

Med tåg genom Europa

Studieresa inom projektet IBU-Öresund
29 september - 2 oktober 2009

Hamburg
Karlsruhe
Strasbourg
Lille



Denna resedokumentation är framställd som en del av projektet IBU-Öresund —
Infrastruktur och byutveckling i Öresundsregionen.

Utgivare: IBU-Öresund

Redaktör och layout: Christine Olofsson

Omslagsfoto: Sofia Bennet, Region Skåne och Lars Anshelm, Eslövs kommun.

Foto: Daniel Svanfelt, Malmö stad, Ronald Hansen, Helsingør Kommune, Tine
Utzon-Frank, Region Skåne, Lars Anshelm, Eslövs kommun, Sofia Bennet, Region
Skåne, Christine Olofsson, Region Skåne, Lennart Serder, Region Skåne, Jens Col-
berg, Holbæk Kommune.

Utgivningsdatum: November 2009.

Förord

Projektet IBU-Öresund handlar om infrastruktur- och tätortsutveckling i Öresundsregionen och verkar för att skapa fysiska förutsättningar för ökad integration och tillgänglighet i området. Projektet är ett samarbete mellan 29 olika parter, svenska och danska kommuner, regioner samt några svenska statliga myndigheter. IBU-projektet ska pågå fram till och med 2010 och projektet har en budget på drygt 3,8 miljoner Euro, varav hälften är bidrag från den Europeiska regionala utvecklingsfonden genom Interreg IV A-programmet.

Under tre intensiva dagar i månadskiftet september-oktober 2009 genomfördes inom ramen för projektet en studieresa i norra Europa. IBU-Öresund består av fyra olika delaktiviteter som alla har lite olika fokus på Öresundsregionen. För att alla delaktiviteters specifika fokus skulle komma till sin rätt under studieresan så valdes en rundresa i Tyskland och Frankrike där en mängd olika moment kunde studeras. Syftet med resan var att studera goda exempel på hållbar samhällsplanering, attraktiva kollektivtrafiklösningar, logistikcentras, möjligheterna med en höghastighetstågsförbindelse samt spännande gränsregionala samarbeten. Allt för att få inspiration och kunskap som ska användas i det fortsatta arbetet med IBU-Öresund och det gränsregionala samarbetet i Öresundsregionen.

I Hamburg, Karlsruhe, Strasbourg och Lille förmedlades kunskap och erfarenheter av lokala föreläsare och guider med god lokalkännedom. Studieresan innefattade både möten med tjänstemän och lobbyorganisationer samt en möjlighet att på nära håll studera den fenomenala logistik som råder i en av Europas största hamnar. I flera av städerna studerades och testades olika kollektivtrafiklösningar medan bland annat höghastighetståg blev färdmedlet mellan städerna. Även nyttiga kontakter knöts med regioner som har liknande planerings- och samarbetsförutsättningar som regionerna och kommunerna i Öresundsregionen.



Deltagare och program

Projektet IBU-Öresund består av 29 medverkande parter i form av svenska och danska kommun, regioner och svenska myndigheter. Samtliga parter i projektet blev erbjuden plats på studieresan, 17 av dessa var med på resan inklusive de projektanställda inom projektet. Total åkte 29 personer på IBU-Öresunds studieresa.



Tisdag 29 september

23.00 Samling i lobbyn, efter individuell resa till Hamburg, för information om senaste nytt angående onsdagens program.

Onsdag 30 september

10.00 Besök på Altenwerder Containerterminal med guide från HHLA.

13.00 Hamburg Chamber of Commerce. Presentation av Paul Elsholz från HCC om Femarnbelt-förbindelsen och de utmaningar den medför, reaktioner i Hamburg-regionen och Erik Krüger, (Organisationen Europakorridoren-Treffpunkt Schweden) på temat Höghastighetsförbindelse Sverige-Danmark-Tyskland.

14.30 Presentation av Holger Mosakowski från förvaltningen för stadsutveckling och miljö i Hamburg angående koncept och strategier för trafiken i Hamburg.

16.24 Avgång med tåg ICE 671 till Karlsruhe, ankomst 21.07.

Torsdag 1 oktober

08.30 Albtalbahnhof, Studie av Duspårväg, länken mellan det lokala spårvägsnätet och järnvägsnätet.

09.31 Avfärd med TGV 9576 till Strasbourg, ankomst 10.13. Studie av den upprustade TGV-stationen. Avfärd med spårvagn till Place de l'Etoile.

11.00 Program hos CUS (Communaute Urbaine de Strasbourg med information om "Mobility strategy" som bl.a. inkluderar utvidgning av spårvägsnätet bl.a. en gränsöverskridande linje till Kehl i Tyskland.

14.30 Rundvisning på intressanta anläggningar guidad av Axel Kühn och representant från CUS.

16.15 Avfärd med TGV till Paris Gare de l'Est, ankomst 18.34.

19.28 Avfärd med TGV mot Lille från Gare du Nord. Ankomst Lille Flandres 20.30.

Fredag 2 oktober

09.00 Besök hos "Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole", (ADU). Välkomsthälsning av direktör Nathan Starkman och presentationer av Alan Firth om Lille Métropoles historia, organisation och kompetensområden, Réjane Beurrier om den gränsöverskridande "Eurométropole Lille Kortrijk Tournai". Vi får också höra om vilken roll regionen Nord-Pas de Calais har och om vilka utmaningar och mål som finns för transportsektorn i regionen.

13.30 Rundvandring till intressanta anläggningar med guiden Rob van der Bijl.

15.00 Slut på studieresan. Hemresa enligt egna beställningar.

Deltagande parter på studieresan: Banverket, Eslövs kommun, Fonden Femern Belt Development, Helsingborgs stad, Helsingør Kommune, Holbæk Kommune, Länsstyrelsen i Skåne län, Malmö stad, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Region Skåne, Staffanstorps kommun, Sydöstra Skånes Samarbetskommitté (SÖSK), Vellinge kommun, Vestegnssamarbejdet, Vordingborg Kommune, Vägverket.

Hamburg – högautomatiserad containerterminal

Hamburg är den näst största staden i Tyskland efter Berlin och den sjätte största inom den Europeiska Unionen. Staden har drygt 1,8 miljoner invånare, medan Hamburg Metropolitan Region (inklusive delar av den intilliggande Federal States of Lower Saxony och Schleswig-Holstein) har strax över 4,3 miljoner invånare. Hamnen i Hamburg är den näst största hamnen i Europa efter Rotterdam, och den 19:e största i världen. Det var i just hamnen som resans första studiebesök gjordes.

Containerterminalen Altenwerder är en av världens mest moderna containerterminaler och en otroligt betydelsefull logistisk hub i norra Europa. Terminalen öppnade 2001 och på terminalen lastas, staplas och transporteras containrar högautomatiserat mellan fartyg, lastbil och järnväg. Såväl kranar som rullande transportfordon framförs i princip obemannade. Den obemannade hanteringen av containrar är unik i förhållande till andra liknande terminaler. I hamnen blir fartyg, tåg och lastbilar en del av de världsomspännande transport- och logistikkedjorna. Dygnet runt pågår det aktivitet på terminalen, nästan alla dagar om året.

Terminalen betjänar kortdistansfartyg med containrar till nordeuropeiska, skandinaviska och baltiska hamnar medan de interkontinentala förbindelserna med containerfartyg har hamnar i Asien, Nordamerika och Mellanöstern som destination. En del gods till och från Öresundsregionen går således via denna och liknande terminaler i Hamburg.

Av säkerhetsskäl tillåts inga fotgängare på området, så gruppen från IBU-Öresund fick köras runt med buss och från bussen bevitna ett fascinerande logistiskt skådespel. Även fotografering på området var förbjudet och dessutom gjordes en noggrann säkerhetskontroll av hela gruppen innan inträdet på området.

“Containerterminalen gav en god inblick i hur en internationell transportknutpunkt kan se ut och fungera när det gäller markanvändning, utformning och koordinering av förbindelser till sjöss och på land.”

Leif Gjesing Hansen, delaktivitetsledare i IBU 2.



Gigantiska automatiserade kranar skötte containerhanteringen i hamnen i Hamburg.

Efter besöket i containerhamnen släpptes gruppen av i kvarteret Speicherstadt som är ett hundraårigt historiskt lagerhusområde i centrala Hamburg. Lagerhusen är byggda av tegelsten och i de sektioner av husen där en omvandling påbörjats och nya näringar har flyttat in så har man varit noga med att bevara den tegelfärgade fasaden. Bredvid området Speicherstadt växer den nya stadsdelen Hafen City fram, där ett stort antal moderna bostads- och kontorsbyggnader har uppförts och flera är under konstruktion. Detta ger en otrolig kontrast mellan det historiska och moderna

i staden då de båda stadsdelarna bara skiljs av med en väg. I en av de gamla lagerbyggnaderna i Speicherstadt har restaurangen VLET etablerat sig och där passade gruppen på att äta lunch innan eftermiddagens besök på Handelskammaren i Hamburg.

På Handelskammaren fick deltagarna lyssna till tre olika föreläsningar. Den första handlade om Handelskammarens syn på Fehmarn Bält-överenskommelsen mellan Tyskland och Danmark. Paul Elsholz berättade om vilka effekter man från tysk sidan förväntar sig när det gäller ekonomisk utveckling och utveckling av turismen. Han påtalade även en viss oro över att ambitionsnivån i Tyskland när det gäller utbyggnaden av infrastrukturen mellan Hamburg och Fehmarn är för låg.



Det andra föredraget hölls av Erik Krüger från Treffpunkt Schweden som berättade om lobbyorganisationens engagemang för utveckling av Europa-korridoren. En av de frågor som organisationen för närvarande arbetar intensivt med var att lobba för en framtida höghastighetsförbindelse mellan Köpenhamn och Hamburg. Treffpunkt Schweden hjälper också svenska företag med affärskontakter och etableringar i Hamburgregionen.

Holger Mossakowski från Hamburg Verkehrs Verein (HVV), som ansvarar för kollektivtrafiken i bland annat Hamburgregionen berättade sedan om regionens kollektivtrafknät och den utveckling som skett och de planer som finns på ett nytt spårvägssystem som komplement till S-bahn och U-bahn. För att få människor att åka mer kollektivt har Hamburg infört ett bussystem med snabba linjer och hög frekvens, så kallad metro bus, för att kollektivtrafikanterna skulle känna att bussen är ett säkert och pålitligt transportsätt i staden. Utfallet av bussomläggningen är väldigt lyckat och totalt har bussnätverket tillsammans med Hamburgs metro drygt 1 miljoner passagerare per dag. Kollektivtrafiken i Hamburg omsätter totalt närmare 950 miljoner Euro per år, med en kostnadstäckning på cirka 60 procent.

Efter besöket på Handelskammaren blev det en kort rundvandring i Hamburg med guiden Axel Kühn innan ett ICE-tåg tog gruppen till Karlsruhe via bland annat Hannover och Frankfurt . På de nybyggnadssträckorna var hastigheten på ICE-tåget 230-250 km/timmen, men det fanns många avsnitt med betydligt lägre hastighet. Med många stopp på vägen blev medelhastigheten bara drygt 120 km/timmen vilket inte imponerande på studieresans deltagare.



Gamla lagerbyggnader i tegelsten i Speicherstadt som både har utgångar mot vattnet och mot land.



Nya och moderna byggnader i hamnområdet.



Karlsruhe – spårväg med dubbla funktioner

Karlsruhe ligger i den tyska delstaten Baden-Württemberg och har närmare 300 000 invånare. Det korta besöket i Karlsruhe som deltagarna på IBU-Öresunds studieresa gjorde präglades av studier av det speciella spårvägssystemet där spårvagnar också trafikerar det nationella järnvägsnätet. Studieresans guide Axel Kühn har medverkat i utvecklingen av duospårvagnssystemet i Karlsruhe, den så kallade "Karlsruhemodellen" och han guidade själv gruppen till Albtalbahnhof, den plats i staden där spårvagnarna växlar strömssystem.

Karlsruhe var en av de första städerna i Europa som introducerade så kallade duospårvagnar eller "tram-trains". Fördelen med duospårvagnarna är att de både kan köras på det lokala spårvägssystemet i staden och på det regionala järnvägsnätet som går runt staden. Detta innebär att man kan resan från orter utanför staden till central delar av staden utan att behöva byta färdmedel.

"Karlsruhe är verkligen en framgångssaga, men inte enbart genom satsning på spårväg och järnväg. Ett tiotal samordnade åtgärder har genomförts, även taxesamordning och gemensamma informationsåtgärder. Kollektivresandet har ökat med 54 procent på sju år."

Skrev Monica Hildingson och Göran Tegnér från WSP i en debattartikel i Dagens samhälle den 24 februari 2009.

I ett duospårvägssystem är spårvidden den samma medan ström- och signalsystemen skiljer sig åt. Duospårvagnarnas motorer fungerar därför både ihop med likströmssystemet som finns i stadens spårvägsnät och växelströmssystemet som järnvägen använder.

Nackdelen med att blanda tåg och spårvagnar på järnvägsnätet är främst det större kapacitetsbehov som krävs eftersom spårvagnarnas topphastighet är betydligt lägre än normala järnvägsfordons samt att det är svårt att hitta bra plattformslösningar eftersom tågfordon normalt har insteg som ligger 55- 75 cm över rälsen medan spårvagnarnas instegshöjd är 15- 30 cm. Kravet på plana insteg är därför svårt att uppfylla.

I Karlsruhe har införandet av bland annat duospårvagnssystem inneburit en stor ökning av kollektivtrafikresorna i området.



Vid Albtalbahnhof i Karlsruhe byter spårvagnarna strömssystem så att de kan köra ut på det regionala järnvägsnätet. Guiden Axel Kühn delade med sig av sin kunskap om duospårvagnarna.

Strasbourg – intressant planering

Strasbourg är huvudstaden i Alsaceregionen i nordöstra Frankrike. Staden är ungefär lika stor som Malmö men inkluderas även alla förorter så är invånarantalet drygt 650 000 personer. Gruppen anlände med tåget till TGV-stationen i Strasbourg och det var just stationen som blev gruppens första stopp. TGV-stationen ligger i den gamla stationsbyggnaden i Strasbourg. Den gamla byggnaden har på senare år fått en stor inglasad framsida för att kunna inrymma anslutningen till det lokala spårvagnsnätet som angör stationen i en tunnel. Spårvagnssystem har varit igång sedan 1994 och det finns nu planer på att öppna en spårvagnlinje från flygplatsen till Europaparlamentsområdet så att politikerna och tjänstemännen där kan välja att resa kollektivt till arbetet i framtiden. Det planeras även en ny spårvägslinje från Strasbourg till tyska Kehl som ligger på andra sidan Rehn för att underlätta de vardagliga transporterna mellan städerna.

Med spårvagn förflyttade sig sedan gruppen från tågstationen till Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), stadsbyggnadskontoret, där vi fick en omfattande föreläsning av Mr Nicolas om den moderna utvecklingen av staden. Strasbourg har i sina infrastruktursatsningar varit väldigt noga med att även tänka stadsplanering för att få en levande och attraktiv stad. Något som IBU-Öresund också arbetar väldigt mycket med när det gäller byutvecklingen i Öresundsregionen.

Spårvagnar är idag ett naturligt transportmedel i Strasbourg, liksom det var innan nedläggningen av den gamla spårvägen på 1960-talet. Efter nerläggningen diskuterades det länge hur kollektivtrafiken i staden kunde lösas och i början av 1990-talet beslutade man att bygga upp ett nytt spårvägssystem och återigen införa spårvagnstrafik. Cirka 100 nya spårvagnar trafikerar nu gatorna i Strasbourg där biltrafiken reducerats till ett minimum i de centrala delarna. Även gång- och cykeltrafiken har fått bättre förutsättningar i staden. Den minskade trafiken i innerstaden har skapat förutsättningar för nya mötesplatser för stadens invånare och besökare. Bland annat har Strasbourg ett stort underjordiskt parkeringshus på vilket man ovanjord skapat ett stort torg som mötesplats. Infrastrukturinvesteringarna i Strasbourg har till stor del betalats av kommunen/regionen. Det statliga bidraget har endast varit 15 %. En specialsatt som företag med mer än nio anställda betalar går till att finansiera kollektivtrafiken.

Under eftermiddagen blev det en snabb rundvandring i staden med guidning av Mr Nicolas. Från Strasbourg reste sedan gruppen med TGV-tåg till Paris. På den nybyggda delen av linjen mot Gare de l'Est noterades en hastighet på 320 km/timmen. I Paris blev det tågbyte och förflyttning från Gare de l'Est till Gare du Nord och ett nytt höghastighetståg (Eurostar-tåg) till Lille med vilket de 200 kilometrarna klarades av på en timme.







Lille – samarbete över gränsen

Lille är beläget i norra Frankrike och huvudstaden i Lille Métropole, den tredje största metropolregionen i landet. Lille har en befolkning på 226 000 personer medan hela regionen har 1,1 miljoner invånare. Belägen nära gränsen till Belgien så är Lille en del av gränsregionen Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai. Hela gränsregionen har 1,9 miljoner invånare och är till antalet invånare alltså drygt hälften så stor som Öresundsregionen. Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai är en av de regioner som IBU-projektet valt att studera närmare inom ramen för delaktivitet 1 för att undersöka vilka lärdomar Öresundsregionen kan dra av den fransk-belgiska regionen och det gränsöverskridande samarbetet som äger rum där.

Besöket i Lille inleddes med ett studiebesök hos organisationen "Lille Métropole" där deltagarna fick lyssna till några intressanta föredrag om samarbetet inom de olika regionerna och kommunerna i gränslandet mellan Frankrike och Belgien.

Alan Firth från "Lille Métropole" berättade om hur man utnyttjar Lilles strategiska läge i korsningspunkten mellan transportkorridorerna Paris-Amsterdam och London-Bryssel. Frankrike har drygt 36 000 kommuner och med så många små administrativa enheter är det svårt att planera exempelvis för infrastruktur, kollektivtrafik samt vatten och avlopp. Lille har därför blivit en "Urban Community" (Lille Métropole) som kan planera över ett större område och där flera kommuner medverkar. Lille Métropole har en budget på 1,5 miljarder Euro och en administration som sysselsätter 2 500 personer. Det politiska styret består av en president och ett fullmäktige med 170 medlemmar som har en mandatperiod på 6 år.

“Besöket i Lille var väldigt intressant för det visade vilken betydelse en stationsknutpunkt har för utvecklingen av näringslivet och för hela regionen”.

Tine Utzon-Frank, delaktivitsledare i IBU 1.

Lille Métropole hade under 2007 ett utbyte med både Malmö och Köpenhamn i projektet "Towards Liveable Cities and Towns". Ett projekt som syftade till att synliggöra några av de aspekter som bidrar till att bibehålla attraktiva och levande städer i Europa med högkvalitativt boendet för både nuvarande och framtida generationer samt platser där människor vill leva, arbeta och besöka.

Réjanne Beurrier och några medarbetare till henne informerade sedan om "Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai", det gränsöverskridande samarbetsorganet mellan Nord pas de Calais och de två belgiska regionerna kring Kortrijk i Flandern och Tournai i Vallonien. Regionen har ett gemensamt historiskt förflutet men det var först under mitten av 1900-talet som integrationen intensifierades. Det har funnits en tydlig politisk drivkraft bakom samverkansarbetet och 2005 resulterade det i ett nationellt avtal mellan Frankrike och Belgien som gav både regionala och lokala myndigheter i den gränsöverskridande regionen större möjlighet att juridiskt sett strukturera samarbetet. 2008 blev Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai den första regionen i Europa att benämnas EGTC (Europeisk gruppering för territoriellt samarbete), vilket gör regionen till en juridisk enhet och därmed har de sista kvarvarande juridiska och administrativa hindren för samverkan undanröjts.

Ett hinder som dock kvarstår är de språkliga skillnaderna som finns mellan flamländska och franska. Jämför detta med Öresundsregionen där svenskar och danskar på ett lite lättare sätt än i Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai kan kommunicera med varandra på sina respektive språk.

Samarbetet i Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai fokuserar främst på områdena: mobilitet, kultur, planstrategi, ekonomisk utveckling, offentlig service och turism. Inom mobilitetsområdet arbetar regionen med gränsöverskridande infrastruktur och kollektivtrafik.

Lille ingår även i departementet "Nord pas de Calais". Nord pas de Calais är en av 26 storregioner i Frankrike. Arbetet fokuserar bland annat på regional trafikplanering och drift inom ett större område. Exempelvis försöker man merutnyttja TGV-tågen för regionala anslutningsresor. Departementet har numera också ansvar för trafiken i vissa hamnar (Boulogne sur mer och Calais).

Ambitionen är att utveckla regionen till en hub och logistikplattform då regionen har en mycket god tillgänglighet.

När föreläsningarna hos Lille Métropole var över åt deltagarna lunch i centrala Lille. Efter lunchen visade guiden Rob van der Bijl gruppen runt på olika metrostationer i staden, vissa ganska spektakulära och IBU-deltagarna fick även provåka metrons förarlösa tåg (VAL).



I den nybyggda stationen Lille Europé, där tågen går till London, har väggarna målats i vackra motiv.









En investering för framtiden

