca 400 år gamle egetræsbjælker, der menes at kunne holde yderligere ca 400 år. Unge lærlinge blev lært op i disse teknikker.

"Helges hus" er Ca 90 meter fra grunden, hvor bygherren ønsker at bygge sine massive betonhuse.



Foto og tekst fra byplanlæggernes oplæg: "Kvaliteter omkring Søndre havn i dag.

Den lille skala bebyggelse langs vandet skaber et unikt og meget kvalitetsrigt område langs vandet. "

Vores kommentar: Miljøet omkring denne bebyggelse på Tuxensvej og den 102 år gamle plads til byens private fisker-joller, ligger ca 200 meter fra den matrikel, hvor bygherren ønsker at mellem 100-200 nye beboere skal bosættes uden noget videre udendørsareal til rådighed.

Dette lille stykke strand og havnemiljø benyttes flittigt af de fleste beboere i Baagø Riberkvarter og villakvarteret tæt ved. Om sommeren er her en vældig aktivitet, da også en stor kajakklub holder til her. 100-200 nye beboere vil overbelaste dette område.

"Det gode liv" i vores historiske Cittaslow- bydel : "Baagø-Riber-kvarteret" Anno 2023.
Middelalder-latiner kvarterets gader og stræder med Baagøe og Ribers smukke historiske bygninger, hænger smukt sammen med Geopark "Det sydfynske Øhav."

Ø-havet nås med færgerne fra dette kvarter. Svendborg kommune har i november 2022 søgt optagelse i Unesco's Globale Geoparker.

Turister rejser hertil langvejs fra, for at opleve Svendborgs hyggelige historiske kvarterer og vores levende havn.

Her i kvarteret er der en samhørighed mellem os beboere og en respektfuld omgang med områdets historie og vores fælles sårbare "vilde natur strand." Her er marehalm, vilde blomster, de små ydmyge røde træhuse og fiskerbådene for enden af Tuxensvej og Færgevej. Denne samhørighed skaber en særlig fælles identitet, hvor ensomhed og mistrivsel har svært ved at få fodfæste. Vi er mennesker fra forskellige socialgrupper, der mødes, bader, ror i kajak og sludre på stranden.

Boligerne ligger i dag som små atmosfærefyldte "perler" tæt på jorden. Mange af beboerne har mulighed for at gå lige ud i deres frodige baghaver og videre på morgenturen ned til vandet i morgenkåbe. Flere beboere deler deres haver imellem sig. Dette er et kvarter med tryghed, fred og mørke om natten.

Her er en tydelig fælles ydmyghed, respekt og taknemmelighed, hvor vi end "sætter fødderne." Vi går rundt, når vi bevæger os. Vi har som beboere i disse skæve gader og huse, fået dette unikke historiske atmosfærefyldte kvarter med nærhed og den frie udsigt ud over vandet til låns fra tidligere generationer og giver det videre i arv til kommende generationer.

Den oprindelige bystruktur ændres markant ved at placerer mellem 100-200 nye beboere ovenpå hinanden i massive højhuse, i stedet for, som i det eksisterende byggeri i kvarteret, forskudt ved siden af hinanden.

Det vil være første gang nogensinde i dette kvarter, at bygge et beboelseshus højere end 3 etager, hvis bygherren får sin vilje. Ligeledes ønsker han, at udnytte grunden ca 180 %. Det er ca 6 gange det tilladte i resten af bolig-bebyggelsen i gader og stræder i kvarteret. Bebyggelsesprocenten i dette tætte lave byggeri er på mellem 30-50 %.

Kvarteret vil, ved bygherres ønske til nybyggeriet, blive markant ændret, også pga. en meget betydelig trafik-forøgelse, hvor de smalle stræder og gader i forvejen kan have svært ved at rumme fastboendes og turistens biler, specielt i hele sommer-perioden. De begrænsede parkeringspladser langs de smalle gader og stræder er ofte kun placeret i den ene retning.

På Færgevej/ Tuxensvej ligger en stor P-plads, hvor beboere i kvarteret kan placere deres biler og gå resten af vejen hjem. Mange af beboerne der arbejder udenbys kommer kørende ind fra syd, fra motorvejen. Ved en trafiktælling i Kullinggade, hvor det nye byggeri tænkes placeret, vil man derfor om vinteren kunne aflæse færre biler, men ønsker man det, kan man også undersøge hvor meget vi bevæger os rundt på cykler og som gående trafikanter.

De meget gamle huse i kvarteret kan have svært ved at overleve en voldsom pilotering af det påtænkte massive boligbyggeri.

Dette fredelige og stille by-område udenfor dagtimerne og på helligdage, har rigtig meget himmel og luft. Vi vil få spoleret udsynet til den mørke nattehimmel og stjernerne, hvis et meget oplyst højt og massivt boligbyggeri ødelæggende og umotiveret presses ind på en lille matrikel i Kullinggade.

Vi er mange politikere, borgere/ naboer, der mener, at den historiske Baagø- Ribers grund må og skal der værnes om:



Foto fra Byplanlæggernes oplæg

Vores kommentar: Her på grunden med de karakteristiske røde trælader, skal nybyggeriet placeres. Lige op af de fredede historiske pakhuse.



Hvordan bevares de fredede bygninger?

Hvordan bevares de fredede bygninger?

Foto fra byplanlæggernes rapport.

Baagø-Riber pakhuse og den italienske Villa blev i 2018, fredet af den danske stat.

Se: https://m.youtube.com/watch?v=g_2LgPYycZE



Matriklen ses fra vandet op mod Kullinggade. Matriklen ses fra Kullinggade og ned mod vandet.

Vores kommentar: Her foreslår både byplanlæggerne og vi en sti der forbinder Kullinggade med vandet. I forbindelsen med stien ønsker vi og byplanlæggerne mere By-natur med træer-buske- bænke og blomster, hvilket Svendborg er yderst fattig på udover asfalt-havnens kontakt til vandet.

Byplanlæggerne kommer med forslag til udmærkede lave-tætte rækkehuse i beklædt rødt træværk. Så de oprindelige trælader stadig fornemmes og derved kommer til at hænge harmonisk sammen med de fredede smukke pakhuse og med resten af kvarteret, da det fortsat vil blive byggeri som passer med disse karakteristiske træladers højde og drøjde.

Bygherren som er bosiddende i Svendborg, har for få år siden bygget andet massivt og dominerende beboelsesbyggeri på havnen nord for Kullinggade. Vi tror på, at han ved at bygge færre men mere specielle boliger under træladernes tage, vil kunne tiltrække feinschmeckere, der netop flytter hertil pga. det kulinariske og kultur-historiske miljø, som det internationale Cittaslow- koncept værner om. Vi tror på, at bygherren derved vil opnå det kapitalafkast, han ønsker. Det mål han går efter ved at ville bygge højt og massivt i Kullinggade.

onsdag den 28. august 2024. Skattergade 40.

Høringssvar til Svendborg Kommune, Plan udvalget.

Efter at have deltaget i Borgermødet på Rådhuset den 22. August 2024 giver det anledning til følgende:

Det skal forstås således at vores bemærkninger til den tidligere høring stadig er intakte. Trafikken med diverse parkering vil blive forøget med ca 100 nye beboere. Kullinggade, Valdemarsgade og området er allerede under voldsomt pres.

Vi mener, at det er væsentligt at fortovet ved den sammenhængende bebyggelse ud til Kullinggade bliver forøget, gjort bredere. Det sker ved at rykke fronten længere ind på grunden.

Der burde være plads til cykelsti, fortove og kørebane, og enkelte parkeringspladser. Det vil blive et meget væsentligt område, som skal samarbejdes med kommune og politi. Måske med 30 km hastighed mod nu 50.

Ribergrunden var en forretning, som tiden var løbet fra. Men det bør ikke forhindre, at den nye ejer ikke vil give køb på et profitbyggeri. Området er så vital en del af vores fælle forståelse af byen Svendborg.

Der tales om "blå kant", kommunen, altså os, bruger mange skatte kroner på at åbne op for byen ud mod vandet.

Derfor bliver vi provokeret af at blive præsenteret for en smal gennemgang nedenfor det planlagte byggeri. Du kommer til at passere ejendommene mod en mur, som skjuler udsigt mod byen og husene. Altså ligeså trist og lukket, som at passere Skærbæks byggeri ved Jessens mole.

Skærbæk står med de fleste af sine ønsker tilbage med at stræbe mod aflukkede ghettoer. Den mand som i kraft af sin formue kunne efterlade et åbent grønt smukt område med udsigt og indsig. Vi er i den grad skuffede over at Skærbæk er i stand til at presse vores politere til at give efter for sine krav. Opstillet i enighed, men nu presset til eftergivelse imod borgernes ønske. Hvor stopper det?

Måske var det bedst at lade ruinerne fra det fatale overgreb på byen Svendborg tale sit eget sprog.

Indsigelse, lokalplan 689, Baagøe & Riber-grunden, 4. september 2024

Udansk byudvikling

Svendborg Byråd fik udarbejdet en rapport med støtte fra Realdania. Den drejede sig om udviklingen af området mellem havnefronten og bymidten. Rapporten udkom i 2010. I et samarbejde mellem den kommunale forvaltning og det verdenskendte danske Gehl Architects påpegede man værdien af et åbent, aktivt, trygt og tilgængeligt bymiljø langs havnen i Svendborg.

Senere blev principperne indføjet i den kommunale plan Fremtidens Havn fra 2014.

Her står der blandt andet på side 5:

"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."

Fra side 9 i planen citeres videre:

"Vi vil skabe social bredde i havneomdannelsens boligmiljøer."

"Vi vil tilstræbe offentlig tilgængelighed overalt på terræn."

De gode intentioner fik deres første skud for boven, da ES Ejendomme fik tilladelse til at bygge et lukket luksus-boligmiljø midt på havnefronten. Her gav det daværende byråd efter for bygherrens pres.

Nu står vi med et kommende boligbyggeri på Baagøe & Riber-grunden. Igen er det ES Ejendomme, der står som bygherre. Og endnu en gang vil bygherren have et lukket boligmiljø.

Skal vi så også endnu engang give efter for en bygherres pres? Et pres, der strider mod de demokratiske udstukne linier for udviklingen af havnemiljøet.

ES Ejendomme har til hensigt at lukke et boligområde bestående af fire boligblokke af for offentligheden.

Det står som en meget udansk løsning. Vi er vant til åbenhed og tilgængelighed. Derimod ser vi lukkede boligmiljøer i lande, der har haft eller har en styreform, der er meget centralistisk.

I Svendborg har vi ellers gjort en stor indsats for at nedlægge socialt belastede boligområder. Det lykkedes at få et stort socialt boligbyggeri ud af den landsdækkende ghettoliste.

Hvis kommunalbestyrelsen heller ikke denne gang vil understøtte de planer, de selv har udlagt, vil havnen let blive præget af rigmandsghettoer, der strider imod ikke alene de kommunale planer men også de planer, der ligger i den nye "Udviklingsplan for Fyn og øerne 2030" og de sammenhænge FN peger på mellem turisme og byudvikling.

Jeg håber, at kommunalbestyrelsen besinder sig og holder fast i en åben demokratisk udvikling af havnemiljøet. Der er forskel på industri- og boligmiljøer.

Nummer på
høringssvar

35

Sent: Thu, 5 Sep 2024 17:51:16 +0200
To: Plan og Udvikling Fælles Postkasse
Subject: Høringssvar - Kullinggade 29

Som ejer af Kullinggade 26 har jeg følgende bemærkninger:

Vigtigt at der findes en højde som passer til de omliggende ejendomme. Det virker umiddelbart til at man planlægger at bygge væsentligt højere i forhold til området's øvrige ejendomme. Hvilket alt andet lige ikke kommer til at passe i området. Slet ikke set i lyset af at området's andre ejendomme mod vandet er lange slanke ejendomme hvor man her forsøger at opføre ejendomme ved vandet som vil fremstå som store firkantede kasser. Bygger man så stort og så tæt på de fredede ejendomme vil det alt andet lige være til skade for specielt den ejendom som kommer til at ligge tættest på de nye bygninger. Mener derfor der skal findes en løsning for hele området, også de fredede ejendomme, inden byggeret igangsættes.

Samtidig må det være relevant at få bebyggelsesprocenten reduceret markant. Kullinggade vil på nuværende tidspunkt ikke kunne afvikle den ekstra trafik og en løsning er ikke at fjerne flere af de eksisterende parkeringspladser langs med vejen.

De tal som man ligger til grund for beregning af hvor mange parkeringspladser der vil være behov for er helt urealistiske. Hvorvidt tallene kan bruges andre steder i kommunen skal jeg ikke kunne vurdere, men vælger man at bo i et forholdsvis dyrt område vil man alt andet lige også vælge at have flere biler pr. husstand end der er vurderet for dette byggeri. Desuden er der ikke taget hensyn til parkeringspladser til gæster.

At man samtidig gør det muligt for bygherre at betale sig fra at lave parkeringspladser på grunden virker helt vanvittigt. Der er allerede mangel på parkeringspladser i området og jeg tænker at uanset hvor mange penge der bliver indbetalt til parkeringsfonden vil Svendborg Kommune ikke etablere flere parkeringspladser i området. Har selv indbetalt til parkeringsfonden for mere end 20 år i forbindelse med et byggeri i Møllergade. Den dag i dag er der ingen relevante parkeringspladser etableret.

Nummer på
høringssvar 36

Svendborg kommune
Ramsherred 5
5700 Svendborg
svendborg@svendborg.dk

Slots- og Kulturstyrelsen

Fejøgade 1
4800 Nykøbing Falster
Telefon 33 95 42 00

post@slks.dk
www.slks.dk

6. september 2024
Jour. nr.: 24/00160-6

Høringssvar fra Slots- og Kulturstyrelsen til forslag til Lokalplan 689

Slots- og Kulturstyrelsen vurderer, at lokalplanforslaget strider imod den eksisterende omgivelsesfredning efter bygningsfredningslovens § 3, stk. 2, da den indeholder bestemmelser, som efter styrelsens vurdering kan svække fredningsværdierne i området.

Slots- og Kulturstyrelsen vurderer, at oplevelsen af de fredede bygninger på Baagø og Ribers Plads og kulturmiljøet omkring Svendborg Havn kan lide skade ved vedtagelse af visse bestemmelser i forslag til lokalplan 689.

Dernæst er der i lokalplanforslaget fastsat bestemmelser for byggeri inden for det fredede areal, som styrelsen ikke kan tilslutte sig.

Generelt om byggeriets omfang

Indledningsvist ønsker styrelsen at henlede byrådets opmærksomhed på, at lokalplanens byggemuligheder, såfremt de udnyttes, vil medføre en risiko for at svække de by- og bygningsmæssige kvaliteter i kulturmiljøet omkring Svendborg Havn som følge af de store bygningsvolumener. Vi vurderer, at de forøgede byggemuligheder vil medføre en skævvridning af skalaforholdet mellem nyt og eksisterende byggeri, og at det derfor ikke sker i respekt for kulturmiljøet på stedet.

Vi vil i den forbindelse henvise til Svendborg Kommuneplan 2021-2033, som blandt andet beskriver byrådets mål om, at *"fortætning i bymidten skal ske med respekt for stedets arkitektoniske kvaliteter, og med kvalitet i boliger og friarealer"*.

Endvidere har byrådet beskrevet et mål om, at udvikling inden for kulturmiljøet *"sker på baggrund af stedets kvaliteter, særpræg og lokal identitet."*

Ligeledes er byrådets mål beskrevet på lokalplanforslagets side 14: *"...at ny bebyggelsen skal tilpasse sig den eksisterende, fredede bebyggelse og en generel tilpasning til"*

kvarterets bygningers facader i proportioner og formgivning, så de harmonerer med omgivelserne og bevarer stedets identitet.”

Styrelsen vurderer, at der med en forøgelse af byggemulighederne, særligt med hensyn til en bygningshøjde op til 19,8 meter i den sydlige del af lokalplanområdet, vil ske et skred i forholdet mellem den nye bebyggelse og de fredede bygninger, hvorved sidstnævntes betydning sløres i forhold til det nye byggeri.

Specifikke bemærkninger

Styrelsen skal desuden særligt påpege lokalplanens manglende redegørelse for, at alle ændringer, herunder nyopførelse af byggeri, inden for det fredede areal vist på kortbilag 3 kræver tilladelse fra Slots- og Kulturstyrelsen. Dette gælder også for bygninger, der ikke i sig selv er omfattet af bygningsfredning. Styrelsen har derfor også bemærkninger til de byggemuligheder, lokalplanforslaget fastsætter i bestemmelserne, dels byggefelt 5, dels de øvrige byggerier, som påtænkes opført inden for det fredede areal.

Redegørelse

Side 9:

”Lokalplanens sydlige område er i dag domineret af de store tømmerhaller, der vidner om stedets anvendelse gennem mange år med fragt af tømmer. Hallerne er karakteristiske for stedets fortælling; voluminerne er varierede, omfangsrige og lave. Områdets friarealer er defineret af områdets tidligere anvendelse og som sådan ikke rettet mod ophold eller orienteret mod havnebassinet som de gamle pakhuse mod nord. Kulturmiljøet er af stor værdi og indgår som et delelement, der er med til at give Svendborg Havn den store bredde i de bevarede kulturmiljøer.

Styrelsens bemærkning:

Slots- og Kulturstyrelsen beklager, at byrådets vurdering af tømmerhallernes betydning for kulturmiljøet ikke følges op i lokalplanens formål, men at der i stedet gives mulighed for, at de kan nedrives. Efter styrelsens vurdering vil mulighederne for nyt byggeri medføre, at sammenhæng mellem pakhuse og tømmerhaller forsvinder, da omfanget af det nye byggeri er så omfattende, at den umiddelbare reference ikke længere vil være til stede.

Side 22:

Styrelsens bemærkning:

Alt byggeri inden for bygningsfredningen, som vist på kortbilag 7, kræver tilladelse fra Slots- og Kulturstyrelsen. Selvom styrelsen har bedt Elgaard Arkitekter om en analyse af pladsen, er tegnestuens skitser af et evt. skur uden binding for styrelsen. En eventuel hensigtserklæring om, hvordan kommende byggeri skal udformes, er uden betydning for styrelsens senere afgørelse.

Omgivelsesfredningen hindrer ikke en eventuel bebyggelse, men Slots- og Kulturstyrelsen skal inddrages i udformningen. Det samme gælder vandareal ud for

bolværket, hvor styrelsen også skal inddrages i udformningen af en eventuel forbindelse til anløbsbroen. I begge tilfælde er der tale om nære omgivelser af stor betydning for den visuelle helhed, som Baagøe og Ribers Plads udgør.

Vi skal derfor for alle ønskede ændringer af det eksisterende byggeri og opførelse af nye bygninger have et konkret projekt, vi kan forholde os til, fordi eventuelle ændringer forudsætter en tilladelse fra os. Styrelsen vil lægge vægt på, at de nye elementer udformes med udgangspunkt i stedets karakter, så forståelsen af områdets historie bibeholdes.

Side 24

Styrelsens bemærkning:

Afsnittet om eventuel mulighed for tagvinduer og altaner i de to pakhuse bør udgå, da det er styrelsens praksis at give afslag på denne type bygningsændringer.

Side 29

"...Det anbefales at områdets fredede plads renoveres med diskret fastlæggelse..." osv.

Styrelsens bemærkning:

Afsnittet bør udgå eller omskrives, da det er Slots- og Kulturstyrelsen, der har myndighed på arealet. Styrelsen vil i sin sagsbehandling naturligvis tage hensyn til trafikikkerheden i området.

Bestemmelser

§ 4

"Opdeling af ejerlejligheder kræver tilladelse fra bygningsfredningsmyndigheden."

Styrelsens bemærkning:

Dette gælder kun for den fredede bebyggelse.

§ 5.12

Styrelsens bemærkning:

Ændringer inden for det fredede areal skal godkendes af Slots- og Kulturstyrelsen.

§ 5.15

Styrelsens bemærkning:

Bestemmelsen bør udgå, da ændring af terrænbelægningen på det fredede areal kræver tilladelse fra styrelsen.

§ 5.22

Styrelsens bemærkning:

Der er ikke tale om afstemning, men om at alle ændringer kræver tilladelse fra styrelsen.

§ 6.1

Styrelsens bemærkning:

Der henvises til § 5.23, som imidlertid ikke findes.

§ 6.7

"For byggefelt 5 gælder at bebyggelsen maksimalt må opføres i 2,5 etage og at bygningshøjden ikke må være højere end 11,5 meter."

Styrelsens bemærkning:

Vi vurderer, at den fastsatte højde for nyt byggeri kan være for stor som nabo til den fredede bygning. Redegørelsen bør beskrive, hvordan denne sammenhæng tænkes. I samme forbindelse anbefaler vi, at den maksimale facadehøjde præciseres, så det sikres, at det nye byggeri ikke dominerer den fredede villa eller det lille fredede pakhus.

Det vil kræve tilladelse efter bygningsfredningsloven at sammenbygge nyt byggeri med en fredet bygning.

§ 6.8

Styrelsens bemærkning:

Der henvises til § 22, men denne omhandler ikke tagets udformning.

§ 6.9

Styrelsens bemærkning:

Vi finder den fastsatte facadehøjde på 8 meter for høj i forhold til den omgivende fredede bebyggelse. Redegørelsen bør indeholde illustration af påvirkningen af den fredede bebyggelse.

§ 6.10

Styrelsens bemærkning:

Alt byggeri skal godkendes af Slots- og Kulturstyrelsen på baggrund af projekt.

§ 7.2

Styrelsens bemærkning:

Det giver ingen mening at tale om affredning af bebyggelsen, da dette sjældent sker og kun ved meget stærkt forfald og dermed fuldstændigt tab af fredningsværdier.

Bestemmelsen bør udgå.

§ 7.5

Styrelsens bemærkning:

Der bør evt. fastsættes en facadehøjde, så den nye bygning tilpasses den fredede villa.

Slots- og Kulturstyrelsen skal inddrages i det konkrete projekt.

§ 9.11

Styrelsens bemærkning:

Det er uklart, hvad der menes med, at det *"stort set kun er muligt at beplante området ud mod Kulinggade."* Bestemmelsen bør omformuleres eller udgå.

§9.17

Styrelsens bemærkning:

Det er uklart, hvorfor der dels ikke må terrænreguleres, dels reguleres med tilladelse fra Slots- og Kulturstyrelsen. Bestemmelsen bør omformuleres.

Slots og Kulturstyrelsen indgår naturligvis gerne i en dialog om det videre arbejde med lokalplanen.

I er velkomne til at kontakte os, hvis I har nogen spørgsmål til vores høringssvar.

Venlig hilsen

Helle Schou Weile
Specialkonsulent
Center for Kulturarv
Fredede Bygninger

hsw@slks.dk
+45 51 26 22 07

Slots- og Kulturstyrelsen behandler dine oplysninger efter reglerne i Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger.](#)

Svendborg d 2 august 2024.

Kære Kulturminister Jakob Engel Schmidt.

Vi har som en beboergruppe i Baagøe-Riber-havnekvarteret i Svendborg, valgt at skrive til dig. I din varetagelse af Kulturministeriet, oplever vi, at du brænder for de samme værdier, som vi gør i Svendborg kommune.

Da Unesco Executive Board i Paris til stor glæde for mange mennesker i foråret 2024 udvalgte "Geopark Det Sydfynske Øhav" til at tage plads i "Unesco Globale Geopark", udtalte du som Kulturminister så fint (Citat fra april 2024 i "Den Lille Avis" på Sydfyn):

Jeg jubler-det er fantastisk for Sydfyn. Jeg vil gerne udtrykke min respekt for det store arbejde, som Geopark Det Sydfynske Øhav sammen med kommunerne har gjort for at blive anerkendt af UNESCO. Nu har vi 3 Geoparker i Danmark med unikt landskab, geologi, som har præget den måde, vi lever og udvikler os på. Som kulturminister glæder det mig naturligvis også, at det i den sydfynske geopark er fokus på at formidle områdets særlig kulturarv. Det gælder både herregårde, charmerende bindingsværkshuse og søfartshistorie og nye, levende kulturoplevelser, for eksempel en skulpturpark under havets overflade. Det åbner masser af muligheder til glæde for de lokale og besøgende, siger han.

Svendborg kommunes borgmester Bo Hansen var også dengang glad for anerkendelsen fra UNESCO. Bo Hansen udtaler ligeledes i samme artikel i "Den lille Avis" på Sydfyn:

Personligt er jeg hamrende stolt over, at Svendborg er med til at levere et centralt argument som minikulturhovedstad og landets måske mest autentiske og mest levende havnemiljø. Samtidig får vi nu international anerkendelse af, at hele vores område er helt specielt og det tror jeg kommer til at gøre en forskel også for vores iværksættermiljøer. Lokal stolthed og iværksætteri går hånd i hånd. Og nu har vi UNESCO's ord for, at der er noget at være stolt af.

Citat fra en kronik i Fyns Amts Avis i 2017 af Svendborg Museum: "Kulturstyrelsen har i en undersøgelse fra 2007 udpeget Svendborg Havn som Danmarks bedst bevarede erhvervshavn blandt 70 undersøgte havne. Et af de vigtigste kulturmiljøer på havnen og i Svendborg overhovedet, er miljøet på og omkring Baagøe og Riber-grunden. Derfor valgte Svendborg Kommune at udlægge området som kulturmiljø og fastslog, at enhver udvikling måtte ske med udgangspunkt i områdets rige kulturarv.

Dette autentiske Baagøe-Riber-middelalder/latiner-havnekvarter i Svendborg er netop også et af parametrene for, sammen med de andre købstadshavne, at "Geopark Det Sydfynske Øhav" er blevet udnævnt til UNESCO Global Geopark.

De 4 borgmestrene inc.(Svendborgs borgmester Bo Hansen) rundt om "Geopark Det sydfynske Øhav" og mange aktive samarbejdspartnere har siden 2018 arbejdet på anerkendelse af vore "Geopark Det Sydfynske Øhav." Nu lykkedes det endeligt d 27 marts 2024 i Paris.

August 2024: Ny LOKALPLAN for Baagøe-Riber-havnekvarter ønskes af de nuværende politikere.

Ikke mindre end 3 måneder efter den flotte anerkendelse af vores autentiske kulturhistoriske havnekvarter i en Unesco Global-plan, beslutter flertallet af politikere i Byrådet, at Baagøe-Riber-havne-kvarteret skal have en ny lokalplan.

På trods af Svendborgs Arkitekturråds advarsler og massiv modstand fra borgerne, fortsætter Borgmester Bo Hansen med at ønske et flertal i Byrådet, for denne massive ændring af bystrukturen i dette autentiske havne-kvarter. Massive kæmpe højhuse skal nu for første gang i historien dominere dette kvarter og fortrænge det autentisk historiske havne-kvarter. Globalplanen med den autentiske havn i Svendborg, får ringe vilkår. Unesco turister kan fremover ikke længere få øje på Middelalder/ Latinerkvarteret, men kan se på nytillflyttere i højhusene, der så gensidigt kan

kikke interesseret ned på turisterne, når de sejler med småfærgerne ud i ”UNESCO Global Parken.

Den lovbefalede høring af borgere, offentligheden m.m. er planlagt på seneste Byrådsmøde før ferien. Høringen er planlagt til at foregå her i sommerferien og slutter d 22 august. D 23 august er der møde i Økonomiudvalget og d 27 august er der Byrådsmøde.

CITTASLOW: I 2008 blev Svendborg efter et stort forarbejde optaget i værdi fællesskabet: ”Den Internationale Cittaslow-organisation”. Dette autentiske kulturhistoriske Baagøe-Riberhavnekvarter er et af parametrene for at forblive medlem af Den Internationale Cittaslow-Organisation. Den oprindelige bystruktur i Middelalder-kvarteret må ifølge Den Internationale Cittaslow-komite ikke ændres, så længe Svendborg er medlem af organisationen.

Nu er vi mange borgere, flere politikere og en stor del af Svendborg kommunes egen administration, der er alvorlig bange for, at vores nuværende politikere sætter vores tilknytning til disse meget vigtige værdi fællesskaber over styr. Vores politikere har siden 2008 promoveret byen udadtil med Cittaslow-Sneglen og ønsket om at ”Geopark Det Sydfynske Øhav” kunne blive en del af UNESCO Globale Geoparker. Nu lykkedes det endeligt. Til stor glæde for os alle. Ud fra dette værdi-grundlag er der specifikt blevet ansat byplanlæggere og blevet tiltrukket børnefamilier, innovative og kreative mennesker, der netop ønsker at bo og arbejde i sådan et fantastisk område, hvor politikerne tidligere havde så stor respekt omkring bevarelse af områdets særegen kultur og geologi. Til kommunalvalget nov 2025 er det desværre for sent at redde kvarteret.

Mon Kulturministeren kan støtte og hjælpe, måske tage en snak med vores borgmester? Så Unesco`s nu vedtagne Globale plan vedr. Øhavet også fremover indeholder Svendborgs autentiske havnekvarter og ikke kun de andre købstadshavne. Nu slutter det for altid for Svendborg, at bryste sig med at have et autentisk havne-kvarter, hvis politikerne trods massiv lokal modstand, presser beslutningen ned over os alle, ved et simpelt flertal i Byrådet om ca 3 uger.

Venlig hilsen Beboergruppen på Tuxensvej/ Færgevej i Baagøe-Riber-kvarteret. Ved Tuxensvej 6 C, 5700 Svendborg.

Denne skrivelse sendes yderligere til:

Arne Ebsen fra SF, nuværende formand i Plan-og Lokalsamfundsudvalget og Borgmester Bo Hansen fra Socialdemokratiet i Svendborg kommune. Med ønske om, at Kommunalbestyrelsen også får videresendt dette brev.

Borgmester Peter Hansted på Ærø,
Borgmester Hans Stavnsager i Fåborg.
Borgmester Tonni Hansen på Langeland,
Arkitekturrådet i Svendborg. Ved Nils Valdersdorf.
Slots-og Kulturstyrelsen. Ved Helle Vejle.
By og Land Sydfyn. Ved Arkitekt Mogens Victor.
Arkitekt Jan Gehl.

Se vedhæftede Filer:

- 1: Indsigelse fra Arkitekturrådet. Ang. Baagøe-Riber.
- 2: Cittaslow-Rådets udtalelse vedr. Baagøe-Riber-grunden.
- 3: Bygherres forslag.

4: Uddrag af Byplanlæggernes flotte analyse og forslag til tæt/lav nybyggeri. Med beboergruppens kommentarer. (Sendes i særskilt mail)

