



15.09.2022

Til Klimaminister Dan Jørgensen og Folketingets Klimaudvalg

## **Nattog kan bidrage overraskende meget til at løse transportens europæiske klimabelastning**

Alt mens det ikke lykkedes at få sat et "dansk nattog" på skinnerne i dette efterår til Köln og Bruxelles, så peger en **ny europæisk analyse** af nattog på at ikke mindre end 3% af EU's nuværende samlede klimapåvirkning kan blive reduceret, hvis nattog udrulles i henhold til de destinationer i Europa, hvor der allerede ligger skinner og hvor der i dag flyves rigtig meget.

Nattog er med distancer fra 600 km til 1.500 og måske længere, meget velegnet til at overflødiggøre flytrafik, uden at passagererne oplever det som et tab af tid og komfort.

Analysen laver naturligvis nogle antagelser. Der antages at passagerernes villighed til at udskifte fly med nattog følger tilgængelige markedsundersøgelser (målinger). Analysen benytter den europæisk anerkendte metode for at opgøre flyenes klimabelastning GWP\*, så ikke CO<sub>2</sub>-mæssige klimabidrag indregnes i begrebet CO<sub>2</sub>e, ligesom ved landbruget. Alle antagelser ligger åbent fremme og kan ændres på.

Man kan gange den potentielle reduktion af CO<sub>2</sub>e for nye nattog med den samfundsmæssige skyggepris på CO<sub>2</sub>e-reduktioner. Selv med meget forsigtige antagelser om CO<sub>2</sub>e-priser, viser analysen at det er en gevaldig god forretning at iværksætte startstøtte på en lang række nattogsruiter i Europa, herunder en del, der involverer danske rejsende. Udover startstøtte peger analysen på især tre forhold: At få reduceret afgifterne for at køre nattog på de europæiske skinner – især Tyskland skiller sig ud. Hurtigt at sikre at der er adgang til relevant rullende materiel. Og endelig at togene skal have god kvalitet og køre hele året.

Det var formentlig afgørende for det mislykkede udbud af nattog fra Malmø – Bruxelles at det for operatørerne var svært at sætte i gang uden at der var passende sove- og liggevoгне til rådighed at leje, og at det trods svenskernes økonomiske støtte ikke ville blive økonomisk rentabelt at køre i de første år. Forestiller man sig at også den danske stat og belgiske stat spytter i kassen, kan dette nattog blive en realitet. Og kan dermed blive det første trin ud af en lang række, hvor nattog i stor skala trækker fly ud af luftrummet. Som analysen gør rede for.

PS: Nattog udelukker på ingen måde behovet for at udbygge dagtog og højhastighedstog på tværs af Europa. Fx vil Femern forbindelsen gøre det muligt at rejse længere væk med nattog samtidig med at flere kan bruge tog i dagtimerne.

Se rapporten i bilaget og find regneark og supplerende info (på engelsk) på denne adresse:

<https://back-on-track.eu/the-global-warming-reduction-potential-of-night-trains/>

Mvh. Poul Kattler

På vegne af Facebook siden Bevar Nattoget og Rådet for Bæredygtig Trafik