Svendborg Kommune

Parkeringsstrategi for Svendborg bymidte og havn

Hovedrapport

30-01-2020

ORBICON

Svendborg Kommune

Parkeringsstrategi for Svendborg bymidte og havn

Hovedrapport

Kunde	Svendborg Kommune
Rådgiver	Orbicon A/S Linnés Allé 2 2630 Høje Taastrup
Projektnummer	1351900045
Dokument ID	Parkeringsstrategi for Svendborg bymidte og havn – Hovedrapport
Projektleder	Thomas Werdelin
Kvalitetssikret af	Julie Grønlund-Nielsen
Godkendt af	Lars Bendixen
Version	04
Udgivet	30.01.2020

Indholdsfortegnelse

1.	**Indledning og læsevejledning**	**4**
2.	**Eksisterende forhold**	**5**
3.	**Byudviklingens påvirkning af parkeringsudbud**	**8**
4.	**Tilpasning af zoner, takster, licenser og p-fond**	**21**
5.	**Bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet**	**29**
6.	**Parkeringsnorm**	**32**
7.	**P-hus**	**33**
8.	**Tidsplan for indsatser**	**49**

1. Indledning og læsevejledning

I takt med udviklingen af Svendborg by vil det være nødvendigt at nedlægge en stor del af de nuværende offentlige parkeringspladser omkring havnen. For at sikre de fremtidige parkeringsmuligheder i Svendborg er der udarbejdet denne parkeringsstrategi for at danne overblik over nuværende forhold samt beskrive kommunens fremtidige arbejde med parkering, herunder målsætninger og indsatser, på kort og langt sigt.

Nærværende hovedrapport er en opsamling på strategiarbejdet og giver en samlet beskrivelse af forskellige forhold og tiltag, hvormed enkelte afsnit kan læses for sig.

I afsnit 2 gives et kort rids af de eksisterende parkeringsforhold i Svendborg. For dybere redegørelse af de eksisterende forhold henvises til baggrundsnotatet *Kortlægning og overblik*.

I afsnit 3 gives en samlet beskrivelse af planlagt byudvikling i Svendborg bymidte og havneområde, og dennes indflydelse på det offentlige parkeringsudbud i Svendborg, idet flere af projekterne medfører nedlæggelse af p-pladser. På baggrund heraf gives et skøn over, hvordan det fremtidige parkeringsudbud påvirkes.

I afsnit 4 beskrives forskellige forhold omkring parkering i Svendborg, heriblandt tilpasning af zone 2, indførelse af ny billettype for Ø-gæster samt nylige byrådsbeslutningers konsekvens for parkering.

Afsnit 5 beskriver primære tiltag, som bør indarbejdes på kort sigt med henblik på at opnå bedre udnyttelse af parkeringskapaciteten.

Afsnit 6 omhandler forslag til arbejdet med at justere P-norm ifm. byudvikling omkring Svendborg Havn, som vil blive behandlet i den reviderede kommuneplan.

I afsnit 7 beskrives de mulige placeringer for fremtidigt p-hus i Svendborg mere dybdegående, i tilfælde af at det fremtidige offentlige p-behov skal dækkes af nyt p-hus. Der laves en point-tildeling til de forskellige placeringer, og på den baggrund udvælges 4 lokationer. Disses overordnede muligheder for organisering og økonomi er herefter yderligere uddybet i afsnittet.

Svendborg Kommune vil

→ *I rapporten beskrives i blå tekstbokse de overordnede rammer, målsætninger eller ønsker, som kommunen vil arbejde ud fra. Målsætningen er ikke bindende, men består af hensigtserklæring(er) til at tegne et overordnet billede af, hvordan kommunen vil arbejde med parkering i Svendborg.*

Indsatser

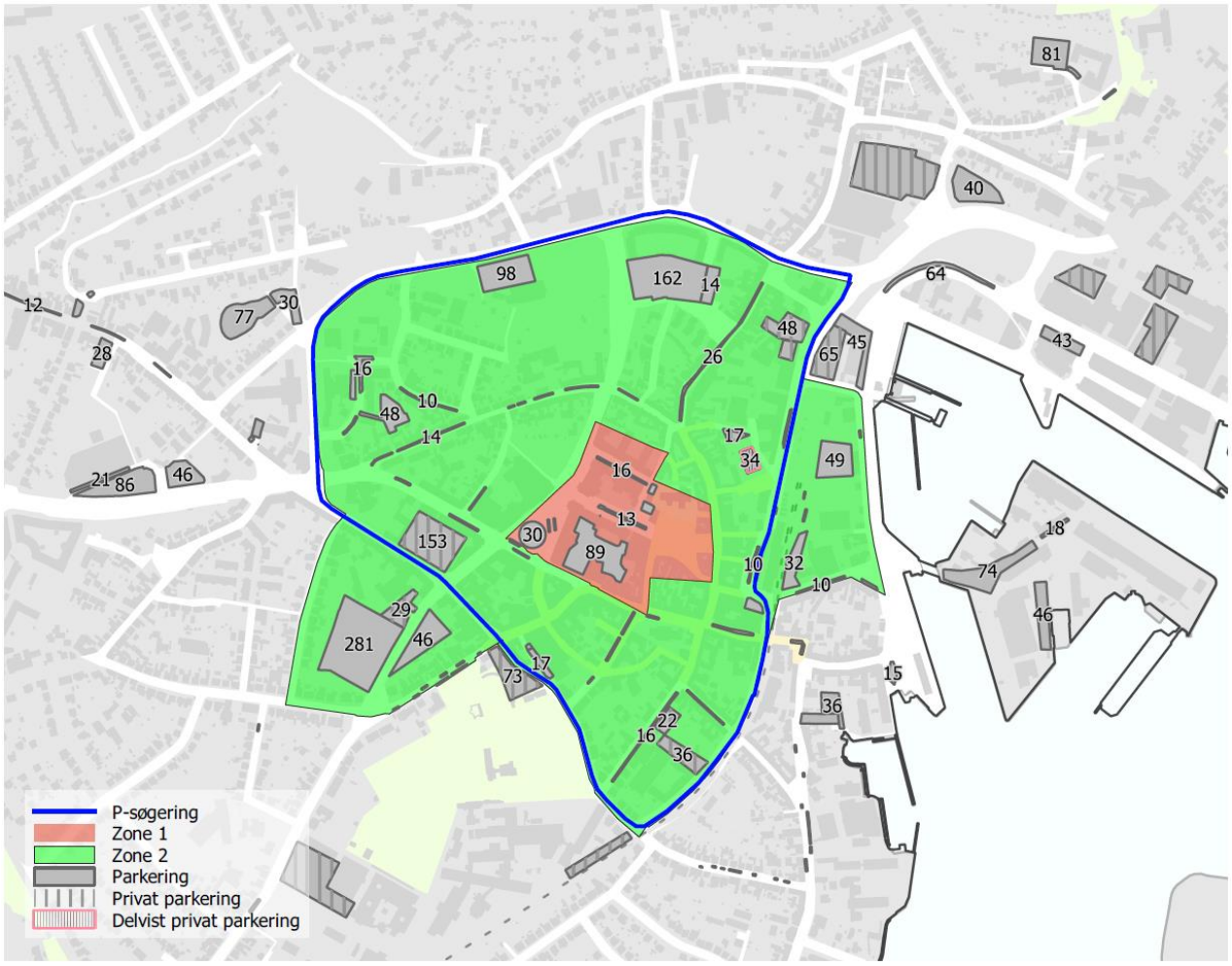
- I rapporten angives i de grønne tekstbokse de indsatser, som kan realiseres på kort sigt eller langt sigt for at imødekomme de overordnede målsætninger

2. Eksisterende forhold

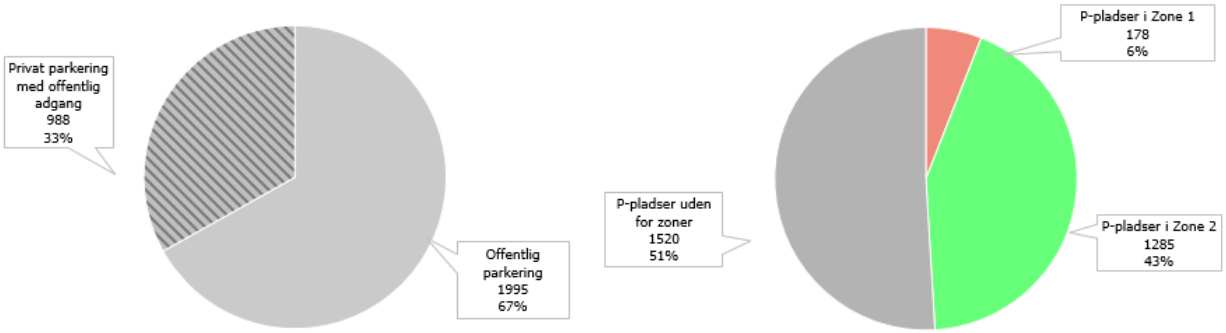
Som led i udarbejdelsen af nærværende strategiplan er der indledningsvis lavet en kortlægning af parkeringsforholdene i Svendborg bymidte. I kortlægningen er der bl.a. lavet en overordnet analyse af belægningsprocenten på byens p-pladser på baggrund af tælledata for 2018. Dette har dannet overblikket over udnyttelsen af byens nuværende parkeringskapacitet.

Generelt når parkeringsforholdene omtales indgår alle p-pladser, dvs. både p-pladser i zone 1, i zone 2 samt uden for zonerne.

I Svendborg bymidte har parkeringspladserne forskellige tidsrestriktioner fra ingen til 24 timer, ligesom der er etableret betaling på udvalgte p-pladser i to forskellige zoner.



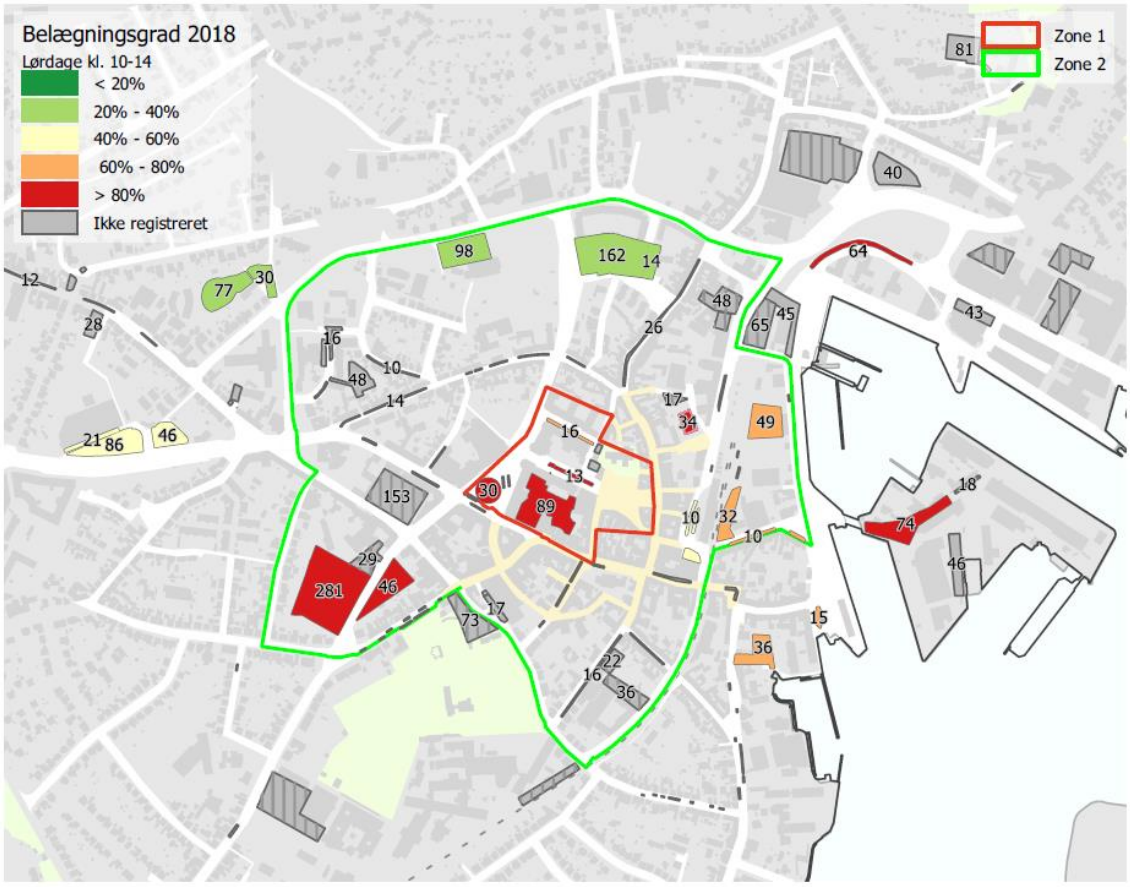
Figur 1: P-søgering omkring Svendborg bymidte og zoneinddeling i 2019



Figur 2 Fordeling af offentlige og private pladser med offentlig adgang (i zone 1, i zone 2 og uden for zoner) samt fordeling af pladser i zone 1 og 2 samt uden for zone.

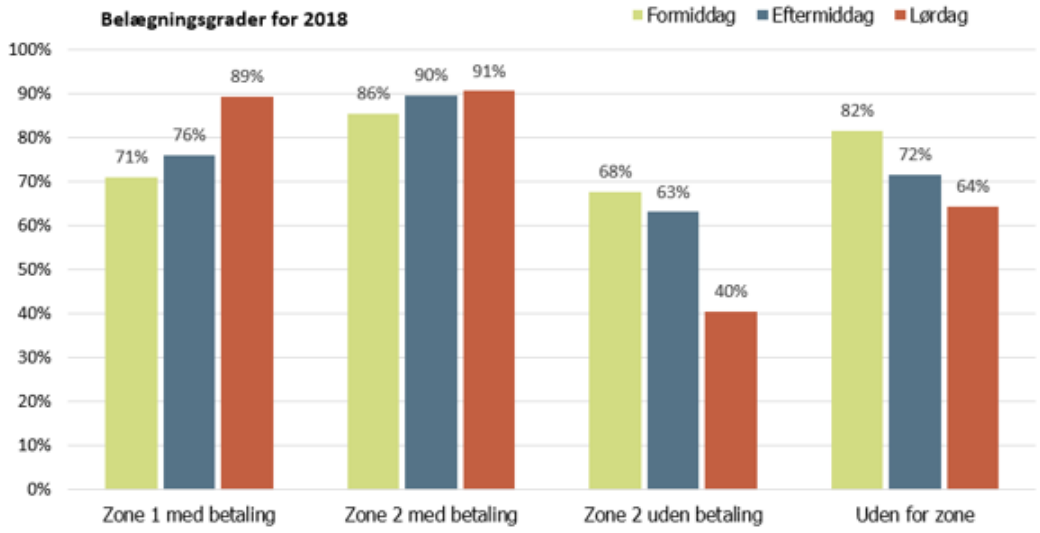
På en del af de større og mest bynære p-pladser er der betalingsparkering i et givent tidsrum. I dette tidsrum er det kun lovligt at parkere, hvis bilisten har indløst en gyldig parkeringsbillet ved en af p-pladsens parkeringsautomater.

I den centrale del af bymidten omkring Torvet, Centrumpladsen, Rådhusgården og Ramsherred er der ubegrænset parkering dog med betaling. Mere perifert ift. bymidten er betalingsparkeringen organiseret således, at der er 2 timers gratis parkering inden der skal betales for at parkere. Denne løsning anvendes på de større parkeringsanlæg omkring gågade-området, heriblandt Voldgade, Frederiksgade, Hulgade og Jessens Mole.



Figur 3. Kort over gennemsnitlige belægningsgrader i 2018 for lørdage kl. 10-14

Kortlægningen af belægningsgrader viste, at der på nuværende tidspunkt generelt er et stort pres på parkeringsbelægningen omkring Svendborg bymidte med særligt høje belægningsgrader i bymidten på lørdage. Det er dog også fundet, at der i samme tidsrum er uudnyttet parkeringskapacitet i den nordlige del af bymidten, som vurderes at kunne afhjælpe det samlede pres på lørdage.



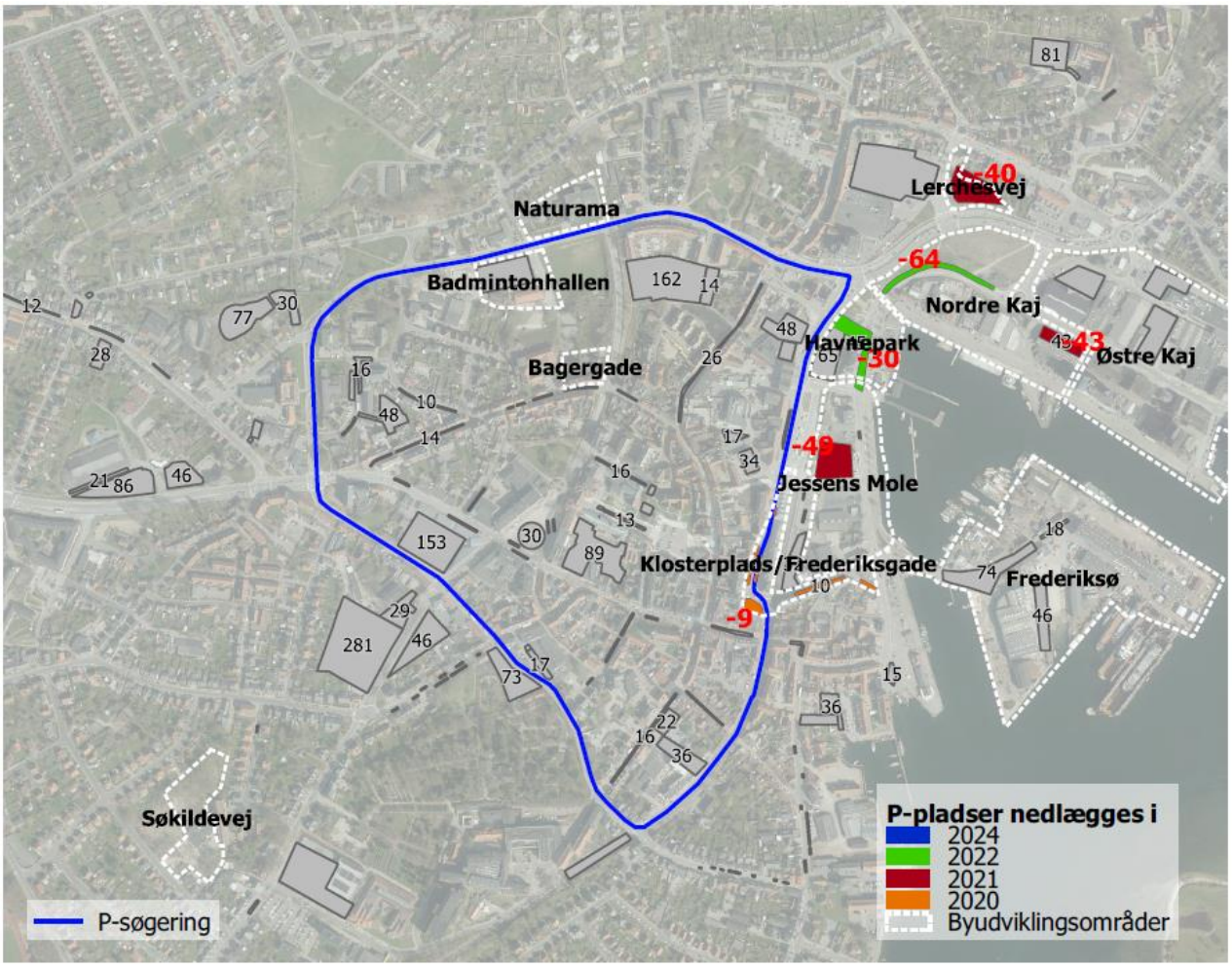
Figur 4: Belægningsgrader for de forskellige zoner på hhv. formiddage, eftermiddage og lørdage

I kortlægningen er det bl.a. konkluderet, at der er et væsentligt potentiale i at udnytte eksisterende parkeringskapacitet bedre ved flere forskellige slags tiltag, herunder tilpasning af zoner, optimering af p-vejvisning, mm.

3. Byudviklingens påvirkning af parkeringsudbud

3.1 Udviklingsprojekter i Svendborg

I dette afsnit udarbejdes en opgørelse over den fremtidige parkeringskapacitet ved realisering af de igangværende og planlagte byudviklingsprojekter i Svendborg bymidte og havneområde. Formålet med opgørelsen er at skabe overblik over, hvor mange offentlige parkeringspladser, der nedlægges som følge af byudvikling. De enkelte byudviklingsprojekter beskrives kortfattet, og antallet af nedlagte parkeringspladser angives.



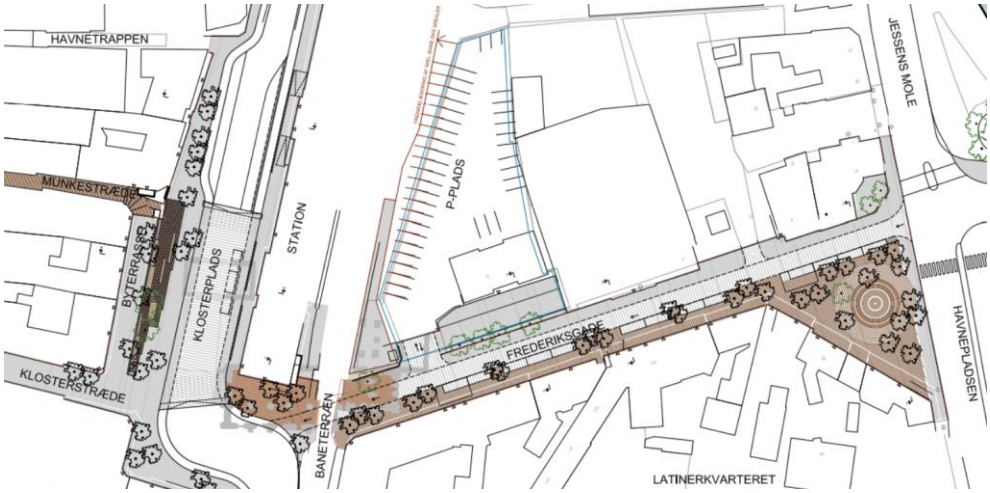
Figur 5. Byudviklingsprojekter i Svendborg og antal off. p-pladser, som nedlægges ifm. byudvikling (med markering af årstal)

3.1.1 Klosterplads/Frederiksgade

Omdannelse af Klosterplads/Frederiksgade er et af mange udviklingsprojekter, der skal binde midtbyen og havnen bedre sammen og gøre det lettere at færdes på tværs af byen. Der skabes nye byrum og pladsdannelser på begge sider af et indsnævret vejprofil med henblik på at styrke forholdene for bløde trafikanter og begrænse biltrafik og parkering. Projektet omfatter bl.a. en reduktion i antal parkeringspladser og ensretning af Frederiksgade i vestlig retning (cyklister undtaget). Frederiksgade omdannes til sivegade med lave hastigheder og bedre plads til ophold.

Foreløbigt er der ikke udarbejdet et endeligt projekt for omdannelsen. På baggrund af gældende dispositionsforslag nedlægges 5 p-pladser på Klosterplads og 4 p-pladser på Frederiksgade i 2020. I alt

reduceres antallet af p-pladser dermed fra 27 til 18 på Klosterplads og Frederiksgade – dette tal er foreløbigt antaget med forbehold for ændringer.



Figur 6 Udsnit af dispositionsforslag for ombygning af Klodsterplads og Frederiksgade, 28.02.2019.

3.1.2 Kvægtorvet

Kvægtorvet, hvor kommunen i dag har lejet et areal med 32 p-pladser, omdannes og udvides med flere nye p-pladser. Nogle af pladserne omdannes til korttidspladser, men dette vurderes ikke at have negative konsekvenser for den samlede parkeringssituation i området. Tvært imod vurderes det fordelagtigt at have et varieret parkeringsudbud i bymidten. Der foreligger endnu blot projektforslag på dispositionsniveau, men kommunen forudsætter foreløbigt at der skabes ca. +20 pladser.

Figur 7: Foreløbig skitseudkast for nyt parkeringsareal på Kvægtorvet (med forbehold for ændringer).

3.1.3 Jessens Mole

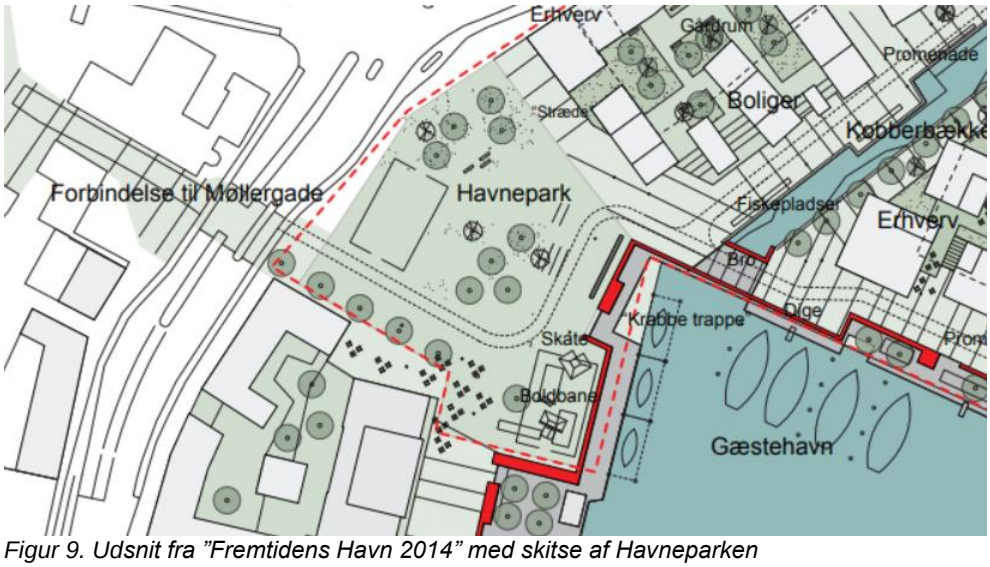
Det centrale havneområde omkring Jessens Mole kommer til at indeholde blandede byfunktioner som supplement til eksisterende kontorer, små butikker mv. som en videreførelse af bymidten ud mod vandet. Området vil blive præget af karrébebyggelse med en blanding af butikker, erhverv, service, kultur og boliger. I alt planlægges for etablering af op til 17.000 kvm, heraf 10.000 kvm. boliger og 7.000 kvm liberalt erhverv.

Udviklingsprojektet medfører, at den nuværende parkeringsplads ved Fremtidsfabrikken med 49 p-pladser nedlægges. Kommunen planlægger nedlæggelse af parkeringspladsen i 2021.

Figur 8. Udsnit fra "Fremtidens Havn 2014" med fremtidige anvendelser på Jessens Mole.

Nord for Jessens Mole ved Nordre Havnevej og Havnegade er der planer om at etablere en rekreativ havnepark med plads til maritimt friluftsliv, skaterpark, og lignende nær lystbådehavnen.

Dette vil få indflydelse på p-pladserne på Havnegade, hvor der i dag er 45 pladser. Der kommer til at være 15 pladser, når Havneparken er realiseret, og dermed vil der være en reduktion på 30 pladser. Kommunen planlægger nedlæggelse af pladserne i 2023.



Figur 9. Udsnit fra "Fremtidens Havn 2014" med skitse af Havneparken

Det forventes, at der i forbindelse med ombygningen af Jessens Mole kan etableres et sted mellem 5 og 20 parkeringspladser som kantstensparkering eller i parkeringslommer. Da der endnu ikke er nogle konkrete bud på, hvordan Jessens Mole fremadrettet skal se ud, kan dette ikke konkretiseres nærmere, og antallet er derfor ikke medtaget i det samlede parkeringsregnskab.

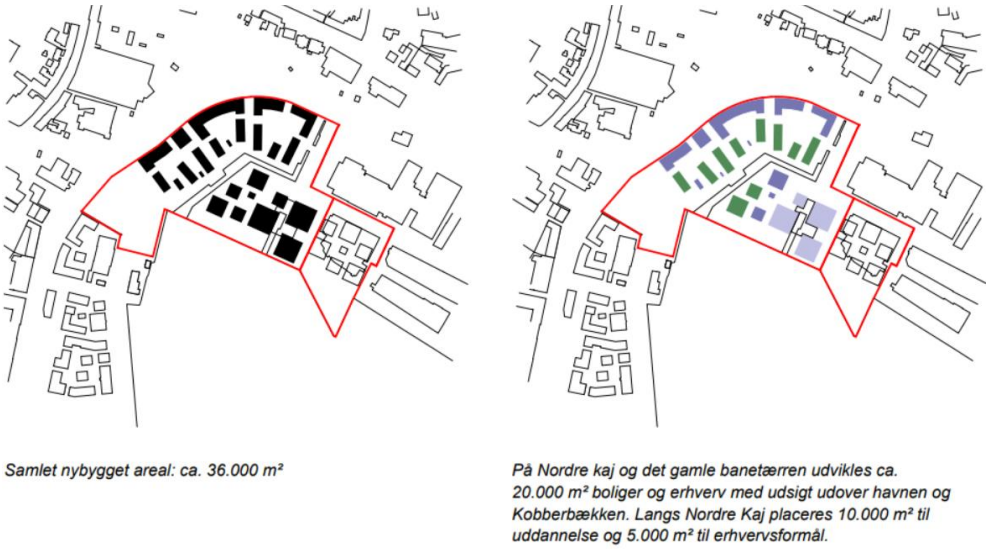
3.1.4 Nordre Kaj

Området omkring Nordre Kaj udvikles til en blandet uddannelses- og erhvervsby og ændres dermed fundamentalt med nye blandede funktioner sammen med et nyt maritimt kraftcenter bestående af SIMAC og maritime erhverv. Der etableres både kontorer, butikker og boliger samt uddannelse.

I alt planlægges for etablering af op til ca. 60.000 kvm, heraf 30.500 kvm. boliger, 12.500 kvm. til uddannelse og 17.000 kvm. til erhvervsformål.

Udviklingsprojektet medfører, at 15 p-pladser af de i alt 64 pladser langs Nordre Havnevej nedlægges i 2021, ligesom den midlertidige grusparkeringsplads med 43 pladser ved Østre Havnevej også nedlægges i 2021. Resten af pladserne langs Nordre Havnevej forventes nedlagt i 2022.

Projektet medfører dermed en samlet reduktion i parkeringskapaciteten på i alt 107 pladser i 2022.



Figur 10. Udsnit fra "Fremtidens Havn 2014" med fremtidige anvendelser på Nordre Kaj

3.1.5 Østre Kaj

På Øste Kaj er det planen at fortsætte erhvervsaktiviteterne med mulighed for at udbygge området. Størstedelen af p-pladserne i området er privatejet og et evt øget p-behov ved byomdannelse skal dækkes indenfor området. Den planlagte udvikling af området får derfor ikke indflydelse på det offentlige parkeringsudbud.

Figur 11: Udsnit fra "Fremtidens Havn 2014"

3.1.6 Lerchesvej

På hjørnegrunden ved Nyborgvej/Lerchesvej er der vedtaget en lokalplan for udvikling af dagligvarebutik, kontorer og boliger i op til 3 etager. Grunden er et gammelt jernbaneareal, hvor der har været en drejeskive i tilknytning til godsbygninger. Grunden har stået tom siden 2006, hvor Nyborgvej blev forlagt og er siden blevet anvendt sporadisk til bl.a. parkering. Det er observeret, at pladsen særligt anvendes i forbindelse med større arrangementer, f.eks. cirkus.

Figur 12. Udsnit fra "Lokalplan 584 for et centerområde ved Lerchesvej 2"

Selvom grunden ikke er opgjort officielt som parkeringsplads i Svendborg, så vurderes p-pladsens anvendelse at være relevant til opgørelse af et fremtidigt parkeringsbehov. Det er på luftfotos optalt, at der er plads til mindst 40 parkerede køretøjer af forskellig størrelse.

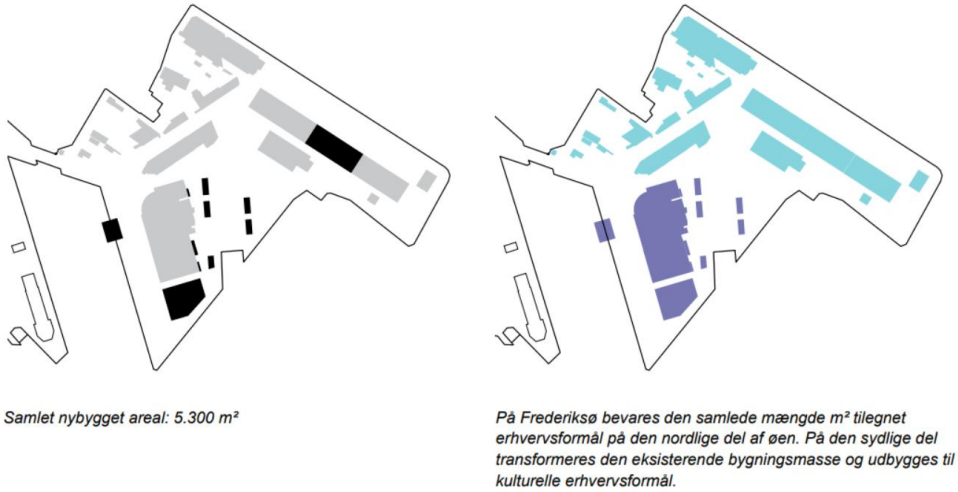
Det er uvist, hvornår der udvikles på grunden, men ifølge Svendborg Kommune er 2021 et realistisk bud. Således vil udvikling på Lerchesvej medføre en reduktion i parkeringskapacitet på 40 p-pladser i 2021.

3.1.7 Frederiksø

Byudvikling på Frederiksø skal skabe gode rammer for en kultur- og erhvervs-ø. Dele af områderne som industriarealer fastholdes, mens dele af øens sydside gøres offentligt tilgængeligt ved at forbedre adgangsforholdene og etablere flere offentlige kultur- og erhvervsformål. Der planlægges ligeledes for etablering af friluftsaktiviteter langs kajkanten.

Udvikling af området betyder, at der i 2021 nedlægges 39 p-pladser af de 74 kantstenspladser nærmest broforbindelsen. Pladserne forsøges dog genplaceret på Frederiksø, og vil derfor ikke komme til at få indflydelse på den samlede parkeringskapacitet. Den for nyligt anlagte grusparkeringsplads nedlægges ligeledes ikke.

En del af udviklingsplanen indebærer etablering af et teater på Frederiksø. I den forbindelse har kommunen skønnet, at der vil opstå et nyt parkeringsbehov på 35 pladser i 2024. Teatret medfører nedlæggelse af eksisterende funktioner med et behov på 18 p-pladser, og derfor bliver det endelige ekstrabehov ifm. teatret på 17 pladser. Disse pladser forventes etableret i tilknytning til bygningen.



Figur 13. Udsnit fra "Fremtidens Havn 2014" med fremtidige anvendelser på Frederiksø

3.1.8 Naturama/Badmintonhallen

Badmintonhallen ved Dronningemaen er i gang med en fornyelse, idet den gamle hal rives ned og der etableres nye idrætsfaciliteter på en ny placering på grunden. Den kommende idræts- og skolehal skal både forbedre forholdene for Svendborg Badmintonklub og Haahrs skole, og parkeringspladsen skal fortsat tjene som primær parkeringsmulighed for Naturama's gæster.

Der er i dag 92 p-pladser på grunden, hvoraf 47 af disse er anlagt af parkeringsfondsmidler til Naturama. Det nye anlæg kommer fortsat til at have 92 p-pladser. Under byggeriet er det planen, at der etableres midlertidig parkeringsplads. Således vil byudvikling på badminton-grunden ikke afstedkomme ændringer i parkeringskapaciteten hverken midlertidigt eller permanent.

Figur 14. Udsnit fra "Lokalplan 622 for et område til offentlige formål ved Dronningemaen"

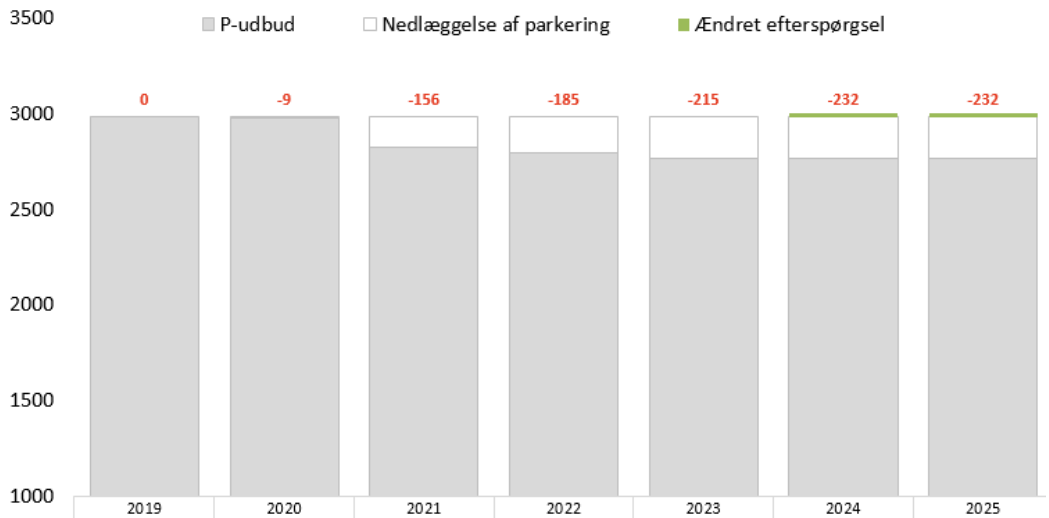
3.1.9 Andre byudviklingsprojekter

Der foregår andre byudviklingsprojekter i Svendborg, bl.a. etablering af boliger på Bagergade og ved Søkildevej, men disse udviklingsprojekter får ikke indflydelse på det offentlige parkeringsudbud.

3.2 Tidsplan for nedlæggelse af parkering

Gennemgangen af udviklingsprojektet viser, at der i år 2021 nedlægges 156 offentlige p-pladser, og dette antal vil øges til 215 p-pladser i år 2024 (den reelle reduktion er på 235 pladser, men ombygning af Kvægtorvet giver et overskud på ca. 20 pladser). Dette svarer til en reduktion på 7% af den samlede parkeringskapacitet på ca. 3.000 p-pladser i Svendborg bymidte, og en reduktion på næsten 10% af den samlede offentlige parkeringskapacitet på ca. 2.000 p-pladser.

I tillæg hertil skabes et behov på Frederiksø ifm. etablering af nyt teater på 17 p-pladser. Således vil der alt i alt være en ”mangel” på 232 p-pladser i år 2024 ift. dagens situation.



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ændret efterspørgsel	0	0	0	0	0	17	17
Nedlæggelse af parkering	0	9	156	185	215	215	215
P-udbud	2983	2974	2827	2798	2768	2768	2768

Figur 15. Tidsplan for nedlæggelse af p-pladser ifm. byudvikling i Svendborg Havn

Dette skal dog ses i lyset af, at der forventeligt etableres 800-1.000 nye p-pladser i området ifm. byudvikling, hvoraf en mindre del af disse antageligt vil være med offentlig adgang, selvom det er på privat grund, da nogle af funktionerne har offentligt formål (butik og diverse erhverv). Mere herom i de kommende afsnit.

3.3 Offentlige parkeringsanlæg til havnens og byens funktioner

I forbindelse med de mange udviklingsprojekter på og omkring havnen skal der stilles et antal offentlige parkeringspladser til rådighed. De offentlige parkeringspladser er pladser, der ikke hører til en bestemt funktion, men stilles til rådighed for besøgende og turister i området, der skal nyde en gåtur på havnen eller i parken og derfor ikke umiddelbart anvender de parkeringspladser, der etableres på egen grund til hhv. boliger, erhverv, butikker og kulturtilbud. Desuden skal der sikres pladser til de ø-turister, der stiller bilen i Svendborg og tager en af færgeruterne videre.

Hvor mange pladser, der skal stilles til rådighed, afhænger af, hvor mange pladser kommunen ønsker at stille til rådighed til byens besøgende samt det skønnede behov for pladser til ø-besøg og events.

De offentlige parkeringsanlæg kan stilles til rådighed som parkering langs vejene, på eksisterende eller i nye parkeringsanlæg eller i p-hus.

Det må forventes, at der f.eks. på Frederiksø, hvor der forventes indført betalingsparkering, frigøres kapacitet i hverdagene og evt. i weekender og ferier, hvor færgegæster, kan have anvendt området til at parkere i forbindelse med ø-besøg. Ligeledes udvides parkeringsarealet ved Kvægtorvet, som også bidrager til mere parkering i området.

Der kan etableres et antal kantstensparkeringspladser eller parkeringslommer når Jessens Mole ombygges i forbindelse med udviklingsplanerne på havnen og det forventes ligeledes, at der indpasses et antal offentligt tilgængelige pladser langs områdets øvrige veje i forbindelse med udviklingen.

Resten af parkeringskapaciteten må findes på byens øvrige parkeringsanlæg. Her kan der arbejdes med at styrke og forskønne gangforbindelserne fra den nordlige del af midtbyen frem til havn og central midtby.

Mens udviklingen foregår, holdes de nye og eksisterende parkeringsanlæg under observation, der tælles og udføres undersøgelse blandt parkanterne for at kunne sætte ind med yderligere tiltag rettidigt.

3.4 Belægningsgrad på fremtidigt nedlagte p-pladser

Der foreligger tælledata og dermed belægningsgrader for Jessens Mole og kantstensparkering ved Nordre Havnevej. For resten af de p-anlæg, som nedlægges ifm. byudvikling, er der ikke udført tællinger. Med afsæt i belægningsgrader for parkeringspladserne, hvor der er udført tællinger, skønnes en gennemsnitlig belægningsgrad for de resterende p-pladser. På den måde antages, at der på de p-pladser, som nedlægges ifm. byudvikling på havnen, er en gennemsnitlig belægningsgrad på 74% om formiddagen, 77% om eftermiddagen og 80% om lørdagen. På den baggrund kan det overordnet antages, at p-pladserne både anvendes af pendlere og af handlende/fritidsgæster, da der er høj anvendelse af pladserne både hverdag og weekend.

På den baggrund opgøres en efterspørgsel i størrelsesordenen 170-190 p-pladser i havneområdet afhængigt af tidspunkt på dagen/ugen samt sæson. Dermed ikke sagt, at efterspørgslen ikke er højere eller lavere, idet der her ikke tages højde for private p-pladser, hvor der ikke er kendskab til belægningsgrader og kapacitetsudnyttelse.

Placering	Formiddage	Eftermiddage	Lørdage
Jessens Mole	77%	87%	70%
Østre Havnegade	70%	67%	89%
Gennemsnit	**73,5%**	**77,0%**	**79,7%**
P-behov (%-del af 232 p-pladser)	**170**	**179**	**185**

Tabel 1. Belægningsgrader på offentlige p-pladser, der nedlægges ifm. byudvikling

3.5 Placering af fremtidig nedlagt parkering

Der er udarbejdet en analyse af adgangen til offentlige p-pladser i et givent område. I analysen er beregnet en indikator for, hvor mange p-pladser, der kan nås fra et givent område i byen. Jo mørkere farve, jo større udvalg af p-pladser inden for et defineret område.

I analysen opgøres antallet af p-pladser, som kan nås inden for en afstand af 300m i luftlinje. Dette svarer til en grov tilnærmelse af en gangafstand på 400-500m, som vurderes at være en generel accepteret gangafstand mellem parkeringsplads og turformål. I analysen indgår udelukkende parkeringsarealer, der består af mere end 5 p-pladser, og kantstensparkering indgår ikke i analysen, da disse ofte er med kortere tidsrestriktion og større udskiftning.

På næste side fremgår tætheden af p-pladser, der kan nås i en afstand af 300m i luftlinje for år 2018 og 2025. De små oversigtskort viser adgangen til p-pladser i år 2018 samt en situation i år 2025, hvor der er nedlagt 215 p-pladser. Hermed opnås et kendskab til størrelsen og udbredelsen af nedlagt parkering før og efter byudviklingsprojekternes realisering.

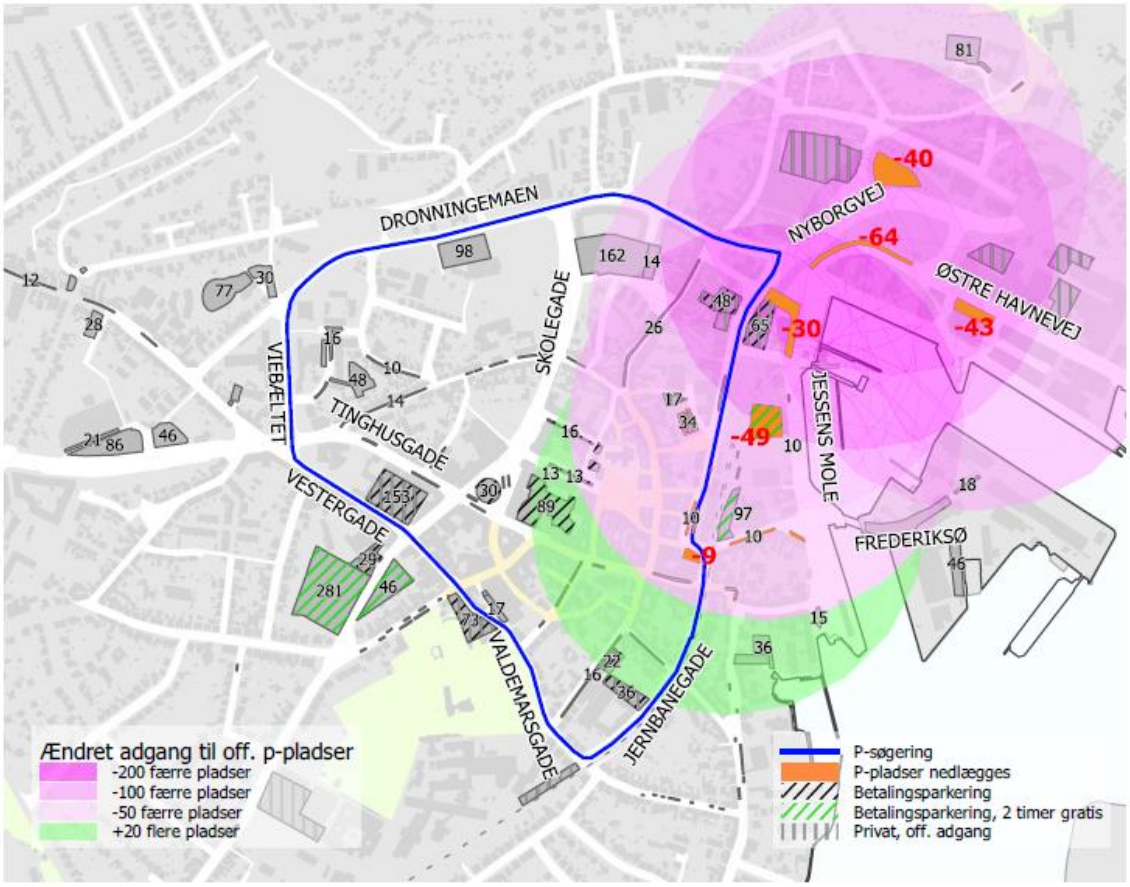
I 2018 ses generelt en god og jævnt fordelt adgang til p-pladser i Svendborg bymidte, særligt i den centrale del af bymidten og i den sydvestlige del af bymidten ved Vestergade, Valdemarsgade og Voldgade. Desuden ses god adgang til et højt antal p-pladser i den nordøstlige del af bymidten omkring Jessens Mole, Toldbodvej og Havnegade. Der er en mere begrænset adgang til p-pladser i den sydøstlige del af byen langs Havnepladsen, Brogade og Kullinggade.

Adgang til offentlige p-pladser i 2018 **Adgang til offentlige p-pladser i 2025**

Figur 16. Kort visende adgang til off. p-pladser i et område for hhv. 2018 og 2025. Den blå ring angiver P-søgeringen.

Forskellen fra år 2018 til år 2025, hvor 215 p-pladser nedlægges, fremgår af nedenstående kort. Det fremgår af kortet, at de nedlagte p-pladser er koncentreret omkring Jessens Mole, Nordre Kaj og Østre Kaj, og vil ud over at forringe adgangen til parkering i det omtalte havneområde også få indflydelse på adgangen til parkering i en mindre del af byens handelszone omkring den nordlige ende af Møllergade.

Derudover forbedres adgangen til parkering omkring den øvrige handelszone, da der vil ske en forøgelse af p-pladser ved ombygning af Kvægtorvet.



Figur 17. Kort visende ændret adgang til off. p-pladser i et område efter fremtidig nedlæggelse af p-pladser

3.6 Restkapacitet

I kortlægningen af parkeringsforhold i Svendborg bymidte er der konstateret ledig kapacitet bl.a. på Stenpladsen, Naturama/Badmintonhallen og Dronningegården. På alle de nævnte pladser er det gratis at parkere. For at sætte omfanget af nedlagte parkeringspladser i perspektiv, er der lavet et skøn over mulig restkapacitet på disse p-anlæg. Nedenfor fremgår restkapaciteten på formiddage, eftermiddage og lørdage på baggrund af den registrerede belægningsgrad i 2018 for de pågældende p-pladser. Beregningen viser, at der på de omtalte pladser er en restkapacitet (difference mellem nuværende belægning og max-kapacitet) på 95 p-pladser om formiddagen, 146 p-pladser om eftermiddagen og 233 p-pladser om lørdagen.

Placering		Formiddage		Eftermiddage		Lørdage	
P-pladser uden betaling	*Antal p-pladser*	*Bel-%*	*Rest*	*Bel-%*	*Rest*	*Bel-%*	*Rest*
Stenpladsen	77	77%	18	46%	42	22%	60
Naturama	98	33%	66	33%	66	28%	71
Dronningegården	162	93%	11	76%	76	37%	102
Sum		**-**	**95**	**-**	**146**	**-**	**233**

Tabel 2. Belægningsgrad og restkapacitet på udvalgte p-anlæg uden betaling nord for bymidten

På denne måde vurderes, at den ledige restkapacitet for de udvalgte p-anlæg svarer nogenlunde til antallet af p-pladser, som nedlægges ifm. byudvikling. Restkapaciteten er større end det skønnede p-behov på hverdags-eftermiddage og på lørdage, mens der er et mindre underskud på formiddage, hvor p-pladserne omkring den centrale del af bymidten har højere belægning.

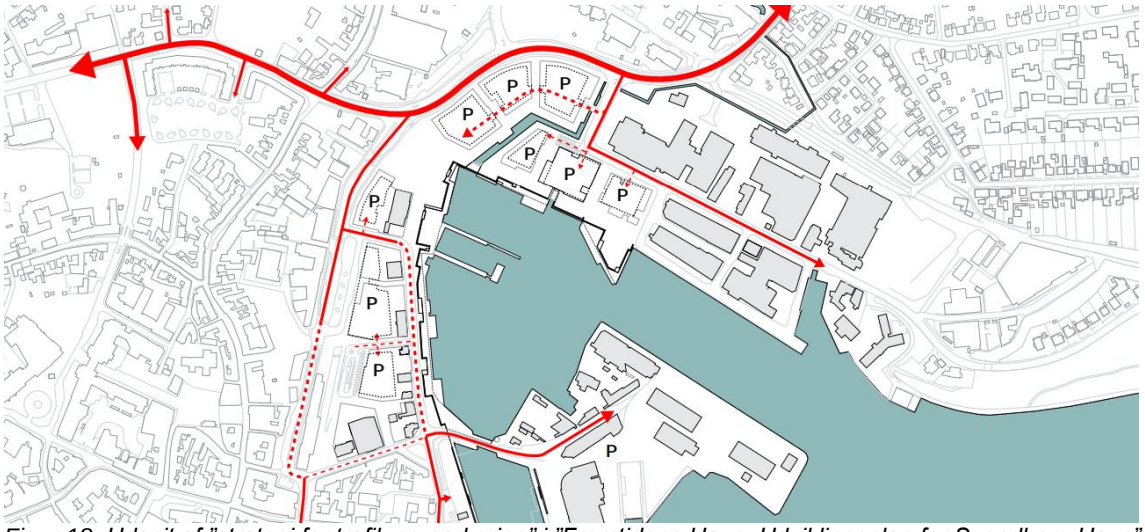
	Formiddage	Eftermiddage	Lørdage
Skønnet P-behov	170	179	185
Restkapacitet i udvalgte p-anlæg	114	182	279
Difference	**-57**	**4**	**94**

Tabel 3. Skønnet difference mellem nedlagt parkering og restkapacitet på udvalgte p-anlæg.

3.7 Parkering ifm. byudvikling

Det er tanken med udvikling af Svendborg Havn, at parkering som udgangspunkt skal håndteres på egen grund, og at grundene dermed skal være selvforsynende med parkering. Det kan dog ikke undgås, at der placeres p-pladser på terræn, da der foruden at være behov for korttidsparkering/nærparkering langs f.eks. mindre butikker gerne skal placeres handicapparkering og korttidsparkering på terræn nær funktionens indgang.

Parkering på egen grund planlægges placeret i p-kælder, i plinte eller i konstruktion i p-hus. Dermed forventes et større antal p-huse at blive anlagt i området. Det samlede antal p-pladser, som skønnes at blive etableret på egen grund eller i tilstødende område ved udvikling af 60.000 kvm, bolig, erhverv, uddannelse og butikker skønnes til 800-1.000 private p-pladser. Selvom samtlige af pladserne principielt kan reserveres af de nye funktioner, er det vurderet at en lille del (max 5%) af parkeringspladserne vil være tilgængelige for offentligheden. Hermed vurderes, at byudviklingen i sig selv vil stille op til 40-50 p-pladser til rådighed for offentligheden. Denne ekstra parkering vil forventeligt blive placeret i de samme områder, hvor adgangen til offentlige p-pladser reduceres.



Figur 18. Udsnit af "strategi for trafik og parkering" i "Fremtidens Havn, Udviklingsplan for Svendborg Havn" med angivelse af privat parkering.

3.8 Strategi og indsatser

Byudviklingen medfører, at der nedlægges over 200 p-pladser omkring havnen i løbet af de kommende 5 år. De nedlagte pladser har en skønnet højeste gennemsnitlige belægningsgrad på ca. 80%. Hermed kan det antages, at ca. 180 af p-pladserne bør erstattes ud fra den beregnede belægningsgrad. Det vurderes dog, at en ikke ubetydelig del af denne parkeringskapacitet kan findes ved bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet omkring bymidten, hvor der er fundet op til 200 uudnyttede p-pladser i nogle tidsrum. Byudviklingen medfører dog også, at der etableres op til 1.000 nye private parkeringspladser i samlede anlæg, som dermed må forventes at få en vis grad af offentlig adgang. Hvis denne del udgør max 5% kan der blive etableret op til 50 p-pladser med offentlig adgang langs vejene ifbm. udvikling af havnen.

Da det er forbundet med stor usikkerhed at skønne et fremtidigt offentligt p-behov, vurderes det at være hensigtsmæssigt at udføre spørgeskemaundersøgelser på de p-pladser, der nedlægges ifbm byudvikling, samt at udføre fintælling af disse p-pladser, da ikke alle p-pladserne er omfattet af den systematiske optælling. Tælling af pladserne bør både foretages på hverdage og weekend samt inden og uden for sommerens turistsæson. Fintælling og spørgeskemaundersøgelser vil give et mere dybdegående indblik i, hvilke parkanter og hvor mange, der anvender de enkelte p-pladser. Dette vil kvalificere grundlaget væsentligt for at skønne et fremtidigt offentligt p-behov omkring havnen. Nedenfor fremgår eksempler på, hvilke spørgsmål et spørgekort kan bestå af:

- Hvor længe har du parkeret?
- Hvad var formålet med din parkering?
- Hvor langt er der mellem din bopæl og denne p-plads?
- Var denne p-plads din 1. prioritet?
- Hvor ofte parkerer du på denne p-plads?
- Hvor ofte parkerer du i bymidten?
- Hvad er årsagen til, at du har valgt bilen?

Desuden anbefales det, at der på pladserne i den nordlige del af midtbyen udarbejdes en mere detaljeret kortlægning af belægningsgraden, for at afgøre, om der er tilstrækkelig restkapacitet til at dække byens fremtidige parkeringsbehov.

Svendborg Kommune vil

→ lave en undersøgelse af det reelle p-behov på nuværende p-pladser i området ved Svendborg Havn
→ dække et evt. fremtidigt offentligt p-behov ved etablering af P-hus
→ begrænse kantstensparkering generelt og samle ny parkeringskapacitet i større eller mindre p-anlæg

Indsatser

- Spørgeskemaundersøgelser og tællinger på p-pladser i Svendborg Havn før og efter indarbejdelse af planens indsatser

4. Tilpasning af zoner, takster, licenser og p-fond

I dette afsnit opstilles overordnede målsætninger og tiltag mht. administration og regulering af parkering. Disse er udarbejdet på baggrund af byudviklingsprojekternes konsekvens for parkeringsudbuddet og har foruden generelle tilpasninger og forbedringer som primære formål at frigøre parkeringskapacitet i havnen omkring Frederiksø samt forbedre parkeringsmulighederne for ø-gæster.

Som hovedtiltag foreslås det, at Frederiksø integreres i zone 2 og at der indføres betalingsparkering. Derudover beskrives forslag til indførelse af dags-billet til Ø-gæster, som gør det muligt for turister at efterlade bilen i Svendborg under ø-besøg. Med en dagsbillet gives mulighed for at parkere i et antal dage på udvalgte p-anlæg i zone 2. Desuden gives forslag til optimering af p-kontrol samt administrativ tilpasning af p-fondens anvendelse. Slutteligt beskrives konsekvenser for realisering af beslutningerne i byrådsbeslutning af d. 26.02.2019.

Svendborg Kommune vil

- → *anvende en letforståelig zonestruktur, som er kommunikerbar og let kan formidles over for borgere, virksomheder, events, osv.*
- → *anvende en taktstruktur, der afspejler efterspørgslen i de enkelte p-områder*
- → *vil gøre brug af særlige licenser til at regulere parkeringsbehovet for særlige grupper, herunder beboere, håndværkere, ø-gæster.*

Indsatser

- Udvidelse af zone 2 og betalingsparkering på Frederiksø
- Indføre dags-billet til Ø-gæster på udvalgte p-pladser
- Optimering af p-kontrol med nummerpladeopslag i fælles system
- Tilpasning af området dækket af p-fond
- Implementering af byrådsbeslutning

De enkelte indsatser beskrives i de følgende afsnit.

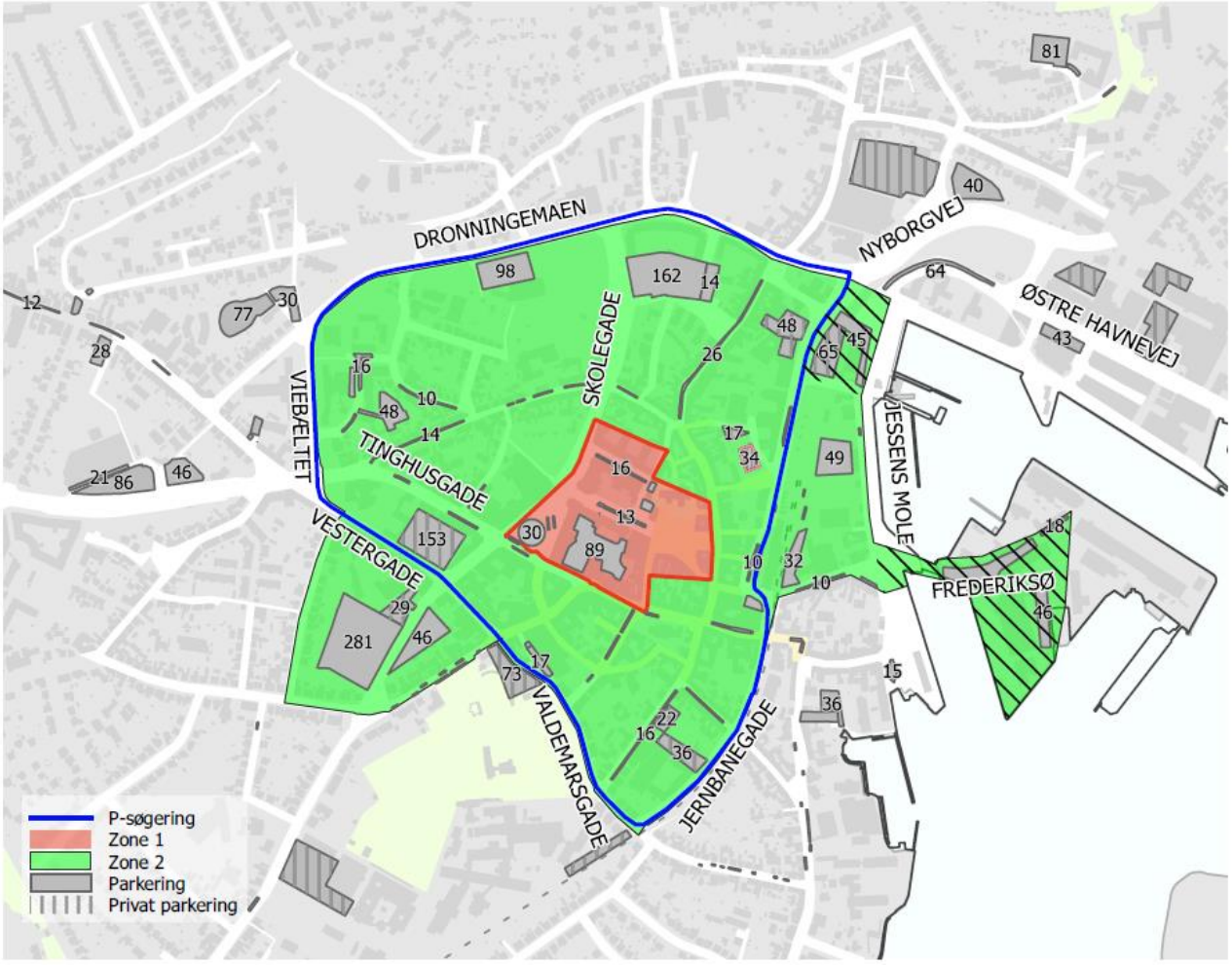
4.1 Betalingsparkering på Frederiksø

Betaling for parkering anvendes på p-pladser, hvor det ønskes at regulere bilisternes adfærd i forhold til parkeringsmønster. Dette sker i samråd med politiet. På en del af kommunens pladser i Svendborg bymidte opkræves der betaling for parkering. Rundt på de enkelte p-pladser er der opsat betalingsautomater. Ved automaterne er der mulighed for at betale med mobilbetaling eller betalingskort. Betalingssystemet er af nyeste generation og anvender køretøjets nummerplade til registrering af parkeringen.

Hvis der betales med mobiltelefon, betales der for den tid, som bilisten forventer at parkere (forudbetaling), mens der ved brug af betalingskort betales for den tid der faktisk er parkeret (bagudbetaling).

På betalingsparkeringspladserne i zone 2, hvor de første 2 timers parkering er gratis, fratrækkes taksten for de første 2 timer automatisk når der betales med mobil eller betalingskort. Alternativt kan bilisterne trække en parkeringsbillet i betalingsautomaten, som er gyldig i 2 timer. Det er ikke nødvendigt at anvende mobilbetaling eller betalingskort for at trække denne parkeringsbillet.

I forbindelse med udviklingen af Frederiksø skal der etableres betalingsparkering, efter samme principper som zone 2. Alt efter den endelige udformning kan benyttes 2 principielt forskellige metoder til opkrævning af betalingen – som på de åbne pladser med automat/app opfulgt af kontrol eller mere lukkede systemer med bom eller nummerpladeaflæsning ved ind- og udkørsel. Der er fordele og ulemper ved begge metoder, hvorfor den endelig løsning bør afklares i projektet i forbindelse med udviklingen af Frederiksø.



Figur 19. Forslag til ændring af zone 2, så der gives mulighed for betalingsparkering på Frederiksø. Den udvidede del af zone 2 er vist med skravering.

Begrundelsen for at indføre betalingsparkering på Frederiksø er, at en del af pladserne i dag anvendes som heldagsparkering af pendlere og ansatte på havnen samt af ø-gæster, der parkerer bilen i flere dage i forbindelse med ø-besøg. For at tilpasse parkeringsforholdene til Frederiksø's fremtidige funktion som kultur- og erhvervsø indføres betalingsparkering, der sikrer et parkeringsudbud tilpasset funktionerne på øen.

Pendlere og ø-gæster kan i stedet finde parkering på f.eks. Kullinggade eller de større parkeringsanlæg langs Dronningemaen, hvor der er ledig kapacitet.

Ændringen medfører, at der skal oprettes en ny del-zone "zone f" inden for zone 2, så der gives mulighed for at udstede parkeringslicenser til dette område særskilt som for de øvrige delområder i zone 2.

4.2 Indføre dagsbillet til Ø-gæster

Svendborg Kommune har en række parkeringslicenser (parkeringstilladelser), der kan købes af beboere og erhvervsdrivende med adresse i zone 1 og 2 samt håndværkere.

Licenserne giver beboerne og de erhvervsdrivende mulighed for at parkere på andre vilkår på en del af kommunens parkeringspladser i zone 2 samt at parkere ubegrænset på de pladser, hvor tidsbegrænsningen er minimum 1 time, se nærmere på kommunens hjemmeside.

For månedskort samt licenserne til beboere og erhvervsdrivende gælder, at de skal være placeret synligt i køretøjets forrude, så de er letlæselige udefra, og at indehaveren af licensen ikke er sikret en plads, men må parkere andet steds, hvis den ønskede p-plads er optaget. Håndværkerlicenserne registreres digitalt, så P-vagten kan scanne nummerpladen. Parkeringslicenserne administreres af Center for Ejendomme og Teknisk Service og udstedes af Byg og BBR.

De nuværende månedskort, ”parkeringslicenser” og håndværkerparkering bevares, og derudover tilføjes en ny type dagsbillet, som bl.a. skal gøre det muligt for turister at efterlade bilen i Svendborg under ø-besøg. Med en dagsbillet gives mulighed for at parkere i et antal dage på udvalgte p-anlæg i zone 2, i udgangspunktet er pladserne ved Naturama og Dronningemaen foreslået. Det kan på sigt udvides med p-pladsen på Kullinggade, men det kræver nærmere undersøgelser af belægningsgrad og anvendelse inden der indføres Ø-billet her.

I forbindelse med byudviklingsprojekterne på havnefronten reduceres muligheden for langtidsparkering i forbindelse med f.eks. Ø-besøg, fordi den fremtidige parkering i området tilpasses den nye anvendelse af området.

Flere af de større P-pladser langs P-søgeringen har i dag ledig kapacitet, som med fordel kan anvendes til langtidsparkering. Placeringen af disse pladser er god, fordi gangafstanden er på niveau med de eksisterende langtidspladser, og fordi der er mulighed for at benytte kollektiv trafik på en del af strækningen. I forbindelse med udviklingen af Svendborg havn planlægges endvidere med styrkede forbindelser mellem by og havn. Yderligere kan der være en gevinst for handels- og restaurationslivet, fordi Ø-gæsterne oplever Svendborg på deres rute til færgehavnen.

Langtidsparkering kan etableres på flere måder, herunder blot at ophæve tidsbegrænsningen på hele eller dele af pladserne. Dette vil formentligt ikke have den ønskede effekt, da pendlertrafik i nogen grad vil anvende pladserne. Derfor foreslås, at der på P-automaterne etableres mulighed for at købe en ”Ø-billet” (dagsbillet). Ø-billetten købes for hele dage ad gangen og betales forud således, at den automatiske udtjekning sættes ud af kraft. Det anbefales, at billetten kun er tilgængelig på automaterne og ikke på app, dels fordi der vil være en omkostning til programmering, og dels fordi billetten kun bør være tilgængelig på de særligt udvalgte pladser, hvilket kan være udfordrende at indarbejde i en app-løsning.

Figur 20. P-pladser (med afstandsangivelse til Havnepladsen til fods), hvor det foreslås at give Ø-gæster mulighed for at købe dagbillet i P-automaten.

4.3 Optimering af p-kontrol

Det eksisterende setup for p-kontrol kan gøres mere effektivt i forbindelse med kontrol, fordi betalings-apps ikke er opkoblet direkte på back-office-systemet, hvorved kontrollen kan kræve opslag i 2 systemer, hvis parkanten ikke har anvendt betalingsautomaten. Betalingsautomaterne er opkoblet direkte i kommunens system, mens apps (fx Easy-Park), registreres i eget system, som p-vagten har adgang til opslag i.

Ved at etablere en fælles HUB, vil p-vagten kunne nøjes med ét opslag, fordi HUB'en vil samle alle indtjekninger på tværs af de forskellige betalingssystemer. Denne opdatering vil blive mere aktuel, hvis flere apps tilbydes til betaling, som vil bevirke endnu flere opslag for p-vagten.

4.4 Parkeringsfond

Parkeringsfonden for Svendborg Kommune anvendes ved nybyggeri (herunder tilbygning), men også hvor anvendelsen af et eksisterende byggeri ændres. Hvis det ikke er muligt for ejeren at opfylde de krav der er til placering og antal af parkeringspladser, har kommunen mulighed for at dispensere fra disse krav, mod at der indbetales til kommunens parkeringsfond. Det er så kommunens opgave at etablere parkeringspladser inden for en rimelig afstand fra den bidragsydendes ejendom senest 5 år efter at dispensationen er givet. Prisen for etablering af en p-plads gennem parkeringsfonden afhænger af placeringen, og fremgår af kommunens takstblad for det givne år. Taksten reguleres årligt og kan findes på kommunens hjemmeside. Parkeringsfonden administreres af Center for Ejendomme og Teknisk Service i samarbejde med bygningsmyndigheden ved Svendborg Kommune.

Parkeringsfondens udbredelse i hele kommunen ændres, så den kun er gældende i og omkring Svendborg by, hvor fonden erfaringsmæssigt finder anvendelse. Ændringen har dog ingen praktiske konsekvenser, da indbetaling til fonden kun har fundet sted for byggesager i Svendborg by.

Figur 21. Lokalområdet Svendborg Bymidte og forslag til fremtidig udbredelse af p-fonden.

4.5 Byrådsbeslutning

I forbindelse med igangsættelse af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for omdannelse af Klosterplads og Frederiksgade vedtog byrådet i 26.02.2019 en række indsatser i forhold til håndtering af parkering i forbindelse med de mange udviklingsprojekter. I Byrådsbeslutningen indgår følgende punkter:

1. Parkeringsarealet ved Kvægtorvet, som kommunen har lejet, optimeres, således at der skaffes flere parkeringspladser og et antal af pladserne nærmest Klosterplads omdannes til korttidsparkering. Antallet af korttidspladser og tidsbegrænsningen fastlægges på baggrund af dialog med Shopping Svendborg og Erhvervsforum i forbindelse med udarbejdelse af et endeligt projekt.

Figur 22: Foreløbig skitseudkast for nyt parkeringsareal på Kvægtorvet (med forbehold for ændringer).

2. Parkeringspladserne på Ramsherred omdannes til korttidsparkering. Beslutning herom træffes på baggrund af dialog med Shopping Svendborg og Erhvervsforum.

Figur 23: Parkeringspladser på Ramsherred

I forbindelse med omdannelse af Frederiksgade til ensrettet vej undersøges det, hvorvidt der i vinterhalvåret kan etableres skråparkering eller parallelparkering i den ene side af vejen. Dette undersøges i dialog med Områdeforum og med virksomhederne i Frederiksgade. Ligeledes afsøges hvordan der kan fastholdes et mindre antal korttidspladser i hjørnet ved Sydbank, alternativt ved taxaholdepladsen overfor.

Figur 24: P-bås omdannes til skråparkering i vintermånederne. I sommermånederne er her udeservering.

3. I forbindelse med det videre arbejde med Blå Kant og udviklingsprojekterne på Jessens Mole undersøges muligheder for at etablere et P-hus, herunder mulighed for langtidsparkering.

Figur 25: P-huset Hulgade 6

4. Inden der træffes endelige politiske beslutninger om byfornyelsesprojektet afholdes der borgermøde om det samlede projekt, herunder om ovenstående delelementer.

Punkterne 1, 3 og 5 håndteres af Kommunens områdefornyelsesorganisation, mens punkt 2 og 4 håndteres i parkeringsstrategien.

Punkt 2 - Korttidspladser på Ramsherred
Administrationen arbejder videre med at nedlægge betalingsparkering på Ramsherred. Der arbejdes ligeledes videre med, at de 8 pladser tættest på Torvet tidsbegrænset til 30 min. Af de fire pladser tættest på Skolegade, ændres de to midterste til elbiler med tidsbegrænsning på 2 timer. De to yderste af de fire pladser ændres til handicapparkering, tidsbegrænsning på 30 min. eller tidsbegrænsning på 2 timer, alt efter hvad der kan lade sig gøre i forhold til de fysiske forhold og en entydig skiltning.

Ændringerne vil betyde, at der forsvinder nogle betalingsparkeringspladser, hvorfor de parkanter, der normalt parkerer her, vil skulle finde parkering andet steds. Det vurderes dog fornuftigt, at der på en så central placering etableres begrænsninger for parkering i længere tid samt god mulighed for parkering for handicappede.

Punkt 4 - Muligheder for etablering af p-hus
Det er besluttet, at mulighederne for etablering af et p-hus i forbindelse med havnens udviklingsprojekter skal undersøges. I afsnit 7 behandles dette emne mere dybdegående. Ud fra byrådsbeslutningen ses det dog meget relevant, at mindst et af forslagene til parkeringshus er beliggende i umiddelbar nærhed til Blå Kant og udviklingsprojekterne på Jessens Mole. Udvidelse af P-hus på Hulgade 6 undersøges.

5. Bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet

Inden der etableres nye P-huse eller eksisterende parkeringsarealer udvides, må det undersøges, om den eksisterende parkeringskapacitet udnyttes bedst mulig. Der er stort potentiale i at udnytte den eksisterende parkeringskapacitet bedre i forhold til at skulle etablere nye omkostningstunge parkeringsanlæg eller p-huse. I dette afsnit beskrives indsatser og tiltag, som i den kommende periode skal bidrage til en optimal udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet i Svendborg.

Svendborg Kommune vil sikre bedre udnyttelse af eksisterende p-kapacitet ved at opprioritere p-vejvisningssystemet. Det gælder både det dynamiske system (dynamiske tavler, der viser antal ledige p-pladser) og det stationære system (faste tavler, der leder trafikanten videre i parkeringssøgningen).

Prioriteringen af dette område bygger på, at der er fundet ledig parkeringskapacitet nord for bymidten. Det gælder bl.a. p-pladserne ved Stenpladsen, Naturama og Dronningegården. Et væsentligt tiltag ud over ovennævnte, som kan føre til en større udnyttelse af p-pladserne, er at forbedre de lokale forhold omkring p-pladserne, i form af bedre skiltning for gående mellem bymidte og p-plads, samt synliggørelse af stiforløb med øget belysning og lign.

Svendborg Kommune vil

- → *sikre optimal udnyttelse af eksisterende p-kapacitet, inden der igangsættes anlæg af nye P-anlæg*
- → *udvide det samlede p-vejvisningssystem, der består af både dynamiske og faste tavler rundt om byens P-søgering*
- → *ensarte skiltningen på de enkelte p-anlæg*
- → *sikre god anvisning af P-pladser ifm. events i Svendborg*
- → *understøtte Svendborgs funktion som hovedby for det sydfynske ø-hav og sikre parkering til Ø-gæster og autocampere i sommerhalvåret*

Indsatser

- Genopsætning af dynamiske P-tavler og tilpasning af navngivning mm.
- Opsætning af faste tavler til synliggørelse af P-søgeringen
- Ensartning af skilte på de enkelte p-anlæg ved udarbejdelse af intern vejledning for skiltning.
- Forbedre stiforløb mellem p-anlæg og bymidte/havn

5.1 Opgradering af det dynamiske p-vejvisningssystem

Det foreslås, at der foretages en gennemgang af det eksisterende p-vejvisningssystem, når alle øvrige forhold vedr. fremtidig parkering i Svendborg bymidte er afklaret og besluttet.

P-vejvisningssystemet har i dag forskellige udfordringer, som under alle omstændigheder skal tilrettes og eller opdateres. Der foreslås 3 overordnede tiltag, som skal afklares:

1. Hvis der i fremtiden skal være dynamisk P-vejvisning i bymidten, er det vigtigt at få bragt styr på præcis og pålidelig detektering, da parkanterne ellers ikke bliver vejledt korrekt af de dynamiske tavler.

2. Eksisterende forsider på de overordnede tavler med teksten ”city nord” mm. ændres således at navnet forsvinder, fordi parkanterne ikke kan stedbestemme ”city nord”. Dette kan gøres ved blot at sætte et stykke blå film over navnet på tavlerne.
3. Hvis p-pladserne på den nordlige del af P-søgeringen skal anvendes til langtidsparkering/Ø-besøg, vil det være fordelagtigt, at disse pladser fortsat indgår i P-vejvisningssystemet – evt. via app, hvis tavlerne ikke udskiftes langs den nordlige del af trafik-ringen og hvis ellers tællestationerne forsat kan drives. Der findes flere app’s, der tilbyder vejvisning til ledige P-pladser. App’s er typisk gratis for bygherre, men kræver at data gøres tilgængelige, hvilket normalt er forbundet med en mindre omkostning.

5.2 Opgradering af det stationære vejvisningssystem

Et stationært informationssystem består af almindelige blå/hvide henvisningstavler, der har til formål at lette adgangen til de enkelte parkeringspladser for bilister uden lokalkendskab. Tavlerne udgøres foruden almindelige P-tavler ved indkørslen til et p-anlæg af vejvisere og tabelvejvisere.

Det dynamiske p-vejvisnings-system er bygget op omkring en P-søgering, som ikke er skiltet som sådan i gadebilledet. En P-søgering vejviser trafikanten rundt til centrale p-anlæg, så trafikanterne ved at følge ruten kan vælge et parkeringsområde.

Parkeringsvejviser (eksempel):

Parkeringstabelvejviser (eksempel):

Kommunen vil i 2020 udarbejde et samlet projekt for faste tavler bestående af parkeringsvejvisere og tabelvejvisere (se ovenstående figur) med henblik på at synliggøre p-søgeringen. Formålet med dette er at sikre optimal vejvisning for parkeringssøgende trafik, idet der er konstateret flere lokationer i byen, hvor en trafikant ikke ledes videre i parkeringssøgningen.

5.3 Ensartning af skilte, forbedring af stiforløb mv.

Generelt vurderes at være et mindre potentiale ved at udføre ensartet skiltning på de enkelte p-anlæg, så parkanten har nemt ved at tyde restriktioner mht. tidsbegrænsning og betaling. Bl.a. kan det give anledning til forvirring, at der på betalingspladserne i zone 2 skal trækkes en billet for at parkere gratis i op til 2 timer.

Desuden vil der være mindre gevinster i at opgradere forholdene omkring enkelte p-anlæg fx Dronningegården, da der ikke er skiltning mellem p-anlægget og byen, og da stiforløb ikke er tydelige for den ikke stedkendte.

5.4 Undersøge muligheder for offentlig anvendelse af flere private p-pladser

I midtbyen er der flere private parkeringsområder, som kunne udgøre et supplement til det offentlige parkeringsudbud, når de ikke anvendes til private formål.
De private pladser kan screenes for, hvor anvendelige de vil være at åbne for offentligheden ift. f.eks. beliggenhed, nuværende restriktion og i hvilket tidsrum de forventes at stå tomme. Herefter kan der

indledes dialog med ejeren/ejerne af pladsen for at udarbejde en frivillig aftale om offentlighedens brug af pladsen i de perioder, hvor den ikke anvendes til øvrige formål.

Man må forvente, at private ejere af p-pladser ikke nødvendigvis har interesse i at åbne deres p-plads for offentligheden uden ”gevinst” i form af f.eks. betalingsparkering eller en lejeaftale med kommunen. Det skyldes ekstra drift og slitage på pladsen samt evt. ekstra administration af biler, der parkerer ulovligt eller holder til gene uden for det tidsrum, hvor pladsen er åben for offentligheden.

6. Parkeringsnorm

I forbindelse med udarbejdelse af strategien har der været et ønske om at få revideret p-normen. Dette arbejde vil blive en del af kommuneplanen, som bliver revideret ultimo 2020.

På baggrund af det foreløbige arbejde er der opstillet overordnede rammer for, i hvilken retning Svendborg Kommune ønsker at gå med de nye p-normer.

Svendborg Kommune ønsker at

- → *anvende en restriktiv parkeringsnorm i Svendborg Bymidte, der afspejler den fortættede by og tager hensyn til fremtidens grønne transportformer*
- → *fremme brugen af cyklen som transportmiddel ved at bruge specifikke krav til cykelparkering afhængigt af funktioner*
- → *minimere antallet af anlagte parkeringspladser ved nybyggeri i Svendborg Havn ved at anvende reduktionsfaktorer for dobbeltudnyttelse i byggetilladelser*
- → *udnytte Svendborg by's stationsnære placeringer til at reducere antallet af parkeringspladser*
- → *fremme udbredelsen af el-ladestandere, så flere borgere får mulighed for at benytte fossilfrie køretøjer*
- → *fremme brugen af delebilsordninger i stationsnære områder*
- → *understøtte Svendborgs funktion som hovedby for det sydfynske Ø-hav og sikre parkeringsmulighed til ø-gæster og autocampere i sommerhalvåret*

Indsatser

- Justeret p-norm og indarbejde principper for dobbeltudnyttelse, delebiler mm. i byggesagsbehandling

7. P-hus

I dette afsnit undersøges placeringsmuligheder for et p-hus, der bedst muligt afhjælper parkeringsmanglen som følge af udviklingsprojekterne på havnen. Derfor vil de mulige placeringer bliver undersøgt i forhold til en beliggenhed nær havnens funktioner. Hvis det vælges, at det fremtidige parkeringsbehov for havnens funktioner skal findes ved at udnytte de eksisterende parkeringsanlæg bedre, kan en anden placering end den, der foreslås i dette afsnit, være mere fordelagtig for Svendborg som helhed.

7.1 Nødvendig kapacitet

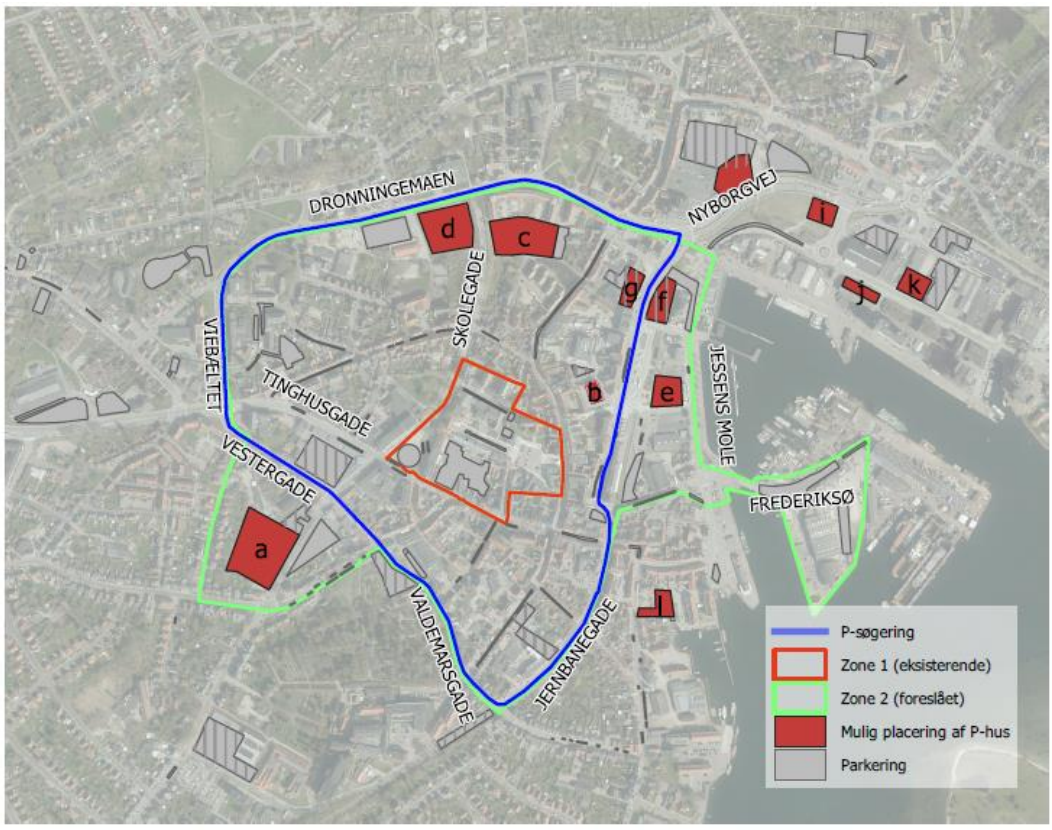
I de tidligere afsnit er det opgjort, at der i forbindelse med udviklingsprojekterne i havnen og byen kommer til at mangle 235 parkeringspladser. De nedlagte parkeringspladser på havnearealet forventes i høj grad at kunne findes ved bedre at udnytte de parkeringspladser, der i dag har en lav belægningsgrad. Det gælder især p-arealerne langs Dronningemaen. Viser det sig, at dette ikke er tilstrækkeligt, kunne ekstra pladser f.eks. placeres i et p-hus. Alternativt kan der findes et areal, med plads til nyt parkeringsanlæg eller der kan etableres yderligere kantstensparkering langs vejene i havneområdet.

7.2 Placeringsmuligheder

Svendborg Kommune har arbejdet med forslag til forskellige placeringsmuligheder for et p-hus i mange år. I nærværende undersøgelse af placeringsmuligheder for p-huse indgår en ”Byarkitektonisk vurdering af indpasning af parkeringshus i Svendborg” fra 2006, Notat om ”offentligt parkeringshus på havnen – placeringsmuligheder”, 2019, udarbejdet i forbindelse med p-strategiarbejdet samt ”Trafikal vurdering af helhedsplan for udviklingsprojekt for havnen i Svendborg”, Moe, august 2019. I alle disse rapporter indgår tidligere nævnte placeringsmuligheder for p-huse i Svendborg by og på havnen.

De, i ovenstående, nævnte forslag til placering samt nye forslag fremgår af nedenstående kort.

Ud over den enkelte placerings tilpasning til de lokale forhold, vil et p-hus med betalingsparkering få indflydelse på de omkringliggende veje afhængigt af, om placeringen er i et område med eller uden betalingsparkering. Således forstås, at et p-hus med betalingsparkering i et område, hvor det ellers er gratis at parkere, kan øge risikoen for, at parkanter vælger de omkringliggende veje frem for p-huset, hvilket kan medføre uønsket belastning på fx boligveje.



Figur 26. Mulige placeringer for et p-hus

I det følgende arbejdes videre med nedenstående lokationer. I parentes er grundens samlede areal angivet:

a.	Voldgade	(8.700 kvm)
b.	Udvidelse af eksisterende p-hus i Hulgade 6	(600 kvm)
c.	Dronningegården	(5.900 kvm)
d.	Skolegade	(5.300 kvm)
e.	Fremtidsfabrikken	(2.200 kvm)
f.	Areal bag Toldboden	(2.100 kvm)
g.	Toldbodvej	(1.400 kvm)
h.	Føtex	(3.200 kvm)
i.	Godsbanearealet	(1.500 kvm)
j.	Østre Havnevej	(1.000 kvm)
k.	”Ny” Nyborgvej	(1.700 kvm)
l.	Kullinggade	(1.500 kvm)

Ovenstående placeringsmuligheder beskrives kort i det følgende og screenes ud fra følgende parametre:

1. Adgang til overordnet vejnet, p-søgeringen
2. Gangafstand til havn, mål bestemt til Jessens Mole 11
3. Gangafstand til bymidte, mål bestemt til Rådhuset
4. Kapacitet (mulighed for antal pladser pr. dæk)
5. Mulighed for anvendelse af ø-turister, mål sat til færgehavn

For hver af de 5 parametre gives en karakter mellem 1 og 5, hvor 5 er bedst. På den måde kan placeringerne rangeres mod hinanden. Den objektive vurdering kan ikke stå alene, idet der kan være subjektive eller overordnede parametre, der gør sig gældende for nogle af placeringsmulighederne.

Pointgivningen ses herunder:

	Adgang til overordnet vejnet (p-søgering)	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
1	Adgang til p-søgering via sekundære veje	Over 800 m	Over 800 m	0 – 20 pladser pr. dæk	Over 800 m
2	Afsidesliggende adgang	800 m eller derunder	800 m eller derunder	21 – 50 pladser pr. dæk	800 m eller derunder
3	Adgang via sidevej, men trafikalt uhensigtsmæssig	600 m eller derunder	600 m eller derunder	51 – 100 pladser pr. dæk	600 m eller derunder
4	Adgang via sidevej til p-søgering	400 m eller derunder	400 m eller derunder	101 – 200 pladser pr. dæk	400 m eller derunder
5	Direkte adgang	200 m eller under	200 m eller under	Mere end 200 pladser pr. dæk	200 m eller under

Tabel 4. Oversigt over vurderingskriterier og beskrivelse af point

Vurderingerne kategoriseres som følgende:

Afstande:

Afstand	Kategorisering
Over 800 m	Meget lang gangafstand
800 m eller derunder	Lang gangafstand
600 m eller derunder	Acceptabel gangafstand
400 m eller derunder	Kort gangafstand
200 m eller derunder	Meget kort gangafstand

Adgang til overordnet vejnet:

Adgang til overordnet vejnet (p-søgering)	Kategorisering
Adgang til p-søgering via sekundære veje	Meget dårlige adgangsforhold
Afsidesliggende adgang	Dårlige adgangsforhold
Adgang via sidevej, men trafikalt uhensigtsmæssig	Acceptable adgangsforhold
Adgang via sidevej til p-søgering	Gode adgangsforhold
Direkte adgang	Meget gode adgangsforhold

Mulig kapacitet pr. dæk

Mulig kapacitet pr. dæk	Kategorisering
0-20 p-pladser pr. dæk	Meget få pladser pr. dæk
21-50 p-pladser pr. dæk	Få pladser pr. dæk
51-100 p-pladser pr. dæk	Rimeligt antal pladser pr. dæk
101-200 p-pladser pr. dæk	Mange antal p-pladser pr. dæk
Mere end 200 p-pladser pr. dæk	Overordentligt mange p-pladser pr. dæk

7.2.1 a. Voldgade

Et parkeringshus på arealet, der i dag udgør p-pladsen Voldgade Vest er tidligere beskrevet i rapporten ”Byarkitektonisk vurdering af indpasning af p-hus i Svendborg”, 2006. Heri beskrives en løsning med 2 plan med parkering, hvoraf det ene plan nedgraves. Oven på parkeringsdækkene etableres punkthuse.

Parkeringspladsen er beliggende i betalingszone 2 og er i dag en af byens meget populære parkeringspladser med en gennemsnitlig belægningsgrad på over 80%. Pladsen ligger på offentligt areal.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
4	2	3	5	1
Sidevej til p-søgering	1,0 km	450 m	248 pladser – 8.700 m2	1,0 km til færgen

Tabel 5: Pointgivning for p-hus placeret på Voldgade

7.2.2 b. Udvidelse af p-huset Hulgade 6

I år 2016 åbnede parkeringshuset Hulgade 6. P-huset er i dag godt anvendt med en belægningsgrad på over 80%. P-huset ligger i en lejet bygning, hvor adgang og vejarealer er optaget som offentligt vejareal.

Mod nord er et ledigt privat parkeringsareal, hvor p-huset kan udvides. Arealerne er private.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
5	5	4	1	3
Sidevej til p-søgering	200 m	350 m Uden at gå ad den nye trappe	17 pladser – 600 m2	500 m til færgen

Tabel 6: Pointgivning for p-hus placeret på Hulgade 6

7.2.3 c. Dronningegården

P-hus i Dronningegården er er undersøgt i forbindelse med ”Byarkitektonisk vurdering af indpasning af parkeringshus i Svendborg”, 2006. Arealet er i dag offentlig parkeringsplads uden betaling, men med restriktion på 24 timer på størstedelen af pladserne, dog 2 timer i den østlige række. Arealet har ledig kapacitet i aften og weekendtimerne.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
5	3	3	4	1
Adgang direkte til p-søgering via kanalisering på Dronningemaen	500 m	500 m	168 pladser – 5.900 m2	850 m til færgen

Tabel 7: Pointgivning for p-hus placeret på Dronningegården

7.2.4 d. Skolegade

P-hus på nuværende boldbaner på Skolegade er undersøgt i forbindelse med ”Byarkitektonisk vurdering af indpasning af parkeringshus i Svendborg”, 2006. Arealet vil derfor betyde, at der tilføjes et helt nyt parkeringsareal i byen, hvilket er på bekostning af boldbanerne på stedet. Arealet er ejet af Svendborg Kommune, men anvendes ikke til trafikale formål i dag.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
5	3	3	4	1
Direkte adgang til p-søgering via indkørsel til badmintonhallen med signalreguleret kryds.	500 m	500 m	151 pladser – 5.300 m2	850 m til færgen

Tabel 8: Pointgivning for p-hus placeret på Skolegade

7.2.5 e. Fremtidsfabrikken 1

Arealet ved fremtidsfabrikken indgår i et af udviklingsområderne på havnen. Arealet er kommunalt ejet og der er mulighed for etablering af et kommunalt ejet og driftet p-hus. Ved frasalg til privat udvikler vil placering af et p-hus på denne beliggenhed forudsætte at arealets udvikler har interesse i eller stilles krav om, at etablere et offentligt tilgængeligt p-hus.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
2	5	3	3	4
Sidevej, men afsidesliggende, til p-søgering og via Jessens Mole, som man gerne vil fredeliggøre mest muligt	0 m	600	62 pladser – 2.200 m2*	300 m til færgen

Tabel 9: Pointgivning for p-hus placeret ved Fremtidsfabrikken

*Arealet er den samlede grund, der også skal byudvikles. Det reelle areal at etablere p-hus på må derfor forventes at være mindre.

Placeringen er fravalgt af havnestyregruppen på møde i september 2019.

7.2.6 f. Areal bag Toldboden

Arealet anvendes i dag af DSB til privat parkeringsplads. Arealet indgår i udviklingsområdet på havnen. Derfor vil placering af et p-hus på denne beliggenhed forudsætte, at arealets udvikler har interesse i eller stilles krav om, at etablere et offentligt tilgængeligt p-hus.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
4	5	3	3	3
Sidevej til p-søgering	160 m	450 m	60 pladser – 2.100 m2*	450 m

Tabel 10: Pointgivning for p-hus placeret på areal bag Toldboden

*Arealet er den samlede grund, der også skal byudvikles. Det reelle areal at etablere p-hus kan derfor blive reduceret, hvis der skal etableres andre funktioner på arealet.

7.2.7 g. Toldbodvej

Arealet anvendes i dag til privat parkeringsplads med privat parkeringskontrol. Organiseringen af et p-hus på denne placering må derfor tilpasses dette. Tilkørselsforholdende er delvist besværliggjort af beliggenheden, mellem 2 kryds. En øgning i trafik til og fra arealet skal nøje overvejes i forbindelse med et konkret projekt på placeringen.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
5	4	3	2	3
Direkte adgang til p-søgeringen	230 m	500 m	40 pladser – 1400 m2	500 m

Tabel 11: Pointgivning for p-hus placeret på Toldbodvej

7.2.8 h. Ved Føtex' parkeringsplads

Parkeringshuset foreslås anlagt i forbindelse med p-pladsen bag Føtex og andre butikker. Det er privat areal, så organiseringen vil skulle tilpasses dette.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
5	3	2	3	2
Direkte adgang til overordnet vejnet/indfaldsvej via signalanlæg på Lerchesvej	500 m	800 m	91 pladser – 3200 m2	800 m

Tabel 12: Pointgivning for p-hus placeret ved Føtex' parkeringsplads

7.2.9 i. Godsbanearealet

Placeringen er kommunalt ejet og indgår i udviklingsområdet på havnen. Pt. forventes det at der på denne lokalisering kan placeres et p-hus til dækning af SIMAC og Den Maritime Erhvervsparks p-behov. Endvidere undersøges det om kapaciteten kan øges og derudover rumme resten af områdets eget p-behov.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
5	3	2	2	2
Direkte adgang til overordnet vejnet/indfaldsvej via signalanlæg på Østre Havnevej	500 m	900 m	42 pladser – 1500 m2	800 m

Tabel 13: Pointgivning for p-hus placeret ved Godsbanearealet

7.2.10 j. Østre Havnevej

I forbindelse med udviklingsprojektet ved Østre Havnekaj er vist et p-hus på Østre Havnekaj på dét areal, hvor der i dag er midlertidig parkering reserveret til bl.a. færgeturisterne. Arealet er kommunalt havneareal og det forventes, at det viste p-hus (som skal dække p-behov til SIMAC og Maritim Erhvervspark) flytter op til en placering ved hjørnet af Østre Havnevej og Nyborgvej. Arealet vil derefter overgå til byudviklingsformål.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
5	3	1	2	1
Direkte adgang til overordnet vejnet/indfaldsvej via rundkørsel på ”Ny” Nyborgvej	550 m	1,0 km	28 pladser – 1000 m2	850 m

Tabel 14: Pointgivning for p-hus placeret på Østre Havnevej

7.2.11 k. ”Ny” Nyborgvej

I forbindelse med udviklingsprojektet ved Østre Havnekaj og det nye foreslåede forløb af Nyborgvej er vist et p-hus øst for ”Ny” Nyborgvej. Denne placering forudsætter, at arealets udvikler har interesse i, eller stilles krav om, at etablere et offentligt tilgængeligt p-hus.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
4	3	1	2	1
Sidevej til overordnet vejnet/indfaldsvej	550 m	1,0 km	48 pladser – 1700 m2	850 m

Tabel 15: Pointgivning for p-hus placeret på "Ny Nyborgvej"

7.2.12 l. Kullinggade

Kullinggade er det eneste helt nye forslag for etablering af p-hus. Arealet er i dag en offentlig p-plads med restriktioner på hhv. 2 og 24 timer. Den eksisterende p-plads er beliggende midt i et bevaringsværdigt kulturmiljø, hvorfor det vil kræve ekstra at kunne etablere et p-hus her, der indpasses i det særlige miljø og tilgodeser de interesser, der er for området.

Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet pr. dæk	Anvendes af Ø-turister
1	3	3	2	4
Adgang til p-søgering via sekundære veje, 500 - 600 m.	500 m	550 m	42 pladser – 1500 m2	270 m

Tabel 16: Pointgivning for p-hus placeret på Kullinggade

7.3 Vurdering og valg af p-hus-placeringer

Der udvælges 4 placeringer, som vurderes nærmere ift. muligheder for realisering og derefter evt. økonomi. I nedenstående Tabel 17 er pointgivningen opsummeret for de mulige placeringer af p-hus.

Placering	Adgang til overordnet vejnet	Gangafstand til havn	Gangafstand til bymidte	Mulig kapacitet	Anvendes af Ø-turister	**Samlet score**
a Voldgade	4	2	3	5	1	**15**
b Hulgade 6	5	5	4	1	3	**18**
C Dronningegården	5	3	3	4	1	**16**
d Skolegade	5	3	3	4	1	**16**
e Fremtidsfabrikken	2	5	3	3	4	**17**
f Areal bag Toldboden	4	5	3	3	3	**18**
g Toldbodvej	5	4	3	2	3	**17**
h Ved Føtex parkeringsplads	5	3	2	3	2	**15**
i Godsbanearealet	5	3	2	2	2	**14**
j Østre Havnevej	4	3	1	2	1	**11**
k "Ny" Nyborgvej	4	3	1	2	1	**11**
l Kullinggade	1	3	3	2	4	**13**

Tabel 17. Opgørelse over tildelte point for hver placering

I nedenstående tabel er placeringsmulighederne rangeret ud fra de objektive parametre, som placeringsmuligheder er vurderet på i ovenstående afsnit. I tabellen er også udvælgelse af placeringsmuligheder, der undersøges nærmere, samt fravalg af placeringer på en subjektiv parameter. Halvdelen af placeringsmulighederne er sorteret fra pga. en samlet lav score, dvs. alle placeringer med score under 16 er sorteret fra.

Placering	Score	Undersøges nærmere
f Areal bag Toldboden	18	X
b Hulgade 6	18	X
e Fremtidsfabrikken	17	Fravalgt af havnestyregruppen, september 2019
g Toldbodvej	17	X
C Dronningegården	16	X
d Skolegade	16	Fravælges pga. områdets anvendelse som boldbane idet der er andre foreslåede områder, der allerede anvendes som parkeringsareal.

Tabel 18: Rangering ud fra samlet score, højest til lavest samt udvælgelse af placeringer at arbejde videre med.:

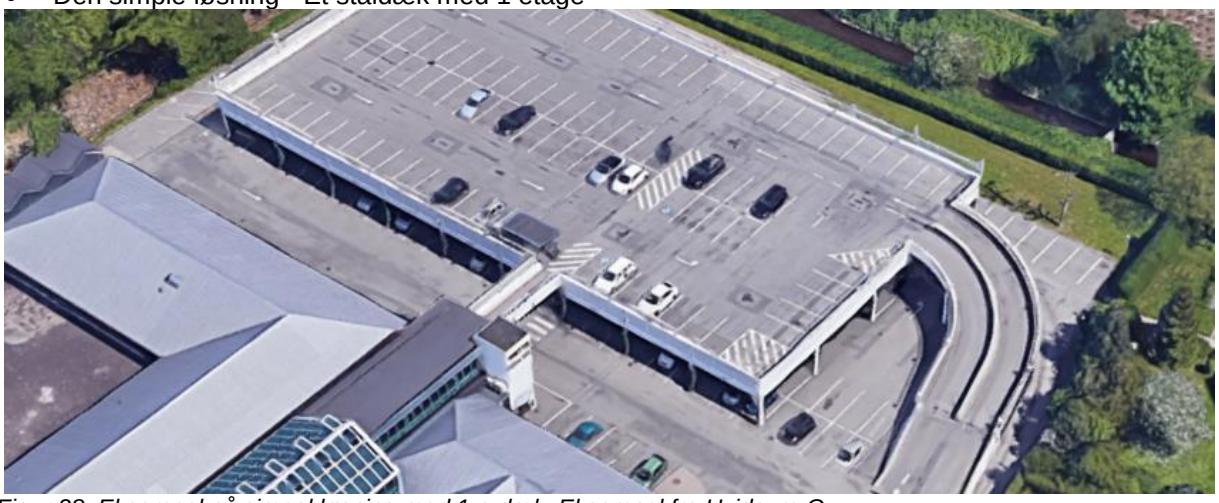
7.4 Type af P-hus

Til etablering af p-hus i Svendborg vil følgende p-hustyper være relevante:

- Den traditionelle løsning - Et lukket p-hus med 2-3 etager

Figur 27: Eksempel på traditionelt modulopbygget p-hus. Kilde: Betonelement.dk

- Den simple løsning - Et ståldæk med 1 etage



Figur 28: Eksempel på simpel løsning med 1 p-dæk. Eksempel fra Hvidovre C.

- Den specifikke løsning – En løsning som afhænger af de særlige forhold.

Figur 29. Eksempel på specifik løsning tilpasset eksisterende forhold (Hulgade).

Type	Fordele	Ulemper
Den traditionelle	• Mange pladser – Flere dæk • Kan indarbejdes i det omkringliggende bymiljø	• Høj pris pr. p-plads • Højden (2-3 etager) betyder at den vil være meget markant i bybilledet • Grunde skal være tilpas regulær, uden for mange små hjørner
Den simple	• lav pris pr. p-plads – Se afsnit 6.6	• Design og arkitektur tilpasning er vanskeligt • Færre pladser – kun et dæk • Grund skal være tilpas regulær, uden for mange små hjørner
Den specifikke	• Tilpasses til den aktuelle placering • Kan indarbejdes i det omkringliggende bymiljø • Kan tilpasses til ikke regulær grund med mange små hjørner	• Meget høj pris pr. p-plads ved parkering i konstruktion

Hvilken løsning der vælges, afhænger af Svendborgs krav og ønsker til pris, funktion og design, samt den aktuelle placering.

7.5 Anlægs- og driftsudgifter til p-hus

Anlægs- og driftsudgifter afhænger af den konkrete placering, krav og ønsker til design og arkitektur og antal p-pladser. Nedenstående er en sammenfatning af erfaringstal fra tidligere etablering af traditionelle p-huse i stål eller beton og med og uden split-level.

Den traditionelle -
P-hus, 2-3 etager:

Anlægspris	110.000 til 175.000 kr./plads
Drift og vedligehold	1.200 til 1.500 kr./plads
Arealer – Etageareal inkl. manøvreareal	30 til 35 m²/plads

Den simple -
Ståldæk, 1 etage over eksisterende overflade parkering

Anlægspris	75.000 til 125.000 kr./plads
Drift og vedligehold	1.000 til 1.500 kr./plads
Arealer – Etageareal inkl. manøvreareal	20 til 30 m²/plads

Den specifikke
Ikke prissat, da det afhænger af for mange ukendte faktorer.

Parkering på terræn:

Anlægspris	20.000 til 30.000 kr./plads
Drift og vedligehold	1.000 til 1.200 kr./plads
Arealer –areal inkl. manøvreareal	20 til 30 m²/plads

7.6 Organisering ved etablering af P-hus

Svendborg Kommunes ønske om at etablere et p-hus til at dække behovet for p-pladser i forbindelse med udvikling af Svendborg by har forskellige muligheder for organisering. Typisk kan opførelsen gennemføres som en af tre former:

- OPP (offentligt privat partnerskab)
- Privat projekt
- Offentligt projekt

Hvad der er den rette projektform vil kræve en nærmere analyse af de faktiske forhold for det samlede projekt i Svendborg. Der er mange parametre, der har indflydelse på, hvilken form der vælges, f.eks.:

- Forventet antal parkanter
- Placering i forhold til øvrige interessenter
- P-afgifter

Orbicon har opstillet de generelle fordele og ulemper for hver af de 3 projektformer for at give et overblik over den kommende opgave med at analysere hvilken form, der egner sig bedst for Svendborg kommune.

7.6.1 OPP (offentligt privat partnerskab)

Den private part oprettes som et selskab bestående af entreprenører, herunder arkitekt og ingeniør, leverandører og driftsfirma. Driftsperioden er 30 år.
For at gøre et OPP attraktivt er det oftest nødvendigt at gøre p-huset til en del af en større pakke, hvori en OPP-leverandør har mulighed for at etablere p-huset som en del af et større kompleks.

Fordele	Ulemper
• God økonomi som er kendt i løbeperioden • Høj prissikkerhed • Sikkerhed for rettidig udførelse af p-huset • Generel gnidningsfrit projekt • Lav risiko • Særlige lånepuljer for OPP	• Er projektet tilstrækkeligt stort til at kunne tiltrække interesserede parter • Er der tilstrækkeligt behov for et p-hus • Kan prisen for parkering dække udgifterne

7.6.2 Privat

Det antages, at Svendborg kommune ejer den/de relevante grunde og afhænder dem til en privat part, som derefter etablerer p-huset. Den private part forestår herefter projektering, opførelse og drift af p-huset.

For at gøre det attraktivt for en privat investor er det oftest nødvendigt at gøre p-huset til en del af en større pakke, hvori en privat investor har mulighed for at etablere p-huset som en del af et større kompleks.

Fordele	Ulemper
• Ingen/meget lav risiko både hvad angår økonomi, anlæg og drift • Økonomisk gevinst ved salg af grunde	• Kommunen mister indflydelse på udformning, tid for opførelse • Den private løsning er kun relevant, hvis der er private, der kan se en forretning i p-huset. Det kan evt. være i form af sideløbende aktiviteter i form af boliger, kontorer og forretninger.

7.6.3 Offentligt projekt

Der tages udgangspunkt i et udbud af p-hus organiseret i totalentreprise.

Fordele	Ulemper
• Sikkerhed for at projektet gennemføres • Økonomi, som er kendt i løbeperioden • Sikkerhed for rettidig udførelse af p-huset • Stor indflydelse på projektet, udformning, økonomi, anlæg og drift.	• Kræver stor styring i udbuds- og anlægsfasen • Høj risiko for den efterfølgende drift og evt. manglende indtægter.

7.7 Placering af p-hus

7.7.1 Areal bag Toldboden

Arealet bag Toldboden er et meget attraktivt sted at placere et p-hus. Grunden er regulær med gode tilkørselsforhold og fornuftige afstande til både havn og by. Arealet er en del af udviklingsområdet på havnen. DSB ejer i dag arealet og det er derfor en forudsætning, at DSB igangsætter etablering af et p-hus eller de er villige til at sælge grunden.

På grund af den attraktive placering anbefales det, at der etableres et p-hus efter den traditionelle løsning. Dette anbefales primært for at sikre, at der etableres en løsning, som lever op til den åbne og attraktive placering ved havnen. Løsningen vil være dyrere pr. p-plads, men det sikres at der er en sammenhængskraft til byen på placeringen.
Alternativt kan der etableres en simpel løsning i form af et ståldæk således, at antallet af p-pladser fordobles. Denne løsning vil være en billig løsning, men vil være svær at indpasse i det omkringliggende, fremtidige bymiljø.

For at tiltrække investorer til arealet kan Svendborg Kommune indarbejde et krav/ønsket om et antal offentlige p-pladser i den kommende plan for det samlede område. Hvis kravet/ønsket indarbejdes som en del af et større projekt vil det kunne øge muligheden for at tiltrække relevante investorer til at etablere et p-hus.

Anlægspris
180 p-pladser etableret som et traditionelt p-hus kan overslagsmæssigt etableres for 25-35 mio. Kr.
Alternativt kan der etableres 60 p-pladser som et simpelt dæk, hvilket overslagsmæssigt vil koste 5-8 mio. kr.

Det endelige budget for etablering af p-huset kan først fastlægges efter en specifik undersøgelse.

7.7.2 Hulgade 6

Arealet ved Hulgade 6 ligger centralt med kort afstand til både havn og centrum, hvilket gør placeringen attraktiv. Grunden hælder kraftigt, hvilket giver udfordringer ved etablering af et p-hus. Grunden består af 2 dele, en eksisterende bygning, som er delvist indrettet til p-hus (ca. 40 p-pladser) og et område nord for det eksisterende p-hus med parkering på terræn (ca. 20 p-pladser). Desuden skal adgang til bagvedliggende ejendomme opretholdes. De samlede forhold giver en række udfordringer for udnyttelse af grunden, som skal vejes op mod den attraktive placering.

Følgende forslag til udnyttelse af Hulgade 6 skal vejes op mod pris, placering og antal p-pladser for at vurdere, om det er relevant at etablere yderligere p-pladser.

<u>Et ståldæk over den eksisterende overfladeparkering</u>. Dette er den simple løsning, som pga. den kraftige hældning og det lille areal vil have en relativ høj pris sammenlignet med de øvrige områder, hvor denne løsning foreslås.
P-hus på 2-3 etager vil give 40 p-pladser. Det er dog tvivlsomt, om det er muligt at etablere et p-hus på det begrænsede areal, og det vil under alle omstændigheder give en meget høj pris pr. p-plads.

<u>Et samlet nyt p-hus på hele arealet</u>. Det eksisterende p-hus rives ned. Dette vil give den bedste løsning og den løsning med den laveste pris pr. plads. Største udfordring er adgang til de bagvedliggende ejendomme, samt den samlede finansiering.

For at tiltrække investorer til arealet vil det kræve, at det fulde areal er til rådighed og at der gives mulighed for at indarbejde det i et samlet byggeri, i form af lejligheder eller kontorbyggeri. Antallet af p-pladser skal tilpasses de muligheder der er for området.

Anlægspris
Det endelige budget for etablering af p-huset kan først fastlægges efter en specifik undersøgelse. Dette skyldes at der er mange faktorer som ikke er klarlagt på nuværende tidspunkt.

7.7.3 Toldbodvej

Arealet ved Toldbodvej har samme attraktive placering som arealet bag Toldboden, men har flere ulemper med hensyn til etablering at et p-hus. Arealet er irregulært, og der er flere forskellige bygninger, hvoraf nogle er detailbutikker, der grænser direkte op til arealet og har indgang herfra. Begge disse faktorer gør det vanskeligt at etablere et p-hus. Særligt vil det have en negativ effekt på detailbutikkerne, hvis de bliver lukket inde bag et p-hus. Dog skal det bemærkes, at butikkerne har frontfacade mod Møllegade.

Til- og frakørselsforholdende er direkte til p-søgeringen, men kan være/blive begrænsede af beliggenheden mellem 2 kryds, der ligger tæt op ad hinanden. Man må antage, at en øget trafik ind og ud fra et p-hus kan risikere at forringe fremkommeligheden på strækningen betydeligt.

Et evt. P-hus vil skulle designes til arealet og grundens form vil give en relativ dårlig udnyttelse af arealet. Dette vil resultere i en meget høj pris for p-pladserne.

På den baggrund anbefales det som udgangspunkt ikke at etablere et p-hus på denne placering og et budget for etablering kræver nærmere undersøgelse af grunden og dens anvendelsesmuligheder.

7.7.4 Dronningegården

Arealet ved Dronningegården er et stort og regulært område, der ligger tilbagetrukket fra Dronningemaen bag etagebyggeri. Arealet er stort og det vil være muligt at etablere alle de nødvendige p-pladser til erstatning for de pladser, der nedlægges i forbindelse med udvikling af Svendborg by på ét dæk. Placeringen er god i forhold til centrum og havn. Der er busforbindelse på Dronningemaen, som kan anvendes af færgepassagerer.

Tilkørselsforholdende er direkte til p-søgeringen. Der må dog forventes at skulle etableres signalanlæg for at sikre adgangen til og fra p-huset. Signalanlægget vil komme til at ligge tæt mellem 2 andre signalanlæg, hvilket kan blive en udfordring. Dette må undersøges nærmere i et evt. videre forløb.

Såfremt der etableres et p-hus på denne placering og der indføres betaling for parkering i dette må der undersøges, om der kan opstå randzoneproblematikker på vejene nord for området, mellem Dronningemaen og Dronningholmsvej, der i dag er restriktionsfri. Beliggenheden er tilpas langt fra midtbyen (mere end 500 m) til, at området ikke er attraktivt at parkere i, men der vil sandsynligvis være brug for indførelse af restriktioner eller forbud alligevel.

Det anbefales, at der etableres p-pladser efter den simple løsning. Den simple løsning vil tilvejebringe ca. 160 p-pladser til en lav pris pr. p-plads. Arealets placering væk fra Dronningemaen og bag etagebyggeri betyder, at der er mindre krav til design og arkitektur.

Alternativt kan der etableres et traditionelt p-hus, hvor der i et 3-etagers-hus vil kunne etableres op til 400 nye p-pladser.

Placeringen og den begrænsede mulighed for at indarbejde p-huset i et større projekt gør det vanskeligt at tiltrække en investor på denne placering. Det må derfor forventes at etablering af et p-hus ved Dronningegården skal etableres som et kommunalt projekt.

Anlægspris
160 p-pladser etableret som et simpelt dæk kan overslagsmæssigt etableres for 15-20 mio. kr.
Det endelige budget for etablering af p-huset kan først fastlægges efter en specifik undersøgelse.
Der må påregnes etableret signalanlæg i krydset ved Dronningemaen, overslagsmæssigt 700.000 – 1.000.000 kr.

7.7.5 Opsummering

De 4 placeringer, der er undersøgt nærmere har vist 2 umiddelbare placeringsmuligheder og 2 mere udfordrende placeringer, der kræver nærmere konkrete undersøgelser for at kunne sige noget om muligheder og etableringsomkostninger.

På kortet herunder ses gangafstandene fra de 4 undersøgte beliggenheder.

Figur 30. Gangafstande til P-hus vist for 300m, 400m og 500m. Oplandet er beregnet på vej- og stinet og dermed ikke i fugleflugt-linje med fast radius.

I denne rapport er udelukkende undersøgt mulige placeringer, der bedst muligt tilgodeser dét parkeringsbehov, der opstår som følge af nedlagte offentlige parkeringspladser i havneområdet pga. byudvikling. Da det i rapporten konkluderes, at netop dette p-behov kan findes på eksisterende parkeringsarealer, er det værd at udføre en mere bredtrækkende undersøgelse af p-hus-placeringer i forhold til at bestemme placeringen af et fremtidigt p-hus i Svendborg, der tilgodeser parkeringssituationen som helhed, og hvor belægningsgraden i fremtiden viser sig at være højest.

8. Tidsplan for indsatser

8.1 Etapeplan

Analysen af nuværende og fremtidige p-forhold har vist, at det ikke bør være nødvendigt at etablere nye større parkeringsanlæg for at imødekomme det tabte parkeringsudbud i forbindelse med byens udviklingsprojekter.

Der er dog foreslået flere indsatser, der skal understøtte en bedre fordeling på de eksisterende parkeringsanlæg i byen, så der sikres en følelse blandt byens trafikanter på et fortsat tilstrækkeligt parkeringsudbud både imens og efter byen udvikles.

I perioden må der forventes aktiviteter, hvor parkeringssituationen observeres via tællinger og spørgeskemaundersøgelse, for at afdække om og på hvilket tidspunkt det er nødvendigt at udvide med nye parkeringsanlæg.

I løbet af processen må der udarbejdes en informationsstrategi, der løbende informerer trafikanter og parkanter om de ændringer, der sker i byen, og hvordan de håndteres trafikalt.

Revideret plan for indsatser i forbindelse med parkeringsstrategien.

- Strategien er endelige vedtaget (maj 2020)
- Handleplan for p-pladser i Bymidten med foreløbigt indhold nedenfor)
- Revision af kommuneplan vedr. mobilitet og p-normer
  Herunder temadrøftelse i Byrådet i september 2020 (efteråret 2020 – maj 2021)

Etapeplan for indsatser:

2020

- **Handleplan for P-pladser i midtbyen herunder stillingetagentil bl.a. nedenstående punkter:**
- En løsning der skaber flere 3 timers p-pladser ved midtbyhallen
- Spørgekort til P-pladser på havneområder, 1. spørgerunde
- Betalingsparkering på Frederiksø
- Ny dagslicens til Ø-gæster
- Tydeliggørelse af P-ringen – hvordan kan det gøres?
- Kort til parkering i forbindelse med events?

Der er ikke afsat midler til ovenstående, men vil forsøges indeholdt i nuværende budgetter.

2021

- Spørgekort til P-pladser på havneområder, 2. spørgerunde
- Registrering af udnyttelse af P-pladser på havneområdet
- Etablering midlertidige p-pladser på godsbanearealet ved SIMAC
- Etablering af tydeligere p-ring

De to nederste punkter vil kræve udarbejdelse af budgettemaer og vedtagelse af budgetforslagene.

2022

- Igangsættelse af proces for offentlig P-hus:
  - Evaluering af tiltag for parkering i Svendborg. Hvor registreres der nu et behov for parkeringspladser?
  - Opgørelse af ændret P-behov omkring havnen med baggrund i spørgekort, udnyttelsesgrad samt udviklingen af havnen.
  - Undersøgelse af muligheder for etablering af faste p-pladser på havnearealet (2022-2023)

Figur 31: Etapeplan for indsatser til håndtering af parkeringsbehov