



11. september 2014

Til
Transportminister Magnus Heunicke
og
Folketingets Transportudvalg

I juni bekendtgjorde DSB, at CityNightLine-nattogene mellem Danmark og hhv. Amsterdam/Køln, Basel og Berlin/Prag vil blive nedlagt i december 2014. Togene, der drives i fællesskab med DB (Deutsche Bahn), har efter DSB's vurdering for dårlig økonomi til fortsat drift.

Ifølge svar til transportudvalget fra transportministeren er der ca. 180.000 årlige passagerer med nattoget og det gav i 2013 et månedligt tab på 1,4 mio. Kr. (16,8 mio. kr. årligt)¹, svarende til 90 kr. pr. rejse.

Vi vil opfordre til, at nattogene opretholdes som et attraktivt og miljøvenligt alternativ til fly ved længere rejser i Europa. I stedet bør underskuddet søges reduceret gennem bedre markedsføring og udvikling af nattoget. F.eks. er det i dag ikke muligt at reservere nattog over internettet til en række stationer, eller få online billetter, som man har til fly. Der kan også være behov for at udvikle ruterne, f.eks. kunne en forbindelse uden togskifte fra Danmark til Paris via Bruxelles være attraktiv i både fritidsmæssige og arbejdsmæssige sammenhænge, også til statens egne rejser.

Samtidig vil vi opfordre til, at man genindfører beskatning af fly, f.eks. svarende til den passagerafgift på 75 kr., der var frem til 2006. Uden afgifter på fly er der en urimelig konkurrencefordel for de miljøbelastende fly. Man bør dog denne gang pålægge afgiften som en afgift pr. passager for brug af lufthavne frem for på købet af billet, for at undgå konkurrenceforvriddning imellem danske og udenlandske rejseaktører.

Hvis DSB ikke ønsker at udvikle nattoget og forbedre markedsføringen, foreslår vi, at den nuværende nattogsdrift opretholdes til udgangen af 2015, og at staten udliciterer nattogsdriften fra og med 2016. Hvis DSB har problemer med at køre tog over Fyn i 2015 pga. sporarbejde (hvilket DSB også angiver som et argument for at nedlægge nattoget), kunne nattoget midlertidigt udgå fra Fredericia eller Aarhus i 2015.

Konsekvenserne af en nedlæggelse

Selvom DSB planlægger at opretholde dagtog til Tyskland, er det ikke noget reelt alternativ til nattog til rejsende til destinationer til de store dele af Tyskland, samt Holland, Belgien, Schweiz og Tjekkiet, som nu kan nås med nattog.

¹ Svar på spørgsmål til Transportministeren nr 815 og 816 i 2014. Der oplyses et antal rejsende på 171.665 rejsende for 11 måneder i 2013 (ekskl. oktober)

Selvom DSB's chef for salg og produktmarketing Christian Linnelyst siger, at selskabet sammen med DB vil undersøge, om de kan tilpasse køreplanen i dagtimerne, så de kan give kunderne et attraktivt alternativ til nattoget, ændrer det ikke på, at en togrejse vil komme til at tage en ekstra dag sammenlignet med den nuværende situation - både på udrejsen og hjemrejsen, og en togrejse vil så koste to ekstra arbejdsdage eller feriedage sammenlignet med en flyrejse. Toget vil dermed ikke længere være et reelt alternativ til fly. Som konsekvens kan det forventes, at flertallet af nattogspassagererne i stedet vil vælge fly.

Skiftet til fly vil øge drivhusgasudslippet med omkring 300 kg/rejse, svarende til omkring 60.000 tons pr. år for de godt 180.000 rejser med nattog². Selvom ikke alle måske vil skifte til fly, vil nedlæggelsen af nattoget betyde et markant øget drivhusgasudslip.

Da elforsyningen indenfor en kortere årrække vil overgå til vedvarende energi, vil nattogenes miljømæssige fordele forøges i de kommende år. Omvendt kan fly i bedste fald kun forventes at reducere deres drivhusgasudslip marginalt.

Det handler også om at opretholde flere rejsealternativer. Nattoget giver alternative transportmuligheder, når der er problemer med flytrafikken, f.eks. i forbindelse med arbejds konflikter eller som den situation, hvor en vulkanaskesky lammede den nordeuropæiske flytrafik i flere uger.

Modstrid med den erklærede energi- og klimapolitik

Det er en erklæret politik fra regeringen og fra EU, at man af klimahensyn ønsker at flytte vej- og flytrafik til skinner.

Flytning af trafik fra fly til tog er ikke noget, der kommer fra den ene dag til den anden, det vil kræve store investeringer både i ny infrastruktur og nyt materiel, og det er også en omstilling i adfærd, som ikke kommer uden videre.

Omvendt vil nedlæggelsen af skinnebåret transport som nattoget ske fra den ene dag til den anden, og vil ikke senere kunne omgøres uden nye investeringer.

Det virker derfor uforståeligt, at DSB (og dermed staten) vil nedlægge nattogene, som opfylder et internationalt transportbehov på en måde, der er langt mindre klimabelastende end fly og bil. Det forekommer særlig absurd, at et underskud på 90 kr. pr. rejse benyttes som argument, i betragtning af, at man ikke politisk har ønsket at genindføre den passagerafgift på 75 kr. pr. flyrejse, der blev afskaffet i 2006.

Med venlig hilsen,

Palle Bendsen, NOAH Friends of the Earth Denmark

Gunnar Boye Olesen, Politisk koordinator, VedvarendeEnergi

Christian Poll, Miljøpolitisk medarbejder, Danmarks Naturfredningsforening

Jan Søndergård, Greenpeace Danmark

Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik

² Ifølge DB's hjemmeside giver en rejse Kbh-Basel et udslip med to på 54 kg CO₂ og med fly 131 kg CO₂. Vanddamp og NO_x øger flyturens udslip med omkring en faktor 3 til 393 kg CO₂-ekvivalent. Med 184.000 rejser er det samlede udslip på 62.400 tons.