

TRANSEUROPA

ORIENTERING OG DEBAT OM TRANSPORT * LOGISTIK & INFRASTRUKTUR I EU

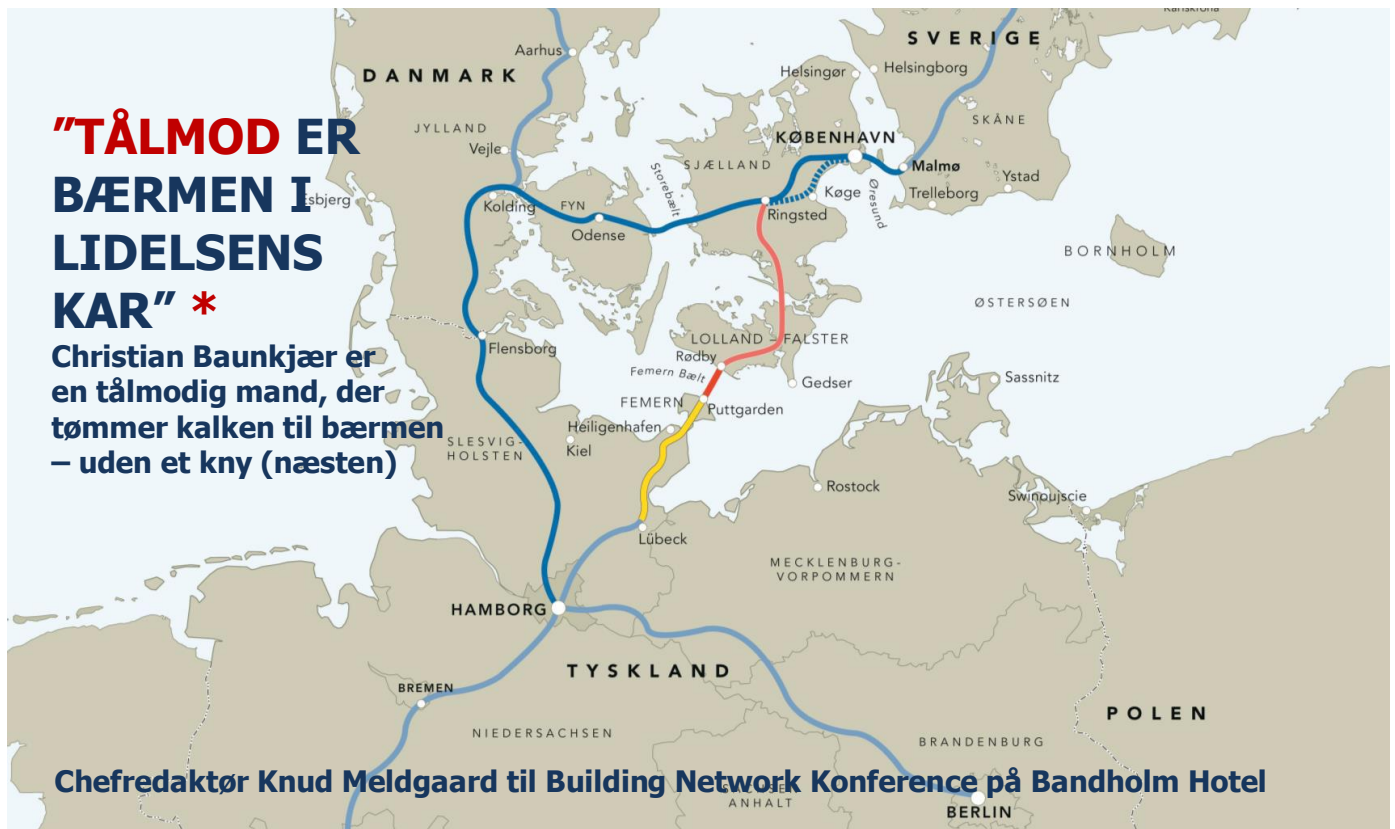


Illustration: Femern-projektet: Kyst-til-kyst og landanlæg



Christian Baunkjær er ikke kun tålmodig, han er også adm. direktør for Femern og var torsdag i sidste uge første taler på konferencen, der var arrangeret af netværket Building Network (Netværk Syd) og flere andre, bl.a. Bandholm Hotel, der, på vanlig professionel vis, stod for al forplejning under dagen.

Det ville være synd at sige, at det var nyhedsmæssigt sprængstof direktøren leverede i sit indlæg og senere til journalisterne, der alle stillede de samme spørgsmål, som vi har gjort tidligere, vel vidende at vi får intet reelt svar på det helt store spørgsmål: hvornår går I i gang med den S..... tunnel?

Tålmodighed – igen - og Baunkjær er med denne tålmodighed i klar modstrid med sin fødeø: KrølleBølleØen, Bornholm også kaldet, hvor rygtet vil vide, at man i resten af den danske fiskerflåde ikke vil have flere Bornholmere ombord end der er master, at binde dem til pga. af deres iltre temperament, men måske er Baunkjær en skjult fynbo, hvilket ville stemme mere overens med hans blide sind.

Det til trods, så er det ikke svært at spore en klar frustration hos både direktøren og hans medarbejdere, men loyaliteten mod det politiske system, ikke mindst det tyske, er stor, men skuffelsen over ikke at være i gang er svær at skjule. Vi venter alle. Ikke på Godot, men på den tyske

myndighedsgodkendelse, der gerne skulle komme i 2017, men hvor der også er mulighed/risiko for evt. retssager, der så kan trække processen mod 2019. Tålmodighed!

Men, Christian Baunkjær, en sådan evt. retssag, hvor skal den afholdes? Bliver det i Danmark, Tyskland eller i EU?

- Det bliver, helt oplagt, i Tyskland og det bliver ved forvaltningsdomstolen i Leipzig – og deres afgørelse er endelig, svarer direktøren.

Femern A/S afleverede en opdateret ansøgning på 14.000 sider tidligere på året, og en ny offentlig høring er iværksat, hvor Femern analyserer indsigelserne i takt med, at man modtager dem via godkendelsesmyndigheden LBV Kiel. Tålmodighed!

Forventningerne til dagens program blev fuldt indfriet af de fremmødte indlægsholdere, der foruden Claus Baunkjær talte repræsentanter fra Vordingborg Havne, Maycon Ejendomsudvikling samt en opdatering fra Vejdirektoratet om den seneste udvikling omkring prækvalificerede konsortier på Storstrømsbroen.

Vi bringer yderligere stof fra Dagen i næste udgave

* *Citatet er tillagt mange, bl.a. Kipling, men er nok mest kendt blandt semiintellektuelle læsere af ASTERIX, hvor citatet findes i udgaven "Asterix som gladiator".*



Et forstudie indledes nu for at undersøge hvordan Øresundstogene over broen vil kunne organiseres som et i grunden svensk trafiksystem, der går til og fra København. Det vil indebære én operatør for trafikken og forenkle driften, mener Skånetrafikens togchef *Magnus Andersson*. Slutrapporten skal præsenteres i marts næste år og den nuværende trafikaftale udløber i 2019.

– Vi har sammen med Transport- og Bygningsministeriet startet en afklaring af hvordan vi lempeligt organiserer trafikken og skaber dermed forudsætningerne for den kommende udbudsrunde på svensk side, siger Magnus Andersson til News Øresund.

Udgangspunktet er dels at det drejer sig om en lille andel af rejsende fra Sverige som kører videre på Kystbanen efter København, og modsvarende for trafikken i den anden retning, og dels handler det om at gøre driften enklere og kvalitetsmæssigt bedre. Gennem at samordne trafikken og have én operatør bliver ansvarsspørgsmålet enklere, mener Magnus Andersson.

– Som det er nu er der mange parter indblandet i Øresundstogtrafikken over broen, det er ikke optimalt. Kvalitetsspørgsmålene og den operative drift bliver kompliceret, spørgsmålet er om det kan gøres anderledes. Vi er nu i gang med udbuddet på et forstudie omkring det.

Forstudiet sættes nu i gang og der forventes delleverancer til efteråret, inden slutrapporten bliver præsenteret i marts næste år.

– Så vil der findes forslag til hvordan trafikken kan organiseres og hvilke danske og svenske aftalemodeller som er lempelige at anvende, siger Magnus Andersson.

Fra dansk side anses det for rimeligt at togtrafikken over broen bliver mere "svensk" og går til og fra København, ifølge Magnus Andersson.

– Man er klar til at give mere tyngde til os til at organisere trafikken. Der findes en forståelse og fælles forståelse omkring at det er passende med nye tiltag omkring organiseringen af brotrafikken.

Den nuværende aftale om den svenske trafik løber til 2019, og den danske aftale mellem ministeriet og DSB til 2024, men med mulighed for at forkorte aftalen når det gælder Øresundstogene.

Spørgsmålet om at adskille togtrafikken over broen fra Kystbanen har eksisteret som forslag allerede fra den tidligere regering i Danmark. Præcist hvor og hvornår trafikken kan adskilles indgår også som en del af forstudiet.

For de rejsende vil en samordnet trafik med én operatør indebærer en klar forbedring, mener Magnus Andersson.

– Den store forandring er at vi kan få en bedre kvalitet og service i trafikken.

I dag ligger ansvaret for trafikken med Øresundståg på svensk side hos seks trafikfirmaer med Skånetrafiken i spidsen. I Danmark styrer Øresundstogtrafikken af statslige DSB på vegne af Transport- og Bygningsministeriet. Undersøgelsen omhandler at hele ansvaret for driften kan havne på svensk side, og at togstrækningen i Danmark forkortes gennem at togene går til og fra København og ikke som i dag til Helsingør. **Tekst & Foto: www.newsoresund.org**



BEDRE MOBIL- OG INTERNETDÆKNING I TOG
DSB, Arriva, Banedanmark, Telia, TDC Group, Telenor og teleselskabet 3 kan nu præsentere en model for en samlet løsning til at forbedre internet- og mobildækningen i de danske tog, så togene i fremtiden kan være en funktionsdygtig arbejdsplads og en mere attraktiv transportform for danskerne

Helt konkret vil DSB og teleselskaberne samarbejde om at installere signalforstærkere i togene, så signalerne bedre kan trænge ind i togene. Togenes konstruktion bremser nemlig modtagelse af signaler, også hvor der er god dækning udenfor toget. Derudover skal der ske en udbygning af Banedanmarks mastenetværk på op til 75 steder langs det statslige jernbanenet.

Teleselskaberne (TDC Group, Telenor, Telia og 3) vil sikre signaldækning med nye antenner i disse master. Endelig vil DSB stå for etablering af en multioperatør WiFi-løsning i DSB's tog med forbindelse til teleselskabernes mobilnetværk.

- **Togtransport giver en** oplagt mulighed for at bruge rejsetiden på at få noget arbejde fra hånden eller få læst nyhederne på telefonen. Derfor er jeg rigtig glad for, at vi nu får en ny model for bedre internet og mobildækning i vores tog," siger transport- og bygningsminister *Hans Christian Schmidt*.

BOMBARDIER
the evolution of mobility



- Det er glædeligt, at vi er rykket et væsentligt skridt nærmere med at sikre bedre internet- og mobildækning i de danske tog. Jeg synes, det er en fornuftig samlet løsning, der på sigt vil kunne gøre brugeroplevelsen og muligheden for at arbejde i toget markant bedre, siger *Søren Boysen*, formand for Joint Advisory Board, og teknisk direktør i Banedanmark.
- DSBs bestyrelse har netop godkendt, at DSB indgår i samarbejdet om bedre mobildækning og internet i tog, som Joint Advisory Board har udarbejdet. Dermed yder DSB et væsentligt bidrag til den samlede løsning for bedre internet og mobildækning i tog til gavn og glæde for vores passagerer, siger *Flemming Jensen*, administrerende direktør for DSB.
- Vi er tilfredse med den samlede løsning for bedre internet- og mobildækning i tog. Vi er i fællesskab nået frem til en fornuftig og funktionel plan for fremtidens internet- og mobildækning i de danske tog," siger *Jakob Willer*, direktør i teleselskabernes brancheorganisation, Teleindustrien. I løbet af de kommende år vil passagererne kunne opleve forbedringer i takt med, at teleselskaberne sætter nye antenner op i Banedanmarks udvidede mastenetværk. Sideløbende vil der blive installeret signalforstærkere og WiFi i DSB's tog.

Du kan læse hele nyheden på: www.banedanmark.dk



The 4th Railway Package will help European rail manufacturers thrive globally by simplifying the authorisation process in the EU and by removing remaining legal, technical and institutional barriers that hamper market access. The "technical pillar" contains more competences for the European Union Railway Agency in order to allow a faster and unified safety certification across the EU, since until now railway undertakings needed to be certified separately by all national safety authorities (NSA) in the Member States with rail systems. Acting as a "One stop shop", the Agency will issue authorisations for placing vehicles on the market and safety certification for railway undertakings. At the same time the Agency will have an enhanced role in the supervision of national rules with the right to request the removal of those deemed unnecessary and to monitor the role of the national authorities.

The Commission pursues the growth of the rail market. The deployment of the European Rail Traffic Management System, which is the backbone for digital railway applications, will contribute to this growth. In addition, ERTMS trackside approval will ensure compatibility and interoperability of the European rail network supporting the free circulation of vehicles in the network without technical obstacles. These measures will reduce both time to market for new railway undertakings as well as cost and duration for the authorisation of rolling stock. Overall, the European railway industry will profit from higher competitiveness.



What are your hopes and expectations for the market pillar of the 4th Railway Package?

The market pillar of the 4th Railway Package will reform the regulatory framework for railways in Europe. It will pave the way for the creation of a genuine internal rail market by opening up the domestic passenger markets.

This will lead to new and better services for passengers and generate business opportunities for operators. Competitive tendering for public service contracts will enable public authorities to get better value for each euro spent on public rail services. The procedures introduced by the technical pillar will cut red tape, turn the European Rail Agency into a real authority, and reduce costs for railway undertakings wishing to enter new markets. The

overarching goal of the package is to improve the competitiveness and attractiveness of rail as an efficient, affordable and environmentally friendly mode of transport. This much-needed boost will secure and create jobs and establish the conditions for long-term investments. We expect the adoption of the market pillar by the end of 2016.

What is the European Commission's vision for market competition in European railways? How can large and small market participants prepare for the future?

Competition in the railway market refers to the possibility for European railway undertakings to request access to a Member States' railway infrastructure to compete with their services with other undertakings on the same tracks. This form of competition is only viable on lines which can be operated profitably. Competition for the railway market refers to the competitive tendering of public service contracts in rail. Typically, these contracts are linked to state subsidies or exclusive rights that enable the winning undertaking to make a reasonable profit on a line which is not commercially viable.

Our vision is a Single European Railway Area in which high-traffic, profitable lines offer a diversified range of fares and services and mid- to low-volume railway lines are operated on the basis of competitively tendered public service contracts. While large railway companies, such as Deutsche Bahn or SNCF are obviously well-placed to reap the benefits of competition, I believe that there is scope also for smaller players who can bid for Public Service Obligation (PSO) contracts of a manageable size or offer specific services on a commercial line. However, it must be ensured that newcomers enjoy non-discriminatory access to the necessary rolling stock. There is no single recipe for success but in my opinion large, ex-monopolistic players should streamline their internal structures to become more cost-effective and embrace innovation. I see the competitive edge of smaller start-ups in their leaner structure and innovative business models. Nevertheless, let me underline that the prerequisite for attractive and successful railways is a modern and well-maintained infrastructure. Member States should ensure that sufficient resources are devoted to infrastructure upkeep and improvement.



What role will the railways play in creating a sustainable future for European transport?

Transport is at the heart of our economy, but it also contributes substantially to CO2 emissions. The decarbonisation of transport is a top priority of the Commission and rail has a central role to play. While reducing vehicle emissions and improving fuel efficiency is part of the answer, it is also crucial to encourage modal shift to less carbon-intensive modes of transport such as rail and inland waterways. Rail has the potential to compete with air transport and to divert passengers and freight away from our congested roads. To exploit its full decarbonisation potential, the railway network should be electrified and powered by green electricity. However, to increase the share of rail transport, services need to be better and prices affordable. This is what we want to achieve.

Text: www.era.europa.eu * Photo: InnoTrans 2014 and Pixabay



ÄR MALMÖLÄGET 2016 HÄR!

I MalmöLäget finner du överskådlig statistik och fakta om näringslivet i Malmö. Det ger dig som är intresserad av staden och näringslivet utvecklas Malmö en bild av hur

Visste du att:det bor 3,9 miljoner invånare i Öresundsregionen? (sid 6) *det startades 8 nya företag varje dag i Malmö under 2015? (sid 18) *aldrig har så många förvärvsarbetande haft sin arbetsplats i Malmö som nu? (sid 20)

Flera nyckeltal som vi följer visar nu de högsta värdena under mätperioden:

- Pendling (sid 9) • Befolkning (sid 10) • Gästnätter (sid 16) • Påbörjade bostäder (sid 17)
- Nyanmälda platser (sid 18) • Omsättning (sid 19) • Förvärvsarbetande dagbefolkning (sid 20)
- Antal arbetsställen (sid 27) **Här finner du den alldeles nya MalmöLäget för 2016:**

<http://www.malmobusiness.com/home/artiklar/malmolaget-2016>

Svenska Mässan, Göteborg



LOGISTIK & TRANSPORT

Konferensprogrammet 2016

Konferensen Logistik och Transport är den tyngsta konferensen i branschen. Här diskuteras de senaste problemställningarna och utmaningarna inom logistik och transport. Från omvärldsbevakning till verkliga case. <http://massor.svenskamassan.se/kalender/2016/>

TRANSEUROPA

ORIENTERING OG DEBAT OM TRANSPORT * LOGISTIK & INFRASTRUKTUR I EU

Udgiver: Redstone Communication s.m.b.a. * CVR-nr. 32 29 46 18

Ansvarshavende Redaktør & Udgiver: Knud Meldgaard

kem@meldgaard.mail.dk / +45 2251 8833

Ønsker du ikke at modtage vort Ugebrev, så send os venligst en mail, så Afmeldes du straks