

## Bilag 3. Hvidbog Svendborg Bycenter

### **Hvidbog over høringsbidrag indkommet i forbindelse med den offentlige høring vedrørende forslag til lokalplan 686 – Svendborg Bycenter med tilhørende kommuneplantillæg nr. 2021.18 - Blandet bolig- og erhvervsområde, Svendborg Bycenter**

#### **Generelt om høringen:**

- Høringen forløb i perioden 28. juni til og med 1. september 2024.
- Offentliggjort i samme periode på plandataDK og Svendborg Kommunes hjemmeside.
- Berørte myndigheder er orienteret pr. mail.
- Borgermøde afholdt 12. august 2024 med ca. 30-40 deltagere.

#### **Høringssvar:**

Der er modtaget i alt 7 høringssvar heraf 6 høringssvar fra borgere og ét høringssvar fra en involveret part.

Der er ikke indkommet høringssvar fra myndigheder:

1. Fyns Laboratorie for Ung Kunst (FLUK), Vestergade 24
2. Marianne Lorentzen, Bagergade 45B
3. Anne Magnér, Kedelsmedstræde 17 m.fl.
4. Zacharias Baden
5. Inge Klausen
6. Generous development ApS (bygherres rådgiver)
7. Studio Thomas Cassander, Vestergade 26\*

\*Indkommet efter høringsfristens udløb

#### **Om hvidbogen:**

Hvidbogen gengiver de væsentligste synspunkter i de indkomne høringssvar med administrationens bemærkninger og forslag til videre proces.

De samlede høringssvar er vedlagt jf. bilag 4.

Bilag til høringssvar 6 (bla. cykelhåndbog) findes som selvstændigt bilag 5.

1. Fyns Laboratorie for Ung Kunst (FLUK)	Administrationens bemærkninger	Forslag til videre proces:
<p>1.1 Genfremsendelse af tidligere høringssvar, da de ikke oplever det er taget til efterretning i første omgang.</p>	<p>Høringssvaret fra FLUK er tidligere fremsendt i forbindelse med forudgående offentlig høring om ændring af kommuneplanen, som blev afholdt i efteråret 2022. Høringssvaret blev forelagt til politisk behandling i februar 2023 med administrationens bemærkninger. Administrationens bemærkninger til det genfremsendte høringssvar er derfor i vid udstrækning enslydende med hvidbogen fra februar 2023.</p> <p>Det bemærkes i øvrigt, at en kommune efter planloven ikke er forpligtiget til at imødekomme indsigelser mod et planforslag.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>
<p>1.2 Gør indsigelse mod nedrivning af baghuset og bebyggelse af baggården. Mener at det er vigtigt at bevare den gamle baggård som beskrives som en oase. Mener at en stor del af deres bidrag til Svendborg bykerne tager udgangspunkt i baggården.</p>	<p>Det ønskede projekt er disponeret med et større parkeringshus, hvorfor baghuset vil skulle nedrives. Baghuset er ikke vurderet som værende bevaringsværdigt og området er ligeledes heller ikke udpeget som egentligt kulturmiljø i Kommuneplanen 2021-2033. Administrationen anerkender, at baghuset kan have en charme og har forståelse for at "baggårdsmiljøet" naturligt har dannet rammer for både Kunstscole, udstillinger mv. Baghuset vurderes dog ikke at have nogen egentlig kulturhistorisk værdi og ej heller nogle særlige arkitektoniske eller byggetekniske egenskaber, hvorfor der ikke vurderes at være et tilstrækkeligt grundlag for at kræve dem bevaret.</p> <p>Bygherre oplyser, at de har været i dialog med FLUK om eks. omplacering i forhusene mod Vestergade uden dog at have indgået en aftale. Bygherre har en fortsat dialog med FLUK og de har planlagt et møde i slut oktober.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>

	Hvis der ikke findes nye lokaler i samarbejde med bygherre, opfordres FLUK til at gå i dialog med Kultur og Fritid som kan være behjælpelige med afsøgning af andre muligheder.	
1.3 Placeringen tæt på SAK og andre kulturtilbud i området skaber synergi, hvilket vil blive forringet. Fremhæver at de tilbyder et ungfællesskab og en kunstakademi-forberedende skole som også er en officiel BGK-uddannelse.	Det kreative miljø og kulturliv som er opstået omkring Vestergade, er unikt og skaber en helhed for området. Administration bifalder jf. 1.2 at bygherre opretholder en dialog med FLUK om omplacering i forhusene.  En bevaring af baggård og baghuse anbefales ikke jf. 1.2.	Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.
<b>2. Marianne Lorentzen</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>	<b>Forslag til videre proces:</b>
2.1 Bekymret for trafik i Bagergade.  Ved arrangementer, hvor Centrumpladsen er lukket, er Bagergade meget belastet af trafik, særligt tung trafik.  Smalle fortove og parkerede biler gør det farligt og utrygt for gående, særligt gangbesværede, barnevogne og børn.  Anmoder om at man tilgodeser trafikforholdene i Bagergade i planlægningen af byggeprocessen og efterfølgende.	Som en del af lokalplanen er der indgået en udbygningsaftale med bygherre om at tilpasse Tinghusgade nær bycenteret. Det er også en del af udbygningsaftalen, at udviklingen af trafikken på Bagergade følges. Såfremt trafikken stiger væsentligt, er det en del af udbygningsaftalen, at der etableres fartdæmpende foranstaltninger på Bagergade.  Derudover ser kommunen for nuværende ind i en mobilitetsplan, der skal være med til at afdække, hvordan de fremadrettede trafikstrømme i byen bør håndteres. Tung trafik er ved skiltning i dag ikke tilladt på Bagergade uden et ærinde på Bagergade.	Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.
<b>3. Anne Magnér m.fl.</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>	<b>Forslag til videre proces:</b>
3.1 Samlet indsigelse fra 36 borgere i området heraf 17 fra Bagergade, 4 fra Ragnhildsvej, 7 fra Nannasvej og 8 fra Kedelsmedsstræde.	Der er stort politisk ønske om en attraktiv og velfungerende bymidte, hvorfor projektet for revitalisering af Svendborg Bycenter har været igennem en omfattende proces og forelagt til politisk stillingtagen af flere omgange forud for de offentliggjorte planforslag. Forskellige hensyn er blevet vejet op mod hinanden for at finde den rette balance mellem	Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.

<p>Finder byrådets ønske om fortætning af centrum voldsom og med store gener til følge.</p>	<p>fordele og ulemper ved en byudvikling som er udtryk for en markant fortætning mens om også beriger med nye funktioner og blandet byliv. Det er administrationens vurdering at byudviklingsprojektet muliggjort i planlægningen af Svendborg Bycenter samlet set vil være et positivt løft af området.</p>	
<p>3.2 Bemærker at der gives mulighed for en maksimal bygningshøjde på 19 m, mod nuværende 11,5 m i lokalplan 527. Der henvises til at man ved første borgermøde oplyste en bygningshøjde på 17 m. Stiller spørgsmålstegn ved om det kan passe, at bygningshøjden skal være så høj med skyggegener til følge grundet krav til indvendig loftshøjde på 2,8 m? Opfordrer til at man sænker bygningshøjden.</p>	<p>Bygningshøjde har været behandlet indgående i planprocessen og har været forlagt til politisk stillingtagen af flere omgange.</p> <p>Kun et enkelt sted er bygningshøjden ca. 19 m – på hjørnet mod Centrumpladsen, hvor bebyggelsen spiller sammen med pladsens øvrige høje bygninger som har en højde på ca. 12-16 m. For den resterende del af projektet er bygningshøjden mellem 10-16 m, som det fremgår af lokalplanens bilag 5, Eksempel på udformning af facader</p> <p>Bygherre har oplyst at den fastsatte bygningshøjde muliggør en rumhøjde på op til 2,8 m i boligerne, hvilket er 0,3 m over den anbefalede rumhøjde på 2,5 m for etageboliger. En generøs rumhøjde medvirker til skabe høj boligkvalitet, men den ekstra højde udover bygningsreglementets krav er også bekostningsfuld at realisere, hvorfor man godt kan forestille sig, at projektet realiseres med en rumhøjde nærmere 2,5 m. Ved realisering af en rumhøjde på 2,5 m vil den samlede bygningshøjde formentligt bliver omtrent 1 m lavere end bygningshøjden tilladt i lokalplanen.</p> <p>Administrationen anbefaler at sikre rummelighed i lokalplanen og fastholde den foreslåede bygningshøjde.</p> <p>Se også besvarelse af 3.9</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>

<p>3.3 Finder lokalplanens krav om 0,8 parkeringspladser pr. bolig for lavt. Forventer at parkeringsbehovet vil være højere end 1 parkeringsplads pr. bolig, idet usikker/ustabil togdrift betyder, at flere vælger at køre egen bil fremfor offentlig transport. Med forventning om høje huslejer forventes også et øget behov for flere biler til højt lønnede. Opfordrer til at garantere etablering af de fornødne parkeringspladser.</p>	<p>Planlægningen for bycentret har taget forskud på de parkeringsnormer, der vil blive indskrevet i den kommende kommuneplan 2025. P-normen er fastsat til 0,8 p-plads/etagebolig fra 55 m<sup>2</sup> til 85 m<sup>2</sup> og 1 p-plads/etageboliger over 100 m<sup>2</sup>.</p> <p>P-normen i den kommende kommuneplan er fastlagt på baggrund af en større analyse af bilejerskabet for etageboliger. Analysen er gennemført for at kvalificere kommuneplanens nuværende parkeringsnorm om 1 p-plads pr. etagebolig. Hensigten med p-normerne for etageboliger er ligeledes at p-normer skal modsvare det faktiske parkeringsbehov. Analysen viser at bilejerskabet for etageboliger under 85 m<sup>2</sup> i en gåafstand på under 1000 m til Svendborg Station har et lavere bilejerskab. På trods af at Kommuneplan 2025 endnu ikke er vedtaget med reviderede p-normer, giver den nye viden anledning til, at der i planlægningen for Svendborg Bycenter gives mulighed for en lavere p-norm for boliger under 85 m<sup>2</sup>.</p> <p>Administrationen finder, at analysen af det faktiske bilejerskab i bymidten udgør et særdeles sagligt grundlag for at fastholde p-normen på 0,8 p-plads pr. bolig under 85 m<sup>2</sup>.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>
<p>3.4 Bemærker at med fjernelse af korttidsparkeringen i Tinghusgade, ensretning af Tinghusgade og parkeringsnormen på 0,8 parkeringspladser pr. bolig, så vil der være mange biler som ikke kan finde parkeringspladser. Disse biler vil cirkulere og støje i de nærliggende gader, hvor der i forvejen ikke er nok p-pladser.</p>	<p>Jf. besvarelse af 3.3 vurderer administrationen at p-kravet for bilparkering fastlagt i planlægningen afspejler det faktiske behov for parkering.</p> <p>Som en del af lokalplanen er der indgået en udbygningsaftale med byherre om at tilpasse Tinghusgade nær bycenteret. I medfør af udbygningsaftalen kan eksisterende korttidsparkering nedlægges i nødvendigt omfang for at give plads til fortov og cykelsti med henblik på</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>

	<p>at fremme forholdene for cyklister og gående. Det forventes at et mindre antal pladser til korttidsparkering kan opretholdes.</p> <p>Svendborg Kommune har i dag et parkeringssøgesystem, hvor bilister bliver oplyst om ledigheden på det offentlige parkeringspladser i midtbyen. Parkeringsinfotavler til parkeringssøgesystemet nær bycenteret er bl.a. opsat på Vestergade ved krydset mellem Vestergade/Tinghusgade/Vigebæltet, Vestergade nord for Voldgade og ved Centrumpladsen. Det er et tiltag kommunen tidligere har taget for bl.a. at minimere søgetrafik.</p> <p>Svendborg Kommune ser for nuværende ind i en mobilitetsplan, der skal være med til at afdække, hvordan de fremadrettede trafikstrømme i byen bør håndteres.</p>	
<p>3.5 Der bør stilles krav om at der reserveres parkeringspladser til de nye boliger og andre pladser til de handlende og medarbejderne i centret.</p>	<p>Planlægningen kan ikke regulere ejer- eller tilhørsforhold for parkeringspladserne.</p> <p>Parkeringspladser er pladskrævende og dyre at etablere hvorfor det giver særdeles god mening at parkeringspladserne udnyttes effektivt og man undgår at pladser står tomme. Med mulighed for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser til at betjene flere funktioner, er sandsynligheden for en effektiv udnyttelse af p-pladserne større.</p> <p>Alt efter parkeringshusets indretning kan det formentligt vise sig hensigtsmæssigt af hensyn til funktionalitet at opdele hele eller dele af pladserne.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>

	<p>Hvordan parkeringen opdeles og fordeles mellem forskellige brugere, er op til ejeren.</p> <p>Bygherre har oplyst, at de har til hensigt at sikre parkering til boligerne på P1, som er det øverste parkeringsdæk. Det vil efter bygherres oplysninger kun være boligerne der har adgang til dette p-område fra rampen. De øvrige parkeringsdæk ønsker de kan anvendes som dobbeltudnyttelse, altså af både beboere, handlende og medarbejdere.</p>	
<p>3.6 Simac og andre store byggerier på havnen vil øge parkeringsbehovet og skabe en dominoeffekt op igennem Svendborg.</p>	<p>Administrationen deler ikke bekymringen for, at byggerier på havnen vil afstedkomme et forrykket parkeringsbehov, hvor bilister vil søge mod bymidten for at finde parkering.</p> <p>Der er i planlægningen for eks. Simac stillet krav om etablering af parkering i henhold til kommuneplanens parkeringsnorm.</p> <p>Svendborg Kommune ser for nuværende ind i en mobilitetsplan, der skal være med til at afdække, hvordan de fremadrettede trafikstrømme i byen bør håndteres.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>
<p>3.7 Mener der opføres flere boliger i Svendborg end der er behov for, hvilket vil medføre ledige boliger. Henviser til tal fra Danmarks Statistik, som viser at befolkningstallet på landsplan er faldende. Opfordrer til at antal af boliger sænkes.</p>	<p>Den seneste befolkningsprognose fra 2022 viser, at der en øgning i nettobefolkningen i lokalområdet "Svendborg bymidte" i prognoseåret 2033 på ca. 230 borgere. På baggrund af den seneste befolkningsprognose fra 2022 er der derfor et behov et nyt boligområde i Svendborg Bymidte.</p> <p>Uanset at befolkningstallet på landsplan kan være faldende, vil befolkningstallet i Svendborg samtidig kunne være stigende. Eksempelvis havde Svendborg Kommune fra 2020 og 2023 en befolkningstilvækst på 953 borgere.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>

	<p>Befolkningstilvæksten skyldes især en markant tilflytning og et højt fødselstal. Mange af de nye borgere har bosat sig i Svendborg bymidte, hvor antallet af beboere i samme periode steg med 172 borgere.</p> <p>Med planlægningen muliggøres opførelse af op til 9.700 m<sup>2</sup> bruttoetageareal til etageboliger i form af maks. 110 etageboliger. At antallet af boliger er hævet til 110 boliger, skyldes et ønske om at planlægningen skal indeholde en tilstrækkelig fleksibilitet ift. at kunne imødekomme den konkrete boligefterspørgsel – alt efter om behovet er for små eller store boliger, mens det samlede boligareal forbliver det samme</p> <p>Administrationen finder, at det er hensigtsmæssigt at opretholde bestemmelse om maks. 110 boliger i området.</p>	
<p>3.8 Finder byggeriet er for stort, voluminøst og dominerende. Der skulle i stedet for værnes om byens lave udtryk og lyset mellem husene. Det er en unødigt mastodont i Svendborg Bymidte.</p>	<p>Administrationen medgiver, at omdannelsen af Svendborg Bycenter er et stort og omfattende projekt.</p> <p>Planlægningen tager afsæt i en revitalisering af det eksisterende bycenter, som i sin nuværende udformning også er en stor og dominerende bygning og med lange, ensartede og delvist lukkede facader mod Tinghusgade, Voldgade og Vestergade.</p> <p>Af netop denne årsag er der i projektudviklingen og planprocessen gjort meget ud af at sikre variation i bebyggelsen så det samlede volumen opleves som opdelt i mindre enheder. Dette bl.a. ved detaljerede bestemmelse om skift i facadematerialer, varierede bygningshøjder samt frem- og tilbagetrækninger af facaden.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>



	<p>Ligeledes indeholder lokalplanen bestemmelser om opbrud af bebyggelsen fra henholdsvis Tinghusgade og Vestergade som angivet på lokalplanens kortbilag 3.</p> <p>Administrationen vurderer, at byudviklingen muliggjort ved planlægningen vil medføre en positiv ændring af det nuværende område omkring Svendborg bycenter.</p>	
<p>3.9 Påpeger at flere ejendomme og haver vil ligge i skygge en del af året - har medsendt skyggediagrammer for november, december og februar med markering af Kedelsmedstræde 17</p>	<p>Administrationen vedgår, at en realisering af projektet muliggjort ved planlægningen for Svendborg Bycenter vil medføre ændrede lysforhold for nærområdet.</p> <p>De medsendte skyggediagrammer for november, december og februar omhandler den mørkeste del året, hvor solen står lavt og selv lave bygninger kaster lange skygger.</p> <p>Af de fremsendte skyggediagrammer fremgår det, at skyggepåvirkningen fra det kommende byggeri først gør sig gældende sidst på dagen for Kedelsmedstræde 17 - fra kl. 15 i november, fra kl. 13 i december og fra kl. 14 i februar, mens Kedelsmedstræde 17 er upåvirket den første del af dagen.</p> <p>Skyggediagrammer vist i lokalplanen som bilag 6 viser, at Kedelsmedstræde 17 i den lyse del af året fra marts til september i vid udstrækning vil være upåvirket af skygger fra byudviklingsprojektet.</p> <p>Administrationen vurderer, at skyggepåvirkningen fra byudviklingsprojektet muliggjort i planlægningen ikke medfører gener af et væsentligt omfang sammenlignet med skyggepåvirkningen ved de eksisterende forhold.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>

	Samlet vurderes skyggepåvirkningen at være inden for en rimelig tålegrænse i lyset af beliggenheden i en tæt bebygget bymidte.	
3.10 Investor bygger udelukkende fordi det er økonomisk fordelagtigt.	<p>Byplanlægning omhandler ikke økonomiske forhold.</p> <p>Dette ændrer dog ikke ved, at byudvikling forudsætter, at en bygherre/investor ser en gevinst ved at investere.</p> <p>Hvis ingen ser en gevinst i at investere og påtage sig den risiko, det indebærer, er konsekvensen i værste fald at områder ikke vedligeholdes og forfalder.</p> <p>Med planlægningen for Svendborg Bycenter tildeles en byggeret til at opføre bebyggelse af et vist omfang. Som led i denne tildeling stilles en række krav til hvilke kvalitetsmæssige forhold og hensyn projektet skal levere tilbage til byen/kommunen eks. krav om bygningsbevaring, særlige byggematerialer, maksimale bygningshøjder, beplantning, etablering af parkering, omlægning af Tinghusgade osv.</p> <p>En bygherre/investor påtager således også en lang række udgifter i forbindelse med en investering i byudvikling.</p>	
<b>4. Zacharias Baden</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>	<b>Forslag til videre proces:</b>
4.1 Opfordrer til at der i forbindelse med den formodet afledte trafik til Bagergade ses på en samlet løsning, hvor der arbejdes med at reducere/fjerne den gennemkørende trafik i Bagergade og bymidten. Opfordrer til at der skabes levende bymiljøer og beboelsesgader med fokus på forbindelserne for de bløde	Som en del af lokalplanen er der indgået en udbygningsaftale med bygherre om at tilpasse Tinghusgade nær bycenteret. Det er også en del af udbygningsaftalen, at udviklingen af trafikken på Bagergade følges. Såfremt trafikken stiger væsentligt, er det en del af udbygningsaftalen, at der etableres fartdæmpende foranstaltninger på Bagergade. Eventuelle foranstaltninger	Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.

<p>trafikanter. Har fremsendt inspirationsbilleder fra Freiburg i Tyskland, hvor der er arbejdet med sammenhængende cykel- og gågader gennem hele byen.</p> <p>Bemærker at lokalområdet skal inddrages når der skal arbejdes med konkrete løsninger jf. kravet i udbygningsaftalen.</p> <p>Påpeger at den lave parkeringsnorm kan påvirke at flere biler vil køre rundt i søgen efter en gratis parkeringsplads i området, hvilket vil skabe yderligere trafik.</p> <p>Forventer at der udarbejdes en ny trafiktælling inden projektet er gennemført, da den nuværende trafiktælling er fra 2019.</p>	<p>på Bagergade vil følge den vanlige administrative proces og eventuelle parter vil blive inddraget i sagsbehandlingen. Opfordringen til nærmere inddragelse af lokalområdet tages til efterretning.</p> <p>Svendborg Kommune har i dag et parkeringssøgesystem, hvor bilister bliver oplyst om ledigheden på det offentlige parkeringspladser i midtbyen. Parkeringsinfotavler til parkeringssøgesystemet nær bycenteret er bl.a. opsat på Vestergade ved krydset mellem Vestergade/Tinghusgade/Vigebæltet, Vestergade nord for Voldgade og ved Centrumplassen. Det er et tiltag kommunen tidligere har taget for bl.a. at minimere søgetrafik.</p> <p>Derudover ser kommunen for nuværende ind i en mobilitetsplan, der skal være med til at afdække, hvordan de fremadrettede trafikstrømme bør håndteres i byen og hvilke transportformer der skal fremmes, eksempelvis cyklister.</p> <p>Der er planlagt trafiktællinger i området inden byggeriet igangsættes.</p>	
<p><b>5. Inge Klausen</b></p>	<p><b>Administrationens bemærkninger</b></p>	<p><b>Forslag til videre proces:</b></p>
<p>5.1 Stiller forslag om cykelsti i begge sider af Tinghusgade. Cykelstierne bør være ekstra brede af hensyn lad- og elcykler.</p> <p>Ønsker hastighedsdæmpende foranstaltninger på Vestergade grundet øget trafik.</p> <p>Spørger om venstre side af Vestergade fra krydset Voldgade/Vestergade kan gøres bedre for svage trafikanter?</p>	<p>Som en del af lokalplanen er der indgået en udbygningsaftale med bygherre om at tilpasse Tinghusgade nær bycenteret. Det er en del af udbygningsaftalen, at der etableres cykelstier/baner i begge sider af Tinghusgade i overensstemmelse med Vejdirektoratets anbefalinger. Det vil give cykelstier/baner i en større bredde end de er i dag. Der er på nuværende tidspunkt ikke aktuelle planer om trafikale tiltag på Vestergade.</p> <p>Svendborg Kommune ser for nuværende dog ind i en mobilitetsplan, der skal være med til at afdække, hvordan de</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer af planforslagene.</p>

	<p>fremadrettede trafikstrømme i byen bør håndteres. Bymidten og Vestergade vil også være en naturlig del af mobilitetsplanen.</p>	
<p>5.2 Mener at adgangstrapperne i gårdrum til 1. sals boliger er uindbydende og farlige, samt opleves som en sliske. Stiller forslag om et plateau midt på trappen for at gøre trappen kønnere og mere sikker.</p>	<p>Lokalplanen regulerer ikke detaljeret for adgangstrappernes udformning, og de viste illustrationer i lokalplanen er alene udtryk for et eksempel på, hvordan byggeriet kan komme til at se ud. Bebyggelsen vil derfor kunne få en anden udformning end den viste som led i almindelig projektudvikling og nærmere projektering af bebyggelsen.</p> <p>Trapperne vil i forbindelse med byggeansøgning om byggetilladelse skulle overholde bygningsreglementets krav om udformning.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer i planforslagene.</p>
<p><b>6. Generous Development</b></p>	<p>Administrationens bemærkninger</p>	<p>Forslag til videre proces:</p>
<p>6.1 Bygherre håber at man vil genoverveje de skærpede krav til cykelparkering på 4 cykler pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal, som er en fordobling af de gældende normer i kommuneplanen.</p>	<p>Administrationen medgiver at det skærpede cykelparkeringskrav er en fordobling af kommuneplanens nuværende norm for cykelparkering.</p> <p>Ligeledes finder administrationen intet belæg for at cykelparkeringsnormen skal hæves i den kommende Kommuneplan 2025.</p> <p>Administrationen vurderer ikke, at der er indikationer om et øget behov for cykelparkering ved Svendborg Bycenter, og der er således ikke en planmæssig begrundelse for at fastsætte et øget krav. Dette uanset at planlægningen for Bycentret tager forskud på en reduceret bilparkeringsnorm jf. besvarelse af 3.3, som forventes implementeret i den kommende kommuneplan 2025.</p>	<p>Det anbefales at lokalplanen tilføjes følgende ændringer:</p> <p>Ændring af cykelparkeringskravet i § 5.6 til 2 stativer/pladser pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal til etageboliger</p>

	<p>På den baggrund anbefaler administrationen at imødekomme ønsket om fjerne øget krav om cykelparkering og erstatte det med gældende parkeringskrav i kommuneplanen om 2 stativer/pladser pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal for etageboliger.</p> <p>Se også besvarelse af 6.4</p>	
<p>6.2 En fordobling af kravet til cykelparkering ændrer grundlæggende på forudsætning for projektets disponering af arealer. Konsekvensen af at skulle disponere ekstra plads til cykelparkering er, at der går areal fra de grønne opholdsarealer.</p>	<p>Administrationen medgiver, at en fordobling af cykelparkeringsnormen vil medføre et pres på disponeringen af arealer – herunder også opholdsarealerne på tagfladen, som er en afgørende væsentlig kvalitet for hele byudviklingsprojektet.</p> <p>Planprocessen omkring byudviklingen muliggjort ved lokalplan 686 tilhørende kommuneplantillæg har været længe undervejs undergået mange drøftelser og overvejelser, da det ikke er ligetil at få et projekt i denne skala til at gå op.</p> <p>Administrationen har i denne proces haft et klart sigte på at minimere cykelparkering på tagfladen af bycentret for at sikre mest mulig kvalitet af de udendørs opholdsarealer. Cykelparkering er pladskrævende, og det kan derfor blive vanskeligt at finde arealer til at dække et øget krav om cykelparkering, idet der i denne sag er tale om et fuldt udbygget område uden nogen form for restarealer.</p> <p>Administrationen finder, at det vil være en væsentlig forringelse af projektet, hvis omfanget af cykelparkering på tagfladen øges.</p>	<p>Se 6.1</p>

	<p>Administrationen anbefaler at fjerne øget cykelparkeringskrav og erstatte det med kommuneplanens gældende norm jf. besvarelse af 6.1</p>	
<p>6.3 Fremhæver at de finder de den gældende parkeringsnorm retvisende i forhold til reelle behov i Svendborg for cykelparkering. Den øgede norm antager, at i en bolig på 100 m<sup>2</sup> har man 4 cykler. Dette finder bygherre overstiger det reelle behov og henviser til, at der ifølge Danmarks Statistik bor gennemsnitlig 1,8 beboere i en lejlighed på 100 m<sup>2</sup>. Bemærker, at den oplagte målgruppe for boligerne er "empty nesters" som flytter ind til byen for at bo tæt ved aktiviteter og for at dyrke fællesskaber. Anskaffelse af en ekstra cykel formentlig vil være en racer- eller specialcykel, som man ikke vil efterlade i almindelige cykelstativer. Disse placeres i stedet for oppe i boligen eller tæt ved selve boligen. Antager derfor at arealer til forhøjet krav om cykelparkering vil stå tomme – og at tomme arealer/overdækninger vil kunne medføre utryghed og skabe risiko for lyssky aktiviteter.</p>	<p>Som nævnt under besvarelse af 6.1 deler administrationen bygherres vurdering af, at kommuneplanens krav om cykelparkering er retvisende ift. det faktiske behov i en by som Svendborg.</p> <p>I store byer som eks. Aarhus, Odense og København er cykelparkeringskravet til etageboliger højere end i Svendborg, men dette skal ses i lyset af at kravet til bilparkering er tilsvarende lavere. I Aarhus er bilparkeringskravet eks. mellem 0,125 og 0,5 bilparkeringsplads pr. bolig i størstedelen af byen.</p> <p>Ligeledes er bolig mønstrene i de større byer anderledes end i Svendborg. I de større byer antallet af beboere pr. lejlighed ofte højere, da det ikke er usædvanligt at større husstande eks. børnefamilier bor i etageboliger. Uden for de store byer, er den foretrukne boligform for børnefamilier énfamiliehuse og rækkehuse, mens etageboliger typisk bebos af mindre husstande eks. studerende, enlige og par uden børn.</p> <p>Administrationen deler bygherres forventning om, at de kommende etageboliger især vil henvende sig til bla. "empty nesters" (forældrepar med fraflyttede børn).</p> <p>Administrationen finder det særdeles uheldigt, hvis et øget cykelparkeringskrav afstedkommer, at der bruges areal og ressourcer på cykelparkering, der ikke anvendes/står tom og</p>	<p>Se 6.1</p>

	<p>medgiver at sådanne arealer kan give anledning til uhensigtsmæssig brug.</p> <p>Administrationen anbefaler at fjerne øget cykelparkeringskrav og erstatte det med kommuneplanens gældende norm jf. besvarelse af 6.1.</p>	
<p>6.4 Foreslår at man fastholder kommuneplanens krav om 2 cykelparkeringer pr. 100 m<sup>2</sup>, hvor halvdelen er overdækket. Herudover suppleres med plads til ladcykler.</p>	<p>Administrationen bifalder at bygherre anerkender et behov for parkering til ladcykler/specialcykler.</p> <p>Særlige krav om pladser til ladcykler/specialcykler indgår ikke i den gældende cykelparkeringsnorm i kommuneplanen.</p> <p>Idet brugen af ladcykler/specialcykler har været stigende gennem de seneste år og disse cykler samtidigt er særligt pladskrævende, overvejes det om parkeringsnormen i den kommende kommuneplan 2025 skal indeholde et specifikt krav om plads hertil.</p> <p>Administrationen anbefaler at fjerne øget cykelparkeringskrav og erstatte det med kommuneplanens gældende norm jf. besvarelse af 6.1 - samt at krav i lokalplanen om plads til ladcykel/specialcykel til etageboliger opretholdes.</p>	Se 6.1
<b>7. Studio Thomas Cassander</b>	<b>Administrationens bemærkninger</b>	<b>Forslag til videre proces:</b>
<p>7.1 Genfremsendelse af høringsvar fra oktober 2022.</p>	<p>Høringsvaret fra Studio Thomas Cassander er tidligere fremsendt i forbindelse med forudgående offentlig høring om ændring af kommuneplanen, som blev afholdt i efteråret 2022. Høringsvaret blev forelagt til politisk behandling i februar 2023 med administrationens bemærkninger.</p> <p>Administrationens bemærkninger til det genfremsendte</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer i planforslagene</p>

	<p>høringssvar er derfor i vid udstrækning enslydende med hvidbogen fra februar 2023.</p> <p>Det bemærkes i øvrigt, at en kommune efter planloven ikke er forpligtiget til at imødekomme indsigelser mod et planforslag.</p>	
<p>7.2          Generel kritik af byudvikling, der fjerner særegne og unikke kreative miljøer, der beriger og besjæler Svendborg by til fordel for høje urbane bygningsværker.          Gør indsigelse mod nedrivning af baghuse Vestergade 24 og 26 fjernelse af unikt miljø i baggården, og opfordrer til at Svendborg Kommune sikrer baghuse og baggård som "offentlige bygninger" indtænkes i det nye bygningskompleks.</p>	<p>Se også besvarelse af 1.2 og 1.3</p> <p>Vestergade 24 og 26 er pt. omfattet af den gældende lokalplan 527 fra 2009, hvor hele bebyggelsen inkl. de bevaringsværdige forhuse tillades nedrevet.          I det lys ser administrationen det som et uhyre markant fremskridt at forhusene Vestergade 24 og 26 i det foreliggende lokalplanforslag 686 bevares og fortsat vil medvirke til opretholde et mangfoldigt bymiljø i Vestergade, hvor historiske spor er bevaret.</p> <p>Ejendommene Vestergade 24 og 26 er privatejede og der er ikke et ønske fra bygherre om at de skal kunne anvendes til offentlige formål. Skulle disse bevares med en anvendelse til offentlige formål, ville det være en væsentlig indgriben i ejendomsretten som i yderste konsekvens kunne medføre kommunal overtagelsespligt med væsentlige kommunale udgifter til følge.</p>	<p>Anbefales ikke at give anledning til ændringer i planforslagene</p>