



Nattog i Europa på vej ud af mølposen

Af Poul Kattler

Mellem november 2014 og juni 2021 har der ikke kørt nattog fra Danmark. Lavpunktet for nattog gælder ikke specielt for Danmark. Lavprisifyselskabernes skatteundtagelser med billige billetter til følge har gjort langdistance- og grænseoverskridende passagertog og -nattog i Europa til et marginalt transportprodukt.

Det ser ud til, at vi nu har passeret lavpunktet. Flyningens negative indflydelse på klimaet og flyenes skattebegunstigelser er ved at være erkendt, og må føre til ændringer i transportpolitikken. De rejsende er samtidig ved at finde ud af, at det tilmed er rart at tage toget.

Når vi taler om togrejser fra Skandinavien til Central- og Sydeuropa, er det svært at komme udenom at tage natten i brug som rejsetid. Og så kommer nattog med forskellig sengekømført ind i billedet. Et rullende hotel er selvsagt dyrere i drift end dagtog, men prisen kan også sættes i vejret, for der kan let tænkes i en sparet overnatning, når man kan komme veludhvilet til destinationen efter morgenmad „på sengen“.

Ihærdige miljø- og jernbanevenlige kredse gav ikke op

I kølvandet på lukningerne af internationale nattog i 2014 gik aktivister sammen på tværs af Europa og etablerede et netværk med navnet Back-on-Track.eu, der har holdt fast ved ideen om nattog, både som et klima- og et rejsestilsprojekt. I de første år var det meget op ad bakke, men vi var højrøstede og insisterende, også når vi stod på perronerne og tog afsked med nattog.

Da de østrigske baner gik ind og reddede en række vigtige nattogslinjer sidst i 2016 og senere besluttede store nyinvesteringer, så kom smilet frem. Der

kom lydhørhed i EU, både i Kommissionen og i EU-parlamentet, og der har på det seneste – i Coronaens skygge – været private initiativer med at sætte nye nattog på skinnerne. Både kommercielle operatører som Snälltåget, der kom først til Danmark med nattog til Berlin i sommeren 2021, men også med mere entusiastdrevne initiativer i Belgien og Holland. Der er ved at opstå en renaissance for nattog.

Plan for at fremme langdistance- og grænseoverskridende passagertog i EU

Back-on-Track har ihærdigt lavet lobbyarbejde i EU. EU-Parlamentet bad senest EU-Kommissionen om at udforme en grundig rapport om især nattog. Rapporten blev udarbejdet i 2021 med grundig research og dialog, og med denne (kendt som STEER- og KWC-rapporten) i hånden har EU-Kommissionen den 14. december 2021 kunnet fremlægge en handlingsplan, der dækker området for fremme af langdistancetog, herunder nattog:

„Denne handlingsplan har til formål at fremme fjern- og grænseoverskridende jernbanetjenester. Da nattog kører over lange afstande og ofte krydser grænser, vil de drage fuld fordel af foranstaltningerne i denne handlingsplan“.

Anbefalingerne fra handlingsplanen indgår nu i en europæisk politisk proces, der sikkert bliver præget af

Den 27. september 2021 kunne Hector Rail 241.011 ses nær Ørestad med nattoget HV300 mod Stockholm.

et EU-parlament, der gerne vil gå videre i den grønne retning og et ministerråd, der tilgodeser nationale interesser, herunder også interesser for de store, nationale jernbaneselskaber. I ministerrådet sidder vores egen Benny Engelbrecht, som ved flere lejligheder har udtalt sig positivt overfor nattog, men som endnu ikke har skrevet sig ind i historien som den minister, der satte handling bag ordene om mere tog til udlandet.

Stadig stor tiltro til liberaliseringen af jernbaneområdet

EU-Kommissionen har været drivende for at forene de europæiske jernbaner i en liberaliseret udgave. Hensigten har været at gøre jernbanerne mere effektive, gøre det til ét marked og fremme fri konkurrence. Man kan ikke forvente, at Kommissionen nu vender på en tallerken, og der er fortsat tiltro til, at det bedste for jernbanerne er liberalisering, hvor passagererne er kunder og persontrafikken en forretning.

Alligevel ved Kommissionen godt, at passagertog er en hybrid. Langt de fleste passagerkilometer, der køres, køres med offentlige tilskud eller køres af de store gamle, nationale selskaber. Udbud af lokal- og langdistancetogdrift kommer fortsat til at fungere ved siden af fri konkurrence på nogle langdistancetog. Kunsten er at få begge tendenser til at blive koordineret med en fornuftig skillelinje, og frem for alt til gavn for passagererne.

Lad os nu kigge nærmere på anbefalingerne i handlingsplanen, som efter min mening adresserer udfordringerne for togdriften meget godt. Oversættelsen til dansk er foretaget af forfatteren.

Tilstrækkelig adgang til rullende materiel

„For at køre nye tog kræves der store investeringer i rullende materiel, enten af jernbanevirksomheder, af leasingselskaber for rullende materiel eller af kompetente myndigheder, hvor tjenesten leveres i henhold til en PSO (offentlig kontrakt).

Selvom de fleste grænseoverskridende langdistance-tjenester kan drives kommercielt, er der behov for at sætte gang i tilgængeligheden af rullende materiel til disse tjenester. Offentlig støtte til oprettelse af puljer af grænseoverskridende rullende materiel til lange afstande eller til afbødning af kommercielle risici for leasingselskaber (...) kunne bidrage til at skabe det ønskede løft.“ (Side 7).

„For at øge tilgængeligheden af rullende materiel lancerer Den Europæiske Investeringsbank (EIB) nu den grønne jernbaneinvesteringsplatform for at bistå investeringer fra både offentlige og private enheder i jernbaneprojekter gennem eksisterende EIB-produkter og gennem penge, der stilles til rådighed af Kommissionen.“ (Side 7-8).

Der er her tale om et område, hvor EU rent faktisk har jurisdiktion til at handle, og vi ser frem til hurtige resultater til fordel for alle operatører, der vil sætte tog på skinnerne over grænserne.

For sømløse grænseoverskridende forbindelser

„Grænseoverskridende tog er ofte tilsidesat i forhold til indenlandske tog i konkurrencen om knap kapacitet. Dette påvirker også nattog, der kører ind på



Sj Nattdag

En tur med nattoget gennem Europa – eller op gennem de skovklædte områder i Skandinavien – er i sig selv en oplevelse udover det sædvanlige. Man kan nyde udsigten, indtil mørket falder på, slappe af med en forfriskning, og slippe tankerne fri fra de til tider stressende lufthavne eller motorveje.

Herunder: Når man bydes velkommen i sovevognen hos NightJet, så er det med drinks og snacks, og det eneste, man skal huske, er at udfylde bestillingen på morgenmaden. Så er resten af aftenen ellers ens egen, stress og jag er efterladt på perronen. Artiklens forfatter ses her i en NightJet-sovevogn.

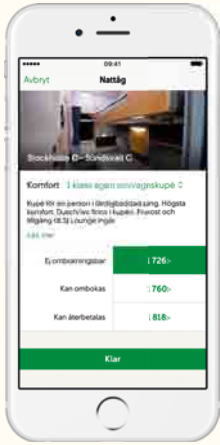
Nederst: Der er ikke noget så hyggeligt som at putte sig under dynen, mens vognen sagte duver, og man vænner sig til lyden af toget. Her er der lagt tilrette i liggevognen med en god bog.



Mogens Lindahl



Poul Kartler



SJ's App gør det tydeligt at finde forbindelser med diverse nattoget i Sverige.

større stationer under spidsbelastningstrafikken om morgenen". (Side 10).

Dette er en vigtig erkendelse, og bør betyde at internationale tog får sikret højere prioritet i tildelingen af plads på skinnerne og på banegårdene – over regionale og nationale tog på alle tider af døgnet. Det vil være at indføre for passagertogene, hvad vi kender for godstogene i Europa (TEN-T-korridorer) med fastsat og garanteret kvalitet og kvantitet. Det betyder så også, at der kan opstå behov for at investere i mere sporkapacitet på og omkring de store banegårde, som f.eks. København H.

„TEN-T-koordinatorene få dedikeret ansvar for at udvikle arbejdsplaner, der understøtter udviklingen af grænseoverskridende passagertog på disse korridorer, især ved at foreslå strategiske investeringer og ved at overvåge ydeevnen af jernbanetrafikken via driftsforbedringer såsom integreret køreplanlægning og kapacitetstildeling. (...) Fra 2022 vil jernbanesektoren blive opfordret til at indsende forslag til nye ruter, enten til forbedring af eksisterende eller til etablering af nye korridorer". (Side 17).

Som det fremgår af kortet fra EU-Kommissionen (nedenfor), der fremhæver 15 særligt manglende natogsforbindelser i EU, så har EU-Kommissionen med danske øjne kun haft blik for København–Oslo, og har lidt svært ved at opdage at nattoget Malmö–Berlin kører via Danmark. Ruter fra København sydoover er ikke tegnet ind. Det er en udfordring, som Benny Engelbrecht må løse – også ved at indsende forslag til nye TEN-T-ruter for nattoget.

Baneafgifter

„Høje og forskelligartede sporadgangsafgifter (infrastrukturafgifter) på tværs af grænserne, især i form af avancer, er en afgørende omkostningsfaktor og kan hindre etableringen af nye tjenester, og kan hindre at der tiltrækkes nye aktører og private investeringer. (...) Det klare mål bør være at sikre, at højere afgifter kun anvendes, hvor markedet kan bære dem, og hvor det ikke skader jernbanernes konkurrenceevne".

Kommissionen vil:

„– udarbejde retningslinjer i 2023 for fastsættelse af sporadgangsafgifter, som understøtter og fremmer udviklingen af langdistance- og grænseoverskridende passagertog". (Side 12).

Danmark er et sort hul for grænseoverskridende langdistancenatog. Illustrationen fra EU-Kommissionen.

Læs EU-kommissionens handlingsplan på denne adresse:



Der er ingen tvivl om, at høje infrastrukturafgifter f.eks. over Storebælt, Øresund, på skinnerne i Tyskland og Frankrig og mange andre steder skævvrider transportmarkedet væk fra jernbanerne. Men det er ikke EU, der i sidste ende bestemmer dette, men EU kan påvirke ministrene, så de ujævne og høje nationale afgifter kan reduceres, og evt. gøres ens, til gavn for den fælles EU-politik.

At kunne finde og købe togbilletter

„Det skal blive lige så nemt og bekvemt for passagerer at sammenligne og købe togbilletter, som det er for andre transportformer, i en enkelt transaktion og ved hjælp af den nyeste teknologi. Passagerer, der skal skifte mellem togene, bør være sikre på, at de ankommer til tiden, eller, hvis det ikke er tilfældet, at de vil få den nødvendige assistance til at nå deres destination.

Billetudstedere og jernbanevirksomheder bør kunne tilbyde pladser baseret på lige vilkår, også i god tid før selve togrejsen. Jernbaneselskaber og billetudbydere bør kunne tilbyde attraktive billetter uden unødige markedsbarrierer ved adgang til eksisterende billetsalgskanaler, billet- og prisdata samt data og adgang til reservationssystemer". (Side 12-13).

EU kan rent faktisk sætte ind på dette område, men har været holdt tilbage af de store, nationale jernbaneselskaber, der ikke har ønsket samarbejde og fuld gennemsigtighed.

Passagerrettigheder

„For at gøre grænseoverskridende togrejser attraktive, skal passagerer også beskyttes under hele rejsen. Den nye forordning om jernbanepassagerrettigheder, der blev vedtaget i april 2021, indførte for første gang en forpligtelse til at tilbyde gennemgående billetter fra juni 2023, men på et ret begrænset grundlag. (...).

Kommissionen vil:

– overvåge overholdelsen af den nye forordning om jernbanepassagerrettigheder, når den træder i kraft i juni 2023". (Side 13-14).

Dette er rent faktisk EU-jurisdiktion. Her peger man på en helt ny vedtagelse om passagerrettigheder fra 2021, som sandt for dyden skuffede. Nu erkender man, at det var alt for dårligt. Måske er de store aktører og regeringer også nået til den erkendelse, så det kan ændres i en fart?

Lige vilkår med andre transportformer „Level playing field“

„Kommissionen har allerede fremsat forslag for at muliggøre konkurrence på lige fod mellem forskellige transportformer. Med Fit for 55-pakken, der blev præsenteret den 14. juli 2021, har Kommissionen fremsat et ambitiøst sæt forslag til at tilpasse økonomiske incitament til klima, sociale og miljømæssige mål, samtidig med at den anerkender forskelle i den globale og konkurrencemæssige kontekst, hvorunder forskellige transportformer opererer. Dette omfatter foreslåede ændringer af emissionshandel (ETS) og til energibeskatnings rammerne (for flyvning).

Kommissionen vil vurdere behovet for en EU-dækkende fritagelse for internationale togbilletter fra moms for at reducere omkostningerne for jernbanepassagerer betydeligt. (...) I forbindelse med revisionen af lufttrafikforordningen vurderer Kommissionen mulighederne og kriterierne for, at EU-lande kan begrænse lufttrafikken på nogle ruter, hvis der findes mere bæredygtige transportformer, der tilbyder et tilsvarende serviceniveau, uden at underminere Det indre markeds principper“. (Side 14-15).

Der tales om, at passagertrafik under 500 km skal gøres helt emissionsfri i 2030, og det kan kun gøres med jernbaner og ikke med fly. Momsfritagelse kan EU ikke bestemme over, men det er dog alligevel realistisk, at det kan gennemføres. Med moms-fritagelse og nedsatte baneafgifter i kombination med dyrere fly og busser, kan jernbanerne få en væsentlig konkurrenceforbedring i forhold til nu.

PSO – ordninger

„For forbindelser eller netværk, hvor markedet (endnu) ikke er i stand til eller villig til at tilbyde tjenester, som anses for nødvendige for sammenhængskraft eller på anden måde ønskeligt for samfundet, kan kompetente myndigheder anvende en public service-forpligtelse (PSO) og tildele offentlige tjenestekontrakter (PSC) til jernbaneoperatører“. (Side 4).

„Kommissionen vil:
– offentliggøre fortolkningsvejledninger i 2022 for anvendelse af PSO-forordningen, herunder på langdistance- og grænseoverskridende jernbanepassagertjenester og for at fremme og støtte udviklingen af bæredygtige multimodale landtransporttjenester“. (Side 16).

Det er denne forordning, som Benny Engelbrecht sammen med andre ministre har bedt om at få gjort klarere. I og med at fjerde jernbanepakke er ført ud i livet, er vilkårene for udbudt trafik anderledes end tidligere. Det medførte formentlig, at svenske Trafikverket i al sin forsigtighed i efteråret 2020 gjorde det svært eller umuligt for potentielle operatører at byde på nattoget Malmö–Bruxelles. Trafikverket mente, at det var juridisk svært at yde den nødvendige støtte til toget, så der kunne rejses igennem Tyskland, der ikke støtter langdistancetog.

Ruter der forekommer mest oplagte fra København

Til sommer kommer der et nyt svensk nattog gennem Danmark, nemlig på ruten Stockholm–Hamburg. Toget vil køre med SJ som operatør og med svensk statsstøtte i lavsæsonen, når Snälltåget ikke kører



Niels Wellendorf

Der er med nattogene i Europa opstået en tradition for manifestationer på perronerne. Denne dejlige sommeraften i Høje Taastrup var det dog en festlig begivenhed, der gav anledning til klaverspil, fællessang og taler. Det var, da det første nattog samlede passagerer op til Berlin i Høje Taastrup den 27. juni 2021. Det var Rådet for Bæredygtig Trafik, der stod bag arrangementet, der også havde Benny Engelbrecht som taler.

Stockholm–Hamburg–Berlin. Men toget kan også komme til at køre samtidig med Snälltåget, i så fald i fri konkurrence. Toget vil i praksis ikke tilbyde danske rejsende noget, da det passerer Danmark på tidspunkter, der ikke er attraktive for de fleste. Og udover ældre tyske liggevogne fra 1970 vil det medbringe lige så gamle østrigske sovevogne (dem som ÖBB udskiftede med de nyere fra DB fra 2005).

Nattog må (igen) gøre København H. til en hub for skandinaviske passagerer. Ikke kun i retning af Bruxelles–Amsterdam–Paris, men også i retning af Mannheim–Basel–Zürich; München–Innsbruck og Wien, hvor hverken SJ eller Snälltåget har udvist nogen interesse for at køre med nattoget. Der bør afsættes en tilstrækkelig stor økonomisk pulje til formålet (PSO), og lægges en plan i samarbejde med de lande og delstater, der får fordel af togene. Det står i Benny Engelbrechts magt at få dette til at ske.



Se anbefalingerne fra Back-on-Track til EU's behandling af handlingsplanen.

På endestationerne, som her i Zürich, er der som regel god tid til at finde sin vogn i nattoget. Og det er en pointe ved nattoget, at der samles passagerer op frem til kl. 22, hvorefter der er nattero. Fra kl. 6 begynder passagerer at stige af før endestationen. Foto den 16. juli 2021.



Paul Kattler