

Til
Sønderborg Kommune

Dokumenttype
Rapport

Dato
Januar, 2025

Trafikplan for Augustenborg

Sønderborg Kommune



Trafikplan for Augustenborg

Sønderborg Kommune

Projektnavn **Trafikplan for Augustenborg**
Projektnr. **1100059724**
Modtager **Sønderborg Kommune**
Dokumenttype **Notat**
Version **2.0**
Dato **22. januar 2025**
Udarbejdet af **AMLN/TBN/STS**
Kontrolleret af **TBN**
Godkendt af **STS**

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000
<https://dk.ramboll.com>

Indhold

1.	Baggrund & principper	2
1.1	Visionerne for Augustenborg	2
1.2	Udviklingen af Augustenborg	2
1.3	God mobilitet i Augustenborg	4
2.	Trafikforhold nu	5
2.1	Trafiktællinger	5
2.2	Tung transport	8
2.3	Parkering	9
2.4	Busbetjening	10
2.5	Stierne	11
2.6	Opsummeret fokusområder til trafikplanen	11
3.	Forudsætninger for scenarier	13
3.1	Nuværende situation	13
3.2	Scenarier	13
3.2.1	Besøgende og parkering	14
3.2.2	Boliger og arbejdspladser	15
4.	Trafikplanen	16
4.1	Trin 1: Første skridt i fredeliggørelsen af Midtbyen (Nuværende situation)	16
4.2	Trin 2 Lukning for gennemkørsel i den kulturhistoriske bymidte	20
4.3	Trin 3 Vejforbindelse nord om byen	23
5.	Projektliste	28
6.	Undersøgte men fravalgte alternativer	32

1. Baggrund & principper

I dette kapitel præsenteres baggrunden for at udarbejde en trafikplan for Augustenborg, samt de rammer dette skaber for hvordan den fremtidige mobilitet i Augustenborg skal planlægges. Formålet med trafikplanen er at skabe de overordnede rammer for mobilitet og infrastruktur i fremtidens Augustenborg, så den kan understøtte, de mål som ligger for byen generelt. I kapitel 6 er fravalgte løsningsrum oplistet og baggrunden for fravalg er beskrevet.

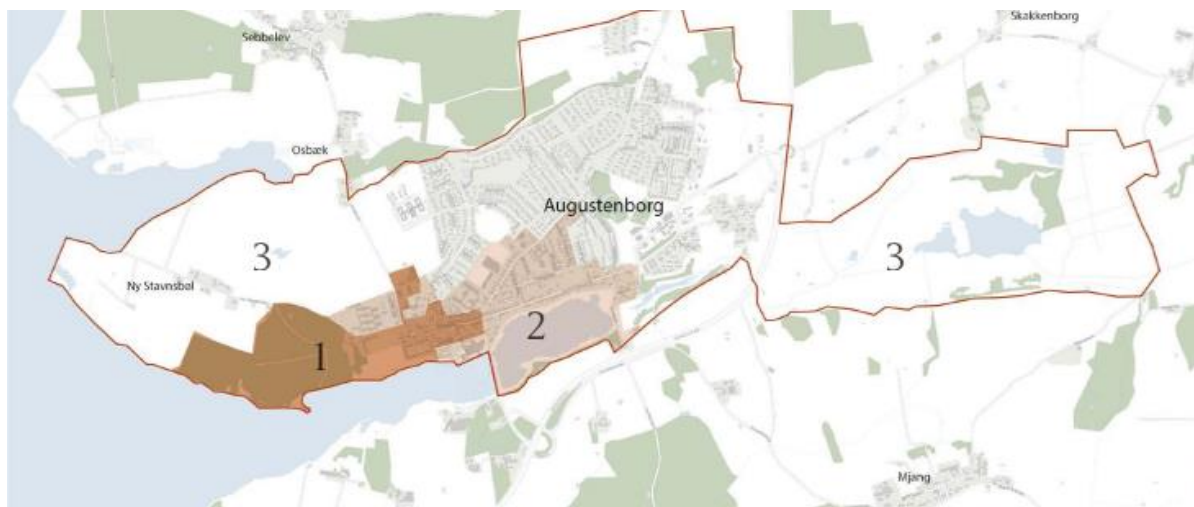
1.1 Visionerne for Augustenborg

I "Masterplan for Hertugernes Augustenborg" er der identificeret nogle fokusområder, som har særlig betydning for mobiliteten i byen. Disse omfatter:

- Turisme og erhverv: *Målet er at tiltrække 250.000 besøgende årligt, hvilket skaber grundlag for øget turismeomsætning og nye arbejdspladser. Målet er at der skabes både nye butikker, restauranter samt virksomheder.*
- Bosætning: *Målet er at skabe en positiv befolkningstilvækst. Målet skal nås både gennem de flere arbejdspladser og et potentiale for at tiltrække turisterne til at bosætte sig i byen.*

1.2 Udviklingen af Augustenborg

Den fremtidige udvikling af midtbyen i Augustenborg tager udgangspunkt i en zoneopdeling af byen, som kan ses på figur 1.



Figur 1: Principperne for byen ift. zonerne som vist i "Masterplan for af Hertugernes Augustenborg".

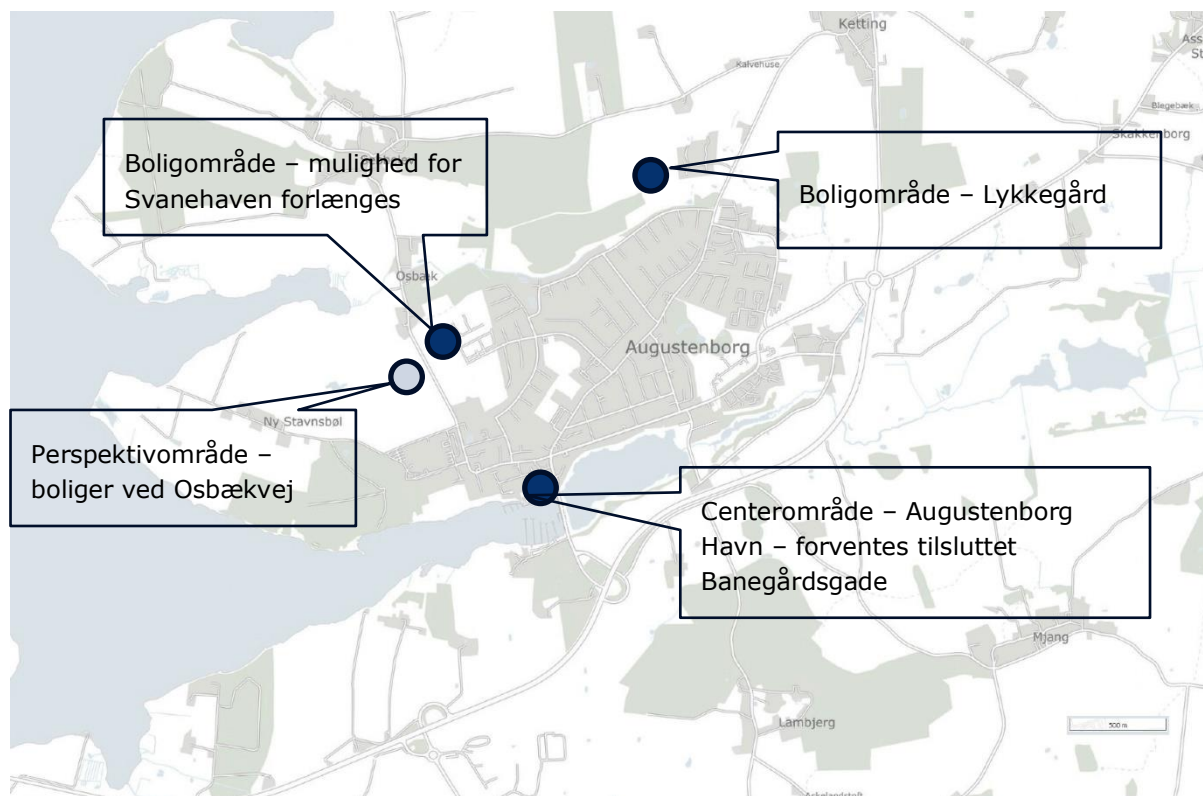
I den inderste zone 1 skal der arbejdes med en genetablering af Hertugernes Augustenborg. Fokus er på at reetablere området og sikre de historiske bygninger, der ligger i området. I zonen skal der være særligt fokus på bevaring af de historiske bygninger, beplantning og belægning. Særligt i forhold til vejene er fokus på at få dem etableret, så belægninger og beplantning understøtter oplevelsen af byens kulturmiljø, så den trafikale påvirkning herigennem reduceres.

I zone 2 er der også en stor koncentration af bevaringsværdige bygninger, som er en væsentlig del af konteksten for hvordan zone 1 opleves.

Zone 3 omfatter store dele af de nyere boligområder i Augustenborg og det omkringliggende landskab. I denne zone skal der være fokus på fremtidig byudvikling og en infrastruktur som kan afvikle den daglige trafik.

I kommuneplanen er der indarbejdet følgende større konkrete planer om byudvikling på følgende lokaliteter:

- Augustenborg Havn: Centerformål – forventet tilslutning til Banegårdsgade
- Svanehaven: Boligområde – forventet tilslutning til Svanehaven med mulig forlængelse af Svanehaven helt til Osbækvej
- Osbækvej (endnu ikke rammelage, men udpeget i kommuneplan som perspektivområde vest for Osbækvej): Boligområde. Mulighed for udvikling af boliger.
- Lykkegård: Boligområde umiddelbart nord for byen.



Figur 2: Større byudviklingsområder udpeget i Kommuneplan 2023-2035.

1.3 God mobilitet i Augustenborg

Hvis ovenstående visioner for udviklingen af Augustenborg indfries, kan der forventes en stigning i trafikken i byen og generelt, da antallet af både besøgende og beboere vil være stigende. Særligt vil det forventede antal turister og besøgende til midtbyen – plus målene om at genskabe kulturmiljøet i midtbyen sætte krav til den måde byen indrettes og trafikken afvikles.

De grundlæggende principper for arbejdet med mobilitet i Augustenborg i fremtiden skal derfor fokusere på:

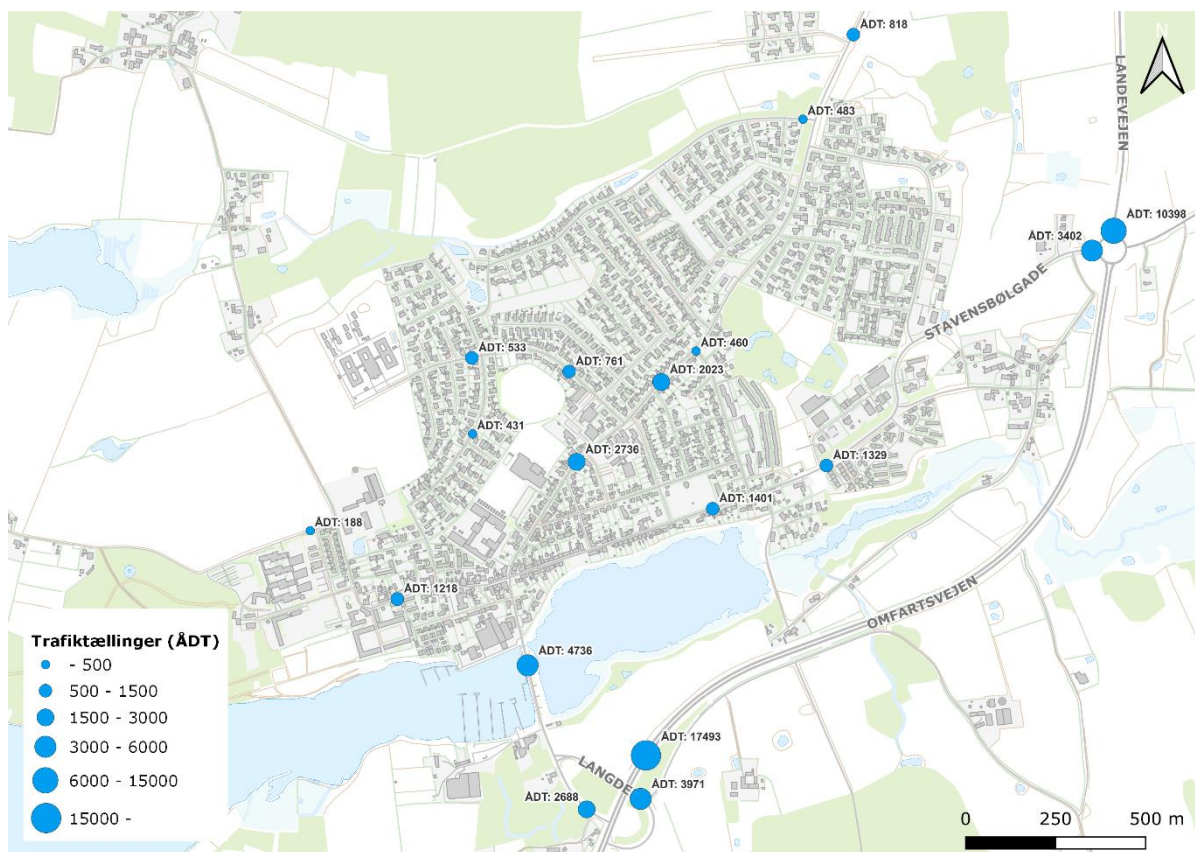
- **Fredeliggørelse af den centrale del af byen ved slottet** – både så der skabes plads til beplantning og bedre forhold for en god oplevelse for besøgende og turister og for beboerne i området generelt.
- **Sikre gode muligheder for byudvikling og nye byområder** til fremtidige beboere – både ift. at indtænke områdernes placering ift. vej- og stiforbindelser og sikre gode forhold ift. fremtidige vej- og stuebygninger.
- **Gode adgangsforhold og lav hastighed** gør det trygt og nemt at færdes som let trafikant i byen for både beboere og besøgende.
- Sikring af **parkeringspladser** til fremtidige besøgende i Augustenborg – hvor fokus er på at samle de besøgendes parkering på større decentrale parkeringspladsen, men parkering i de centrale dele af byen forbeholdes beboerne.

I det følgende kapitel vil trafikken i Augustenborg i dag blive beskrevet.

2. Trafikforhold nu

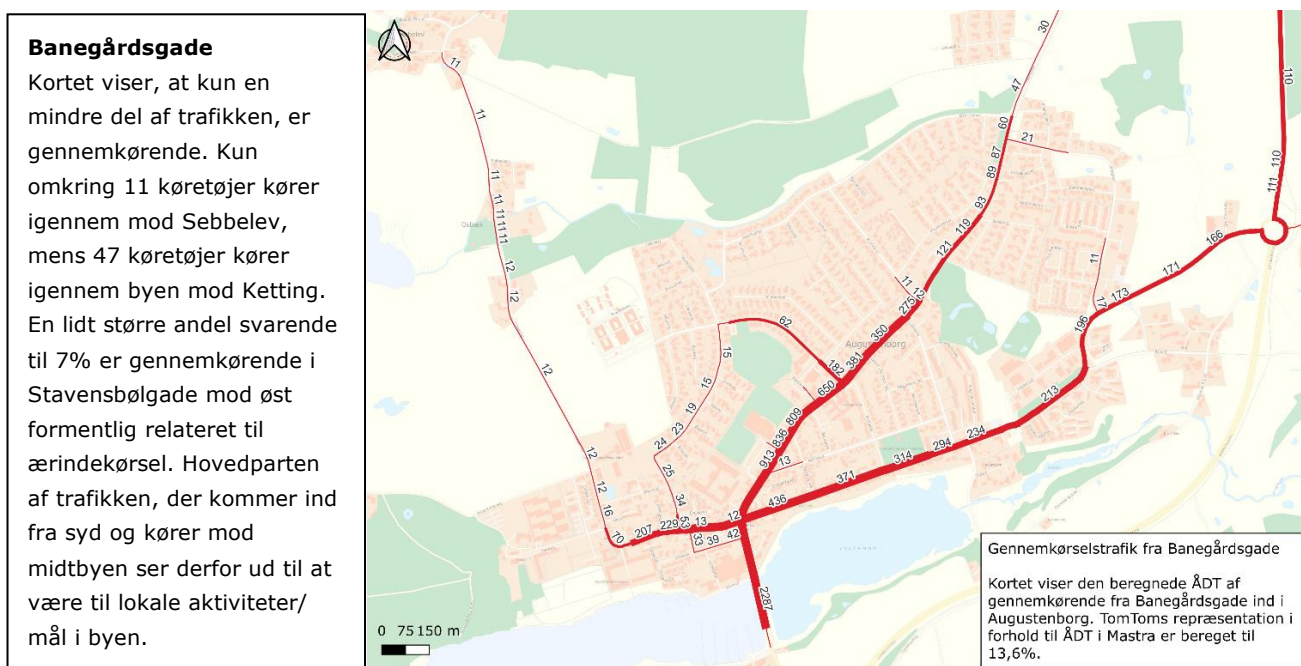
2.1 Trafiktællinger

Til kortlægning af trafikken i dag er der set på trafiktællinger foretaget i byen. De trafikalt mest belastede veje i byen er Banegårdsgade med ca. 4.700 daglige køretøjer, Kettingvej med mellem 2.000-2.700 daglige køretøjer, Stavensbølgade med ca. 1.400 daglige køretøjer og Storegade med ca. 1.200 daglige køretøjer. De fire mest trafikerede veje i byen mødes i et kryds, som med dagens trafik bærer præg af at være udfordret kapacitetsmæssigt.

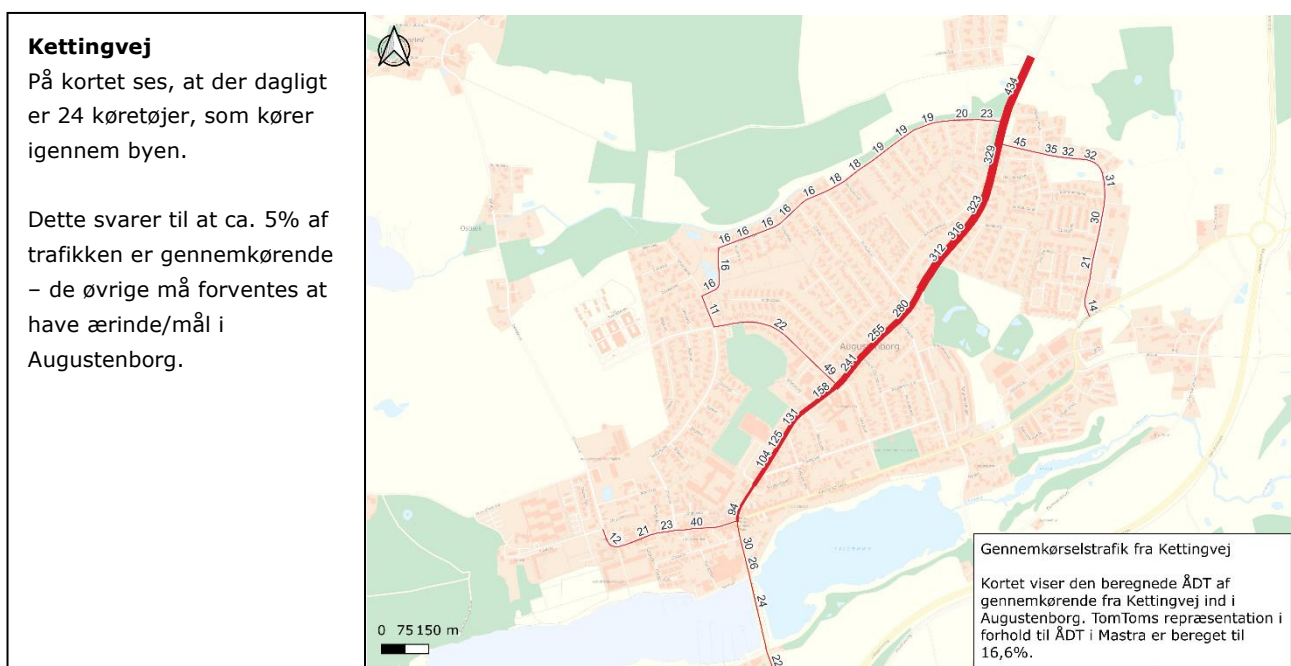


Figur 3: Trafiktællinger med angivelse af ÅDT - 2023.

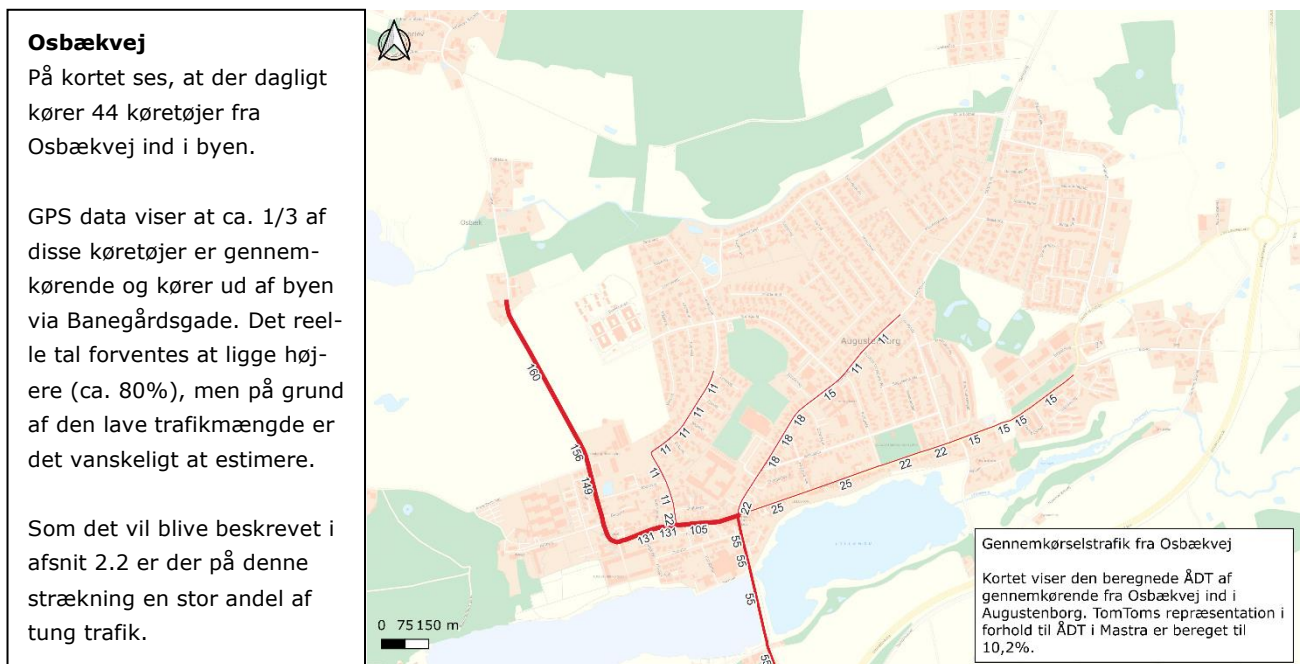
Som supplement til tællingerne er der ved hjælp af TomTom GPS data udarbejdet gennemkørselsanalyser for at opnå et indblik i trafikens fordeling og ærinder i byen. GPS data bygger på et udsnit af den samlede trafikmængde og skal derfor tages med forbehold, ligesom resultaterne kun vises for veje med en gennemkørselstrafik større end 10 daglige køretøjer. Der er foretaget fire gennemkørselsanalyser fra de største indfaldsveje til byen, som omfatter Osbækvej, Kettingvej, Stavensbølvej og Banegårdsgade.



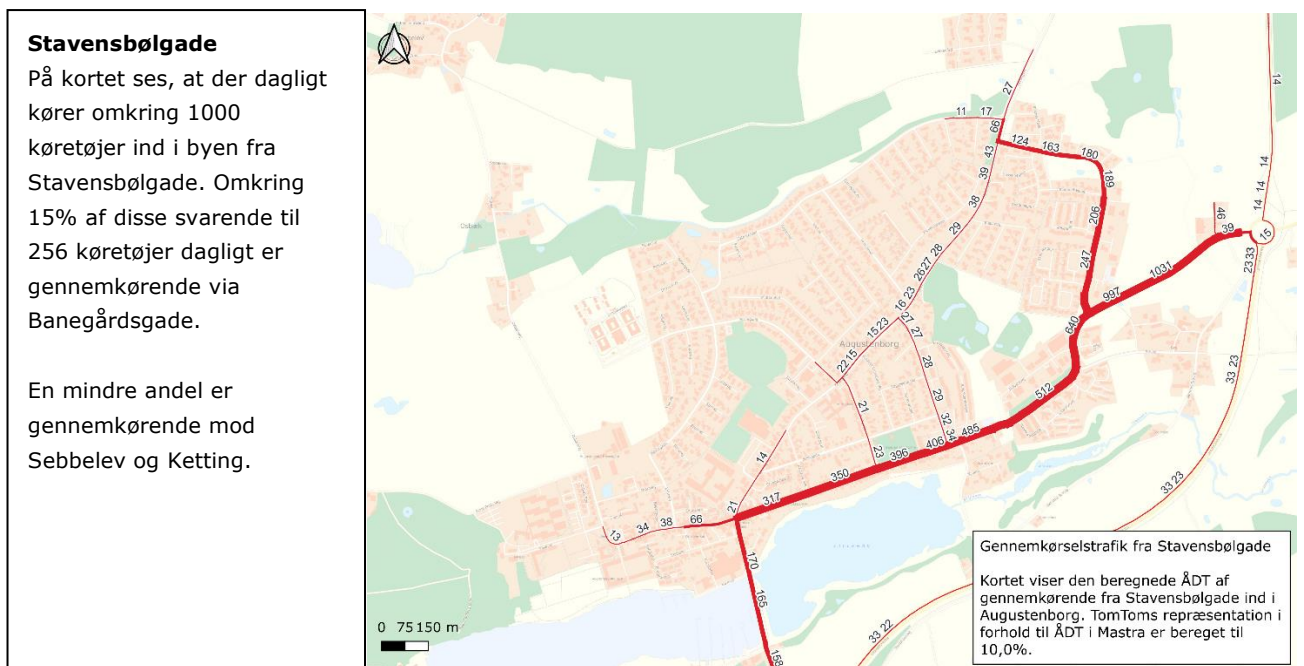
Figur 4: Gennemkørende trafik fra Banegårdsgade.



Figur 5: Gennemkørende trafik fra Kettingvej.



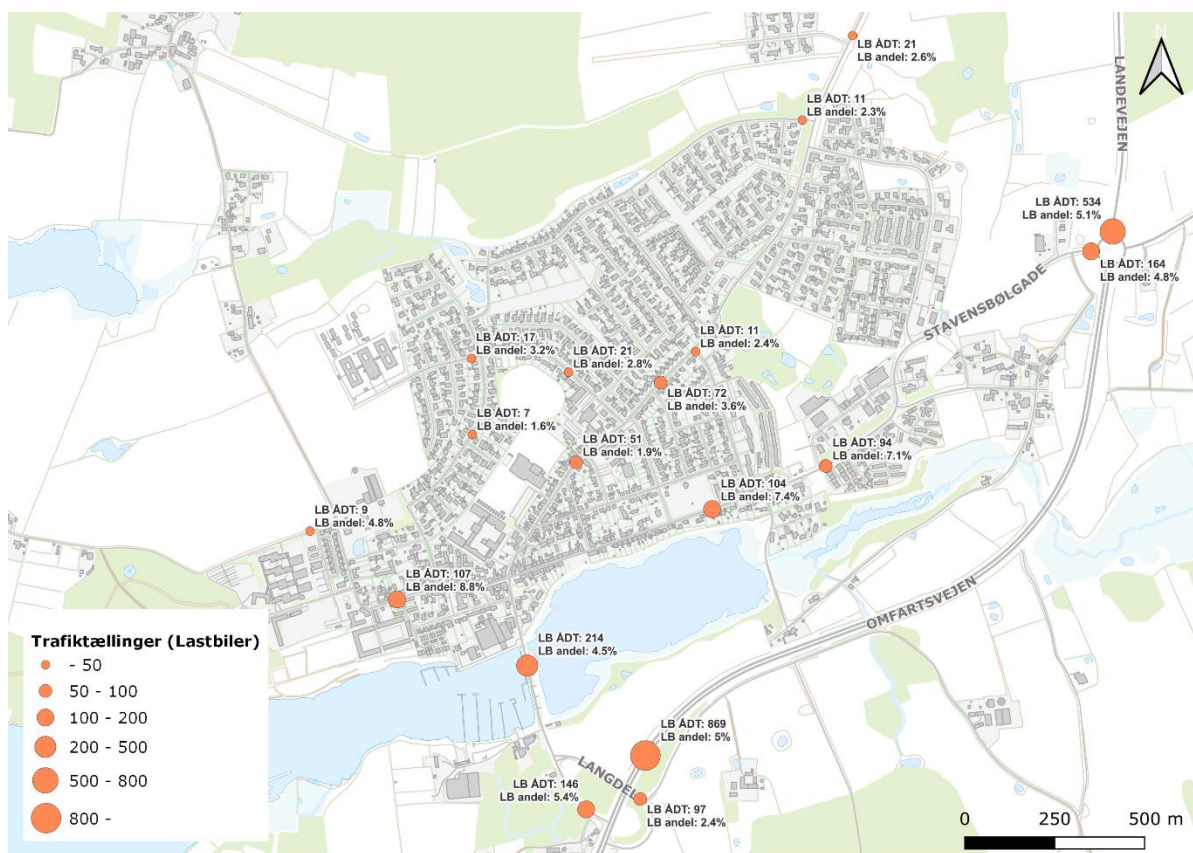
Figur 6: Gennemkørende trafik fra Osbækvej.



Figur 7: Gennemkørende trafik fra Stavensbølgade.

2.2 Tung transport

På figur 8 ses det samlede antal lastbiler og deres procentandel ift. de samlede trafikmængder.



Figur 8: Trafikmålinger med angivelse af lastbil ADT og lastbil andel - 2023.

Som det kan ses af målingerne, findes både de største antal og procentdele lastbiler på Storegade og Stovensbølgade, hvor lastbiltrafikken udgør mellem 7,1%-8,8% af trafikken. Dette indikerer, at der også i de centrale dele af midtbyen er en forholdsvis stor mængde tung trafik.

En del af den tunge trafik i Storegade vurderes at have en sammenhæng med transporterne til juletræsproducenten på Sebbelev Bygade nr. 10, hvorfra der både foregår produktion samt ompakning fra lokale leverandører. Den primære adgangsvej til Sebbelev Bygade nr. 10 er via Storegade, Osbækvej og Sebbelev Bygade, mens kun en mindre del benytter Sebbelevmark og vejene gennem Ketting.

I højsæsonen for juletræsproduktionen (november og december) udgør transporten ca. 250 lastbiler pr. måned svarende til ca. 10 lastbiler pr. dag eller 20 lastbilture. Derudover vurderes den lokale transport af juletræer til Sebbelev Bygade nr. 10 (til omlastning) at udgøre en tilsvarende trafik. Den samlede trafik vurderes således at udgøre 40 lastbilpassager pr. dag primært gennem Storegade, svarende til én passage ca. hvert kvarter indenfor almindelig arbejdstid kl. 7-17. Belastningen fra de tunge køretøjer vurderes at være stor i forhold til vejens bredde og funktion.

2.3 Parkering

Den offentlige parkering i Augustenborg består i dag primært af en række mindre pladser spredt over hele byen. Der er ca. 417 offentlige parkeringspladser i byen og 16 handicap parkeringspladser i byen.

De største af de samlede pladser omfatter:

- Jægerpladsen: 20 pladser – belægningen vurderes her, at være mellem 90%-100% i dagligdagene.
- Storegade – vestlige del, vejsideparkering: ca. 18-20 pladser – belægningen vurderes her, at være mellem 90-100%.
- Louise Augustas Plads: ca. 30 pladser – belægningen vurderes her at være lavere end i den resterende del af midtbyen.

Der er enkelte større parkeringspladser i byen – dette omfatter:

- Landbrugsstyrelsen: Privat grusparkering med ca. 100-130 pladser
- Den hvide by: Privat parkering med ca. 72 pladser – og flere private pladser etableres ifm. omdannelsen af området.
- Augustenborg Projects: Privat parkering ca. 70 pladser.
- Augustenborg Skole: 96 pladser
- Butikscenter Kettingvej: Privat parkering ca. 75 pladser.

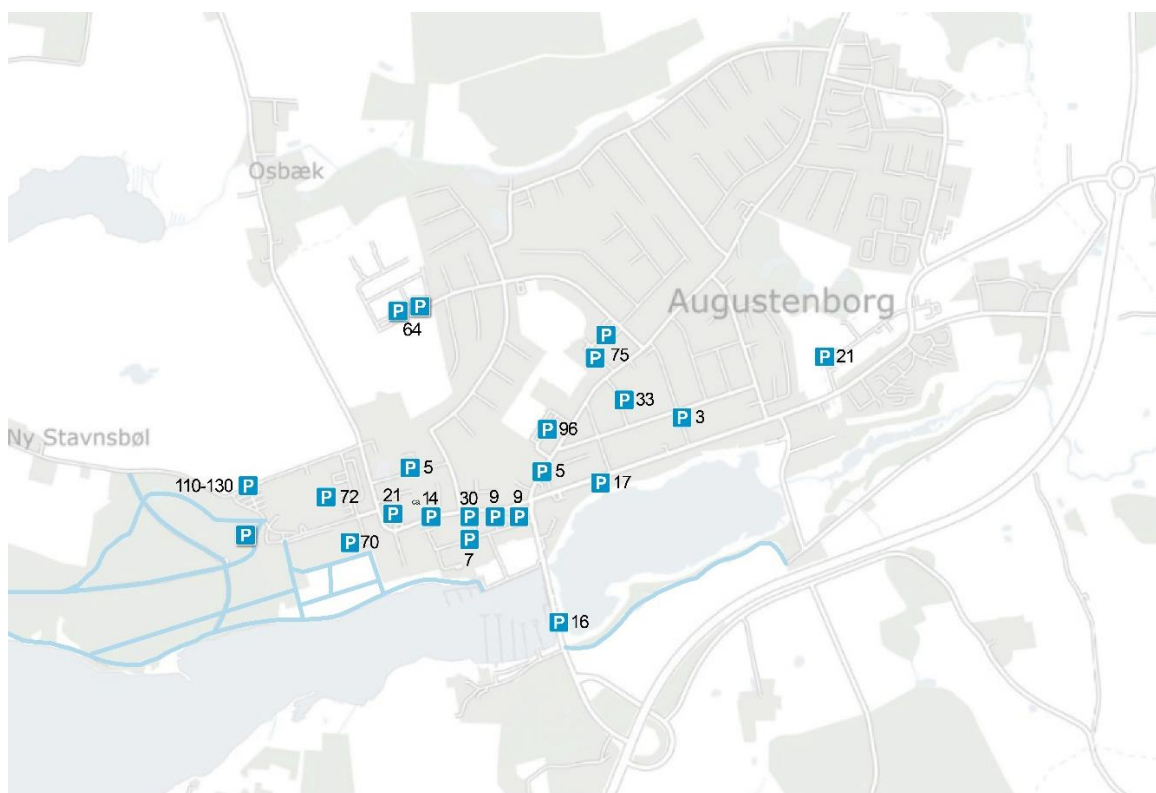
Med undtagelse af følgende tre lokaliteter er parkeringspladserne uden tidsbegrænsning:

- Louise Augustas Plads – 4 timer
- Storegade – øst ved butikkerne – 1 time
- Slotsallé – areal op mod Storegade – 9 pladser med 2 timers parkering.

Generelt vurderes parkeringspladserne i midtbyen at have en høj belægning. I hverdagene vurderes pladserne primært benyttet af pendlere til byen bl.a. til Landbrugsstyrelsen, da hovedparten af boligerne har parkering på egen grund i eksempelvis baggårde.

Handlende i byen vurderes primært at benytte vejsideparkeringen i Storegade og pladserne på Louise Augustas Plads.

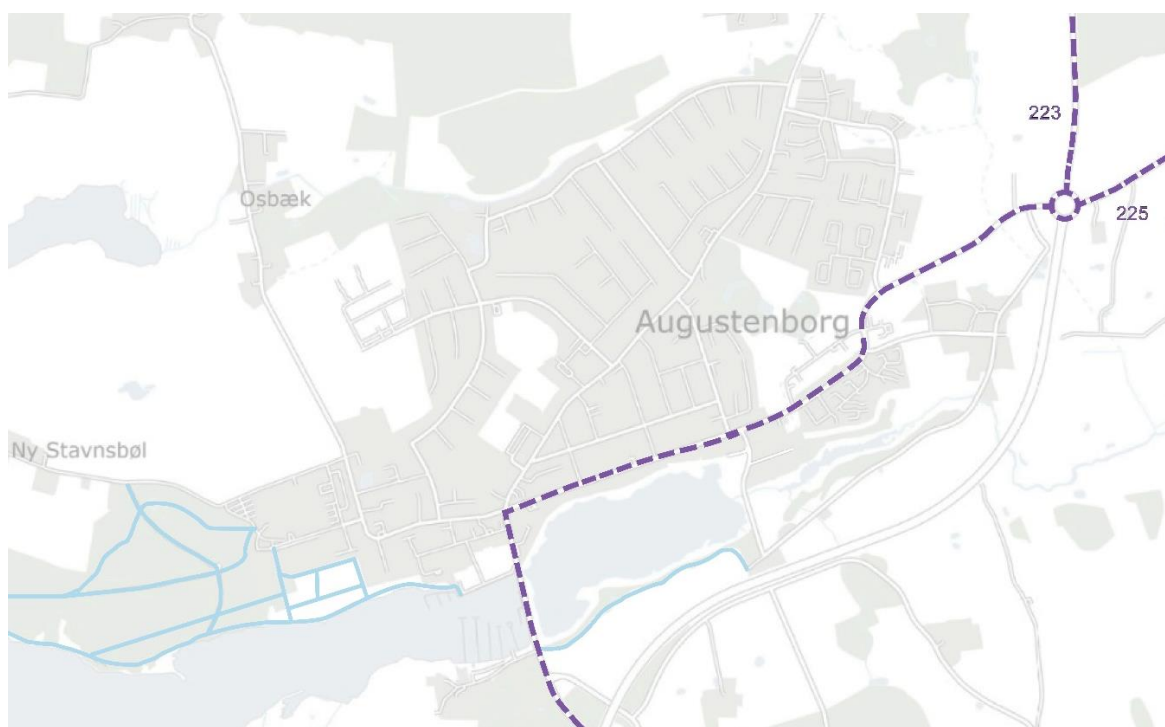
Besøgende og turister vurderes ud over pladserne ved Augustenborg Projects at benytte Louise Augustas Plads, Havnen og parkeringerne på Dæmningen.



Figur 9: Eksisterende parkering i den centrale del af byen.

2.4 Busbetjening

De to ruter, som betjener byen i dag, er henholdsvis rute 223 Gråsten/Nordborg og rute 225 Sønderborg/Nordborg. Ruterne kører begge i byen via Stavnsbølgade, som vist på figur 10.



Figur 10: Busbetjening af Augustenborg.

2.5 Stierne

På kortet ses stierne i Augustenborg. Som det kan ses, er der et omfattende vej- og stinet i byen, som binder mange af boligområderne i byen sammen. Samtidig er der også – særligt i skoven ved slotsparken en række rekreative stier, der også er koblet op på det øvrige stinet.



Figur 11: Vej- og stinet i Augustenborg.

Det er vigtigt at bevare et sammenhængende stinet, som både bymidte og boligområder er forbundet med. Stierne er vigtige for både beboer og besøgende. For besøgende og turister er gode og sikre stiforbindelser også vigtige til at forbinde parkering med attraktionerne. Samtidig bliver det vigtigt, at de nye boligområder bliver koblet sammen med det eksisterende stinet.

2.6 Opsummeret fokusområder til trafikplanen

I forhold til beskrivelse af den nuværende trafikale situation og de fremtidige ønsker for udviklingen af byen kan opsummeres følgende fokuspunkter:

- Trafikken i Augustenborg er i dag i høj grad præget af lokaltrafik - og i midtbyen, som ønskes fredeliggjort er der en høj andel trafik. Der skal derfor være fokus på at sikre en hensigtsmæssig placering af mål i byen og tilhørende vejnet.
- En høj andel af tung trafik på mindre gader - og særligt i Storegade, hvor der er ønske om fredeliggørelse af området.
- Parkeringen i byen er spredt på mange mindre p-anlæg
- Parkering i den centrale del af byen har en høj belægningsprocent og vurderes optaget af pendlere, hvilket skaber udfordringer ift. at de optager byrummet.

- Der eksisterer gode stiforbindelser, som giver gode forudsætninger for at færdes som cyklende og gående.
- Busserne kører i udkanten af byen, hvilket giver langt til stoppestederne for store dele af byens beboere.
- Krydset Storegade-Kettingvej-Banegårdsgade og Stavensbølgade generelt er udfordret og vil samtidig blive yderligere udfordret ved tilslutning af nyt boligområde på havnen.
- Tilkobling af nye boligområder ved Svanehaven og evt. forlængelse af Svanehaven til Osbækvej - inklusiv de konsekvenser den øgede belastning vil have for Nørregade.

3. Forudsætninger for scenarier

Til beskrivelse af de fremtidige trafikale konsekvenser i Augustenborg er der opstillet nedenstående scenarier for udviklingen i turisme og besøgende til byen, bosætning samt antallet af arbejdspladser. Scenarierne belyser trafikken ved den nuværende situation i Augustenborg, i et mellemlangt perspektiv (op til 20 år) og et langt tidsperspektiv (+20 års horisont).

3.1 Nuværende situation

Scenarierne tager udgangspunkt i den nuværende situation, hvor der jf. Sønderborg Kommunes opgørelser er ca. 10.000 årlige besøgende til Augustiana, hvilket også vurderes at repræsentere den generelle mængde besøgende til Augustenborg.

Indbyggertallet i Augustenborg er i dag ca. 3.100 indbyggere, hvilket med 2 personer pr. bolig svarer til ca. 1.550 boliger i byen.

Med udgangspunkt i Sønderborg Kommunes trafikmodel er antallet af arbejdspladser registreret i Augustenborg på baggrund af CVR-data opgjort til ca. 1.150 arbejdspladser. I den forbindelse er det vigtigt at bemærke, at CVR-registerets opgørelse kun omfatter virksomheder med adresse i Augustenborg. Det er dermed ikke ensbetydende med, at arbejdspladserne findes i byen ligesom der også kan være arbejdspladser i byen tilknyttet virksomheder registreret uden for Augustenborg.

3.2 Scenarier

Ved udvikling af Hertugernes Augustenborg og optagelse på UNESCOs verdensarvsliste forventes der på langt sigt ca. 250.000 besøgende pr. år. Dette svarer omtrent til antallet af besøgende til Kongernes Jelling ved Vejle.

Antallet af boliger i den vestlig del af Augustenborg omkring Osbækvej forventes at stige med ca. 300 nye boliger svarende til en stigning på 20%. Derudover kan der forventes en boligudbygning i den nordlige del af Augustenborg omkring Lykkegård som udgør ca. 100 nye boliger. Trafikken fra denne boligudbygning indgår i trafikmodellen og forventes også at give et bidrag til den øgede trafikbelastning af Kettingvej, men er ikke nærmere behandlet i denne analyse.

I Masterplanen for udvikling af Augustenborg forventes der ved 250.000 årlige besøgende en forøgelse på i alt 455 turismerelaterede arbejdspladser i Sønderborg Kommune som helhed. Heraf regnes der med 50 nye årsværk i private virksomheder alene i Augustenborg. Det samlede antal nye arbejdspladser i Augustenborg i det langsigtede perspektiv sættes til 50 nye arbejdspladser, svarende til en stigning på ca. 4%.

Der opstilles desuden et scenarie med mellemlang tidshorisont og dermed med en reduceret udvikling svarende til 100.000 årlige besøgende, 150 nye boliger (+10%) og 25 nye arbejdspladser (+2%).

Samlet set er de opstillede scenarier for udvikling i Augustenborg beskrevet i tabel 1.

Kategori	Dagens situation	Scenarie 1	Scenarie 2
		Tidshorisont: 0-20 år	Tidshorisont: >20 år
Besøgende	10.000 besøgende	100.000 besøgende	250.000 besøgende
Boliger	1.550 boliger	+150 boliger	+300 boliger
Arbejdspladser	1.150 arb.pladser	+25 arb.pladser	+50 arb.pladser

Tabel 1. Opgørelse af antal besøgende, boliger og arbejdspladser i Augustenborg i den nuværende situation og på mellemlang og lang tidshorisont.

De nuværende aktiviteter i Augustenborg (besøgende, boliger og arbejdspladser) vil være afspejlet i de opstillede trafiktal gengivet på figur 3. Tilsvarende vil mængden og udnyttelsen af parkeringspladserne i Augustenborg også være som beskrevet i afsnit 2.3 Parkering.

3.2.1 Besøgende og parkering

De besøgende til Hertugernes Augustenborg vurderes at have en væsentlig variation over året, hvor der særligt i ferier vil være mange besøgende.

Der er regnet med 3,0 besøgende pr. bil og en gennemsnitlig opholdstid på 5 timer svarende til besøg på ca. ½ dags varighed.

I tabel 2 er det beregnede antal daglige besøgende, parkeringsbehovet samt den genererede trafik på forskellige tidspunkter af sæsonen opstillet. Beregningen er gennemført for et besøgstal svarende til 10.000 årlige besøgende (dagens situation), ved 100.000 årlige besøgende (scenarie 1) og ved 250.000 årlige besøgende (scenarie 2).

	Periode	Daglige antal besøgende	Parkeringsbehov (P-pladser)	Trafik (Køretøjer)
Dagens situation (10.000 årlige besøgende)	Hverdage	15 gæster	3 p-pladser	10 ktj.
	Weekender	30 gæster	5 p-pladser	20 ktj.
	Ferier	50 gæster	10 p-pladser	35 ktj.
	Højsæson	110 gæster	20 p-pladser	70 ktj.
Scenarie 1 (100.000 årlige besøgende)	Hverdage	150 gæster	25 p-pladser	100 ktj.
	Weekender	290 gæster	50 p-pladser	200 ktj.
	Ferier	510 gæster	90 p-pladser	340 ktj.
	Højsæson	1.100 gæster	180 p-pladser	710 ktj.
Scenarie 2 (250.000 årlige besøgende)	Hverdage	380 gæster	60 p-pladser	250 ktj.
	Weekender	720 gæster	120 p-pladser	480 ktj.
	Ferier	1.300 gæster	210 p-pladser	850 ktj.
	Højsæson	2.700 gæster	450 p-pladser	1.800 ktj.

Tabel 2. Beregning af antal daglige besøgende, parkeringsbehov og forventet daglig trafik ved forskellige scenarier og på forskellige tidspunkter over året.

Foruden ovenstående må der i mindre omfang forventes at ankomme arrangerede busrejser til området svarende til maksimalt 2-3 samtidige busser.

Til sammenligning af ovenstående beregning har attraktionen Tirpitz ved Blåvand ca. 150.000 årlige besøgende. Parkeringsarealet udgør her en permanent grusparkeringsplads til ca. 90 biler samt mulighed for inddragelse af en nærliggende græsmark med plads til yderligere ca. 100-120 biler.

Da spidsbelastningsperioden (højsæsonen) er forholdsvis kortvarig foreslås parkeringsarealerne opdelt i et nærtliggende område til den kulturhistoriske midtby med en kapacitet på ca. 200 P-pladser inkl. mulighed for busparkering. Derudover bør der etableres et bufferareal i større afstand til området til kortvarige perioder med høj intensitet. Kapaciteten på sidstnævnte område foreslås med en kapacitet på 200-250 ekstra P-pladser og evt. med mulighed for 2-3 busser til længere tids ophold

3.2.2 Boliger og arbejdspladser

Den fremtidige trafik til de forudsatte nye boliger og arbejdspladser i Augustenborg er beregnet på baggrund af Vejdirektoratets turratekatalog fra 2020 med udgangspunkt i gennemsnitsværdier for antallet af nye ture, som gengivet i nedenstående tabel 3.

Kategori	Turrate Årsdøgntrafik	Scenarie 1 Årsdøgntrafik	Scenarie 2 Årsdøgntrafik
Boliger	5,5 ture/bolig	825 ture/døgn	1.650 ture/døgn
Arbejdspladser	1,8 ture/ansat	45 ture/døgn	90 ture/døgn
I alt	---	870 ture/døgn	1.740 ture/døgn

Tabel 3. Beregnet antal nye ture fra boliger og arbejdspladser i Augustenborg på mellemlang og lang tidshorisont.

Den samlede nye trafik til og fra boliger og arbejdspladser i Augustenborg udgør 870 daglige nye ture i scenarie 1 (mellemlang tidshorisont) og 1.740 nye daglige ture i scenarie 2 (lang tidshorisont).

Trafikkens variation over året som følge af ferie o.l. vurderes i forhold til bolig- og arbejds- trafikken ikke væsentlig, hvorfor der regnes med en konstant døgntrafik.

4. Trafikplanen

For at fremtidens Augustenborg kan udvikle sig i forhold til de visioner, der er for byen, mht. fremtidige besøgende til Hertugernes Augustenborg/Unesco og vækst i bosætningen, er det nødvendigt med en god mobilitet, som understøtter disse vækstscenarier. I dette kapitel er der udarbejdet et forslag til en fremtidig trafikplan.

Trafikplanen er beskrevet med trin, som det er muligt at forcere, hvis udvikling viser det nødvendigt, eller hvis der er ønsker om hurtigere fredeliggørelse og budgettet tillader det.

Trinene skal være med til at sikre;

- At der haves en langsigtet plan for udviklingen af mobiliteten – hvor der er fokus på at have en plan for den fremtidige infrastruktur, som kan etableres, når der er brug for den.
- At mobiliteten hele tiden kan understøtte de visioner og mål der er for byen for både besøgende, bosætning og erhverv.
- At der løbende kan justeres i planen og sikre, at de løbende tilpasninger sker på baggrund af de faktiske forhold i byen.

FOKUSPUNKTER

for fremtidens mobilitet i Augustenborg:

- Fredeliggørelse af den kulturhistoriske bymidte (svarende til zone 1 i masterplanen), således at der er fokus på gang og cykeltrafik i området.
- Generel hastighedsnedsættelse i zone 2, så 40 km/t er den maksimale hastighed, og 30 km/t i den kulturhistoriske bymidte.
- Nemt og trygt for cyklister og fodgængere at færdes rundt i byen generelt.
- Busdækning af så stor en del af byen som muligt.
- Ingen gennemkørende lastbiltrafik i byen
- Etablering af større parkeringsanlæg til besøgende og større arbejdspladser, så spredt parkering i bymidten og søgetrafik hertil reduceres
- God skiltning til guidning af besøgende

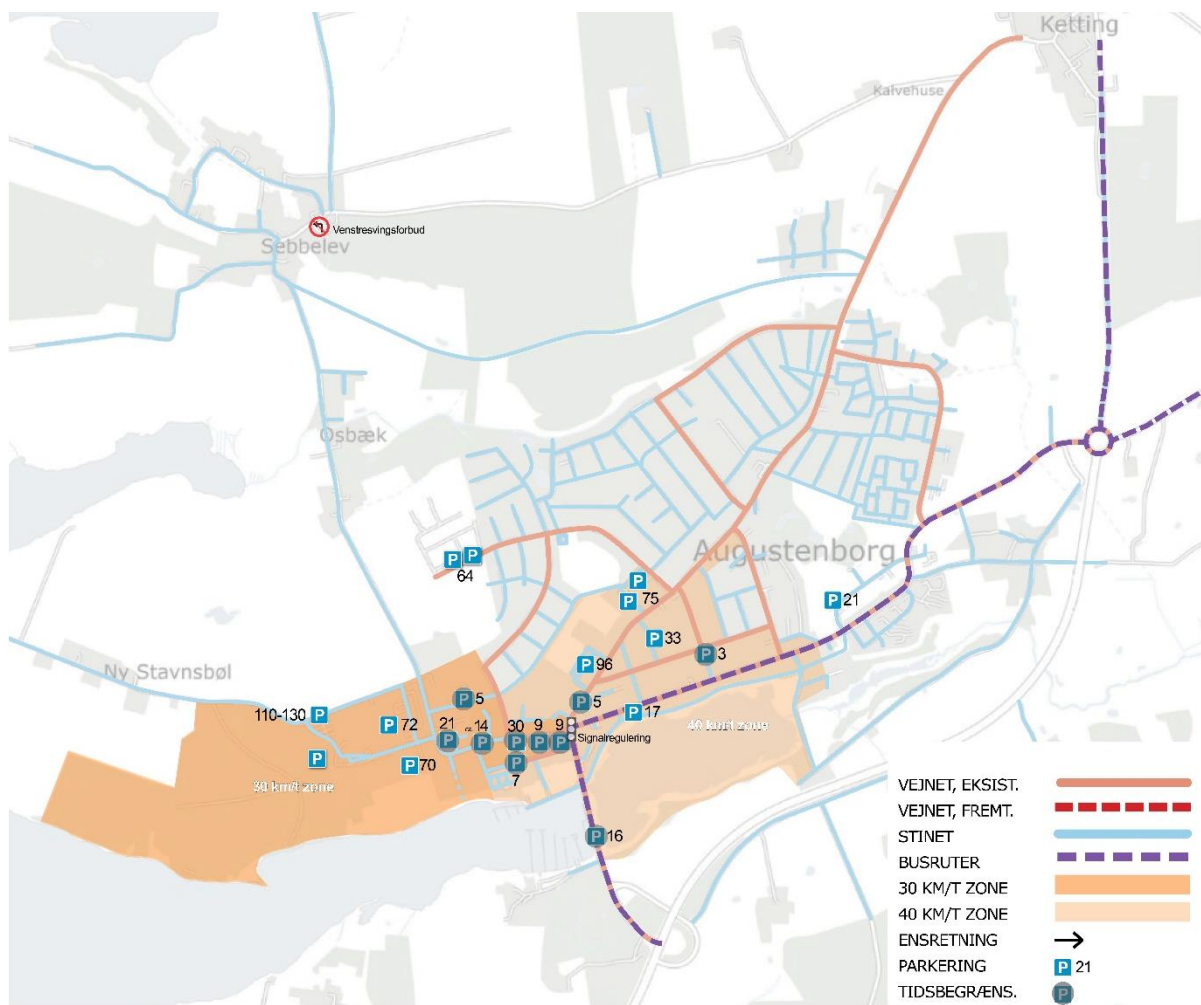
I det følgende beskrives de enkelte trin i trafikplanen, som anbefales gennemført for at støtte op omkring den ønskede udvikling af byen.

4.1 Trin 1: Første skridt i fredeliggørelsen af Midtbyen (Nuværende situation)

Første trin i trafikplanen knytter sig til et kortere tidsperspektiv og den nuværende trafiksituation. Målet er at forbedre den aktuelle situation og sikre en fredeliggørelse af midtbyen i de rammer som findes nu.

De første tiltag i trafikplanen omhandler følgende punkter:

- Parkeringsoprydning (skiltning, nedlæggelse af mindre parkeringsanlæg og etablering af et nyt større p-anlæg i den nordvestlige del af byen)
- Generel hastighedsnedsættelse i byen til 40 km/t i zone 2 og 30 km/t i zone 1.
- Forbedring af ankomst til byen fra syd (Signalanlæg, afstribning og forskønnelse)
- Dialog med juletræsplantagen ift. kørsel uden om bymidten herunder etablering af venstresvingsforbud ved udkørsel fra juletræsplantagens ejendom i Sebbelev.
- Igangsætning af belægningsarbejde i Storegade (kulturmiljø, fremtidig ensretning og mere plads til fodgængere)



Figur 12: Tiltagene i Trin 1.

Tiltag:

Parkering:

I trin 1 er der fokus på at rydde op i de mange mindre parkeringspladser og få klarhed om parkering ved Palævejs-pladsen. Følgende tiltag vil indgå i oprydningen af parkeringen:

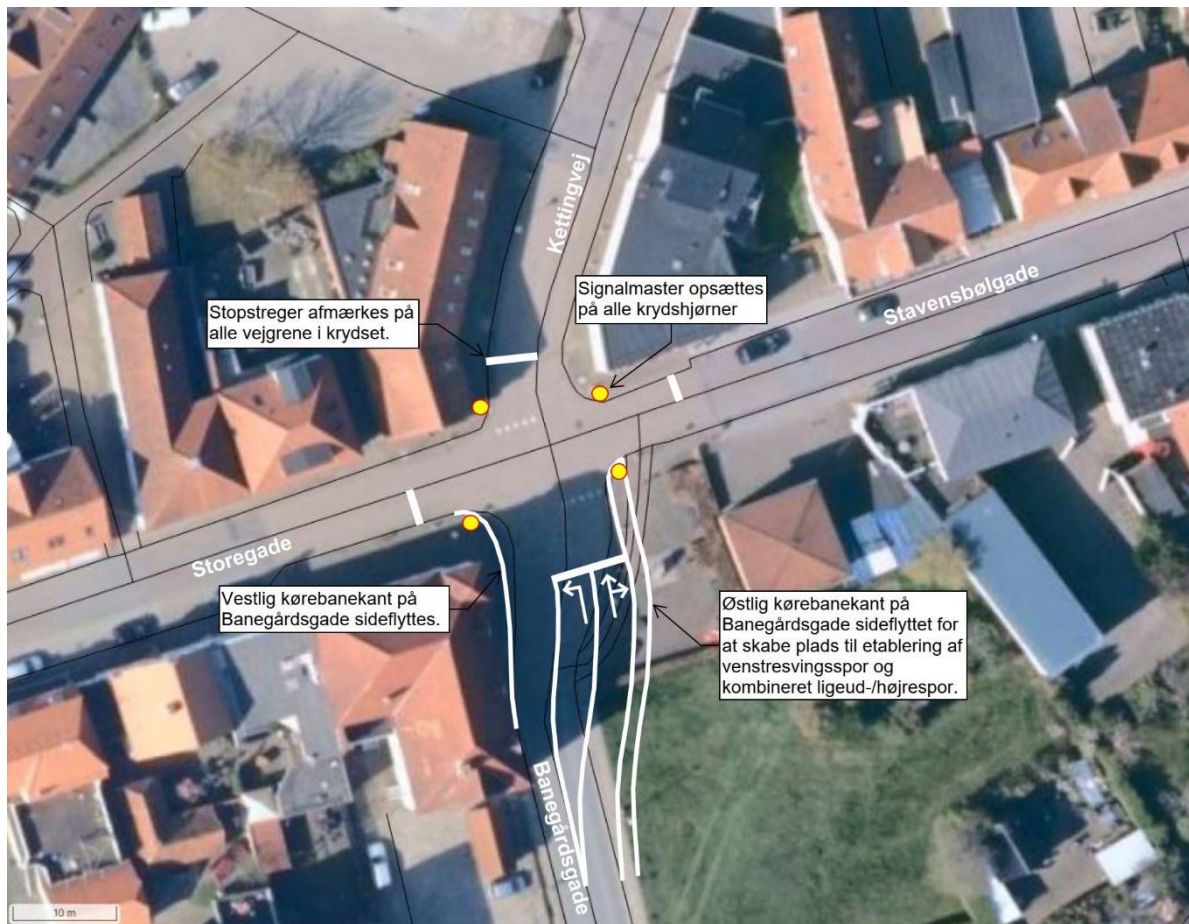
- Der indføres tidsrestriktioner, som der f.eks. er i Storegade, på p-anlæggene i midtbyen. Enkelte mindre anlæg kan evt. nedlægges. I alt er der ca. 100 p-pladser, som der skal vurderes på.
- Klarhed om hvem der må parkere på Palævejs-pladsen. Målet er, at der kan arbejdes på at disse pladser kan anvendes som parkering til Landbrugsstyrelsens medarbejdere.
- Mindre pladser ved det fremtidige sundhedshus og Louise Augustas Plads får tidsrestriktioner med max 2 timer, nogle pladser kortere tidsrestriktion.
- Belægningsarbejdet på Storegade og Louise Augustas Plads
- Etablering af handicapparkering på Jægerpladsen og ved Palægade.

Hastighedszoner:

Der etableres en hastighedszone på 40 km/t i hele byen og 30 km/t i zone 1, således at byen opleveres som et sted, hvor man trygt kan færdes på cykel og til fods.

Forbedring af adgangsvej fra syd

Krydset Banegårdsgade/Kettingvej/Storegade/Stavensbølgade opgraderes som vist på principskitzen, figur 13, til et signalanlæg. Banegårdsgade udvides frem mod krydset mod øst for at skabe plads til venstresvingsspor og kombineret ligeud-/højrespor, hvorved der skabes bedre oversigtsforhold og kapacitet i krydset. Stopstregerne på den sydlige tilfart er rykket tilbage for at sikre plads til svingende køretøjer fra øst og vest i krydset.



Figur 13 - Principskitse for etablering af signalreguleret F-kryds med venstresvingbane på Banegårdsgade.

På Banegårdsgade fra dæmningen til Storegade etableres der tilstrækkelige plads- og oversigtsforhold til den fremtidige adgangsvej til boliger og byudvikling på havnen.

Venstresvingsforbud ved juletræsplantagens ejendom

Med etablering af venstresvingsforbud ved juletræsplantagens ejendom i Sebbelev vil mængden af tung trafik gennem Augustenborg blive reduceret idet udkørsel fra ejendommen kun vil være mulig ad Sebbelev Bygade og Sebbelevmark. Restriktionen giver gener for beboere i i Ketting, men belastningen fordeles derved over flere veje i området.

Trafikale forhold

På nedenstående figur 14 er beregnede trafiktal i Augustenborg med Sønderborg Kommunes trafikmodel for en situation svarende til forholdene under trin 1 (år 2024) gengivet.

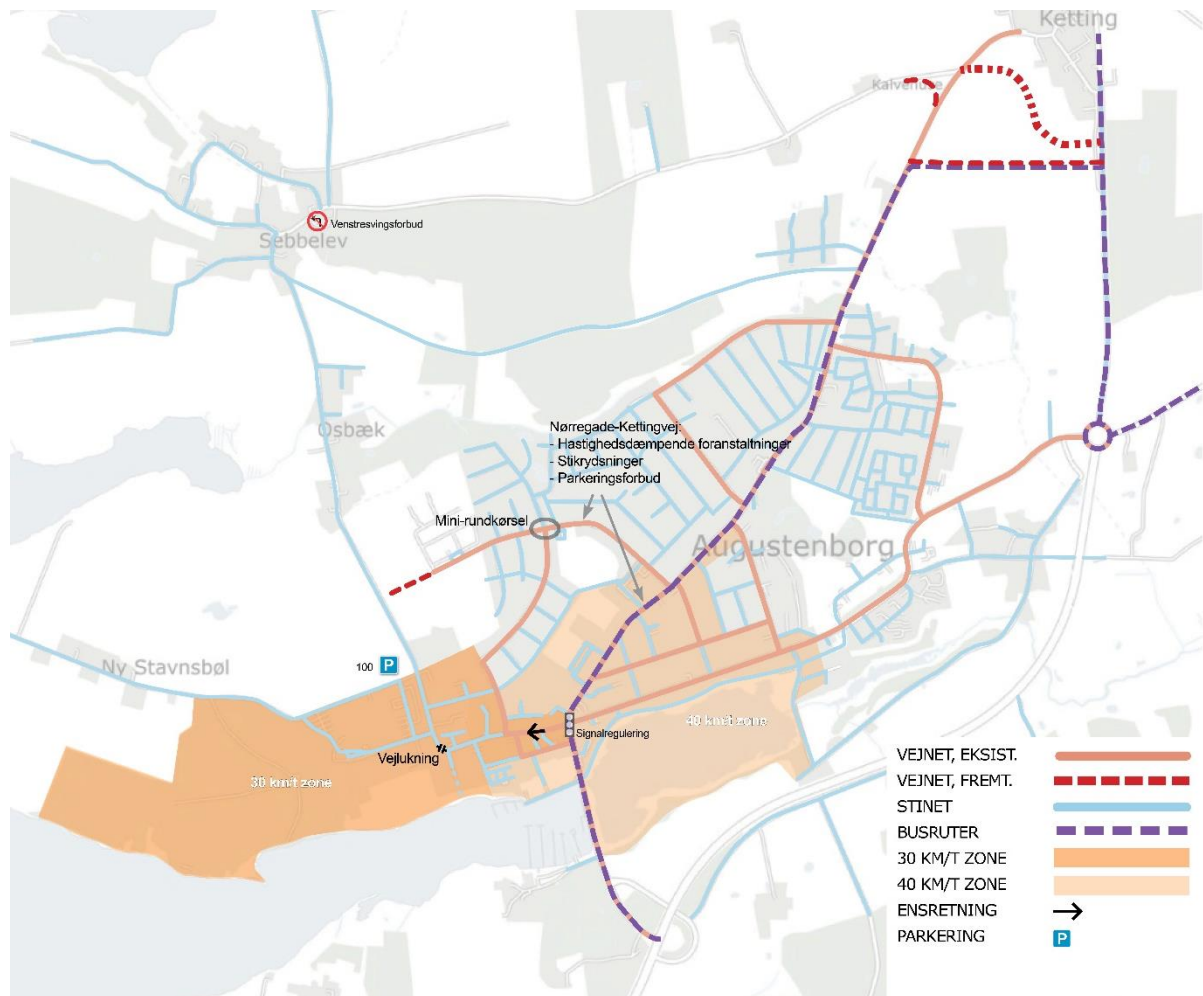
Trafiktallene svarer i store træk til den nuværende situation, da tilvæksten i byudvikling og turisttrafikken vil være begrænset og derfor ikke i betydende grad forventes at påvirke udviklingen i trafikmængderne. Trin 1 omfatter ligeledes ikke i væsentlig grad tiltag på vejnettet og i parkeringsforholdene, der forventes at påvirke trafikanternes rutevalg.



Figur 14. Trafikmodelberegning (ÅDT) for forholdene under trin 1, år 2024.

4.2 Trin 2 Lukning for gennemkørsel i den kulturhistoriske bymidte

Trin 2 i trafikplanen knytter sig til en trafiksituation der forbereder infrastrukturen i byen til delvis fremtidig bolig- og erhvervsudviklingen samt turisttrafikken til Hertugernes Augustenborg herunder fredeliggørelse af midtbyen.



Figur 15: Tiltagene i Trin 2.

I trin 2 er der fokus på at få lukket den kulturhistoriske midtby for biltrafik (personbiler og lastbiler) og få ledt besøgende og ansatte uden om midtbyen, samt skabe forbindelse til de nye boliger og parkering nordvest for byen.

- Omfartsvej syd om Ketting mellem Landevejen og Kettingvej
- Lukning af Storegade øst for Jægerpladsen
- Ensretning af Storegade mod vest frem til Louise Augustas Plads
- Svanehaven forlænges til Osbækvej
- Stier i det nye område ved Svanehaven etableres.
- Flytning af busrute, så den kører tættere på flere boliger
- I krydset Nørregade/Kettingvej anlægges en hævet flade, da der kommer flere svingede i dette kryds og for at holde hastigheden nede.
- Etablering af ekstra ny parkering nordvest for Zone 1
- Opsætning af guidende skiltning til besøgende ved indfaldsveje og inde i byen

På Nørregade og Kettingvej vil trafikstigningen være mærkbare for beboerne langs vejen. For at imødekomme de trafikale gener og opretholde en acceptabel fremkommelighed, bør der ved trafikniveauer på over 2.000-2.500 daglige køretøjer på Nørregade og mere end ca. 4.000 daglige køretøjer på Kettingvej etableres følgende tiltag:

- Etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger (anbefalet chikaner på Nørregade og bump på Kettingvej) for at holde hastigheden nede.
- Etablering af sikre stikrydsninger bl.a. til sikring af skoleveje i form af helleanlæg, så vejene kan krydses i to tempi. Dette vil forventeligt kræve ekspropriation.
- Etablering af parkeringsforbud langs både Nørregade og Kettingvej så der sikres fremkommelighed på vejene.
- Ombygning af krydset Nørregade/Svanehaven/Vestergade til en mini-rundkørsel med fuld overkørbart (men ujævnt) midterareal, så lastbiltrafikken fortsat kan passere. Alternativt kan der etableres en hævet flade, men effekten vurderes at være mindre. Generelt skal vigepligtsforholdene tydeliggøres i krydset.

Etablering af cykelstier, cykelbaner eller delte stier på Nørregade og Kettingvej vil kræve ekspropriation langs begge veje, hvilket ikke vurderes realistisk. Grundet de manglende pladsforhold vil sikringen af skolevejene derfor ske ved at henvise eleverne til de parallelt gående veje som f.eks. Møllegade, Midtkobbøl, Vestergade samt interne stiforbindelser til skolen. Derudover vil der i strategisk udvalgte krydsningspunkter blive fokuseret på sikre stikrydsninger med helleanlæg og tydelig markering af krydsningspunktet for trafikanterne.

Trafikplan med lukninger, nye vejadgange, parkering og flytning af busruter

Trafikplanens trin 2 vil fredeliggøre zone 1 og gøre det umuligt at køre igennem midtbyen (omkring Slottet). Det skal løbende overvåges, hvordan trafikken udvikler sig og fordeler sig i Augustenborg, herunder om det skabes mere trafik end forventet på især Nørregade og Kettingvejs sydlige del, hvorved tiltag i trin 3 bør fremskyndes.

Omfartsvejen syd om Ketting vil kunne lede den tunge trafik uden om bymidten samt aflaste Ketting by for trafik fra besøgende fra nord. Der er to forskellige muligheder for linjeføring i spil (se alternativ 0a og 1a i screeningsnotat) samt anlægsoverslag i korridoranalysen.

Den nye belægning i Storegade og Slotsallé er færdig og der skabes et nyt torv ved Louise Augustas Plads med ekstra parkering i gården. Ensretningen af Storegade indføres. Der etableres ekstra parkering nordvest for byen, og skiltning opgraderes.

Flytning af busrute, så den kører tættere på flere boliger. Busserne flyttes fra Stavensbølgade til Kettingvej og via den nye omfartsvej syd om Ketting. Derved flyttes ruten tættere på flere boliger i Augustenborg og den nye omfartsvej i Ketting udnyttes. Ved flytning skal der etableres nye stoppesteder langs Kettingvej.

Trafikale forhold

I udviklingstrin 2 forudsættes delvis bolig- og erhvervsudbygning i Augustenborg svarende til en beregnet trafik på ca. 870 nye daglige ture, som beskrevet i tabel 3. Turisttrafikken forudsættes i denne beregning at udgøre ca. 500 ekstra daglige ture til og fra Hertugernes Augustenborg, svarende til en trafikintensitet ved ca. 100.000 årlige besøgende på almindelige feriedage/højsæsonen.

På nedenstående figur 16 er beregnede trafiktal i Augustenborg, med Sønderborg Kommunes trafikmodel for en situation i år 2035 ved realisering af tiltagene i trin 2, gengivet.



Figur 16. Trafikmodelberegning for forholdene under trin 2, år 2035.

Ved udvikling af Augustenborg mod nordvest og realisering af de opstillede tiltag i trin 2, kan der i år 2035 forventes en betydelig fredeliggørelse af Storegade og området omkring Hertugernes Augustenborg som følge af lukningen af vejen omkring slottet.

Trafikken på Storegade forventes at blive reduceret med 1.500-2.000 daglige køretøjer til omkring ca. 1.000 køretøjer pr. dag, hvilket vil være et acceptabelt niveau i forhold til vejens fremtidige funktion.

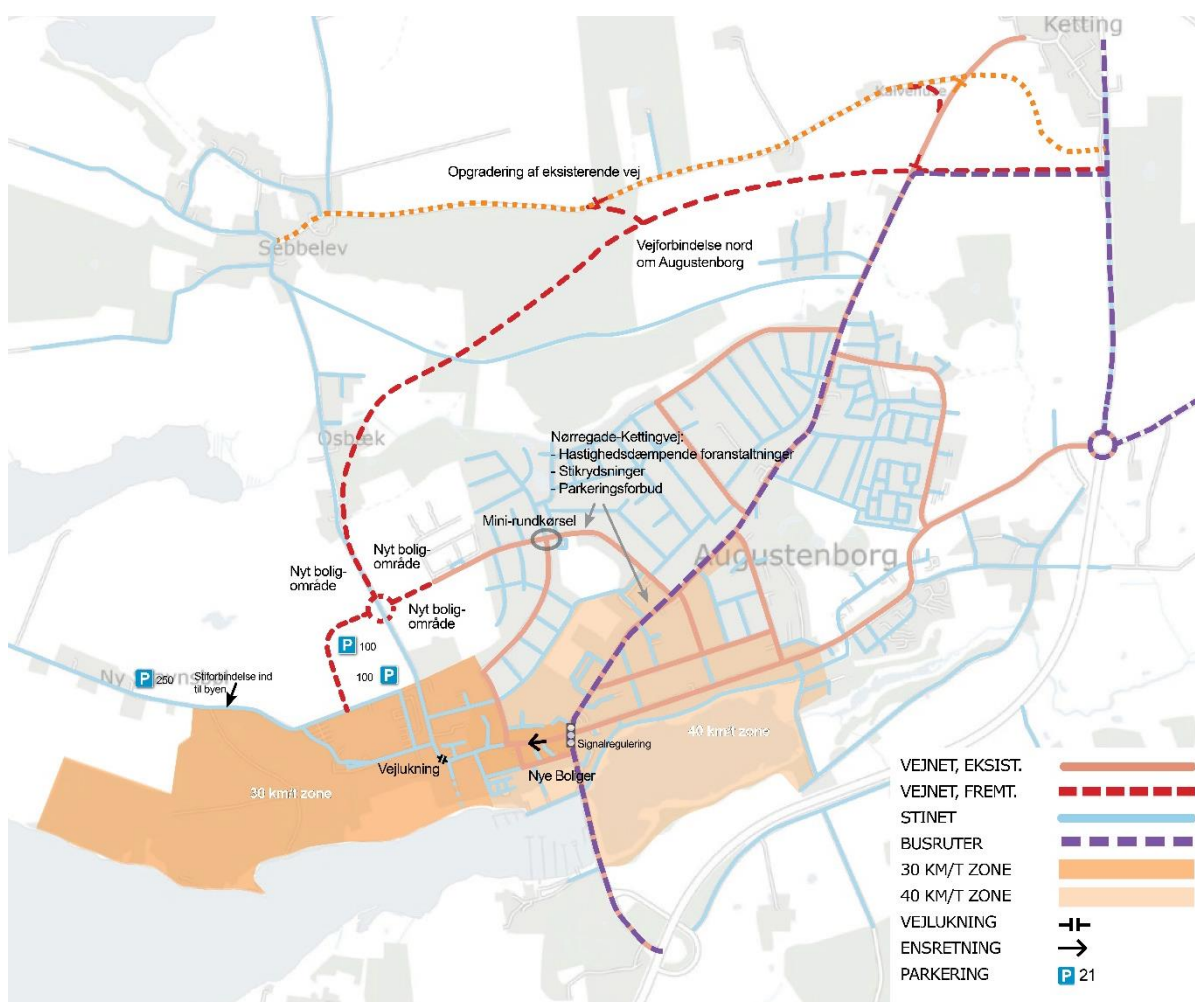
På omfartsvejen syd som Ketting mellem Landevejen og Kettingvej kan der forventes en trafik på ca. 2.400 køretøjer i døgnet. Vejen vil primært aflaste Ketting for uvedkommende trafik men vil også give mulighed for at aflaste Augustenborg midtby for tung trafik til og fra Sebbelev. Særligt

for trafik fra nord vil vejen være et attraktivt alternativ til Stavensbølgade, hvorved trafikken på Kettingvejs nordlige del kan forventes at stige med ca. 300 køretøjer i døgnet.

Den trafikale omfordeling i Augustenborg midtby muliggøres desuden af ny forbindelsesvej mellem Osbækvej og Svanehaven, hvor der i 2035 forventes ca. 2.500 daglige køretøjer i de travleste ferieperioder. Omfordelingen vil resultere i trafikstigninger på Nørregade, Kettingvej syd for Nørregade og på Banegårdsgade. Stigningerne vil her være på 2.300-3.000 daglige køretøjer. Udenfor ferieperioderne (dvs. på hverdage) vil trafikstigningerne på døgnniveau være ca. 500 køretøjer lavere, idet turisttrafikken til Hertugernes Augustenborg vil være betydelig mindre.

4.3 Trin 3 Vejforbindelse nord om byen

Tredje trin i trafikplanen knytter sig til trafiksituationen i byen der på lang sigt kan imødekomme fuld udbygning af boligområderne og en stigende turisttrafik. Denne situation vil kræve, at der etableres yderligere parkering og opgradering af Sebbelevmark eller etablering af en Vejforbindelse nord om Augustenborg.



Figur 17: Tiltagene i Trin 3.

Tiltagene i trin 3:

- Sideudvidelse af Sebbelevmark
- Som alternativ til sideudvidelsen af Sebbelevmark etableres en Vejforbindelse nord om Augustenborg og syd om Ketting
- Fuld udbygning af parkering nordvest for af zone 1, samt etablering af ekstra parkering på grus ved campingpladsen.
- Etablering af stiforbindelse fra parkering ved campingpladsen gennem både skoven og langs vejen.

Der er udarbejdet en korridoranalyse med henblik på at undersøge mulighederne for at skabe en vejforbindelse nord om Augustenborg fra Landevejen til Osbækvej. Vejens formål er at aflaste midtbyen for biltrafik og tung trafik. Der henvises til udarbejdet screeningsnotat og korridoranalyse for nærmere detaljer samt beskrivelse af fordele og ulemper ved valg af forskellige linjeføringer og alternativer.

De sidste parkeringspladser i tilknytning til Hertugernes Augustenborg etableres sammen med ekstra grusparkering ved campingpladsen. Der etableres desuden stiforbindelser, der forbinder de forskellige områder og som guider de besøgende mellem områdets kulturoplevelser.

Hvis det vælges at etablere den nye omfartsvej frem til Osbækvej, fjernes det foreslåede venstresvingsforbud ved juletræsplantagen. Når dette sker, skal der opsættes skilte med gennemkørselsforbud for lastbiler, så disse ikke begynder at køre ad Nørregade eller Elmevej.

Vejforbindelsen vil samtidig muliggøre at besøgende fra nord, eksempelvis fra Nordborg Resort, eller besøgende der måtte ankomme via en fremtidig fast Als-Fyn forbindelse kan komme ind til parkering via den nye vej uden at skabe trafik i den øvrige del af byen.

Trafikale forhold

I dette udviklingstrin er der beregnet for en 20-årig tidshorisont svarende til år 2045. Der forudsættes fuld bolig- og erhvervsudbygning i Augustenborg svarende til en beregnet trafik på ca. 1.700 nye daglige ture, som beskrevet i tabel 3. Turisttrafikken forudsættes i denne beregning at udgøre ca. 1.500 ekstra daglige ture til og fra Hertugernes Augustenborg, svarende til en trafikintensitet ved ca. 250.000 årlige besøgende på almindelige feriedage/højsæsonen.

På nedenstående figur 18 er beregnede trafiktal i Augustenborg, med Sønderborg Kommunes trafikmodel for en situation i år 2045 ved realisering af tiltagene i trin 3, gengivet. Ifølge Vejdirektoratets oplysninger kan der ved realisering af en Als-Fyn forbindelse forventes ca. 3.000 ekstra køretøjer på Landevejen samt 3-500 flere køretøjer på omfartsvejen syd om Ketting og videre mod Osbækvej end hvad der er angivet på figuren.



Figur 18. Trafikmodelberegning for forholdene under trin 3, år 2045.

Ved fuld udvikling af Augustenborg mod nordvest og realisering af de opstillede tiltag i trin 3, kan der i år 2045 forventes en fortsat fredeliggørelse af Storegade og området omkring Hertugernes Augustenborg som følge af lukningen af vejen omkring slottet.

Etableringen af en nordlig omfartsvej enten i nyt trace eller som udvidelse af eksisterende Sebbelevmark vil give en forventet trafikmængde på vejen på 900-1.300 daglige køretøjer vest for Kettingvej. På strækningen mellem Kettingvej og Landevejen kan der forventes 3.000 daglige køretøjer som følge af Kettingvejs lukning mellem omfartsvejen og Ketting.

Omfartsvejen forventes primært give en let adgangsvej til Hertugernes Augustenborg for besøgende fra nord, eksempelvis fra Nordborg Resort. Besøgende fra syd vil fortsat benytte Banegårdsvej, Kettingvej og Nørregade gennem Augustenborg, hvorfor der ikke forventes at ske en mærkbar aflastning af disse veje. Omfartsvejen vil desuden aflaste Augustenborg midtby for al tung trafik i relation til juletræsplantagen ved Sebbelev.

Den fortsatte bolig- og arbejdsrelaterede udvikling i særligt den nordvestlige del af Augustenborg samt forudsætning om ca. 250.000 årligt besøgende til Hertugernes Augustenborg vil også resultere i en udvikling af trafikken gennem Augustenborg. Trafikken på Svanehaven og Nørregade forventes at stige til et niveau på 4.200-4.800 daglige køretøjer svarende til en stigning på 1.300-1.700 daglige køretøjer i forhold til trafikken i 2035.

På Kettingvej og Banegårdsgade forventes trafikken at stige med ca. 1.600-1.800 daglige køretøjer i forhold til niveauet i 2035.

Udenfor ferieperioderne (dvs. på hverdage) vil trafikstigningerne på døgnniveau være ca. 1.000-1.500 køretøjer lavere, idet turisttrafikken til Hertugernes Augustenborg vil være betydelig mindre.

På Storegade, Slotsalle, Elmevej og Vestergade forventes der ikke trafikstigninger og trafikken vil fortsat være på et acceptabelt niveau i forhold til vejenes forventede fremtidige funktion.

De foreslåede trafikale tiltag i trin 2 ved trafikniveauer på over 2.000-2.500 daglige køretøjer på Nørregade og mere end ca. 4.000 daglige køretøjer på Kettingvej forventes enten allerede at være realiseret eller bør senest realiseres som del af trin 3. Tiltagene vurderes at være robuste nok til at kunne håndtere trafikniveauer som beskrevet i trin 3, hvorved der ikke forventes yderligere tiltag iværksat.

Ensretning af Banegårdsgade

Effekterne af de forventede trafikstigninger på flere centrale veje i Augustenborg midtby kan imødekommes gennem de opstillede hastighedsdæpende og/eller trafiksikkerhedsmæssige tiltag på vejene. Tiltagene reducerer imidlertid kun den trafikale påvirkning, men flytter ikke trafik væk fra de berørte veje. Der er derfor analyseret på et alternativ, hvor Banegårdsgade over dæmningen ensrettes mod syd, hvorved omtrent halvdelen af trafikken flyttes til andre veje.

Ensretningen af Banegårdsgade vil på Elmevej, Kettingvej forbi skolen samt på Banegårdsgade (over dæmningen), bringe trafikken på ned på et niveau svarende til den nuværende trafikbelastning. Samtidig vil trafikken på Nørregade og Svanehaven også blive kraftigt reduceret til et niveau på ca. 2.500-3.000 daglige køretøjer, hvorved de opstillede tiltag vil være fuldt ud virksomme.

Trafikken på omfartsvejen nord om Augustenborg vil stige til ca. 3.000 daglige køretøjer vest for Kettingvej og ca. 6.500 daglige køretøjer på strækningen mellem Kettingvej og Landevejen.

Som følge af ensretningen af Banegårdsgade vil ankomsten til Augustenborg midtby fra syd blive vanskeliggjort og vil resultere i en betydelig omvejskørsel for både beboere, erhvervsdrivende og turister. Udkørslen fra Augustenborg vil fortsat kunne ske via Banegårdsgade (over dæmningen), men en mindre del af turisttrafikken må formodes at forlade Augustenborg samme vej som de ankom, hvorved overflytningen reelt set vil blive højere.

Figur 19 viser den forventede trafikbelastning i 2045 ved realisering af tiltagene opstillet i trin 3 i kombination med ensretning af Banegårdsgade mod syd.



Figur 19. Trafikmodelberegning for forholdene under trin 3 inkl. ensretning af Banegårdsgade mod syd, år 2045

5. Projektliste

Anlægsoverslagene for projektforslagene er udregnet på baggrund af referenceprojekter af samme størrelsesorden og karakter. På nuværende stadie er der dog flere faktorer omkring de eksisterende forhold der er ukendte og derfor ikke kan vurderes i overslagene. Generelt er der derfor ikke taget højde for:

- Behov for og udgifter forbundet med interimsforanstaltninger i anlægsfasen
- Jordbundsforhold generelt
- Udgifter forbundet med håndtering af fremmedledninger
- Myndighedsbehandling, herunder evt. udgifter forbundet med ansøgninger og behandling af disse
- Miljøforhold
- Arkæologiske forhold
- Udgifter forbundet med arealerhvervelse og evt. erstatninger

Ovenstående forhold vil skulle undersøges nærmere i forhold til indvirkning på projekterne og disses anlægsøkonomi, ved evt. videre udarbejdelse.

Tiltag	Indhold/bemærkninger	Anlægsoverslag
TRIN 1: Fredeliggørelse af Midtbyen		
Parkeringsoprydning	Nedlæggelse af mindre p-pladser Skiltning af tidsrestriktioner	1,0 – 2,0 mio. kr.
Hastighedszoner, 30 km/t og 40 km/t	Opsætning af hastighedszone skilte Etablering af fartdæmpere: • Pr. 75 meter ved 30 km/t • Pr. 100-150 meter ved 40 km/t	1,5 – 2,0 mio. kr.
Signalanlæg, Banegårdsgade/Kettingvej/Storegade/Stavensbølgade	Etablering af signalanlæg samt udvidelse af Banegårdsgade til venstresvingsspor og kombineret ligeud-/højrespor	1,5 – 2,0 mio. kr.
Belægningsarbejder i Storegade, Slotsalle samt tilhørende byrum	En del af Hertugernes Augustenborg – ikke prissat her	Fremgår af Masterplan for Hertugernes Augustenborg
Venstresvingsforbud fra juletræsproducent i Sebbelev	Skiltning	< 0,05 mio. kr.

TRIN 2: Lukning for gennemkørsel i kulturhistorisk bymidte		
Vejforbindelse nord om Augustenborg, eksisterende tracé ved Sebbelevmark-Sebbelev Bygade (forslag 0a). 1. etape	Første etape af screenings- og korridoranalysens forslag 0a etableres. Heraf vejforbindelse mellem Landevejen og Sebbelevmark, syd om Ketting. Etablering af ca. 650 meter af vejforbindelsen. Se alternativ 0a i screeningsnotat – og anlægsoverslag i korridoranalysen.	18,0 mio. kr.
Vejforbindelse nord om Augustenborg, nyt tracé (forslag 1a). 1. etape	Første etape af screenings- og korridoranalysens forslag 1a etableres. Heraf vejforbindelse mellem Landevejen og Kettingvej. Etablering af ca. 600 meter af vejforbindelsen. Se alternativ 1a i screeningsnotat – og anlægsoverslag i korridoranalysen.	20,0 mio. kr.
Lukning af Storegade ved Jægerpladsen	Lukning af Storegade ved opsætning af elektriske pullerter med mulighed for gennemkørsel ved sænkning af pullerter	0,5 – 0,6 mio. kr.
Ensretning af Storegade mod vest til Elmevej	Skal defineres i forbindelse med arkitektkonkurrencen – Ikke prissat her	---
Svanehaven forlænges til Osbækvej	Eksisterende vejtracé på Svanehaven forlænges til vinkelret tilslutning på Osbækvej	4,0 – 5,0 mio. kr.
Stier i det nye område ved Svanehaven	Etablering af stisystem i boligområde, forudsat etablering af 500 meter ny sti i forbindelse med byggemodning	1,25 – 1,75 mio. kr.
Flytning af busrute	Etablering af to nye stoppesteder ved omlægning af busrute	0,2 – 0,3 mio. kr.
Hævet flade Nørregade-Kettingvej	Etablering af hævet flade, gensætning af kantsten til lysningshøjde på 12 cm i krydsområde og retablering af fortov	0,3 – 0,4 mio. kr.

Nyt p-anlæg nordvest for byen	100 parkeringspladser i asfaltbelægning med afmærkning af parkeringsbåse Kantstensbegrænsning og vandopsamling i brønde Belysning af parkeringsplads	1,5 – 2,0 mio. kr.
Skiltning til besøgende	Opsætning af skilte til wayfinding	0,2 – 0,3 mio. kr.
Hastighedsnedsættelse på Nørregade	Opsætning af hastighedszone skilte Etablering af fartdæmpere: • Pr. 100-150 meter ved 40 km/t	0,25 – 0,3 mio. kr.
Stikrydsninger på Nørregade og Kettingvej	Forudsat etablering af to stikrydsninger i form af helleanlæg	0,4 – 0,6 mio. kr.
Parkeringsforbud langs Nørregade og Kettingvej	Opsætning af skilte med parkeringsforbud på Nørregade og Kettingvej	0,2 – 0,3 mio. kr.
Ombygning krydset Nørregade/Svanehaven /Vestergade	Etablering af minirundkørsel ved vejkrøds	2,5 – 3,5 mio. kr.
TRIN 3:		
Udvidelse af p-anlæg nordvest for byen	Ekstra 100 pladser ved p-anlæg nordvest for byen i asfalt med kantstensbegrænsning, vandopsamling i brønde og belysning Vejtilslutning mellem P-område og Osbækvej	3,0 - 3,5 mio. kr.
Ekstra p-pladser ved p-anlæg vest for byen ved Ny Stavensbøl	250 parkeringspladser i græsarmring eller grusbelægning med opsamling af vand i trug/grøfter med tæt membran Ingen belysning af parkeringsareal Stiforbindelse langs Ny Stavensbøl ind til byen.	5,5-6,5 mio. kr.

Vejforbindelse nord om Augustenborg, eksisterende tracé ved Sebbelevmark-Sebbelev Bygade (forslag 0a). 2. og 3. etape.	Resterende del af screenings- og korridoranalysens alternativ 0a etableres. Heraf vejforbindelse på Sebbelevmark-Sebbelev Bygade og vej i eget tracé frem til Osbækvej, syd for Osbæk. Etablering af ca. 2.950 meter vej. Se alternativ 0a i screeningsnotat – og anlægsoverslag i korridoranalysen.	82 mio. kr.
Vejforbindelse nord om Augustenborg, nyt tracé (forslag 1a). 2. og 3. etape.	Resterende del af screenings- og korridoranalysens alternativ 1a etableres. Heraf vejforbindelse i eget tracé frem til Osbækvej, syd for Osbæk. Etablering af ca. 2.550 meter vej. Se alternativ 1a i screeningsnotat – og anlægsoverslag i korridoranalysen.	85 mio. kr.

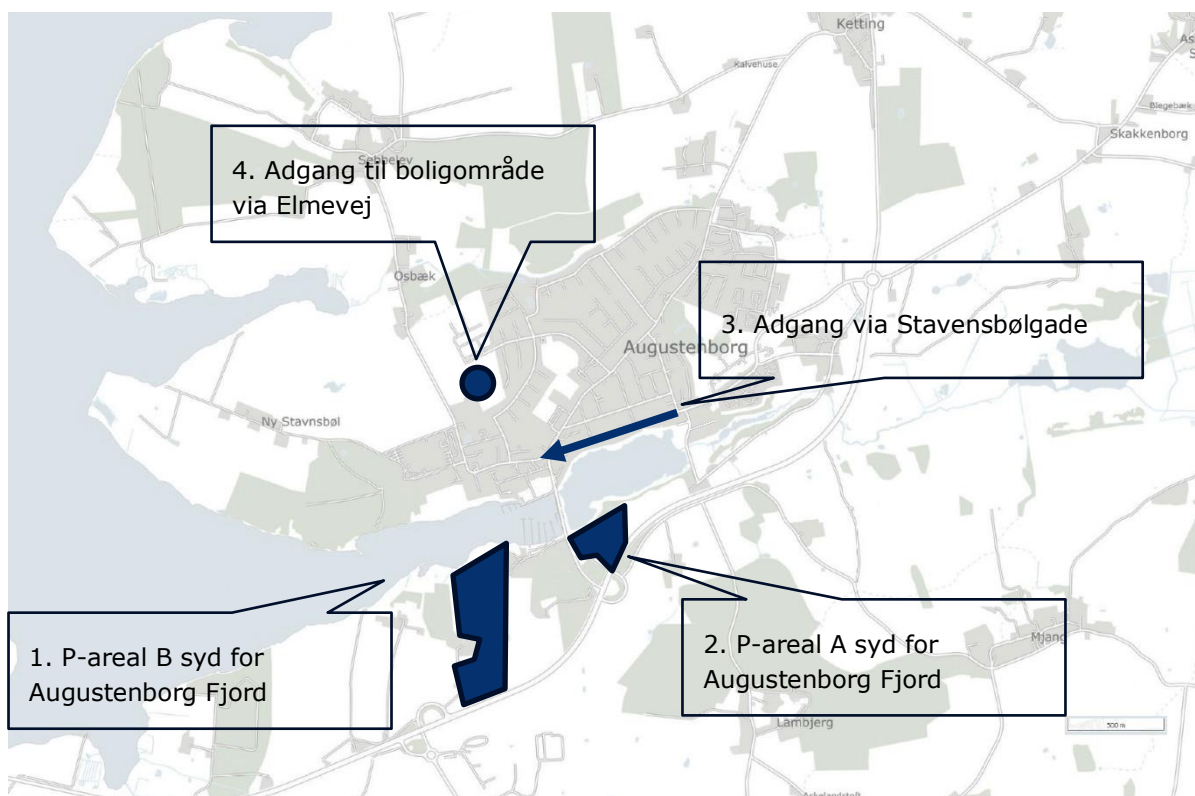
6. Undersøgte men fravalgte alternativer

Der er i Sønderborg Kommunes interne notat "Kommissorie for trafikundersøgelse af Hertugbyen Augustenborg, version 3." vist en række forslag til ankomst til Augustenborg, der ønskes undersøgt.

Som en del af det indledende arbejde har arbejdsgruppen bestående af Sønderborg Kommune og Rambøll drøftet, hvilke muligheder der skal undersøges nærmere og hvilke der skal fravælges.

Nedenfor oplistes de fravalgte løsningsforslag idet der henvises til kort på figur 20.

1. P-areal A syd for Augustenborg Fjord fravælges, da placeringen af P-arealet ligger for langt væk fra turistmålene Augustenborg Slot og Augustiana, der i fremtiden vurderes at blive byens hovedattraktion som mål for besøgende. De lette trafikanter (fodgængerne) har en længere gangrute på hhv. ca. 1 km/10 min. til Augustenborg Slot og ca. 1,3 km/14 min til Augustiana. Løsningsforslaget tilgodeser udelukkende turisttrafikken og vil ikke sikre afviklingen eller flytning af den tunge trafik igennem byen ligesom ansættes parkeringssøgning og fremtidig by- og erhvervsudvikling også fortsat vil give anledning til en øget trafik i Augustenborg.
2. P-areal B syd for Augustenborg Fjord fravælges af samme årsager som P-areal A.
3. Ankomst fra øst med kørende trafik via Stavensbølgade med tilslutning til Kettingvej er fravalgt, da det ikke vurderes realistisk, idet arealet som vejen skal lægges igennem, er præget af store terrænspring, vådområder og området er udlagt som "Mindre skov og markareal ved Kettingvej, Langgade og Bro" i Kommuneplanen i 2023. Løsningsforslaget vil reelt ikke sikre afvikling eller flytning af den tunge trafik igennem byen.
4. Adgang til boligområderne via Elmevej er fravalgt, da der reelt ikke sker flytning af den tunge trafik igennem byen. Der vil derimod ske en stigning i trafikken på Storegade, hvilket er imod de overordnede principper for at fredeliggøre Storegade og sikring af kulturmiljøet. Løsningen vil medføre mere svingende trafik i det prioriterede kryds Banegårdsgade/Storegade/Kettingvej/Stavnsbølgade og vanskeliggøre en løsning (evt. signalregulering) af dette kryds.



Figur 20. Kort over fravalgte løsningsforslag.