

Opgave om at undersøge betingelserne for dansk indkøb af nattog med daglige afgang til flere europæiske byer

Back-on-Track, Danmark, september 2019

Hvad kunne være rart at få undersøgt om nattog, for man politisk bestemmer sig for en model? Dette skriv er inspireret af det svenske "opdrag".

Årsagerne til regeringens beslutning

Regeringens politik sigter mod en ændring i transportsystemet for at nå klimamålene, opbygge et stærkt samfund og gøre Danmark til verdens måske første fossilfrie velfærdsland. Regeringen ønsker derfor at forbedre folks muligheder for at rejse kollektivt med reduceret indflydelse på klimaet.

Regeringens vurdering er, at den danske trafikstyrelse skal have en hurtig undersøgelsesopgave, der afklarer betingelserne for kommende offentlig støtte, inden opgaven lægges ud til den danske transportadministration.

Undersøgelsen skal samordnes med en tilsvarende undersøgelse i Sverige med samme deadlines (endelig rapport d. 30.4. 2020).

Undersøgelsen bør tage udgangspunkt i muligheder, og ikke alene fokusere på begrænsninger og vanskeligheder. Der har før med stor succes kørt masser af nattog ("hoteltog"), og det kan selvfølgelig gøres igen. Men vilkårene er nye, og det er vigtigt at de modeller, der overvejes, er langtidsholdbare og svarer til de forventninger som nutidens passagerer må have.

Analysen

Undersøgelsen skal tage afsæt i nuværende og samlede tal for transportandele til hhv. det sydlige udland og øvrige Skandinavien mellem fly/tog/bus/bil/færge. Hvad er klimapåvirkningen (CO₂e) for rejser i Europa (600-1200 km.) med fly/tog/bus/bil/færge? Hvad betaler den rejsende på nogle udvalgte strækninger med de forskellige transportmidler? Og hvor lang tid tager rejserne fra bymidte til bymidte?

Hvordan var rejsemønstrene med tog fx tilbage i 2013, det sidste hele år, der kørte nattog til København sydfra? Hvor mange brugte nattoget i forhold til dagtog? Hvilke belægningsgrader var der for de forskellige tog? Hvor langt rejste passagererne typisk med hhv. nat- og dagtog? Kan det passe at nattog i stor udstrækning kan erstatte flyvning, sådan som det normalt antages?

Idet det forudsættes at kommende nattog vil tilbyde forskellige kategorier af komfort (sidde-, ligge- og sovevogne) hvordan skal priserne lægges, så de forskellige kategorier af rejsende kan forventes at ville bruge nattoget? Der må gerne også laves en beregning, der tager udgangspunkt i dyrere flyrejser (eftersom det forventes, at der snart kommer afgifter på flyrejser).

Driftsøkonomi

I hvilken udstrækning kan et nattog køre rent kommercielt? Over en 5-8 årig startfase skal det beregnes, om det i gennemsnit er muligt at køre et nattog fra det sydlige udland via Padborg til København alene med et tilskud, der svarer til DSB's tilskud til dagtogene mellem København/Aarhus og Hamborg? Eller med højere eller mindre tilskud?

Kan et nattog med fordel kombineres med et sent sidde-tog (Eurocity) til Hamborg på vejen sydover, og kombineres med det første tidlige sidde-tog fra Hamborg på vejen nordover?

Hvem er bedst egnet til at være operatør for nattog? Er det mere relevant at gå udenom DSB og åbne for et udbud af nattog, sådan som svenskerne overvejer? I så fald kan udenlandske og/eller private operatører byde på denne service. Hvordan skulle sådan en kontrakt i givet fald skrues sammen?

Mangel på egnet materiel

Hvis indsatsen skal øges markant sydover **udover et dagligt tog** kan det være relevant at satse på investeringer i en pulje af nye ligge- og sovevogne. Det skal undersøges hvordan det kan lade sig gøre, og om det kan lade sig gøre i samarbejde med fx norske og svenske myndigheder? Hvordan kan en sådan pulje indgå sammen med et evt. udbud af nattog? Er en sådan pulje af offentligt ejet materiel den bedste løsning, og hvordan passer den med løsninger for den øvrige (danske) togtrafik? Kan en pulje af ligge- og sovevogne også bidrage til rejseselskabernes evt. behov for chartertog?

Hvor skal et nattog køre hen?

Det er almindeligt antaget at et nattog kan afgang først på aftenen (efter kl. 18), samler de sidste passagerer op omkring kl. 23, kører uden at tage/afsætte passagerer (nattero) mellem 23 og 06 og når sit endemål inden kl. 11. Toget kan bestå af to eller tre sektioner, til hver sin destination. Efter den model skal det vurderes hvilke destinationer på det kontinentale Europa, der er mest relevante i forhold til efterspørgsel? Der kan tænkes på Amsterdam, Köln, Bruxelles, Paris, Basel, Zürich, München, Wien og Prag.

Hvis der en dag kommer et nattog helt fra Stockholm til kontinentet, skal det undersøges om toget kan medtage passagerer også fra Københavnsområdet, og det skal – gerne i samarbejde med svenske myndigheder – skønnes hvor langt ned i Europa et sådan tog kan nå. Det må antages at et evt. dansk tilskud til et "svensk nattog" vil være betinget af, at et sådant tog medtager passagerer i et vist omfang også fra Danmark.

Det skal understreges at det er politisk ønskeligt at et nattog skal stoppe i København, Odense, Kolding og evt. i Padborg for at tilgodese store dele af landet. Når der kommer elektrificering til Aarhus, vil det være oplagt at tænke på et nyt nattog herfra.

Det bør også undersøges om der kan (gen)introduceres nattog fra København til Oslo og Stockholm. Der er vældig stor flyvning mellem de skandinaviske hovedstæder, og et tilbud om at køre i "hotel-tog" om natten som den del af en "pakke" med bedre togforbindelser bør undersøges, evt. i en særskilt undersøgelse.

Hvem er relevante samarbejdspartnere?

Det forlyder at østrigske ÖBB er interesseret i sådan en opgave og køre til København og måske videre til Sverige. Det skal undersøges hvilke operatører, der rent faktisk har kapacitet til og interesse for at drive nattog til Danmark. Det skal undersøges hvad operatørens hidtidige logistik betyder for, hvor det er oplagt at køre hen med nattoget (østrigske togvogne og personale skal nok havne i Østrig engang imellem).

Sårbarhed for trafikken

I perioden indtil åbningen af den faste forbindelse over Femern vil der i princippet kun være én rute at køre på skinner til den dansk-tyske grænse. Det skal undersøges i hvilket omfang trafikken med nattog er sårbar for spærringer af skinnerne som følge af anlægsarbejder og evt. ulykker.

Der vil i perioden frem til 2028/29 også køre ganske mange godstog på strækningen gennem Danmark. Det skal skønnes hvor stor en kapacitet skinnerne har på det pågældende tidspunkt af dagen, kan der fx blive plads til tre eller flere nattog hver vej allerede inden Femern forbindelsen åbner?

Omkostninger

På basis af de mest relevante to-fire modeller for nattogsdrift skal det undersøges hvor mange passagerer, der kan komme væk fra fly og på nattog sydpå og hvad omkostningerne (både investeringer og drift) vil løbe op i, år for år over perioden 2021-2028 og evt. længere ud i fremtiden.