

## Land-, By- og Havneudvikling.

### Analyse af Havnepladsen

Projektbeskrivelse	
<b>Fysisk location (adresse)</b>	Havnepladsen
<b>Overordnet beskrivelse</b>	<p><b>El-færger, trafik, klimatilpasning og byrum giver udfordringer for fremtidens Havneplads</b></p> <p>Ærø Kommune har fået tilsagn om støtte til indkøb af el-færger med en kapacitet på det dobbelte af de nuværende færger. Det vil uundgåeligt påvirke anvendelsen og indretningen af Havnepladsen i Svendborg Havn. I forhold til trafikafviklingen vil væsentligt større færger kræve langt større opmarchareal på, og en håndtering af en forøget trafikmængde til og fra Havnepladsen.</p> <p>Større færger og deraf følgende ændret anvendelse og indretning af Havnepladsen får imidlertid også afgørende indflydelse på muligheden for klimatilpasning og indretningen af byrum.</p> <p>Det betyder, at snitflader mellem el-færger og flere igangværende projekter i området skal afklares og koordineres for at sikre en god helhedsløsning.</p> <p><b>Nye el-færger</b></p> <p>Samtidig med Ærø Kommunes færgeplaner har Svendborg Kommune også fået tilsagn om tilskud fra en statslig pulje til at anskaffe en "Ny Højestene" og planlægger yderligere anskaffe en "Ny Hjortøbo". Begge el-færger med omtrentlig kapacitet som de nuværende færger (nærværende budgettema omfatter ikke anskaffelsen af disse færger).</p> <p>Udviklingen af nye færger er i fuld gang og færgerne forventes implementeret i 2024-25. En ny indretning af Havnepladsen med øget trafik vil kræve projektudvikling, ny planlægning, miljøvurdering og borgerinddragelse. Derudover må man forvente en lang anlægsperiode. Derfor anses det ikke realistisk, at man kan være klar med nye rammer for de nye færger til 2024-25.</p> <p>Hvis færgerne ikke øger kapaciteten, men alene ændres til el-færger vil det stadig kræve etablering af el-/lade standere samt etablering af større el-kabler til havnepladsen og evt. tilpasning af de enkelte færgelejer. Dette arbejde vil sandsynligvis give anledning til at indretningen af de eksisterende opmarchpladser genovervejes. Det er endnu uafklaret, om disse mindre ændringer vil kræve ny planlægning og miljøvurdering.</p> <p><b>Arealmæssige begrænsninger</b></p> <p>De nuværende fysiske begrænsninger omkring Havnepladsen vil udgøre en begrænsning for udvidelse af de nuværende opmarcharealer, med mindre, der findes en alternativ placering af blandt andet parkering, autocamperparkering o.l. Her foruden vil trafikken til og fra opmarcharealerne for Ærø- og Højestenefærgerne blive udfordret på at de ligger tæt på den offentlige vej, og at der som udgangspunkt ikke er optimale forhold til at afvikle trafikken langs opmarcharealerne eller færgetræk til og fra opmarcharealerne.</p> <p>Der vil derfor være behov for at gennemføre en arealanalyse og masterplan for disponering af vej- og opmarcharealerne, havnefronten og arealerne omkring pakhuset (Det maritime center), som et nødvendigt dispositionsgrundlag for en bæredygtig løsning.</p>

## **Trafikforhold (mobilitet og fremkommelighed)**

Der er allerede for nuværende udfordringer med at afvikle færgetrækkene fra Ærøfærgeren via Havnegade, Jessens Mole, Tolbodvej og videre mod øst ad Nyborgvej og mod vest ad Dronningemaen. En fordobling af trafikken i forbindelse med færgetræk til og i særdeleshed fra Ærøfærgeren vil udgøre en yderligere vanskeliggørelse af en hensigtsmæssig afvikling af trafikken, og yderligere hæmme mobiliteten og fremkommeligheden for både færgetrafikken og ikke mindst den øvrige trafik i byen omkring havnen og Svendborg bymidte.

På de mindre byveje Brogade og Kullinggade er der etableret hastighedsdæmpende og trafikreducerende foranstaltninger, med henblik på at begrænse trafikken, og helt undgå tung trafik, da der ligger mange vejnære boliger. I forbindelse med en fordobling af færgetrafikken til Ærøfærgeren vil der være en risiko for at mange vil anvende disse to veje til og fra færgen, da de øvrige veje vil være svært fremkommelige, hvorfor dette forhold også skal håndteres i en tidlig analysefase.

Konsekvensen af den øgede trafikmængde bør derfor indledningsvis analyseres, og konsekvenserne af den øgede trafikmængde og nødvendige følgearbejder beskrives og kvantificeres i tid og økonomi, for at sikre at de mange interesser i Svendborg By varetages og at byen også fremadrettet kan fungere hensigtsmæssigt.

## **Havnepladsen i Blå Kant-projektet**

Det er en bærende værdi i udviklingsplanen Fremtidens Havn, at Svendborg Havn fortsat skal være porten til øhavet og at havnen fortsat fungerer som færgehavn. Derfor indgår Havnepladsen som opmarchområde både i Udviklingsplanen samt i byrumsprojektet Den Blå Kant. Dog kun med den nuværende kapacitet.

Såfremt færgernes kapacitet forøges til op mod det dobbelte af den nuværende, og de ovenfor nævnte udfordringer omkring opmarch og trafikafvikling skal imødegås, kan det blive på bekostning af intentionerne i Blå Kant-projektet.

Selve kajarealerne langs honnørkajen er en del af en sammenhængende offentlig og rekreativ promenade. Denne er planlagt til klimatilpasning, bedre tilgængelighed for gående og cyklister samt ophold og aktiviteter langs vandet. Dette vil være vanskeligt at realisere, hvis opmarcharealer og trafikmængden øges ved de store Ærøfærger.

Der udarbejdes pt. en konkret analyse af de fremtidige cykelforbindelser på Den Blå Kant med fokus på dels at skabe en overordnet sammenhæng, dels at dykke ned i de særlige udfordringer i de forskellige deleteraper langs Den Blå Kant. På Havnepladsen er det en særlig udfordring at løse cykeltrafikken gennem havnen sammen med den krydsende bil- og lastbiltrafik til og fra færgerne. Dette forhold skal tænkes med i en fremtidig indretning af Havnepladsen.

## **Klimatilpasning på Havnepladsen**

I arbejdet med at lave en handleplan for den fremtidige klimatilpasning på havnen genovervejes vinderforslagets løsninger i konkurrencen for Den Blå Kant. Her er der flere strategier i spil, men alle vil få konsekvenser for Havnepladsen og for færgetrafikken. Havnepladsen er et af de mest udfordrende steder at etablere højvandssikring, da det næsten uanset valg af løsning vil skabe u hensigtsmæssige barrierer ift. det trafikale flow til og fra færgerne og igennem havnen.

Det er afgørende for en videreudvikling af klimaløsningerne på havnen, at den fremtidige færgesituation afklares samt at der træffes valg om klimatilpasningsstrategi i projektet "Byerne og det stigende havvand".

	<p>Kommunalbestyrelsen har med budget 2020 afsat ca. 37 mio.kr til at realisere højvandssikringen for Søndre Havn, der bl.a. omfatter den første af i alt tre sluseanlæg i vinderforslaget. Projektet vil sikre en stor del af den sydlige del af havnen fra Havnepladsen til Gasværkskajen. Det er vigtigt at afklare den samlede klimatilpasningsløsning inden projektet fortsættes, da linjeføring af sikringen fra Det Gule Pakhus og mod nord er afhængig af en endelig beslutning om en sammenhængende strategi for klimatilpasning af hele havnen.</p> <p>De aktuelle drøftelser om nye eldrevne færger er derfor af stor betydning for, hvordan Havnepladsen skal indrettes i fremtiden og bør tænkes med i den samlede klimatilpasningsløsning for Svendborg Havn. Derfor sættes anlægsprojektet for Søndre Havn på pause frem til primo 2023. Relevante politiske udvalg orienteres om dette.</p> <p><b>Planforhold</b> Det kan komme på tale, at der skal udarbejdes lokalplan for en væsentlig ombygning/ændring af færgeleje og opmarcharealer, med reference til Planklagenævnets tidligere tilkendegivelse om at Svendborg Kommune skal gennemføre lokalplanlægning i forbindelse med større ændringer på vejarealer.</p>
<b>Behov/ønsker</b>	Der er aktuelt behov for at igangsætte en samlet planlægning for Havnepladsens funktioner og indretning samt afklaring af afledte konsekvenser ud over Havnepladsen, herunder trafikafvikling, klimatilpasning, ledningsomlægninger og miljømæssige konsekvenser. Til hjælp til denne undersøgelses- og planlægningsindsats er der behov for ekstern teknisk rådgivning.
<b>Økonomi</b>	Til gennemførelse af forundersøgelser, analyser og udarbejdelse af dispositionsforslag afsættes 1.000.000 kr. i 2023. Det faktiske behov for lednings- og anlægsarbejder er endnu ukendt og derfor er det ikke pt muligt at anslå behovet for anlægsmidler i de efterfølgende år.
<b>Projektets samlede udgift og periode</b>	1,0 mio. kr. 2023

Økonomi						
1.000 kr.	Tidl.	2023	2024	2025	2026	Samlet
<b>Politisk beslutning - projektering</b>						
Projektering		1.000				1.000
<b>Samlet anlægsprojekt</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>
<b>Samlede likviditet, netto</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>

## CO2-Konsekvensvurdering:

Ikke relevant, idet budgettemaet alene omfatter forundersøgelser og planlægning.