

Byliv og infrastruktur

Strategi



Byliv og infrastruktur – Strategi

er udarbejdet af Sønderborg Kommune
i samarbejde med COWI A/S og Gehl Architects.

Godkendt i byrådet den 6. maj 2015

Sønderborg Kommune
Teknik og Miljø
Rådhusstrøget 10
6400 Sønderborg
T 88 72 64 00
Email: post@sonderborg.dk

www.sonderborgkommune.dk

2 – Byliv og infrastruktur



FORORD

I Sønderborg Kommune ønsker vi at udvikle bylivet og fremme turismen, blandt andet ved at det skal være nemt at komme rundt til byens mange aktiviteter. Vi forventer derfor en stigende trafikmængde, og da vi samtidig har en ambition om at være en CO₂-neutral kommune i 2029, giver det en række trafikale udfordringer.

En af disse udfordringer er udviklingen af et sammenhængende netværk af byrum, der kan tilbyde et udvalg af oplevelser og sammenkæde de forskellige dele af byen. Det er vort ønske at få bymidten til at hænge trafikalt sammen samtidig med, at vi sikrer en gnidningsfri trafikafvikling. Dette kræver en god infrastruktur, der tilgodeser både bilister, cyklister og gående.

Den nye trafikplan er derfor baseret på en lang række analyser, som f.eks. undersøgelser af trafikstrømninger i byen. Med planen "Strategi for byliv og infrastruktur" sætter vi disse analyser i perspektiv til de bæredygtige principper for byudvikling og CO₂-reduktion.

Projekterne i trafikplanen er et skridt på vejen, men det er vigtigt, at vi også tænker nyt, finder alternative ruter og ændrer vores trafikvaner.

Med trafikplanen ønsker vi at skabe grundlaget for et spændende byliv både for vores borgere og gæster og understøtte, at Sønderborg bliver en bæredygtig og tilgængelig by. Det skal være nemt og sikkert at besøge byen.



Frode Sørensen
Teknik- og miljøudvalgsformand

INDHOLD

- 3 Forord
- 4 Indledning
- 5 Hvordan har byen udviklet sig siden 2007
- 8 Bylivsanalyse og -strategi for Sønderborg bymidte
- 12 Byens handelsliv, status og perspektiver
- 14 Den trafikale infrastruktur
- 17 Hvordan kommer byen til at ændre sig i de kommende år
- 18 Oversigt over projekter
 - 19 1. Bymidten
 - 20 2. Aktivering af areal for enden af Brogade
 - 21 3. Arealer omkring Sønderborg Slot
 - 22 4. Omdannelse af Rønhaveplads og forbindelsen til Mølledammen
 - 23 5. Trafik i den sydlige del af bymidten
 - 24 6. Boligområder trafiksikres
 - 25 7. Forbindelse mellem Alsion og bymidten
 - 26 8. Bedre adgang til Nordhavnen
 - 27 9. Cyklister fra opland til midtbyen
 - 28 10. Mere byliv ved Sønderborghus og Vingården
 - 29 11. Kollektiv trafik
- 30 Vil du vide mere

INDLEDNING

Alle byer forandrer sig i disse år, og der er stor konkurrence om at tiltrække nye indbyggere, ny handel, nye aktiviteter og flere besøgende. Sønderborg by tager udfordringen op, og med denne strategi for byliv og infrastruktur tager vi skridtet hen imod en by, som har en større grad af tiltrækningskraft på alle punkter.

Strategien går hånd i hånd med en række initiativer, som allerede er sat i søen af enten kommunen eller interesseorganisationer, foreninger eller et samarbejde imellem disse. Det er vigtigt at understrege, at virkeliggørelse af strategien vil fordrer, at alle parter trækker i samme retning og bakker op om strategien.

Liv i byen er altafgørende. Hvis der ikke er liv i gaderne og hvis ikke byen tilbyder sig med aktiviteter, kultur, sport, events mv, er byen ikke attraktiv at leve eller opholde sig i.

Sønderborg har alle forudsætninger for at klare sig godt i konkurrence med andre byer, byen har et naturligt godt afsæt for at blive endnu mere attraktiv, hvis udfordringerne angribes i tide og på den rigtige måde.

Trafik i en by er en nødvendighed, for ellers er den ikke tilgængelig og inviterende. Sønderborg har et godt trafiknet, man kan som bilist finde ind i byen og finde frem til en parkeringsplads i nærheden af sin destination uden problemer. For cyklister og gående er der udfordringer der skal findes løsninger på. Der er ikke skabt den optimale vægning imellem tilgængeligheden for de forskellige transportformer. Hvis man ankommer med tog eller bus er der ligeledes problemstillinger som denne strategi kommer med løsninger på.

Strategien er udfordrende, man kan ikke forestille sig ændringer i en by som ikke har såvel tilhængere som modstandere. En strategi skal være udfordrende, for uden forandringer bliver byen stillestående, og uden udvikling vil byen sygne hen. Nu er tiden inde til at tænke i nye baner og træffe beslutninger, som løfter byen til det næste niveau.

Strategien indeholder projekter som kan gennemføres over de nærmeste år, og der er desuden skitseret muligheder længere fremme. Den er blevet til i en demokratisk proces, hvor interessenter er inviteret til bordet og har givet deres input til strategier.

Strategien bygger videre på politiske visioner som er formuleret i den kommunale planlægning, så den står ikke alene. Alle forslag i strategien kan gennemføres uden at gå på kompromis med den nuværende kommunale planlægning



HVORDAN HAR BYEN UDVIKLET SIG SIDEN 2007

NYERE BYRUM

Rådhusstorvet

Torvet er blevet lukket for den almindelige trafik og det er blevet muligt for restauranterne at bruge det centrale torvområde til servering. Det er rigtigt populært i sommerperioden. I bymidteprojektet indgår torvet med nye belægninger.

Bryggerstorvet

Første del af bymidteprojektet, udført i 2013-14, er udført med ny granitbelægning og riste for regnvand. Renoveringen af belægning har skabt en visuel helhed over torvet.

Apotekerhaven

Er anlagt på ny i 2014. Stier og grønne græsflader spiller nu bedre sammen og medvirker til en øget brug af området. Stierne forbinder på fin vis vigtige gålinjer og de grønne græsarealer danner modvægt til de store granitbelagte arealer. Med tiden vil Apotekerhaven fremstå endnu mere grøn, når træer og buske har fået fat. Haven har betydet, at der er åbnet op for en vigtig passage via Wohlenberg til Perlegade. Endelig har det været muligt, med fjernelse af bunkeren, at tilgodese de nærmeste ejendomme med bedre tilkørsel til Østergade.

Rønhaveplads

Pladsen er ændret med opholdsarealer og scene. Den er en del af bymidteprojektet, men endnu ikke fastlagt nærmere.

Kongevejsparken

Parken er tilført nye legeredskaber, der er mere attraktive og opfordrer til mere aktiv leg.

Nørrebro 1, skøjtebanen

Der er i 2014 vedtaget lokalplan, der sikrer, at pladsen kan benyttes som skøjtebane om vinteren og til sportslige aktiviteter, boldspil mv. om sommeren. Pladsen har en synlig beliggenhed og bidrager til liv på havnefronten, især i den mørke tid, hvor den fremtræder flot med belysning.





TILTAG I SØNDERBORG INDRE BY PÅ TRAFIKOMRÅDET

I perioden fra 2007 til 2014 har Sønderborg Kommune etableret følgende trafikale ændringer i Sønderborg midtby:

Ved Apotekerhaven

I forbindelse med etablering af handelslivet omkring Apotekerhaven er der sket trafikale ændringer/omlægninger på de omkringliggende veje for at sikre trafikafviklingen i den del af gågaden.

På Østergade er der sket en vejumlægning så der samtidig med at trafikken kan afvikles i begge retninger er mulighed for at køre til og fra Borgens parkeringskælder ad en rampe midt på vejen.

Stykket af Kastanie Alle mellem Østergade og Jernbanegade blevet ændret med gågade-belægning, men med mulighed for at køre til parkeringspladsen ved Broager Sparekasse.

Østergade

I forbindelse med plan for renovering af bymidten/gågaderne, er strækningen af Østergade mellem Perlegade og Kastanie Alle blevet ensrettet fra Perlegade mod Kastanie Alle. Samtidig er der lavet cykelsti i nordsiden, som tillader at cyklister fortsat kan køre i begge retninger på strækningen.

Mariegade

Med ensretningen af Østergade er der sket ændringer på Mariegade, så den på det sydlige stykke er blevet ensrettet fra Æblegade mod nord.

Byrådet besluttede allerede før 2007, at Z-aksen (Jernbanegade-Perlegade-Østergade) skulle ensrettes mod Østergade. Ensretningen på Mariegade er etableret for at sikre at bl.a. taxi har mulighed for at komme til Kong Chr. X bro.

Parkeringshenvisning

I foråret 2014 er der etableret parkeringshenvisning til de større centrale parkeringspladser i bymidten, for at sikre trafikstrømmen i den indre by, samt minimere "forgæves/unødvendig" trafik til disse, og for at brugerne nemt og hurtigt kan finde en parkeringsplads.

Rosengade

I forbindelse Borgens åbning blev der udført et forsøg med ensretninger i bymidten, herunder på Rosengade. Under og efter forsøgsperioden efter borgerdialog og ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt blev det besluttet, at opsætte midlertidige chikaner i nordsiden af Rosengade, så trafikken bliver flyttet ca. 1 m. væk fra indgangene til husene.

Nørre Havnegade

Vejforløbet fra Helgolandsgade til "Verdens Ende" er blevet omlagt som del af den fremtidige bydel på havnen.

Arnkilgade

For at øge trafikikkerheden er der foretaget en ombygning af Arnkilgade, så der er cykelsti og fortov i begge vej-sider. Samtidig er der etableret buslommer i begge vejsider ved Sydvang, for at sikre adgang til Sønderborg Sygehus fra den offentlige transport.

Alsgade / Lavbrinkevej

Udkørslen fra Lavbrinkevej til Alsgade blevet lukket for kørsel med biler for at øge trafikikkerhedsarbejdet. Cyklistere og gående kan fortsat passere.

Alsgade / Centerpassagen

Krydset er blevet ombygget til et regulært 4-benet kryds, for at øge trafikikkerheden og sikre udkørsel fra de ejendomme, som ligger umiddelbart syd for signalanlægget.



BYLIVSANALYSE OG -STRATEGI FOR SØNDERBORG BYMIDTE

BYLIVSANALYSE

Bylivsanalysen påviser en række udfordringer både for de mennesker, som færdes og opholder sig i Sønderborgs bymidte, og for oplevelsen af Sønderborgs herlighedsværdier.

Analysens hovedtemaer peger på behovet for målrettede strategier, som kan forbedre de bløde trafikanters frie bevægelse, orientering og oplevelse af byen.

BYLIVSSTRATEGI

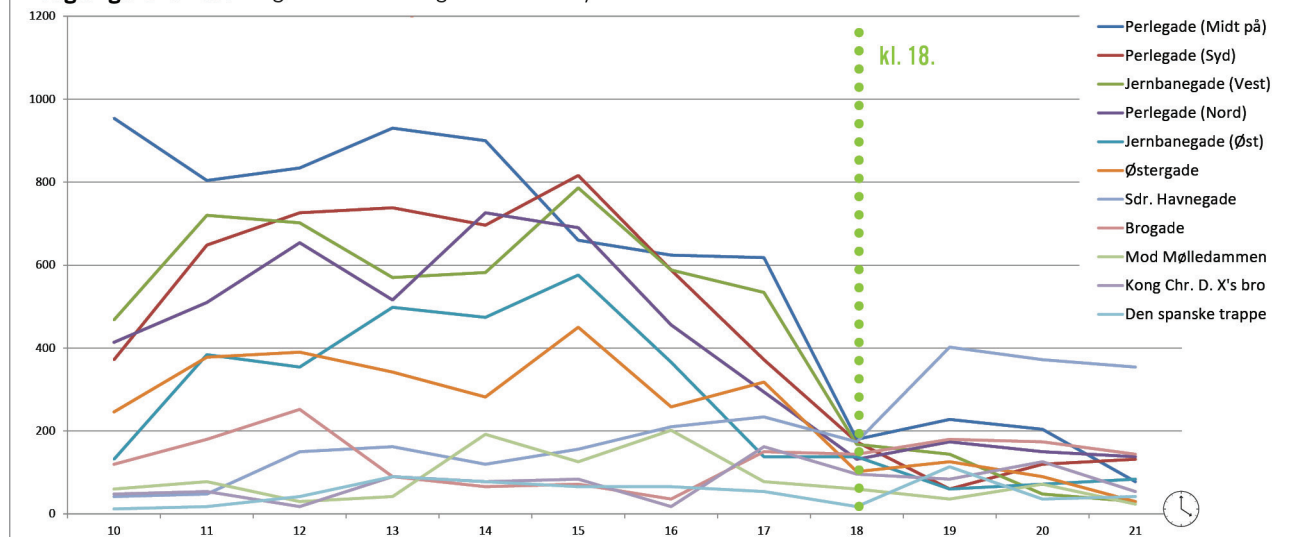
Strategien skal medvirke til at styrke Sønderborgs identitet, aktivitet og byliv.

Sønderborgs herlighedsværdier udnyttes i dag ikke fuldt ud. Der skal skabes et mere sammenhængende netværk for gående, som forbinder destinationerne.

Bymidten i Sønderborg er karakteriseret ved, at gågaden udgør byens hovedpulsåre med det største antal gående. Her er byens detailhandel koncentreret.



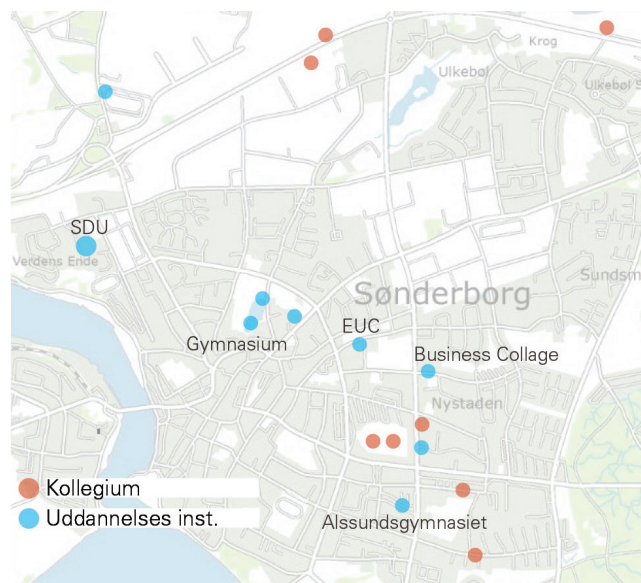
Fodgængeraktivitet - registreret i udvalgte centrale byrum*:



I bymidten findes desuden en række vigtige destinationer – både for besøgende og for daglige brugere. Bylivets udfordring er, at der i dag er svage koblinger mellem gågaden og byens mange destinationer. Det gælder i særdeleshed koblingerne til:

- › Havn og promenade.
- › Slottet.
- › Byens boligområder i umiddelbar nærhed til bymidten.
- › Stationen og Alsion.

Det er nemt at komme til Sønderborg med forskellige transportformer, men som fodgænger og cyklist er det vanskeligt at finde vej og komme frem i byen.



Som fodgænger er ankomsten til bymidten præget af:

- › Store skilte henvendt til biler.
- › Byens bagside, der ikke tydeligt kommunikerer vejen til centrum.
- › Parkeringsarealer, der ikke signalerer byliv.

Resultatet er, at meget få mennesker færdes til fods på de veje, der omkranser bymidten.

Sønderborg har med sine mange skoler og uddannelsesinstitutioner mange børn og unge til stede i byen året rundt, hvilket udgør et godt grundlag for byliv. Men der er relativt få skoler eller ungdomsboliger tæt ved bymidten, hvilket medvirker til at de unges hverdagsliv ikke giver liv og aktivitet til bymidten.

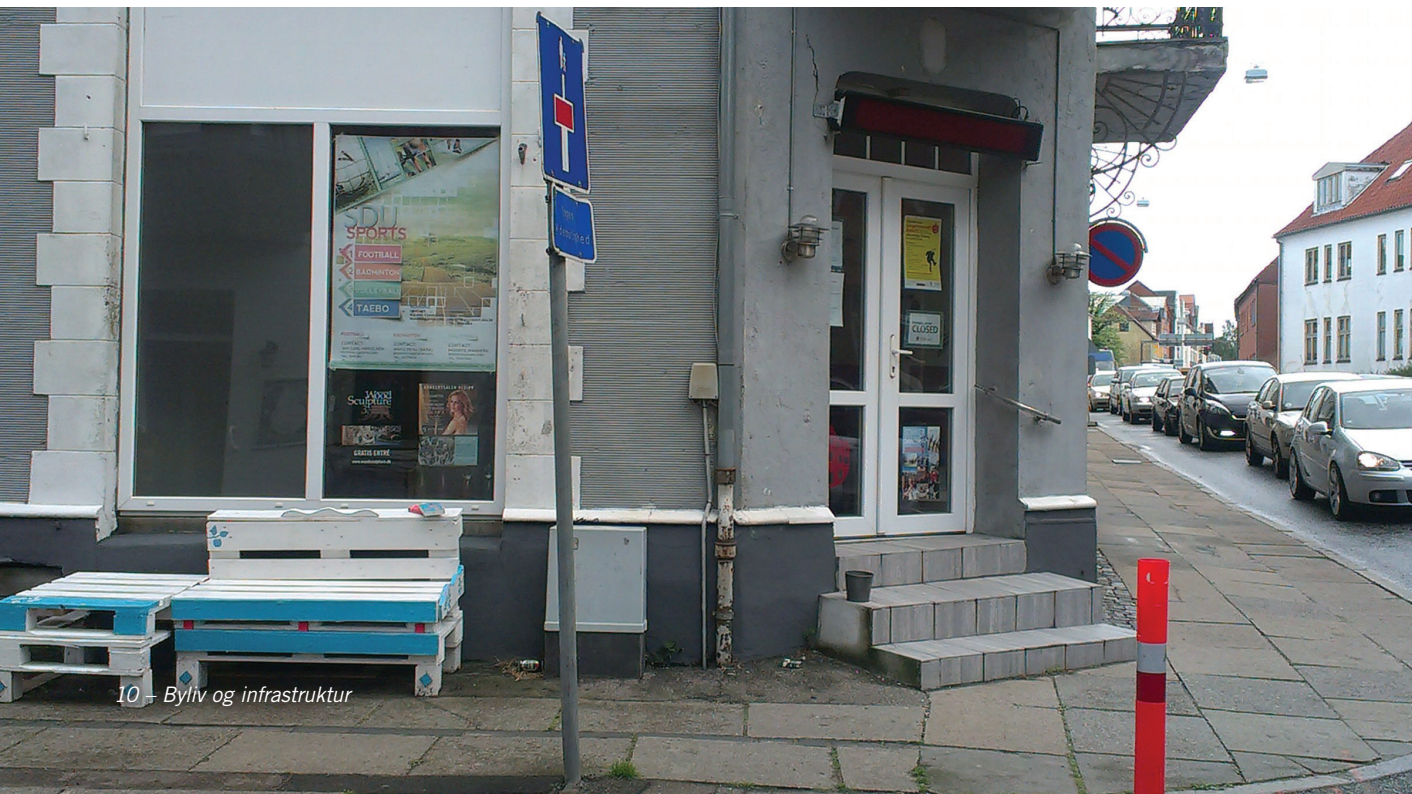




Bymidtens offentlige rum har desuden relativt få tilbud målrettet leg og ophold for børn; byens legepladser ligger generelt udenfor Ringgade.

Fodgængeraktiviteten i bymidten relaterer sig mest til handel – der er folk på gaden, når butikkerne er åbne, og på de steder, hvor café/restaurationslivet er aktivt om aftenen, hvilket især er på Sdr. Havnegade. Bymidten indgår ikke i pendlernes bevægelsesmønster idet myldretiden ikke kan aflæses på fodgængertællingerne, se forrige side.

Sønderborg rummer mange attraktioner tæt på bymidten, men de bidrager ikke til byens liv.



En række af byens vigtige destinationer er forholdsvis usynlige og er ikke velintegrerede i byen. De bidrager dermed ikke i tilstrækkelig grad til byens liv. Det skyldes en række udfordringer såsom:

- › attraktionerne er svære at komme til – barriereeffekt.
- › attraktionerne befinder sig i introverte bygninger.
- › attraktionerne understøttes ikke af gode byrum.

Sønderborg har gode, men ensartede byrum.

Sønderborg er en by med en menneskelig skala – med mange byrum og store parkområder.

Parkerne ligger dog afskåret fra bymidten og mange af byrummene i bymidtens periferi er optaget af parkering. Desuden inviterer mange af byrummene ikke i tilstrækkelig grad til ophold og aktivitet; de mangler diversitet og et program, som inviterer til andet end passivt ophold.



BYENS HANDELSLIV, STATUS OG PERSPEKTIVER

Sønderborg Kommune er netop i gang med at udarbejde en detailhandelseanalyse for hele kommunen. Dette afsnit er et uddrag af de foreløbige konklusioner, der vedrører Sønderborg by.

Sønderborg er kommunens naturlige handelscenter. I kraft af byens centrale beliggenhed, størrelse og tradition som købsstad trækker byen kunder til fra hele kommunen. I efteråret 2013 åbnede Borgen med ca. 50 butikker. Borgen har haft – og vil fortsat få – en betydelig indflydelse på detailhandlen i Sønderborg.

DETAILHANDLENS RAMMEBETINGELSER

De næste år forventes indbyggertallet i Sønderborg Kommune at falde og dermed vil det samlede forbrugsgrundlag i Sønderborg Kommune ligeledes falde.

De seneste 5 år er e-handlen fordoblet. Det betyder, at de fysiske butikker i stigende grad bliver konkurrenceudsat fra internetbutikkerne.

Med kort afstand til grænsebutikkerne og Flensborg spiller grænsehandlen en rolle for detailhandlen i Sønderborg. På den anden side har de mange turister en positiv effekt for detailhandlen.

Fortsat koncentration af udvalgsvarebutikkerne vil betyde, at butikkerne i Sønderborg bymidte i endnu højere grad placerer sig centralt i bymidten eller i Center Øst.

UDVIKLINGEN 2006-2014

I perioden 2006-2014 er detailhandlen i Sønderborg Kommune under ét reduceret med 15-20 % målt på antal butikker og omsætning. På landsplan har reduktionen

været ca. 10 % i perioden. Det faldende indbyggertal og grænsehandelen vil fortsætte denne udvikling. Borgen og det fortsatte arbejde med at skabe en attraktiv bymidte vil få positiv betydning for udviklingen af Sønderborgs handelsliv.

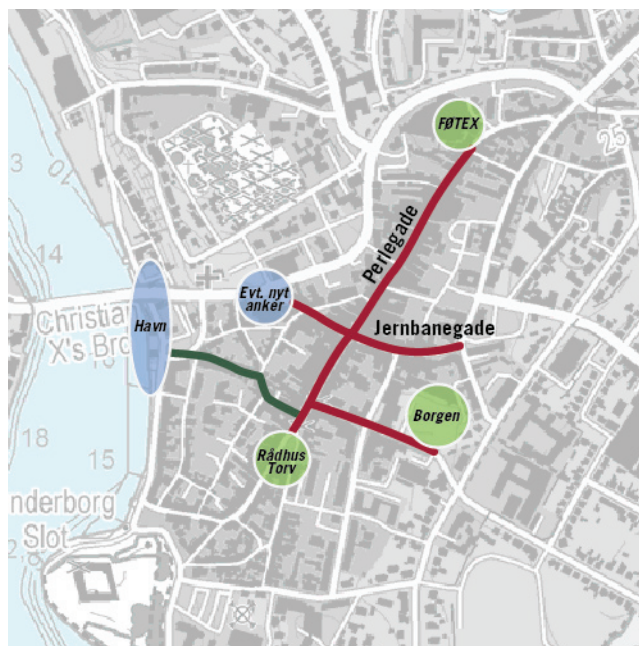
SØNDERBORG SOM HANDELSBY

Detailhandlen i Sønderborg by er opdelt på to centrale handelsområder: Center Øst med de store butikker med pladskrævende varer og gågaden med de mindre udvalgsvarebutikker og det hyggelige handelsmiljø. De ca. 20 butikker i Center Øst omsatte i 2013 for i størrelsesordenen 800 mio. kr. Til sammenligning omsatte de ca. 115 butikker i bymidten også for i størrelsesordenen 800 mio. kr. i 2013. Med åbningen af Borgen er den samlede attraktivitet af Sønderborg som handelsby steget. Flere kædebutikker flyttet til nye lokaler i Borgen, og det har efterladt Perlegade og Jernbanegade med flere tomme butikslokaler. Borgen har kun eksisteret siden slutningen af 2013, og den fulde effekt af butikscentret vil formentlig vise sig de kommende år.



VIGTIGHEDEN AF ATTRAKTIVE ANKERFUNKTIONER

I bymidten udspænder Perlegade og Jernbanegade handelsmiljøet. Detailhandlen er afhængig af et dagligt kundeflow, og med stærke ankerfunktioner i hver ende af gågademiljøet kan der skabes grundlag for et stærkt handelsliv. Føtex har siden starten af 1990'erne været ankerpunkt i den nordlige del af Perlegade. Borgen åbnede i 2013 som et stærkt ankerpunkt i den sydøstlige del af gågadeområdet. Med et ankerpunkt i den vestlige del af Jernbanegade vil der på sigt være mulighed for et bedre kundeflow gennem hele gågadeområdet.



DEN TRAFIKALE INFRASTRUKTUR

Den præcise fællesbetegnelse for veje, gader, stier, fortove, pladser og den kollektive trafik er "den trafikale infrastruktur". I daglig tale dækker begrebet "infrastruktur" over de samme områder. I denne strategi bruges sidstnævnte betegnelse.

Sønderborg Kommune har allerede udarbejdet forskellige planer omhandlende trafikken i Sønderborg. I dette afsnit redegøres der for de foreliggende planer, herunder beskrives vej- og stinettet og dets klassificering.

Det skal bemærkes, at alle planerne er levende dokumenter, der løbende justeres. F.eks. har motorvejen betydet, at nogle cykelstier er blevet prioriteret højere end tidligere vurderet.

VEJKLASSER

I Vejklassificeringsplanen er der foretaget en ny klassificering af vejnettet, som følger af kommunesammenlægningen i 2007. Vejklassificeringen danner baggrunden for administrationen på vejområdet og bidrager endvidere til en langsigtet planlægning, der angiver hvilke mål og intentioner Sønderborg Kommune vil arbejde hen imod på vejområdet.

Formålet med vejklassificeringen er at angive nogle overordnede retningslinjer for, hvilken funktion vejene i hver enkelt vejklasse skal have og hvordan vejene bør udformes og indrettes.

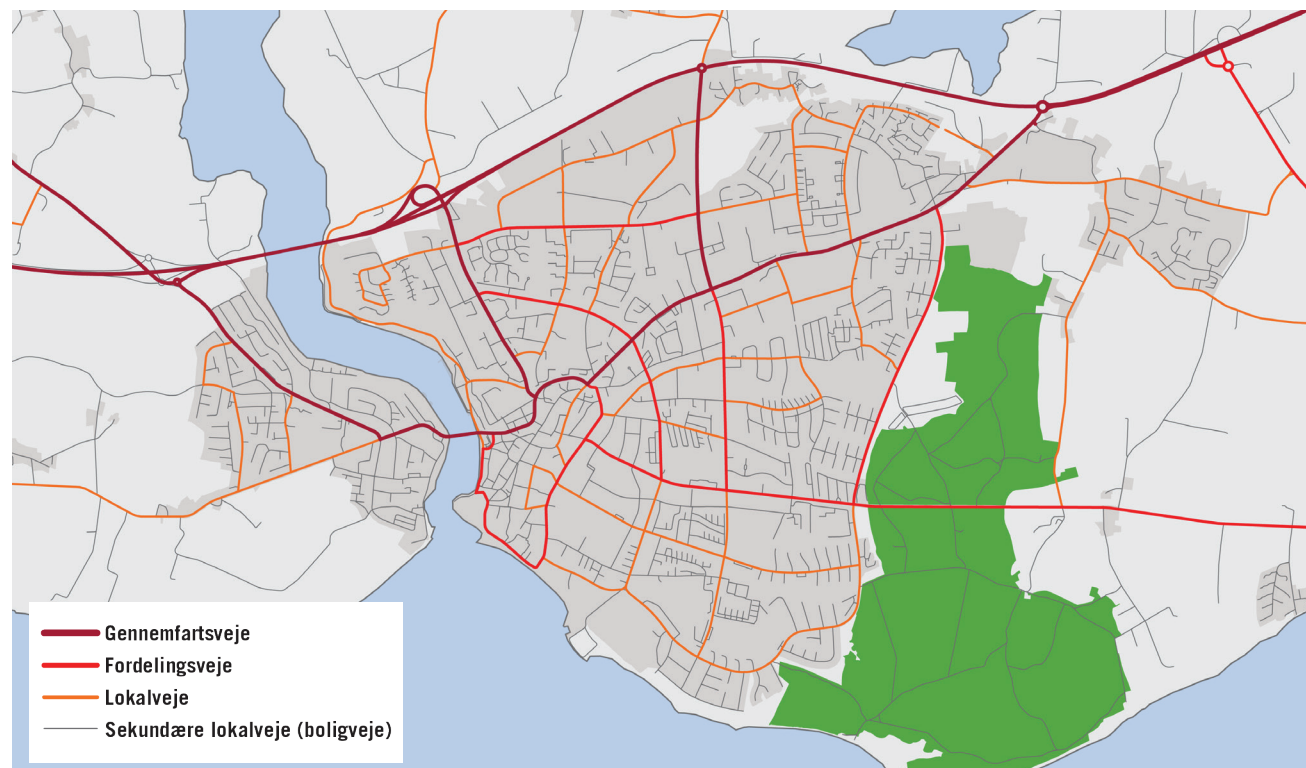
Vejklassificeringen er foretaget med udgangspunkt i en udpegnings af vejnet for hhv. pendlere, turister og tung trafik.

Der skelnes imellem 4 vejklasser, hhv. gennemfartsveje, fordelingsveje, lokalveje og sekundære lokalveje (boligveje).

Den overordnede vejstruktur i Sønderborg er defineret af 4 ringforbindelser og 5 indfaldsveje. I forbindelse med de projekter der er nævnt i denne strategi er det nødvendigt med små justeringer af klassificeringen af vejene ved havnen, fra Sønderborg Slot og op til den nye vejforbindelse imellem Nørre Havnegade og Nordvang.

BYMIDTEN

Bymidten gennemgår lige nu en omfattende omdannelse. Bymidstens handelsgader og pladser fornyes med nyt design, belægninger, inventar og beplantning. I forhold til trafikken er foretaget mindre ændringer for at få en bedre bevægelse igennem bymidten for både de kørende, cyklende og gående.



TRAFIKSIKKERHED

Sønderborg Kommunes Trafiksikkerhedsplan fra 2012 er baseret på en kortlægning af de trafikuheld, som er sket på kommunens vejnet, en dialog med interessenter og skoler samt en inddragelse af borgerne. Sønderborg Kommune har valgt en trafiksikkerhedsmålsætning, der strækker sig frem til og med år 2017. Inden udgangen af 2017 er det målet, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne er reduceret med 50 %.

CYKLISTER

Sønderborg Kommune har, som en del af trafiksikkerhedsplanen, udarbejdet en cykelruteplan med det formål at give et overblik over cykelrutenettet i Sønderborg Kommune, samt at danne grundlaget for de kommende års udvikling af cykelrutenettet.

Cykelruteplanen indeholder målsætninger for det fremtidige cykelrutenet, herunder den fremtidige udbygning. Målet med cykelruteplanen er at sikre både nær- og fjerntrafik en god og sikker afvikling med fokus på de bløde trafikanter og miljøet.

Sønderborg Kommunes Cykelhandlingsplan er udarbejdet i 2010 gennem et tværfagligt samarbejde i kommunen med eksterne interessenter. Cykelhandlingsplanen koordinerer det fremadrettede arbejde med at få flere til at cykle i Sønderborg Kommune og derved opnå målsætningen om at Sønderborg Kommune skal være Syddanmarks mest cyklende kommune.

HASTIGHED

Hastighed er et af indsatsområderne i Sønderborg Kommunes trafiksikkerhedsplan. Derfor har Sønderborg Kommune lavet en hastighedsplan.

Målsætningen i hastighedsplanen er at ingen kommuneveje må have en gennemsnitshastighed, der er højere end hastighedsgrænsen.

Hastighedsplanen angiver hvilke hastighedsgrænser Sønderborg Kommune de kommende år vil arbejde mod at etablere på vejnettet. Udgangspunktet er en systematisk tilpasning af hastighedsgrænsen til vejens udformning, dens funktion, omgivelserne og de trafikanter som færdes der. Et af hastighedsplanens hovedelementer er således etablering af 30/40 km/t hastighedszoner i bolig- og centerområder.

Sønderborg by er inddelt i et antal hastighedszoner hvor der kan arbejdes aktivt med hastighedsdæmpning.



HVORDAN KOMMER BYEN TIL AT ÆNDRE SIG I DE KOMMENDE ÅR

På de kommende sider kan du læse om, hvad der helt konkret bliver gennemført af trafik- og bylivsprojekter i Sønderborg. Projekterne har til formål at understøtte bylivet og skabe bedre mulighed for bevægelse i bymidten.

De har også til formål at fremme bæredygtige trafikformer og forbedre trafiksikkerheden for både bilister og bløde trafikanter. Det er samtidig vores hensigt i videst muligt omfang at få biler uden ærinde væk fra boligkvartererne.

De beskrevne projekter i denne strategi har til formål at skabe en by, hvor tingene hænger bedre sammen og hvor der er åbnet op for mere liv i det offentlige rum. Trafikken afvikles på en roligere måde, og de store trafikmængder er flyttet ud på de store veje rundt om byens centrum.

EFFEKTEN AF OMBYGNINGERNE

Vi har for hvert enkelt projekt vurderet, hvilken effekt projektet har i forhold til byliv, bilister, cyklister, fodgængere og trafiksikkerhed. Vurderingen bygger på en 5-trins skala, og ved alle effektvurderinger sammenlignes der med situationen i dag. 0 er det neutrale og betyder, at projektet for den givne kategori ikke giver anledning til ændringer.

BYLIV

Vi vurderer ændringer i byens liv og muligheder for udførelse af forskellige aktiviteter i det offentlige rum. Negative effekter er for eksempel et projekt, der medfører mere unødvendig trafik igennem et ellers fredeligt byrum. Positiv effekt kan være, at der skabes bedre betingelser for udeliv og aktiviteter i det offentlige rum

BILISTER

Vi vurderer på bilisternes fremkommelighed i et kryds og/eller på en strækning. For eksempel vil forbedret fremkommelighed give en positiv effekt, mens omvejskørsel giver en negativ effekt. Parkeringspladser, der fjernes, vil også veje på negativ-skalaen.

CYKLISTER

I forhold til cyklister vurderer vi, om der er sikrere og trykkeligere forhold for cyklister. Også bedre fremkommelighed vejer på positiv-siden.

FODGÆNGERE

Med hensyn til fodgængere vurderer vi, om der er en forbedret tilgængelighed, bedre mulighed for oplevelser, mulighed for ophold eller pause, nye fodgængerforbindelser, eller større trykkelig for fodgængere.

EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	●	●	●	●	●
Bilister	○	○	○	○	○
Cyklister	○	○	○	○	○
Fodgængere	○	○	○	○	○
Trafiksikkerhed	○	○	○	○	○

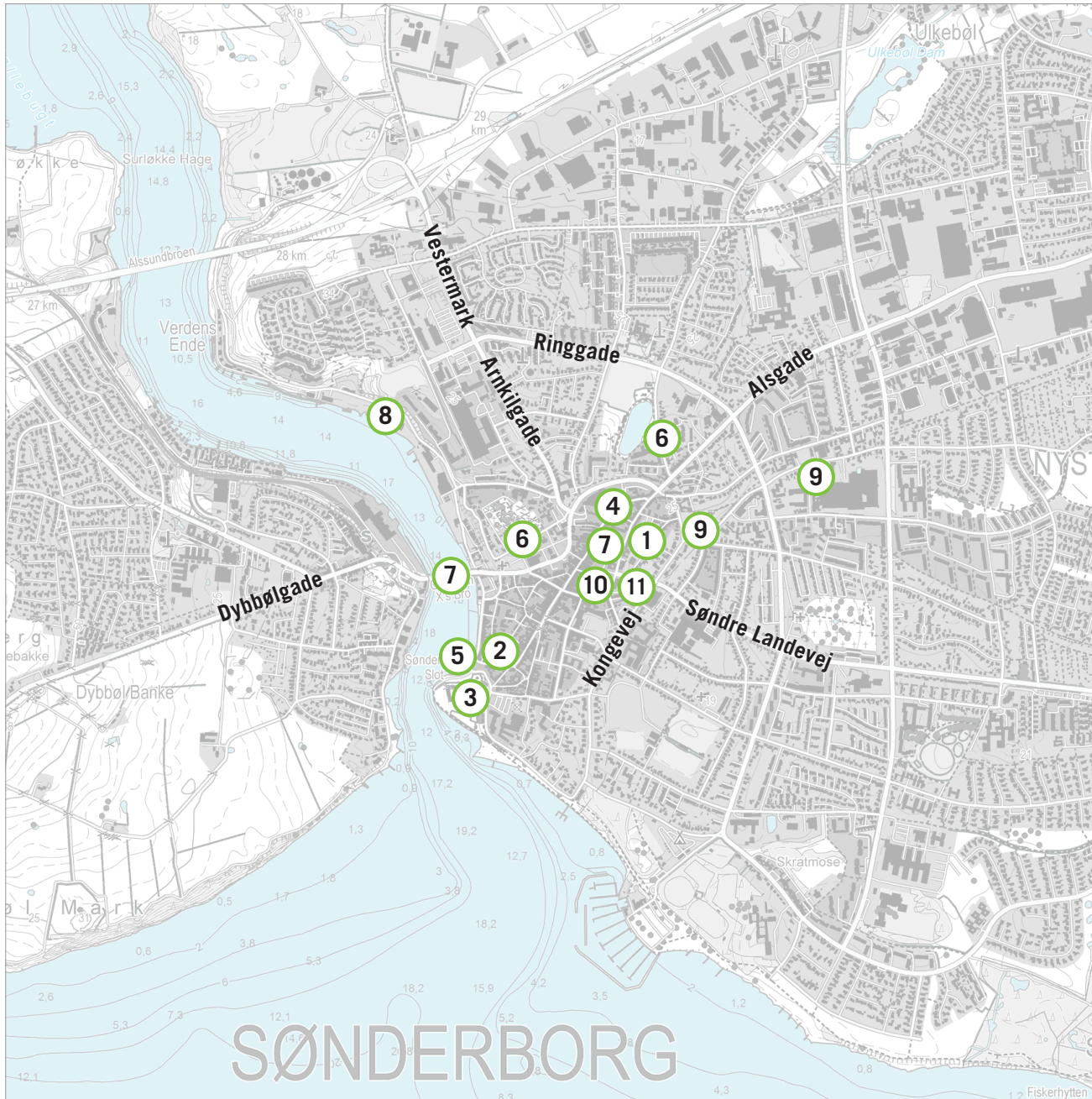
TRAFIKSIKKERHED

Vi vurderer generelt på, om projekterne er med til at forbedre eller forværre trafiksikkerheden. Det er hensigten, at ingen af projekterne må veje på negativ-siden.

UDGIFTSSKØN

Ved hvert forslag er der angivet et skøn over udgifterne til at etablere det pågældende projekt. Skønnet er et groft skøn baseret på erfaringspriser fra andre projekter samt enhedspriser. Af samme grund er der en meget grov inddeling i priskategorier.





OVERSIGT OVER PROJEKTER

1. Bymidten.
2. Aktivering af areal for enden af Brogade.
3. Arealer omkring Sønderborg Slot.
4. Omdannelse af Rønhaveplads og forbindelsen til Mølledammen.
5. Trafik i den sydlige del af bymidten.
6. Boligområder trafiksikres.
7. Forbindelse mellem Alsion og bymidten.
8. Bedre adgang til Nordhavnen.
9. Cyklister fra opland til midtbyen.
10. Mere byliv ved Sønderborghus og Vingården.
11. Kollektiv trafik.

1. BYMIDTEN

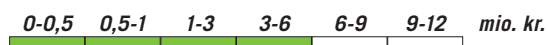
Trafikken kommer meget tæt ind i den centrale by, og vejene som omkranser byen opleves som væsentlige barrierer, når man har forladt bilen og bevæger sig rundt til fods.

Byen har fået tilført Borgen. Det skaber behov for at trafik kommer helt ind i byen, da der i centeret tilbydes omkring 600 parkeringspladser.

Trafikken igennem byen ad Jernbanegade/Perlegade/Østergade er nødvendig for at kunne betjene de centrale dele af byen. Jernbanegade vil kun have cykeltrafik som i dag, og ensretningen af Østergade bibeholdes. For at tilgodese tilgængeligheden åbnes der op for, at taxa kan benytte Jernbanegade på strækningen fra Kastanie Allé til Perlegade fra kl. 19-07.

Ved en ombygning af krydset Kongevej / Goethesgade vil trafikanterne naturligt blive ledt ud til Ringgade, idet Kongevej kobles på krydset som sidevej med vigepligt. For at øge kapaciteten på denne strækning etableres et lyssignalanlæg ved Sundsmarkvej/Ringgade.

Bymidten trafikdæmpes ved at indrette denne zone til 30 km/t. Zonen afgrænses af Kongevej/Lerbjerg/Løkken. Hastighedsgrænsen understøttes af fysiske fartdæmpninger.



EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	●	○
Bilister	○	●	○	○	○
Cyklister	○	○	○	●	○
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	○	●	○



2. AKTIVERING AF AREAL FOR ENDEN AF BROGADE

Forbindelsen mellem Rådhusortet og havnepromenaden og slottet skal styrkes. Især strækningen gennem Brogade trænger til nye funktioner og destinationer for at blive en attraktiv og levende forbindelse for gående mellem by og havn. For enden af Brogade ligger en tom byggegrund, som kunne rumme en levende attraktion og destination på strækningen. Indtil et evt. byggeri igangsættes på grunden kan midlertidige indretninger henvendt til de unge være med til at styrke forbindelsen til Rådhusortet, hvor mange unge mennesker opholder sig i dag. Dette vil endvidere styrke de unges brug af og tilstedeværelse i bymidten. Læringen fra et midlertidigt projekts indretning og program kan være med til at udfylde programmet for et mere permanent byggeri på grunden. Således vil de midlertidige tiltag kvalificere en mere langsigtet strategi for at få et mere varieret byliv, boliger og unge ind i bymidten.



EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bilister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cyklister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fodgængere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafiksikkerhed	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

0-0,5 0,5-1 1-3 3-6 6-9 9-12 mio. kr.

3. AREALER OMKRING SØNDERBORG SLOT

Sønderborg Slot er en af byens store attraktioner, til glæde for både borgere og turister. Området omkring slottet skal åbnes op og byde borgere og turister velkommen. Alle tiltag sker i samarbejde med Museum Sønderjylland og Styrelsen for Slotte og Ejendomme.

Der er ikke en naturlig forbindelse for gående mellem bymidten og slotsområdet. Der kan derfor etableres en trappe i forlængelse af Slotsgade, der sikrer en mere naturlig adgang ned til Sønderborg Slot. Trappen skal forbindes med det nuværende stisystem og føre hen til parkeringspladsen og der etableres en brostenssti frem til slotsindgangen. Trappen inviterer samtidig slottets gæster til at gå en tur op gennem de gamle bygader op mod gågaden.

Indkørslen til grusarealet ved slottet skal gøres bredere og mere synlig, så bilister bliver opmærksomme på indgangen.

Parkeringspladsen uden for slottet vil blive rykket væk fra ringriderbanen, for at skabe mere plads omkring ringriderbanen. Der bliver dermed også skabt gangsti rundt om hele slottet.

De enkelte parkeringsbåse bliver synliggjorte.

De grønne arealer omkring slottet har en stor herlighedsværdi og indbyder til ophold, hvor borgere og turister kan nyde naturen. Her opstilles borde og bænke til fri afbenyttelse, hvor man kan opholde sig.

I årets mørkeste måneder og ved særlige lejligheder skal slottet oplyses. Lyset vil også gøre slottet til en attraktiv destination i den koldeste tid på året.

EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	○	●
Bilister	○	○	●	○	○
Cyklister	○	○	●	○	○
Fodgængere	○	○	○	○	●
Trafiksikkerhed	○	○	○	●	○



4. OMDANNELSE AF RØNHAVEPLADS OG FORBINDELSEN TIL MØLLEDAMMEN

Gågaden kobles til et sammenhængende fodgængernetværk ved at skabe forbindelse til Nordhavnen via Rønhaveplads og Helgolandsgade – et strøg som forventes at blive en fremtidig primær forbindelse for bløde trafikanter til Nordhavnen. Se projekt 8, side 26, for mere information om Nordhavnen.

En omdannelse af pladser og gangforbindelser i den nordlige del af Perlegade vil styrke denne del af gågaden, som i dag ikke rummer opholdsaktiviteter. Der skabes desuden en ny rute gennem byen, idet gågaden kobles på et af byens attraktive rekreative områder, Mølleparken. Herved gøres parken mere synlig og tilgængelig fra bymidten, og byens grønne områder og herlighedsværdier bringes bedre i spil.

En ny indretning af Rønhaveplads med legende elementer vil medvirke til at gøre bymidten mere børnevenlig. Børnefamilier vil inviteres til at benytte bymidten som en destination. Indretning vil kun blive gennemført i enighed med Sønderborg Handel.

En omdannelse af Rønhaveplads kan omfatte:

- › En mulig reducere af nuværende parkering, idet der kan etableres erstatningspladser ved Reimerskolen.
- › Legende elementer.
- › Bevarening af parkeringspladser forbeholdt handicappede og gangbesværede.

Forbindelsen til Mølleparken omfatter:

- › Bedre belysning.
- › Indikation af grøn rute.
- › Skiltning.
- › Legende elementer i tunnelen og i Mølleparken.



EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	●	○
Bilister	○	●	○	○	○
Cyklister	○	○	●	○	○
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	●	○	○

0-0,5	0,5-1	1-3	3-6	6-9	9-12	mio. kr.



5. TRAFIK I DEN SYDLIGE DEL AF BYMIDTEN

Vejstrækningen langs med havnekajen er allerede indrettet til lav hastighed, men der er et ønske om at anvendelsen af området fokuserer endnu mere på ophold til forskellige formål. Sønder Havnegade er et unikt sted til ophold, og denne funktion vil blive understøttet. Sønder Havnegade indrettes med mulighed for afspærring, i kortere eller længere perioder i forbindelse med arrangementer på havnen. Afspærring vil blive udført med pullerter, i princippet som det findes på rådhusstorvet, suppleret med variable skilte i strategisk udvalgte kryds.

For at forhindre uvedkommende trafik i at køre ad Rosengade ensrettes gaden i vestlig retning på strækningen fra Strandvej/Slotsbakken og frem til Stjernegade. Denne strækning er smal og derfor ikke egnet til mere trafik end i dag.

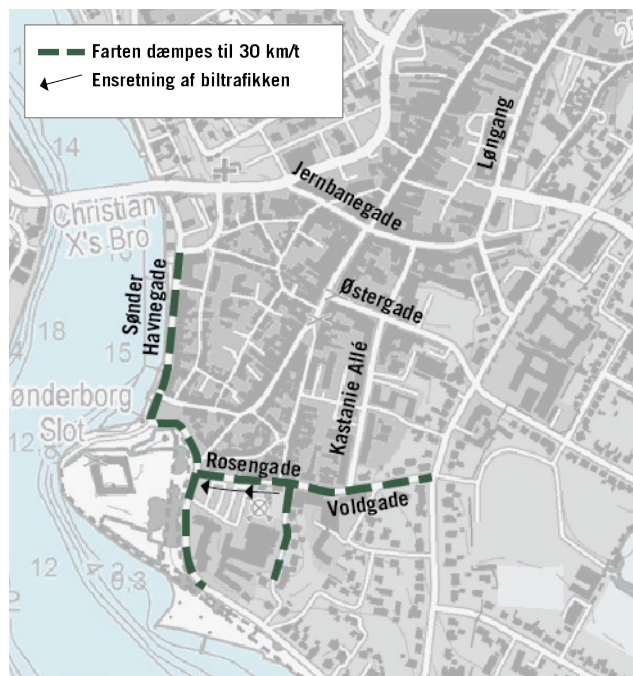
Ved at ensrette denne strækning opnås, at der vil være færrest mulige gener fra trafikken i området (Slottet, hotellet, teateret).

0-0,5 0,5-1 1-3 3-6 6-9 9-12 mio. kr.



EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	○	●
Bilister	○	●	○	○	○
Cyklister	○	○	○	●	○
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	○	●	○



6. BOLIGOMRÅDER TRAFIKSIKRES

I forbindelse med kommunens trafikplanlægning er byen opdelt i en række hastighedszoner, primært større områder præget af beboelse og afgrænset af større og kapacitetsstærke veje.

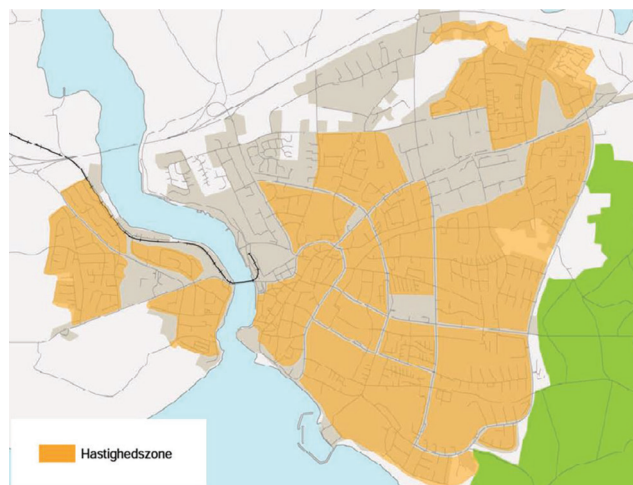
Det er hensigten at vi over en årrække vil gennemgå og understøtte samtlige zoner og gennemføre de tiltag der findes nødvendige for at sikre at unødvendig trafik ikke belaster boligområderne.

Det første område er den zone, der omkranses af Ringgade/Alsgade/Lerbjerg/Arnkilgade. Projekter gennemføres efter inddragelse af beboere og andre interessenter i området.

Vores oplæg er, at hele zonen indrettes til 40 km/t, og at denne grænse understøttes af fartdæmpende foranstaltninger. Desuden ændres Damgade, så Damgade lukkes umiddelbart nord for Møllevang.

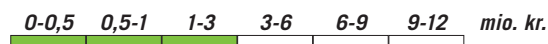
Fartdæmpning og gennemkørselsforbud har indtil nu ikke haft den tilsigtede virkning

Ny zone oprettes i området Helgolandsgade/Kirke Allé/Asylvej/Jomfrusti.



EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	●	○
Bilister	○	○	●	○	○
Cyklister	○	○	○	●	○
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	○	●	○



7. FORBINDELSE MELLEM ALSION OG BYMIDTEN

Stationen og området omkring Alsion er en af Sønderborgs aktive destinationer med mange daglige rejsende til og fra stationen, unge menneskers færden til og fra deres uddannelse samt kulturbesøgende på Alsion. Ankomsten til området er i dag præget af veje og parkering, og som fodgænger eller cyklist er det vanskeligt at orientere sig og bevæge sig mellem området og bymidten – f.eks. er der kun fortov på den ene side af Kong Chr. X's bro. Det er behov for bedre skiltning samt bedre forhold for fodgængere på strækningen. Skiltningen skal både informere om, og vise vej til, byens destinationer.

Kong Chr. X's bro er et vigtigt landemærke og forbindelsesled i byen, som bør fejres både visuelt og oplevelsesmæssigt.

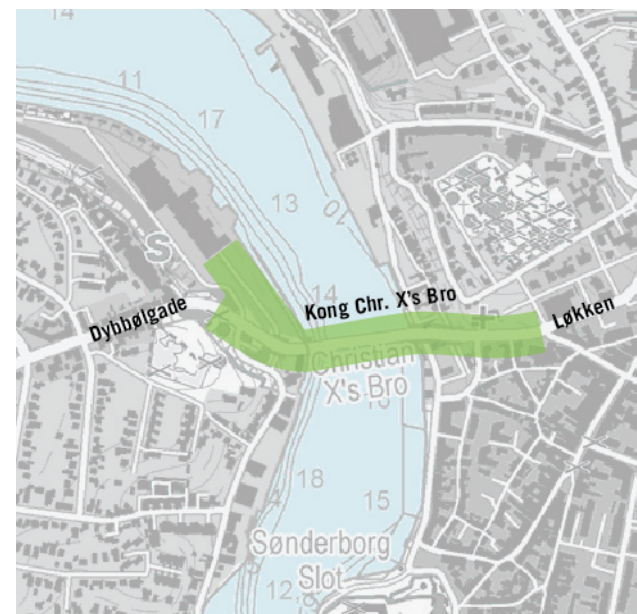
Ankomsten til Sønderborg og forbindelsen mellem Alsion/ station og bymidte skal forbedres for bløde trafikanter. Dette sker gennem:

- › Forbedrede fodgænger- og cykelforbindelser mellem Alsion og bymidten.
- › Skiltning, belysning, bemaling og digitale platforme, som informerer og viser vej.
- › Gøre Kong Chr. X's bro mere synlig samt attraktiv for fodgængere med lys, læ og fortov i begge sider, i dialog med Kulturarvsstyrelsen og Søfartsstyrelsen.

0-0,5 0,5-1 1-3 3-6 6-9 9-12 mio. kr.
Ekskl. projekter på broen

EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	●	○
Bilister	○	○	●	○	○
Cyklister	○	○	○	●	○
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	○	●	○



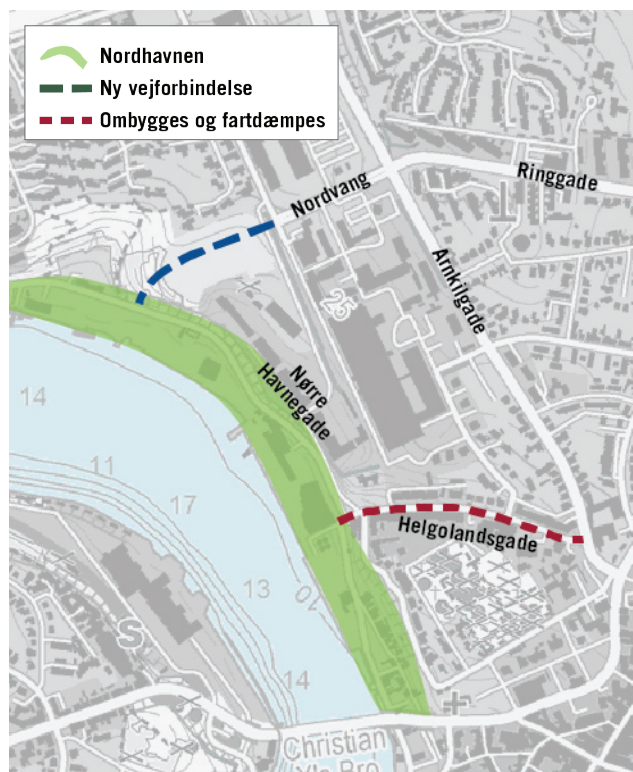
8. BEDRE ADGANG TIL NORDHAVNEN

Nordhavnen er i en proces frem imod at blive et nyt attraktivt område i byen. Der er allerede opført nye bygninger i forlængelse af den planlægning kommunen har gennemført over de senere år. Nørre Havnegade er omlagt i nyt forløb på visse delstrækninger, og der er i planerne lagt op til at promenaden langs med vandet fortsætter nord for Kong Chr. X bro. Det er en væsentlig forudsætning for levedygtigheden af den nye havn, at der er en god tilgængelighed for alle, og at sammenhængen med den sydlige del af havnen og bymidten samtidig sikres.

Med vejnettets nuværende udformning er trafik til den nye Nordhavn henvist til at anvende Nørre Havnegade, Helgolandsgade og Nørrebro. Hvis der ikke gennemføres forbedringer af tilgængeligheden for bilister, vil belastningen på især Helgolandsgade stige voldsomt. Det er ikke hensigtsmæssigt, da denne vej primært er en boligvej og vil få en væsentlig funktion som forbindelse imellem nordhavnen og byens nordlige del for fodgængere og cyklister, se iøvrigt projekt 4 side 22.

I forlængelse af Ringgade forløber Nordvang ned imod havnen men kun frem til Prins Henriks Avenue. Imellem denne og Nørre Havnegade ligger et grønt område/atletikstadion som tilhører kasernen. Muligheden for at koble Nordvang med Nørre Havnegade bliver udnyttet, fordi der nu åbnes for en umiddelbar og tiltrængt styrkelse af nordhavnen infrastruktur. Ved at gennemføre projektet bliver det trafikale tryk på byen fra nordhavnen reduceret mærkbart, til fordel for bylivet. Der kan på denne måde åbnes for at ombygge Helgolandsgade til en boligvej med gode cykel- og fodgængerforhold.

Dette projekt implementeres inden hotel/vandland og multikulturhus åbnes.



EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bilister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Cyklister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fodgængere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafiksikkerhed	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>



9. CYKLISTER FRA OPLAND TIL MIDTBYEN

De to tidligere banestrækninger, der er udlagt som stier, slutter i dag meget brat ved hhv. Grundtvigs Allé og Ringgade. Cykelruterne føres videre langs vejstrækninger mod midtbyen for at opnå sammenhæng med stierne og målene inde i byen.

Den nordlige rute foreslås fortsat ad Sundsmarksvej på cykelstier. Det er her vigtigt, at der etableres sikre krydsninger ved Grundtvigs Allé og Ringgade. I krydset ved Ringgade sikres cyklister naturligt i forbindelse med at krydset ombygges til signalregulering.

Den sydlige sti fortsættes ad Goethesgade/Vølundsgade som "cykelgade" og møder den nordlige sti ved Sundsmarksvej. Videre mod busstationen går ruten via den grønne kile bag Kongevej og føres under Kongevejskrydset igennem den gamle jernbanetunnel.

For at gøre ruterne mere indbydende og rige på oplevelser vil vi arbejde for, at Kongevejsparken åbnes for cykeltrafik, således at ruterne kan forløbe igennem parken på stier med passende fast belægning. Der vil blive taget hensyn til at bevare Kongevejsparken som et sikkert sted at færdes til fods.

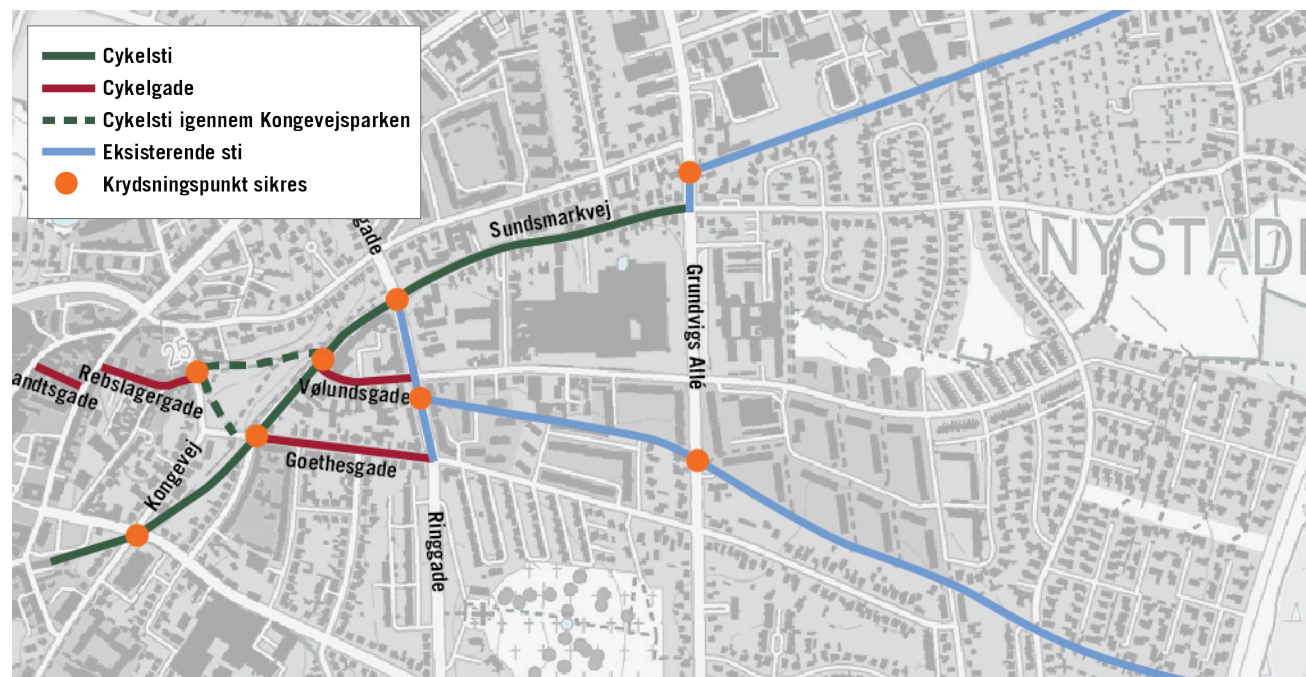
Begge ruter har en stort naturligt opland, men de trænger til forbedringer i form af fjernelse af tung beplantning, forbedring af stibelysningen og belægningen samt forbedring af skiltningen. Begge ruter har potentialen til at blive "supercykelstier", hvor der er en høj grad af fremkommelighed, tryghed, sikkerhed og komfort for cyklisterne.

0-0,5 0,5-1 1-3 3-6 6-9 9-12 mio. kr.



EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	●	○
Bilister	○	●	○	○	○
Cyklister	○	○	○	○	●
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	○	●	○



10. MERE BYLIV VED SØNDERBORGHUS OG VINGÅRDEN

Vingårdens parkering er i dag et af byens vigtigste ankomst-arealer – det er her mange kommer til bymidten og parkerer deres bil, men området har karakter af bagside, og der er dårlige fodgængerforhold fra parkeringen og videre ud i byen. Nær ved parkeringen ankommer buspassagerer til busstationen i et område med svage fodgængerforbindelser. Forslaget vil byde bedre velkommen til byen med byrum og fodgængerforbindelser, som skaber oplevelser og attraktive strøg.

Desuden vil en udvikling af fodgængerlandskabet og byrum i området også forbinde Sønderborghus til fodgænger-netværket og skabe byrum, der kan danne ramme for aktiviteter relateret til Sønderborghus. Således indskrives hele området i en større sammenhæng, der favner en stor del af midtbyens kultur- og ungdomsaktiviteter samt busstationen og gågaden.

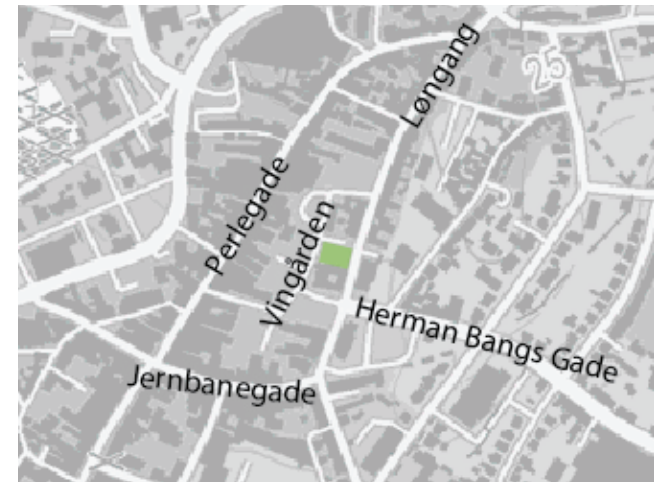
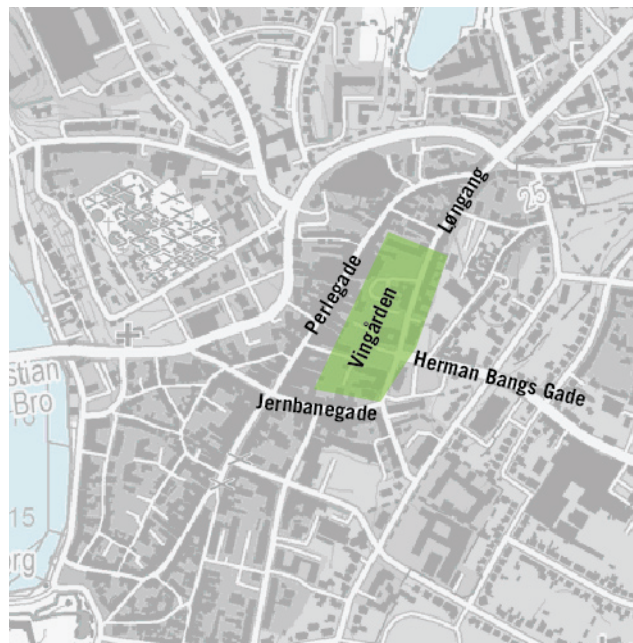
Omdannelsen af Vingårdens parkering vil omfatte en række tiltag:

- › Reducere parkering i kortere eller længere perioder i samråd med Sønderborghus, se kortet øverst til højre. Det lille byrum nord for Sønderborghus vil fremover have en dobbeltfunktion.
- › Skabe fortov/fodgængerforbindelse på tværs og på langs af området - eventuelt i sammenhæng med det nuværende grønne areal langs Jernbanestien.
- › En af de tværgående fodgængerforbindelser gøres til hovedforbindelse mellem Perlegade, Sønderborghus, busstationen og videre mod biblioteket og skolerne/uddannelsesinstitutionerne.
- › Mulighed for at butikkerne langs Perlegade etablerer åbne facader mod det nuværende parkeringsareal.

EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	●	○
Bilister	○	●	○	○	○
Cyklister	○	○	●	○	○
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	○	●	○

0-0,5 0,5-1 1-3 3-6 6-9 9-12 mio. kr.



11. KOLLEKTIV TRAFIK

Effektiv kollektiv trafik er en af de væsentlige forudsætninger for en velfungerende by. I Sønderborg udgøres den kollektive trafik af et net af busruter i byen og ud i byens opland. Fra banegården beliggende ved Alision er der jævnlige forbindelser med tog til det øvrige Danmark og udlandet.

Vi vil arbejde for at buslinjerne i og omkring Sønderborg tilpasser sig de ændrede behov, som er en naturlig følge af byudviklingen. Som eksempel kan det store projekt ved Nordhavnen nævnes. Her skal der over tid sørges for god dækning, i takt med at byen udvikles i dette område.

Busdriften i Sønderborg er karakteriseret ved det store omstigningspunkt ved Busstationen for enden af Jernbanegade, tæt på gågadesystemet og andre væsentlige trafikmål. Ved at ændre på ruterne vil buskørsel bort fra Busstationen forløbe via Herman Bangs Gade i stedet for Løngang, for at belaste by- og trafikmiljøet mindre.

Det store garageanlæg ved busstationen lukkes, og der etableres et nyt anlæg ved Ragebøl. Her vil der også blive opført et gasanlæg, så busdriften efterhånden baseres på miljøvenlige gasdrevne busser.

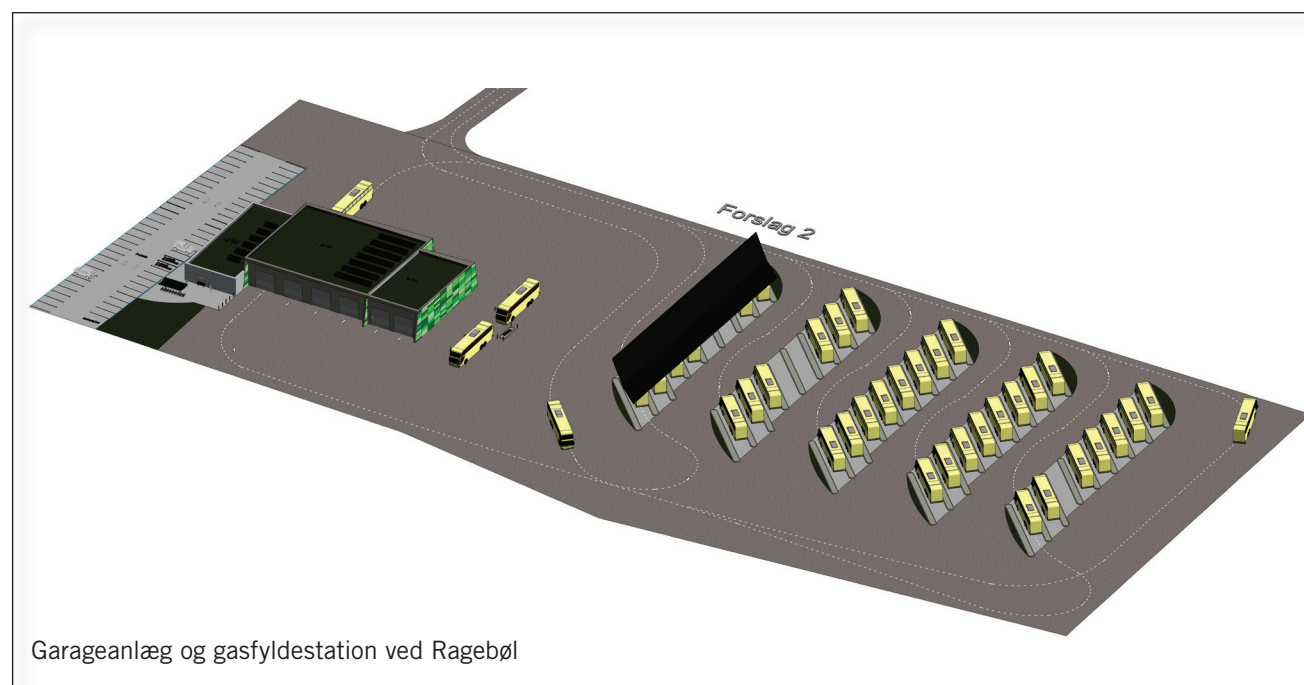
Den nuværende busstation vil forsat være kommunens vigtigste knudepunkt for kollektivtrafik. Et sted hvor mange ruter mødes, og omstigning er muligt.

Løsninger for at aflaste midtbyen for unødige kørsel med store busser skal indgå i fremtidens planer.

Vi arbejder også frem imod at kunne tilbyde cykelmedtagning på nogle af buslinjerne, først og fremmest den væsentlige rute 223 imellem Gråsten og Nordborg.

EFFEKTER FOR

	-2	-1	0	1	2
Byliv	○	○	○	●	○
Bilister	○	○	○	●	○
Cyklister	○	○	●	○	○
Fodgængere	○	○	○	●	○
Trafiksikkerhed	○	○	●	○	○





VIL DU VIDE MERE

Spørgsmål vedr. trafik

VEJE & TRAFIK

T 88 72 56 05

Email: vejeogtrafik@sonderborg.dk

Spørgsmål vedr. byplanlægning

PLAN

T 88 72 40 72

Email: planafdeling@sonderborg.dk

LÆS MERE

- › Læs mere om [trafikken i Sønderborg Kommune](#)
- › [Trafiksikkerhedsplan](#)
- › [Hastighedsplan](#)
- › [Vejklassificeringsplan](#)
- › [Cykelruteplan](#)
- › [Cykelhandlingsplan](#)

Sønderborg Kommune
Teknik og Miljø
Rådhusvej 10
6400 Sønderborg
T 88 72 64 00
Email: post@sonderborg.dk

www.sonderborgkommune.dk