



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv

2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

7. januar 2015

Nattog og øvrige internationale tog fra Danmark sydpå

Grunde til at nattogene skal genindføres

Miljøet

Der er store miljøfordele ved toget fremfor og som modvægt/alternativ til de meget forurenende fly.

Folketingets Miljøudvalg og Transportudvalg v/ Lone Lokindt modtog d. 2.11. 9.000 underskrifter mod nedlæggelsen af nattoget. Det var hermed den største europæiske protest underskriftsindsamling.

Trafikunderlag

Med 185.000 danske rejsende i nattoget i 2013 samt måske 35.000 flere syd for grænsen var nattoget ikke en dårlig forretning sammenlignet med øvrig togdrift. Internationale tog var tværtimod de billigste af alle tog i Danmark. Nattoget stod for skud, fordi det som det eneste kørte som "fri trafik".

Transportministeren udtalte selv på Twitter kl. 22 d. 2.11.: ***Er tyskernes beslutning at stoppe nattoget. Vi var gerne fortsat - og var klar til at dække underskuddet i DK. Ærgerligt.***

Det fremgår af forskellige oversigter over passagertal og belægninger, at nattoget er en god forretning, også sammenlignet med andre tog:

../ Strækningsregnskab 2012 (Pia Olsen Dyhr 16.10. 2012)

<http://ft.scdmz-web3.ft.dk/samling/20121/almdel/tru/spm/796/svar/1081663/1290193/index.htm>

../ Belægningsprocent på nattoget i 2013, vedlagt Excel regneark, dels for hele året og for januar og juli.

Nattog havde et kundeunderlag med en høj belægningsprocent på det daglige tog. Man kom udhvilet frem, og havde en hel dag foran sig. Vigtigt på langdistancen med tog, dvs. længere væk end Hamburg, Bremen, Hannover og Berlin. Med bortfaldet af nattoget forsvandt knap halvdelen af den samlede jernbane passagertrafik fra Danmark til syd for Nordtyskland.

Kundegrundlaget vil tilmed vokse med Femern forbindelsen i 2021, når der kan komme kortere rejsetid fra København/Sjælland på de længere europæiske afstande.

Bortfald af nattog er desværre en stor gevinst for flytrafikken. De mange passagerer, der nu skifter til fly, kan være svære at få tilbage. Dertil kommer, at der i mange år ikke har været nogen væsentlig markedsføring af nattoget.

../ Egne beregninger over passagertal til det sydlige udland, vedlagt Excel regneark

../ <http://www.femern.dk/forside/okonomi/trafikprognose-2/trafikprognose-for-femern-balt-forbindelsen>

I det "danske" nattog var det muligt at medbringe cykler (og fra Hamburg med andre tog endog biler). Disse muligheder er ved at falde helt bort.

Nattog og højhastigheds dagtog er ikke modsætninger, men kompletterer hinanden. For tiden er lang køretid til Hamburg en barriere for, hvor langt de fleste gider køre med tog, når nattoget er væk. At opnå nattog med skifte i Hamburg er også udmærket, men er i dag et svagt alternativ pga. dårlige køreplaner. Fra 2021 bliver Sjælland for alvor koblet på det europæiske højhastighedsnet; men det er lang tid at vente!

DB vil på sigt af med al trafik/service, der ikke er langdistance IC- og ICE trafik, dvs. væk med nattog, biltransporttog og restaurant/bistro betjening. Det var genstand for en høring i den tyske forbunds dag d. 14.1. 2014, ligesom der er en høring i EU-parlamentet. DB's beslutning om at ophøre med nattog er ikke fasttømret, hvis der er politisk vilje i sagen. Tavshed og forvrængede tal har hørt til DB's dagsorden. DB udtalte fx fejlagtigt, at det var de danske politikere, der siden starten af 2014 ikke længere støttede nattoget(!)

../ *Die Welt*, 13.10. 2014 på adressen

<http://www.welt.de/wirtschaft/article133232377/Deutsche-Bahn-verkuendet-das-Ende-der-Autoreisezuege.html>

../ *Transportministerens svar på spørgsmål 1006:*

<http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/tru/spm/1006/svar/1157149/1402490.pdf>

Politiske handlemuligheder for at forbedre forholdene for europæiske grænseoverskridende passagertog

Afgifter på flytrafikken, så der kommer fair konkurrence. Så længe det ikke er muligt, må internationale passagertog kompenseres for den unfair konkurrence, fx på flg. måder:

Få nattog ind i kontrakten med DSB og hermed at genintroducere nattog fra Danmark til en bred vifte af rejsemål fra næste køreplan. Behøver ikke at være samme model som sidst, men i samarbejde med svenske og tyske myndigheder kan der ske noget!

Skulle det knibe med samarbejdet alene med DB, er der muligheder i Sverige. Det kræver at der fjernes tekniske/bureaukratiske barrierer for at køre lokomotivtrukne passagertog over Øresundsforbindelsen. Københavnerne kan en overgang med sporarbejder på Fyn (eller helt til 2021) måske køre med nattog via Malmö til Berlin/München/Basel. Hvis DSB og DB ikke vil, så vil ÖBB, VEOLIA eller andre måske køre?

Kan den "gamle" rute genetableres, må det sikres, at nattogene også kan medtage lokale passagerer i aften- og morgentimerne i to reserverede (ligge)vogne igennem Danmark; det giver bedre økonomi – og er mere logisk. Liggevognene får på natstrækningen passagerer fra Padborg, Flensburg, Neumünster og Hamburg.

Støtte / billige lån til nye generationer af nattogs materiel.

EU regler

EU regler besværliggør internationale tog. Såvel dagtog som nattog. Regler om udbud, kontrakter og ikke mindst den såkaldte "Fri trafik", har medført at de enkelte lande kun interesserer sig for indenlandsk kørsel.

Kun i særlige grænseregioner som Øresund er det interessant med grænseoverskridende regional togtrafik. I fjerntrafikken har de enkelte lande indført egne særskilte højhastighedssystemer med specielle nationale togtyper.

Tidligere var der fælles standarder for togmateriel, som bl.a. kom til udtryk i de såkaldte EuroCity tog, som der i dag kun findes få af. Nogle lande konkurrerer også om grænseoverskridende togtrafik i stedet for at samarbejde. Det gælder ikke mindst, hvor der er tale om Fri trafik. Der bør være fælles regler for internationale persontog på samme måde som der blevet det for godstog. Og et aktivt samarbejde landene imellem. Vi må undgå, at operatørerne ser konkurrencen med nabolandenes operatører som vigtigere end samarbejdet om gode passager-produkter.

..// *Stor ny rapport: UIC-Study Night Trains 2.0*

..// *Hvorfor det hele er så svært: <http://www.jonworth.eu/building-an-organisation-to-defend-eu-wide-rail/>*

..// *Nye polske tog må ikke krydse grænserne: <http://www.jonworth.eu/category/travel/>*

Afgifter for benyttelse af baner og broer

Sænke strækningsafgifter for internationale passagertog, både i Danmark og i udlandet.

..// *Bekendtgørelse om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=166659>*

..// *Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=166688>*

Fjerne CO2-afgifter for el-tog, i det omfang de rent faktisk kører på grøn strøm i forvejen. Tyskland har fx desværre også moms på togdrift. Der bør som for godstog tværtimod kunne være et miljøtilskud.

Andre forhold

Køreplaner og kapacitet via Hamburg må forbedres. De lange ventetider på Hamburg Hauptbahnhof må reduceres ved bedre planlægning og ved skift til de resterende nattog må det sikres, at der er plads nok (svært at få plads i dag).

Sikre at forestående forbedringer af infrastrukturen skal også følges op af passagertog på de nye skinner. Når der er strøm fra Fredericia til Aarhus foreslår vi, at der kører (nye) elektriske IC-tog fra Aarhus til Hamburg i 2-timers takt, udført som dansk statskontrakt i samarbejde med delstaten Slesvig-Holsten. Elektriske IC-tog fra København til Hamburg på tilsvarende måde fra 2021. Der er et kæmpe potentiale på disse ruter.

Der skal igangsættes et analysearbejde for at finde en løsning på både kort og langt sigt. En arbejdsgruppe skal etableres med involvering af alle interessenter.

Vi har adgang til en del tal, men de er ikke detaljerede nok til at gennemskue den reelle økonomi, ligesom nogle tal er meget varierende over årene. Det er nødvendigt med yderligere tal for såvel omkostninger som

indtægter. Også tal for baneafgifterne og deres betydning for den samlede økonomi. Hvordan er den reelle konkurrence i forhold til fly og busser, herunder på klimaområdet?

Scenarier for fremtidige internationale tog:

Inden Femern:

Dagtog:

København – Hamburg (- Berlin) som i dag, men flere afgang og tilpasset forbindelser videre mod syd i Hamburg, herunder nattog fra Hamburg.

Aarhus – Hamburg (- Berlin) som i dag, men flere afgang. I samarbejde med Slesvig-Holsten.

Nattog:

Via Malmö til Berlin, nok ikke nemt da det kræver nye lokomotiver og vogne.

Som før, men med samme (to-strøms-)lokomotiv (findes i Tyskland) hele vejen og over grænsen samt kortere køretider. Medtagning af lokale passagerer internt i Danmark.

Efter Femern:

Dagtog:

Hurtige tog Stockholm - Hamburg og København – flere destinationer i midten af Tyskland. Med få stop.

Interregionale tog København - Hamburg med stop som dagens tog. I samarbejde med Slesvig-Holsten.

Interregionale tog Aarhus - Hamburg som i dag, men flere afgang. I samarbejde med Slesvig-Holsten.

Nattog:

Stockholm - sydlige Tyskland og København - nabolande til Tyskland.

Uden tysk elektrificering de første år må dagtog fortsætte med dieselmateriel. Nattog via Femern bliver i denne situation ekstra aktuelt (lokomotivskift på Femern).

..// For forbindelsen Aarhus – Hamburg henvises også til notat fra Atkins:

<http://www.ft.dk/samling/20131/almindel/tru/bilag/88/1314968.pdf>

Godstog over Femern

Situationen som den tegner sig

Lastbiltrafikken er allerede nu på et højt niveau over Rødby – Puttgarden. Prognoserne siger, at der hurtigt efter den faste forbindelses etablering forventes 2-3 gange så mange lastbiler. Det er en meget uheldig udvikling, også fordi denne udvikling ikke i nogen nævneværdig grad aflaster trafik andre steder i Danmark. Man kan forvente en markant stigning af lastbiler i transit fra Helsingborg / Kastrup mod Femern.

En meget stor del af transit godstogene vil komme til at køre over den faste forbindelse. Længden af et godstog fordobles, så kapaciteten bliver meget stor. Godsmængden kan således meget vel komme over på skinner, men det kommer ikke til at ske af sig selv.

Forsinkelser med færdiggørelse af tysk jernbaneanlæg er selvsagt et kæmpe problem. Kan jernbanen ikke yde fuld service de første år efter færdiggørelsen af forbindelsen, vil de ekstra mange lastbiler bidrage til ekstraordinære miljøproblemer i Danmark.

../ <http://www.femern.dk/forside/okonomi/trafikprognose-2/trafikprognose-for-femern-balt-forbindelsen>

Politiske handlemuligheder

Der er med Femern forbindelsen en enestående mulighed for at få ført gods fra lastbiler til bane. Det kan kræve en reduceret afgift for godstogene og større afgift for lastbilerne, og dermed højere priser for det forbedrede produkt end det er med færrerne.

Tyskerne må og skal blive færdige til tiden med dobbeltsporet og elektrisk jernbane Femern – Lübeck.

Transittrafikkens samfundsbetydning bør genovervejes. For at reducere belastningen i Danmark kunne svensk trafik til kontinentet måske i højere grad føres via Østersø færrerne fra svenske havne. Det ville også give plads for smidigere og større Dansk – kontinental godstrafik.

Belægningsprocent for dansk City Night Line nattog 2013

WL = Sovevogne, Bc = Liggevogne, B = Siddevogne	Stk. WL	Pladser i WL	Solgte pladser	Belægningsprocent WL	Stk. Bc	Pladser i Bc	Solgte pladser	Belægningsprocent Bc	Pladser i B	Solgte pladser	Belægningsprocent B	Pladser i alt pr. år	Samlet belægning DK i procent
Afdeling til Prag	1	22			1	45						48.910	
Solgt per afgang gnst DK	1	8	6.086	38	1	24	17.783	54				25.677	52
Afdeling til Basel	2	23			3	45			60			175.930	
Solgt per afgang gnst DK		24	17.262	51	3	51	37.491	38	37	26.694	61	87.615	50
Afdeling til Amsterdam	1	22			2	45			60			125.560	
Solgt per afgang gnst DK	1	14	10.296	64	2	39	28.762	44	37	27.289	62	71.371	57
Pladser til rådighed i alt												350.400	
Pladser solgt i alt DK												184.663	
Pladser til rådighed per år	365 dage		returløb										
Solgte billetter i Danmark												184.663	53
Skøn over solgte billetter fra/til Flensburg, Neumünster og Hamburg												35.000	
Belægningsprocent 2013 i alt i den "danske gren" af nattoget 2013, skøn													63
Der blev ikke solgt lokale billetter til den danske strækning, og alle rejsende rejser længere væk end Hannover													
Fordeling på 1 og 2 personers kupeer i sovevogne, og 4 hhv. 6 personers kupeer i liggevogne er ikke kendt, men skønnet													
OBS: DSB har glemt oktober 2013. I tabellen er oktober tillagt med i alt 13.000 passagerer, med samme fordeling ml. vogntyper som de øvrige måneder													

Store tal om dagtog, nattoget og kort- og langdistance togrejsende

Togrejser 2012 og 2013, pr. år	ICE og EC	Nattoget	Total
Udlandsrejser fra Sjælland	237.900	122.100	360.000
Udlandsrejser fra Jylland og Fyn	117.100	62.900	180.000
Udlandsrejsende i alt	355.000	185.000	540.000
Kortdistance rejsende	234.300	0	234.300
Langdistance rejsende	120.700	185.000	305.700
Nattogets andel af alle langdistance rejser %		61	

Situationen i 2015 efter at nattoget er lukket	ICE og EC (uændret)	Hertil andel fra nattoget	Total
Udlandsrejser fra Sjælland	237.900	30.525	268.425
Udlandsrejser fra Jylland og Fyn	117.100	15.725	132.825
Udlandsrejsende i alt	355.000	46.250	401.250
Kortdistance rejsende 2015	234.300	0	234.300
Langdistance rejsende	120.700	46.250	166.950
Fald i langdistance rejsende %			45

Vi definerer kortdistance som rejser til og nord for linjen Bremen - Hannover - Berlin