

Fra nattog konferencen i København d. 10.9. 2020

Konferencen handlede om erfaringerne med nattog i andre lande og bevæggrundene for at udvide det nuværende net af nattog til også at omfatte Danmark.

Disse korte noter er udarbejdet af Jacob Thommesen og Poul Kattler og er ikke et forsøg på at lave et egentligt referat. For alle detaljerne henviser vi til

<https://baeredygtigtrafik.dk/nattogs-konference-i-koebenhavn/>

hvor der er video af alle oplæg og hvor alle præsentationerne som pdf kan ses.

TEMA A

Nattog i andre lande

Nattog kan netop køre om natten, i `fred` for de daglige tog:

- Passagerer kan `sove sig frem`
- Der er bedre `plads` på skinnerne - dog måske i konkurrence med godstog
- Kan risikere at støde ind i morgenmyldretiden ved vigtige banegårde
- Er et kompliceret produkt og er ikke let at få rentabelt
- Konceptet nattog passer med et ønske om *direkte forbindelser*, dvs, få stop på vejen, fordi man ikke skal vækkes på vejen

Konferencen indledtes med forskellige initiativer til at føre rejsende via nattog gennem Europa. Det svenske SJ fortalte om planerne for et kommende nattog igennem og medfinansieret af Danmark, og Østrigske Jernbaner om planer for fremtidige nattog i Europa, hvorefter to private og kommercielle operatører fortalte om deres planer og deres perspektiv som private operatører.

Fra Sverige via Danmark til Bruxelles og videre

Snalltoget: Køb af nattog, som det svensk-danske til Bruxelles udbydes ikke i frit udbud i denne omgang, og politikerne risikerer at betale for meget. Hastværket har naturligvis noget med forestående svensk valg at gøre, man vil gerne kunne fremvise konkrete miljø-resultater.

Det transportpolitiske miljø i Skandinavien og i Europa:

- Kan Danmark, Sverige og Norge gå sammen om en **pulje af nye nattogsvogne**, så det bliver lettere at sikre nye linjer med vogne af den kvalitet, danskerne kan ønske sig? Trafikverket i Sverige har foreslået det (politisk prøveballon), og det kræver naturligvis et nordisk politisk samarbejde, også gerne et europæisk samarbejde.

Østrigske Jernbaner satser stort på nattog

Østrigske jernbaner satser igen på nattog til flere destinationer

- Forskellige vogne med forskellige komfort-kategorier, de nye vogne vil fx rumme liggevognskupeer til familier (fire personer) og de nye 1-personers økonomi-rum, som ÖBB ser frem til at tilbyde.
- De er opmærksomme på forsk. krav til privathed, men i al almindelighed højere krav til privathed.
- Østrig ligger geografisk `midt i det hele`, og har et solidt hjemmemarked.

Private/kommercielle operatører

Der er også planer om private initiativer til internationale tog på tværs af grænser i EU. De har et andet perspektiv end statslige jernbaner, der nu i højere grad må bevæge sig ud over egne grænser.

Private/kommercielle operatører som Snälltåget kritiserer statslig driftsstøtte. Snälltåget påpeger store omkostninger ifm. at krydse nationale grænser:

- signalsystemer
- Sprog
- Sikkerhedsregulering
- Adgang til spor
 - Snälltåget fremhævede Danmark som dyrt, når fx Storebælt skal krydses 😞. Østersøfærgen fra Trelleborg - Sassnitz var billigere, men er stoppet, derfor vil de køre gennem Danmark. Men også rejsende fra København er selvfølgelig interessante.
- Arbejdstidsregler, især ved nattog
- Infrastrukturafgifter for nattog bør sænkes til et absolut minimum for vedligeholdelsen.

ÖBB: Vi bør ikke fokusere på denne `strid` ml. statslige og kommercielle operatører, men på den fælles interesse: at skabe bedre balance (`level playing field`) ml. luftfart og jernbane.

- De lave flypriser er reelt baseret på skjult statsstøtte, primært gennem afgiftsfritagelse brændstoffer og momsfrihed.

Hvordan sikres en rimelig arbejdsfordeling mellem forskellige operatører?

Måske er det unfair at overlade (sikre) fortjenester til private aktører? De kan således "skumme fløden". Men markedet er stort - se bare på de mange flyruter...

En "incumbent" operatør (navn for de gamle, store operatører) vil typisk sikre en linje, helst hver dag hele året, mens en kommerciel operatør formentlig vil fokusere på dage og ferieperioder med et godt kundegrundlag, og ikke interessere sig for lavsæsonen.

Både incumbent og private laver markedsundersøgelser og sikrer at der er efterspørgsel efter deres produkter.

- Som bruger ønsker man bare, at forbindelserne er der og `til rådighed`

- ALLRAIL (sammenslutningen af private operatører): "In the absence on competition on the national network, railway undertakings had no / not enough incentives to reduce their operating costs and develop new services"

Hvad ligger lige forude, som vil skabe afklaringer og viden?

- Snälltåget vil komme i gang med at køre nattog til både Østrig (vinter 2021) og til Berlin via Danmark (fra marts 2021), og snart vil de have forholdt sig til om de vil modtage statslige penge for at oprette årlig kørsel til Hamborg-Berlin.

- Udbud af Bruxelles nattoget vil snart være klaret og i orden, hvilket helt sikkert vil betyde en del for de valg, ÖBB/Nightjet i øvrigt vil træffe om kørsel til/fra København.

- Hvordan tegner forholdet sig mellem sæsontog beregnet på rejsebureauer og familier på skitur og sommerture til alperne og norditalien - og de regulære nattog, der kører hver aften til fordel for storby-turister og business rejsende? Hvilke forskellige komfortkrav vil de rejsende stille for disse tog?

EU har også initiativer i gang for puljer af rullende materiel, der er interoperationelt over hele EU og som kan stilles til rådighed for køb/leje/leasing for operatørerne. Vi vil snart se om det kan føre til noget - vil bla blive belyst ved Back-on-Track webinar 16.10.

- ALLRAIL vil rimeligt nok sikre privat adgang til diverse puljer af `Rolling Stock`, f.eks. køb eller leje (`lease`) for at kunne hjælpe sektoren til at vokse.

I dag er der ikke samme mulighed herfor, som der f.eks. er ved busser og fly.

De nationale jernbaneselskaber bør udleje inaktivt brugt nattogsmateriel / eller sætte det til salg for at lade en markedet vokse frem.

Om den politiske vilje virkelig er til stede?

Hvilket potentiale ser politikerne i at lade tog begynde at erstatte fly? Er der politisk vilje til at spare CO2 ved at støtte op om nattog i et volumen, der virkelig betyder noget?

ALLRAIL: Det europæiske jernbanemarked (Single European Rail Market) må baseres på konkurrence. Flyindustrien var aldrig blevet så succesrig, hvis det kun havde været drevet af statslige selskaber.

ALLRAIL fremhævede succes i Italien, hvor privat operatør har fået priserne til at dale og mange flere til at tage toget.

TEMA B

Nattog gennem Danmark

Rammerne og forudsætningerne for genindførelse af nattog på de danske jernbanestrækninger

DSB og Banedanmark fortæller om deres perspektiv på de svenske planer om nattog gennem Danmark til Bruxelles.

DSB er meget positiv overfor at indgå i samarbejder om nattog. Der blev refereret til et allerede kendt notat fra maj måned. Men der blev ikke som sådan røbet noget nyt.

<https://baeredygtigtrafik.dk/optimal-night-train-routes-from-copenhagen-odense-kolding-southbound/>

Hvor i nærheden af København skal nattog fra Sverige stoppe?

- Kastrup
 - Kun to spor til perron (endnu)
 - Ikke meget tid til at stoppe, og nattog kræver mere tid til påstigning end andre tog
- Ny Ellebjerg?
 - Tog fra lufthavnen kan ikke standse her, for der er simpelthen ingen perron! Det var fx SJ ikke klar over...
- Hovedbanegården?
 - Travl og hårdt belastet, kræver omløb af lokomotiv eller et ekstra lokomotiv
- Høje Taastrup?
 - Flere spor og et relativt godt knudepunkt for parkering, busser og tog

Der er kun et spor lige nord for grænsen til Tyskland

- Det vil tage flere år at få det korte stykke fra Tinglev til Padborg bygget. Der bliver næppe investeret i flere spor, inden Femern-forbindelsen
- Femern-forbindelsen vil være vældig attraktiv også for nattog, der kan nå ca. To timer længere frem på en nat og nå destinationer i Norditalien, Paris mv. Tilsvarende godt for både gods og passagerer fra Sverige.
- Og til den tid vil ny-investeringen i Sønderjylland måske være mindre relevant?
- Femern-forbindelsen kan fortsat tage lang tid med løbende klager og naturhensyn, forventes klar i 2029.

Internationale tog er ligesom gledet ud af fokus for de europæiske infrastruktur operatører. Europæisk samarbejde om godstogskorridorer kan inspirere til samarbejde om internationale tog og nattog. For man mangler nogle strukturer at arbejde under for at fremme internationale passagertog og nattog.

TEMA C

Charterrejse med nattog

Hvad er der brug for af tiltag hvis rejsende og charterbranchen skal gøre brug af nattog som alternativ til passagerbefordring med fly?

Spies prøvede at arrangere en rejse med tog sidste sommer (med meget kort varsel):

- For mange skift: for besværligt at slæbe kufferter fra et tog til det næste (der var sporarbejde via Femern)
- Kun to tilmeldte - måtte aflyse - var det måske et mediestunt?

Spies har vældig meget erfaring med hvad gæsterne vil have:

- Service fra dør til dør, det skal næsten være sådan at man tages ved hånden igennem hele ferieoplevelsen
- Togskifte og bagagehåndtering er en kæmpe udfordring (tænk bare hvis bagagen kunne indskrives?)
- Ser gerne turistsæson tog (direkte tog for familiepublikum) genindført

RUBY er specialrejsebureau for aktive rejsende, et segment, der gerne vil rejse grønt. RUBY tror at tiden er klar til at skifte fra fly til tog, men måske uden at gøre et stort nummer ud af det.

- Vil gerne kunne bestille et år i forvejen - ikke muligt i dag med NightJet nattog
- Vil gerne kunne skifte mellem komfortklasser; når rejsende vælger anderledes end der er forhåndsbooket
- Bruger gerne Interrail som billet, en ekstra fordel hvis der er seniorer blandt de rejsende
- Har både individuelle rejsende og grupperejser, der alle kan finde toget relevant

Rejsebureauerne har svært ved at få etableret reservations- og købsforhold, der minder om det, de kan opnå hos luffartsselskaberne. Ikke mindst reservationer i bedre tid end nu. Der er vældig behov for at tale sammen, så produkter og vilkår passer branchen bedre end nu.

TEMA C

Kan tog og fly sameksistere?

Air France / KLM svarede:

Ja, på korte distancer tjener luffartsselskaberne ikke nødvendigvis penge, og det europæiske luftrum er vældig fyldt. Så kan passagererne tage toget til flyselskabets HUB, vil det være en fordel. Nattogene er derimod mere en direkte konkurrent med typiske flyruter.

KLM har kunnet mærke den grønne bølge og har markedsført sig som mere grønt end andre luffartsselskaber. Det er der vist intet der tyder på at de er; i al fald har de i Holland tabt en sag anlagt mod dem for falsk markedsføring.