

Trafik og infrastruktur

Veje, stier og jernbaner, som byerne og landområderne er bundet sammen af, er udtryk for behovet for at transportere sig og for den måde dagliglivets aktiviteter og byens bygninger og rum er organiseret på. Større spredning af byens funktioner og større sammensathed i den måde vi producerer og lever byens liv på stiller større krav til et veludviklet transportsystem. I takt med industrialiseringen, udviklingen af servicesamfundet og en arbejdsdeling, der rækker langt ud over lokalsamfundet, har transportbehovet været stærkt stigende, og især vejnettet synes konstant at være bagud med hensyn til kapacitet.

Den konkrete sammensætning af infrastrukturen i veje, stier, jernbaner og

busruter udtrykker endvidere en prioritering af den individuelle transportadfærd i forhold til den kollektive. Sammensætningen er dermed også et udtryk for hvilke fordele man ønsker at drage heraf - og hvilke gener der accepteres.

De senere års stigende fokus på sammenhængen mellem transportadfærd og klimaproblemer sætter den samlede mobilitet i et lokalsamfund som Svendborg Kommune på dagsordenen. Vi udfordres til en stillingtagen til forholdet mellem miljø i bred forstand og fortsat vækst og de krav til mobilitet og fremkommelighed, som sædvanligvis er knyttet hertil.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Temaet er ikke revideret. På grund af kommende større selvstændige planer videreføres afsnittene i al væsentlighed, selvom dele af afsnittene er uaktuelle.

For havnens vedkommende forventes der i planperioden udarbejdet et kommuneplantillæg for Svendborg Havn i forlængelse af Byrådets behandling af en Udviklingsplan for Svendborg Havn.

I planperioden forventes ligeledes arbejdet med en overordnet mobilitetsplan, hvor de øvrige trafikemner vil indgå.



[Home](#) › [Hovedstruktur](#) › [Trafik og infrastruktur](#) › [Transport og trafik anlæg](#)

Transport og trafik anlæg

Trafikkens fordeling ud over kommunen og det valg den enkelte træffer med hensyn til transportmiddel er bestemt af en lang række forhold. Den måde byen er sammensat på er væsentlig, men også karakteren og tilstanden af veje og stier spiller ind. Dertil kommer f.eks. udbuddet af kollektiv transport i forhold til hvor let det er at komme frem på henholdsvis cykel eller i bil. Alle disse forhold kan kommunen påvirke gennem planlægning og gennemførelse af projekter. Dertil kommer så en række forhold omkring transportadfærden som kommunen enten ikke har indflydelse på eller som er

vanskelige at påvirke. Prisen på transport er f.eks. i høj grad afhængig af statslig skatte- og afgiftspolitik og folks transportadfærd er også præget af vaner og lokale forhold.

De følgende afsnit omhandler nogle af de infrastrukturelle forhold kommunen har direkte indflydelse på:

- [Vej](#)
- [Stier](#)
- [Kollektiv trafik](#)
- [Havne](#)
- [Sydfyns Flyveplads](#)

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Mål

Det er Byrådets mål, at:

- reducere den samlede biltrafik ved at fremme den kollektive trafik og styrke cykeltrafikken,
- minimere transportbehov ved byomdannelse og byudvikling,
- sikre en overordnet trafikstruktur, der styrker Svendborgs rolle som regionalt center,
- bidrage til opfyldelse af regeringens mål om stabilisering af energiforbruget,
- reducere den trafikskabte støj- og luftforurening,

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Baggrund

Statslige interesser og lovgivning

Staten har i [Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen](#) formuleret en række mål i forhold til trafik anlæg i kommuneplanlægningen:

- At den fysiske planlægning og investeringerne i infrastruktur spiller sammen og er med til at sikre, at byerne udvikler sig, hvor dem kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.
- At den kollektive og individuelle trafik, herunder cykel- og gangtrafik, sikres høj fremkommelighed og god trafikikkerhed.
- At der sikres arealer til infrastrukturanlæg herunder nødvendige støjkonsekvenszoner.
- At den fysiske planlægning bliver helhedsorienteret, og at der gennem den mellemkommunale koordinering sikres en sammenhængende overordnet transportstruktur.
- At der sker en koordinering mellem den kommunale og den statslige transportplanlægning.
- At kommuneplanlægningen bidrager til en reduktion i væksten af trafikarbejdet under hensyntagen til mobilitets- og arbejdsmarkedsforhold.
- At der ikke lokaliseres nye lokale trafik anlæg i internationale naturbeskyttelsesområder og så vidt mulig heller ikke i uforstyrrede landskaber eller i områder udpeget som stilleområder.
- At godstransporttunge erhverv placeres tæt på den overordnede infrastruktur.
- At der ved placering og udformning af lokale trafik anlæg i det åbne land tages hensyn til naturen - herunder økologiske forbindelseslinjer - og til de landskabelige værdier og udpegede kulturmiljøer.
- At der undgås barrierevirkning for dyr, planter og mennesker, når der placeres og udformes lokale trafik anlæg i det åbne land.

Svendborg Kommune og de statslige interesser

Svendborg Kommune lever gennem kommune- og lokalplanlægningen, samt gennem det løbende samarbejde med Vejdirektoratet, Banedanmark, Fynbus og nabokommunerne om planer og konkrete projekter op til de nævnte statslige interesser i kommuneplanlægningen indenfor transport- og trafik.

klimaudfordringen

Vejtrafikken er en direkte kilde til forurening af luft, vand og jord. Trafikken forurener bl.a. med kvælstofoxider, kulilte, partikler og kultveilt (CO₂). CO₂ er en drivhusgas, hvilket vil sige at den påvirker klimaet. Danmark er et af de lande der udleder mest CO₂ pr. indbygger og trafikken tegner sig for omkring 25 % af CO₂-udledningen.

Transportsektoren er desuden storforbruger af olieressourcer, hvilket dels bidrager til angreb på økosystemer ud over kloden, dels her igennem sætter samfundet i en afhængighedssituation ift knappe ressourcer og afhængighed af politiske systemer i bestemte regioner.

I takt med at transportbehovet for såvel gods som personer stiger i en verden præget af globalisering, arbejdsdeling og længere og længere pendling forværres derfor også klimaproblemet.

Transportsektorens vækst har været en forudsætning for en øget velfærd, men desværre også bidraget til øget trængsel, øget støj og luftforurening og altså til klimaforandringerne.

På nogle områder er trafikens forurening imidlertid kraftigt mindsket. Det gælder f.eks. udslip af bly, kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter. På andre områder vokser trafikens miljøbelastning imidlertid, specielt hvad angår CO₂-udslippet. Årsagerne til trafikens forurening skyldes dels den teknologi der benyttes, dels selve trafikens omfang, d.v.s. transportadfærden.

Gennem sine udledninger griber trafiksystemerne ind i naturens kredsløb og påvirker derigennem såvel menneskers betingelser for at leve et sundt liv og dyre- og plantelivet.

Svendborg Kommune står derfor ligesom resten af verdenssamfundet overfor en kæmpe udfordring i at sikre velfærden samtidig med at CO₂-udledningen nedbringes. Indenfor trafiksektoren har der længe været drøftet og undersøgt en række forskellige løsninger, som ikke tager fat om nedbringelse af transportbehovet eller omkalfatring af transportstrukturen, men som alene har fokuseret på teknologiske løsninger på bæredygtig transport som f.eks. biobrændsel, elbiler og letvægtskøretøjer. Det ser dog ud til, at tekniske løsninger alene ikke er tilstrækkelige til at reducere transportsektorens indvirkning på miljøet, ikke mindst på grund af den stadigt

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Helhedsorientering og sammentænkning af infrastrukturinvesteringer og investeringer i byudvikling kan eksempelvis illustreres i Svendborg Kommunes planlægning af byudvikling vest for Svendborg, herunder Tankefuld-projektet. Dette område repræsenterer en prioritering og koncentration af byudviklingen, som på en bæredygtig måde udnytter og understøtter de statslige investeringer i den overordnede infrastruktur, det vil sige Svendborgmotorvejen og Svendborgbanen. Ud over at satse på byudvikling i området arbejder Svendborg kommune for at sikre Svendborg Vest som områdets station med stop af alle tog og investerer i udbygning af det kommunale vejnet og anden transportinfrastruktur.

Gennem et forsøg på at samle i stedet for at sprede byudviklingen er det Svendborg Kommunes hensigt at bidrage til en reduktion i det samlede trafikarbejde. Dog vil udviklingen af Svendborg som et bosætningsområde kunne få en negativ indvirkning på trafikarbejdet, hvis den væsentligste erhvervsudvikling sker omkring Odense.

I forhold til nabokommunerne er det især forhold omkring Rute 9 og færgeforbindelsen til Ærø der udgør snitfladerne. Færdiggørelsen af Svendborgmotorvejen i 2009 og Folketingets beslutning om en fast forbindelse over Femern Bælt har ført til at Svendborg og Langeland Kommune sammen i forsommeren 2009 har udarbejdet "Fyn og Femern - fra omvej til smutvej" og fremsendt det til relevante folketingsmedlemmer og ministre. Grundtanken i oplægget er at Sydfyn og Langeland via investeringer i den transportkorridor der løber omkring Rute 9 dels kan bidrage til Femernforbindelsens trafikgrundlag, dels selv kan få gevinster i form af regionaløkonomisk vækst. Hvad angår færgeforbindelsen til Ærø samarbejder Ærø og Svendborg Kommune med Indenrigs- og Socialministeriet om en forundersøgelse af de miljømæssige og økonomiske forhold ved en eventuel flytning af færgehavnen på Fynssiden fra Svendborg havn til Skovballe eller til et sted på kysten vest for Svendborg.

Kommuneplanen indeholder alle de vejreservationer som indgik i regionplanen og opstiller de nødvendige betingelser vedrørende støjzoner.

Anlægget af Svendborgmotorvejen har givet mulighed for at lokalisere transporttunge erhverv ved Svendborg. I kommuneplanen udlægges der nye erhvervsområder, hvoraf særligt området ved Kirkeby er velbeliggende i forhold til

stigende vækst i antallet af biler og kørte kilometre. Dermed er vi tvunget til at overveje hvordan vi planlægger byer som tilbyder og favoriserer andre transportformer og samtidig begrænser den massive brug af olie afhængige transportmidler.

Spørgsmålet bliver: hvordan kan byer understøtte udviklingen af bæredygtig transport og samtidig skabe lige rettigheder og muligheder for mobilitet for alle?

Svendborg Kommune har tidligere gennemført et analyseprojekt sammen med Miljøstyrelsen om virkemidler i forhold til nedbringelse af trafikens CO₂-bidrag. Et konkret projekt har været Svendborg Sikker Cykelby i slutningen af 90'erne, hvorefter man kunne konstatere en vis stigning i cykeltrafikken. Men der skal mere omfattende og sammenhængende indsatser til, hvis Svendborg Kommunes bidrag til den internationale klimaudfordring skal være mærkbart.

Løsninger på den del af luftforureningsproblemet, som stammer fra trafikken, herunder CO₂-udslippet, kræver koordinerede og omfattende tiltag, som omfatter stort set alle niveauer og sektorer fordi transportbehovet er så tæt forbundet med den måde vi har organiseret vores samfund på. Løsninger omfatter derfor en bred vifte af mulige tiltag. Herunder hører både tekniske normer, økonomiske virkemidler såsom afgifter, byplanlægning og information og oplysning. Bæredygtige transportløsninger kræver at både miljømæssige, økonomiske og sociale forhold inddrages når løsningerne tilrettelægges.

En kommunal indsats for at reducere luftforurening og CO₂-udslip forudsætter at den indgår i en sammenhæng med en national og regional indsats. Kommunen kan imidlertid gå foran i en lang række henseender, som dels kan omfatte kommunens egen transportadfærd, dels påvirkning af kommunens borgeres adfærd.

Kommunale initiativer kan f.eks. omfatte initiativer til nedbringelse af den kommunale kørsel gennem kørselsoptimering, indførelse af elbiler eller i højere grad satsning på cyklen som kommunalt transportmiddel. Hvad angår påvirkningen af borgernes transportadfærd kan kommunen f.eks. forbedre vilkårene for cykeltrafik i byerne, etablere mere kollektiv trafik, opfordre til og organisere samkørsel samt i det lange perspektiv gennem byplanlægningen modvirke byspredning og dermed reducere transportbehovet.



adgangen til det overordnede, nationale vejnet.

I forbindelse med forarbejderne til udviklingen af en ny bydel i Tankefuld arbejder Svendborg Kommune i 2009 på en større VVM-redegørelse og kommuneplantillæg, som belyser de miljømæssige konsekvenser af anlæg af nye overordnede veje i området. I den udstrækning nye vejanlæg danner barrierer for dyr og mennesker stilles der forslag om anlæg af broer, tunneler og faunapassager.

Planloven og kravene til trafikanlæg

Ud over de nævnte statslige interesser har staten i [Planloven](#) formuleret en række krav til den kommunale planlægning med hensyn til trafikanlæg:

- Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafikanlæg (§ 11 a, stk. 1 nr. 4).
- Kommuneplanerne skal som udgangspunkt opretholde regionplanlagte arealreservationer til overordnede infrastrukturelle anlæg såsom transmissionsledninger, veje og jernbaner samt opretholde arealreservationer givet ved projekteringslove og anlægslove (§ 11 e, stk. 1 nr. 3).
- Kommuneplanerne skal lægge statslige planer for fremtidig infrastruktur, herunder vejanlæg og baneanlæg, andre overordnede planer efter sektorlovgivningen og væsentlige ændringer i betjeningsomfang til grund for planlægningen (§ 11 e, stk. 1, nr. 3 og 9).
- Kommunerne skal i forbindelse med udlæg af nye byzonearealer og ved ændret anvendelse af eksisterende by- og erhvervsarealer redegøre for ændringer i transportefterspørgslen og for de trafikale konsekvenser for den kommunale og statslige infrastruktur, så det kan vurderes, om den forudsatte fremtidige infrastruktur er tilstrækkelig (§ 11 e, stk. 1 nr. 9).
- Udlæg af arealer til byzone og sommerhusområder skal tage hensyn til de arealer, der er udlagt til støjende aktiviteter (lufthavne, infrastruktur, skydebaner, motorbaner m.v.) herunder planlagte udvidelser af de støjende aktiviteter eller planlagte udvidelser af områderne til støjende aktiviteter (§ 11 a, stk. 1 nr. 8).

Mobilitet og tilgængelighed

Trafikplanlægning har per tradition mest af alt handlet om at udbygge infrastrukturen, først og fremmest veje. Flere veje og forbedret tilgængelighed er som bekendt med til at skabe endnu mere trafik og dermed endnu flere veje. En skrue uden ende. Som konsekvens af de miljømæssige og klimatiske udfordringer kan der være god grund til at se på grundlaget for trafikken og behovet for at transportere sig. Det følgende indeholder en række overvejelser, som kan danne grundlag for udarbejdelse af en egentlig mobilitetsplan for Svendborg Kommune.

Fortætte byen og koncentrere byudviklingen

I det 20. århundrede er der sket en vækst i byernes arealer og spredning af byernes vækst uden sidestykke i historien. De store nye forstadsområder er langt mere åbne end middelalderbyen og byvæksten frem til omkring 1900. Den åbne og mere spredte bystruktur øger pendlingen, vanskeliggør en effektiv betjening med kollektiv trafik og øger motivationen for individuel biltransport. En fortætning af den eksisterende by og en mere samlet byudvikling kan reducere transportbehovet og give underlag for en mere effektiv kollektiv transport.

Skabe bæredygtighed og sammenhængskraft i lokalområderne

Svendborg Kommune er karakteriseret ved én stor central by, en række nogenlunde lige store oplandsbyer eller lokalbyer og endelig spredt bebyggelse eller mindre landsbyer. Oplandsbyernes rolle er i høj grad bosætning for arbejdspladser i Svendborg eller måske længere væk. Opretholdelsen af et acceptabelt niveau for offentlig og privat service i lokalbyer og landområder bliver til stadighed vanskeligere og mere omkostningskrævende. En mere koncentreret udvikling af service og bosætning i lokalområderne kan være med til at opretholde den kollektive trafik, reducere transportbehovet og begrænse CO₂-udslippet.

Erhvervslokalisering, transportbehov?

En del af det sidste århundrede byudvikling har været etablering af store erhvervsområder i udkanten af byen, ofte med god tilgængelighed til det overordnede vejnet. Men byens virksomheder har en meget forskellig transportprofil på grund af



Ud over kommentarerne til de statslige interesser kan der hertil knyttes følgende kommentarer:

Kommuneplanen indeholder i en række afsnit retningslinjer for beliggenheden af trafikplanlægning, herunder veje, stier, bane, flyveplads og havne ligesom de tidligere regionplanlagte reservationer er opretholdt. Hvad angår statslige planer lægges "Trafikplan for jernbanen 2008-2018" til grund for planlægningen sammen med de vejreservationer der knytter sig til det statslige vejnet.

I forbindelse med planlægningen for [Tankefuldområdet](#) udarbejdes der trafikmodeller der belyser de trafikale konsekvenser for såvel det statslige som det kommunale vejnet. Tilsvarende udarbejdes der trafikale redegørelser i forbindelse med kommune- og lokalplanlægning for større byudviklings- eller byomdannelsesprojekter. I samme forbindelse sker der også en vurdering af infrastrukturplanlægningens støjmæssige konsekvenser for støjfølsomme aktiviteter.

Trafikudviklingen

På landsplan er biltrafikken steget støt siden årtusindskiftet. De sidste par år har der endda været tale om store stigninger på op til 3,2 % om året og fra midten af 80'erne til i dag er der tale om en fordobling af biltrafikken ifølge tal fra Vejdirektoratet. Væksten i biltrafikken i byområder har dog været mere beskeden. Anlæg af ny infrastruktur er ofte i sig selv med til at øge trafikarbejdet, hvorfor åbningen af Svendborgmotorvejen kan tænkes at føre til et øget trafikarbejde i Svendborg kommune.

Ifølge prognoser fra Vejdirektoratet ventes der frem til 2022 en generelt vækst i biltrafikken på mellem knap 1 % - over 2,5 % pr. år på statsvejnettet. De tendenser der allerede gennem en årrække har præget trafikudvikling på statsvejnettet - i form af en stadig større koncentration af trafik i de overordnede vejkorridorer, forventes at fortsætte.

Siden 1980'erne er cykeltrafikken faldet støt i hele Danmark. Den generelle udvikling dækker over store lokale forskelle. I visse byer er det lykkedes via en målrettet indsats at få cykeltrafikken til at stige stik mod udviklingen på landsplan. Evalueringen af projektet Svendborg Sikker Cykelby, som blev afviklet sidst i 1990'erne, viste at der skete en stigning i cykeltrafikken i Svendborg omkring årtusindskiftet. Det vides ikke hvordan dette ser ud nu.

Svendborgbanen benyttes årligt af omkring 1 mio. rejsende. Ifølge Trafikstyrelsens tal har Svendborgbanen oplevet en stigning i passagertallet fra 1994 til 2006 på 57 % mellem Odense og Ringe og 33 % mellem

forskellig intensitet i antallet af ansatte, kunder og mængden af gods. I planlægningen af fremtidens by og ændringer i den eksisterende by bør virksomhedernes transportbehov matches bedre med byens tilgængelighed. Virksomheder med stort behov for tunde transporter bør ligge ved det overordnede vejnet, mens kontorvirksomheder med mange ansatte ligger bedst ved god kollektiv trafik og høj tilgængelighed for cyklister.

Overflytning af transport fra bil til cykel på korte ture

Et væsentligt og umiddelbart realiserbart virkemiddel i en mobilitetsplan kan være målrettet at reducere fremkommeligheden for biler i definerede lokalområder, skabe restriktioner for parkeringen og øge fremkommeligheden for cykler og kollektiv trafik. Svendborg by er på grund af sin begrænsede udstrækning særlig velegnet til at skabe overflytning fra bil til cykel. En sideeffekt af en sådan overflytning vil være forbedret sundhed og trafiksikkerhed. Ud over at skabe forbedrede faciliteter for cyklisterne bør der være fokus på sammenkoblingen af de forskellige trafikarter, f.eks. terminaler, ventefaciliteter, cykelparkering osv.

Sydfyn og den nationale og regionale infrastruktur

I udviklingen af industrisamfundet var let adgang til et transportnet en afgørende forudsætning. I den tidlige industrialisering var udviklingen især baseret på søtransport, hvilket i Danmark favoriserede udvikling langs kysterne. Svendborgs storhedstid som industriby er således også tæt knyttet til søvejen. I den senere industrialisering blev udviklingen af et vejnet afgørende for transport af råvarer og ikke mindst afsætningen til markederne. I 1930'erne fremkom tanken om det store H, som var en national infrastruktur omkring et motorvejsnet fra nord til syd på Sjælland og i Jylland samt en øst-vest forbindelse mellem disse hen over Fyn. I det store H fik byer som Svendborg, som lå lidt afsides i forhold til hovedstrækningen en birolle. Den transportmæssigt afsides beliggenhed har derfor været med til at Svendborg relativt tidligt har fået afviklet en del af den større industri. Det er ironisk, at Svendborgs endelige opkobling på det store H, i form af Svendborgmotorvejens lille tap, først er blevet realiseret på et tidspunkt, hvor industrisamfundet er afløst af service- og videnssamfund. Svendborgs opkobling på den store nationale infrastruktur vil derfor formentlig ikke primært bidrage til at udvikle Svendborgs industrierhverv, men styrke den som et bosætningsområde i forhold til større koncentrationer af arbejdspladser i bl.a. Odense.

Svendborgbanen



Ringe og Svendborg. Denne vækst skal ses i lyset af at der i samme periode var stilstand eller et passagermæssigt fald på mange andre sidebaner: i Sønderjylland, i Sydsjælland og på Lolland-Falster, på Kalundborgbanen og til dels på Grenåbanen.

Pendlingen

I Svendborg Kommune er der pendlingsunderskud idet der er 7.700 der pendler ud af kommunen og knap 6.800, der pendler ind i kommunen. Omkring 80-85 % af ind- og udpendlingen er pendling til andre kommuner på Fyn. Pendlingen foregår hovedsageligt mellem Svendborg kommune og henholdsvis Odense og Faaborg-Midtfyn Kommune. Pendlingen til Odense Kommune er dobbelt så stor som pendlingen den modsatte vej, hvorimod pendlingen mellem Svendborg Kommune og Faaborg-Midtfyn Kommune er nogenlunde ligeligt fordelt i begge retninger. Derudover er der meget pendling fra Langeland Kommune.

Der er en del pendling mellem kommunen og områder uden for Fyn, hvor 9 % af udpendlerne rejser til henholdsvis Jylland og Sjælland, og henholdsvis 6% og 8% af indpendlerne kommer fra henholdsvis Jylland og Sjælland.

Trafikken, miljøet og

Svendborgbanen har bidraget til at opretholde Svendborgs rolle som industriby i en tid, men også den har med nedlæggelsen af godstransporten omkring årtusindskiftet ændret karakter. Svendborgbanens passagertal har oplevet en fremgang i takt med at der er blevet investeret i bedre materiel.

Fyn og Femern

Folketingets beslutning om en fast forbindelse over Femern Bælt har åbnet nye muligheder for hvordan udkantsområder som Lolland, Langeland og Sydfyn kan blive mindre udkant. Det forudsætter imidlertid, at der bliver sat fokus på tilbringersystemet til Femern Bælt. En styrkelse af Rute 9 forbindelsen - det vil sige forbindelsen fra Odense til Nykøbing Falster over Svendborg og Langeland - vil kunne forbedre trafikgrundlaget for Femern Bælt forbindelsen og samtidig vil den kunne styrke udkantområdernes regionaløkonomiske position. Disse synspunkter er blevet formuleret af Svendborg og Langeland Kommune i et oplæg til Folketinget fra maj 2009: "[Fyn og Femern - fra omvej til smutvej](#)". I oplægget peges der på en række indsatsområder: opgradering af landevejen over Tåsinge og Lolland, hurtigfærger på Spodsbjerg-Tårs forbindelsen, en styrkelse af Svendborgbanen osv.



Strategi og indsats

Bosætning, erhverv og trafik

Byens opbygning, fordelingen af boliger, arbejdspladser, butikker, skoler og andre byfunktioner og sammenhængen mellem byen og landet er afgørende for hvor meget trafik der genereres. En rationel planlægning af byudviklingen og en effektiv udnyttelse af den eksisterende by kan derfor få væsentlig betydning for trafikens CO2 udledning og dermed de fremtidige klimaudfordringer. Byrådet vil udnytte muligheden for gennem planlægning af byens funktioner at bidrage til en klimaforbedring, men også i detaljen sikre tilgængelighed for alle byens brugere. Byrådet vil derfor igangsætte

- Udarbejdelse af en lokaliseringspolitik efter en vurdering af byfunktionernes transportmæssigt mest bæredygtige placering i byen. Planlægningen kan omfatte en vurdering af virksomhederne efter det såkaldte ABC-princip, hvor byen vurderes efter hvor god tilgængelighed der er for henholdsvis biler, cykler og kollektiv trafik og byfunktionerne fordeles efter trafikbehov.
- Udarbejdelse af strategi for fortætning af bolig- og erhvervsområder. Spredt og åben byvækst skaber mere trafik og vanskeliggør og fordyrer kollektiv trafik. Omvendt kan en fortætning i dele af byen forbedre mulighederne for brug af cykel og kollektiv trafik.
- Udarbejdelse af områdeplaner. I planlægningen af kommunens bydele og lokalområder skal der være fokus på at skabe sammenhænge som forbedrer cyklisternes muligheder og bedst muligt kan betjenes med den kollektive trafik.
- Udarbejdelse af handlingsplan for forbedret tilgængelighed og retningslinier for sikring af tilgængelighed ifm lokalplanlægningen.

Mobilitet

Kravene til mobilitet forøges til stadighed og resultatet er et næsten konstant stigende trafikarbejde, trængsel på vejene og stigende CO2 udledning. Byrådet ønsker derfor at igangsætte

- Udarbejdelse af en mobilitetsplan, som kan omfatte bl.a. følgende: tiltag der fremmer overflytning af trafikarbejde fra bil til tog og bus på lange rejser og

cykelfaciliteter i byen og ved arbejdspladser, kampagner, sammenkobling med sundhedsprojekter osv.

- Udarbejdelse af kollektiv trafikplan. Den kollektive trafikplan som er under udarbejdelse efteråret 2009 omhandler primært konsekvenserne af omlægningen af det regionale busnet, der indebærer nedlæggelse af flere ruter i Svendborg Kommune. Der skal derefter igangsættes udarbejdelse af en opfølgning på denne plan, som omfatter en revurdering af bybusnettet.

Trafikmiljø

Forbedret teknologi i bilerne, omlægning til nye brændstofformer, herunder øget anvendelse af elbiler kan medvirke til en reduktion af den trafikskabte luftforurening. Stigende trafikmængder vil imidlertid alt andet lige forværre støj- og luftforureningsproblemer langs vejene. Der foreligger imidlertid ikke en opdateret viden om den trafikskabte luft- og støjforurening i Svendborg Kommune og en målrettet indsats er derfor også vanskelig at igangsætte. På trafiksikkerhedsområdet fremlægges der efteråret 2009 en ny trafiksikkerhedsplan. Byrådet vil derfor igangsætte:

- kortlægning af støj- og luftforurening fra trafikken samt en handlingsplan for nedsættelse af den trafikskabte forurening. I denne sammenhæng vil mulighederne for etablering af en kommunal pulje til finansiering af støjdæmpende foranstaltninger blive undersøgt.
- løbende opfølgning og evaluering af trafiksikkerhedsplanen
- alle større vejprojekter skal inden gennemførelse gennemgås af en ekstern trafiksikkerhedsrevisor

Svendborg i den regionale trafik

Det sydfynske områdes vigtigste opkobling på det nationale vejnet ligger i Rute 9 og med hensyn til jernbane i Svendborgbanen. Efter færdiggørelsen af Svendborgmotorvejen er det oplagt at arbejde for forbedringer på Svendborgbanen og vende blikket mod sydøst mod de muligheder den kommende Fernerforbindelse giver. Byrådet vil derfor arbejde for

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreført. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



- fra bil til cykel og bus på korte rejser, parkeringsrestriktioner i bymidten og fremme af decentrale parkeringspladser omkring bymidten samt forbedret sammenhæng mellem trafikarter.
- Udarbejdelse af en handlingsplan for cykelfremme, som kan omfatte bl.a. følgende: forbedret rutenet, forbedrede
 - En opfølgning på rapporten "Fyn og Femern - fra omvej til smutvej", herunder for fremme af forbedret vejforbindelse over Tåsinge /Langeland, styrkelse af Svendborgbanen og en ny syddansk godshavn i Spodsbjerg osv.



Veje

Et effektivt og vel tilrettelagt vejnet er nødvendigt for områdets udvikling og vækst, men samtidig skal vejplanlægningen tage miljøhensyn og herunder koordineres med en lang række arealinteresser.

Med kommunalreformen har Svendborg Kommune overtaget størstedelen af det overordnede vejnet og hermed fået styrket

mulighederne for at udvikle kommunens samlede infrastruktur. Kommuneplanen er således det sted hvor koordineringen af vejnet og eksisterende og fremtidige byområder finder sted. Gennem en klassificering er vejnettet opdelt i forskellige vejtyper, som kan anvendes både i forbindelse med planlægning og drift.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Mål

Det er Byrådets mål, at:

- trafikafviklingen på gennemfarts- og fordelingsveje er velfungerende både for bilister og kollektiv trafik, sådan at der sikres god mobilitet og fremkommelighed og at miljøbelastningen reduceres.
- fremkommelighed prioriteres højest på gennemfartsveje, som afvikler den regionale trafik og trafikken mellem bydele.
- der tilstræbes en lavere hastighed på fordelingsveje end på gennemfartsveje, samt at den gennemkørende trafik på fordelingsvejene reduceres mest muligt.
- der på gennemfarts- og fordelingsveje tilstræbes en adskillelse af lette trafikanter fra den øvrige trafik.
- trafik på lokalveje afvikles på de svage trafikanters betingelser.
- vejstøj begrænses af hensyn til borgernes sundhed og velbefindende.
- støjfølsomme aktiviteter - i tilfælde af at vejstøj er uundgåelig - sikres ved overholdelse af gældende grænseværdier gennem planlægning og etablering af støjdæmpende foranstaltninger.
- den tunge trafik begrænses til trafikveje og i størst mulig omfang holdes udenfor Svendborg Bymidte.
- Torvet friholdes for biler gennem etablering af yderligere parkeringsmuligheder langs Den indre Ring.
- der gennemføres den nødvendige vedligeholdelse for at sikre vejkapitalen og at vejene i øvrigt holdes i en forsvarlig stand.
- vejene og vejenes omgivelser forskønnes.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Baggrund

Statslige interesser og krav

Det er bl.a. Miljøministeriets mål, at:

- den fysiske planlægning og investeringerne i infrastruktur spiller sammen og er med til at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.
- der sikres arealer til infrastrukturanlæg herunder nødvendige støjkonsekvenszoner.
- den fysiske planlægning bliver helhedsorienteret, og at der gennem den mellemkommunale koordinering sikres en sammenhængende overordnet transportstruktur.
- der sker en koordinering mellem den kommunale og den statslige transportplanlægning.

De offentlige veje i Svendborg Kommune

Staten (Vejdirektoratet) bestyrer Rute 9, som er motorvejen Odense - Svendborg og hovedlandevejen over Tåsinge samt vejforbindelsen Rute 44 mellem Svendborg og Faaborg. Kommunalreformen har betydet, at Svendborg Kommune har overtaget amtsvejene Svendborg - Nyborg, Svendborg - Ørbæk, Snarup - Slæbæk, og ringforbindelsen Ring Nord.

I forbindelse med færdiggørelsen af motorvejen overtages den gamle Rute 9 fra Kværndrup til Svendborg som kommunevej.



- 1. Trafikvej-C
- 2. Trafikvej-F
- 3. Trafikvej-G
- 4. Lokalvej-T
- 5. Lokalvej-B
- 7. Bymiddten
- 8. Lokalvej-Q
- 9. Lokalvej-E

Lokaltrafikkens omfang på det overordnede vejnet

Ved udlæg af arealer til byvækst og andre trafikskabende aktiviteter, såsom butikker, skoler og lignende samt sommerhusområder, campingpladser, golfbaner og lignende anlæg til ferie og fritidsformål er det derfor vigtigt, af trafiksikkerhedsmæssige grunde at placere de nye aktiviteter hensigtsmæssigt i forhold til det nuværende og planlagte overordnede vejnet. En byudvikling, som holdes på den ene side af en overordnet vej, giver som regel mindre lokaltrafik på den overordnede vej end ved en fordeling på begge sider af den overordnede vej.

Den overordnede vejs sikkerhedsniveau er i øvrigt afhængig af bl.a.:

- antallet af adgange, idet det som hovedregel gælder, at jo færre vejtilslutninger og adgange til enkeltejendomme des højere sikkerhedsniveau.

Status

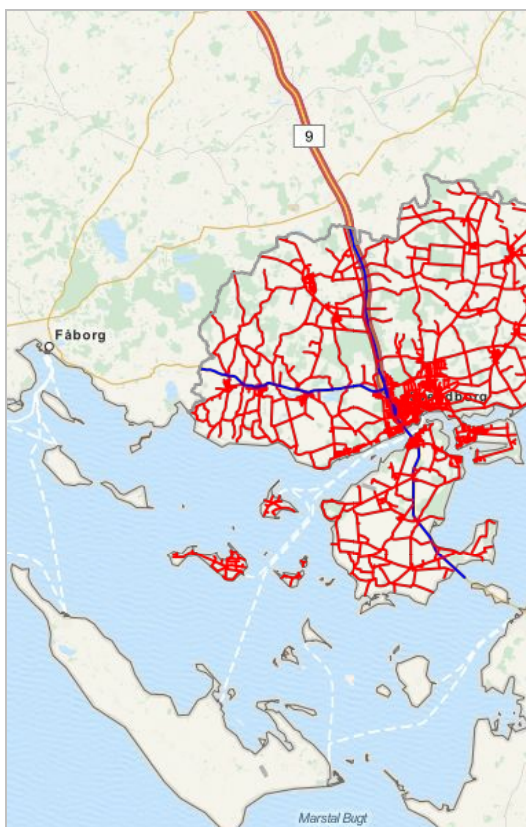
Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Den samlede længde af kommunevejene inden overtagelse af gammel Rute 9 i Svendborg er 867 km. Med den gamle Rute 9 bliver den samlede vejlængde 877 km.

I kommuneplanen fastlægges en vejplan, der er baseret på en vejklasseplan, godkendt af byrådet. Formålet med vejklasseplanen er at sikre, at vejene udgør en trafikal helhed for hele kommunen. Samtidig udgør flere af de tidligere amtsveje vigtige forbindelser på tværs af kommunegrænsen. Det er derfor specielt vigtigt, at disse veje har et så ensartet serviceniveau som muligt, dvs. en ensartet fremkommelighed og ensartet udformning og vedligeholdelsesstandard, herunder standard for vintertjeneste på tværs af kommunegrænsen.

Formålet med vejklassificeringen, er at få et værktøj til brug for både planlægning af vejenes udvikling og driften af vejene.

- udnyttelsen af de enkelte adgange og
- den fysiske udformning af de enkelte adgange.

Der bør på frie strækninger tilstræbes afstande på mindst 1 km mellem vejtilslutninger, mens der langs bestående veje i byområder bør tilstræbes afstande på mindst 500 m.

Evt. ønsker om nye adgange skal efter Lov om offentlige veje forelægges vejbestyrelsen. Ansøgningen bilægges en samlet plan for det relevante område, der dokumenterer det trafikale behov og nødvendigheden for den ønskede nye vejtilslutning.

Målet er at få gennemfartstrafikken (trafik, som ikke har ærinde i området) væk fra lokalvejene for derved at trafik sikre og fredeliggøre lokaltrafikområderne.

Vejnettet i Svendborg by

I Svendborg By er vejnettet klassificeret efter samme retningslinjer som i landområderne oven for. I byområdet er følgende kommuneveje, af overordnet betydning klassificeret som gennemfartsveje:

- Ørbækvej mellem ring Nord og Nyborgvej
- Nyborgvej mellem Ring Nord og Dronningemaen
- Dronningemaen
- Johannes Jørgensens Vej

I byområdet er følgende kommuneveje, der fører en stor mængde trafik klassificeret som fordelingsveje:

- Odensevej - Vestergade
- Toldbodvej
- Linkenkærvej - Hestehavevej - Brovejen og Christiansminde Vej
- Fåborgvej
- Ryttervej - Wandallsvej

De øvrige veje benævnes lokalveje. Lokalvejene opdeles yderligere i veje med tung trafik/gennemkørende trafik, veje med bus/skoleveje og alle øvrige lokalveje.

Gennemfartsveje og fordelingsveje i byerne skal som på landet sikre en god fremkommelighed, men i byerne skal der samtidig tages hensyn til, at der færdes



Vejklassificeringen er gennemført med udgangspunkt i vejreglernes anbefaling, og vejnettet klassificeres, så de afspejler vejenes trafikale funktion og betydning og opdeles i:

- Gennemfartsveje betjener gennemfarts trafik og er karakteriseret ved at være veje med god fremkommelighed kombineret med god sikkerhed for trafikanterne - dvs. veje med få kryds og tilslutninger og få langsomme køretøjer.
- Fordelingsveje forbinder lokalveje med gennemfartsveje og er karakteriseret ved god fremkommelighed, god tilgængelighed og god sikkerhed - dvs. veje med en del kryds og tilslutninger og også en del langsomkørende trafik.
- Lokalveje betjener lokaltrafikken og tilgodeser god tilgængelighed og sikkerhed for alle - især de lette trafikanter - dvs. veje med mange kryds og tilslutninger og lave hastigheder af hensyn til sikkerheden.

Vejnettet i landområderne

I Svendborg Kommune er ud over statsvejene følgende kommuneveje

flere bløde trafikanter. Derfor spiller trafiksikkerheden en stor rolle ved fastlæggelse af vejens standard.

Der skal sikres et minimum af vejtilslutninger og begrænset facadeadgang. Der skal være cykelstier eller cykelbaner, og der skal være buslommer til den kollektive trafik.

Hastigheden i byerne bør på trafikveje begrænses til 60 - 70 km/h og på øvrige trafikveje til 50 km/h. På lokalvejene med tung/gennemførende trafik og bus/skolevej er det tilgængeligheden og trafiksikkerheden og ikke fremkommeligheden, der er væsentlig. Cyklisterne bør færdes på cykelstier eller cykelbaner, der kan etableres trafikchikaner og hastigheden bør begrænses til 30 - 40 km/h. På øvrige lokalveje bør hastigheden begrænses til 10-20 km/h, og der bør etableres trafikchikaner. Bymidten bør indrettes på trafikanterne præmisser og hastigheden skal være lav, 10-20 km/h.

Vejreservationer

Kommuneplanen indeholder en række vejreservationer for dels statsveje, dels kommunale veje:



klassificeret som gennemfartsveje (de tidligere amtsveje):

- Vejforbindelsen mellem Svendborg og Nyborg, landevej 702
- Ringforbindelsen nord om Svendborg, landevej 733.

I Svendborg Kommune er følgende kommuneveje, der fører en stor mængde trafik klassificeret som fordelingsveje:

- Vejforbindelsen mellem Svendborg og Ørbæk, landevej 710
- Vejforbindelsen fra Landevej 702 ved Broholm over Gudme, Gudbjerg til Kværndrup
- Vejforbindelsen fra landevej 702 ved Broholm til Lundeborg
- Vejforbindelsen mellem Gudme og Hesselager
- Vejforbindelsen Dongs Højrup - Brændeskov - til Ørbækvej
- Vejforbindelsen fra Svendborgmotorvejen gennem Kirkeby og Stenstrup
- Parallelforbindingen (aflagte rute 9) langs Svendborgmotorvejen, nu rute 167
- Vejforbindelsen mellem Vester Skerninge og Stenstrup
- Vejforbindelsen fra rute 9 til Vornæs
- Vejforbindelsen fra rute 9 til Skovballe

De øvrige veje benævnes lokalveje.

Lokalvejene opdeles yderligere i veje med tung trafik/gennemkørende trafik, veje med bus/skoleveje og alle øvrige lokalveje.

Gennemfartsveje og fordelingsveje er de overordnede veje, hvor der skal sikres en god fremkommelighed kombineret med god trafiksikkerhed. For gennemfartsveje betyder det et minimum af vejtilslutninger og begrænset facadeadgang.

For fordelingsveje, som er forbindelser mellem større bysamfund og bindeled mellem lokalvejene, er der flere vejtilslutninger og facadeadgange, men af hensyn til trafiksikkerheden er det nødvendigt at begrænse antallet af nye tilslutninger/adgange.

De overordnede vejes formål er at betjene den gennemkørende trafik. Herudover forekommer der på dette vejnet en større eller mindre andel af lokal trafik.

Lokaltrafikkens karakter (krydsning af vejen, indsving til sidevej, lav hastighed) er forskellig fra den gennemkørende trafikskarakter, ikke mindst fordi den lokale trafik har en større andel af bløde trafikanter. Af



Sundbrovejens forlægning ved Bregninge og Lundby (statsvej)

Fra Regionplan 2005 overføres reservationen for en forlægning af Sundbrovej fra Vindebyvest om Bregninge og Nord om Lundby med tilslutning til den eksisterende Rute 9 øst for Lundby ved Lunkebugten. Reservationen giver mulighed for forbedring af miljø og trafiksikkerhed i såvel Bregninge som Lundby og forbedrer fremkommeligheden for den gennemkørende trafik.

Ny Fåborgvej (statsvej)

Fra Regionplan 2005 overføres reservationen for en Ny Fåborgvej syd om Hvidkilde Sø og syd om Ollerup, Vester Skerninge og Ulbølle. I Kommuneplanen forskydes reservationen efter aftale med vejdirektoratet noget mod nord i området nord for Hellegårdsvej for at ramme Johannes Jørgensens Vejs skæring med den nye vej mellem Fåborgvej og Dyrekredsen. Reservationen giver mulighed for forbedring af miljø og trafiksikkerhed i Ollerup, Vester Skerninge og Ulbølle og øger fremkommeligheden for den gennemkørende trafik.

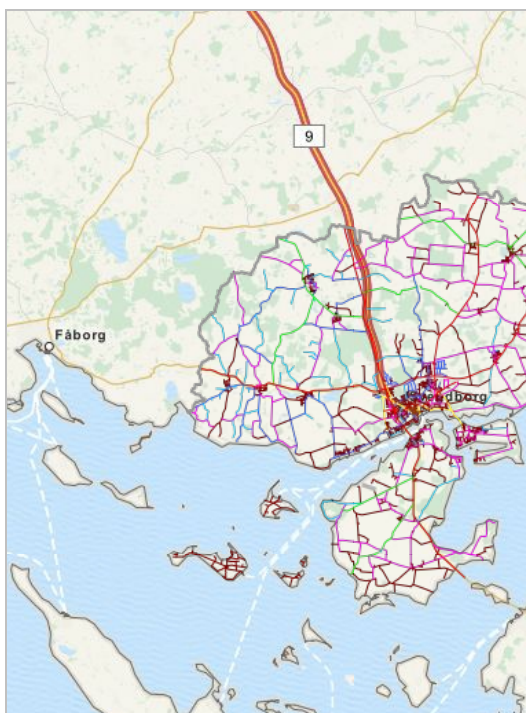


trafiksikkerhedsmæssige grunde er det nødvendigt at holde den lokale trafik på et passende lavt niveau i forhold til den gennemkørende trafik.

Vejklasser i Svendborg Kommune kan ses på kortet:

Ny vej mellem Fåborgvej og Dyrekredsen

Som led i udbygningen af Tankefuldområdet vest for Svendborg by fastlægges der i kommuneplanen en reservation for en vej mellem Fåborgvej og



Dyrekredsen. Den nordligste del af vejreservationen svarer til en reservation i Regionplan 2005. For denne vejstrækning samt Johannes Jørgensens Vejs forlængelse fremlægges der efteråret 2009 en VVM redegørelse. I den forbindelse vurderes de miljømæssige konsekvenser af såvel et hovedforslag som alternativer og varianter.

Johannes Jørgensens Vejs forlængelse

Johannes Jørgensens Vejs forlængelse indgår som ovennævnte vej i udbygningen af Tankefuldområdet. Vejen forbinder Ryttervej med den nye vej mellem Fåborgvej og Dyrekredsen og er omfattet af samme VVM-undersøgelse.

Tom Kristensens Allé

Reservationen til Tom Kristensens Allé giver mulighed for en direkte forbindelse mellem Bergmannsvej og Gambøtvej/Søndervej. Reservationen giver mulighed for en forbedring af miljø og trafiksikkerhed i Thurø By og forbedrer adgangen til den østlige del af Thurø.



Home > Hovedstruktur > Trafik og infrastruktur > Veje > Strategi og indsats

Strategi og indsats

I forlængelse af de [statslige interesser i forhold til kommuneplanlægningen på vejområdet](#) lægger staten vægt på at vejplanlægningen forudsættes at ske i snæver sammenhæng med den sammenfattende planlægning, dvs. kommuneplanlægningen og at der sker en koordinering med Vejdirektoratet. I den forbindelse skal kommunerne lægge statslige og andre overordnede planer om fremtidige vejanlæg til grund for planlægningen.

Strategi og indsats på vejområdet omfatter primært elementer som understøtter strategien for Svendborgs udvikling som bosætningsby og udviklingen af Svendborgs regionale rolle.

Overordnede veje i Tankefuld

Tankefuldområdet er Svendborg Kommunes og hele Sydfyns væsentligste byudviklingsområde i de næste mange år. Det oprindelige konkurrenceprojekts overordnede vejnet er bearbejdet og indgår i kommuneplanen som en bærende struktur. Byrådet vil arbejde for realisering af det overordnede vejnet i Tankefuld, som udgøres af en nord-sydgående vej fra Fåborgvej til Dyrekredsen og en øst-vestgående vej fra Johannes Jørgensens Vej til skæring med den nord-sydgående vej.

Udvikling af Rute 9

Svendborg Kommune har i maj 2009 fremlagt en vision for en styrkelse af rute 9 korridoren i forbindelse med en realisering af Folketingets beslutning om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Visionen indebærer i Svendborg Kommune, at der sættes handling bag statens reservation af et nyt tracé for Sundbrovej over Tåsinge. Der er reserveret et tracé for en ny vej, som Svendborg Kommune foreslår anlagt som motortrafikvej, fra Vindeby vest om Bregninge og Nord om Lundby og indflettet i den eksisterende Sundbrovej ved Lunkebugten øst for Lundby. Byrådet vil gennem aktiv påvirkning af Folketing og statslige myndigheder arbejde for virkeliggørelse af visionen.

Parkeringsstrategi for Svendborg Bymidte

Byrådet har godkendt en Strategi- og handleplan for parkering i Svendborg Bymidte. Planen indeholder en trafikring rundt om bymidten, hvorfra det skal være nemt at overskue parkeringsmuligheder og

Støjreduktion langs overordnede veje

Der er tidligere udført modelberegninger for Svendborg Kommune, der viser at væsentlige dele af bygningsmassen, især langs de større veje, i dag er udsat for støj, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. Støjen er en af trafikens væsentligste miljøproblemer og beboere og folk der arbejder i et støjbelastet miljø udsættes for en sundhedsrisiko.

Byrådet vil arbejde for at der i den kommende kommuneplanperiode gennemføres en kortlægning af støjbelastede boliger og efterfølgende en handlingsplan for reduktion af vejstøj med forslag til konkrete mål for reduktion i antallet af støjbelastede boliger. Som led i udarbejdelse af handlingsplanen skal der undersøges muligheder for oprettelse af en fond, der kan yde tilskud til støjreduktion ved boliger og anden støjfølsom arealanvendelse.

[Læs mere om vejstøj her.](#)

Prioritering af vejprojekter

Byrådet vil igangsætte udarbejdelse af en rækkefølgeplan for færdiggørelse af de fremtidige vejprojekter, der er omtalt i kommuneplanens vejplan. Prioriteringen skal tage udgangspunkt i kommuneplanens mål for udvikling, projekternes samfundsøkonomiske rentabilitet, miljø og ulykkesbekæmpelse.

Trafiksikkerhed

Svendborg Kommune forventer at vedtage en trafiksikkerhedsplan ultimo 2009. Forbedring af trafiksikkerheden er et centralt mål på trafikområdet og kommuneplanlægningen kan understøtte målet gennem fornuftig disponering af byens funktioner. Byrådet vil sikre en løbende opfølgning på trafiksikkerhedsplanen. Læs mere om trafiksikkerhed på [kommunens hjemmeside](#).

Store transportere og lokalisering af transportkrævende erhverv

Efter retningslinierne skal vejmyndigheden ved anlæg af nye veje tage vidtgående hensyn til en fortsat landbrugsmæssig, rekreativ eller bymæssig anvendelse af de berørte arealer, ligesom der skal tages tilsvarende hensyn over for arealer med særlige beskyttelsesinteresser i øvrigt.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreført. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



finde frem til ledige pladser. Byrådet vil arbejde for etablering af udvidede parkeringsmuligheder, herunder parkeringshuse i tilknytning til trafikringen. For at opfylde behovet for parkeringspladser i bymidten skal zonen for betalt parkering endvidere udvides og differentieres, og i takt med etablering af flere pladser, er det et mål at friholde torvet for biler.

Ændring af Toldbodvej ifm. ny trafikterminal

Byrådet prioriterer en ombygning af Toldbodvej, hvilket er en forudsætning for anlæg af en ny trafikterminal. Ud over at profilet ombygges til en adskillelse ad cykler og biler sikres der forbedret fremkommelighed ved signalregulering og svingbaner.

Dette hensyn kan også være relevant i forhold til eksisterende forhold. Navnlig har de seneste års kraftige udvikling inden for landbruget medført, at det eksisterende lokale vejnet ikke kan betjene den øgede trafik det medfører. Byrådet vil arbejde for at der udpeges særlige områder til udvikling af store landbrug. Når dette afklares, skal vejbetjeningen indgå i overvejelserne.

Lignende problematik har været aktuel ved udvidelse af produktion af vindmølleforme i Kirkeby. Her har det været nødvendigt at om- og udbygge de anlagte veje til erhvervsområdet i takt med at udviklingen går mod større møller. Det skal også afklares, hvorvidt det eksisterende vejnet skal udvides i takt med erhvervslivets behov. Læs i øvrigt om erhvervslokalisering under [erhvervsafsnittet](#).



Retningslinjer

Lovgivning

De væsentligste krav til den kommunale planlægning er:

I henhold til [Planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 4](#) er det et krav at kommuneplanen indeholder retningslinjer for beliggenheden af trafikanlæg.

I henhold til [Planlovens § 11 e, stk. 1 nr. 3](#) skal kommuneplanen som udgangspunkt opretholde regionplanlagte arealreservationer til overordnede infrastrukturelle anlæg såsom transmissionsledninger, veje og jernbaner samt opretholde arealreservationer givet ved projekteringslove og anlægslove.

Kommuneplanen skal lægge statslige planer for fremtidige infrastrukturanlæg herunder vejanlæg og baneanlæg, andre overordnede planer efter sektorlovgivningen og væsentlige ændringer i betjeningsomfang til grund for planlægningen ([Planlovens § 11 e, stk. 1, nr. 3 og 9](#)).

I henhold til [Planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 8](#) skal kommuneplanen indeholde retningslinier, der sikrer, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener.

afværgeforanstaltninger og kompenserende foranstaltninger til modvirkning af negativ påvirkning på naturområder i henhold til kortbilag 2.

- Under anlægsarbejdet træffes normale forholdsregler til minimering af gener (støj, støv og vibrationer) ved nabobebyggelse.
- Vejanlægget kan gennemføres etapedelt.
- Udformningen af tilslutningen mellem den nord-sydgående vejforbindelse og Fåborgvej (markeret med stiplede ramme på kortbilag 1) fastlægges i samarbejde med de statslige vejmyndigheder i forbindelse med et konkret vejprojekt for disse strækninger.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.

Vejtilslutninger

- Til de overordnede veje, som er klassificeret som gennemfartsvej bør der almindeligvis ikke etableres nye vejtilslutninger for offentlige eller private veje. For den overvejende del af vejnettet i Svendborg Kommune er der fastsat adgangsbestemmelser, der medfører, at der almindeligvis ikke kan opnås tilladelse til nye adgange eller udvidet benyttelse af bestående. Der tilstræbes normalt afstande på minimum 1-2 km mellem vejtilslutninger på frie strækninger, herunder strækninger i det åbne land, og afstande på minimum 500 m mellem vejtilslutninger til eksisterende landevejsstrækninger gennem byområder. Ved udarbejdelse af kommuneplaner og lokalplaner skal f.eks. gennem en samlet plan for vejbetjening af planområdet redegøres for, hvordan retningslinierne vedr. afstande mellem sidevejtillutninger overholdes. De overordnede veje er:
 - Vejforbindelsen mellem Svendborg og Nyborg, landevej 702
 - Ringforbindelsen nord om Svendborg, landevej 733.

Se også [retningslinjer for Vejudformning ift. bustrafik](#).

Vejreservationer

- Inden for de på kortet viste reservationer for fremtidige veje må der ikke planlægges for eller meddeles tilladelse til forhold, der efterfølgende kan forhindre eller besværliggøre realiseringen af det pågældende vejanlæg. Det er vejmyndigheden for den pågældende vejreservation der vurderer, om dette er tilfældet.



■ Vej

Planlægning for veje vest for Svendborg by

- Nedenstående retningslinier i [Tillæg nr. 5.28 til Svendborg Kommuneplan 2005-2017 med VVM-redegørelse for nye veje vest for Svendborg by](#) er fortsat gældende:
 - Der kan etableres en ny nord-sydgående vej fra Fåborgvej til Dyrekredsen og en forlængelse af Johannes Jørgensens Vej mod vest med en principiel linieføring som vist på kortbilag 1. Johannes Jørgensens vej tilsluttes via rundkørsel til den nye nord-sydgående vej. Vejstrækningerne etableres som 2-sporede veje.
 - Den nord-sydgående vej krydser Egense Ås. Krydsningen skal foretages ved, at der etableres en tunnel gennem åsen på en strækning af ca. 60 m.
 - Der skal etableres forsinkelsesbassiner, som sikrer, at vejafvandingen sker med en maksimal tilstrømning til vandløbene på 1 l/sek/ha vejareal.
 - Langs vejanlæggene skal der etableres støjbegrænsende foranstaltninger, som sikrer, at de tilstødende områder ikke belastes

- Svendborg, landevej 733.
- Landevej 733 fra motorvejen til kommunegrænsen til Faaborg-Midtfyn kommune (Statsvej)
- Rute 9 over Tåsinge

Ændringer i overordnet vejnet

- Der kan ikke uden forhandling med vejmyndigheden vedtages kommuneplaner og lokalplaner, der forudsætter ændringer i det overordnede vejnet.

Prioritering af ulykkesforebyggende anlæg

- Byrådets prioritering af i hvilken rækkefølge ulykkesforebyggende anlæg skal gennemføres på vejnettet foretages ved hjælp af den af Byrådet vedtagne prioriteringsmodel.

Interesseafvejning ifm. vejanlæg

- Ved anlæg af nye veje skal vejmyndigheden tage vidtgående hensyn til en fortsat landbrugsmæssig, rekreativ eller bymæssig anvendelse af de berørte arealer. Endvidere skal der tages tilsvarende hensyn over for arealer med særlige beskyttelsesinteresser i øvrigt. Der skal redegøres for den foretagne interesseafvejning i kommuneplanlægningen.
- Ved anlæg af forlægninger skal det i rimeligt omfang tilstræbes, at aflagte vejstrækninger sløjfes og tilbageføres til landbrugsjord, respektive nye naturområder. Endvidere skal der tages tilsvarende hensyn over for arealer med særlige beskyttelsesinteresser i øvrigt.

Vejtrafikstøj

- Der må som hovedregel ikke udlægges arealer til støjfølsomme formål i områder, der er belastet med støj, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser, fra eksisterende eller planlagte veje.
- Ved byggeri af nye veje skal det tilstræbes, at eksisterende eller planlagt støjfølsom arealanvendelse ikke belastes med støj, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Vejstøj/fortolkning [om vejstøj her.](#)
[Du kan læse mere](#)

Barrierer og trafiksikkerhed



- udover nedennævnte grænseværdier:
- For boliger, institutioner, skoler, undervisning plejehjem m.v.: 58 dB(A)
 - For kontorer, hoteller m.v.: 63 dB(A)
 - For rekreative områder: 53 dB(A)
- Langs det nye vejanlæg skal gennemføres
 - Barrierevirkningen på gennemfarts- og fordelingsveje skal begrænses ved etablering af krydsningsmuligheder, f.eks. ved hjælp af deleheller i forbindelse med lysregulerede kryds eller ved store broer og tunneler.
 - På strækninger med mange krydsende fodgængere, f.eks. ved skoler og i butiksgader, skal trafikhastigheden dæmpes.



Vejtrafikstøj

Problemet er omfattende

Støj fra vejtrafik er den vigtigste kilde til støjproblemer i Danmark. I 2003 vurderede Miljøstyrelsen, at 700.000 boliger var belastet med mere end den vejledende grænseværdi. Det er vurderet, at ca. 90 % heraf ligger langs kommuneveje.

Den Nationale Vejstøjstrategi

I Den Nationale Vejstøjstrategi er der udpeget 10 indsatsområder som man fra statslig side vil arbejde med for at reducere støjbelastningen fra veje. Man vil bl.a. gennem EU-samarbejdet arbejde på at reducere støjuddannelsen fra køretøjer og dæk. 3 af indsatsområderne har tilknytning til de kommunale veje. De handler om øget anvendelse af støjreducerende vejbelægninger, hastighedsbegrænsninger og en mere udbredt anvendelse af støjreducerende vinduer.

Vejstøjstrategien er baseret på analyser af effekten og omkostningerne ved en række virkemidler og kan fungere som et redskab for vejmyndigheder i arbejdet med at reducere vejstøj på en effektiv omkostningseffektiv måde.

Strategien viser, at der er gode muligheder for at tilrettelægge en indsats for at begrænse vejstøj, så indsatsen giver samfundsøkonomisk overskud. Dette opstår fordi gevinsten ved færre helbredsomkostninger og færre gener, bl.a. udtrykt i øgede boligpriser, i mange tilfælde vil være større end udgifterne til støjbekæmpelse.

Nye grænseværdier

Miljøstyrelsens vejledende grænser for vejstøj er ændret i 2007. Der er forskellige grænseværdier for forskellige områdetyper. Trafik i aften- og nattetimerne tillægges større vægt end støjen i dagperioden, og de vejledende grænseværdier er ændret, men beskyttelsesniveauet er ikke ændret.

Hvordan reduceres vejstøjen?

Støj fra veje forebygges først og fremmest gennem trafikplanlægning, d.v.s. ved trafikens omfang, hastighed og sammensætning. Støj kan også forebygges

parkeringsarealer og fortovsarealer, der ikke er støjfølsomme.

De indendørs grænseværdier, med åbne vinduer, i undervisnings-, daginstitutionsbygninger og hospitaler er 46 dB, for kontorer mv. er grænseværdien 51 dB.

Områdetyper

Rekreative områder i det åbne land er områder, der er udlagt til for eksempel sommerhusområde, fredet naturområde og tilsvarende. Nogle former for rekreativ aktivitet er ikke specielt støjfølsom, f.eks. sportsudøvelse.

Campingpladser betragtes som særligt støjfølsomme og bør ikke udlægges hvor støjniveauet er højere end 53 dB. Campingpladser der ligger i byområder nær transportmidler og byens øvrige faciliteter, samt særlige campingpladser langs motorveje med ind- og udkørsel herfra, kan udlægges ved højere niveauer. Det bør tilstræbes, at de ikke udlægges ved højere niveauer end 58 dB, men i situationer hvor der ikke findes alternative placeringsmuligheder, accepteres niveauer op til 68 dB.

Områder udlagt til boligformål, herunder også institutioner med eller uden overnatning, skoler og andre undervisningsbygninger, børnehaver o.l., samt hospitaler og pleje- og behandlingshjem, kolonihaver med tilladt overnatning og nyttehaver, skal sikres et støjniveau fra veje, som ikke overskrider 58 dB. Nyttehaver uden overnatning kan udlægges, hvor støjniveauet er op til 68 dB, hvis der ikke findes alternative placeringsmuligheder.

For parker og udendørs opholdsarealer gælder som for boligområder, at de bør sikres et støjniveau på under 58 dB. Parker kan evt. være udpeget som stilleområder, hvilket bør motivere, at der tilstræbes et lavere niveau.

Områder udlagt til liberale erhverv uden boliger, kan udlægges ved støjniveauer op til 63 dB. Det gælder bl.a. kontorhverv, hoteller og tilsvarende. Butikker kan i særlige situationer udlægges ved støjniveauer op til 68 dB.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



grundlæggende ved at nye veje og støjfølsomme aktiviteter planlægges med den nødvendige afstand. Støjen kan reduceres ved kilden, under udbredelsen eller ved modtageren.

Reduktion af kildestøj er at foretrække, da det reducerer støjen i et større område. En nyere metode til reduktion af kildestøjen er anvendelse af støjreducerende vejbelægning som kan reducere støjen fra dækkenes friktion mod asfalten med flere decibel.

Ved større veje med god eller nogen plads omkring kan støjvolde og -skærme tages i anvendelse. Støjvolde fylder betydeligt. Ved anvendelse af såvel volde som skærme kan der være æstetiske problemer i forhold omgivelserne.

Facadeisolering, dvs isolering med ekstra glas, bør kun anvendes som supplement til de andre virkemidler. Det kan eksempelvis være nødvendigt med facadeisolering i en tæt bygade, hvor afstanden mellem kilde og modtager er lille og hvor der ikke er plads til opsætning af en skærm.

EU har udarbejdet støjdirektiv. På baggrund heraf er der udsendt Bekendtgørelse om støjkortlægning og handlingsplaner. Det fremgår heraf, at støjen fra større veje og jernbaner, fra større flyvepladser og lufthavne skal kortlægges. Desuden skal støjen fra disse anlæg samt fra større industrivirksomheder kortlægges i større sammenhængende byområder. Der skal derefter udarbejdes støjhandlingsplaner.

Enkelte veje i Svendborg Kommune skal, inden den 30. juni 2012, kortlægges efter denne bekendtgørelse.

Der kan være en samfundsøkonomisk gevinst ved at begrænse støjgenerne, idet det giver færre helbredsomkostninger og færre gener, bl.a. udtrykt i øgede boligpriser. I mange tilfælde vil gevinsten være større end udgifterne til støjbekæmpelsen.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje

| Områdetype | | Grænseværdi (Lden) |
|---|--|--------------------|
| Rekreative områder i det åbne land, | sommerhusområder, campingpladser o.l. | 53 dB(A) |
| Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninge plejehjem, hospitaler | o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker. | 58 dB(A) |
| Hoteller, kontorer, liberalt | erhverv uden boliger mv. | 63 dB(A) |

Du kan læse mere om [Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj her](#).

Grænseværdien skal overholdes alle steder i området. Der kan dog i lokalplaner fastlægges delområder, f. eks.

Undtagelse fra hovedreglen

I eksisterende boligområder og områder for blandede byfunktioner i bymæssig bebyggelse, kan der opstå ønske om at forny eller vitalisere boligområder, herunder også i.fb.m. byfornyelse og såkaldt "huludfyldning" i eksisterende karrébyggeri, selv om grænseværdien på 58 dB på ingen måde kan overholdes. Der kan også i disse særlige situationer planlægges nye, støjisolerede boliger (og tilsvarende støjfølsom anvendelse) under forudsætning af, at det sikres at:

- Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne har et støjniveau lavere end 58 dB. Det samme gælder områder i nærheden af boligen, der overvejende anvendes til færdsel til fods (f.eks. gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen).
- Udformningen af boligernes facader sker, så der indendørs i sove- og opholdsrum, undervisnings- og daginstitutionsbygninger, hospitaler o.l., med åbne vinduer, er et støjniveau på højst 46 dB. For kontorer mv. er grænsen 51 dB. (Kan f.eks. sikres med særlig afskærmning udenfor vinduet, eller særligt isolerende konstruktioner).
- Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

For boliger o.l. hvor disse hensyn imødekommes, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de vejledende grænseværdier. Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau med lukkede vinduer skal desuden være overholdt, for at bygningen kan tages i brug.

Der bør aldrig planlægges for boliger eller støjfølsom anvendelse i øvrigt, hvor støjniveauet er højere end 68 dB. Ved planlægning for boliger i støjbelastede områder bør der desuden sikres adgang til nærliggende grønne områder, som ikke er støjbelastede.

Indendørs grænsværdier for støj fra veje med lukkede vinduer (Bygningsreglementet):

| Anvendelse | Støjniveau (Lden) |
|--|-------------------|
| Beboelses- og opholdsrum i boliger, hoteller, kollegier, pensionater, kroer, klublejigheder, kostskoler, sygehjem, døgninstitutioner og lign. Bygn. der anv. til overnatning, hospitaler, lægehuse, klinikker mv., daginstitutioner (skoler, gymnasier, uddannelsesinstitutioner mv. børneinstitutioner, skolefritidsordning mv. | 33 dB(A) |
| Kontorer | 38 dB(A) |



Stier

Cyklister og fodgængere kan med få undtagelser færdes på alle veje i Svendborg Kommune.

I Svendborg Kommune findes desuden et stinet, der giver de lette trafikanter mulighed for at færdes med større sikkerhed og tryghed samt, i visse dele af stinettet derudover at kombinere transport med naturoplevelser.

Trafiksikkerhed og sundhed er begge elementer i forebyggelse af ulykker og sygdom herunder navnlig de sygdomme, der er en følge af mindre fysisk aktivitet. Den daglige motion er en vigtig faktor for at fremme sundhed, og gode stier er et vigtigt virkemiddel i denne sammenhæng.

Ligesom vejnettet er det eksisterende stinet præget af et udviklingsforløb, som ikke altid har resulteret i de mest rationelle og direkte forløb. I forbindelse med en rekreativ anvendelse af stinettet betyder det mindre - eller kan ligefrem være en kvalitet - men hvis cykling skal udvikles som et realistisk alternativ til bilkørsel i Svendborg og lokalområderne omkring Svendborg, skal stinettet tænkes sammen med den øvrige infrastruktur og som en

væsentlig, bestemmende faktor for hvordan byen organiseres.

Naturen danner rammen om mange af vore friluftsmæssige formål. Siden 2004 har der er der nedlagt mange stier samt mark- og skoveveje i det åbne land. Det er imidlertid vigtigt at bevare de tilbageværende stier til friluftsmæssige formål. Siden 2004 har der jf. naturbeskyttelsesloven således været anmeldeligt, hvis en lodsejer ønsker at nedlægge en sti eller markvej i det åbne land, og hvor kommunen skal vurdere, om stien eller markvejen kan nedlægges eller ej.

Naturen danner rammen om mange af vore friluftsmæssige formål. Gennem de seneste årtier er der nedlagt mange stier samt mark- og skoveveje i det åbne land og de tilbageværende stier er ofte usammenhængende rester, der er vanskeligt at anvende til friluftsmæssige formål.

Forhold omkring rekreative naturstier er også medtaget i [afsnittet om rekreative interesser](#).

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret med enkelte opdateringer.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Mål

Det er Byrådets mål, at:

- etablere sikre hurtige gang- og cykelforbindelser for de bløde trafikanter mellem bolig, erhverv, fritid samt institutioner m.m.
- udvikle et sammenhængende stinet som et væsentligt virkemiddel til at reducere biltrafikkens omfang.
- sikre gang- og cykelforbindelser til natur, skov og strand.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret med enkelte opdateringer.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Baggrund

Statslige interesser

Det er Miljøministeriets mål, at den individuelle trafik, herunder cykel- og gangtrafik, sikres høj fremkommelighed og god trafikikkerhed.

I henhold til Planlovens § 11 a, stk.1 nr. 4 er det et krav at kommuneplanen indeholder retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg.

Der er ikke stillet særlige krav til planlægningen for cykel- og gangtrafik.

Stinettet

Stinettet kan opdeles i:

- Overordnede stier
- Lokale stier
- Rekreative stier

Ved overordnede stier menes stier, der forløber mellem de enkelte lokalområdebyer eller bydele.

Ved lokale stier menes stier, der forløber i et lokalområde eller en bydel og forbinder de enkelte byfunktioner (skole, fritid, forretninger osv.) med hinanden.

Ved rekreative stier menes stier, der i bred forstand giver adgang til naturen.

Overordnede stier

I løbet af de sidste år er der sket væsentlige udvidelser/ombygninger af det overordnede stinet. Det drejer sig om:

- Cykelsti fra Kirkeby Skole til Stenstrup Skole
- Cykelsti fra Skårup til Nyborgvej
- Sti syd for ny Ring Nord fra Nyborgvej til Ørbækvej

Ved kommunesammenlægningen er der endvidere overført følgende stier fra Fyns Amt til Svendborg Kommune:

- Del af cykelsti fra Kirkeby til Stenstrup Syd
- Cykelsti fra Skårup til Nyborgvej

ved Bakkelundgård i Egebjerg Bakker fra Fyns Amt til Staten.

85 km af Øhavsstien, som kommunerne på Sydfyn har etableret i samarbejde med Naturturisme, går gennem Svendborg Kommune fra Lundeberg i øst til Fjældebroen i vest og fra Svendborg over Tåsinge til Langeland. Herudover er der offentligt anlagte naturstier på Skarø og Drejø, i Syltemade Ådal og på de offentligt ejede naturarealer og skove. I forbindelse med enkelte andre naturlokaliteter er der aftale med ejerne om offentlig adgang.

Der er afmærket en kort rute med tilladt ridning i området ved Hallindskoven, hvor også Hjerteforeningen og Svendborg Orienteringsklub har afmærkede ruter.

De rekreative stier er vist på kortet.

Se også [afsnittet om rekreative interesser](#).

Øhavsstien

Øhavsstien omkranser Det Sydfynske Øhav og er med sine 220 km en af Danmarks længste vandrerruter. Ruten går gennem Faaborg-Midtfyn, Svendborg, Langeland og Ærø Kommuner.

Øhavsstien har et meget varieret forløb gennem et enestående kulturlandskab med flotte naturområder, herregårde, landsbyer og købstæder, som er præget af områdets spændende kulturhistorie. Der er udsigter ud over øhavet, som rummer de hyggelige øsamfund og som er et værdifuldt naturområde i international målestok.

Øhavsstien er en trampesti forbeholdt vandrere og er afmærket hele vejen med skilte. Ruten er primært etableret ved frivillige aftaler på privat ejet jord og er sikret ved tinglysning. For den 85 km lange strækning gennem Svendborg Kommune er der udgivet 3 foldere med beskrivelse af stiens forløb og de oplevelser, som man kan få langs stien.

Stien vedligeholdes af kommunen ved slåning af et ca. 1,5 m bredt spor.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreført med enkelte opdateringer.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



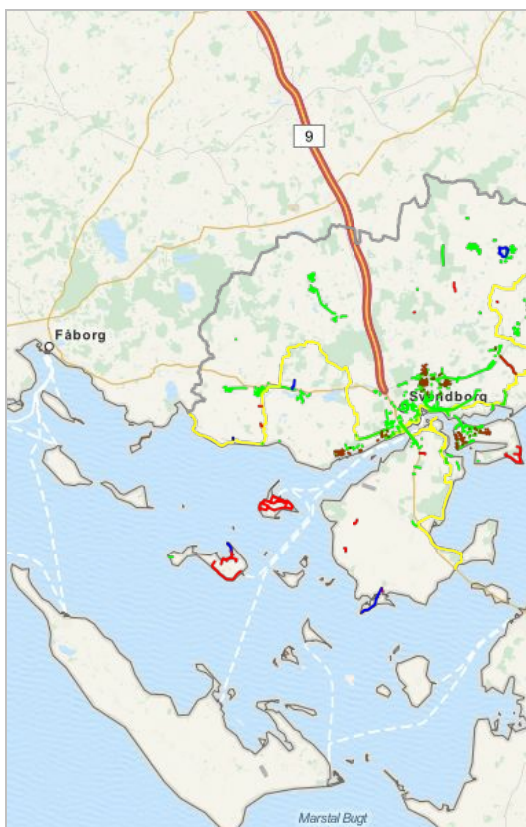
Og ved åbning af motorvejen mellem Odense og Svendborg overgår den nedlagte Rute 9 som kommunevej. Stien langs Rute 9 fra Sørupvej til Fåborgvej får et nyt forløb og overgår efter ombygning til en kommunal sti.

Stien fra Åkildevej i Vester Skerninge til Svendborgvej i Ollerup samt strækninger gennem Ollerup er fortsat en sti, der ejes og administreres af Vejdirektoratet.

Kirke- og hovstier

Kirke- og hovstier er, som navnene antyder, meget gamle og består typisk af en trampet sti langs hegn eller på markveje på landet, hvor offentligheden har ret til at færdes hele døgnet. Der er registreret kirkestier ved Ollerup og Skårup. Hovstien ved Hvidkilde indgår i Øhavsstien.

Stierne kan være optaget i Vej- og stiregisteret som offentlig sti, men er ikke



-  Øhavssti
-  Offentlig tilg.
-  Offentlig sti
-  Privat sti
-  Offentlig nat

Lokale stier

I løbet af de sidste år er følgende lokale stiprojekter igangsat:

- Forlængelse af cykelsti langs Rantzausmindevej frem til Efterskolevej og
- Ny sti fra Gryagervænget til Gudme Skole

Rekreative stier

Ved kommunalreformen er det tidligere Fyns Amts cykelrute overdraget til kommunerne og der er overført en natursti

altid udskilt i matriklen. Hvis stierne ikke er optaget i Vej- og stiregisteret, kan der opstå tvivl om stiernes retsmæssige status.

Skov- og naturstier

I kommunens skove og naturområder er der mange stier, som kan udgøre et samlet forløb med mulighed for rundture i området. Der er ingen samlet registrering af stierne eller plan for deres udbygning.

I folderen "Skovture i Svendborg - fra Ørkild til Skårup Skovmølle" er der beskrevet to ruter i den østlige del af Svendborg.

Cykelruter

I Svendborg Kommune findes nationale, regionale og lokale cykelrutenet, der overalt forløber ad mindre kommuneveje.

Gennem kommunen forløber den nationale rute, "Sydhavsruuten", der strækker sig fra Vadehavet i vest til Møns Klint i øst. På Fyn forløber den langs kysten fra Fåborg til Svendborg og videre over Tåsinge til Langeland.

Ruten er afmærket.

Det tidligere Fyns Amt har etableret et regionalt rutenet, hvoraf tre ruter går gennem Svendborg Kommune:

- Rute nr. 50 forløber langs kysten fra Fåborg via Svendborg til Nyborg. Den nationale rute "Sydhavsruuten" indgår her i.
- Rute nr. 79 forløber fra Korinth ind over De Sydfynske Alper til Gudme og videre til Ørbæk/Nyborg.
- Rute nr. 55 forløber mellem Odense og Svendborg.

Det regionale rutenet i Svendborg Kommune er på godt 120 km. Ruterne er afmærket.

Svendborg Kommune har også etableret lokale ruter. De forløber typisk som sløjfer på det regionale net med korte ture på 20 til 48 km. Der er i alt 12 ture, der alle er afmærket.



Strategi og indsats

Udvikling af et overordnet stinet

For at fremme trafiksikkerheden ønsker Byrådet, at skabe mulighed for hurtig, tryk og sikker transport mellem de enkelte lokalområder og bydele. Det kan bl.a. ske ved at etablere stier. For at det bliver attraktivt at benytte disse stier, skal der være lys og fast belægning, og der skal være sikre krydsninger, hvor hovedstinet krydser vejnettet. Navnlig tryghed har betydning for, at forældre tør sende børnene ud på stier til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Det overordnede stinet omfatter både stier i eget tracé og cykelstier langs veje. Der kan også indgå lokalveje, hvor vejen benyttes til stitrafik og f.eks. binder stier i eget tracé sammen.

Svendborg Kommune vil udarbejde en plan for det overordnede stinet med en fastlagt tidsfølge, der sikrer, at alle lokalområder og bydele bindes sammen, og der sikres hurtige og direkte forbindelser fra oplandet ind mod Svendborg bymidte.

Stinettet alene sikrer ikke at cyklen overtager større andele af transportarbejdet fra biltrafikken. Der skal en bred vifte af indsatser til. Byrådet ønsker derfor, at stiplanen udarbejdes som led i en samlet handlingsplan for cykelfremme.

Lokale stier til det lokale liv

De lokale stier i et lokalområde eller en bydel sikres bedst ved en sammenhængende planlægning fra det tidspunkt udviklingen af et område påbegyndes. Et lokalt effektivt og sammenhængende stinet er således en naturlig del af Tankefuldprojektet, men er straks sværere at udvikle indenfor eksisterende byområder. Hver gang der sker en omdannelse eller nyudvikling indenfor en bydel, er det derfor vigtigt, at der indtænkes muligheder for at placere et stykke lokal sti.

I store dele af den eksisterende by findes ikke et stinet og der er ikke mulighed for at presse et nyt stinet ned over lokalkområdene eller bydelen. De eksisterende lokalveje må derfor indgå som en del af nettet, eller der må indføres restriktioner på f.eks. fordelingsveje for at sikre cykeltrafikken.

Byrådet ønsker derfor, at det ved lokalområde-, bydels og lokalplanlægning indgår som en fast rutine, at der indarbejdes et lokalt stinet.

Rekreative stier til fornøjelse og oplevelse

Byrådet ønsker øget fokus på adgang til natur, skov, strand og kulturarv for

kommunens nuværende og fremtidige borgere, turister og virksomheder. Byrådet ønsker, at der udarbejdes en oversigt over det eksisterende rekreative stinet og en handlingsplan for nye rekreative stier.

Det rekreative stinet skal sikre øget adgang til friluftsliv, motion og naturoplevelser tæt på boligen og skabe rammer for øget fællesskab, samvær og sundhed.

Handicappede skal gives mulighed for oplevelser på lige fod med andre på udvalgte steder og særlige brugergrupper bør sikres øget tilgængelighed som f.eks. ridestier og mountain-bike ruter.

Med udgangspunkt i eksisterende stier, mark- og skovveje samt gamle stier, der tidligere har været brugt som smutvej til kirke og skole eller for den lokale post, søges etableret nye stiforløb og gerne "rundture/sløjfer" på 4-5 km i nærheden af alle større byer og landsbyer (mere end 500 indbyggere).

Ved udvikling af nye bolig- og erhvervsområder søges der etableret adgangsmuligheder til nærliggende rekreative stier.

Herudover vil Svendborg Kommune arbejde på at udbygge Øhavsstien. Det vil i første omgang ske med en forbindelse mellem Lundeborg og Klintholm, en videreførelse af stien gennem Vejstrup Ådal ned til kysten samt en sti som binder Egebjerg Bakker sammen med Ollerup by og Øhavsstien i Vester Skerninge. Disse projekter indgår som et led i Cittaslow Handlingsplanen. I projektet Tankefuld indgår en udbygning af ridestier med forbindelse til områdets private mindre rideskoler og stalde. Der er endvidere planer om at etablere "kaffepletter", små spisepladser med passende indbyrdes afstand på ruten. Planerne koordineres med Naturturisme I/S.

Rekreative stier anlægges typisk som trampestier (hvor folks færden holder stien farbar) eller i grus uden belysning, og der sker ingen snerydning om vinteren. Særlige forhold kan gøre sig gældende for handicapvenlige stistrækninger som asfalteres eller ridestier, som anlægges i eget tracé.

Den rekreative stiplan indgår i den grønne struktur. Stierne følger de grønne kiler, der indeholder de særlige naturområder, eksisterende skove, strand og hav

Det er også vigtigt, at det rekreative stinet planlægges med forbindelse til regionale stier.

[Se i øvrigt afsnit om rekreative interesser i naturen.](#)

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreført med enkelte opdateringer.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Kommuneplan
Svendborg Kommune

Kommuneplan 2013-25 for Svendborg Kommune



Retningslinjer Stireservationer

- Inden for de på kortet viste reservationer for fremtidige stier må der ikke planlægges for eller meddeles tilladelse til forhold, der efterfølgende kan forhindre eller besværliggøre realiseringen af det pågældende stianlæg. Det er vejmyndigheden for den pågældende stireservation der vurderer, om dette er tilfældet.



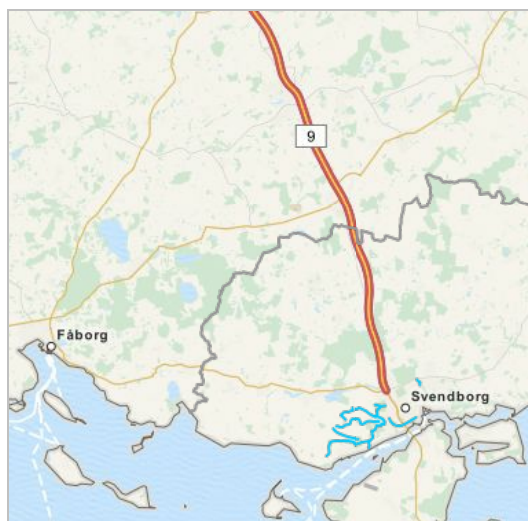
Status

Vedttaget den 17.
december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreført
med enkelte



Stire

opdateringer.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



[Home](#) › [Hovedstruktur](#) › [Trafik og infrastruktur](#) › [Kollektiv trafik](#)

Kollektiv trafik

Den kollektive trafik i Svendborg Kommune består af tog, bybusser og regionale busser. Den kollektive trafik er et væsentligt redskab når klimaudfordringen skal imødegås, men samtidig modsætningsfuld: den kollektive trafik har svært ved at fastholde passagertallet og budgetterne sprænges alt imens der er behov for massive investeringer, hvis den skal vinde markedsandele fra den individuelle biltrafik. En væsentlig udfordring for den kollektive trafik ligger i organiseringen, hvor sammenhængende net, køreplaner og lette omstigningsmuligheder er afgørende for om den kollektive trafik kan blive et brugbart alternativ.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I planperioden forventes arbejdet med en mobilitetsplan. Emnet vil indgå heri.



Mål

Det er Byrådets mål, at:

- udvikle den kollektive trafik for at forøge mobilitet og tilgængelighed.
- udvikle den kollektive trafik for at forbedre miljø, klima og sundhed.
- skabe en sammenhængende struktur i den kollektive trafik.
- vægte den kollektive trafik højest på de tidspunkter og steder, hvor der er størst passagerpotentiale.
- udnytte den kollektive trafik til at understøtte bymønstre og offentlig og privat servicestruktur.
- forbedre terminal- og omstigningsfaciliteter.
- forebygge gener ved støj og vibrationer fra den kollektive trafik.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)



Baggrund

Et usammenhængende kollektivt net

Strukturreformens følger for den kollektive trafik

Med strukturreformen blev også strukturen for den kollektive trafik omlagt. Der er nu dannet 6 trafikselskaber på landsplan, og regioner og kommuner er forpligtet til at deltage i et trafikselskab. Der er fastlagt 3 betjeningsformer: lokal-, regional- og fjerntrafik. I forhold til det kommunale niveau er det væsentligt at lokaltrafik er defineret til at forløbe udelukkende indenfor en enkelt kommune. Ansvar for planlægning og tilladelser ligger hos kommunen, der skal betale nettoudgiften for de lokale ruter. Men planlægningen skal ske i tæt kontakt med trafikselskabet (Fynbus), der varetager koordineringen med øvrig kollektiv trafik. Regionaltrafik er ruter, der forløber i mere end én kommune.

Region Syddanmark har fremlagt et forslag til principper for den fremtidige regionale trafik, der indebærer, at en væsentlig del af den trafik der før blev opereret som regional, fremover vil skulle løses af kommunerne eller alternativt bortfalde såfremt kommunerne ikke har ressourcer til at varetage denne opgave. Svendborg Kommune har gjort indsigelse mod regionens fremlagte forslag bl.a. med henvisning til en overprioritering af forbindelserne mellem regionens største byer og frygten for at der ikke sikres en ordentlig forbindelse mellem Svendborg by og dennes samlede opland, f.eks. mht. uddannelsesområdet.

Manglende sammenhæng i det lokale busnet og mellem det lokale og regionale busnet

Det eksisterende lokale busnet i Svendborg Kommune er dels udtænkt indenfor rammerne af de 3 oprindelige kommuner, dels er disse oprindelige strukturer ikke samordnet med det oprindelige regionale busnet. Kvaliteten i det lokale busnet varierer betydeligt indenfor kommunen. Således er der i den gamle Svendborg Kommunes område en lokaltrafik, som i udgangspunktet er baseret på timedrift samt telebusordning på Tåsinge. I den gamle Gudme kommunes område er der en begrænset lokaltrafik baseret på skolebusdrift, mens der i Egebjerg kommune køres telebus i tilknytning til skolebusdriften.

Den lokale og regionale kollektive trafik har frem til kommunalreformen ikke været planlagt i sammenhæng eller været søgt koordineret i videre omfang.

Ikke sammenhæng mellem busser og tog

Stenstrup. For passagererne til Svendborg kan en selv mindre forsinkelse således gå hen og blive til en timelang forsinkelse.

Som det fremgår af de klager Svendborg kommune har modtaget er de passagerer der afsættes i Stenstrup tillige ofte ude for særdeles dårlig information ifm den ændrede rejse, samt at de nødvendige busser ikke fremskaffes eller kun med stor forsinkelse.

Overgangstid mindre end acceptabel forsinkelse

Selv en forsinkelse på under 6 minutter, som DSB iht egne regler ikke registrerer som en forsinkelse, eller en lidt længere forsinkelse, kan i sidste ende betyde alvorlige forsinkelser såfremt den rejsende skal benytte en videre forbindelse, f.eks. med IC fra Odense mod København eller Århus. Denne problemstilling forværres af at Rejseplanen (DSB's rejseplanlægger på nettet) arbejder med en kortere overgangstid end 6 minutter.

Gode og dårlige terminalfaciliteter

Svendborgbanens stationer er indenfor de senere år blevet renoveret således at stationsområderne fremstår attraktivt. Dette gælder imidlertid ikke Svendborg station, som senest har fået en mindre istandsættelse. Sammen med den ganske utidssvarende rutebilstation fremstår det samlede terminalområde imidlertid ikke attraktivt og yder ikke optimale vente- og omstigningsforhold.

Planer for jernbaner og busser

I "Trafikplan for jernbanen 2008-2018" konstaterer Trafikstyrelsen, at bane kapaciteten på Svendborgbanen på længere sigt ikke vil være tilstrækkelig og fastslår at strækningen (sammen med en række andre strækninger) bør undersøges nærmere ved en særskilt analyse bl.a. af samfundsøkonomien i at udbygge og forbedre infrastrukturen.

Svendborg Kommune har i høringssvaret til Trafikplanen og i senere henvendelse til Trafikministeren peget på behovet for en opklassificering af Svendborgbanen svarende til trafikbehovet og herunder peget på et dobbeltspor på en del af strækningen som en mulig løsning. I samme forbindelse fremhævede Svendborg kommune det uholdbare i at kun hvert andet tog standser ved Svendborg Vest set ift trafikbehovet.

Det fynske trafikselskab Fynbus er pt ved at udarbejde trafikplan for såvel den regionale som den lokale kollektive bustrafik. Som bestiller af den lokale bustrafik indgår Svendborg kommune i samarbejdet om den lokale trafikplan. Svendborg Kommune har her arbejdet for

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)



Ligesom mellem den lokale og regionale bustrafik har togdriften på Svendborgbanen heller ikke været koordineret med busdriften. Det har betydet et meget ringe incitament for brugerne til at tænke i rejser der indebærer skift mellem forskellige kollektive transportmidler. Den manglende samordning indenfor hele det kollektive transportområde må formodes at have undertrykt et reelt transportbehov, som i stedet er blevet løst med individuelle løsninger.

Busnettet understøtter ikke bymønsteret

Som sammenfatning på det ovennævnte kan det konstateres, at det nuværende bymønster i Svendborg Kommune understøttes meget uens af den kollektive trafik. Det er fortsat historisk bestemt hvor gode forbindelser man kan opnå mellem oplandsbyer, herunder tidligere kommunecentre, og Svendborg by.

Stigende omkostninger og færre passagerer i bustrafikken

Svendborg Kommune bestiller og betaler for det serviceniveau, der ønskes for bybusserne i kommunen. Ansvar for køreplanlægningen og indkøb af bustrafikken ligger hos det fælleskommunale trafikselskab FynBus, der er ejet af Region Syddanmark og de 10 fynske kommuner. FynBus har ansvaret for taksterne og for at den lokale og regionale kørsel tilrettelægges i tættest mulig koordination.

Den kollektive bustrafik har i de seneste år oplevet stærkt stigende omkostninger primært pga. stigende brændstofpriser. Omkostningspresset i den kollektive bustrafik forværres af at passagertallet generelt er faldende.

Struktur- og driftsproblemer på Svendborgbanen

Jernbanenettet i Svendborg Kommune består af Svendborgbanen som forbinder Svendborg og Odense. Ved skift i Odense kan der opnås forbindelse til alle hovedlinjer i Danmark samt internationale forbindelser. Svendborgbanen er i vidt omfang en pendlerbane med stor betydning for en sammenhæng i arbejdsmarkedet på Fyn samt for unge ift ungdoms- og videregående uddannelser. I Svendborg Kommune er der fire stationer: Svendborg,

at principperne for den lokale busdrift spiller sammen med kommuneplanens retningslinjer for den fremtidige byudvikling.

Den kollektive bustrafik overfor store udfordringer

Sammenhæng mellem behov og muligheder?

Den kollektive trafik er på længere strækninger den eneste mulige transportform for store grupper af børn, unge og ældre. Med en centralisering af en række servicetilbud i kølvandet på kommunalreformen øges behovet for den kollektive trafik til at betjene disse brugergrupper. Endvidere er den kollektive trafiks fremtid i fokus som en af mulighederne for at reducere trafikens miljøbelastninger. Behovet for at forbedre den kollektive trafik for de "svage" brugergrupper og den kollektive trafik som modsvar på klimakrisen står imidlertid i modsætning til de økonomiske begrænsninger og aktuelle udfordringer som den kollektive trafik er omfattet af.

Den kollektive trafik som alternativ til biltrafikken

Svendborg Kommune ønsker at den kollektive trafik bliver mere attraktiv for at påvirke bilister til i højere grad at benytte den kollektive trafik. Ligesom der ved en målrettet satsning på Svendborgbanen er sket en betydelig passagerfremgang vil tilsvarende kunne opnås i bustrafikken, hvis de nødvendige ressourcer tilføres og hvis behov og udbud tilpasses hinanden. Den lokale bustrafik vil kunne blive et mere attraktivt alternativ til privatbilen hvis rejsetiden nedbringes, betjeningen af de store rejsemål intensiveres, komforten øges og information og markedsføring sættes i fokus. Samlet set kan det forbedre den kollektive trafiks image.

Center og udkant

Infrastrukturen og den kollektive trafik er instrumenter til at binde den nye kommune sammen. Bymønsteret med en hovedby, en række oplandsbyer og landsbyer og den tilknyttede offentlige og private servicestruktur med f.eks. skoler, pasningsordninger, læger og butikker omkalfatres løbende og det nødvendiggør at den kollektive trafik omlægges for at sikre tilgængeligheden for alle kommunens borgere.



Svendborg Vest, Stenstrup Syd og Stenstrup.

Den enkeltsporede jernbanes sårbarhed

Svendborgbanen er en enkeltsporet jernbane, hvilket gør den ekstra sårbar ved utilsigtede hændelser. Svigt i materiellet, problemer i sporene, udfald og fejl i sikringsanlæggene har indenfor den seneste årrække været hyppigt forekommende og afstedkommer straks forsinkelser eller aflysninger, bl.a. med baggrund i at den enkeltsporede jernbane ikke giver rum for fleksible nødløsninger.

Togenes regularitet og passagerernes oplevelser

DSB foretager målinger af togenes regularitet i form af rettidighed og pålidelighed. Disse målinger viser at Svendborgbanen i store træk lever op til DSB's egne mål ligesom Svendborgbanen også har en høj score i kvalitative interviewundersøgelser af passagererne.

Alligevel har det været svært at fastholde togtrafikken som et muligt alternativ til biltrafikken ved pendling indenfor det sydfynske område. Hermed udnyttes heller ikke det potentiale som jernbanen bør være i forbindelse med at fremstille det sydfynske område som et attraktivt bosætningsområde.

Grunden til Svendborgbanens vanskeligheder ift. bilen ligger formentlig i flere forskellige forhold indenfor både strukturen og driften:

Mangler i køreplanen: Lavere frekvens på sydlige del af banen og manglende stop på Svendborg Vest

Svendborgbanens køreplan giver kun mulighed for stop ved Svendborg vest for hvert andet tog. Svendborg Kommune har påpeget denne mangel overfor DSB, som betyder et forringet serviceniveau ift. pendlere og ikke mindst uddannelsessøgende, hvoraf der er op mod 3000 af i nærområdet ved Svendborg Vest. Muligheden for at standse alle tog ved Svendborg Vest og dermed også gøre den attraktiv som ny terminal for bydelen Tankefuld, afhænger ifølge DSB af indførelsen af IC4-toget - og de efterfølgende muligheder det giver for at indføre nyt materiel også på Svendborgbanen.

Mindre forsinkelser med store konsekvenser mellem Stenstrup og Svendborg

Regularitet og kapacitet på Svendborgbanen?

For at leve op til målet om at være en attraktiv bosætningsby er det afgørende at Svendborgbanen udvikles. For at sikre at toget som en miljømæssig bæredygtig forbindelse mellem Svendborg og Odense bliver et reelt og attraktivt alternativ for pendlerne skal der arbejdes videre med initiativer der lægger pres på statslige myndigheder og operatører. På længere sigt forventes kapaciteten på Svendborgbanen at blive utilstrækkelig, hvilket allerede nu bør indtænkes i løsningsforslag.

Fremtidens færgetrafik

[Svendborg havn](#) har fortsat en vigtig rolle som knudepunkt for ø-færgerne til Ærø, Drejø, Skarø og Hjortø. En af grundene hertil er at Svendborg by med sin koncentration af handel og offentlig og privat service, herunder sygehus og uddannelsessteder, fortsat er "hovedstad" for øerne i Det Sydfynske Øhav.

Ærø Kommune har i 2008, med baggrund i en undersøgelse af den fremtidige færgestruktur for øen, fremsat ønske overfor Svendborg kommune om udflytning af færgelejet fra Svendborg havn til Skovballe på Sydtåsinge. Ærø Kommunes mål var at skabe timedrift på en sådan rute ved at besejle den med de to færger fra de nuværende ruter Marstal-Rudkøbing og Ærøskøbing-Svendborg. En ny rute til Skovballe vil medføre ændringer i det Habitat- og EU Fuglebeskyttelsesområde som en stor del af Det sydfynske Øhav er omfattet af, og planerne har derfor været drøftet med statens miljømyndigheder. Indenrigs- og Socialministeriet, Ærø og Svendborg Kommune besluttede på den baggrund i foråret 2009 sammen at gennemføre en undersøgelse af konsekvenserne af alternative linjeføringer for den fremtidige besejling af Ærø.

I september 2009 er der fremlagt en [konsulentrapport](#) som beskriver trafikale, miljømæssige og anlægs- og driftsøkonomiske konsekvenser af en udflytning af Ærøfærgerne til henholdsvis anløb ved Skovballe og som et alternativ på Fynssiden øst for Ballen. Om en placering ved Skovballe vurderes det i rapporten, "at effekterne i relation til sejlads og gravning af sejlrender, forstyrrelse af trækfugle, etablering af havn og andre anlæg indenfor



Da Svendborgbanen er enkeltsporet vil en forsinkelse være vanskeligere at indhente end hvis banen var dobbeltsporet. DSB's løsning på en selv begrænset forsinkelse af toggangen fra Odense mod Svendborg er ind imellem, at toget vendes i Stenstrup og passagererne omlades og køres det sidste stykke til Svendborg i bus. Det giver den fordel, at det efterfølgende tog fra Svendborg kan afgå rettidigt idet det ikke skal afvente det forsinkede tog fra

Natura 2000 området, herunder forringelse af marine og kystbaserede naturtyper for det internationale beskyttelsesområde vil medføre, at der ikke kan forventes godkendelse af planlægningen". Angående en placering ved Ballen konkluderes der, at der "formentlig vil kunne opnå(s) tilladelse ved en VVM undersøgelse, eventuelt med en række tiltag for at imødegå negative effekter fra etableringen." Der er pt. ikke taget stilling til sagens videre behandling.



Strategi og indsats

Kollektiv trafikplan

Svendborg Kommune er pt. ved at udarbejde en kollektiv trafikplan som efter planen fremlægges ultimo 2009. Som led i planarbejdet er der foretaget en kortlægning af trafikmål med henblik på at skabe sammenhæng mellem bymønstre, offentlig og privat servicestruktur og den kollektive trafik. Byrådet vil arbejde for at den kollektive trafikplan, under hensyntagen til den økonomiske ramme lever op til målene på området.

Ny kollektiv trafikterminal i Svendborg

Effektive faciliteter med fokus på passagerservice er et af midlerne til at øge anvendelsen af den kollektive trafik. På den baggrund har Byrådet sammen med DSB, Fynbus og Bandedanmark igangsat udarbejdelse af projektforslag for en ny kollektiv trafikterminal med henblik på anlæg i 2010-11.

Pendlernes vilkår på Svendborgbanen

Kvaliteten af det kollektive trafiktilbud på Svendborgbanen har gennem en årrække

været svingende. Byrådet vil løbende arbejde på at påvirke statslige myndigheder og DSB med henblik på:

- Forbedring af toggangen særligt ift at modvirke problemer/aflysninger på strækningen Stenstrup-Svendborg (arbejde for undersøgelse vedrørende dobbeltspor på delstrækninger og på sigt hele Svendborgbanen).
- Bedre sammenhæng i køreplanen ved skift i Odense.
- Standsning for alle tog ved Svendborg Vest.
- Bedre forbindelser mellem Svendborg/Svendborg Vest og Odense Sygehus.
- Forbedring af passagerinformation ved uregelmæssig drift/forsinkelser.

Forundersøgelse af færgebetjeningen af Ærø

Indenrigs- og Socialministeriet og Ærø og Svendborg Kommune gennemførte i 2009 i fællesskab en forundersøgelse om den fremtidige færgebetjening for Ærø. Forundersøgelsen lå klar i september 2009. Der er pt ikke taget stilling til sagens videre behandling.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)



Retningslinjer

Vejudformning ift. bus trafik

- Ved udformningen af vejanlæg og trafikløsninger i øvrigt, herunder også busterminaler, skal busruter i henhold til den kollektive trafikplan så vidt muligt sikres et hensigtsmæssigt forløb.
- Vejforlægninger og nye veje skal i rimeligt omfang anlægges med stoppesteder, hvor der er behov for betjening med kollektiv trafik - i byområder for hver ca. 500 m.
- Det bør så vidt muligt undgås at etablere bump m.v. på veje med regional kollektiv trafik.
- Såfremt der alligevel etableres bump m.v., skal der ved udformningen heraf sikres en vejledende hastighed på mindst 30 km/time for regionale busser.



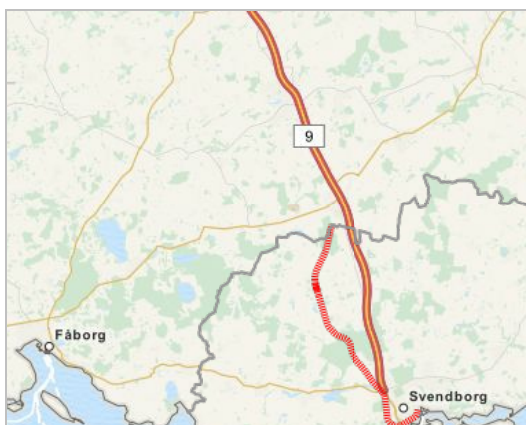
Jernbanestøj

- Der må som hovedregel ikke udlægges arealer til støjfølsomme formål i

Status

Vedttaget den 17.
december 2013.

[Se byrådets referat.](#)



områder, der belastes med støj og vibrationer fra eksisterende jernbaner, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

- Det maksimale støjniveau og vibrationer fra jernbanetrafik må for støjfølsom arealanvendelse ikke overstige Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Jernbanestøj / [om jernbanestøj](#)
fortolkningsbidrag [her.](#)

[Du kan læse mere](#)



Home > Hovedstruktur > Trafik og infrastruktur > Kollektiv trafik > Jernbanestøj

Jernbanestøj

Odense - Svendborg banen som passerer gennem kommunen er underlagt Banedanmarks myndighed og drives af DSB. Banen er enkeltsporet og i dagtimer køres der to gange i timen i hver retning. Banen trafikeres udelukkende med personmotortog.

I forbindelse med en større ombygning på banen er der gennemført VVM (Vurdering af virkninger på miljøet).

Der kan formentlig ikke forventes en udvidelse af togdriften på banen med mindre der sker en udvidelse til dobbeltsporet strækning, hvilket ikke indgår i de statslige planer for jernbanerne. Strækningen er ligeledes ikke planlagt elektrificeret.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra forbikørende tog

| Områdetype | Støjgrænse, udendørs (Lden) | Maksimalt støjniveau |
|--|-----------------------------|----------------------|
| Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområde campingpladser o.l. | 59 dB(A) | 85 dB(A) |
| Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsby, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og bydelsparker | 64 dB(A) | 85 dB(A) |
| Hoteller, kontorer, liberalt erhverv uden boliger m.v. | 69 dB(A) | 85 dB(A) |

Du kan læse mere om [Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj her](#).

Områdetyper

Rekreative områder i det åbne land er områder, der er udlagt til for eksempel sommerhusområde, fredet naturområde og tilsvarende. Nogle former for rekreativ aktivitet er ikke specielt støjfølsom, f.eks. sportsudøvelse.

Campingpladser betragtes som særligt støjfølsomme og kan ikke udlægges hvor støjniveauet er højere end 59 dB. Campingpladser der ligger i byområder nær transportmidler og byens øvrige faciliteter, samt særlige campingpladser langs motorveje med ind- og udkørsel herfra, kan udlægges ved højere niveauer. Det bør tilstræbes, at de ikke placeres hvor støjen er højere end 64 dB, men i situationer hvor der ikke findes alternative placeringsmuligheder, kan der accepteres niveauer op til 74 dB.

Områder udlagt til boligformål, herunder også institutioner med eller uden overnatning, skoler og andre undervisningsbygninger, børnehaver o.l., samt hospitaler og pleje- og behandlingshjem, kolonihaver med tilladt overnatning og nyttehaver, skal sikres et støjniveau fra forbikørende tog som ikke

til 69 dB. Det gælder bl.a. for butikker, kontorerhverv, hoteller og tilsvarende.

Undtagelse fra hovedreglen

I eksisterende boligområder og områder for blandede byfunktioner i bymæssig bebyggelse, kan der opstå ønske om at forny eller vitalisere boligområder, herunder også ifm byfornyelse og såkaldt "huludfyldning" i eksisterende karrébyggeri, selv om grænseværdien på 64 dB på ingen måde kan overholdes. Der kan også i disse særlige situationer planlægges nye, støjisolerede boliger (og tilsvarende støjfølsom anvendelse) under forudsætning af, at det sikres at:

- Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne har et støjniveau lavere end 64 dB for togstøj. Det samme gælder områder i nærheden af boligen, der overvejende anvendes til færdsel til fods (f.eks. gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen), og
- Udformningen af boligernes facader sker, så der indendørs i sove- og opholdsrum, undervisnings- og daginstitutioner bygninger og hospitaler, med åbne vinduer, er et støjniveau på højst 52 dB, i kontorer mv. 57 dB. (Kan f.eks. sikres med særlig afskærmning udenfor vinduet, eller særlig isolerende konstruktioner) samt
- Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod jernbanen.

For boliger o.l. hvor disse hensyn imødekommes, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de vejledende grænseværdier. Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau med lukkede vinduer skal desuden være overholdt, for at bygningen kan tages i brug.

Indendørs grænseværdier for støj fra jernbaner med lukkede vinduer (Bygningsreglementet)

| Anvendelse | Støjniveau (Lden) |
|---|-------------------|
| Beboelses- og opholdsrum i boliger, hoteller, kollegier, pensionater, kroer, klublejigheder, kostskoler, sygehjem, døgninstitutioner og lign. Bygn. der anv. til overnatning, hospitaler, lægehuse, klinikker mv., daginstitutioner (skoler, gymnasier, uddannelsesinstitutioner mv. børneinstitutioner, skolefritidsordning mv.) | 33 dB(A) |
| Kontorer | 38 dB(A) |

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vibrationer

| Anvendelse | Støjniveau |
|--|------------|
| Boliger i boligomr. (hele døgn) Boliger i bl. bolig/erhverv 18-7 Børneinst. Og lign. Sommerhusomr. | 75 dB |

Status

Vedtaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)



overskrider 64 dB. Nyttelhaver uden overnatning kan udlægges, hvor støjniveauet er op til 74 dB, i de særlige situationer, hvor der ikke eksisterer andre muligheder for lokalisering.

For bydelsparker og udendørs opholdsarealer gælder som for boligområder, at de bør sikres et støjniveau på under 64 dB. Bydelsparker kan evt. være udpeget som stilleområder, hvilket bør motivere et lavere niveau.

Områder udlagt til liberale erhverv uden boliger, kan udlægges ved støjniveauer op

| | | |
|--|---------------------------------|-------|
| Boliger i bl. bolig/erhverv Kontorer, 7-18 | undervisningslokaler o.l Skoler | 80 dB |
| Erhvervsbebyggelse | | 85 dB |

Mindsteafstand

Vejledende afstand mellem jernbane og boliger, af hensyn til støj og vibrationer, er iflg. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997, om støj og vibrationer fra jernbaner, 25 m. Hvis man ønsker at bygge nærmere, skal det ved måling eftervises, om grænseværdien kan forventes overholdt.



Havne

Svendborg Kommune ligger ud til og midt i Det Sydfynske Øhav, som i mange henseender er indbegrebet af det maritime Danmark. Den særlige natur i øhavet har givet mulighed for udvikling af en række bysamfund som har det maritime til fælles, og som gennem tiden har udviklet sig til egentlige havnebyer. I Svendborg Kommune har Svendborg Havn fra 1400-tallet til industrialiseringen udviklet sig som trafik- og færgehavn med tilknyttede industrier og skibsværfter. Havnen har

været et væsentligt grundlag for købstadens fremvækst, men er mere end blot et erhvervsområde med en særlig infrastruktur.

Ud over Svendborg havn rummer Svendborg Kommune på kysten ud mod Langelandsbæltet én anden havn, som ikke blot er en både- eller lystbådehavn, nemlig Lundeberg Havn, som idag ud over lystbåde rummer fiskeri i mindre omfang.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I forlængelse af Byrådets behandling af en Udviklingsplan for Svendborg Havn, forventes der i planperioden udarbejdet et kommuneplantillæg for Svendborg Havn.



Mål

Det er Byrådets mål, at:

- udvikle Svendborg Havn som et nyt sammensat byområde samtidig med at de maritime erhvervsaktiviteter om muligt fastholdes og udvikles.
- fastholde Svendborg Havn som færgehavn for forbindelserne til Ærø, Drejø, Skarø og Hjortø.
- forbedre sammenhængen mellem Svendborg bymidte og havnen.
- sikre og udvikle kulturarven på havnene både i form af det byggede miljø og de erhverv og aktiviteter som giver det særlige maritime liv.
- åbne havnene for kulturelle og fritidsmæssige aktiviteter.

Status

Vedtaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I forlængelse af Byrådets behandling af en Udviklingsplan for Svendborg Havn, forventes der i planperioden udarbejdet et kommuneplantillæg for Svendborg Havn.



Baggrund

Transportsektoren er forandret

Skibstrafikkens faldende betydning i den lokale godshåndtering

Godsomsætningen i Svendborg Havn har været faldende over en længere årrække. Niveaulet ligger nu på ca. 150.000 ton/år, hvoraf ca 1/3 er færgegods til øerne. Til sammenligning (2006) havde Nyborg havn 7 gange mere og Kolding havn 15 gange mere fragtskibsgods over kaj end Svendborg. Det tilbageværende gods på Svendborg havn er f.eks. træpiller, tømmer, kalk og korn og foderstoffer. Med lukningen af Vestas på Frederikssøen i august 2007 er en væsentlig kunde forsvundet, idet Vestas indskibede stål til såvel fabrikken i Svendborg som i Rudkøbing.

Fra skib til lastbil

Situationen for godstrafikken på Svendborg havn hænger i høj grad sammen med den generelle udvikling, hvor gods i stadig større omfang transporteres på lastbiler. De havne der har været i stand til at fastholde eller udvikle en godstrafik er ofte større havne med rigelige bagarealer og beliggende centralt i forhold til landevejsnettet. Baggrunden er at en meget betydelig del af godstransporten foregår med containere og håndteringen af disse sker i store terminaler, som kun findes på de største havne.

Søtransportens fremtidige rolle i det sydfynske område

Svendborg havns placering i forhold til det overordnede vejnet, havnens begrænsede bagarealer og hensynet til den omgivende by indebærer, at Svendborg havn ikke har et potentiale som fremtidig godshavn af væsentlig betydning. Uanset at hensynet til klodens klima peger på at godset bør bevæge sig fra lastbil til skib igen, synes Svendborg ikke at være stedet, hvor dette mål skal opfyldes. Betingelserne herfor er betydeligt bedre f.eks. i Nyborg.

På Langeland er der igangsat undersøgelser af muligheden for at etablere en havn ved Spodsbjerg. Beliggenheden her er optimal ift de nationale og internationale søveje og Vestas nu udvidede fabrik i Rudkøbing. En eventuel realisering af en ny havn i Spodsbjerg skal sammen med etableringen af Femern Bælt forbindelsen også ses som udviklingspotentiale for Svendborg og det sydfynske område.

Svendborg Havn - centrum for øhavets færger

Svendborg havn har fortsat en vigtig rolle som knudepunkt for ø-færgerne til Ærø, Drejø, Skarø og Hjortø. En af grundene hertil er at Svendborg by med sin koncentration af handel og offentlig og privat service, herunder sygehus og

har virksomheden igangsat bygning af fiskekuttere på Frederikssøen. Sammen med et søentreprisefirma på Nordre Kaj og et par store slæbebådsfirmaer, som også har Svendborg som hjemhavn, er det med til at fastholde den maritime atmosfære på havnen nu hvor godsmængden er begrænset.

Fra erhvervsområde til sammensat bydel

Med udløbet i den kommende byrådsperiode af den 5årige karensperiode for planlægning af ændret anvendelse på bl.a. Frederikssøen skal der sættes gang i en samlet planlægning for havnen, som supplerer den planlægning der er foregået omkring banearealer og inderhavn tilbage i 2005. Der vil blive tale om en planlægning der skal forholde sig til havnens nye virkelighed, nye ønsker til arealanvendelse, samspillet mellem erhverv og andre byfunktioner og mulighederne for at anvende havnens særlige kulturarv fremadrettet.

Nye anvendelser i havneområdet

I takt med at strukturforandringer lukker traditionelle produktionsvirksomheder stiger presset fra andre typer af erhverv ligesom interessen fra f.eks. kulturlivet for at bruge de attraktive havnearealer er stigende. Imidlertid er hele havneområdet gennem en lokalplan fra 1988 blevet forbeholdt havnerelaterede erhverv. Efter lukningen af Kelloggs blev der imidlertid i 2003 vedtaget en lokalplan der giver mulighed for en bredere vifte af erhverv i dette område. For banearealerne, området ved Nordre kaj og Jessens Mole, blev der i 2005 vedtaget en lokalplan som giver mulighed for at ændre anvendelsen af disse arealer til blandede bolig- og erhvervsformål. Svendborg Byråd undersøger pt muligheden for at igangsætte en omdannelse af området langs Jessens Mole, hvor der blandt andet påtænkes etableret et nyt hovedbibliotek.

Havnen har altid været kendetegnet ved aktiviteter som til stadighed var under forandring. Dette karakteristiske træk ved havne generelt virker tiltrækkende på bl.a. kulturelle aktiviteter, hvorfor det årlige fødevarermarked også har fundet en ideel lokalisering på havnen. Markedet har udviklet sig til at blive Nordeuropas største af sin slags, og vil formentlig være utænkeligt på et andet sted. Markedet har endvidere inspireret til afholdelse af de såkaldte Farmers Market, som er en månedlig tilbagevendende begivenhed hen over sommeren.

Farmers Market benytter sig af faciliteterne ved Maritimt Center, som efterhånden har

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I forlængelse af Byrådets behandling af en Udviklingsplan for Svendborg Havn, forventes der i planperioden udarbejdet et kommuneplantillæg for Svendborg Havn.



uddannelsessteder, fortsat er "hovedstad" for øerne i Det Sydfynske Øhav. Færgegodstransporten har været jævnt stigende til Ærø (60.000 t/år i 2006) og Svendborgfærgen er Ærøs mest benyttede færgerute.

Ærø Kommune har i 2008, med baggrund i en undersøgelse af den fremtidige færgestruktur for øen, fremsat ønske overfor Svendborg kommune om udflytning af færgelejet fra Svendborg havn til Skovballe på Sydtåsing. Ærø Kommunes mål var at skabe timedrift på en sådan rute ved at besejle den med de to færger fra de nuværende ruter Marstal-Rudkøbing og Ærøskøbing-Svendborg. En ny rute til Skovballe vil medføre ændringer i det Habitat- og EU Fuglebeskyttelsesområde som en stor del af Det sydfynske Øhav er omfattet af, og planerne har derfor været drøftet med statens miljømyndigheder. Indenrigs- og Socialministeriet, Ærø og Svendborg Kommune besluttede på den baggrund i foråret 2009 sammen at gennemføre en undersøgelse af konsekvenserne af alternative linjeføringer for den fremtidige besejling af Ærø.

I september 2009 er der fremlagt en [konsulentrapport](#) som beskriver trafikale, miljømæssige og anlægs- og driftøkonomiske konsekvenser af en udflytning af Ærøfærgen til henholdsvis anløb ved Skovballe og som et alternativ på Fynssiden øst for Ballen. Om en placering ved Skovballe vurderes det i rapporten, "at effekterne i relation til sejlads og gravning af sejltreder, forstyrrelse af trækfugle, etablering af havn og andre anlæg indenfor Natura 2000 området, herunder forringelse af marine og kystbaserede naturtyper for det internationale beskyttelsesområde vil medføre, at der ikke kan forventes godkendelse af planlægningen". Angående en placering ved Ballen konkluderes der, at der "formentlig vil kunne opnå(s) tilladelse ved en VVM undersøgelse, eventuelt med en række tiltag for at imødegå negative effekter fra etableringen." Der er pt ikke taget stilling til sagens videre behandling.

Fra industri til service

Havneområdet har indenfor de seneste årtier løbende ændret karakter. Man møder færre og færre blå kedeltragter. Lukningen først af Svendborg Værft og senere i 2007 af Vestas Towers' afdeling på Frederikssøen har givet et tomrum som endnu et trin i den proces, hvor industrien næsten uafvendeligt afløses af bl.a. serviceerhverv, kultur og oplevelser. Tidligere trin på Svendborg Havn var lukningen af Kelloggs. I dette område langs Østre Havnevej er der gradvist sket en indflytning af nye erhvervstyper, herunder administrative erhverv og kommercielle underholdnings-

indskrevet sig som en væsentligt element i Svendborg havns profil som kraftcenter for gamle træskibe. Fyn Rundt for gamle træskibe og Classic Regatta er to årlige arrangementer, som er med til fastholde og udvikle den maritime kulturarv.

Styrket gæstehavn

Der har været egentlig lystsejls i Svendborg Sund siden midten af 1800-tallet. Forskellige steder i inderhavnen har der været broer for småbåde og lystsejlere. Anvendelsen af Jessens Mole er gradvist overgået fra trafikhavn til mere rekreativ anvendelse og er nu en populær gæstehavn i Det Sydfynske Øhav. I 2008 og -09 har Svendborg Havn gennemført en omfattende fornyelse og udvidelse af området med nye broer, en flydende servicebygning og havnekontor og "Bølgen", som er et flydende opholds- og oplevelsesrum midt i havnebassinet. Herfra er der udsigt til aktiviteter og liv i store dele af havnen. På kajen ud for Toldboden er der etableret opholds- og legearealer til glæde for både gæstesejlere og byens borgere, ikke mindst børn og unge. De nye faciliteter har allerede i 2009-sæsonen betydet en markant fremgang i antallet af gæstesejlere.

Kulturarven som brændstof for udvikling af havnen

I Svendborg findes alle de maritime skoler, her bor masser af søfolk og her har en mængde rederier og shippingfirmaer hjemme. Det maritime i alle dets aspekter er således stadig en væsentlig del af identiteten i Svendborg og det sydfynske område. Det skal tages med når havneområdet udvikles. I modsætning til så mange andre havnebyer har Svendborg muligheden for at havnens udvikling og omdannelse kan ske med fokus på det maritime - blot i nye forklædninger.

Dette perspektiv blev understøttet af at Kulturarvsstyrelsen i 2008, gennem en større national undersøgelse har fastslået, at Svendborg havn hører til blandt Danmarks mest intakte og bedst bevarede havne. Her genfindes alle provinshavnens delelementer og her er mange bevaringsværdige enkeltbygninger. I forlængelse heraf er Svendborg Kommune sammen med de øvrige kommuner omkring ø-havet blevet udpeget som kulturarvskommune med et projekt om den maritime kulturarv i de 5 største havne, herunder Svendborg havn. Fokus i projektet er på hvordan den maritime kulturarv kan bevares og udnyttes fremadrettet i udvikling af erhverv, turisme og bosætning. Læs mere i afsnittet [Kulturarv i byerne](#).



og fritidsaktiviteter. På Frederiksøen er Vestas i nogle af bygningerne afløst af kortere erhvervslejemål ligesom SIMAC er påbegyndt undervisning her i forlængelse af lukningen af Kogtved Søfartsskole..

I forbindelse med Vestas' varsling af lukning i 2007 besluttede Sammenlægningsudvalget i september 2006, at man ikke indenfor den nærmeste femårs periode ville ændre det gældende plangrundlag for Frederiksøen. I den oprindelige havnelokalplan er Frederiksøen udlagt til havnerelaterede erhvervsformål og beslutningen om den femårige "karensperiode" skal ses som et forsøg på at modvirke en kortsigtet forandringsproces.

Trods Svendborg Værfts lukning er der stadig et miljø med reparation af skibe og motorer på havnen. Interessen for at bevare gamle træskibe har sikret Ring Andersens Værft på Frederiksøen som det ældste værft i Danmark og med værksteder og administration på Nordre Kaj reparerer Petersen og Sørensen skibsmotorer - senest

Sammenhængen med bymidten

Betingelsen for at havnen både kan udvikle sit eget liv og blive mere integreret i bymidtens liv er at forbindelserne mellem bymidten og havnen og mellem boligområder og havnen forbedres. Svendborg Kommune har sammen med Real Dania igangsat en undersøgelse af og opstilling af en strategi for den såkaldte "overgangszone" - området mellem Møllergade og Jessens Mole.

Lundeborg Havn

Lundeborg Havn er i dag fiskerihavn, men blev oprindeligt anlagt som ladeplads af godset Broholm og denne status understreges af havnens store bygningsfredede kornpakhuis fra 1863. Ligeledes værdifulde er de senere fiskeritilføjelser - det lange garnhus bag pakhuset samt motorfabrikken, beddingen og isværket. Lundeborg Havn er udvidet mod syd med ny lystbådehavn.



Home › Hovedstruktur › Trafik og infrastruktur › Havne › Strategi og indsats

Strategi og indsats

Masterplan for Svendborg Havn

Inderhavnen og de nedlagte godsbanearrealer er omfattet af lokalplan 349, som har været grundlag for omlægning af vejnettet og giver mulighed for et projekt for ny trafikterminal og andre omdannelsesprojekter langs Jessens Mole, Nordre kaj og på godsbanearialet. Det daværende Sammenlægningsudvalg besluttede i september 2006, at fastholde anvendelsen af Frederiksøen til havnerelateret erhverv i en femårig periode. Inden udløbet af denne karensperiode i september 2011 ønsker Byrådet at igangsætte planlægning for hele Svendborg Havn, en såkaldt masterplan. Herved sikres det at den fremtidige anvendelse på såvel Frederiksø som arealerne omkring inderhavnen vurderes i forhold til et langsigtet perspektiv også for den resterende del af havneområdet.

Strategi for overgangszonen

Byrådet har sammen med Real Dania

igangsat udarbejdelse af en strategi for overgangszonen, dvs området mellem bymidte og havn. Projektforslaget for en ny kollektiv trafikterminal, som er under udarbejdelse, koordineres med denne strategi. Endnu et element der undersøges indenfor dette område er muligheden for placering af et nyt bibliotek eventuelt i tilknytning til trafikterminalen.

Kultur og kulturarv

Den maritime kulturarv er et særligt styrkeområde for Sydfyn og øerne og Svendborg havn har noget helt enestående at byde på med hensyn til liv og oplevelser. En stor del af kulturarven er levende og danner en attraktiv baggrund for udvikling af ny kultur - her er noget at spejle sig i. Byrådet ønsker derfor styrke formidlingen af kulturarven i Svendborg Havn og udnytte havneområdet til kultur- og oplevelsestilbud for såvel lokale som turister.

Status

Vedttaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I forlængelse af Byrådets behandling af en Udviklingsplan for Svendborg Havn, forventes der i planperioden udarbejdet et kommuneplantillæg for Svendborg Havn.



Retningslinjer

Lovgivning

I henhold til [Planlovens § 11 a, stk. 1](#) er det et krav at kommuneplanen

indeholder retningslinjer for beliggenheden af trafikanlæg.

tilvejebringelse af det fornødne planlægningsmæssige grundlag.

Udvidelse af eksisterende havne

- Udvidelse af Svendborg og Lundeberg havn kan ske, såfremt nationale eller regionale interesser herved ikke tilsidesættes og såfremt udvidelsen ikke kræver et særskilt VVM tillæg til kommuneplanen.

Nye havneanlæg

- Etablering af nye havneanlæg uden tilknytning til Svendborg og Lundeberg havne, forudsætter særskilt

Status

Vedtaget den 17. december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreføret. Der er ikke foretaget opdateringer eller andre ændringer, selvom dele af afsnittet er uaktuelt.

I forlængelse af Byrådets behandling af en Udviklingsplan for Svendborg Havn, forventes der i planperioden udarbejdet et kommuneplantillæg for Svendborg Havn.



[Home](#) › [Hovedstruktur](#) › [Trafik og infrastruktur](#) › [Sydfyns Flyveplads](#)

Sydfyns Flyveplads

Sydfyns Flyveplads på Tåsinge er én ud af tre mindre flyvepladser på Fyn, som supplerer Odense Lufthavn. Flyvepladsen

støjkonsekvensområdet omkring Sydfyns Flyveplads.

Status

Vedtaget den 17.



supplerer Odense Lufthavn. Flyvepladsen dækker såvel erhvervs- som fritidsmæssige behov og er kendetegnet ved en relativt stor andel af ikke lokale operationer. Flyvepladsen har landingsbane i græs og har dermed begrænsede anvendelsesmuligheder ift større fly og anvendelse på alle tider af året.

Baggrund

I 1990 blev der udarbejdet en rapport på baggrund af en analyse af udviklingsmulighederne for Sydfyns Flyveplads - herunder i fase tre en asfaltering af landingsbanen. I de første to faser af planen er banen drejet og der er derefter etableret landingslys.

Med det sydfynske områdes forbedrede tilgængelighed i forlængelse af den faste forbindelse over Storebælt og senest åbningen af Svendborgmotorvejen er behovet for flyvning som alternativ til bilen blevet mindre. Sydfyns Flyveplads' fremtidige rolle må derfor forventes primært at ligge indenfor fritidsbrug og en mindre grad af erhvervsmæssig anvendelse. Der er de seneste år sket en stigende anvendelse af helikoptere til transport og erhvervsmæssig anvendelse ligesom helikopteren er nødvendig i forbindelse med betjeningen af øerne i forhold til Svendborg Sygehus. Etablering af en helikopterlandingsplads kunne derfor være et fremtidigt behov.

Flyvepladser er årsag til en væsentlig støjbelastning af omgivelserne og det er vigtigt at der ikke placeres boliger og anden støjfølsom anvendelse så tæt på flyvepladsen at dette giver uacceptable støjgener.

Omkring flyvepladsen er der fastlagt et støjkonsekvensområde efter Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser. Støjkonsekvensområdet er beregnet efter den såkaldte Day-evening-night level metode (DENL-metoden) som vægter støj om aftenen og natten højere end støj om dagen. I beregningerne indgår bl.a. forudsætninger om trafikmængden, fordelingen af flytyper og fordelingen af trafikken på året, ugen og døgnnet.

Mål

Det er Byrådets mål, at:

- Sydfyns Flyveplads imødekommer såvel erhvervs- som fritidsmæssige behov.
- sikre, at støjbelastningen og andre miljømæssige belastninger fra flyvepladsen holdes på et acceptabelt niveau.

Retningslinjer



- ▲ Flyv
- Støj
- Støj

Fortolkningsbidrag vedr. flystøj

Det skal ved udvidelse af Sydfyns Flyveplads dokumenteres, at eksisterende eller planlagt støjfølsom arealanvendelse som hovedregel ikke påføres støjniveauer, der er højere end støjgrænserne for flyvepladser. Disse støjgrænser må endvidere ikke overskrides ved etablering af ny støjfølsom arealanvendelse. På kortet er der omkring Sydfyns Flyveplads angivet et

støjkonsekvensområde der i spring på 5 dB viser, hvor støjgrænserne kan overholdes. Støjgrænser for Sydfyns Flyveplads ift. forskellige arealanvendelser:

| Arealan | Støj |
|--|-------|
| Boligomr og inkl. støjfølsom udendørs opholds- og institutio | 45 dB |
| Spredt bebygge i det åbne land | 50 dB |
| Rekreationsområder med overnatn | 45 dB |
| Rekreationsområder uden overnatn | 50 dB |
| Liberaler erhverv m.v. i byområd | 60 dB |

Udvidelse af Sydfyns Flyveplads

- Øgede aktiviteter på Sydfyns Flyveplads må kun ske, såfremt det kan godtgøres at væsentlige nationale og regionale samt internationale

december 2013.

[Se byrådets referat.](#)

Ændring ift. Kommuneplan 2009

Afsnittet er videreført med enkelte opdateringer.



Lovgivning

I henhold til [Planlovens § 11 a, stk. 1](#) er det et krav at kommuneplanen indeholder retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg.

I henhold til [Planlovens § 11 a, stk. 1](#) skal kommuneplanen

indeholde retningslinier, der sikrer, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener.

naturbeskyttelsesinteresser ikke tilsidesættes. Ved nationale eller regionale interesser forstås de interesser, der er udtrykt i kommuneplanens retningslinjer for miljøbeskyttelse, naturbeskyttelse, landskabsbeskyttelse, kulturmiljøbeskyttelse og kommuneplanens arealreservationer for andre formål.

- Det skal ved udvidelse af Sydfyns Flyveplads endvidere dokumenteres, at der er behov for udvidelsen.
- Såfremt Sydfyns Flyveplads udbygges med fast overflade på banearealerne, skal der samtidig etableres passende renseforanstaltninger for overfladevandet, som kan indeholde afisningsmidler. Formålet skal være at overholde mål for recipientkvaliteten.

Flystøj

- Der må ikke placeres støjfølsom arealanvendelse indenfor