



## Forslag til genetablering af nattog gennem Danmark

26. marts 2018

Undertegnede organisationer foreslår at danske nattog til udlandet genoprettes. Vi finder at det kan gøres med god økonomi. Konkret finder vi at det med dette forslag kan gøres med mindre dansk statstilskud end tidligere nattog. Vi mener det med fordele kan gøres i samarbejde med en europæisk og en nordisk nattogsoperatør. Da det konkret er muligt at starte et sådant samarbejde fra 2021 og da forbindelsen mellem Danmark og det sydlige udland samtidig forringes med lukning af Femern-forbindelsen i en årrække, bør der politisk tages stilling til forslaget allerede i år. Det bør indgå i trafikkontrakten med DSB eller med en anden dansk operatør. Nattog bør i Danmark kombineres med aften- og morgentog for at øge passagergrundlaget.

Det er vigtigt at støtte miljøvenlige løsninger som nattog, som er de bedste alternativer til de alt for klimabelastende fly, som uden nogen miljøafgifter overtager mere og mere transport med stadig større miljø- og klimabelastninger. For at kompensere for flyenes manglende miljøafgifter må miljøvenlige alternativer som nattog kompenseres økonomisk. Det bør også indgå i trafikkontrakten med DSB eller anden togoperatør, der transporterer nattog.

### Baggrund

På strækninger, hvor der påviseligt er et stort trafikgrundlag (kan vurderes på antal fly og på statistikker fra tidligere nattog) og når transporttiden i tog i dagtimerne er over 4 timer, så er der grundlag for nattog. Nattog kan ikke med ét slag erstatte alle de mange klimaskadelige flyrejser, men de er et oplagt sted at starte.

På trods af gode muligheder kører der ikke længere nattog mellem Danmark og udlandet. Det skyldes en kombination af manglende politisk vilje og manglende interesse fra DSBs og tyske DBs side. Resultatet er, at de tidligere nattogspassagerer nu overvejende bruger miljøbelastende fly, og at transportmulighederne mellem Danmark og det nære udland er ringere end tidligere. Det gælder både forbindelsen mellem Danmark og det sydlige udland, samt Danmark – Norge og Danmark – Sverige. Der er i dag nattog mellem Malmø og Stockholm, hvilket reelt giver mulighed for at køre med nattog mellem Danmark og Stockholm, selvom vi gerne så, at endestationen blev København.

Frem til december 2014 kørte hver nat et tog mellem Danmark og en række destinationer som Basel, Berlin, Köln og Amsterdam. Det var et særskilt nattog med særligt materiel, som DB og DSB fandt dyrt at vedligeholde.

Dansk-svenske aktivister i netværket "Back-on-track" har netop fået publiceret et debatindlæg i Jyllands-Posten omkring genetablering af nattog mellem Sverige-Danmark-Tyskland og videre i Europa. Denne henvendelse er en opfølgning fra danske organisationer.

I januar 2018 har en europæisk myndighed, nemlig det Europæiske Miljøagentur, for første gang peget på, at ikke kun højhastighedstog, men også nattog er (foreløbig eneste) alternativer til fly. EEA peger på nattog på lange afstande på tværs af grænser eller internt i de store lande. Det er netop situationen for Sverige og Danmark i forhold til det kontinentale Europa. Se

<https://www.eea.europa.eu/publications/term-report>

## **Forslag om nattog Danmark – Tyskland m.m.**

Et første nyt nattog mellem Danmark og det sydlige udland kan kombineres med et aftentog København – Hamborg og et morgentog Hamborg – København, hvilket vil øge passagergrundlaget. Det kan realiseres med brug af DSBs nye el-lokomotiver, og nye siddevogne, samt sove- og liggevogne fra en europæisk nattogsoperatør. Derved vil der være mulighed for en væsentlig bedre økonomi end tidligere, både ved kombination med dagtog og ved at vedligeholdelse kan indpasses i DSB's øvrige vedligeholdelse. Da en del af den forbedrede økonomi skyldes samordning med dagtog, og da opstarten vil have omkostninger, vil et nyt nattogssystem efter vor vurdering ikke kunne realiseres i fri trafik på danske skinner; men det kan forventes at kræve væsentligt mindre tilskud end det tidligere nattog mellem Danmark og det sydlige udland. Det skal derfor med i kontrakten med DSB eller evt. med en anden togoperatør.

Hurtige dagtog ad ruten København – Odense – Kolding – Flensborg – Hamborg bliver om alle omstændigheder eneste vej for tog fra 2020, hvor "Fugleflugtslinien" over Rødby alligevel lukker, fordi tyskerne bygger ny bane nord for Lübeck frem til 2028. Det må samtidig markere afslutningen for brug af IC3 togsæt til Hamborg, for de gamle dieseltogsæt bør ikke køre på en strækning, der er elektrificeret hele vejen.

På den facon kan også cykelmedtagning til Hamborg og en række andre europæiske genoptages, hvilket er et stort og brændende behov for det stigende antal cykelturister. Med direkte nattogsforbindelser bliver det langt mere attraktivt at tage cykel med, da man sparer besværlige skift.

Hvis Danmark igen skal have nattog til det sydlige udland, skal det ske sammen med en europæisk nattogsoperatør. Her ser det ud til, at den mest realistiske mulighed er østrigske ÖBB, der nu driver en række nattogsruter, bl.a. Hamborg – Wien og Hamborg - Zürich. ÖBB er ved at anskaffe nyt materiel og vil fra 2021 have mulighed for at udvide nattogdriften til destinationer, hvor der er gode samarbejdspartnere. Det giver mulighed for nattog København – Padborg – Hamborg – Basel / Køln - Amsterdam og/eller andre europæiske destinationer. Det er derfor vigtigt at der fra dansk side bliver taget kontakt til ÖBB omkring samarbejdet.

Realisering af et nattog til det sydlige udland, og i det hele taget tog til Hamburg med eldrift via Padborg, er afhængig af at der indkøbes de nødvendige ellokomotiver og tilhørende vogne med siddepladser, samt at lokomotiverne udstyres med tysk sikkerhedssystem, som en række IC3-tog har i dag. Det betyder at den eksisterende option på indkøb af ellokomotiver med tysk sikkerhedssystem må udnyttes.

## **Forslag om nordiske nattog**

En anden potentiel nattogsrute er København – Oslo. Det er en rute, hvor der er rigtig mange passagerer med fly og skib; og som kan forbinde storbyen Göteborg bedre med Danmark og Norge. Desværre er togforbindelsen på strækningen aktuelt dårlig. Her kan nattog København - Oslo tillige medføre sene aften- og tidlige morgenpassagerer til Göteborg. Et sådant projekt bør iværksættes i et samarbejde mellem NSB, SJ og DSB. Det er langt mere realistisk på kort sigt end at opgradere skinnerne på strækningen til højhastighed. Der er således god økonomi i nattog på eksisterende skinner.

Et tredje muligt nattog er Stockholm – København – Hamborg, som med en sen afgang fra København, lige før midnat (og afgang fra Stockholm tidlig aften) kan nå Hamburg om morgenen med for-

bindelse til dagtog til mange tyske destinationer. Her bør vi fra dansk side støtte et muligt svensk initiativ.

### **Politisk vilje påkrævet i 2018 - 2019**

Hvis nattog skal realiseres, kræver det en politisk vilje fra dansk side. For tog mellem Danmark og det sydlige udland skal der fra dansk side være tilbud om at nattogsvogne kan få DSB-trækkraft København – Hamborg og som nævnt gerne sammen med danske siddevogne til Hamborg. Det vil kræve, at nogle af de nye danske ellokomotiver som nævnt indkøbes med tysk sikkerhedssystem. Til gengæld er de allerede bestilt som to-strøms lokomotiver, så de kan køre med tysk kørestrøm. Med den lange planlægningshorisont, der er for international togdrift, skal beslutningen tages i 2018 eller allersenenest i 2019, hvis det skal realiseres sammen med ÖBB med ikrafttræden i 2021.

Rådet for Bæredygtig Trafik ved Kjeld Allan Larsen

Miljøorganisationen VedvarendeEnergi ved Gunnar Boye Olesen

NOAH – Trafik ved Ivan Lund Pedersen

Cyklistforbundet ved Klaus Bondam

350 Klimabevægelsen i Danmark ved Thomas Meinert Larsen