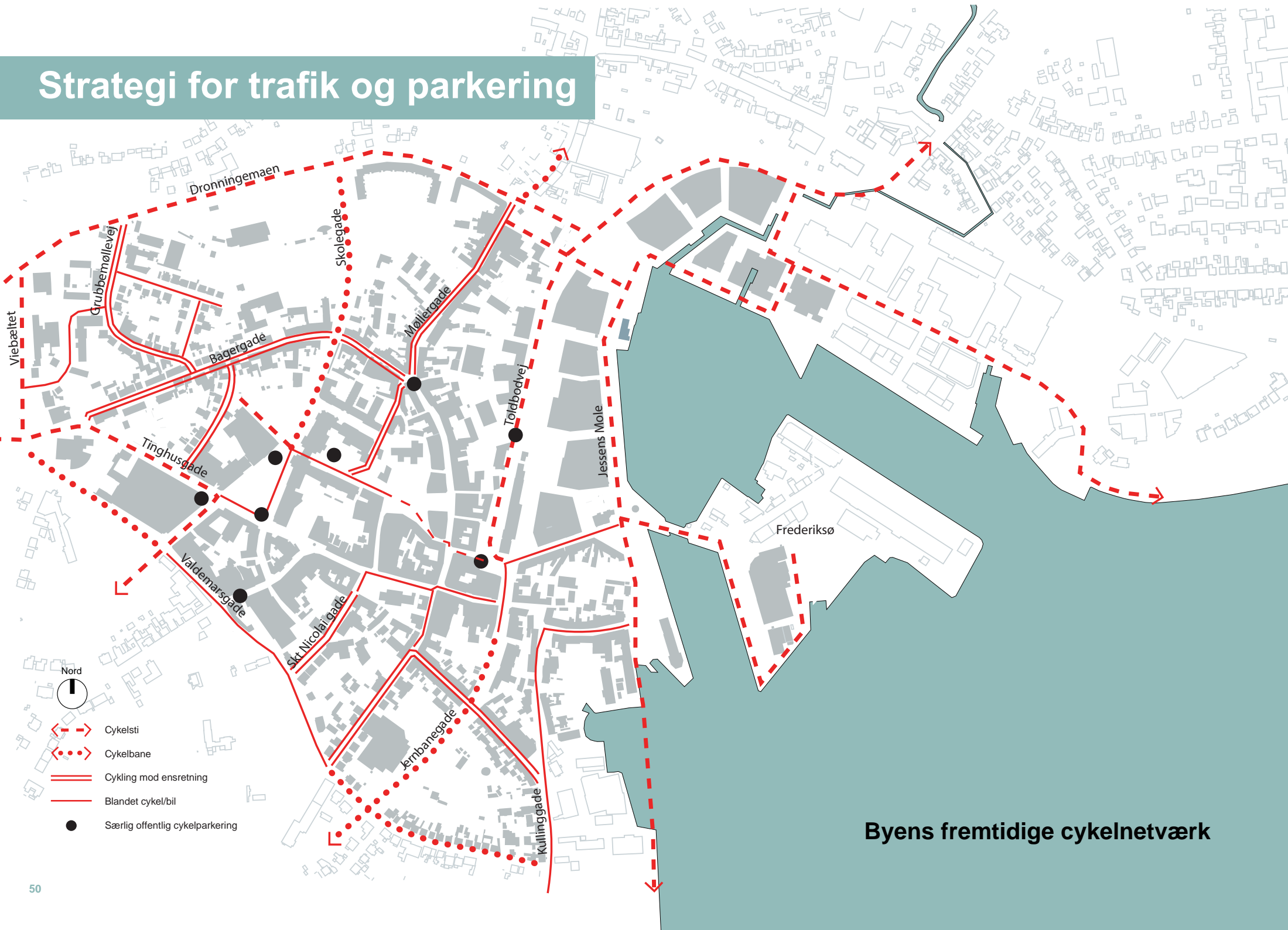


Strategi for trafik og parkering



Byens fremtidige cykelnetværk

Baggrund

I kraft af Svendborgs særlige topografi og historien med havnen som centrum danner havnen et transitområde for trafikken mellem de øst- og nordøstlige bydele på den ene side og bymidten og det vestlige Svendborg på den anden. For at begrænse den gennemkørende trafik i havneområdet blev der derfor i 2008 anlagt en forlængelse af Nyborgvej over det tidligere godsbanearreal, som Svendborg Kommune havde erhvervet fra DSB.

Hensigten med de omfattende trafikale omlægninger var endvidere at fjerne eller reducere den trafikale barriere mellem dels godsbanearialet, dels området mellem Toldbodvej og Jessens Mole og kajkanten og vandet.

Efter omlægningerne bærer Nyborgvej nu den primære transittrafik udenom havneområdet til Dronningemaen og trafikken på Jessens Mole er reduceret. Dog er Jessens Mole fortsat relativt belastet af trafik, ikke mindst til Ærøfærgerne. Som forventet vil der være en uundgåelig trafik på Toldbodvej og Kloster Plads på grund af den trafik, der har mål i den østlige del af bymidten. Den barriere er dog reduceret i kraft af det nye profil på Toldbodvej, som letter krydsning for fodgængere og sikrer cyklister. De nye vejanlæg, anlægget af den nye kollektive trafikterminal og etableringen af Den Grønne Tråd bidrager alle

til en forbedret sikkerhed og tryghed for de lette trafikanter og sikrer en forbedring af den trafikale bæredygtighed.

Dele af arealerne omkring inderhavnen rummer i dag - ubebyggede som de er - en del parkering på terræn, som understøtter funktioner i området, men som også opfylder en del af bymidtens parkeringsbehov. Med ønsket om at skabe en ny, tæt bydel på havneområdet forsvinder disse parkeringsarealer (Nordre Havnevej og ved Rutebilstationen), og der skal findes alternative parkeringsmuligheder.

Strategi

Udviklingsplanens område vil i kraft af den planlagte bymæssige karakter, tæthed og arealanvendelse give mere trafik. Det er dog vurderingen, at det eksisterende vejnet med Nyborgvej og Toldbodvej som de vigtigste veje vil kunne afvikle denne trafik.

Udviklingsområdets centrale placering lægger op til, at der planlægges for en bæredygtig transport - med nærhed til en kollektiv trafikterminal og med korte cykelafstande bør der arbejdes for en nedbringelse af biltrafikens andel af transportarbejdet. Opretholdelsen af færgelejer i havnen, en øget frekvens på færgerne og en opretholdelse af en begrænset godstrafik over kaj betyder imidlertid, at der fortsat vil være en vis andel tung trafik i havneområdet.

Stier

De primære og sekundære trafikveje er eller vil blive anlagt med cykelstier i eget tracé.

Langs havnekajen etableres der i princippet et sammenhængende stiforløb for både gående og cyklende. Tidshorizonten for etableringen af stien kan afhænge af tidshorizonten for eventuel afvikling af miljøtunge virksomheder eller virksomheder, hvor kajstrækninger må holdes afspærret i overensstemmelse med terrorlovgivningen.

Dette afhænger af i hvilken udstrækning kajerne anvendes til fragt- og passagerskibe i international sejlads. Det vil på kort sigt derfor ikke være muligt at etablere sammenhængende stiforbindelse på Østre Kaj og Frederikssø nordkaj. Endvidere forhindrer anvendelsen af dele af Frederikssø til værftsaktiviteter, at der er gående og cyklende trafik gennem disse delområder (Ring Andersens Værft og Petersen & Sørensen).

Endelig etableres der stiforbindelser - i form af stræder og slipper - for gående og i visse tilfælde cyklende mellem byen og havnen. Disse stiforbindelser bygger på "Strategi for overgangszonen", som også er grundlaget for Den Grønne Tråd.

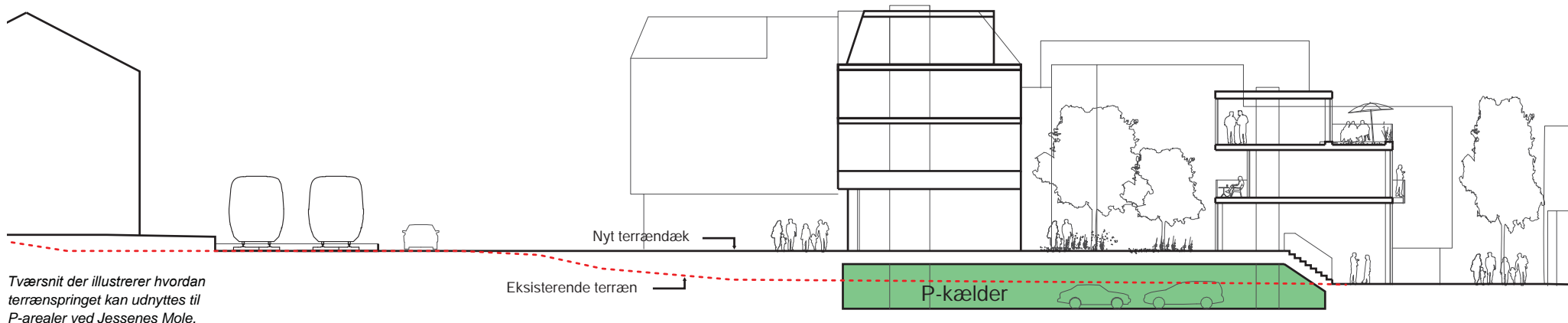
Strategi for trafik og parkering



Nord



Vejnet og parkering



Tværsnit der illustrerer hvordan terrænspringet kan udnyttes til P-arealer ved Jessenes Mole.

Vejnet

De primære trafikveje er allerede gennem den hidtidige planlægning fastlagt til Nyborgvej og Toldbodvej.

De sekundære trafikveje, som forbinder delområderne med de overordnede trafikveje, vil være Østre Havnevej og Jessens Mole. Derudover vil Udviklingsplanens område rumme en række stræder med blandet trafik, som sikrer forbindelse mellem byens enkelte funktioner og trafikvejnettet.

Trafikken til og fra færgerne bliver fortsat afviklet ad Jessens Mole, som ligeledes skal bære trafik til og fra Frederiksbø. Tilsvarende vil Østre Havnevej, så længe der opretholdes tungt erhverv her, skulle afvikle tung lastbiltrafik. Især den nordligste del af Toldbodvej vil bære bustrafik til og fra busterminalen.

Ligesom Toldbodvej og til dels Østre Havnevej er ombygget for at skabe større sikkerhed og tryghed samt reducere barrierenvirkningen, skal Jessens Mole ombygges således at den sikrer krydsende fodgængerstrømme fra byen mod

havnen og giver en sikker afvikling af cykeltrafik med stor fremkommelighed. Dette skal ske under hensyntagen til afvikling af trafik bl.a. til Ærøfærgerne.

Parkering

For at muliggøre den tætte by og for at sikre byrum af høj kvalitet skal parkering i størst muligt omfang placeres i parkeringshus eller indbygget i plinte, som anlægges som led i klimasikringen af området. Anlæg af egentlige parkeringskældre er særdeles dyrt og forventes ikke at blive anvendt i noget større omfang. På grund af de særlige terrænforhold mellem bymidte og havn med et vist terrænspring omkring trafikterminalen vil der med fordel kunne etableres en p-kælder, som ikke kræver væsentlig nedgravning.

I kommuneplanen er kravene til antallet af parkeringspladser i forhold til etagearealet lavere end i kommunens øvrige områder. Det skyldes bl.a. ønsket om at begrænse trafikken, de bedre muligheder for anvendelse af kollektiv transport, cykling og gang samt hensynet til byrummene. For havneområdet benyttes de samme lavere parkeringsnormer.

Som udgangspunkt er det målet, at udviklingsplanens delområder skal være selvforsynende med parkering. Det kan accepteres, at mindre dele af parkeringen foregår i et tilstødende område.

Frederiksbø udgør i den sammenhæng en særlig udfordring, idet ledige arealer på terræn vil være stærkt begrænsede. Her kan der blive tale om at større dele af parkeringen må sikres i delområder på "fastlandet". Der arbejdes fortsat på undersøgelser af muligheden for at etablere parkeringshus i Hulgade.

Et virkemiddel til begrænsning af parkeringen er dobbeltudnyttelse af pladserne. Muligheden herfor skal vurderes i detailplanlægningen i form af lokalplaner, når sammensætningen af anvendelse i de enkelte delområder kan fastlægges mere præcist.