

## Bilag 2: Plan- og Lokalsamfundsudvalgets møde d. 7. april 2026

### **Hvidbog over hørings svar indkommet i forbindelse med offentlig høring af forslag til Lokalplan 692, Blandet bolig- og erhvervsområde, Graaesvej**

#### **Generelt om høringen:**

- Høringen forløb i perioden 19. januar 2026 til og med 16. februar 2026.
- Offentliggjort i samme periode på plandata.dk og Svendborg Kommunes hjemmeside.
- Borgermøde er afholdt 29. januar 2026 med ca. 50 deltagere.

#### **Hørings svar:**

Der er modtaget i alt 9 hørings svar fra:

1. Bagergade 42A, 5700 Svendborg
2. Graaesvej 2C, 5700 Svendborg
3. Graaesvej 23, 5700 Svendborg
4. Graaesvej 8, 5700 Svendborg
5. Graaesvej 6, 5700 Svendborg
6. Graaesvej 4, 5700 Svendborg
7. Graaesvej 9, 5700 Svendborg
8. Graaesvej 9, 5700 Svendborg
9. Graaesvej 21A, 5700 Svendborg
10. Graaesvej 17, 5700 Svendborg

#### **Om hvidbogen:**

Hvidbogen gengiver hørings svarene med administrationens bemærkninger og forslag til videre proces.

Alle høringsbidragene er desuden vedlagt i deres fulde længde, i sagens bilag 3.

I høringsperioden er der modtaget hørings svar, som overvejende omhandler trafikbelastning, vejkapacitet og parkeringsforhold på Graaesvej. Flere hørings svar giver udtryk for bekymring for, at vejen er smal, kurvet og med begrænsede vigemuligheder, samt at der opleves trængsel og vanskelige mødesituationer, særligt som følge af parkering langs vejen. Hørings svarene forventer, at boliger og erhverv i lokalplanområdet vil medføre øget trafik og gøre det vanskeligt at komme frem, ligesom der peges på, at parkeringspresset allerede er betydeligt, herunder fordi beboere fra nærliggende gader benytter Graaesvej til parkering.

Der stilles desuden spørgsmål til forudsætningen om, at den fremtidige trafikbelastning ikke vil overstige niveauet fra den tidligere institutionsdrift, og der efterspørges yderligere trafikanalyse samt revurdering af beslutningen om ikke at udarbejde miljøvurdering. Desuden foreslås alternative vejadgange eller ændret trafikafvikling, herunder forbindelse mod Caroline Amalievej eller via Mølmarksvej/Tvedvej, med henblik på at aflaste Graaesvej.

Planforslagets trafikale vurdering bygger på et notat udarbejdet i 2023 med udgangspunkt i konkrete trafiktællinger. Under den tidligere institutionsanvendelse blev der registreret en årsdøgntrafik på 356 køretøjer, mens en omdannelse til ca. 50 boliger forventes at generere ca. 155 køretøjer pr. døgn, svarende til en reduktion på ca. 43,5%. Administrationen vurderer på den baggrund, at den fremtidige trafikbelastning vil være lavere end tidligere, og at Graaesvej har tilstrækkelig kapacitet til at håndtere den forventede trafik. Vejens fysiske udformning og de eksisterende parkeringsforhold er indgået i vurderingen.

Lokalplanen fastsætter parkeringskrav i overensstemmelse med Kommuneplan 2025–2037, og den tidligere institutionsdrift medførte i perioder en betydelig dagtidsbelastning. Den

fremtidige boligdominerede anvendelse forventes at give en mere jævn fordeling over døgnet.

Forslag om etablering af nye vejadgange eller ændret trafikstruktur vurderes ikke begrundet i den dokumenterede trafikmængde og vil i givet fald kræve særskilt planmæssig og trafikal behandling. Det er samlet set administrationens vurdering, at lokalplanforslaget ikke medfører væsentlige ændringer i trafik- og parkeringsforhold sammenlignet med den tidligere anvendelse og de generelle vilkår i den tætte bymidte.

Nr. 1	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
1.1	Skal der i lokalplaner stilles krav om et bestemt antal ladestandere til elbiler – eller som minimum krav om forberedt lade infrastruktur – i forhold til antal parkeringspladser?	<p>Der findes allerede en bekendtgørelse for ladestandere, der stiller krav om, at parkeringsarealer skal forberedes med nødvendig kabelføring og elforsyningskapacitet. Af Svendborg Kommuneplan 2025–2037 fremgår det derudover, at der i forbindelse med nybyggeri og større omdannelser skal etableres ladestandere i et omfang af minimum 1 for hver 10 parkeringspladser.</p> <p>Lokalplanforslaget stiller i § 5.6 krav herom for delområde B, men det er korrekt, at der mangler en specificering heraf for delområde A. Dette bør tilføjes i § 5.5.</p>	<p>§ 5.5 tilføjes følgende krav: <i>For minimum hver 10. p-plads skal der etableres én el-ladestander.</i></p>

Nr. 2	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
2.1	Er der planlagt tilstrækkeligt parkeringspladser i forhold til den eksisterende parkerings- og trafikbelastning på Graaesvej?	<p>Lokalplanen fastsætter parkeringskrav i overensstemmelse med kommunens gældende normer for etageboliger og erhverv. Det skal bemærkes, at den tidligere anvendelse genererede et betydeligt parkeringsbehov i dagtimerne.</p> <p>Søfartsskolen, ved siden af lokalplanområdet, er forpligtet til selv at sikre tilstrækkelig parkering på egen grund og altså ikke indenfor lokalplanområdet.</p> <p>Lokalplanforslaget opretholder de eksisterende offentlige parkeringspladser for at understøtte parkeringsbehovet i området.</p> <p>Hvis der viser sig udfordringer med passage på Graaesvej, vurderes det muligt at etablere parkeringsbåse på udvalgte strækninger, hvilket samtidig kan forbedre fremkommeligheden.</p> <p>Samlet set vurderes det ikke, at projektet medfører en forøgelse af parkeringsbelastningen på Graaesvej.</p>	Giver ikke anledning til ændringer
Nr. 3	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
3.1	Hvilke beregninger og forudsætninger ligger til grund for vurderingen af, at trafikken ikke øges?	<p>I forbindelse med planlægningen blev der i 2023 udarbejdet et trafikteknisk notat, som vurderede de eksisterende og fremtidige trafikale forhold på Graaesvej, set i relation til ejendommens tidligere og fremtidige anvendelse.</p> <p>Den målte årsdøgntrafik på Graaesvej mellem nr. 21 og 23 udgjorde 356 køretøjer da ejendommen i nr. 27 blev anvendt til uddannelsesformål. Ved omdannelse til f.eks.</p>	Giver ikke anledning til ændringer

		<p>50 boliger forventes en samlet trafikgenerering på ca. 155 køretøjer pr. døgn fra nr. 27. Det betyder en reduktion i trafikmængden i forhold til tidligere anvendelse. Samtidig forventes trafikken at blive mere jævnt fordelt over dagen.</p> <p>Hvis 25 % af ejendommens etagearealet anvendes til erhverv, vurderes den samlede trafikbelastning stadig at være reduceret sammenlignet med tidligere anvendelse.</p> <p>På den baggrund vurderes Graaesvej at have tilstrækkelig kapacitet til at afvikle den fremtidige trafik.</p>	
3.2	Er parkeringsbehovet undervurderet i forhold til den forventede målgruppe og vejens kapacitet?	<p>Parkering fra nærliggende gader er et generelt bymæssigt forhold og ikke afledt af den konkrete planlægning. Lokalplanen regulerer alene forholdene inden for lokalplanområdet.</p> <p>Parkering reguleres i lokalplanen ud fra kommunens parkeringsnormer, som er indarbejdet i Kommuneplan 2025–2037 på baggrund af statistiske opgørelser over bilejerskab i eksisterende boligområder.</p> <p>Angående parkeringsforhold i øvrigt henvises til bemærkningen til pkt. 2.1</p>	Giver ikke anledning til ændringer
3.3	Er der taget højde for, at mange husstande har to biler og firmabiler uden parkering på egen grund?	Det er ikke en del af lokalplanens formål at afhjælpe parkeringsforhold i de tilstødende områder. De øvrige ejendomme i områdets parkeringsforhold ændres ikke med lokalplanen.	Giver ikke anledning til ændringer
3.4	Er trafikken og parkeringsbehovet fra Svendborg Søfartsskole indregnet i vurderingen?	Den målte trafik omfatter den tidligere situation med uddannelsesaktiviteter i området. En fortsat aktivitet ved Svendborg Søfartsskole indgår i det eksisterende trafikniveau, som den fremtidige boligtrafik er sammenholdt med.	Giver ikke anledning til ændringer

3.5	Er der taget højde for parkeringsbehov ved eventuel undervisning på Graaesvej 27?	Hvis der etableres en mindre andel undervisningsaktiviteter i tilknytning til bebyggelsen på Graaesvej 27, vil det skulle ske inden for lokalplanens rammer og gældende parkeringskrav. Den samlede trafikvurdering tager udgangspunkt i en boligdomineret anvendelse og viser fortsat en lavere belastning end den tidligere institutionsanvendelse.	Giver ikke anledning til ændringer
3.6	Er den eksisterende brug af Graaesvej til parkering fra omkringliggende gader indregnet?	Se ovenfor pkt. 3.2	Giver ikke anledning til ændringer
3.7	Bør der etableres en alternativ tilkørsel og/eller ensretning af Graaesvej?	Kommunens trafikundersøgelse vurderer, at Graaesvej har tilstrækkelig kapacitet til den fremadrettede anvendelse, og at der ikke er behov for trafikale foranstaltninger som følge af projektet. Etablering af ny vejadgang eller ensretning vil kræve særskilt trafikal og økonomisk vurdering og den forventede fremtidige trafikmængde kan ikke begrunde, at der sker den slags tiltag.	Giver ikke anledning til ændringer
3.8	Bør bænken i delområde C fjernes eller området ændres?	Delområde C udlægges til grønt opholdsareal. Lokalplanen regulerer ikke konkret adfærd eller opholdets karakter, men fastlægger alene rammerne for indretning til ophold. Planlægningen kan tilgodese forskellige brugergrupper og understøtte tryghed gennem mulighed for fysisk indretning, herunder belysning og overskuelighed.	Giver ikke anledning til ændringer
Nr. 4	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
4.1	Hvilke tal og vurderinger ligger bag antagelsen om uændret trafik?	Samlet set viser den trafikale vurdering, at omdannelsen fra uddannelsesformål til boligformål ikke forventes at øge trafikbelastningen på Graaesvej, og at vejen har kapacitet til at håndtere den fremtidige	Giver ikke anledning til ændringer

		anvendelse. Vurderingerne er baseret på, trafiktælling, erfaringstal og en trafik faglig vurdering. Der henvises i øvrigt til administrationens bemærkninger under pkt. 3.1-3.8.	
4.2	Er parkeringsbehovet undervurderet?	Se bemærkning til pkt. 3.1-3.8	
4.3	Er der taget højde for flere biler pr. husstand?	Se bemærkning til pkt. 3.1-3.8	
4.4	Er trafikken fra Søfartsskolen indregnet?	Se bemærkning til pkt. 3.1-3.8	
4.5	Er parkeringsbehov ved undervisning på Graaesvej 27 indregnet?	Se bemærkning til pkt. 3.1-3.8	
4.6	Er eksisterende parkeringspres fra nærliggende gader indregnet?	Se bemærkning til pkt. 3.1-3.8	
4.7	Bør der etableres alternativ tilkørsel og/eller ensretning?	Se bemærkning til pkt. 3.1-3.8 samt 5.4	
4.8	Hvordan sikres parkering til brugere af kolonihaverne?	Se bemærkning til pkt. 3.1-3.8	
<b>Nr. 5</b>	<b>Høringssvarets indhold</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>	<b>Forslag til videre proces:</b>
5.1	Kan Graaesvej – med sin smalle profil, kurver og begrænsede vagemuligheder – håndtere den eksisterende og fremtidige trafik fra boliger, kolonihaver og Svendborg Søfartsskole?	Se bemærkning til pkt. 3.1 og 4.1	
5.2	Er parkeringskapaciteten på og omkring Graaesvej tilstrækkelig, og vil yderligere bebyggelse forværre fremkommeligheden – særligt i perioder med fuld kantstensparkering?	Se bemærkning til pkt. 2.1, 3.2 og 3.3 og 3.6	

5.3	Vil en ændret anvendelse af området medføre øget trafiksikkerhedsmæssig risiko på Graaesvej?	3.1 – 3.4 og 7.1	
5.4	Bør der etableres nye eller forlængede vejforbindelser fra Graaesvej til Caroline Amalievej, Grev Schacks Vej, Overgade eller Tvedvej for at aflaste den eksisterende vejstruktur?	Etablering af vejforbindelse via stiforløb mod Caroline Amalievej vil kræve særskilt trafikale, planmæssig og økonomisk vurdering og den beregnede trafikmængde for projektet kan ikke begrunde et sådant tiltag. De trafikale fordele ved en ny vejføring skal vurderes i forhold til om de er proportionale med de økonomiske og ejendomsretlige konsekvenser. Se i øvrigt bemærkning til svar 3.7	
Nr. 6	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
6.1	Kan vejen håndtere trafik fra yderligere boliger og erhverv?	Se bemærkning til pkt. 3.1	Giver ikke anledning til ændringer
6.2	Bør der etableres en alternativ vejforbindelse til området?	Se bemærkning til pkt. 3.7	Giver ikke anledning til ændringer
6.3	Er der plads til flere parkerede biler på Graaesvej?	Se bemærkning til pkt. 3.2	Giver ikke anledning til ændringer
Nr. 7	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
7.1	Hvorfor er der ikke udarbejdet en egentlig trafikanalyse?	Vurderingen af, at projektet ikke medfører en væsentlig forøgelse af trafikmængden, baserer sig på konkrete trafiktællinger og almindeligt anvendte beregningsforudsætninger for boligbebyggelse. Det fremgår af det trafiktekniske notat, at Graaesvej er smal, har kurveforløb, længdefald og begrænsede vagemuligheder. Disse forhold er indgået i vurderingen. På baggrund af den forventede reducerede trafikmængde konkluderes det, at vejen har tilstrækkelig restkapacitet, og at der ikke er behov for yderligere trafikale foranstaltninger som følge af	Giver ikke anledning til ændringer

		projektet. På den baggrund er det vurderet, at det trafiktekniske notat er tilstrækkelig vurdering af de trafikale forhold i området.	
7.2	Er de planlagte parkeringspladser tilstrækkelige til at dække det samlede behov?	Se bemærkning til svar 3.2	Giver ikke anledning til ændringer
7.3	Bør der etableres alternativ vejføring via Caroline Amalievej?	Se bemærkning til svar 5.4	Giver ikke anledning til ændringer
7.4	Bør der gennemføres trafikanalyse, ny parkeringsvurdering og revurdering af vejstruktur?	<p>De beskrevne forhold i området med smal vejprofil, kantstensparkerings, begrænsede vigemuligheder og et generelt pres på parkering er karakteristiske for tætte bymidter med ældre vejstruktur.</p> <p>Graaesvej indgår i en bymæssig sammenhæng, hvor bebyggelsesstruktur og vejprofiler historisk er disponeret før nutidige parkeringsnormer og bilejerskab. Det medfører, som i øvrige dele af bymidten, at parkering i vidt omfang sker på kørebanen, og at mødesituationer håndteres ved gensidig tilpasning mellem trafikanter.</p> <p>Forholdene adskiller sig ikke væsentligt fra øvrige sammenlignelige gader i bymidten, hvor tilsvarende vejprofiler og parkeringsmønstre forekommer.</p> <p>Den trafikale vurdering viser samtidig, at den fremtidige anvendelse forventes at medføre en lavere samlet trafikmængde end den tidligere institutionsanvendelse. På den baggrund, vurderes de eksisterende forhold ikke at blive forværret som følge af lokalplanens virkeliggørelse.</p>	Giver ikke anledning til ændringer
Nr. 8	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
8.1	Høringssvaret indeholder en gentagelse af de fremførte bekymringer i høringssvar nr. 6.	Se bemærkninger til høringssvar nr. 6.	Giver ikke anledning til ændringer

Nr. 9	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
9.1	Er det korrekt at antage, at trafikbelastningen ikke øges i forhold til tidligere institutionsdrift?	Der henvises til administrationens bemærkninger under pkt. 3.1–3.4.	Giver ikke anledning til ændringer
9.2	Hvordan håndteres det eksisterende og fremtidige parkeringspres, herunder fra Søfartsskole, kolonihaver, erhverv og besøgende?	Der henvises til administrationens bemærkninger under pkt. 3.1–3.4.	Giver ikke anledning til ændringer
Nr. 10	Høringssvarets indhold	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
10.1	Kan Graaesvej håndtere trafik fra 40 boliger og 1.000 m <sup>2</sup> erhverv – også i byggeperioden?	Høringssvaret vedrørende trafik og parkering er behandlet under administrationens bemærkninger pkt. 3.1–3.4.  Lokalplanen har ikke hjemmel til at regulere byggetrafik. Som med øvrige projekter i den tætte by, vil sædvanligvis være en forbigående gene for trafikken i forbindelse med byggeri.	Giver ikke anledning til ændringer
10.2	Skal Graaesvej ensrettes?	Se bemærkning til pkt. 3.7	
10.3	Bør der etableres ny vejforbindelse til Caroline Amalievej?	Se bemærkninger til pkt. 7.3 og 3.7	
10.4	Kan areal fra kolonihaveforeningen inddrages til vej og parkering?	Forslag om inddragelse af kolonihavearealer ligger uden for lokalplanens rammer og forudsætter særskilt ændring af aftalegrundlag jf. servitutter og Kolonihavelovens retlige beskyttelse af kolonihaverne.	