

# Vurdering af placeringsmuligheder for et maritimt oplevelsescenter på Svendborg Havn

## Fem placeringsmuligheder

I notatet vurderes fem placeringsmuligheder på Svendborg havn ud fra en række kriterier.



## Vurderingskriterier

De fem placeringsmuligheder er gennemgået i forhold til de samme kriterier:

- Understøttelse af Udviklingsstrategi 2023 og Udviklingsplan for Fremtidens Havn
- Synergier i forhold til byen, bylivet og relevante kulturelle og maritime funktioner
- Adgang til kaj og vand
- Planforhold
- Fysisk egnethed af grund og bygninger
- Bevaringsværdi
- Fortællerværdi
- Bæredygtighed
- Infrastruktur – adgangsforhold og parkering
- Støj og andre miljøudfordringer
- Klimatilpasning
- Konkurrerende ønsker til placeringen

## Understøttelse af Udviklingsstrategi 2023 og Udviklingsplan for Fremtidens Havn

Kan lokaliseringen realiseres indenfor den gældende planlægning? (Kommune- og lokalplan)

Hvordan hænger placeringen sammen med de forskellige strategier i Udviklingsplanen? Udnytter og understøtter placeringen retningen i Udviklingsplanen?

### **Synergier**

Rummer lokaliseringen muligheder for at skabe synergi ift byliv eller samarbejder med andre institutioner eller virksomheder?

### **Adgang til kaj og vand**

Det maritime oplevelsescenter vil have fordele ift formidling af at ligge i direkte tilknytning til vand, herunder kajer og evt bedding.

### **Planforhold**

Er placeringen mulig ift gældende lokalplan eller forudsætter den vedtagelse af en ny lokalplan?

### **Fysisk egnethed af grund og bygninger**

Er bygningens konstruktion og rumfordeling velegnet til indpasning af et maritimt oplevelsescenter? Er rumhøjderne tilstrækkelige, kan bygningen tilpasses mht brandsikring og flugtveje osv?

### **Bevaringsværdi**

Er bygningen fredet eller udpeget som bevaringsværdig? Hvordan er mulighederne for at genanvende/omdanne den fredede eller bevaringsværdige bygning til de specifikke formål i et maritimt oplevelsescenter?

### **Fortælle værdi**

Rummer bygningen eller stedet en kulturhistorisk fortælling som passer godt til omdannelsen til et maritimt oplevelsescenter?

### **Bæredygtighed**

Graden af placeringens bæredygtighed kan være bestemt af f.eks. omfanget af ombygning og nybyggeri, krav til materialevalg og konsekvenser for mobilitet.

### **Infrastruktur – adgangsforhold og parkering**

Hvordan er adgangs- og parkeringsforholdene for forskellige trafikantgrupper?

### **Støj og andre miljøudfordringer**

Er lokaliseringen udsat for støj fra lastning/losning, færger eller havneerhverv? Er der andre miljøudfordringer på stedet?

### **Klimatilpasning**

Hvor udsat er lokaliseringen ift klimaudfordringer: havvand og skybrudsvand?

### **Konkurrerende ønsker til placeringen**

Har andre interessenter udtrykt ønske til denne lokalisering?

### **Overensstemmelse mellem tre kriterier**

Indenfor tre kriterier er det vurderet, at de fem placeringer er lige gode: De vurderes alle – om end på forskellig vis - at understøtte Udviklingsstrategi 2023 og Udviklingsplanen for Fremtidens Havn gennem at støtte op om udvikling af havnen som en åben og bæredygtig bydel med rod i den maritime arv. Derudover rummer de alle muligheder for synergi med andre

nærliggende erhvervs- og kulturaktiviteter ligesom de alle ligger tæt ved kajer og vand, som – igen på forskellig vis – giver mulighed for etablering af en museumshavn.

## **Baagøe & Ribers pakhuse**

### **Planforhold**

Pakhusene og de omgivende arealer er omfattet af lokalplan 689, delområde A som kan anvendes til erhverv og bolig. Kategorien erhverv er beskrevet således, at den vil kunne rumme et maritimt oplevelsescenter.

### **Fysisk egnethed af grund og bygninger**

Der kan ligge udfordringer i bla lave rumhøjder, sikre flugtvejsforhold og muligheden for at isolere klimaskærmen. Der foreligger studie fra Elgaard Arkitekter, udarbejdet for Slots- og Kulturstyrelsen, som beskriver mulig anvendelse til kontorformål o. lign. Der er et meget begrænset areal til udefunktioner, når der skal tages hensyn til parkering.

### **Bevaringsværdi og fortælle værdi**

Pakhusene er historisk/arkitektonisk i særklasse og af samme årsag fredede. Som fredede bygninger er pakhusene særdeles udfordrende (og dermed bekostelige) at tilpasse til formålet. Det kan muligvis være vanskeligt at sikre ift brand og flugtveje når fredningsværdierne samtidig skal sikres.

Fortællemæssigt kan pakhusene, som stammer fra 1840'erne, i særlig grad understøtte fortællingen om sejlskibstidens kornhandel.

### **Fortælle værdi**

Pakhusene stammer fra kornsalgssperioden 1820-40'erne, som samtidig var en del af storhedstiden for byggeri og sejlskib med skonnerter ikke mindst fra det sydfynske område. Hermed er der gode muligheder for at sammenknytte fortællingen om sejlskibstiden med en markant bygningshistorie.

### **Bæredygtighed**

Tilgangen til denne lokalisering må nødvendigvis være forsigtig ombygning og tilpasning og derfor særdeles bæredygtig. Endvidere vil der pga fredningen blive stillet krav til historiske byggematerialer og derfor formentlighed også plus på bæredygtighed.

### **Infrastruktur – adgangsforhold og parkering**

Vejnettet omkring Baagøe og Riber er ikke designet til større trafikmængder (Valdemarsgade – Brogade – Kullinggade) og dermed ikke optimalt som tilbringer af biltrafik til oplevelsescenteret. Baagøe og Ribergrunden kan ikke samtidig opfylde p-behovet for både boliger og maritimt oplevelsescenter. Mulighederne for at sikre parkering er begrænsede indenfor arealet mellem pakhusene. Der kan evt ses på muligheden for at dobbeltudnytte de kommunale p-arealer bag Det Gule Pakhus.

### **Støj og andre miljøudfordringer**

Pakhusene berøres ikke af overskridelser af støjgrænseværdier fra skibe eller havneerhverv.

### **Klimatilpasning**

Pakhusene ligger i omkring kote 1 – 1,5m og hører derfor til noget af den mest udsatte bebyggelse omkring havnen. Pakhusene vil imidlertid opnå et kraftigt forbedret sikkerhedsniveau ved gennemførelsen af klimatilpasningsprojektet for Søndre Havn.

## **Konkurrerende ønsker til lokaliseringen**

Der er ikke øvrige kendte interessenter til denne lokalisering.

## **Hvid DLG-silo**

### **Planforhold**

DLG-siloen er omfattet af den "gamle" havnelokalplan 122. Der kræves udarbejdelse af ny lokalplan til et maritimt oplevelsescenter.

### **Fysisk egnethed af grund og bygninger**

DLG-siloen er i stort omfang en rørsilo, der er meget specifik i sine anvendelsesmuligheder. Bygningen indeholder også mere traditionelle etager, men rørsiloen vil kræve en omfattende ombygning, hvis den skal anvendes til formålet. Der er få eksempler på ombygninger af rørsiloer til nye formål (eksempler findes dog bla i kunstmuseer i Durban og i Kristianssand).

Der er ikke ubenyttet grundareal til DLG-siloen, hvilket nødvendiggør inddragelse af naboarealer (nedrivning) til brug for udendørsaktiviteter og parkering.

### **Bevaringsværdi**

DLG-siloen er udpeget som bevaringsværdig i kategori 4.

### **Fortælleleværdi**

Dens fortælleleværdi knytter sig til korn- og foderstofhåndteringen i den sene fase af den industrialiserede havn (slutningen af det 20. århundrede). Det vurderes, at bygningen vil være robust overfor selv større bygningsændringer og fortsat kunne bevare sin fortælleleværdi.

### **Bæredygtighed**

Alt afhængigt af behovet for at skabe nye rumligheder forventes en ombygning at indebære en massiv nedbrydning af beton.

### **Infrastruktur – adgangsforhold og parkering**

Trafikalt ligger DLG-siloen fremragende ift det overordnede vejnet. Der er dog ikke arealer til parkering, som derfor vil skulle ske på naboarealer (nedrivning) eller gennem leje/opkøb af arealer på nordsiden af Østre Havnevej. Eventuelt kan der tænkes etablering af p-hus, enten ved udvidelse af det allerede planlagte p-hus eller suppleret af et andet.

### **Støj og andre miljøudfordringer**

DLG-siloen påvirkes ikke af støj fra havneerhverv, men fortsat godshåndtering på Østre kaj vil være en udfordring ift museumsdrift. I det mindste skal der ske en regulering af godshåndteringen og oplæg af skibe, der ikke benytter landstrøm.

### **Klimatilpasning**

Strategien for klimatilpasning definerer ikke præcist hvordan stormflodshændelser og stigende havvand skal håndteres på Østre Kaj. Som udgangspunkt er den betonstøbte bygning mere hårdfør end en muret bygning overfor havvandspåvirkning.

## **Konkurrerende ønsker til lokaliseringen**

Center for Tredimensionel Kunst (C3DK) har peget på denne lokalisering som én af sine foretrukne. Hotel (uden specifik bygherre) har også været nævnt ift denne lokalisering.

## **Petersen & Jensens Pakhus**

### **Planforhold**

Petersen og Jensens Pakhus er omfattet af den "gamle" havnelokalplan 122. Der kræves udarbejdelse af ny lokalplan til et maritimt oplevelsescenter.

### **Fysisk egnethed af grund og bygninger**

Petersen og Jensens Pakhus er opdelt i en vestlig del med oprindelige træsiloeer og en østlig del med solide træ søjler og -dæk.

Der er ikke ubenyttet grundareal til DLG-siloen, hvilket nødvendiggør inddragelse af naboarealer (nedrivning) til brug for udendørsaktiviteter og parkering.

### **Bevaringsværdi**

Petersen og Jensens pakhus er udpeget som bevaringsværdigt i kategori 2. Dets fortælle værdi knytter sig til korn- og foderstofhåndteringen i den tidlige fase af den industrialiserede havn (tidligt i det 20. århundrede) og knytter således både an til træskibs- og stålskibstiden.

### **Fortælle værdi**

Bygningen er sårbar overfor større bygningsmæssige ændringer ift fastholdelse af fortælle værdien.

### **Bæredygtighed**

Petersen og Jensens pakhus består af murede, bærende ydervægge omkring en særdeles kraftig træbjælkekonstruktion. Eventuelle ændringer og tilføjelser vil kunne foretages i træ, evt tegl, og vil således være mere bæredygtigt end betonbyggeri.

### **Infrastruktur – adgangsforhold og parkering**

Trafikalt ligger Petersen og Jensens Pakhus fremragende ift det overordnede vejnet. Der er ikke arealer til parkering, som vil skulle ske på naboarealer (nedrivning) eller gennem leje/opskøb af arealer på nordsiden af Østre Havnevej. Eventuelt kan der tænkes etablering af p-hus, enten ved udvidelse af det allerede planlagte p-hus eller suppleret af et andet.

### **Støj og andre miljøudfordringer**

Petersen og Jensens Pakhus påvirkes ikke af støj fra havneerhverv, men fortsat godshåndtering på Østre kaj vil være en udfordring ift museumsdrift. I det mindste skal der ske en regulering af godshåndteringen og oplæg af skibe, der ikke benytter landstrøm.

### **Klimatilpasning**

Strategien for klimatilpasning definerer ikke præcist hvordan stormflodshændelser og stigende havvand skal håndteres på Østre Kaj. Som udgangspunkt er den murede bygning svagere end en betonstøbt bygning overfor havvandspåvirkning..

### **Konkurrerende ønsker til placeringen**

Center for Tredimensionel Kunst (C3DK) har peget på denne lokalisering som én af sine foretrukne.

## **Østre Havnevej 12**

### **Planforhold**

Østre Havnevej 12 er omfattet af den "gamle" havnelokalplan 122. Der kræves udarbejdelse af ny lokalplan til et maritimt oplevelsescenter.

## **Fysisk egnethed af grund og bygninger**

Efter nedrivning af Pakhus 6 vil arealet henligge som en ubebygget grund. Et nybyggeri vil skulle tilpasse sig Østre Kajområdet karakter med massive pakhuse og høje kornsiloer.

## **Bevaringsværdi**

Der er efter nedrivningen ikke bevaringsværdier at forholde sig til bortset fra de nødvendige hensyn der skal tages til de omkringliggende bevaringsværdige siloer og pakhuse.

## **Fortælle værdi**

Fortælle værdien knytter sig her til de omgivende bygninger i korn- og foderstofområdet og havnemiljøet i det hele taget. Ved opførelse af nybyggeri er tilpasning til kulturmiljøet et vigtigt parameter.

## **Bæredygtighed**

I kraft af at eksisterende bebyggelse er nedrevet knytter bæredygtighedsspørgsmålet sig til valg af materialer i en fremtidig bygning. Her er der gode muligheder for at træffe bæredygtige valg. Alt andet lige vil nybyggeri dog betragtes som mindre bæredygtigt end ombygning af eksisterende bebyggelse.

## **Infrastruktur – adgangsforhold og parkering**

Trafikalt ligger arealet fremragende ift det overordnede vejnet. Afhængigt af omfanget af en ny bygning vil restarealet kunne benyttes til parkering. Forventeligt vil der ikke være tilstrækkelig kapacitet på arealet hvorfor der kan være behov for leje/opkøb af arealer f.eks. på nord-siden af Østre Havnevej. Eventuelt kan der tænkes etablering af p-hus, enten ved udvidelse af det allerede planlagte p-hus eller suppleret af et andet.

## **Støj og andre miljøudfordringer**

Arealet er i dag støjpåvirket fra Havnemøllen, der også ligger ud til Frihavnen. Havnemøllen forventes imidlertid afviklet indenfor en kortere årrække, hvilket kan åbne nye muligheder. Fortsat godshåndtering på Østre kaj kan evt. være en udfordring ift museumsdrift på arealet, men det afhænger af detailstudier om der f.eks. samtidig opføres skærmende bebyggelse ud mod Østre Kaj.

## **Klimatilpasning**

Strategien for klimatilpasning definerer ikke præcist hvordan stormflodshændelser og stigende havvand skal håndteres på Østre Kaj. Området ud mod Frihavnen ligger imidlertid i en særlig lav kote og er derfor særligt udsat.

## **Konkurrerende ønsker til placeringen**

Virksomheden Navteam har udtrykt interesse for en placering i dette område.

## **Areal ved Frederiksbro**

### **Planforhold**

Arealet på Frederiksø er omfattet af den "gamle" havnelokalplan 122, der udlægger arealet til havneerhverv. Der kræves derfor udarbejdelse af ny lokalplan til et maritimt oplevelsescenter.

## **Fysisk egnethed af grund og bygninger**

Det er et stort spørgsmål om arealet er stort nok til aktiviteterne. Der kan blive behov for et nært samarbejde med Ring Andersens værft om virksomhedens sydligste areal, som i dag anvendes til bådopbevaring. De eksisterende bygninger er formentlig for små og ikke egnede. Det må forventes at grunden skal ryddes.

## Bevaringsværdi

Der er ikke bevaringsværdige bygninger indenfor arealet.

## Fortælleleværdi

Trods fraværet af bygninger der kan indgå i det maritime oplevelsescenter er stedets fortælleleværdi stor i kraft af naboskabet til Ring Andersens Værft.

## Bæredygtighed

Der vil være tale om nybyggeri, hvor det vil være muligt at arbejde med bæredygtig materialeanvendelse. Alt andet lige vil nybyggeri dog betragtes som mindre bæredygtigt end ombygning af eksisterende bebyggelse.

## Infrastruktur – adgangsforhold og parkering

Placeringen er yderst central i Svendborg Havn og let tilgængelig for fodgængere og cyklister samt med nærhed til kollektiv trafik i form af både tog og busforbindelser. Til gengæld er det en udfordring at skaffe parkeringsmuligheder for personale og gæster i bil.

## Støj og andre miljøudfordringer

Nærheden til værftsaktiviteterne på Frederikseø kan blive en udfordring.

## Klimatilpasning

Strategien for klimatilpasning definerer ikke præcist hvordan stormflodshændelser og stigende havvand skal håndteres på Frederikseø, men øen ligger indenfor Den Blå Zone og dermed udenfor en fremtidig samlet sikringslinje.

## Konkurrerende ønsker til placeringen

Virksomheden Yacht Broker er for nylig fraflyttet og lejemålet er pt ledigt. Administrationen er ikke bekendt med interesser ift udlejning. Ejendommen er ejet af Svendborg Kommune.

## Sammenfattende vurderinger

På baggrund af de ovenfor vurderinger af de enkelte kriterier for de enkelte placeringer er der nedenfor foretaget en sammenfattende vurdering ud fra en trafiklysmodel.

Samlet vurdering	Baagø & Riber	Hvid DLG-silo	P & J Pakhus	Ø. Havnevej 12	Frederiksbro
Udviklingsstrategi/Udviklingsplan	●	●	●	●	●
Synergier	●	●	●	●	●
Adgang til kaj og vand	●	●	●	●	●
Planforhold	●	●	●	●	●
Fysisk egnethed af grund og bygninger	●	●	●	●	●
Bevaringsværdi	●	●	●	●	●
Fortælleleværdi	●	●	●	●	●
Bæredygtighed	●	●	●	●	●
Infrastruktur – adgangsforhold og parkering	●	●	●	●	●
Støj og andre miljøudfordringer	●	●	●	●	●
Klimatilpasning	●	●	●	●	●
Konkurrerende ønsker til placeringen	●	●	●	●	●