



HELHEDSPLAN OG DISPOSITIONSFORSLAG FOR KOLLEKTIV TRAFIKTERMINAL I SVENDBORG

FORORD

Svendborg Kommune har i samarbejde med DSB, Banedanmark og Fyns Amt gennem en årrække vurderet mulighederne for udviklingen af en fælles terminal for både tog, bybusser og rutebiler. I 2002, efter folketingets beslutning om at nedlægge Svendborg Havns havnespor og ophør af godsbanetransport, er der åbnet op for nye arealanvendelser på de tidligere banearealer.

Svendborg Kommune har et mål om at omdanne Svendborg Havn og banearealer således, at området tilpasses udviklingen inden for erhverv, transportsektor samt kultur- og fritidsliv. Omdannelsen vil skabe forandrede fysiske forhold og ny brug af havneområdet i takt med, at ny infrastruktur og bygningsvolumener indpasses.

Området er omfattet af lokalplan 349, som byrådet vedtog i marts 2005. Planen indeholder rammerne for omdannelse af banearealerne og de indre havnearealer til byområde med erhverv, trafikterminal, kulturinstitutioner, boliger og byrum, herunder kajarealer, stier og passager.

På baggrund af ovennævnte har Svendborg Kommune nedsat en række arbejdsgrupper, der skal omsætte plangrundlaget til mere konkrete projekter og tiltag, herunder viderebearbejdning af idéerne om en ny kollektiv trafikterminal.

De nedsatte arbejdsgrupper har følgende hovedemner:

- Nyborgvejs forlængelse
- Kollektiv Trafikterminal
- Havnens rum & pladser
- Opfyldning ved Frederikssøen
- Byggemodning og klargøring
- Planforhold

Projektarbejdsgruppen for Kollektiv Trafikterminal har bestået af følgende deltagere:

- Preben Gilling (formand), Svendborg Kommune
- Marianne Christiansen, Svendborg Kommune
- Birgit Andersen Svendborg Kommune
- Klaus Johannessen, Svendborg Kommune

Til arbejdsgruppen har der været knyttet følgende repræsentanter fra rådgivergruppen: Ole Sørensen (Carl Bro) og Michael Finke (Land+).

Projektarbejdsgruppen har udover ansvaret for udarbejdelse af helhedsplan og dispositionsforslag også haft ansvaret for, at de enkelte delprojekter indgår i en overordnet sammenhæng, og at der løbende sker en koordinering af grænseflader mellem de enkelte delprojekter.

Endvidere er der været nedsat en interessentgruppe med repræsentanter fra DSB, Banedanmark, Trafikstyrelsen og Fyns Amt. Interessentgruppen har været inddraget i nødvendigt omfang i forbindelse med udarbejdelse af helhedsplan og dispositionsforslag.

Interessentgruppen har bestået af følgende deltagere, hvoraf nogle dog kun har deltaget i et enkelt møde:

- Ulla Nøhr, Trafikstyrelsen
- Peter Rasselberg, DSB Ejendomme, stationsudvikling
- Kirsten Fursund, DSB Ejendomme, projektudvikling
- Dennis Bowers, DSB ejendomme, projektudvikling
- Hans Schmidt, Banedanmark
- Jan Gudmann Hansen, Fyns Amt, kontoret for kollektiv trafik

Det tekniske arbejde, herunder udarbejdelse af rapporter med tilhørende skitser og illustrationer, er udført af Carl Bro as (totalrådgiver) med Land+ som underrådgiver vedr. byrumsmæssige og landskabelige forhold. Endvidere har Atkins Danmark været konsulteret vedr. spor- og banetekniske anlæg.

Carl Bro 
Intelligent Solutions

LAND+

Udgave 13.02.2006

Projekt	:	21.1812.04
Udarbejdet	:	Ole Sørensen / Birgitte Munk Zino/ Michael Finke
Kontrolleret	:	Ole Sørensen
Godkendt	:	Ole Sørensen

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE		
1 INDLEDNING			
1.1 Baggrund	4		
1.2 Projektkommissorium	4		
1.3 Projektområdet	4		
2 MÅL	4		
2.1 Trafikale mål	5		
2.2 Mål for byrummet	5		
3 FORSLAG TIL HELHEDSPLAN	6		
3.1 Bebyggelsesstruktur	6		
3.2 Adgangsveje og stier	9		
3.3 Ny trafikterminal	10		
3.4 Bilparkering	10		
3.5 Cykelparkering	11		
3.6 Muligheder for etapevis udbygning	11		
4 PROJEKTGRUNDLAG	12		
4.1 Nuværende trafikforhold	12		
4.2 Bil- og cykeltrafik	14		
		4.3 Bil- og cykelparkering	16
		4.4 Plangrundlag	16
		4.5 Arealforhold	16
		4.6 Dimensionering af busterminal	17
		4.7 Dimensionering af øvrige terminalanlæg	17
		5 DISPOSITIONSFORSLAG	18
		5.1 Busterminal og depot	19
		5.2 Perron- og sporanlæg	19
		5.3 Bygningsanlæg og faciliteter	19
		5.4 Telematiksystem	21
		5.5 Krydsreguleringer	21
		5.6 Sti- og pladsanlæg	21
		5.7 Bilparkering	21
		5.8 Cykelparkering	22
		5.9 Tilgængelighed	22
		5.10 Belægnings-, belysning og udstyr	22
		5.11 Trafikale konsekvenser	22
		5.12 Anlægsøkonomi	22
		6 DET VIDERE ARBEJDE	23

1 INDLEDNING

1.1 Baggrund

Etablering af en ny trafikterminal i Svendborg skal ses som en videreførelse af Regeringens planer om at styrke den kollektive trafik på strækningen mellem Svendborg og Odense.

Den kollektive trafik (tog, rutebiler og bybusser) i Svendborg er i dag kendetegnet ved dårlige terminalforhold. Station og rutebilstation er nedslidte, unødvendigt arealkrævende og uden sammenhæng. Bybussernes terminalforhold på Klosterplads yder ikke tidssvarende terminalservice; trængslen er stor, uoverskueligheden påtrængende og trafikikkerheden er ringe.

1.2 Projektkommissorium

I dag er de 3 forskellige trafikarter (tog, rutebiler, bybusser) beliggende på hver sin lokalitet og indgår ikke i én fælles helhed med nemmere mulighed for dels at skifte indbyrdes mellem tog, bybusser og regionalbusser, dels at skifte mellem forskellige tilbringertransportmidler (bil, cykel og gang) og kollektiv trafik i en sammensat rejse.

Ifølge Projektkommissoriet for "Kollektiv trafikterminal" er det målet at udarbejde en helhedsplan for en moderne kollektiv trafikterminal, som baseres på tæt forbindelse mellem de forskellige trafikarter og optimal service for brugerne. Helhedsplanen skal dels sikre optimering af arealanvendelsen til bebyggelse, dels sikre en tilpasning til og af naboarealerne, så der opstår en god helhedsvirkning med aktiviteter, der vil have gavn af de mange mennesker, der til dagligt færdes i området. Der skal endvidere sikres gode stiforbindelser til havnen og byen.

Helhedsplanen omfatter delområderne 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 13 (jævnfør Lokalplan 349) med tilknyttede vej- og stianlæg.

På baggrund af helhedsplanen skal der for selve trafikterminalen udarbejdes et dispositionsforslag, som kan danne grundlag for evt. udbud (salg af arealer), bl.a. til brug for terminalen (minus banedelen) som en del af et større udbud samlet med visse af naboarealerne til et privatfinansieret projekt, hvor investor bl.a. opfører og udlejer busanlæg og terminalbygning.



OVERSIGTSKORT, DELOMRÅDER

1.3 Projektområdet

Lokalplan 349 har givet mulighed for at igangsætte en udvikling af arealerne gennem udbud og salg af nye byggegrunde samtidig med at der sikres en fysisk sammenkobling af bymidte og havn ved nye tværgående forbindelser over det gamle baneteræn.

Lokalplan 349 er en rammeplan, som ved konkret ny anvendelse af de enkelte delområder indenfor lokalplanafgrænsningen skal udmøntes i detaillokalplaner, herunder en lokalplan for Svendborgs ny trafikterminal.

Nærværende helhedsplan skal ses som en arkitektonisk og funktionel sammenhængende byudviklingsplan i relation til den ældre bydel på bybakken. Helhedsplanen beskriver mere konkrete muligheder for udformning og anvendelse af nyt byggeri indenfor en fastlagt bebyggelsesplan samt en detaljeret beskrivelse af den ny trafikterminal for kollektiv trafik. Det skal dog understreges, at der er tale om en principiel bebyggelsesplan, som skal danne grundlag for det videre arbejde. Planen vil dog på mange måder kunne justeres og tilpasses konkrete bebyggelsesprojekter.

2 MÅL

Projektet skal medvirke til, at der skabes en bedre sammenhæng mellem byen, trafikterminalen og havneområdet.

Den kollektive trafikterminal skal kunne fungere både som et bindeled mellem havneområdet og bymidten og samtidig rumme de mange forskellige funktioner et trafikalt knudepunkt kan bidrage med.

I forbindelse med en gennemført workshop, hvor også erhvervs- kultur, og turistrepræsentanter uden for arbejdsgruppen deltog, blev der bl.a. opstillet følgende visioner for områdets fremtidige anvendelse:

- Nordens flotteste havnefront
- Området skal være robust og fleksibelt i forhold til samfundsudviklingen både lokalt og på landsplan
- Der skal være "liv" døgnet rundt
- Området skal ikke konkurrere med, men være et naturligt supplement til bymidtens øvrige aktiviteter
- Området skal tilføres flere kulturtilbud i form af f.eks. kulturhus, teater, musik, bibliotek i et nyt forum
- God tilgængelighed for al udveksling mellem transportmidler til og fra området
- Trafikterminalen og området skal virke trygt og sikkert – også efter mørkets frembrud

I visionen indgår også, at helhedsplanen skal skabe nye byrum, som får deres egen identitet med perspektiver for både bolig, erhverv, kultur og oplevelser. I centrum er terminalområdet, hvorfra man rejser ud, mødes og kommer tilbage.

2.1 Trafikale mål

En af de overordnede trafikale målsætninger er at åbne op for barrieren mellem havnefronten og bymidten ved at skabe ny vej- og stiforbindelse mellem Jessens Mole og Toldbodvej. Stien og vejen vil samtidig skabe et kik gennem et grønt net til havnen for passagerer og trafikanter, som ellers færdes i det trafikale knudepunkt ved trafikterminalen.

En anden målsætning er at skabe en moderne, brugervenlig trafikterminal, som forbedrer mulighederne for kombinationsrejser og gør den kollektive trafik så attraktiv som muligt. På denne baggrund er fastlagt følgende delmål:

- Rutebilstation, busterminal og togstation skal integreres til en samlet trafikterminal, hvor skift mellem bybusser, regionalbusser og tog lettes med korte og direkte gangveje
- Busterminalen skal udformes så kompakt som muligt for sikre overskuelige og korte gangveje
- Adgangsvejene til og fra trafikterminalen skal udformes, så bussernes fremkommelighed tilgodeses
- Skift mellem de enkelte transportmidler skal gøres attraktive ved en optimering af tilkørsels- og standsningsforholdene for busser, cykler, taxier og privatbiler
- Der skal i terminalen etableres faciliteter for passagerer og personale
- Terminalområdet skal tilgodeses både trafiksikkerheden og trygheden for cyklister og gående, som færdes til og fra tog og busser.
- Terminalen skal forsynes med et moderne trafik- og informationssystem, som kan oplyse passagerne om afgående og ankomende busser og tog
- Terminalen skal være tilgængelig for alle, herunder handicappede både hvad angår bygningsindretning og udformning af udearealer i forhold til adgangsveje og information

2.2 Mål for byrummet

De overordnede intentioner for byomdannelsesområdet, afgrænset af Frederiksgade, Toldbodvej, Jessens Mole og Havnegade, er ønsket om et levende nyt byområde ved havnen, der med en udnyttelse af den kollektive trafikpuls skal kunne rumme blandede byfunktioner i kombination med boligformål.

Med de ønskede ændringer af trafikstruktur og terminalforhold i helhedsplanen vil der blive mulighed for at skabe nye forbindelseslinier og byrum, der knytter byen og havnen sammen.

Det nye, store byrum, som busterminal og baneareal udgør, skal ses som en helhed og indpasses æstetisk med omgivelserne – afspejlet i materialevalg på belægninger, perroner og byinventar. Der henvises i øvrigt til "Designmanual for Svendborg Havn og banearealer, der indeholder intentioner og bestemmelser for materialevalg i hele omdannelsesområdet.

Trafikterminalen, der udgør det største koblende byrum i området, skal i sin udformning modsvare et moderne byrum, der, modsat et traditionelt trafikareal, kan indgå som en positiv omstigningspause i bylivet.



3 FORSLAG TIL HELHEDSPLAN

3.1 Bebyggelsesstruktur

Anvendelsesbestemmelserne i Lokalplan 349 for delområderne 1-6 giver samlet set mulighed for centerformål, byferie, hotel, offentlige formål, trafikterminal, boliger, passager- og personale-faciliteter samt butikker og lignende.

Der er i den forbindelse et særligt fokus på anvendelsen af stueetager, der med udadvendte funktioner til f.eks. småbutikker, kontorer og caféer vil kunne medvirke til at skabe oplevelser i området.

Et andet vigtigt afsæt for bebyggelsesplanen har været dels at tilpasse sig den eksisterende byskala, dels at opnå udsigt mod havnerummene for flest mulige nye brugere og beboere i området.

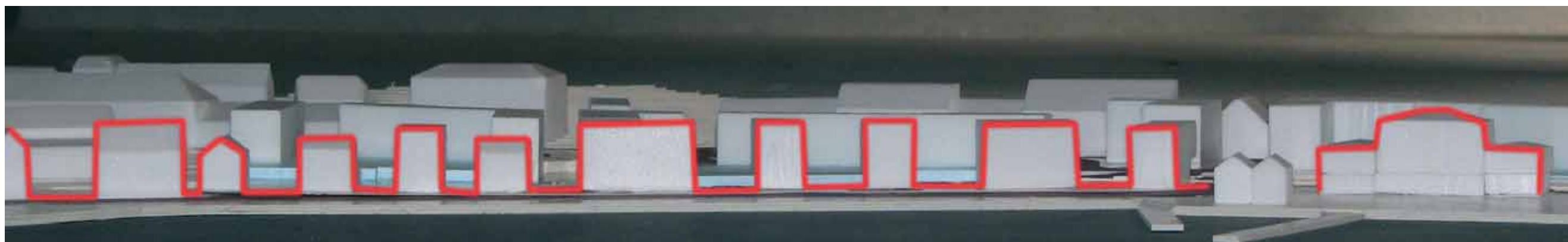
For delområderne 1,2,3,4 og 6 gælder generelt en bebyggelsesprocent på max. 110 og en max. bygningshøjde på 12 meter. I delområderne 2 og 3 åbnes dog op for en bebyggelsesprocent på 140 og en bygningshøjde på 15 m for enkelte bygningsdele i forbindelse med opførelse byggeri til en større kulturinstitution.

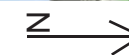
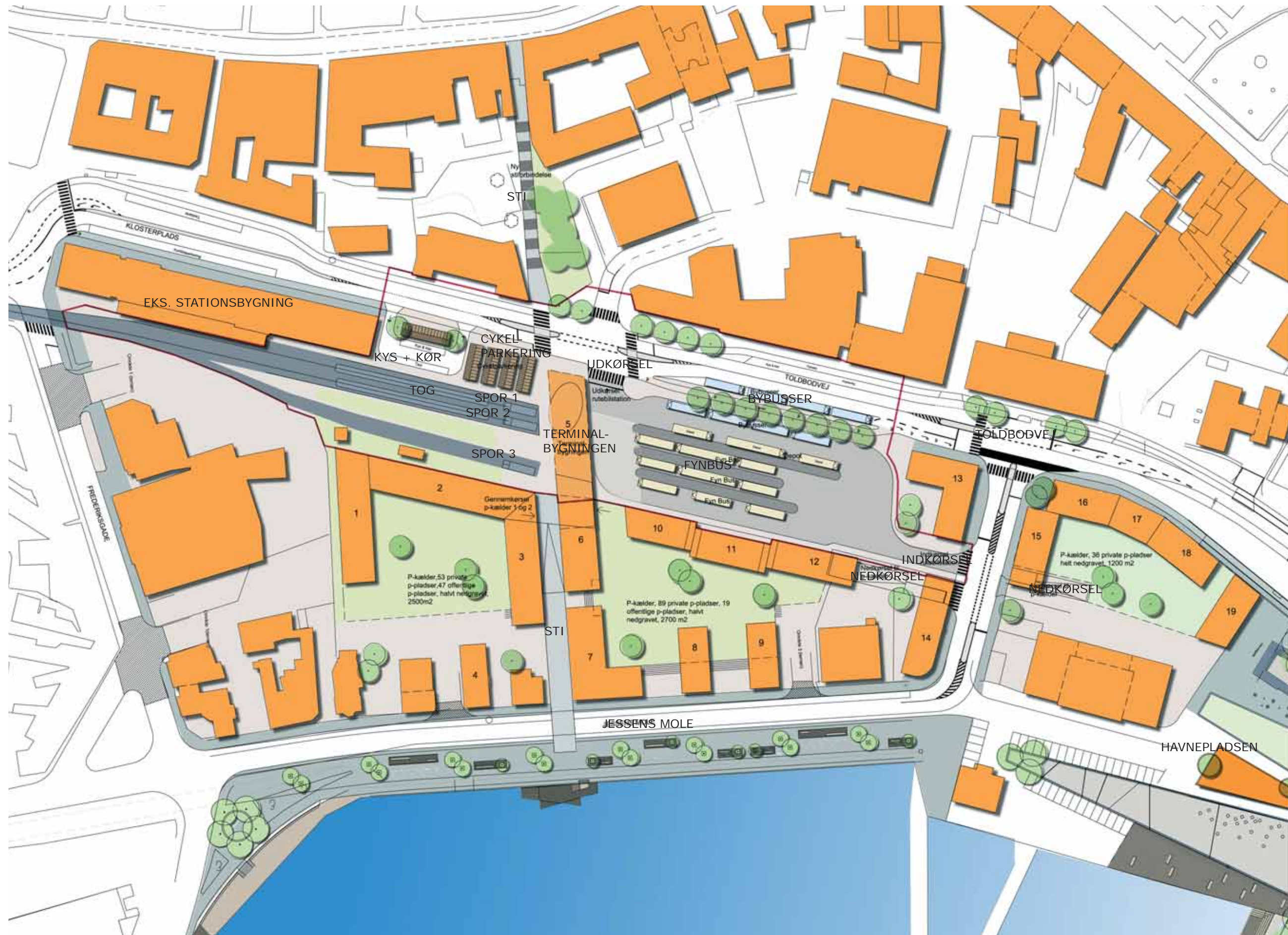
Analysearbejdet i forbindelse med udarbejdelsen af helhedsplanen har medført en beslutning om at begrænse muligheden for placering af en evt. kulturinstitution til delområde 3. For dette område er der udarbejdet to alternative bebyggelsesplaner, der både anviser en bebyggelse med generelle centerformål og en større kulturfunktion.

Delområde 5 angiver en placering af en ny terminalbygning, som placeres centralt mellem tog og busser og tillige er beliggende langs den ny stiforbindelse fra Møllergade mod Jessens Mole som et knudepunkt i den daglige omstigningspuls.

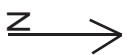
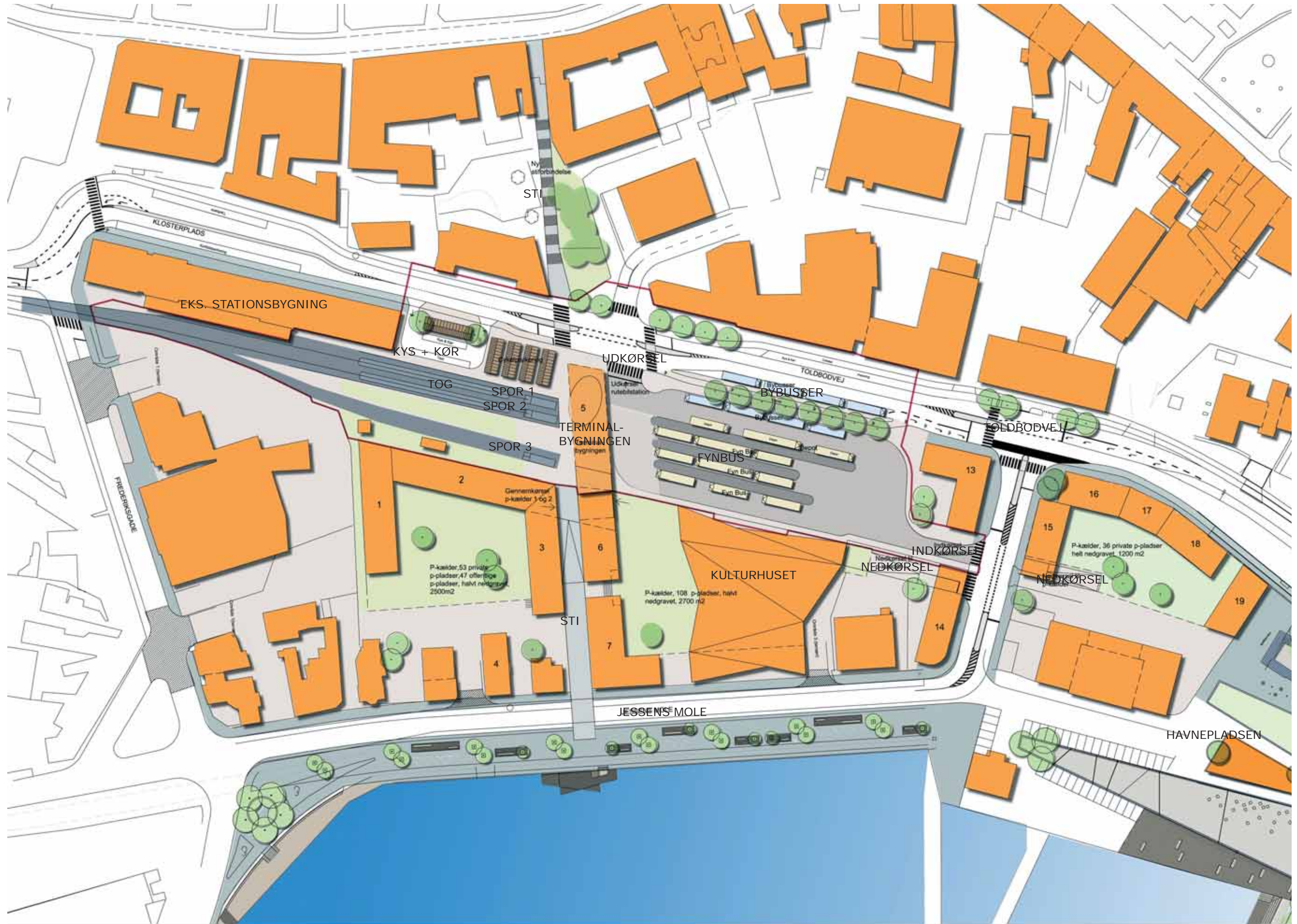
	m2 i alt	parker- ing	erhverv	butik/ cafe	bolig	of- fentlig	m2				
Bygning 1	1215										
	kælder	x									
	stue				405		405				
	1. sal				405		405				
2.sal				405		405					
Bygning 2	1410										
	kælder	x									
	stue				470		470				
	1. sal				470		470				
2.sal				470		470					
Bygning 3	1089										
	kælder										
	stue			363			363				
	1. sal				363		363				
2.sal				363		363					
Bygning 4	462										
	kælder										
	stue			154			154				
	1. sal			154			154				
2.sal			154			154					
Område 2 i alt			308	517	3351	0	4176				
P-udlæg			3,1	10,3	39,4		52,8				
Bygning 5	1071										
	kælder										
	stue			201			201				
	1. sal			435			435				
2.sal			435			435					
Bygning 6	900										
	kælder										
	stue			300		x	300				
	1. sal			300			300				
2.sal			300			300					
Bygning 7	0										
	kælder	x									
	stue		413	x			HOTEL				
	1. sal		413		x		HOTEL				
2.sal		413		x		HOTEL					
Bygning 8	540										
	kælder	x									
	stue			180			180				
	1. sal			180		x	180				
2.sal			180		x	180					
Bygning 9	360										
	kælder	x									
	stue			180			180				
	1. sal			180		x	180				
Bygning 10	573										
	kælder	x									
	stue		191				191				
	1. sal		x				191				
2.sal		x				191					

Bygning 11	636										
	kælder	x									
	stue		212				212				
	1. sal		x				212				
2.sal		x				212					
Bygning 12	726										
	kælder	x									
	stue		242				242				
	1. sal		242			x	242				
2.sal		242			x	242					
Bygning 13	972										
	kælder										
	stue		324				324				
	1. sal		324				324				
2.sal		324				324					
Bygning 14	753										5460
	kælder										
	stue		203				203				
	1. sal		275			x	275				
2.sal		275			x	275					
Område 3 i alt			5900	1064	806	0	7770				
P-udlæg			59,0	21,3	9,5		89,8				
Bygning 15	672										
	kælder	x									
	stue		184				184				
	1. sal		x				244				
2.sal		x				244					
Bygning 16	603										
	kælder	x									
	stue		201				201				
	1. sal		x				201				
2.sal		x				201					
Bygning 17	423										
	kælder	x									
	stue		141				141				
	1. sal		x				141				
2.sal		x				141					
Bygning 18	648										
	kælder	x									
	stue		216				216				
	1. sal		x				216				
2.sal		x				216					
Bygning 19	639										
	kælder	x									
	stue		213				213				
	1. sal						213				
2.sal						213					
Område 6 i alt			742	213	2030	0	2985				
P-udlæg			7,4	4,3	23,9		35,6				
Område 2, 3 og 6 i alt			6950	1794	6187	0	14931				
	P-udlæg			69,5	35,9	72,8		178,2			





HELHEDSPLAN 1, 1:1000



	m2 i alt	parker- ing	erhverv	butik/ cafe	bolig	of- fentlig	m2
Bygning 1	1215						
	kælder	x					
	stue				405		405
	1. sal				405		405
	2.sal				405		405
Bygning 2	1410						
	kælder	x					
	stue				470		470
	1. sal				470		470
	2.sal				470		470
Bygning 3	1089						
	kælder						
	stue			363			363
	1. sal				363		363
	2.sal				363		363
Bygning 4	462						
	kælder						
	stue			154			154
	1. sal		154				154
	2.sal		154				154
Område 2 i alt			308	517	3351	0	4176
P-udlæg			3,1	10,3	39,4		52,8
Bygning 5	1071						
	kælder						
	stue			201			201
	1. sal		435				435
	2.sal		435				435
Bygning 6	900						
	kælder						
	stue			300		x	300
	1. sal		300				300
	2.sal		300				300
Bygning 7	0						
	kælder	x					
	stue		413	x			HOTEL
	1. sal		413		x		HOTEL
	2.sal		413		x		HOTEL
Kulturhuset	ca. 3100						
	kælder	x					
	stue					1800	1800
	1. sal					1500	1300
Bygning 13	972						
	kælder						
	stue		324				324
	1. sal		324				324
	2.sal		324				324

Bygning 14	753						
	kælder						
	stue			203			203
	1. sal		275		x		275
	2.sal		275		x		275
Område 3 i alt		4231	704	0	3300		8235
P-udlæg		42,3	14,1	0,0	33		89,4
Bygning 15	672						
	kælder	x					
	stue		184				184
	1. sal		x		244		244
	2.sal		x		244		244
Bygning 16	603						
	kælder	x					
	stue		201				201
	1. sal		x		201		201
	2.sal		x		201		201
Bygning 17	423						
	kælder	x					
	stue		141				141
	1. sal		x		141		141
	2.sal		x		141		141
Bygning 18	648						
	kælder	x					
	stue		216				216
	1. sal		x		216		216
	2.sal		x		216		216
Bygning 19	639						
	kælder	x					
	stue		213				213
	1. sal				213		213
	2.sal				213		213
Område 6 i alt			742	213	2030	0	2985
P-udlæg			7,4	4,3	23,9		35,6

3.2 Adgangsveje og stier

I dag er bymidten og havnearealet gennemskåret af jernbaneområdet som danner et stort trafikalt knudepunkt med godsba-
ner, busser og flere overordnede veje.

Fredeliggørelsen af Jessens Mole, når strækningen mellem Havnegade og den nye forbindelsesvej mellem Toldbodvej og Jessens Mole bliver nedlagt, reducerer den gennemkørende trafik i havneområdet til næsten det halve i forhold til dagens niveau. Det betyder at bilister, der i dag benytter Jessens Mole må finde alternative strækninger, herunder Toldbodvej. Dette medfører en væsentlig stigning af trafikmængden på Toldbodvej svarende en fordobling eller mere af dagens trafikniveau ved Havnegade.

Med henblik på at udforme Toldbodvej, så den både med hen-
syn til fremkommelighed og trafikikkerhed er egnet til den store trafikbelastning, etableres der 3 signalregulerede kryds ved henholdsvis forbindelsesvejen til Jessens Mole, ved Hulgade/
udkørslen fra trafikterminalen og ved Klosterplads/Frederiks-
gade/Jernbanegade. Endvidere etableres der cykelstier langs
begge sider af vejen. I krydset ved Klosterplads/Frederiksgade/
Jernbanegade ændres udformningen, så Klosterplads – Jern-
banegade bliver den nye hovedretning, som således indebærer
en S-forsætning gennem krydsområdet. Samtidig fredeliggøres
Frederiksgade. Ved Jernbanegades tilfart til krydset bevares et
separat højresvingsspør og ved Klosterplads' tilfart etableres et
separat venstresvingsspør, således at den ligeudkørende trafik
kan afvikles, selv om svingende biler holder for at afvente en
togpassage.

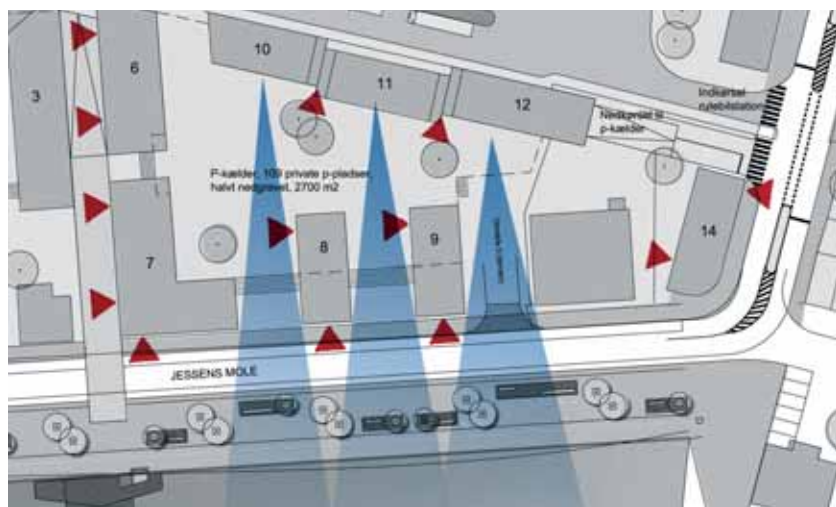
Cyklister og gående færdes i dag overvejende på det over-
ordnede vejnet. Den nye vejforbindelse fra Jessens Mole til
Toldbodvej samt den nye stiforbindelse fra Møllergade mod Jes-
sens Mole vil forbedre de lette trafikanters færdselsmuligheder
i området, herunder forbedre tilgængeligheden fra bymidten til
vandet.



3.3 Ny trafikterminal

Udformningen af togstationen ændres til en "sækbanegård" med stopbom for enden af de 3 spor. Fra perronerne har passagererne direkte adgang til terminalbygningen, som kan benyttes til billetsalg, kiosk, venteområde, evt. toiletter og velfærdslokaler til personale og chauffører. Busterminalen placeres nordøst for bygningsfaciliteterne med direkte gangvej mellem tog og busser. Passagerer opnår herved minimalt tidsforbrug ved skift mellem de forskellige transportmidler.

Busterminalen betjener både bybusser og regionalbusser, hvor bybusserne er samlet omkring en perron mod Toldbodvej og de regionale busser er opstillet ved 3 østforliggende perroner.



3.4 Bilparkering

Den individuelle biltrafik holdes uden for selve terminalen, men på Toldbodvej og i forbindelse med den nye bebyggelse øst for terminalen etableres i umiddelbar nærhed af terminalen såvel langtids- som korttidsparkering.

Korttidsparkering

Kys & kør samt taxiholdepladser etableres dels øst for Toldbodvej på arealet mellem den nuværende stationsbygning og den nye terminalbygning, dels i vestsiden af Toldbodvej tæt ved bussernes afgangsteder. Det forudsættes i den forbindelse, at den lave tilbygning til stationsbygningen nedrives.

Der er ikke taget endelig stilling til udformning af p-pladsen øst for Toldbodvej, idet trafikafvikling/kapacitet og tilgængelighed/overskuelighed skal vurderes nærmere.

En løsningsmulighed kunne være anlæg af en konventionel p-lomme med i alt 4-5 pladser langs Toldbodvej. Denne løsning giver god tilgængelighed (dog kun for nordkørende biltrafik) og gennemsigtighed til stationsforpladsen; men antallet af pladser er i underkanten af det ønskelige.

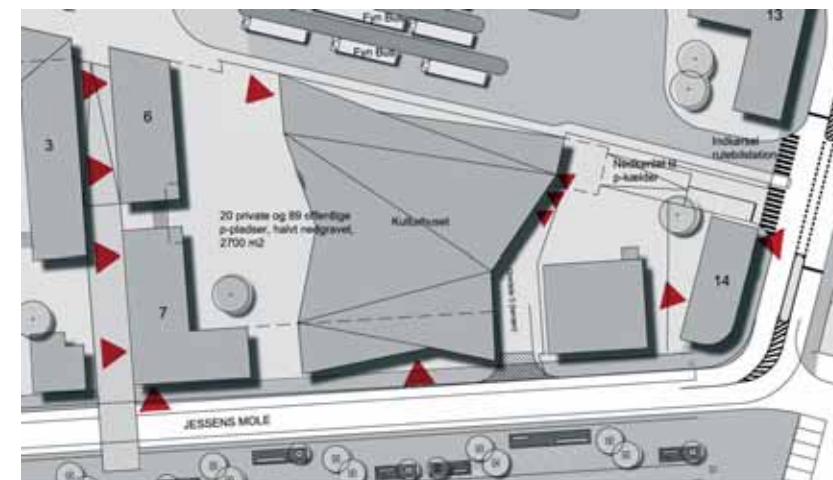
En anden løsningsmulighed (som er vist på helhedsplanen) kunne være anlæg af en ensrettet "bøjlevej" umiddelbart nord for stationsbygningen med ind- og udkørsel fra/til Toldbodvej. Denne løsning vil muliggøre ind- og udkørsel fra og til begge retninger på Toldbodvej. Samtidig vil der være flere p-pladser og en mere fleksibel afsætning i spidsbelastningsperioder. Ulempen er, at pladsen ligger lidt længere væk fra busterminalen samtidig med at cykelparkeringen mindsker gennemsigtigheden og tilgængeligheden til stationsforpladsen.

Langtidsparkering

Langtidsparkering henlægges til p-kældre under de nye bebyggelser øst for terminalen. Disse p-kældre vil være halvt forsænket under terrænen ved udnyttelse af det eksisterende terrænspring i området. P-kældrene vil få adgang fra hhv. Frederiksgade og forbindelsesvejen mellem Jessens Mole og Toldbodvej.

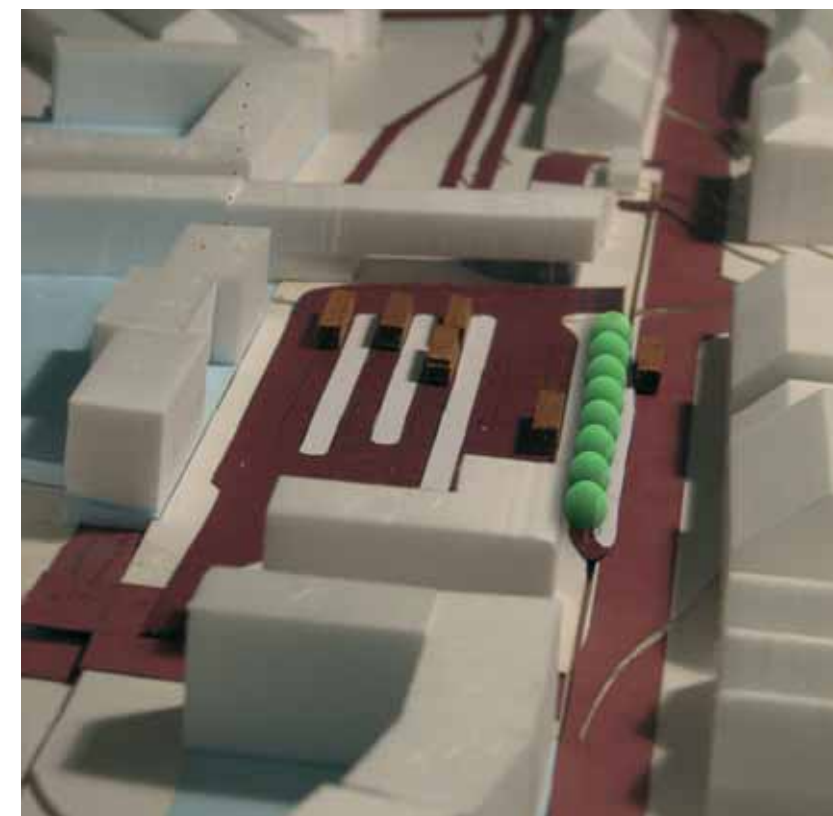
Med udgangspunkt i den foreslåede helhedsplan 1 kan det samlede etageareal og det deraf udløste parkeringsudlæg opgøres som følger:

Delområde	Erhverv	Butik	Bolig	I alt
2	310 m2	520 m2	3.350 m2	4.180 m2
2	3 p-pladser	10 p-pladser	39 p-pladser	52 p-pladser
3	5.900 m2	1060 m2	810 m2	7.770 m2
3	59 p-pladser	21 p-pladser	9 p-pladser	89 p-pladser
6	740 m2	210 m2	2.030 m2	2.980 m2
6	7 p-pladser	4 p-pladser	24 p-pladser	35 p-pladser



Hertil skal lægges parkeringsudlæg i forbindelse med terminalområdet (delområde 5 og 13). I henhold til kravspecifikationerne i afsnit 4.7 er behovet opgjort til i alt 50 p-pladser fordelt med 40 p-pladser til pendlere og 5-10 pladser til personale.

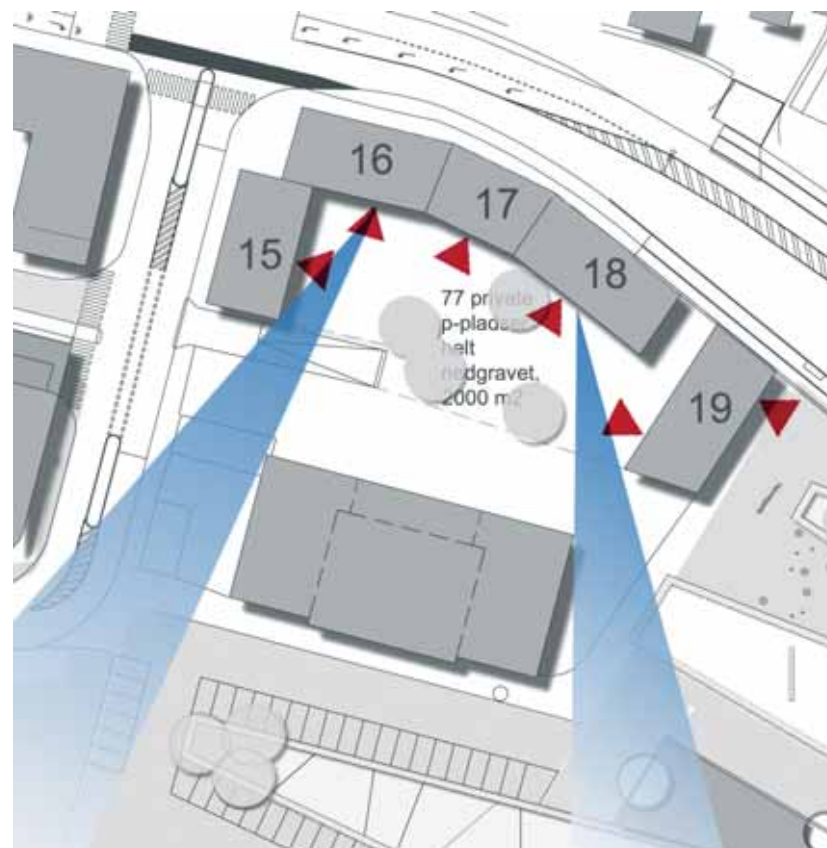
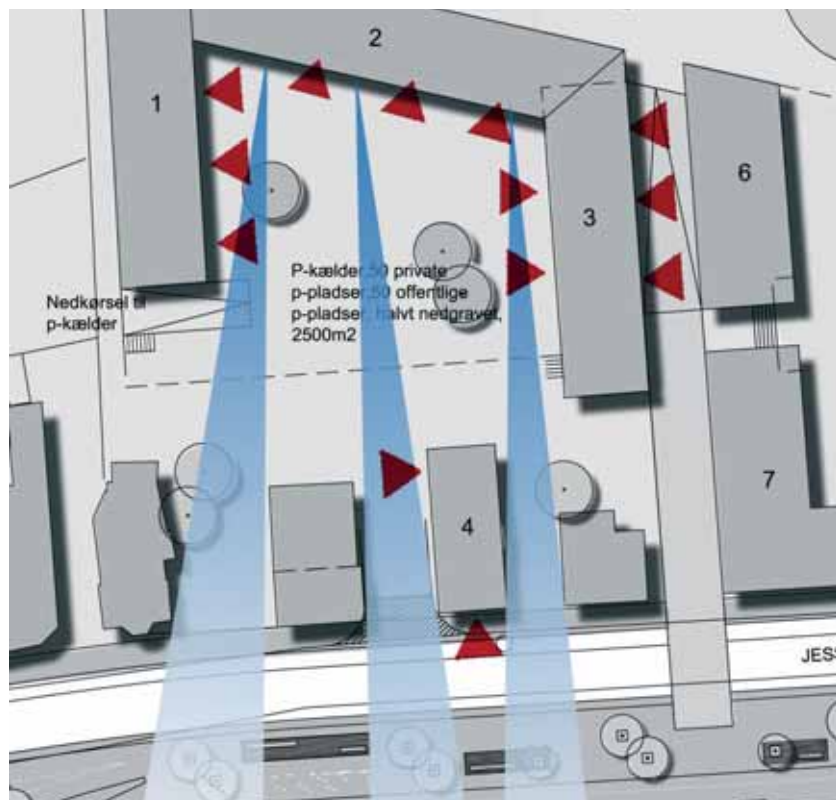
Behovet for pendlerparkering bør dog efterfølgende analyseres nærmere i relation til den fornyelse og udbygning, der har fundet sted ved Svendborg Vest, hvor der er tilvejebragt en overkapacitet af parkeringspladser. Anvendelsen af p-pladserne ved Svendborg Vest vil således kunne intensiveres, når DSB efter planen indsætter nye tog på Svendborgbanen, hvorved alle tog standser ved Svendborg Vest.



Det samlede udlæg af langtidsparkeringspladser i helhedsplanområdet (helhedsplan 1) kan på baggrund af ovennævnte opgøres til i alt ca. 164 pladser til brug for nybyggeri og ca. 50 pladser til brug for trafikterminalen.

3.5 Cykelparkering

Da den nuværende cykelparkering består af flere spredte anlæg i området, er der i helhedsplanen lagt op til etablering af et udvidet, mere overskueligt og samlet cykelparkeringsanlæg. Cykelparkeringen er placeret dels i forbindelse med "bøjlevejen", dels mellem denne og den øst-vestgående stiforbindelse i umiddelbar nærhed af den nye terminalbygning.



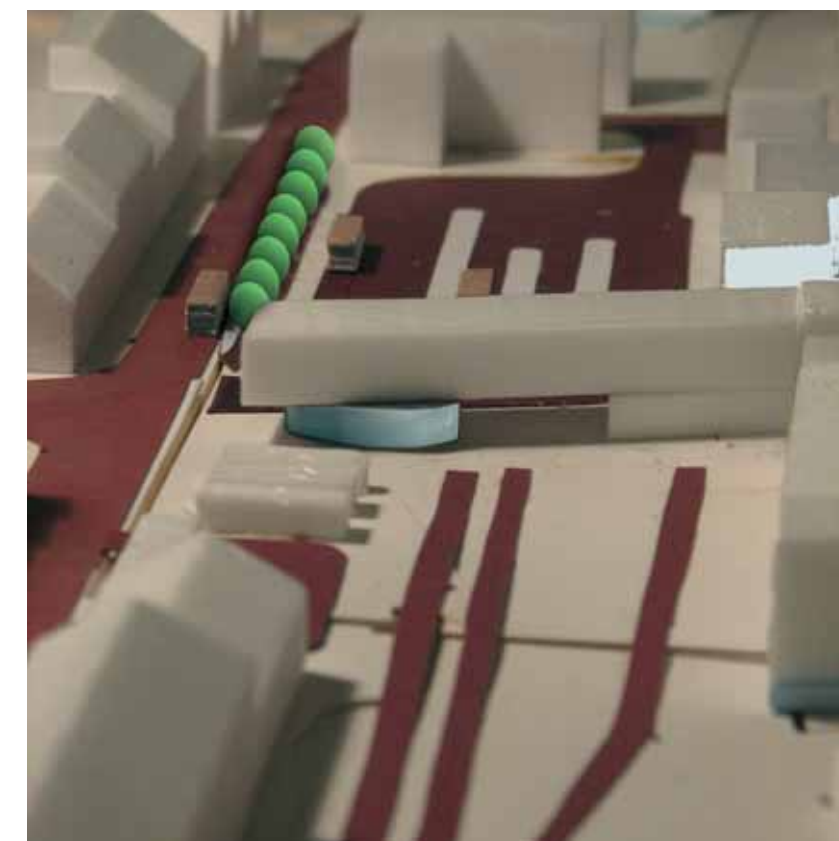
For de cyklister, som ankommer til terminalområdet fra nord og øst har det været overvejet at placere en del af cykelparkeringen i busterminalens nordlige ende (f.eks. ved bygning 13). Det vil imidlertid være uheldigt, hvis cyklisterne efter parkering af cyklerne benytter bagenden af busperronerne som adgang til terminalen. Endvidere vil afstanden til såvel tog som de førstafgående regionalbusser være længere fra denne cykelparkering end fra den foreslåede cykelparkering syd for stationsforpladsen.

3.6 Muligheder for etapevis udbygning

Område 2 vil i princippet kunne bebygges uafhængigt af de øvrige områder, så snart vejadgangene er fastlagte. Efter at den nye forbindelsesvej til Jessens Mole er etableret, kan område 6 bebygges, ligeledes uafhængigt af de øvrige områder.

Busterminalen og område 3 kunne hensigtsmæssigt anlægges og bygges i en samlet pakke, så randbebyggelsen langs busterminalen opføres samtidigt med denne og under hensyntagen til, at dele af den nuværende rutebilstation skal fungere indtil den nye terminal kan ibrugtages.

Uanset muligheder for etapedelning forudsættes det dog (jf. lokalplan 349), at parkering indenfor helhedsplanens område tilvejebringes som en samlet løsning.



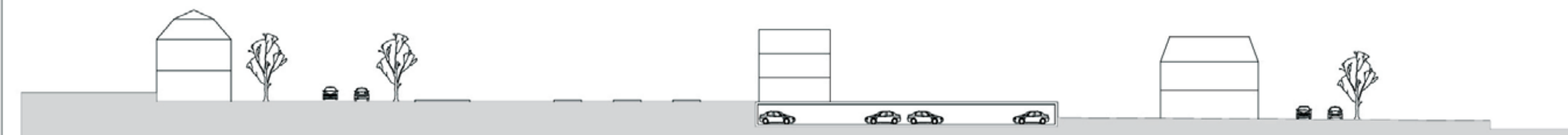
TOLDBODVEJ

NY RUTEBILSTATION

NY BEBYGGELSE MED P-KÆLDER

JESSENS MOLE

JESSENS MOLE



4 PROJEKTGRUNDLAG

4.1 Nuværende trafikforhold

4.1.1 Togtrafik

Svendborg station betjener strækningen Odense-Svendborg. Ifølge DSBs "Vesttælling" var der på Svendborg Station i alt 1.259 af- og påstigere på en hverdag i 2003. I 2004 var det samme tal øget til 2.002 (en stigning på 59% i forhold til 2003), og ved skiftemønsterundersøgelsen i 2005 (jf. afsnit 4.1.3) var tallet steget til 2.268 (en stigning på i alt 80% i forhold til 2003). Det skal bemærkes, at tallet for 2005 er baseret på en optælling af optalte påstigere d.05.10.05 i tidsrummet kl. 06-19.

På en hverdag er der halvtimesdrift i begge retninger, hvilket resulterer i 40 ankomster og 40 afgang i døgnet.

4.1.2 Bustrafik

Svendborg rutebilstation betjenes i dag væsentligst af nedenstående regionale buslinier:

Buslinie og destination	Påstigere d. 05.10.2005	Skønnet antal af- og påstigere i hele driftsdøgnet
801 Odense-Ringe-Svendborg-Rudkøbing	62	138
910 Nyborg-Svendborg-Langeland	575	1278
930 Svendborg-Faaborg-Glamsbjerg	137	304
962 Svendborg-Faaborg-Odense	100	222
970 Odense-Ørbæk-Gudme-Svendborg	195	433
I alt	1.069	2.375

Ifølge køreplan 2004/2005 afgår der dagligt (fredag) ca. 195 ruter fra Rutebilstationen.

Udover de regionale buslinier betjenes Svendborg Station af nedenstående bybuslinier.

Buslinie og destination	Påstigere d. 05.10.2005	Skønnet antal af- og påstigere i hele driftsdøgnet
200 Banegården-Troense-Banegården	76	169
201 Banegården-Thurø By-Grasten-Banegården	108	240
202 Banegården-Rantzau-minde-Banegården	70	156
204 Banegården-Odensevej-Banegården		
Banegården-Fruerstuevej-Banegården	46	102
205 Banegården-Nordre Ringvej-Banegården		
Banegården-Byparken-Banegården	109	242
206 Banegården-Fåborgvej-Banegården		
Banegården-Byparken-Tved-Banegården	99	220
208 Banegården-Tvedvej-Tved-Banegården		
Banegården-Wandallsvej-Banegården	138	307

Ifølge køreplan 2004/2005 afgår der dagligt ca. 175 busser fra Klosterplads/Toldbodvej.



4.1.3 Skiftemønsterundersøgelse

Den 5. oktober 2005 blev der i tidsrummet kl. 06-19 gennemført en skiftemønsterundersøgelse ved henholdsvis Svendborg Station, Svendborg Rutebilstation og bybusterminalen på Klosterplads/Toldbodvej.

Skiftemønsterundersøgelsen havde til formål at belyse følgende forhold:

- Passagerernes valg af transportmiddel til henholdsvis Station, Rutebilstation og Bybusterminal, herunder i detaljer hvilke adgangsveje til terminalerne de gående og cyklende togpassagerer vælger.
- Bus- og togpassagerernes skiftemønster mellem bus-bus og bus-tog, herunder hvilke skift, der er de mest hyppige.
- Passagerernes turformål
- Passagerernes geografiske udgangspunkt og mål for rejsen.

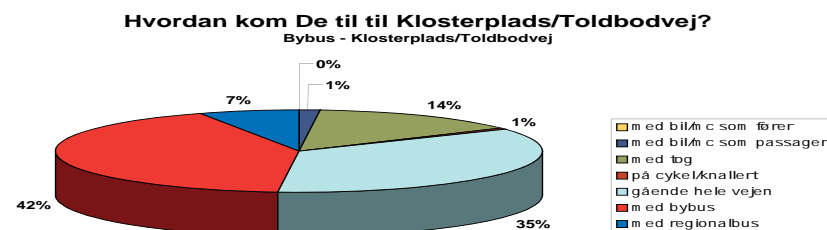
Resultatet af skiftemønsterundersøgelsen er beskrevet i en separat bilagsrapport. I det følgende er hovedresultaterne gengivet:

- 47% af bybuspassagererne foretager den angivne rejse dagligt. 87% foretager rejsen mindst et par gange om ugen
- 42% af bybuspassagererne ankommer med en anden bybus, 7% med en regionalbus. 35% kommer gående. 14% ankommer med tog. Der er næsten ingen bybuspassagerer, der ankommer cyklende eller med bil (enten som passager eller fører)
- For de bybuspassagerer, der ankommer til Svendborg Station med en anden bus, benytter flest bybusruterne 205 (22%), rute 200 (19%), rute 208 (18%) og rute 204 (12%). Mest benyttede regionalbusser er rute 930 (9%) og rute 910 (5%)
- 67% af bybuspassagererne begynder deres rejse ved bopælen, 12% ved arbejdspladsen og 10% ved skole eller anden uddannelse. 12% starter rejsen et andet sted, såsom indkøbssted eller lign.

- 39% af bybuspassagererne rejser mellem bolig og arbejde, 24% mellem bolig og uddannelse og 26% mellem bolig og anden destination. 10% af rejserne foregår mellem "andet", f.eks. som en del af rejse mellem to fritidsaktiviteter eller indkøb. Blot 1% af bybuspassagererne rejser fra en arbejdsplads til en anden.

- Bybussen benyttes primært som en del af korte rejser. 58% havde rejst 3 km eller mindre, før de ankom til Svendborg Station. Dog havde 17% rejst mere end 10 km. Tilsvarende afsluttede 56% rejsen inden for 3 km fra stationen. Blot 2% rejste mere end 10 km.

52% af de gående bybuspassagerer ankom vest fra. De øvrige er nogenlunde lige fordelt mellem de tre øvrige retninger. Da der blot indgik én besvarelse, hvor en bybuspassager cyklede til stationen, giver skiftemønsterundersøgelsen ikke grundlag for at kunne kommentere cyklende bybuspassagerers retningsfordeling.



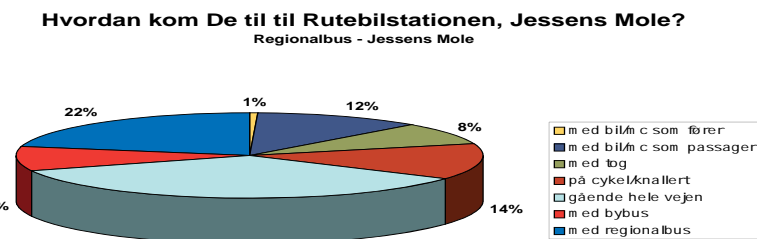
HOVEDRESULTATER, REGIONALBUSPASSAGERER

- 65% af regionalbuspassagererne foretager den angivne rejse dagligt. 77% foretager rejsen mindst en gang om ugen.
- 35% ankommer gående til Rutebilstationen, 14% kører på cykel eller knallert. 22% benytter en anden regionalbus, mens 9% er ankommet til Klosterplads/Toldbodvej med en bybus. 8% ankommer med tog. 12% ankommer som passager i en bil (Kys & Kør), mens blot 1% selv kører bil til Rutebilstationen.
- De mest benyttede skift fra regionalbus til regionalbus sker til og fra rute 910 (24%), rute 930 (16%) og rute 962 (19%). Af bybusruterne benyttes rute 200 (15%) og rute 204 (10%) mest.

- 59% af regionalbuspassagererne begynder deres rejse ved bopælen, 13% ved arbejdet og 15% ved en skole eller uddannelsesinstitution. 40% af regionalbuspassagererne rejste mellem bolig og arbejde, 33% mellem bolig og uddannelsessted, mens 18% havde et andet formål. Ingen benyttede regionalbusser som en del af en rejse mellem to arbejdspladser.

- Regionalbusserne benyttes primært til længere rejser. 41% havde rejst 10 km, inden de ankom til Rutebilstationen. Dog havde 43% rejst under 3,0 km. 76% sluttede rejsen mere end 10 km fra Svendborg Station. 17% sluttede rejsen inden for 3,0 km.

- 39% af de cyklende regionalbuspassagerer ankom fra øst, 35% ankom fra vest. De resterende var fordelt nogenlunde ligeligt mellem nord og syd. Af de gående regionalbuspassagerer ankom 54% fra vest, 22% ankom fra øst. 10% ankom nordfra, og 14% fra syd.

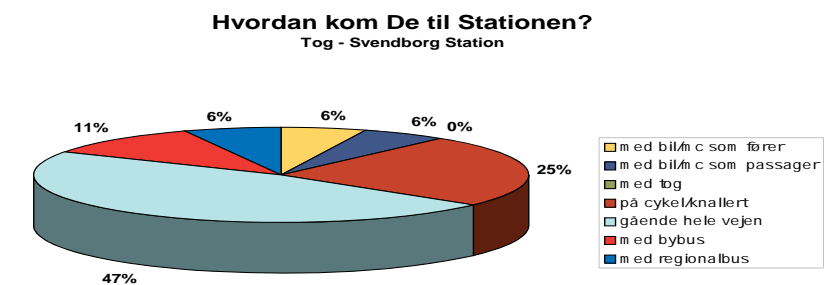


HOVEDRESULTATER, TOGPASSAGERER

- 75% af togpassagererne foretager den angivne rejse mindst et par gange om ugen. 62% foretager den dagligt.
- 47% ankommer gående til stationen, mens 25% cykler. 17% benytter en bus som tilbringertransportmiddel (63% af disse en bybus, 37% en regionalbus). 6% ankommer med bil som fører og 6% ankommer som passager i en bil (Kys & Kør). Hyppigste skift mellem en bus og tog blev foretaget fra rute 910 (19%), rute 205 (16%) og rute 204 (13%).
- 62% af togpassagererne begynder deres rejse ved bopælen, 22% ved arbejdspladsen og 7% ved en uddannelsesinstitution. 52% benytter toget som en del af en bolig-arbejdsstedsrejse. 24% af rejserne foregår mellem bolig og uddannelsessted. 18% benytter toget mellem bolig og "andet", hvor andet er indkøb og lignende. Blot 1% benytter toget som en del af rejse i forbindelse med arbejdet.

- 46% rejste under 1,0 km, inden de steg på toget. 26% rejste mellem 1,0 og 3,0 km. 16% havde rejst mere end 10 km. Toget blev primært benyttet til de længere rejser, da 93% sluttede rejsen længere end 10 km fra Svendborg Station.

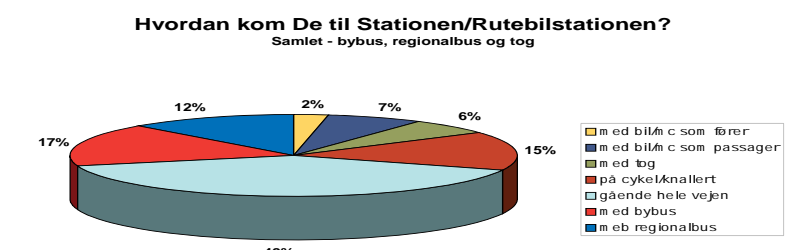
- 35% af de cyklende ankom fra vest, 29% kom fra syd, 20% fra nord, mens 16% kom øst fra. Den største tilbringerretning for gående er øst, hvor 63% ankom fra. 18% ankom nord fra. De resterende var nogenlunde ligeligt fordelt mellem øst og syd.



HOVEDRESULTATER, ALLE PASSAGERTYPER

For en række af spørgsmålene kan resultatet opgøres for alle typer af passagerer. Konklusionerne fremgår af nedenstående:

- 40% af alle passagerer ankom gående til Svendborg Station/Rutebilstation. 15% cyklede. 17% ankom med bybus og 12% med regionalbus. 2% af alle passagerer var fører i bil, mens 7% var passager i en bil (Kys & Kør)
- Af alle cyklende passagerer ankom 36% fra vest og 32% fra øst. 18% kom fra nord, mens de resterende 14% ankom fra syd.
- De gående passagerer ankom primært fra vest (58%). De resterende er nogenlunde ligeligt fordelt mellem de øvrige 3 retninger.
- Hyppigste skift mellem to ruter var skift mellem rute 930 og 910 (7% af alle skift), samt mellem rute 208 og 205 (7%)





Resultaterne fra skiftemønsterundersøgelsen giver især anledning til følgende overvejelser i forbindelse med Trafikterminalens hoveddisponering og mere detaljerede udformning:

- Det store antal passagerer, som i terminalen foretager skift mellem to bybuslinier (42% af de påstigende bybuspassagerer), bør tilgodeses ved placering af bybusserne omkring en \emptyset , så de skiftende passagerer ikke skal krydse arealer med biltrafik
- Det store antal passagerer, som i terminalen foretager skift fra henholdsvis bybus og regionalbus til tog (39% af de påstigende togpassagerer), bør tilgodeses ved korte, direkte og sikre gangveje
- Da 58% af de gående passagerer til såvel bybusser, regionalbusser og tog kommer fra vest (og dermed skal krydse Toldbodvej til og fra terminalen), er det vigtigt, at Toldbodvej reguleres med sikre og lettilgængelige krydsningspunkter
- Da de cyklende passagerer til regionalbusser og tog stort set er ligeligt fordelt mellem dem, som kommer fra nord og øst, og dem som kommer fra syd og vest, er det vigtigt at cykelparkeringen er placeret og udformet på en sådan måde, at den er (lige) attraktiv og tilgængelig for begge grupper.



4.2 Bil- og cykeltrafik

Terminalområdet omkranses og gennemskæres af følgende veje og stier:

Veje

- Klosterplads og Toldbodvej
- Frederiksgade
- Jessens Mole
- Ny forbindelsesvej mellem Toldbodvej og Jessens Mole

Stier

- Hovedstiforbindelse mellem Møllergade og Jessens Mole
- Stiforbindelse ad den nuværende Havnegade

I det følgende vurderes de planlagte vejadgange og stikrydsninger på ovennævnte veje i forhold til vejenes funktioner og deres forventede trafikmængder samt hensyn til især trafiksikkerhed, fremkommelighed og æstetik.

Det forudsættes, at Jessens Mole nedlægges på strækningen mellem Havnegade og den nye forbindelsesvej mellem Toldbodvej og Jessens Mole.

4.2.1 Toldbodvej og Klosterplads

Nuværende forhold

I 2003 viste maskinelle trafiktællinger en ÅDT på ca. 5.000 motorkøretøjer. I dag er der kun en enkelt vejtilslutning ved Hulgade med et skævt prioriteret T-kryds ud over adgange til ejendomme i vejens vestside.

Fremtidige forhold

Beregninger med Svendborg Kommunes trafik- og miljømodel, TMM, for 2015 viser, at der forventes en ÅDT på 9-14.000 motorkøretøjer – mindst ved Klosterplads og størst tættest på Havnegade. Der er således tale om en fordobling eller mere i forhold til dagens trafikniveau.

Krav til udformning

I henhold til lokalplanforslaget er der ud over bevarelsen af T-krydset ved Hulgade planlagt et T-kryds mellem Toldbodvej og den nye forbindelsesvej til/fra Jessens Mole ca. 150 m nord for Hulgade. Mellem Hulgade og denne forbindelsesvej er der yderligere regnet med en separat indkørsel til og en separat udkørsel fra busterminalen. Endelig skal der etableres en krydsning af hovedstien mellem Møllergade og Jessens Mole umiddelbart syd for Hulgade.

På strækningen mellem Hulgade og den nye forbindelsesvej bliver der således flere tilslutninger i lokalplanforslaget end i dag og desuden en hovedstikrydsning. Samtidig forventes trafikken frem til 2015 næsten fordoblet på samme strækning.

Trafiksikkerhedsmæssigt hænger trafikmængde, antallet af vejtilslutninger og stikrydsning på denne strækning således ikke afbalanceret sammen. Ved en egentlig trafiksanerung af strækningen er der risiko for, at en stor del af trafikken flytter over på Jessens Mole. Dette anses ikke for ønskeligt.

For at sikre en tilstrækkelig høj både fremkommelighed for gennemfartstrafik og sikkerhed for trafik til og fra samt på tværs af strækningen er der brug for færre, men sikre vejtilslutninger og stikrydsninger.

Derfor er det i helhedsplanen valgt at samle tilslutninger og stikrydsning i følgende 3 krydsområder:

- Et signalreguleret dobbeltkryds ud for den nye forbindelsesvej. Samtidig flyttes indkørslen til busterminalen fra Toldbodvej til forbindelsesvejen
- Et signalreguleret kryds ud for Hulgade med tilslutning af busterminalens udkørsel og hovedstikrydsning i områdets sydlige afgrænsning
- Et signalreguleret kryds ved Frederiksgade, hvori også overkørselsanlægget ved banekrydsningen indgår. Samtidig ændres udformningen i krydset, så Klosterplads – Jernbanegade bliver den nye hovedretning.

4.2.2 Frederiksgade

Nuværende forhold

Vejstrækningen er ca. 150 m lang og afsluttes i hver ende i 2 prioriterede kryds. I den vestlige ende er der et 4-grenet specielt kryds med Jernbanegade, Klosterplads og Klosterstræde, idet Frederiksgade – Klosterplads er hovedretning. I den østlige ende er Frederiksgade tilsluttet Jessens Mole i et 4-grenet kryds over for Frederikssø.

Den nuværende trafik på Frederiksgade er ikke kendt. I dag er der ingen egentlige vejkryds på strækningen, men alene vejadgange til/fra ejendommene langs gaden. I nordsiden er der tale om 2 vejadgange (nr. 6A og 18).

Fremtidige forhold

Beregninger med Svendborg Kommunes trafik- og miljømodel, TMM, for 2015 viser, at der forventes en ÅDT på ca. 500 motor-køretøjer. Der er således tale om en beskedne trafik.

Krav til udformning

Efter lokalplanforslaget er der regnet med at bevare de 2 vejadgange i nordsiden af Frederiksgade. Her skal den vestligste vejadgang betjene delområde 1 og den østligste både delområde 1 og 2. For delområde 2 er det den eneste vejadgang.

Set i lyset af den forventede beskedne trafikmængde foreslås det at fredeliggøre gaden ved at trafiksanere den, så den ikke er egnet til kørsel med en højere hastighed end 30 km/t. Herved fjernes uvedkommende gennemfartstrafik.

Der bør på strækningen etableres fartdæmpere. Det kan være et bump eller en hævet flade midt på strækningen eller hævede flader ud for de 2 vejadgange i nordsiden. Sidstnævnte løsningsmulighed forekommer mest naturlig, da den synliggør og trafiksikrer vejadgangene.

4.2.3 Jessens Mole

Nuværende forhold

I 2003 viste maskinelle trafiktællinger en ÅDT på ca. 7.000 motor-køretøjer. I dag er der ingen egentlige vejkryds på strækningen, men en række vejadgange til ejendommene i vejens vestside, herunder Rutebilstationen.

Fremtidige forhold

Beregninger med Svendborg Kommunes trafik- og miljømodel, TMM, for 2015 viser, at der forventes en ÅDT på ca. 4.000 motor-køretøjer. Der er således tale om næsten en halvering i forhold til dagens niveau, når Jessens Mole afbrydes mellem Havnegade og den nye forbindelsesvej mellem Toldbodvej og Jessens Mole. Vejen skal dog stadig bære trafikken til og fra færgerne og Frederikssøen, hvor den fremtidige anvendelse af sidstnævnte ikke pt. er kendt.

Krav til udformning

Efter lokalplanforslaget er der fremover ikke regnet med vejadgange i vejens vestside. Det skønnes dog nødvendigt at opretholde en adgang med begrænset biltrafik til den nordlige del af område 3.

Der er planlagt en stikrydsning midt på strækningen, så der skabes tilslutning mellem hovedstien mellem delområde 2 og 3 med videre forbindelse til/fra Møllergade og stiforbindelsen langs kajkanten. Stikrydsningen foreslås placeret på en hævet flade, hvor stitrafikken har vigepligt over for biltrafikken, idet sidstnævntes hastighed sænkes til 30 km/t ved passage af den hævede flade.

4.2.4 Ny forbindelsesvej mellem Toldbodvej og Jessens Mole

Fremtidige forhold

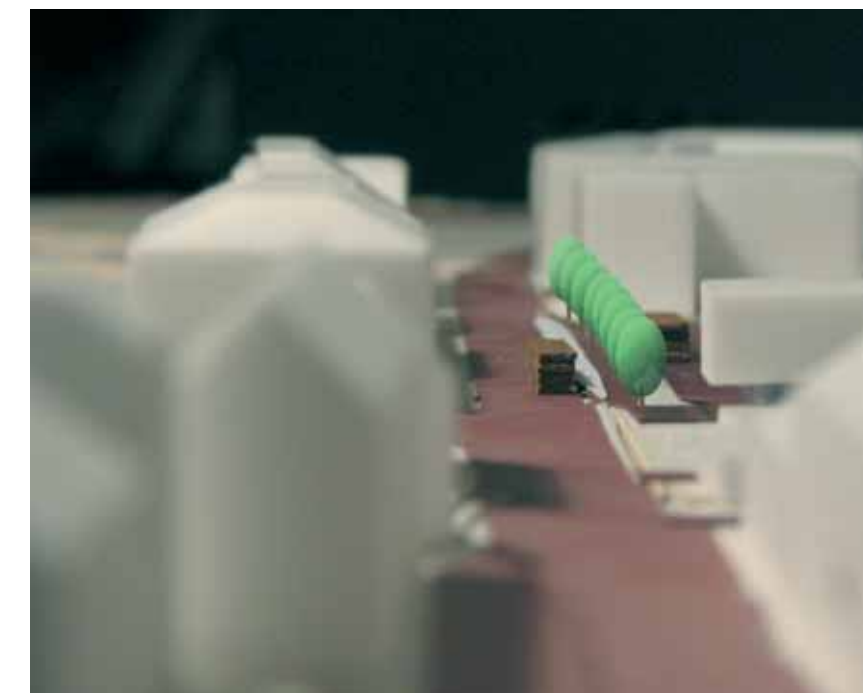
Beregninger med Svendborg Kommunes trafik- og miljømodel, TMM, for 2015 viser, at der forventes en ÅDT på knap 4.000 motor-køretøjer på denne vejstrækning.

Krav til udformning

Vejen får en længde på ca. 80 m og er i lokalplanforslaget afsluttet mod vest i et 3-grenet kryds med Toldbodvej og mod øst i en skarp kurve med Jessens Mole.

Nogenlunde midt på strækningen er der planlagt 2 vejadgange lige over for hinanden, dels mod nord til og fra delområde 6, dels mod syd til busterminalen og til og fra delområde 3.

Ved almindelig vigepligtsregulering må udkørsel fra de 2 vejadgange, især venstresving, anses for særdeles problematisk med hensyn til trafiksikkerhed, fordi udkørende bilister vil få svært ved at få tilstrækkelig oversigt over den nødvendige afstand ad forbindelsesvejen i begge retninger. Det skyldes, at vejstrækningen er så kort. Derfor foreslås krydset signalreguleret og sammen med det tætliggende kryds ved Toldbodvej.



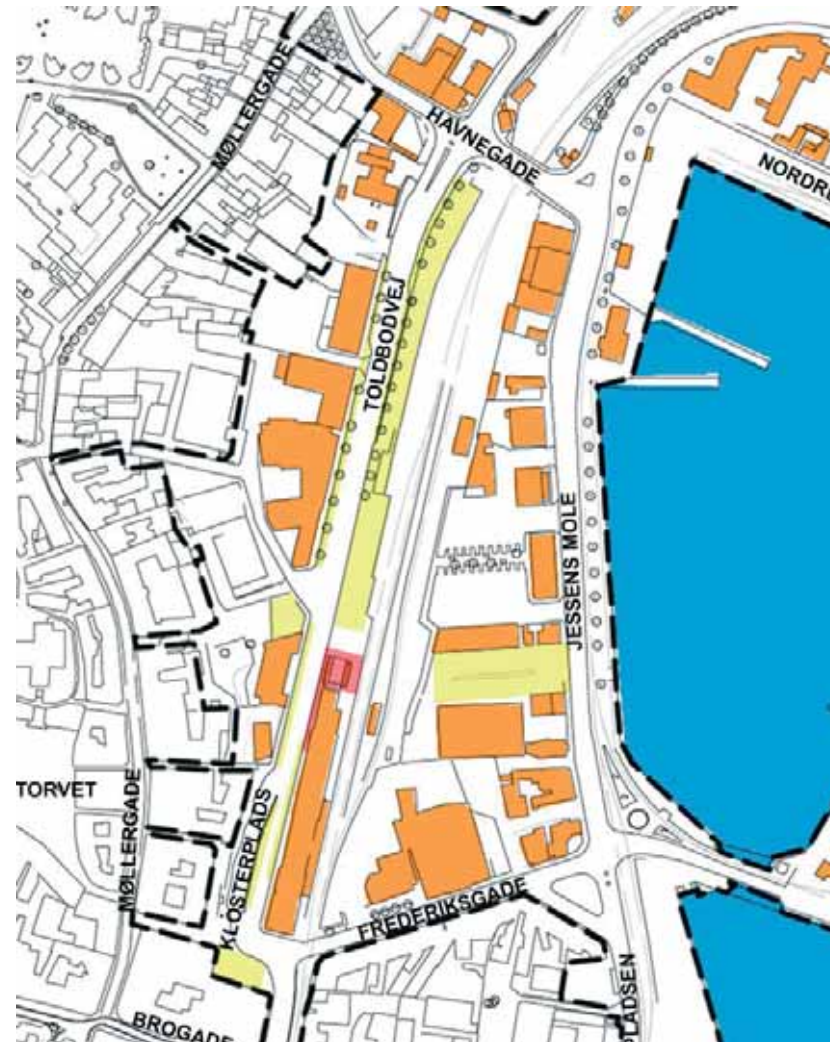
4.3 Bil- og cykelparkering

Svendborg Kommune har i dagtimerne på tre forskellige hverdage registreret antal biler, cykler og knallerter parkeret på forskellige strækninger og områder i terminalområdet.

Skema 1: Registrerede biler (Parkeringspladser ved Jessens Mole er private)					
Sted	Eksisterende P-pladser	Antal parkerede biler			Bemærkninger
		Fredag 19.08.05	Mandag 22.08.05	Onsdag 24.08.05	
Hulgade 3B	11	11	11	11	
Klosterstræde	9	9	8	9	
Jessens Mole	49-50	32	32	28	Nogle p-pladser var spærret.
Klosterplads:					
Bil - P-plads	19	16	9	13	
Bus - P-plads	4	1	5	-	
Taxi - P-plads	6	0	3	1	
Toldbodvej:					
Selve vejen	30	28	72	78	Optrukkede p-pladser
DSBs P-plads	*	34			* Vanskeligt at optælle

Skema 2. Registrerede cykler og knallerter					
Sted	Antal parkerede cykler og knallerter			Bemærkninger	
	Fredag 19.08.05	Mandag 22.08.05	Tirsdag 24.08.05		
Området ved og omkring tog-stationen	160	161	173		
Området ved og omkring Jessens Mole	45	48	43		

Placeringen af de enkelte p-pladser er vist på nedenstående kortudsnit:



4.4 Plangrundlag

I henhold til rammelokalplan 349 for Svendborg Havn og banearealer omfatter det samlede terminalområde delområderne 5 (busterminal med tilhørende forplads) og 13 (perron- og baneanlæg) Endvidere indgår delområde 4 (den nuværende stationsbygning) i terminalområdet.

Delområde 5 er i lokalplanen udlagt til passager- og personalefaciliteter samt butikker og lignende centerformål (dagligvarebutikker maks. 700 m², udvalgsvarebutikker maks. 250 m²) i tilknytning til hovedstiforbindelse mellem Møllergade og Jessens Mole. 2-3 etagers høj bygning skal placeres syd for busterminal og langs den øst-vestgående stiforbindelse. Bebyggelsesprocent maks. 25 %. Vejadgang til afsætningspladser (kys & kør) skal ske fra Toldbodvej. Parkering udløst i forbindelse med ny anvendelse eller nybyggeri skal etableres som parkering under terræn indenfor delområde 2 og/eller 3.

Delområde 13 er i lokalplanen udlagt til offentlige formål/jernbanemæssige formål. Indenfor delområdet kan der etableres de for jernbanedriften nødvendige mindre bygningsanlæg og servicefaciliteter.

4.5 Arealforhold

De i lokalplanens delområde 5 udlagte arealer omfatter udover vejareal, ejet af Svendborg Kommune, alt overvejende arealer ejet af DSB samt en smal "tarm" af matr. Nr. 223b (Den gamle Toldbod).

Det i lokalplanens delområde 13 udlagte areal ejes af Banedanmark.

På nedenstående matrikelkort er vist de nuværende ejerforhold i området.



4.6 Dimensionering af busterminal

Med henblik på vurdering af de regionale bussers faktiske belastning af terminalen er der med udgangspunkt i den gældende køreplan lavet en beregning under følgende driftsmæssige forudsætninger for de enkelte busser:

- Mulighed for op til 3 min. for tidlig ankomst
- Mulighed for op til 2 min for sen ankomst
- Mulighed for op til 2 min for sen afgang
- 1 min. afsættes til afsætning af passagerer efter ankomst
- 5 min. afsættes til optagning af passagerer og billettering før afgang

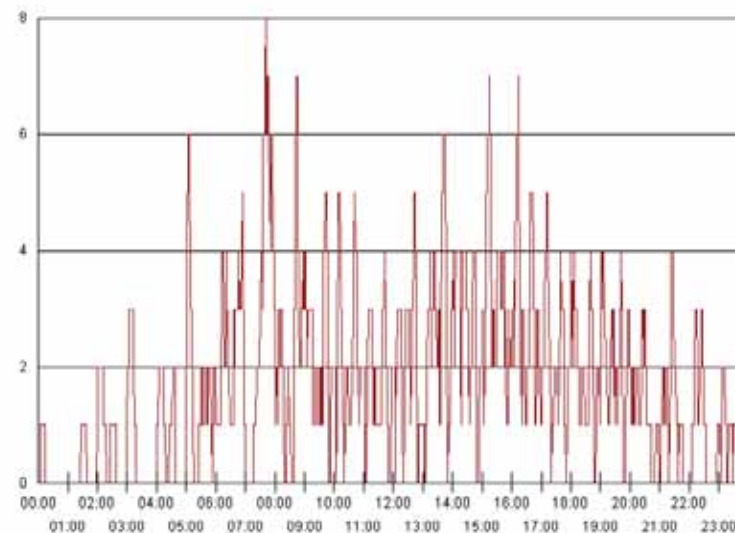
Busser, der har mere end 10 min's pause fra afslutning af afsætning til påbegyndelse af optagning og billettering sendes i nærdepot i selve terminalen.

Busser, der har mere end 60 min's pause fra afslutning af afsætning til påbegyndelse af optagning og billettering sendes i fjerndepot uden for terminalen (typisk entreprenørens garageanlæg, som i den konkrete sag forventes placeret ved Ørbækvej).

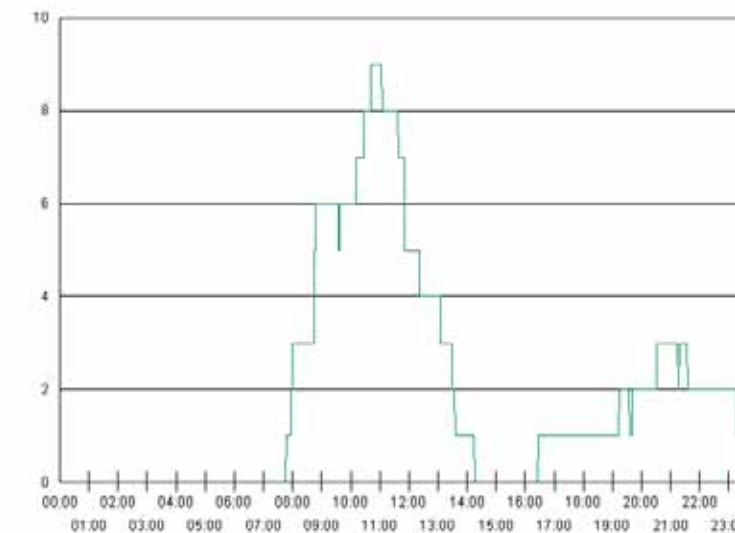
Som det fremgår af vedlagte diagrammer, bliver den største belastning i terminalen 8 busser lige før kl. 08:00. Om eftermiddagen udgør den største belastning 7 busser. I nærdepotet vil den største belastning være 3 busser og i fjerndepotet 9 busser.

Det skal bemærkes, at det anvendte beregningsprogram regner "med livrem og seler" forstået på den måde, at det med de nævnte forudsætninger reserverer en busplads fra 3 min. før køreplanankomst til 2 min. efter. Herefter reserveres 1 min til afsætning, således at pladsen er optaget i alt 6 min i forbindelse med en busankomst. Sådan vil den reelle situation ikke være, idet en given bus i ankomstsituationen kun optager pladsen i det ene minut, som afsætning af passagerer tager. Derfor overvurderer beregningen antallet af busser i terminalen, og de 8 busser på samme tid er derfor udtryk for en konservativ vurdering. I normalsituationen vil der kun være 6 busser på samme tid i terminalen.

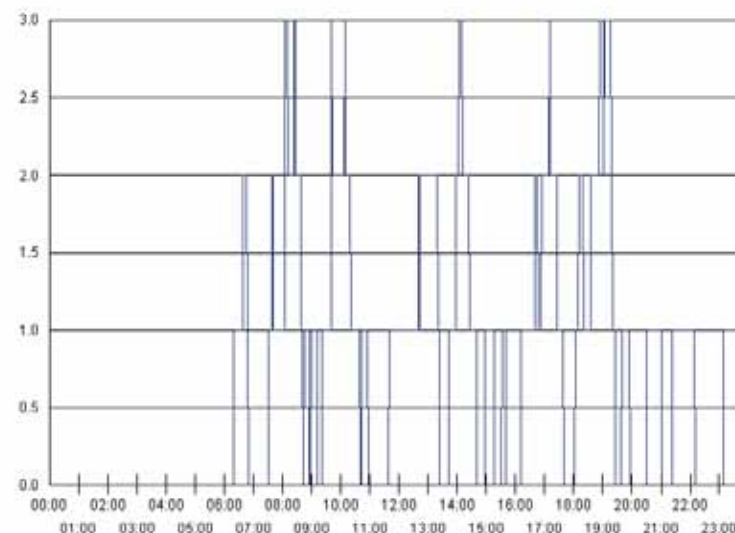
Belastning i terminal:



Belastning i fjerndepot:



Belastning i nærdepot:



Med henblik på også at sikre en vis driftsmæssig udvidelsesmulighed i terminalen dimensioneres den til i alt 9 regionalbusser i terminalen og 3 regionalbusser i nærdepotet. Hvad angår bybusserne, er terminalen dimensioneret til 8 busser (4 i hver retning).

4.7 Dimensionering af øvrige terminalanlæg

4.7.1 DSB og Banedanmark

DSB planlægger etableringen af en Kort & Godt butik med efterfølgende faciliteter til de aktiviteter der pt. foregår på Svendborg station. Det forudsættes, at Fyn-Bus kan sælge busbilletter i DSB's Kort & Godt butik i tiden frem til indførelsen af projekt rejsekort på Fyn.

Det grundareal, der på nuværende tidspunkt er afsat til den fremtidige terminalbygning, rummer kun mulighed for, at der i bygningens stueplan kan indrettes ventesal og en Kort & Godt butik med lagerkapacitet og nødvendige personalerum i tilknytning til disse. Derfor forventes rejsebureauet at forblive i de eksisterende lokaler i den nuværende stationsbygning.

Ventesal

- Ventesal, ca. 80 m², stueetage
- Herre- dame- og handicaptoliet (betaling) i tilknytning til ventesal, stueetage

- I ventesalen placeres 4 bænke med tilhørende affaldsbeholdere.
- 1 stk. infostander med oplysning om togankomster og –afgange (Emps - Banedanmark)
- 1 stk. infostander med oplysning om busankomster og -afgange
- 1 stk. billetautomat (Nautila)
- 1 stk. stander til rejsekort: (RVM – enhed)
- DSB Informerer: 7 stk. infotavler (kilelysvitriner) på væg

Kort & Godt (baseret på 8½ medarbejdere + 1 leder)

- Butik, ca. 80 m², stueetage
- Lagerrum + natlager, ca. 50 m², stueetage.
- Lederkontor, ca. 12 m², stueetage/1^{te} sal
- Teknikrum, ca. 10 m², stueetage/1^{te} sal.
- Affaldshåndtering for Kort & Godt og stationen, ca. 10 m², stueetage.
- Personalerum spise + Køkken (Trinette), ca. 20 m², stueetage/1^{te} sal.
- Optællingsrum, ca. 12 m², stueetage/1^{te} sal.
- 1 stk. wc- rum 5 m² (toilet i butik også for servicepersonalet på stationen), stueetage.
- Garderobe og aftrædelsesrum, ca. 10 m², stueetage/1^{te} sal.

Servicepersonale (1-2 personer)

Rengøring, opbevaring gulvmaskemaskine mv. + kontor + bruserum, ca. 20 m². Køkken (Trinette), stueetage/1^{te} sal.

Møderum (kan være på 1^{te} sal – kan evt. deles med andre lejere i bygningen)

Rum med plads til 15 personer – 20 m². Køkken (Trinette).

Lokale for tog- og lokopersonale (4- 5 personer kan være på 1^{te} sal)

Opholds/spise + toilet (omklædning), 20 m². Køkken (Trinette).

Perron 1

- 2 bænke + skraldespande og 3 kilelystavler
- 1 stk. Tog Viser Monitor (TVM) (Banedanmark)
- 1 stk. Billetautomat (Nautila)
- 1 stk. Rejsekort: RVM-enheder + stk. chekind/-ud + 1 stk. gruppechekind
- DSB Informerer: 1 stk. dobbelt lysvitrine på ben (kilelystavler) med 3 sektioner

Perron 2

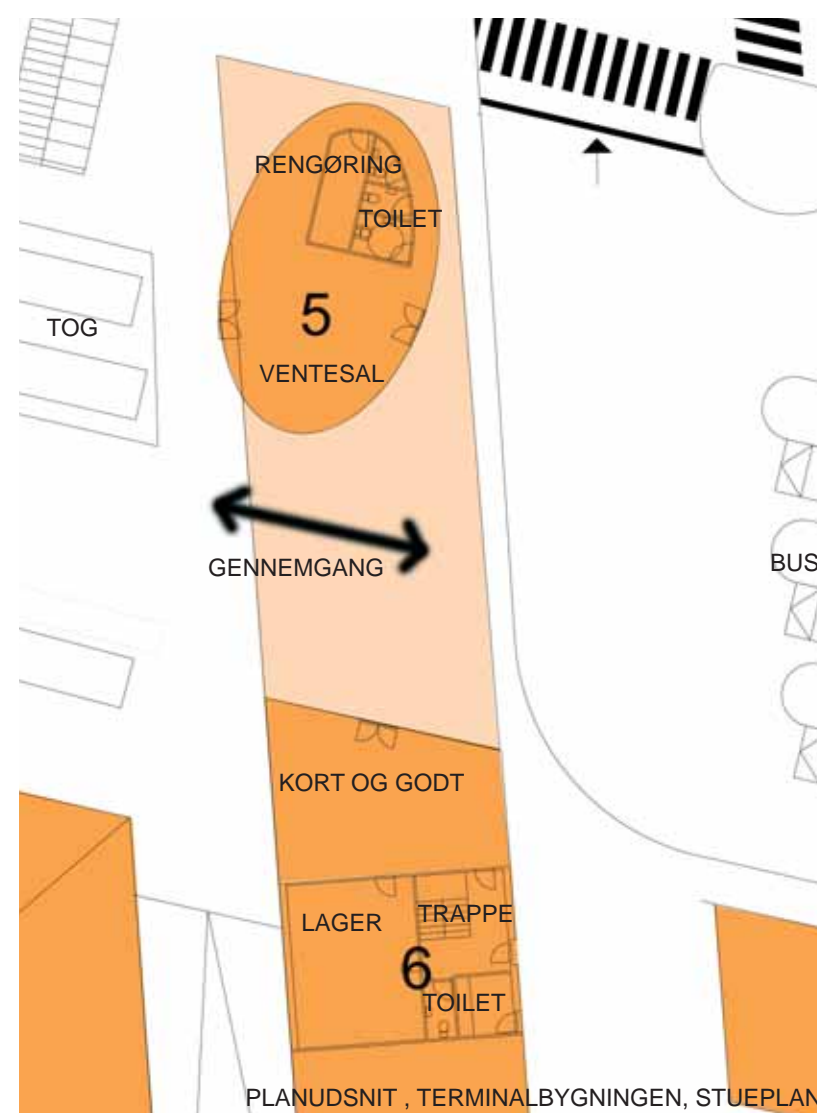
- 2 bænke + skraldespande og 3 kilelystavler
- 1 stk. TVM (Banedanmark)
- Rejsekort: 1 stk. chekind/-ud
- DSB Informerer: 1 stk. dobbelt lysvitrine på ben (kilelystavler) med 3 sektioner.

Cykelparkering

Behov på ny station med en fremtidssikring på 15 %: 152 pladser + 15 % = 175 pladser. 40 af disse skal være overdækkede og aflåste. Resten ca. 135 pladser kan være overdækkede (evt. uoverdækkede). Afstand c/c stativer 57-60 cm

Bilparkering

- 40 langtidspadser
- 5-10 pladser til personaleparkering Kort & Godt – loko- og togpersonale – servicemedarbejdere.
- 2 handicappladser
- 1 liftbusparkering



PLANUDSNIT , TERMINALBYGNINGEN, STUEPLAN

- 5 taxipladser
- 4 Kys & Kør pladser

TV-overvågning

Overvågning/kamera - i ventesal – Kort & Godt butik – perron 1 – perron 2 – og busterminal. 1 monitor i Kort & Godt butik.

Ure

2 stk.

4.7.2 FynBus og Svendborg Kommune (bybusser)

Velfærdslokaler

- Frokoststue på ca. 20 m² (evt. sammen med DSB)
- Garderobe med 10 aflåselige chaufførskabe, ca. 25 m²
- Depot (opbevaring af køreplaner mv.), ca. 15 m²
- 2 stk. toiletter, ca. 5 m².

Salgsfaciliteter

3 arbejdspladser, i alt ca. 30 m² (FynBus mener ikke umiddelbart, at salg af busbilletter kan integreres i Kort & Godt konceptet).

Teknikrum

Ca. 20 m² til placering af telematikudstyr samt 1 arbejdsplads til evt. overvågning af driften (generelt forudsættes overvågning af drift og telematiksystem at ske fra trafikskabets hovedkontor).

4.7.3 Samlet arealbehov i terminalbygning

På baggrund af ovennævnte kravspecifikationer kan det samlede arealbehov i terminalbygningen opgøres til i alt ca. 460-480 m², hvoraf de 270 m² ønskes placeret i stueetagen.

5 DISPOSITIONSFORSLAG

På baggrund af helhedsplanen er der for det på nedenstående kortbilag afgrænsede område udarbejdet et mere detaljeret dispositionsforslag for trafikterminalen med dertil knyttede vej-, sti- og pladsanlæg.

5.1 Busterminal og depot

I busterminalen er bybusserne samlet omkring en perron mod Toldbodvej og de regionale busser er opstillet ved 3 østfor-liggende perroner.

Bybusser

For nordgående busser fungerer perronen som en buslomme på Toldbodvej, mens sydgående busser skal benytte den nye vejforbindelse til Jessens Mole, hvorfra der er indkørsel til terminalen. Busserne har mulighed for at vende i terminalen, så en bus efter terminalophold kan køre tilbage i samme retning, som den ankom. Busopstillingen er baseret på det princip, at busserne ankommer i tilfældig rækkefølge, hvor den første bus kører helt frem på perronen, mens de efterfølgende busser kører helt frem til den foran holdende bus. Busserne med samme afgangstidspunkt afgår i den rækkefølge som de er ankommet. Da busser holder med dørene ind mod øen vil skift mellem busserne kunne ske uden krydsning af færdselsarealer.

Regionalbusser

De regionale busser er opstillet ved 3 perroner, hvor de 2 vestligste perroner er udformet på en sådan måde, at busserne skal afgå i samme rækkefølge, som de er ankommet. Den østligste perron er derimod udformet således, at tilkørsel er bundet af bussernes (tilfældige) ankomst, idet den 1. bus ved en perron kører frem til forreste standplads og de efterfølgende busser holder en afstand på 5 m til den foran holdende bus. Herved vil frakørsel kunne ske uafhængigt af øvrige busser.

Busser, som har længere ventetid mellem ankomst og efterfølgende afgang, vil typisk bruge den østligste perron til afsætning af passagerer, hvorefter bussen kører i nærdepot ved den vestligste regionalbusperron. Fra nærdepotet vil bussen kunne køre direkte til afgangspladsen ved en af de 3 perroner.

Med den foreslåede terminaludformning afvikles bustrafikken i et ensrettet vejsystem, hvor al indkørsel sker i nordenden og al udkørsel i sydenden af terminalen. Ved kørsel mellem terminal og depot kører alle busser med uret. Udformningen sikrer, at der aldrig er krydsende (konfliktende) trafikstrømme i terminalen – kun flettestrømme.

I terminalen er arealet mellem forpladsen og regionalbusperronerne fremhævet med en særlig pladsbelægning, som synliggør, at her færdes passagerer mellem busser og forplads. Da

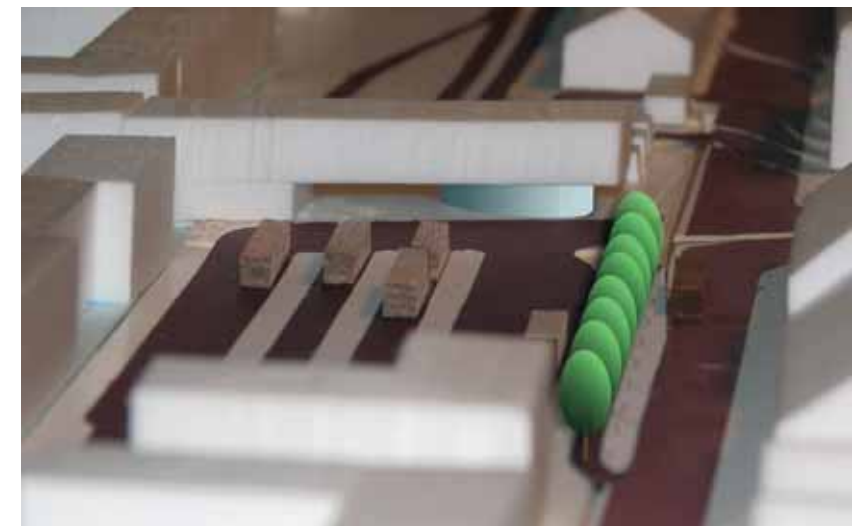
arealet kun benyttes af de udkørende busser, er risikoen for konflikter minimal, da chaufførerne har gode oversigtsforhold og ofte vil have øjenkontakt med forsinkede passagerer, som kommer løbende umiddelbart før afgang. Tilsvarende løsninger findes i både Vejle, Viborg og Aalborg

5.2 Perron- og sporanlæg

Atkins Danmark har for DSB foretaget en undersøgelse af de banetekniske arbejder i forbindelse med ændring af stationen til en "sækbane" hvor spor 1 og 2 bliver fremtidige perronspor, som afsluttes med sporstoppere mod den nye forplads i forbindelse med busterminalen og den øst-vestgående stiforbindelse. Undersøgelsen er dokumenteret i notatet "Svendborg Station – Modernisering, forundersøgelse, banetekniske arbejder" med tilhørende bilag, januar 2006.

De banetekniske arbejder omfatter primært følgende:

- Etablering af ny perron med tilhørende forkanter, belægning og belysning langs spor 2, ca. 100 meter. Endvidere ca. 50 m ny perron langs den nordligste del af spor 1, hvor den eksisterende perron er for høj.
- Etablering af nyt B-spor omtrent i tracé med eksisterende spor 3, herunder ilægning af nyt sporskifte ca. 18 meter nærmere overkørslen i forhold til det tidligere sporskifte samt bygning af ca. 70 meter spor fra nyt sporskifte frem til eksisterende spor 3.
- Etablering af 3 nye bevægelige sporstoppere for enden af spor 1, 2 og 3.
- Nedrivning af nuværende trappehus på perronen mellem spor 2 og 3, herunder flytning af eksisterende sikringsanlæg til den nuværende relæ-hytte. Sidstnævnte er en forudsætning for nedrivning af trappehuset
- Nedlæggelse af gangtunnelen fra stationsbygningen under spor 1, 2 og 3



5.3 Bygningsanlæg og faciliteter

Terminalbygningen er sammenbygget med bygning 6. Arkitektonisk ønskes der dog en adskillelse af facadeforløbet mellem bygning 5 og 6, hvor f.eks. trapperummet kunne være en fysisk deling.

Terminalbygningen (bygning 5) placeres mellem busterminalen og banen. Stueetagen holdes åben således, at der er fri passage for skiftende passagerer mellem tog og busser. Ventesalen er udformet som en oval bygning i glas, forskudt placeret under terminalbygningen. Glasovalen, der har udsyn mod alle retninger, skaber overblik og tryghed for den rejsende. Terminalbygningens gavl mod vest forholder sig til Toldbodvej og danner gavl mod gaderummet. Øst for ventesalen ligger "Kort og Godt" butikken, og i forlængelse af bygning 5's stueetage indrettes depot, toilet, servicenum og trapperum i bygning 6's stueetage. På 1. sal indrettes kontor- og velfærdslokaler med tilhørende servicefaciliteter som nævnt under afsnit 4.7.

Det samlede bygningskompleks ønskes at fremstå som en svævende "bjælke" (terminalbygningens 1. og 2.sal), der hviler på den ovale ventesal i stueplanet. Gavlen mod Toldbodvej skal fremstå "åben" og transparent.



HELHEDSPAN 1, UDSNIT, 1:500

5.4 Telematiksystem

Det overordnede formål med det telematikstyrede informationssystem er at forbedre servicen for buspassagererne. Systemet giver realtidinformationer, som bl.a. tager højde for opstående og andre uregelmæssigheder. Det muliggør at busterminalen kan indrettes med begrænset arealforbrug, korte gangafstande og stor overskuelighed. Samtidig bidrager en forbedret trafikstyring både udenfor og i busterminalen til, at transportvirksomheden kan drives på en mere rentabel måde.

Tematiksystemet er computerbaseret og kan bl.a. indeholde følgende faciliteter:

- Informationsstander i forbindelse med den primære adgangsvej mellem perronafsnit og terminalen samt i ventesalen med dynamisk angivelse af de førstkomende afgangstidspunkter. Informationsstanderen kan/vil ligeledes være udstyret med talemodul for blinde og svagsynede.
- Dynamisk informationstavle placeret umiddelbart foran terminalbygningen med information om holdende busser ved de enkelte perronafsnit (linienummer, destination og real-afgangstid). I forbindelse med denne informationstavle placeres evt. en monitor med angivelse af togankomster og afgang.
- Dynamiske informationstavler ved de enkelte perroner med specifikke informationer om holdende busser ved denne perron.
- Supplerende monitor placeret i forbindelse med buschaufførerne velfærdslokaler.
- Bus-info i de enkelte busser, som bl.a. informerer chaufførerne om tildelt perron.

5.5 Krydsreguleringer

De to signalregulerede kryds på Toldbodvej ved henholdsvis Jessens Mole (den nye forbindelsesvej), som er et dobbeltkryds med adgangsvejene til delområde 3 og 6 samt indkørslen til busterminalen og ved Hulgade/Udkørslen fra busterminalen foreslås udformet efter følgende hovedprincipper:

Toldbodvej/Jessens Mole

For at tilgodese fremkommeligheden for den ligeudkørende

trafik på Toldbodvej udformes krydset med et separat venstresvingsspor i krydsets nordlige gren og et separat højresvingsspor i krydsets sydlige gren.

Endvidere markeres krydsområdet af midterheller i henholdsvis den sydlige og den østlige gren. Midterhellerne fungerer samtidig som støttepunkt for krydsende lette trafikanter.

På Jessens Mole etableres endvidere et midterområde for venstresvingende trafik til de to adgangsveje. Det forudsættes i den forbindelse, at indkørsel til busterminalen kun sker ved højresving fra vest. Samtidig markeres krydsområdet af en midterhelle i krydsets østlige gren. Midterhellen giver samtidig mulighed for placering af signalstandere, så krydset markeres tydeligt for trafikanter fra Jessens Mole, der som følge af det skarpe sving først sent erkender krydset.

Signalreguleringsmæssigt er der tale om et dobbeltkryds, der reguleres således, at der sikres en udtømning mellem de to stoplinier for den ligeudkørende trafik på Jessens Mole mod vest.

I forbindelse med det videre projektarbejde skal adgangsforholdene i vestsiden af Toldbodvej analyseres nærmere. Det gælder bl.a. indkørslen til Fakta, hvor det med den foreslåede krydsudformning kun vil være muligt at køre "højre ind" og "højre ud".

Toldbodvej/Hulgade

Krydset udformes med midterheller i både krydsets nordlige og sydlige gren. Hellerne medvirker til at markere krydsområdet og fungerer samtidig som støttepunkt for krydsende lette trafikanter, herunder stitrafikanterne på den øst-vestgående hovedstiforbindelse. Mellem de to heller afstribes et midterområde for ventende venstresvingende biltrafik mod Hulgade.



5.6 Sti- og pladsanlæg

Langs begge sider af Toldbodvej etableres cykelstier. På strækningen forbi busterminalen føres cykelstien i vejens østside ca. midt igennem fortovet/bybusperronen. Herved sikres det, at der på begge sider af cykelstien er plads til ud- og indstigning af busser. Selv om der ved denne løsning kan opstå visse konflikter mellem cyklister og buspassagerer, vurderes løsningen samlet set at være mere trafikikker end en løsning, hvor cyklisterne på kørebanen føres uden om de holdende bybusser med deraf følgende konflikter med både ud- og indsvingende busser og den øvrige biltrafik.

Det helt centrale fodgængerfærdselsareal i området bliver stationsforpladsen, som i nord-sydgående retning forbinder stationen med busterminalen og i østvestgående retning krydses af hovedstiforbindelsen mellem Møllergade og Jessens Mole. Centralt på pladsen ligger den nye terminalbygning med tilhørende butikker Kort & Godt-butik samt passager- og personalefaciliteter. På selve pladsen opsættes bænke, papirkurve og andet gadeudstyr samt dynamiske informationstavler til service af de rejsende.

5.7 Bilparkering

Langs Toldbodvejs vestsiden etableres på strækningen mellem Jessens Mole (den nye forbindelsesvej) og Hulgade kantstensparkering med plads til ca. 9 biler. Det foreslås, at de sydligste 3 pladser reserveres til Kys & Kør.

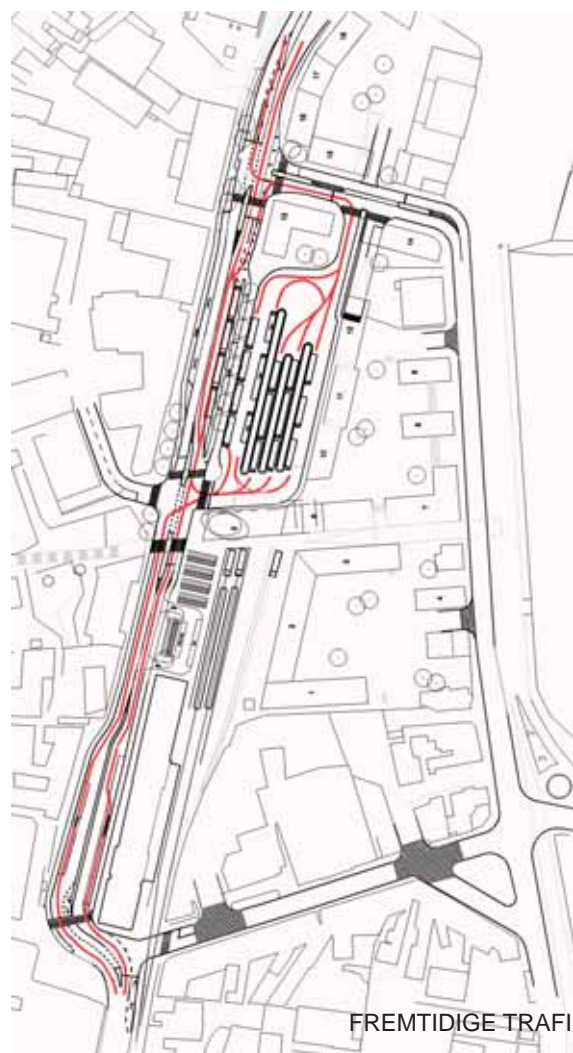
Som beskrevet i afsnit 3.4 er der ikke taget endelig stilling til placering og udformning af korttidsparkering (Kys & Kør og taxiholdepladser) i østsiden af Toldbodvej, udover at de skal anlægges på arealet mellem den nuværende stationsbygning og stationsforpladsen. På situationsplanen er vist løsningen med en "bøjlevej". Endelig valg af løsning må afklares i forbindelse med det videre arbejde.

Ud for den nuværende stationsbygning etableres der i vestsiden af Klosterplads en taxi-bane med plads til 4 vogne. Endvidere etableres i østsiden af Klosterplads korttidsparkering med plads til ca. 8 biler.

Langtidsparkering til stationens rejsende og pendlere samt parkering for stationens personale, etableres under bygningerne øst for busterminalen, halvt forsænket i terræn, således at det nuværende terrænspring udnyttes. Ind- og udkørselsrampe tilsluttet den nye forbindelsesvej til Toldbodvej. I den forbindelse vil der være behov for tydelig skiltning med henblik på henvisning af trafikanterne til parkeringsanlægget.

5.8 Cykelparkering

Det tilstræbes, at der etableres ny cykelparkeringspladser svarende til 115 % af den nuværende belastning. Dette giver et samlet behov for ca. 225 pladser. Desuden bør det fremtidige cykelparkeringsanlæg etableres med større afstand mellem de enkelte stativer, hvis henstilling af cykler uden for stativerne skal minimeres. Den i dispositionsforslaget viste løsning vil rumme ca. 235 pladser med 50 cm's afstand eller ca. 200 pladser med 60 cm's afstand (sidstnævnte løsning bør generelt fortrækkes). Herudover foreslås ca. 50 aflåselige pladser etableret i nordgavlen af den nuværende stationsbygning, således at der i alt etableres 250 cykelparkeringspladser.



FREMTIDIGE TRAFIKSTRØMME, BUSSE

5.9 Tilgængelighed

Der skal i forbindelse med den videre projektering lægges særligt vægt på tilgængelighed for alle både hvad angår bygningsindretning, udformning af udearealer og information. I forbindelse med trafikterminalen skal der især fokuseres på etablering af følgende foranstaltninger:

- Ledelinier for blinde og svagsynede såvel i bygninger som på udearealer
- Lave kantstensopspring på udearealer af hensyn til bevægelseshæmmede, dog så store kantstensopspring mellem opholds- og kørearealer, så blinde og svagsynede bliver opmærksomme på ændringen
- Taktile (følbare) oversigtsplaner placeret på strategiske steder i terminalen. Taktile afmærkning af standere mv.
- Handicapegnet trafikinformation
- Handicapparkering.

5.10 Belægninger, belysning og udstyr

For at fremhæve trafikterminalen som en særligt koblingssted mellem bymidte og havnerum, foreslås der granitbelægninger på busperronerne og ved "kys og kø" området.

Selve bybus-perronen er således også belagt med en gennemgående granitbelægning, hvor cykelstien bliver markeret med et afvigende granitmateriale. Selve pladsen mellem busterminalen og banen belægges med granitfliser i forskellige farver i et særligt mønster, der fremhæver de krydsende bevægelser på stedet.

Som belysning og byudstyr anvendes materialer, beskrevet i "Designmanual for Svendborg Havn og banearealer".

Belysning: Phillips, "TORINO"
 Bænk: Zenso, "NEOLIVIANO"
 Affaldsstativ: Lange, "BREMERHAFEN"
 Cykelstativ: Veksø, "SI"
 Cykeloverdækningen: Veksø, "SI 2000"

5.11 Trafikale konsekvenser

I nedenstående diagrammer er vist de fremtidige trafikstrømme for busser, individuel biltrafik/taxi, cyklister og gående i og omkring terminalområdet.

Diagrammer

5.12 Anlægsøkonomi

På baggrund af det udarbejdede dispositionsforslag er der foretaget en overslagsberegning af de forventede anlægs- og byggeudgifter. De økonomiske overslag, som er baseret på erfaringspriser fra andre trafikterminaler omfatter entreprenøruddgifter med tillæg af uforudseelige udgifter samt udgifter til projektering, administration og tilsyn. Hvad angår de banetekniske anlæg, er de økonomiske overslag udarbejdet af Atkins (jf. "Svendborg Station – Modernisering, forundersøgelse, banetekniske arbejder" med tilhørende bilag, januar 2006). I det økonomiske overslag er ikke medtaget udgifter til arealerhvervelse. Alle priser er angivet ekskl. moms. Prisniveau, primo 2006.

Delprojekt	Anlægsudgift (middelværdi)
Banetekniske anlæg	10,3 mio.
Busterminal	7,9 mio.
Stationsforplads	1,5 mio.
Terminalbygning	8,8 mio.
Cykelparkering og "Kys & Kø"/ Taxi	2,6 mio.
Ombygning af Toldbodvej	3,2 mio.
Telematik	5,1 mio.
I alt	39,4 mio.

6 DET VIDERE ARBEJDE

Der er ikke pt. fastlagt en endelig tids- og aktivitetsplan for det videre arbejde med realisering af helhedsplanen, herunder specifikt trafikterminalen. Ifølge den af Svendborg Kommune opstillede (foreløbige) tidsplan forventes den nye busterminal at kunne ibrugtages i december 2007. Det skal dog i den forbindelse nævnes, at igen af de i projektet involverede parter pt. har afsat midler til projektet. Som det fremgår af projektkommissoriet forventes dele af projektet finansieret via salg af arealer.

Det indstilles, at der på baggrund af nærværende rapport gennemføres følgende aktiviteter:

- Orientering af Svendborg Byråd og udlevering af rapporten (februar 2006) samt politisk principgodkendelse af rapporten i dels Byråd og Sammenlægningsudvalg (april 2006)

- Afholdelse af styregruppemøde med deltagelse af Svendborg Kommune, DSB, Fyns Amt og Trafikstyrelsen/Banedanmark med henblik principgodkendelse af rapport samt opstilling af overordnede principper for udgiftsfordeling (marts/april 2006)
- Udarbejdelse af udkast til overenskomst mellem parterne med fastlæggelse af principper for udgiftsfordeling i forbindelse med anlæg, drift og vedligeholdelse (april/maj 2006)
- Analyse og vurdering af mulighederne for anlæg af de kommunalt finansierede terminalanlæg som led i et OPP-projekt (april/maj 2006)
- Politisk behandling og godkendelse af overenskomsten hos de involverede parter samt udarbejdelse af budgetoplæg med henblik på frigivelse af midler i 2007 (maj/juni 2006)
- Udarbejdelse af lokalplan (august 2006 – marts 2007)

- Udarbejdelse af et fælles projektforslag (fase 4 projekt) som grundlag for dels salg af arealer (projektkonkurrence), dels Banedanmarks overtagelse af baneprojektet (august-oktober 2006)
- Projektkonkurrence, valg af investor samt politisk godkendelse (oktober - december 2006)
- Udarbejdelse af hovedprojekt (Investor/Banedanmark) i samarbejde med de øvrige parter (januar – marts 2007)
- Udførelse (april – november 2007).

