

# TRANSEUROPA

ORIENTERING OG DEBAT OM TRANSPORT \* LOGISTIK & INFRASTRUKTUR I EU



Fokus på tog i Europa

## SKÅNE PLANLÆGGER NYE DOBBELTDÆKKERTOG OVER ØRESUND

*Lokomotivdrevne totagers vogne kan i fremtiden komme til at trafikere en Øresundspendel. Det fremgår af et udredningsforslag fra Region Skåne. Foto: Bombardier*

**Der kan i fremtiden komme flere tog over Øresund ved at Øresundstogene suppleres med en Øresundspendel med svenske dobbeltdækkertog som Region Skåne overvejer at indkøbe. Dobbeldækkerne kan erstatte DSB's nuværende trafik med Bornholmertoget til Ystad. Sådan ser en idéskitse for 2020 ud i Region Skånes arbejde med en ny togstrategi, som allerede diskuteres med Transportministeriet og det svenske Trafikverket.**

**Region Skåne** er i øjeblikket i gang med at udarbejde et forslag til en togstrategi, der rækker frem til 2050. Den første etape af idéskitserne som vedrører år 2020 rummer tre vigtige forandringer for de rejsende. For det første stiger antallet af tog over Øresund fra tre til fire afgangene uden for myldretiden. Disse afgangene køres med de nuværende Øresundstog som også findes fremover. For det andet suppleres Øresundstogene i myldretiden med nye svenske dobbeltdækkertog som trafikerer en såkaldt Øresundspendel med to tog mellem Helsingborg-Østerport og et tog Ystad-Østerport, der kan erstatte DSB's nuværende Bornholmertog.

**Udfordringen for Anders Jönsson**, togstrateg på Region Skåne, som har ansvaret for udredningsarbejdet, har først og fremmest været at finde måder at øge antallet af siddepladser i togene Helsingborg-Malmö og over Øresund for at tilpasse sig til et stigende antal rejsende.

– Hvis vi ikke skifter køretøjstype, har vi ikke tilstrækkelig kapacitet. Vi ville have behov for at køre Øresundstogene i 5-minutters drift, men det er der ikke kapacitet til. Alternativet er at forlænge dem til fire togsæt sammenlignet med de tre vi har i dag, men det er der ikke plads til på stationernes perroner. Vi må tænke nyt for at kunne tage imod den stigende mængde rejsende, siger han.



*Anders Jönsson er togstrateg på Region Skånes regionale udviklingsafdeling og har ansvaret for udredningsarbejdet Togstrategi 2050. Foto: News Øresund*

**Længere ude i fremtiden**, fra 2024 til 2035, findes der planlægningsforslag om at forbinde flere svenske byer med Øresundspendel til Danmark. De byer, der nævnes, er foruden Ystad i et første stade 2020, også Kristianstad, Trelleborg og Hässleholm. Planlægningen er ikke lagt fast og påvirkes blandt andet af hvilke tiltag, der tages for at løse flaskehalsproblematikken ved Københavns Lufthavn, højhastighedstog og en anden og tredje fast forbindelse over Øresund.

**I det nuværende** udredningsarbejde har Region Skåne inddraget den danske og svenske stat gennem Transportministeriet og Trafikverket. Lige nu er arbejdsgruppens fokus at simulere en køreplan for at se om trafikoplægget kommer i konflikt med andre tog. Det problem ved Anders Jönsson allerede nu vil komme på Ystadbanen.

– I og med at IC Bornholm kører i dag, kan vi tage den togkanal. Det gør, at der ikke kræves mere på selve brodelen sammenlignet med dagens trafik.

**De tre tog** i timen, som planlægges at skulle køre i den såkaldte Øresundspendel, går til og fra Østerport på den danske side. Disse tog går i dag til Nivå. Der har i noget tid været diskussioner om i fremtiden at lade al togtrafik over Sundet få Østerport som start- og slutdestination, men der er endnu ikke truffet en sådan beslutning.

– Med det her alternativ får man den bedste af to verdener. Der er stadig den integrerede trafik til Helsingør og en særlig pendel som har fokus rettet mod at kunne tage de store rejsestrømme, når dagens Øresundstog er for små. Det er ikke teknisk muligt i 2020 at ende al trafik på Østerport, men omkring 2024 skulle den danske side kunne fjerne dem, hvis de vil, siger Anders Jönsson.

At Øresundspendelen vil kunne komme i udbud og køre som en ren svensk forretning med samarbejdsaftale på den danske side, tror han er muligt.

**I starten af** 2017 skal et forslag til Togstrategi 2050 præsenteres for de skånske politikere og derefter forventes togstrategien at blive en del af Region Skånes trafikplan.

#### **Fakta:**

#### **Regneeksempel dobbeltdækkertog**

- \*\* Øresundstogene kan maksimalt køres med tre togsæt. Et sådant sammenkoblet tog er 236,7 meter langt og har 687 siddepladser. Prisen for sådan et tog er 300 millioner svenske kroner.
- \*\* Et dobbeltdækkertog (fra f.eks. Bombardier, Siemens og Skoda med lokomotiv, 5 toetagers vogne og 1 manøvreringsvogn) er cirka 177 meter langt og har omkring 700 siddepladser. Prisen for sådan et tog er cirka 150 millioner svenske kroner.
- \*\* For at trafikere udredningsforslaget kræves 8-11 tog afhængigt af strækning (strækningen til Ystad kræver ekstra tog) og investeringsudgiften til indkøb af dobbeltdækkertogene lander mellem 1,2 og 1,7 milliarder svenske kroner.
- \*\* Øresundstogene kan ikke forlænges på grund af perronlængden ved stationerne på strækningen, hvor Øresundstogene kører. Dobbeldækkertogene, der er kortere, kan bygges længere end i regneeksemplet ovenover og kan dermed rumme op til 1000 siddepladser.



**Bombardier locomotives receive approval for operation in the Gotthard Base Tunnel**  
**Bombardier Transportation has announced that its TRAXX locomotives have been approved for operation on Switzerland's ETCS routes, including Gotthard Base Tunnel.**

**Bombardier's TRAXX locomotives**, fitted with the latest automatic train protection software, have been approved for operation through Switzerland's Gotthard Base Tunnel, the world's longest and deepest rail traffic tunnel.

Authorisation was granted thanks to close cooperation between the Swiss Federal Office of Transport (FOT), SBB Infra, BLS Cargo and Bombardier.

**Commenting on the approval**, *Albert Bastius*, Head of Product Line Locomotives at Bombardier Transportation, said:

- We thank the FOT, SBB Infra and BLS Cargo for the constructive teamwork that will enable our TRAXX locomotives to operate reliably and efficiently in the Gotthard Base Tunnel. We are now continuing to see that the implementation of our latest software progresses well on the many locomotives in operation, so that our customers benefit from this updated version."

**Automatic Train Protection** solution will enable TRAXX locos to operate via the Gotthard Base Tunnel. The Gotthard Base Tunnel establishes a new direct route for high-speed rail and heavy freight trains to help boost capacity of the existing mountain route.

**The new software** version will enable the TRAXX MS and AC locomotives (Re 486, BR 186, Re 487, BR 187) to run on all sections of the Gotthard Tunnel's track, including those using the advanced European Train Control System (ETCS) in Level 2 operation.

Locomotives that are not yet retrofitted can still run on all other lines in Switzerland, including those equipped with ETCS. In double traction operation as the non-leading locomotive, the locomotives can be operational even on the Gotthard Axis.

**The EBI Cab 2000** on-board Automatic Train Protection solution has been designed to increase traffic capacity, reliability and safety on mainline operations. The system allows higher speeds and shorter headways, with information between the wayside and on-board equipment transmitted via radio and continuous supervision of the speed of the train.

**Text & Photo: Bombardier**





Focus on Trains in Europe

## RENFE AWARDS HIGH-SPEED TRAIN CONTRACT TO TALGO



**Spain's national train operator Renfe has awarded a contract to supply and maintain up to 30 hi-speed trains to Talgo.**

**November 2016**, Spain's development minister Mr Iñigo de la Serna announced that rolling stock manufacturer Talgo had been awarded a contract to supply and maintain up to 30 high-speed trains to Renfe. The minister confirmed that Talgo's bid was 28 percent below initial offers. Tenders were also received from Alstom, Bombardier, CAF and Siemens.

Talgo presented "the best offer from both the technical and economic point of view," said Mr Iñigo de la Serna.

The contract, worth €786 million, includes delivery of 15 Avril trains and a maintenance agreement for a period of 30 years. Furthermore, there is also the option for 15 additional trains plus a 10 year maintenance extension. Together, the total order is valued at €1.4 billion.

**The 330km/h trainsets** will seat 521 passengers – 416 of which will be Economy Class and 105 in business class. Seating will be arranged in rows of 2 + 2 in business class and 3 + 2 in economy. All seats are adjustable in direction of travel and feature LED screens. Furthermore, on-board luggage space has increased to include under seat storage.

**Text & Photos:** [www.europeanrailwayreview.com](http://www.europeanrailwayreview.com)



**Transportminister til rådsmøde i Bruxelles:**

### **VIGTIGT MED ET STÆRKT EU-SAMARBEJDE OM GRÆNSEOVERSKRIDENDE INFRASTRUKTUR**

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen deltog i torsdags i et rådsmøde i Bruxelles med EU's transportministre, hvor bl.a. EU's finansieringsprogram CEF blev diskuteret.

**Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen** (LA) drøftede i forbindelse med rådsmødet bl.a., hvordan EU's finansieringsinstrumenter kan være med til at hæve niveauet for både offentlige og private investeringer i transportinfrastrukturprojekter.

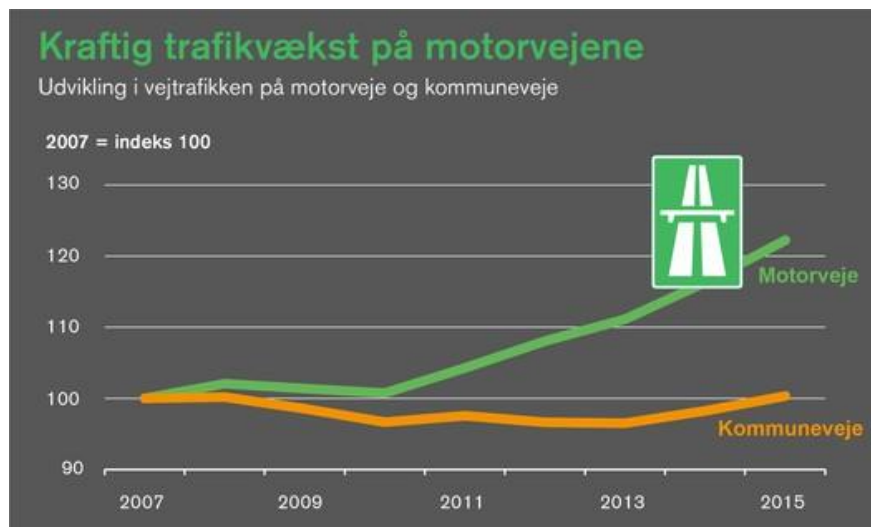
**BOMBARDIER**  
the evolution of mobility



- EU's finansieringsinstrumenter kan være med til at hæve niveauet for offentlige og private investeringer
- særligt i grænseoverskridende transportinfrastrukturprojekter, hvor flere lande samarbejder om at gøre noget ved flaskehalse i det europæiske transportsystem, sagde Ole Birk Olesen i en pressemeddelelse.
- Og hvis et projekt kommer Europa til gode, så synes jeg også, at det er fornuftigt, at EU-landene er fælles om at betale en del af regningen. Det skaber også incitament til at lave fælles infrastrukturløsninger landene imellem, som er til gavn for alle parter, tilføjede ministeren.

**EU's investeringsniveau i transportinfrastruktur** er dog faldet i perioden fra 2009-2014, og det mener ministeren er en bekymrende tendens.

- Det kan betyde, at der opstår yderligere flaskehalse i det europæiske transportsystem, som kan have negative følger for den økonomiske vækst. Derfor er det vigtigt for mig at sikre et fortsat stærkt europæisk samarbejde om infrastruktur, sagde Ole Birk Olesen til sidst.



## KRAFTIG TRAFIKVÆKST PÅ MOTORVEJENE

**Aldrig har der kørt mere trafik på de danske motorveje end nu.**

**De hjemlige motorveje** oplever i disse år en markant trafikvækst. Det viser tal fra Vejdirektoratets rapport "Statsvejnettet 2016," der netop er blevet offentliggjort.

Her kan man se, at antallet af kørte kilometer på motorvejene sidste år steg med seks procent i forhold til

året før. Og væksten bliver endnu større, hvis man kigger længere tilbage. I forhold til 2007 er antallet af kørte kilometer på motorvejene steget med 22 procent.

- **Opgørelsen bekræfter bare** det indtryk, som mange trafikanter nok har fra deres færden på vejnettet, nemlig at trafikken stiger markant på vores motorveje, siger trafikdirektør *Niels Tørsløv* fra Vejdirektoratet.

Stigningen betyder, at motorvejene samlet set står for en større andel af vejtrafikken herhjemme end før. Hvor det for 25 år siden var cirka 14 procent af den samlede vejtrafik, der kørte på motorvejene, så er motorvejenes andel i dag vokset til 32 procent. Og de allernyeste tal viser faktisk, at stigningen fortsætter ufortrødent. Således er trafikken på motorvejene indtil videre steget med godt 4 procent i 2016 ifølge den nyeste opgørelse fra Vejdirektoratet.

**En del af trafikvæksten på motorvejene** skyldes utvivlsomt, at motorvejsnettet løbende er blevet udbygget, hvilket i øvrigt har haft positive konsekvenser for det omkringliggende vejnet.

- Man kan måske som trafikant på motorvejene godt være lidt irriteret over, at der er kommet mere trafik på disse veje. Men man skal samtidig huske på, at motorvejenes funktion netop er at flytte trafik væk fra byområder og bynære vejnet, der dermed bliver aflastet, siger Niels Tørsløv.

**Bedringen i økonomien** siden finanskrisen har formentlig også haft betydning for den stigende trafik på motorvejene.

Statsvejene fungerer som ryggrad i det danske transportnet og binder byer, landsdele og transportknudepunkter sammen. Når det går bedre med dansk økonomi, flere kommer i beskæftigelse og samhandlen med udlandet vokser, så giver det mere trafik på motorvejsnettet i form af for eksempel flere pendlere og mere godstransport.

**Læs mere på:** [www.vd.dk](http://www.vd.dk)



**DI UGEBREV UGE 49 af Michael Svane, Branchedirektør, DI Transport**

## **VINDERE OG TABERE**

**Der er næppe** nogen i transportbranchen, der ikke har opdaget, at vi mandag (i sidste uge.red.) fik en ny minister i Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance. Han ankommer i ministeriet på ryggen af et ambitiøst regeringsgrundlag. DI Transport byder den ny minister velkommen og vil samtidig sige tak til den nu tidligere minister Hans Christian Schmidt fra Venstre.

**Desværre synes mediernes** fokus at være på det politiske spil bag regeringsdannelsen. Hvem er vindere, og hvem er tabere? Det er sikkert interessant for nogen, men for danske transportvirksomheder er der en hverdag, der skal fungere.

**Der er pakker**, der skal leveres og mennesker, der skal til og fra arbejde. Trængsel er den klart største udfordring for transportvirksomhederne. Transporten bliver markant dyrere, når vi hænger fast i trafikken, og chaufføren f.eks. ikke kan nå så mange leveringer på ruten.

**En ny rapport** fra Vejdirektoratet viser, at trafikken på statsvejene fra 2014 til 2015 steg med 4,2 %. Fokus burde derfor være på, hvordan både veje og den kollektive transport løfter vores stadig stigende behov for mobilitet. Regeringsgrundlaget er et godt udgangspunkt med anvisning af konkrete løsninger. Ny teknologi vil også give os nye muligheder, som vi bør blive bedre til at udnytte.

**Og så må det** ikke glemmes, at samfundsøkonomien er helt afhængig af, at vi har gode forbindelser til de internationale markeder. Det er derfor vitalt, at den nye regering aktivt fortsætter arbejdet med en dansk luftfartsstrategi.

**Mobilitet, vækst og velfærd** hænger sammen. Det er dér, spørgsmålet om vindere eller tabere for alvor bliver relevant.

## **HVIDBOG BAG NY NORDHAVNSTUNNEL**

**Vejdirektoratet har offentliggjort hvidbogen bag en kommende Nordhavntunnel mellem Østerbro og Nordhavnen. Den samler de i alt 144 høringsvar, der er kommet i forbindelse med VVM-undersøgelsen om tunnelen, og Vejdirektoratets svar.**

**"Hvidbog - Bemærkninger** og indsigelser til VVM-redegørelse for Nordhavnstunnel" er resultatet af den offentlige høringsfase, hvor blandt andet borgere, foreninger, myndigheder har kommenteret på Vejdirektoratets løsninger til en ny Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten.

**Projektets VVM-redegørelse** blev sendt i offentlig høring den 7. juni 2016, og høringen løb indtil den 29. august 2016. Du kan læse mere og finde en e-version af hvidbogen på Vejdirektoratets hjemmeside på: [www.vd.dk/nordhavnstunnel](http://www.vd.dk/nordhavnstunnel).

# **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**