

# Skriv med i FAA-debatten!

Fyns Amts Avis er - inden for lovgivningens rammer - åben for alle indlæg med tydelig afsender.

- Venligst oplys telefonnummer. (Nummeret kommer ikke i avisen).
- Læsere i eller indlæg om området Sydlyn, Midtlyn, Langeland og Ærø nyder fortrin på debatsiderne.
- Skriv kort! Fyns Amts Avis' debatredaktion forbeholder sig

ret til at returnere indlæg, som overskrider maksimum-grænsen på 2000 anslag inkl. mellemrum.

- Skriv gerne en "Replik", de korte indlæg på højst fem sætninger.
- Efter forudgående aftale med Debat-redaktionen modtages her

til Debat-siderne (ikke på lokal-sider) et Synspunkt på max. 4500 anslag inkl. mellemrum.

- Kronik - også kun efter forudgående aftale med redaktionen: 6500 anslag inkl. mellemrum.
- Fyns Amts Avis modtager helst

læsernes debat-indlæg sendt som mail til [debat@faa.dk](mailto:debat@faa.dk). Indlæg med maskinskrift eller med tydelig håndskrift modtages også. Post-adresse står på modstående side.

- Når du har sendt dit indlæg til [debat@faa.dk](mailto:debat@faa.dk), tilsendes du en

automatisk genereret kvittering for, at avisen har modtaget din mail. Venligst send kun indlæg til én mail-adresse på avisen.

- Fyns Amts Avis ønsker alle læsere en god debatlyst. Skriv med!

Af Johnni Balslev, Ellen Marsvins Allé 3, Thurø.

## FAA-kronikken



# Et smukkere Svendborg



■ Frederiksgade bør føres frem til at tjene sit formål som samlingspunkt for folk, der skal spise eller more sig, skriver Johnni Balslev. Foto: Michael Bager.

## Byudvikling

I erkendelse af, at Svendborg på nogle områder har haft en utids-svarende tilgang til fornyelse af området mellem Møllergade og Jessens Mole, har kommunen nedsat et bredt sammensat OmrådeForum, der skal tage stilling til forslag fra almindelige borgere om fornyelse af området. Der er afsat i alt 45,5 mio. kroner til område- og bygningsfornyelsen. De af Byrådet valgte forslag skal allerede sættes i værk i 2016.

**Klosterplads ledte oprindeligt** byens ankomende gæster ind i bymidten. De mødtes af en række flotte bygninger med en terrasseformet plads ned mod banen. Man blev elegant ledt op ad Klosterstræde ind i byens centrum. Den funktion trådte i baggrunden, da bilismen var i fremmarch. Vejen blev stærkt udvidet og terrasserne blev afløst af en bastant mur.

**Det vil være naturligt** at reetablere området mellem stationen og Klosterplads med de imponerende bygninger, der vender mod stationen. Det vil betyde nedrivning af den

triste mur foran bygningerne og genetablering af de brede terrasser ned mod stationen. De ti parkeringspladser på Klosterplads bør nedlægges og området indgå i ét sammenhængende rekreativt område - en reel plads, der indbyder til aktiviteter i tråd med Svendborgs medlemskab af Cittaslow.

**Den sparsomme private biltrafik** bør ledes uden om området. Toldbodvej tjener i dag ingen indlysende funktion for privat biltrafik. Der er allerede aflastningsmulighed ad Dronningemaen og til dels ad Jessens Mole, Havnepladsen og Brogade/Kullingsgade.

”Det ville være en yderligere understregning af pladsen, hvis bygningen med Heidis Bier Bar kunne få sin oprindelige facade tilbage.

**Det ville være en yderligere understregning af pladsen, hvis bygningen med Heidis Bier Bar kunne få sin oprindelige facade tilbage.** Der var tre rækker stræbende vinduer fra bund til top. De to yderste rækker afsluttedes af små dekorative spir. I dag er bygningen skæmmet af en hensynsløs renovering fra 1960'erne.

**En respektfuld reetablering** af Klosterplads vil ikke alene give en flot velkomst til Svendborg for de tilreisende med tog, bus og båd, den kan også underbygge den oprindelige

linje mellem by og havn gennem Frederiksgade.

**Frederiksgade er i dag** Svendborgs vigtigste ”forlystelsesgade”. Som trafikeret vej tjener den kun som adgang til en P-plads ved banen. En P-plads af midlertidig karakter.

Frederiksgade giver et noget nedslidt indtryk. Den er hverken fugl eller fisk. Som et naturligt bindeled mellem havn og by er den klart underprioriteret. I stedet bør Frederiksgade føres frem til at tjene sit formål som samlingspunkt for folk, der skal spise eller more sig. Samtidig kan den få understreget sin klare funktion som en indlysende forbindelse mellem bymidten og havnen. Uden trafik og trapper.

Det mest trafikerede fortovej på gadens sydside ender i dag i et uoverskueligt sving uden sikker mulighed for at krydse over. I sig selv stærkt betænkeligt. Med den nye funktion vil gaden få en naturlig sammenhæng med Klosterplads. Udeservering, grønne islæt og bænke kunne løfte gaden ind i vort årtusinde.

**Svendborg kunne have** mange skønne grønne åndehuller til liv og eftertanke. Men alle de grønne muligheder mellem Møllergade og Jessens Mole er i dag optaget af parkeringspladser. Det harmonerer meget dårligt med Svendborgs image som Cittaslow-by. De grønne åndehuller kan dog næppe etableres, for der

findes nogle solide løsninger på byens parkeringsproblemer. Hidtil er de løst hen ad vejen uden en målrettet trafikpolitik.

Det var selvfølgelig heller ikke helt nemt at se, hvor hurtigt bilismen tvang os til mange hovsåløsninger. Bykerner blev smadret, beboere blev isoleret af stærkt trafikerede veje og grønne pladser blev omlagt til P-pladser.

**Nu er tiden imidlertid kommet**, hvor mennesket igen bør træde ind i bybilledet som den væsentligste faktor. En udvikling, der ses implementeret i mange progressive kommuner. Her er man klar over, at den shopping, der foregår i byernes centrum er vidt forskellig fra den, der foregår i de store indkøbscentre i byernes udkanter.

I bykernen vil man have et stimulerende shoppingmiljø med mange supplerende tilbud om oplevelser og muligheder for afslapning med mad og drikke. I indkøbscentrene drejer det sig mere om storkøb og bil lige til døren.

**Når talen falder på** nedlæggelse af P-pladser, vil vi være tvunget til at se på alternative løsningsmodeller. Det er ingen hemmelighed, at Svendborg næsten ikke har nogen P-pladser i konstruktion, enten som P-kældre eller i deciderede P-huse. Derimod er der mange P-pladser, der skæmmes byens historiske plad-

ser og veje.

Da bilister i dag er indstillet på at betale noget for en P-plads, er det ellers indlysende at få sat gang i etableringen af P-pladser i konstruktion. Gerne som private entrepriser med faste rammer.

**FAF opførte store siloer og pakhuse** på havnen. Senere blev de overtaget af DLG. DLG har imidlertid for nyligt skåret kraftigt ned på deres aktiviteter på Svendborg havn.

Flere store pakhuse og kornsiloer kunne komme på tale som P-huse. De kan rumme langt over 500 P-pladser. Bygningerne er ikke en æstetisk nydelse, men de knytter sig til havnens udtryk og kan derfor godt blive liggende uden at føre til ramaskrig fra de omkringboende. En malet skonnert på siden af den hvide DLG-silo kunne vel se flot ud.

Der må kunne laves en gunstig aftale med en privat entreprenør om forpagtning af en eller flere bygninger, med det formål at etablere elektronisk styrede P-pladser.

**En del af indtægten** fra P-pladserne kunne gå til en gratis shuttlebus. Bussen kunne med korte mellemrum køre til trafikterminalen, op ad Møllergade med stop i den høje ende og videre til Centrumpladsen med stop ved bio og Rådhuset. Et stop kunne følge ved krydset Vestergade/Gerritsgade og endelig et stop ved færgerne i havnen. En sådan rundtur på 10-15 minutter vil bringe kunder frem til de væsentligste handlegader og betjene de vigtigste trafikterminaler.

**De nævnte forslag** har en værdi i sig selv, men har også betydning, hvis Svendborg vil tiltrække aktivitet, turister og dermed øget omsætning. I sidste ende også tilflytning og arbejdspladser.

Disse og mange andre gode forslag vil blive lagt frem på den offentlige borgerdag den 1. oktober.

**Johnni Balslev er bosat i Svendborg, men har arbejdet med borgerinddragelse i byfornyelsen af Indre Vesterbro i København. Et projekt med bl.a. fornyelse af 24 boligkarreer til over 6 mia. kroner. Kronikøren sidder som den ene af to borgerrepræsentanter i OmrådeForum. Læs mere under "liv i min by" på nettet.**

**Kronikken her beskriver alene et privat forslag.**