



## Anbefalinger i tilknytning til svensk nattogs rapport

(1.5. 2020) Med henblik på, hvordan dansk minister, danske myndigheder og transport politikere i de kommende forhandlinger med svenskerne kan:

- Handle hurtigt og klogt til fordel for danske rejsende
- Have blikket rettet mod en fremtid, hvor tog kan reducere persontransportarbejdets CO2e udslip i Europa

| Emne                              | Hvor i rapporten?<br>Hvis intet andet nævnes henviser vi til Hovedrapporten | Hvad observerer vi?  | Kommentarer                                   | Anbefalinger  |
|-----------------------------------|---|--|---|---|
| <b>Tog som rejseform i Europa</b> | Se i bilag 1, afsnit 8.1 side 85  | En nøgtern og positiv holdning til tog:<br><br>"Tågtrafik är det energisnålaste landtransportmedlet och är redan i dag i stor utsträckning elektrifierad och kan köras med minimala utsläpp av koldioxid. Därför är det ur klimatsynpunkt fördelaktigt att tågtrafik | Godt at dette gøres så klart fra svensk side. | Noget tilsvarende bør også være officiel dansk politik. |

|                                       |   |   |  |   |
|---------------------------------------|---|---|--|---|
|                                       |   | utnyttjas mer än färdmedel med större relativa utsläpp som bil och flyg. Det är en anledning till att den svenska regeringen valt att undersöka om det går att upphandla nattåg till Europa som ett steg i att öka tågets attraktivitet för resor till Europa.” |  |   |
| <b>Direkte tildeling eller udbud?</b> | Afsnit 9.4.2. S. 85<br>S. 10                    | Trafikverket ønsker politikerne skal vælge og vælge hurtigt. Danske myndigheder skal også udtale sig.   | Der er ca. et års forskel på de to metoder.  | Den hurtige implementeringsmodel med direkte tildeling skal vælges i første omgang. Ved udvidelser af nattogsdriften skal udbud tages i brug for at sikre at regler efter 2023 overholdes og den bedste pris opnås.   |
| <b>Belgiske myndigheder</b>           | S. 80   | Der er ingen fungerende regering i Belgien at spørge til om tilskud.  | Det kan næppe udelukkes at Belgien kunne indgå i en tilskudsordning. Det kræver dog en regering dernede. | Back-on-Track i Belgien har d. 28.4. henvendt sig til deres transport politikere og pressen om dette.<br><br>Dette er ikke et afgørende spørgsmål for at komme igang. Men danske og svenske myndigheder bør henvende sig, når der er en regering i Belgien. |
| <b>Kanal tildeling</b>                | 5.1.3. Kan Trafikverket söka tåglägen?<br>S. 47 | Kun operatøren kan søge om kanal på skinnerne.  | Dette er en forsinkende omstændighed.  | Trafikselskaber og udbydere af trafik bør også kunne ansøge om kanaler. Ændring af regler skal sættes i værk. Dog ikke blokkerende for at gå videre.  |

|  |  |   |  |  |
|--|--|---|--|--|
| <p><b>Forslag til køreplan Malmö - Bruxelles</b></p> | <p>Tabell 7.3.2:2. Alternativ 2 s. 67</p>  | <p>Trafikverket ønsker at politikerne skal vælge.</p> <p>Alt. 1)<br/>Stockholm-Kastrup (23.20) -&gt;</p> <p>Alt. 2) Malmö-København (21.00) -&gt;</p> <p>Køln et vigtigt knudepunkt for forbindelser videre ud i Europa</p> <p>Bruxelles er et første endemål for svenskerne, med håb om senere at komme videre til Paris og London (s.8)</p> | <p>Afgange fra Danmark skal kunne bruges til noget for danske rejsende, første alternativ er derfor uacceptabelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meget sen afgang</li> <li>- Kastrup ikke optimalt</li> </ul> <p>Rejsetid Køln - Bruxelles fire timer? Det lyder vildt langsomt!</p> <p>Vi savner et udkast til retur-køreplan.</p> <p>Muligheden for at komme videre til Paris og London er lige så interessant for danskere som for svenskere.</p> | <p>Ud fra et markedsperspektiv skal danske rejsende være med til at `finansiere` nattoget - som `kunder i butikken`.</p> <p>Alternativ to skal selvfølgelig vælges.</p> <p>Trods skifte af lokomotiv må rejsetiden mellem Køln og Bruxelles kunne reduceres, det bør indgå i det konkrete arbejde.</p> |
| <p><b>Integreret i køreplanen</b></p>                | <p>Allmän trafik s. 30 og flere steder</p> | <p>Nattog skal indgå som alm. trafikudbud i de lande, der giver støtte.</p>   | <p>Det må betyde, at i det omfang, der er plads i siddevogne, kan også lokale passagerer køre med.</p>   | <p>Køreplaner for nattog skal så vidt muligt samtænkes med øvrig off. støttet trafik. Alm. billetter (og Rejsekort) må kunne bruges frem til Padborg.</p>  |

|   |  |  |   |   |
|---|--|--|---|---|
| <p><b>Anslået belægningsprocent</b></p> | <p>Tabell 8.2:2 s. 73</p>                                      | <p>51% solgte billetter på årsplan på ruten Malmö - Bruxelles.</p> <p>Der er muligvis en metodefejl i de svenske tal i tabel 7.6 i bilag 1. Det faktum at en sovevognskupé kan blive solgt til kun én rejsende (men den kan også blive solgt til tre) henregnes som en lavere belægningsgrad. Det er forkert på den måde at gøre belægningen ringere, hvis rejsende vælger at betale en betydelig overpris ved at vælge en solo-kupé (1. klasse) eller kun være to i kupeen.</p> | <p>Rigtige tal fra det "danske nattog" fra 2013 viste 63% solgte pladser på årsplan inkl. et mindre antal syd for grænsen.</p> <p>I henhold til Transportudvalget 2013-14 TRU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 815</p> <p>Efterspørgslen i 2022 må forventes at være meget højere end i 2013.</p> | <p>Aftale med en operatør må tage højde for en belægningsprocent &gt; 63% på årsbasis. Ellers risikerer ministeriet at betale for meget.</p>  |
| <p><b>Samlet økonomi</b></p>            | <p>Tabell 8.2:2</p> <p>Se også Tabell 7.2 i bilag 1, s. 79</p> | <p>Underskud er sat relativt højt.</p> <p>Det undersøges ikke om infrastrukturafgifter for nattog</p>  | <p>Billetterpriser er realistiske.</p> <p>Underskud virker noget pessimistisk. Måske skyldes det,</p>   | <p>Nattogs økonomi kan forbedres ved at sænke infrastrukturafgifter netop for nattog.</p> <p>Usikkerheder i angivelse af passagergrundlag peger på, at der vil være langt flere passagerer end rapporten siger.</p> |

|   |                                      |  |   |   |
|---|--------------------------------------|--|---|---|
|   |                                      | <p>kunne reduceres (broerne, skinnerne, stationerne).</p> <p>Underskud modsvarer i praksis til kapitalomkostninger.</p> <p>Subvention kan fremover også lægges i en favorabel leasingaftale.</p> | <p>at svenskerne tænker at 70% af de rejsende gennem Danmark til Tyskland er svenske rejsende og dermed undervurderer de antallet af danske og internationale rejsende. De 70% er et skøn og ikke baseret på optællinger i togene. Det stemmer dårligt overens med vores praktiske oplevelse i togene. Svenskerne tæller nok snarere 40%.</p> | <p>Det skal opgøres, hvem man forventer benytter toget.</p> <p>Farligt hvis en direkte tildeling baserer sig på en pessimistisk økonomi, der ikke tager højde for de rigtige tal for danske og internationale rejsende.</p> |
| <p><b>Stå på toget på København H. eller i Kastrup?</b></p> | <p>Flere steder.</p>                 | <p>Begge muligheder er undersøgt, men man ender med at anbefale Kastrup Station.</p> <p>Begrundelse for fravalg af Kbh. H. er ikke beskrevet i rapport eller i bilag.</p>                        | <p>Der er kun ét spor i Kastrup og tæt trafik, og et nattog kan ikke nøjes med at blive fyldt op på ca. 1 min. Man skal regne med 4-5 min. Og derfor er Kbh. H. mere egnet som stop.</p>  | <p>Det vil være bedre for danske passagerer, hvis det holder på København H. i stedet for Kastrup.</p> <p>Gode forhold omkring afgang og ankomst vil øge interessen for toget.</p>  |
| <p><b>Flyvning kun udgangspunkt i CO2 udslip</b></p>        | <p>Tabell 8.1 i bilag 1, side 86</p> | <p>Der tages udgangspunkt i ICAO's CO2</p>   | <p>ICAO regner deres CO2 udslip lavt, og medregner ikke en</p>  | <p>Samfundsøkonomien er med inddragelse af CO2-ækvivalenter derfor mindst to gange så god for nattog i det omfang nattoget erstatter</p>  |

|   |   |   |  |   |
|---|---|---|--|---|
|   |   | beregner.   | faktor 2 for ikke-CO2 relateret klimapåvirkning.   | flyvning.   |
| <b>Meget høj samfundsøkonomisk værdi ved at køre nattog</b> | S. 90 i bilag 1.                                  | 241 mill SEK per år for to nattog. 7 SEK / ton CO2e i henhold til ny analysemetode ASEK 7, der publiceres 15.5.   | Godt med en opdateret model.   | Udvider det økonomiske rum for investeringer og driftsstøtte for tog, der kan erstatte fly. En meget vigtig parameter fremover.   |
| <b>Tog fra København til Schweiz og Østrig</b>              | Andre alternativer i supplement til tog fra Malmö | Af gode grunde nævner den svenske rapport ikke noget om introduktion af nattog fra København sydpå, omend svenskeres brug af dagtog fra København nævnes flere steder i rapport og bilag. | ÖBB og DSB kunne meget vel være interesseret i et nattog med afgang KBH. H. (ca. 18.30) sådan, at der kan samles passagerer sent på Hamborg Hbh. og dermed supplere eksisterende overfyldt nattog til Basel/Zürich og München/Innsbruck. Med off. støtte fra Schweiz og Østrig og Danmark. | Forhandlinger med myndigheder i Schweiz og Østrig skal sættes i gang med det samme med henblik på driftsstart for et sådant kombinationstog samtidig med Bruxelles-nattoget.      |
| <b>Indkøb af vogne</b>                                      | Upphandlingsstrategier s. 88                      | Se også: <a href="https://jarnvagar.nu/project/trafikverket-vi-ll-kopa-nya-nattag/">https://jarnvagar.nu/project/trafikverket-vi-ll-kopa-nya-nattag/</a>                                  | Svenskerne investerer 3,7 mia. SEK i nyt materiel, både til indenrigs nattog og til  | <b>Ikke kun en sag for svenskerne</b><br><br>Danmark og Norge bør også med ind i disse drøftelser. En inter-skandinavisk pulje af nattogsvogne er oplagt, og investeringer lægges |

|  |  |   |   |   |
|--|--|---|---|---|
|  |  | <a href="https://www.altinget.se/miljo/artikel/trafikverket-vill-ha-nya-na-ttaag-for-miljarder">https://www.altinget.se/miljo/artikel/trafikverket-vill-ha-nya-na-ttaag-for-miljarder</a> | udenrigs. Det er rigtig fint.<br><br>Levetiden er mindst 30 år for sådanne vogne.   | i henhold til forudset brug, på linje med den måde, Øresundstogsæt er indkøbt.  |
| <b>Udvidelses scenarie efter de første erfaringer med nattog</b> | I bilag 1, Tabell 5.6, side 67<br><br>Side 90 i bilag 1. | Der nævnes tre nattog efter Femern forbindelsen (heraf det ene Snälltåget). Ikke flere.<br><br>Omtalt "gränsöverskridande tågssystem", men uklart hvad det kan være.                      | Skal tog batte noget for at fjerne fly - i første omgang for < 1.200 km fra Danmark, så skal der lægges konkrete planer for meget store udvidelser af trafikken, med hovedvægt på nattog, men også på dagtog. Det skal i stor skala realiseres når Femern forbindelsen åbner. | <b>Langsigtet planlægning nødvendig</b><br><br>Inden Femern åbner: Udover de 3 "svenske" nattog skal vi have fx 3 "danske" ekstra nattog samt større kapacitet og hyppighed med dagtog til Hamborg.<br><br>Straks efter Femern skal en dansk langtidsplan indeholde så megen togkapacitet til udlandet, at flyvning <1.200 km i realiteten kan undværes.<br><br>Frem mod 2050 skal øvrige europæiske flyvninger kunne undværes. |