

Transport- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 18. november 2019  
J. nr. 2019-4623

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Boligudvalget har i brev af 30. august 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Susanne Zimmer (ALT).

### **Spørgsmål nr. 38:**

I dag kan man komme fra Hamborg til Zürich (900 km) i delt topersoners sovevogn med velkomstdrink, morgenmad og mulighed for et brusebad for 850 danske kroner. Operatørerne siger, at toget kører på ren grøn strøm. Hvis det nu kørte fra København over Fyn i stedet (1.300 km), hvor meget klimabelasting ville hver passager spare klimaet for i forhold til en flyrejse?

Hvis vi antager, at der kan være 600 overnattende passagerer i et nattoget fra København til Zürich, hvor mange af disse rejser vil erstatte flyvning?

### **Svar:**

Man kan, jf. svaret på TRU alm. del spørgsmål 36, få en idé om klimaeffekten ved at sammenligne antallet af passagerer i nattoget med et almindeligt rutefly. Hvis der som et tænkt eksempel med et fuldt belagt nattoget transporteres 600 passagerer mellem København og Zürich, vil det svare til, at der skal flyves ca. 3½ Airbus A320 med plads til 168 passagerer mellem de to byer.

Jeg kan i den sammenhæng oplyse, at da DSB i perioden 2011-2014 kørte nattoget til Amsterdam, Basel og Prag, var der i alt plads til 522 passagerer ved afgang fra København, heraf 260 liggepladser, 106 sovepladser, 132 siddepladser og 24 spisevognspladser. Toget blev delt undervejs, sådan at der var 157 pladser til Amsterdam, 279 pladser til Basel og 86 pladser til Prag. Holder man alene antallet af ligge- og sovepladser op mod de ca. 170.000 passagerer i 2013, jf. også mit svar på TRU alm. del spørgsmål 36, har togene gennemsnitligt været ca. 2/3 belagte, mens resultatet inklusiv siddepladser er knap halv belægning. På den baggrund vil der nok ikke kunne forventes fuldt belagte tog med plads til 600 overnattende passagerer.

Når man skal vurdere nattogets generelle klimaeffekt, er det i øvrigt væsentligt at vide, hvilke andre transportformer nattogets passagerer ellers ville have brugt, og om nattoget genererer flere nye rejser. I hvilket omfang de 600 passagerer i det tænkte eksempel med nattoget mellem København og Zürich ville

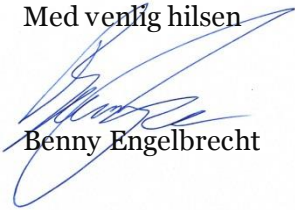


være nye rejser eller rejser overflyttet fra andre transportformer som bil, bus eller fly har Transport- og Boligministeriet ikke grundlag for at vurdere.

Side 2/2

De konkrete udledninger fra henholdsvis fly og tog vil i øvrigt afhænge af blandt andet, hvilket elmix toget anvender, og belægningsgraderne i transportmidlerne.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht