

Til

Transportministeren,  
Transportudvalget og danske  
medlemmer af EU-parlamentet  
samt offentligheden



19.1. 2019

**Om svenske Trafikverkets rapport "Nattågstrafik till Europa":**

## **Positiv men langt fra nøgleklar løsning set fra et dansk perspektiv**

Så kom delrapporten, vi også fra dansk side har ventet på. Rapporten giver et godt afsæt for en både dansk og dansk-svensk dialog om, hvordan vi kommer bedst muligt i gang med at introducere nattog til kontinentet.

Vores henvendelse er disponeret således:

1. Hvad står der i rapporten?
2. Hvad anbefaler vi danske politikere at gøre?
3. Hvilke anbefalinger vil vi give til Trafikverket til forbedringer af den endelige rapport?

### **1. Hvad står der i rapporten?**

Den svenske stat vil hurtigst muligt (ca. 2022) sætte et offentligt støttet nattog i gang fra Malmø til Köln eller Achen. På sigt ønskes nattoget ført til Bruxelles, hvor der er flere muligheder for forbindelser videre ud i Europa, herunder Paris og London. Over en fireårig periode er man villig til at lave underskudsdekning op til 60 mio. SEK per år, hvorefter det helst skulle kunne lade sig gøre at køre billigere eller uden støtte. Da toget også medtager passagerer fra København H., Odense og Kolding, håber svenskerne på et større passagergrundlag og tilmed økonomisk støtte fra Danmark.

Hvis man antager at toget kører med 2/3 belægning, vil det skønnede behov for støtte være på maks. 290 DKR per solgt billet ud af en billetpris på måske 850 DKR. Af gode grunde ved man ikke, hvad det endelige tilbudsbehov efter tilbud og forhandlinger kan blive. Det skal sammenholdes med et permanent tilskud til afgiftsfri flybrændstof på mindst 275 DKR på samme tur\*.

Toget skal medbringe såvel sove-, ligge- og en form for bekvemme siddevogne, og det er tanken at operatøren, der får opgaven, selv skal stille med både vogne samt lokomotiver. Man skønner at der vil være interesserede operatører.

Toget skal køre fra Malmø kl. 19:40, samle passagerer op på Københavns Hovedbanegård, og afgå derfra kl. 20:40 og være i Köln kl. 6:00, hvorfra der er gode forbindelser videre mod Bruxelles, Paris, samt sydpå til Basel. Disse tider er naturligvis kun illustrative. Man forestiller sig afgang fra Malmø (og ikke fra København) af den simple grund, at svensk støtte kun kan komme på tale hvis toget starter i Sverige. I henhold til rapporten forventes der en del flere passagerer til toget fra Danmark end fra Sverige.

Senere forestiller man sig også at etablere et nattog fra Stockholm til Hamborg. Et sådant tog vil passere Danmark midt om natten. Her tænker svenskerne sig at man standser i Kastrup Lufthavn kl. 02:15.

## **2. Hvad anbefaler vi danske politikere at gøre?**

Da det påtænkte "svenske" tog i høj grad servicerer danske passagerer til en vigtig destination (Köln), kan vi fra Back-on-Track, Danmark kun støtte initiativet.

Imidlertid bør regeringen og Folketinget være opmærksomme på, at der fra København kan være muligheder for flere nattogsløsninger end alene den foreslåede "svenske". En togkombination København – Basel/Zürich og München to timer tidligere på aftenen kan være meget rentabel af to grunde: Schweiz og München har været de bedst sælgende ruter i de gamle nattogsmodeller, og et sådant tog kan tilmed samle passagerer op i Hamborg 23:40 og aflaste de østrigske nattog, der kører tidligere på aftenen fra Hamborg netop til Zürich og München, men som allerede i dag er overbelastede og svære at få plads på.

Det østrigske selskab ÖBB kan med DSB's nye EB lokomotiver og DSB-personale køre et sådant tog også fra 2022, formentlig kun med en begrænset underskudsgaranti fx gennem DSB's almindelige driftskontrakt.

De midler til støtte til nattog, som et finanslovsflertal for nylig antydede afsat til formålet, kan meget vel vise sig at kunne "slå to fluer med et smæk", så danskerne kan få adgang til kvalitetstogbetjening både til Köln, Basel/Zürich og München fra 2022. Hermed er vi 'tilbage' til situationen efter Storebæltsbroens åbning i 1997, hvor der netop kørte disse tog.

Transportministeriet og DSB bør derfor spille kortene således, at der kan tænkes i flere løsninger og med større effekt for Danmark end alene det, som svenske Trafikverket foreslår.

## **3. Hvilke anbefalinger vil vi give til Trafikverket til forbedringer af den endelige rapport?**

Det omtales i Trafikverkets rapport at vogne til nattog er en begrænset ressource i Europa. For togsæt til brug i dagtimerne er det en anerkendt metode ved udbud, at en operatør kan leje, lease eller på anden facon få adgang til rullende materiel, som ejes af staten eller et særligt selskab under statslig (eller mellemstatslig) kontrol. Det fremmer muligheden for at få operatører til at melde sig, at der kan tilvejebringes de egnede vogne, idet operatører, der får stillet korte kontrakter til rådighed (fx fire år), ikke ønsker at risikere at investere i vogne, der har en levetid på mere end 25 år. I modsat fald begrænses feltet af villige og mulige operatører.

Både norske og svenske vogne til nattog er meget gamle og trænger til erstatning. En norsk rapport har for nylig påpeget dette. Disse vogne kan under alle omstændigheder ikke køre til Danmark og kontinentet af tekniske grunde. Trafikverket bør i sin endelige rapport inkludere muligheden for – så hurtigt som muligt – at etablere en skandinavisk pulje af ensartede nye vogne til nattog, som både kan bruges indenrigs i Sverige og Norge, mellem de skandinaviske lande og til det kontinentale Europa.

Trafikverket er i rapporten uklar om hvordan siddevogne skal indgå i fremtidens nattog eller måske slet ikke indgå. Det er erfaringen fra anden kørsel med nattog i Europa, at siddevogne er vigtige i paletten af service- og priskategorier i sådanne tog. Det må præciseres i den endelige rapport, at flere typer af siddevogne kan indgå i det kommende tilbud. Der bør desuden indgå mulighed for cykelmedtagning og en form for forplejning i nattogene.

Trafikverket bør i den endelige rapport medregne den mulighed, at der også udgår nattog fra København til kontinentet. Da der er gode direkte tilbringertog fra både Stockholm og Göteborg til afgang fra København, vil mange svenske rejsende finde flere forbindelser end alene til Köln interessante, også selvom der skal foretages togskifte i København, fx til direkte nattog til Basel/Zürich og München.

Med venlig hilsen

Poul Kattler og Gunnar Olesen

På vegne af Back-on-Track, Danmark

[Danmark@back-on-track.eu](mailto:Danmark@back-on-track.eu)

Personligt: Poul Kattler, 26177223, [poul@kattler.dk](mailto:poul@kattler.dk)

Back-on-Track er os med de 65.000 underskrifter for nattog, og vi er i Danmark bl.a. forankret i NOAH, Rådet for Bæredygtig Trafik og Vedvarende Energi. Vi arbejder sammen med kolleger i de øvrige EU-lande for forbedringer for nattog i Europa som en måde at reducere klimaskadelig flyvning.

Find Trafikverkets rapport og bilag her:

<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2020-01/delredovisning-av-regeringsuppdraget-att-utreda-nattog-till-europa/>

\* Boeing 737 med 3,5 l. jetfuel/100 km/passager \* 700 km \* 7,5 kr. \* belægningsgrad 0,67