



Peer Kurland

Metroen fik henover sommeren opgraderet det tekniske system, således den står godt rustet til de næste 10 års drift, og endnu flere passagerer der vil benytte systemet, når Cityringen, Nordhavnsdelen og måske også Sydhavnsdelen kommer til. Lindevang den 7. juni, der har fået opsat metro-logo på broen, for at tydeliggøre tilstedeværelsen.

København

Metroen aftenlukket

Metroens „centralnervesystem“ ATS (Automatic Train Supervisory-system), der overvåger alle delsystemer og alle tog, som er i drift, blev i juli og august opgraderet. Operationen krævede nedlukning af trafikken, og som følge af dette valgte Metroselskabet at udføre arbejdet i sommermånederne, hvor der traditionelt er færrest passagerer, der benytter togene.

Mens Metro Service A/S testede de opgraderede tekniske system, varetog Metrobusser betjeningen af metrostationerne mandag-torsdag fra kl. 20.30 til kl. 05.00, fredag-lørdag fra kl. 22.30 til kl. 07.00 næste morgen og søndag fra kl. 18.30 til kl. 05.00 mandag morgen.

Nordhavns-metro udbygdes

En række danske og internationale entreprenørfirmaer melder sig klar til at bygge den nye metro til Nordhavn i København. 10 konsortier af entreprenører er i spil, og der indføres sociale klausuler, som sikrer lærepladser i byggefasen. Udbuddet på byggeriet af metro til Nordhavn deles op i fire delkontrakter, og

vinderne af udbuddene afgøres sidst i 2013, således der kan skrives kontrakter i 1. kvartal 2014.

Strækningen mellem Øster Søgade og Orientkaj i Nordhavn omfatter i alt cirka 2,3 kilometer ny metrostrækning. To kilometer anlægges som tunnel under Østerbro, mens de sidste 0,3 kilometer på Nordhavnen anlægges som højbane, svarende til den eksisterende metrostrækning i Ørestad. På strækningen skal der anlægges to nye metrostationer, Nordhavn og med arbejdstitlen Orientkaj, mens der i Krauseparken skal etableres en sikkerhedsskakt.

Metro til Sydhavnen

Den 11. juni kunne Metroselskabet fremlægge udredning af endnu en metroafgrening på Cityringen, den gang til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Den foreslåede linje, der skal betjene Sluseholmen, Teglholmen og Enghave Brygge er alle områder i den sydlige del af hovedstaden, der i disse år forvandler sig til nye moderne bydele.

Udredningen viser, at en metroafgrening fra Københavns Hovedbanegård til Ny Ellebjerg vil betjene mellem seks og ni millioner passagerer om året og koste mellem 6,6 og 10,2 milliarder kroner – alt afhængig af linjeføring og antallet af stationer på strækningen. Ny Ellebjerg Station vil, hvis afgreningen bliver en realitet, blive et vigtigt trafikknudepunkt af både regional og national betydning, fordi der her vil være omstigning mellem både S-tog, regional- og fjerntog samt Metro.

I udredningen beskrives en række forskellige muligheder for, hvordan Sydhavnsmetroen kan se ud, og hvordan den nye metrolinje kan integreres med Cityringen. Rapporten skal give politikerne et solidt grundlag for at tage stilling til en eventuel investering i en afgrening til Sydhavnen.

Sydhavnsmetroen vurderes at kunne stå færdig i slutningen af 2022, såfremt afgreningsskammeret bliver anlagt samtidig med etableringen af Cityringen. Anlægsarbejdet, der er anslået til at vare i seks år, skal i givet fald indledes i begyndelsen af 2017 for at afgreningen kan åbne i 2022. For at den skitserede tidsplan kan realiseres vil det kræve, at der tages politisk beslutning om en afgrening til Sydhavnen inden nytår, så afgreningsskammeret fra Cityringen kan anlægges fra 2015.

Navne til tunnelboremaskinerne

Den første af de fire tunnelboremaskiner til anlæggelsen af Cityringen blev døbt „Nora“ den 3. juli i arbejdsskatten ca. 40 meter under Nørrebroparken. Det var Stefanskirkens sognepræst Pernille Østrem der forestod den rituelle begivenhed, som er normal praksis for tunnelboremaskiner inden de starter deres arbejde.

De fire tunnelboremaskiner vil lyde navnene Nora, Minerva, Eva og Tria. Det er alle navne fra fire gamle telefoncentraler i hovedstaden. Lige som Cityringen kommer til at binde Københavns brokvarterer sammen med Frederiksberg og Indre by, var disse fire kvindenavne med til at forbinde folk på tværs af byen i gamle dage.

Navnene er udvalgte på baggrund af Metroselskabets navnekonkurrence tidligere på året, hvor der kom over 1.000 forskellige forslag ind.

Aarhus

Kick Off på Aarhus Letbane

Den 24. juni tog Aarhus Letbane hul på det forberedende anlægsarbejde i det nordlige Aarhus, med et Kick Off arrangement i Egådalen, hvor en ny 347 meter lang kombineret sporbærende bro og cykelsti over Søftenvej og Egådalen skal bygges. Ejerne af Letbanen var repræsenteret ved transportminister Henrik Dam Kristensen (Statens andel af letbanen udgør 47,0 %), borgmester Jacob Bundsgaard og rådmand for Teknik og Miljø Bünyamin Simsek,

Jobopslag!

Spalteredaktør til rubrik „Bybaner“ med lyst til at følge den spændende udvikling indenfor danske bybaner (S-bane, metro, letbaner) efterlyses. Skulle du have lyst til at skrive om dette emne i Jernbanen, så tøv ikke med at kontakte os på ajour@dj.kom.

Redaktionen

Aarhus Kommune (47,2 %) samt regionsrådsformand *Bent Hansen*, Region Midtjylland (5,8 %), som bogstaveligt satte deres håndaftryk i den våde beton til en af betonpillerne til letbanebroen.

Med Kick Off på Aarhus Letbane går anlægsarbejdet til letbanen for alvor i gang. I første omgang med etableringen af broen over Egådal og senere en bro i banegraven over sporgruppe 400 på Aarhus H. I august begynder de forberedende anlægsarbejder til letbanen mellem Lisbjerg og Lystrup, og fra 2014 går anlægsarbejder på den øvrige strækning i gang. Arbejdet med ledningsomlægninger på Nørreport og Nørrebrogade i det centrale Aarhus blev allerede sat i gang i april, og forventes klar til december.

Aarhus Letbane forventes først at være klar til drift i 2017, eller godt et år senere end udmeldt i februar 2012, hvor Letbanesekretariatet præsenterede udbudsstrategi og tidsplan. Mere om letbanen kan i øvrigt læses på Aarhus Letbanes nye hjemmeside www.letbanen.dk, som lanceres ved samme lejlighed.

Siemens trækker sig fra letbaneudbud

Problemer med at levere letbanevogne til høje hastigheder får nu et af de fire prækvalificerede konsortier til at trække sig fra udbud af transportsystemet til Aarhus Letbane. Således meddelte Siemens A/S i starten af juli, at selskabet ikke vil være i stand til at levere den type af letbanetog, der skal kunne køre op til 100 km/t på strækningen til Grenaa, og dermed ikke kan opfylde et af de væsentlige krav i udbudsmaterialet for transportsystemet. Kravet om en hastighed på 100 km/t er nødvendig, for at letbanen kan betjene passagererne på den nuværende Grenaabanen uden at rejsetiden forøges væsentligt.

„Det er vigtigt for os at konkurrenceudsætte transportsystemet for Aarhus Letbane, og vi havde gerne set, at Siemens A/S fortsat var med i udbudsrunderen. Men der er ikke meget vi kan gøre ved det, hvis Siemens ikke kan levere det ønskede materiel“, siger Aarhus Letbanes direktør *Claus Rehfeld Moshøj*.

Aarhus Letbane forventer at modtage de første tilbud på letbanens transportsystem i efteråret. Aarhus Letbane forventer at kunne skrive kontrakt med den kommende leverandør af transportsystemet primo 2014.

Siemens, som nu har trukket sig, var prækvalificeret i konsortium med Strukton/Aarsleff JV I/S. De tre øvrige konsortier der fortsat er i spil er: OHL i konsortium med Vossloh, Ansaldo STS SpA i konsortium Stadler Pankow GmbH og ALSTOM Denmark A/S i konsortium ALSTOM Transport SA.

Letbanen får EU-støtte til fremme af grønne løsninger

EU's miljøprogram ELENA (European Local Energy Assistance) støtter Aarhus Letbane med 14,2 millioner kroner over tre år, til at forberede den tekniske integration af jernbaneletbane, herunder elektrificering og godstransport, samt til studier og integration af innovative løsninger for energieffektivitet og strømforsyning.

En betydelig del af letbaneprojektet i Aarhusområdet er at finde bæredygtige løsninger på, hvordan Aarhus Letbane bliver integreret i ét samlet letbanesystem bestående af de nuværende jernbaner til Grenaa og Odder og den nye letbanelinje igennem Aarhus, herunder at det fortsat skal være muligt at køre gods til Grenaa Havn. Især sidstnævnte kan forventes at give anledning til noget hovedbrud, idet strækningen i hele sin længde skal elektrificeres med beskedne 750 V DC, hvilket bestemt ikke er optimal spænding for moderne godstog!

Odense

Udredning om Letbane

Den 28. juni kunne Odense Kommunes Letbanesekretariat præsentere et gennearbejdet forslag til

den kommende første etape af en letbane i byen.

Letbanens første etape, der løber fra Tarup via Odense station til Hjalte, er 14,4 km lang, og passerer gennem de tætteste dele af Odense. Den vil betjene blandt andet et nyt universitetshospital, Syddansk Universitet, Rosengårdscenret, Odenses nye musik- og teaterhus og Odense Banegård Center. Letbanen forventes at være i drift i 2020, hvis projektet vedtages i år.

Første etape omfatter i alt 26 stationer, og der forberedes en station til fremtidig brug. I alt forudsættes anskaffet 12 togsæt, bygget som to-retningsvogne med maks. hastighed på 70 km/t, og som kører med intervaller på ti minutter. Trafikprognoser viser, at der i 2024 vil være 35.600 passagerer om dagen, en million om måneden og 11 millioner om året. Hele herligheden anslås at koste i alt 2.619 mio.kr, hvoraf de 565 mio.kr omfatter driftsrelaterede omkostninger (dvs. indkøb af tog, kontrol- og vedligeholdelsescenter, prøvedrift mm.)

Odense Kommune forudsætter i udredningen, at fordelingen af anlægsomkostningerne mellem Staten, Odense Kommune og Region Syddanmark følger samme fordeling som i „Lov om Aarhus Letbane“, men erkender også, at Staten endnu ikke har taget stilling til deltagelse i projektet, herunder et evt. statsligt bidrag. Odense Kommune har sammen med Region Syddanmark sikret sin del af finansieringen.

Tommy O. Jensen



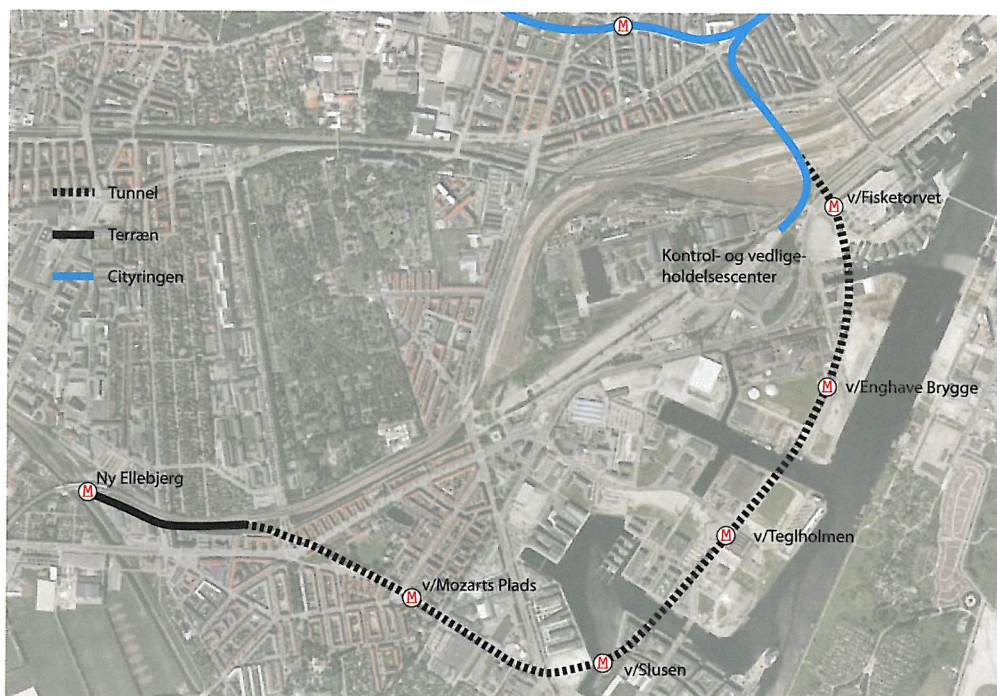
Cityringen
Udredning af metro til
Ny Ellebjerg via Sydhavnen



ODENSE LETBANE
UDREDNINGSRAPPORT

Rapporter om nye bybaner i Danmark myldre nærmest frem i disse år. Herover de seneste to fra denne sommer.

Udredningen om en ny metro til Ny Ellebjerg har behandlet flere forslag til udformning af metroen. Linjeføringsscenarie F består af 6 stationer, hvoraf de 5 mellemliggende stationer er beliggende i tunnel, og Ny Ellebjerg på terræn.



Ill. Metroselskabet