

An illustration of a blue train with a face on the tracks at night. The train has a large head with eyes and a mouth, and it is pulling a passenger car. The tracks curve through a green landscape under a dark sky with a yellow crescent moon and two yellow stars. The title text is overlaid on the upper part of the image.

Et comeback for internationale persontog i Europa?

OBS: Nogle fotos er
"ødelagt" af hensyn til
uklar copyright

Poul Kattler

Rådet for Bæredygtig Trafik og Back-on-Track, Europe

Rasmus Høeg

Hvad karakteriserer europæisk togdrift siden 1985 til nu?

**Europæisk liberalisering af jernbanerne,
Fire jernbane ”pakker”, netop afsluttet**

1985	Passagerer	Samfundsmæssig forpligtigelse	Statsmonopol
2019	Kunder	Kontraktlig, juridisk aftale	Private virksomheder



CityNightLine lukninger,
trin et:
November 2014, Kbh. H.



CityNightLine lukninger,
trin to:
Berlin december 2016

Det danske nattog i 2013 (kilde: DSB)

Fig. 7: Sammensætning af ét sæt nattog

	Pladser	Pladser inkl. belægningsgraden	Antal vogne i et heltog	Antal passagerer i et gnst. nattog
Liggevogn	40	25	6	151
Sovevogn	22	14	4	55
Siddevogn	50	32	3	95
			i alt 13	301
Årlig gnst. belægningsgrad *		0,63		

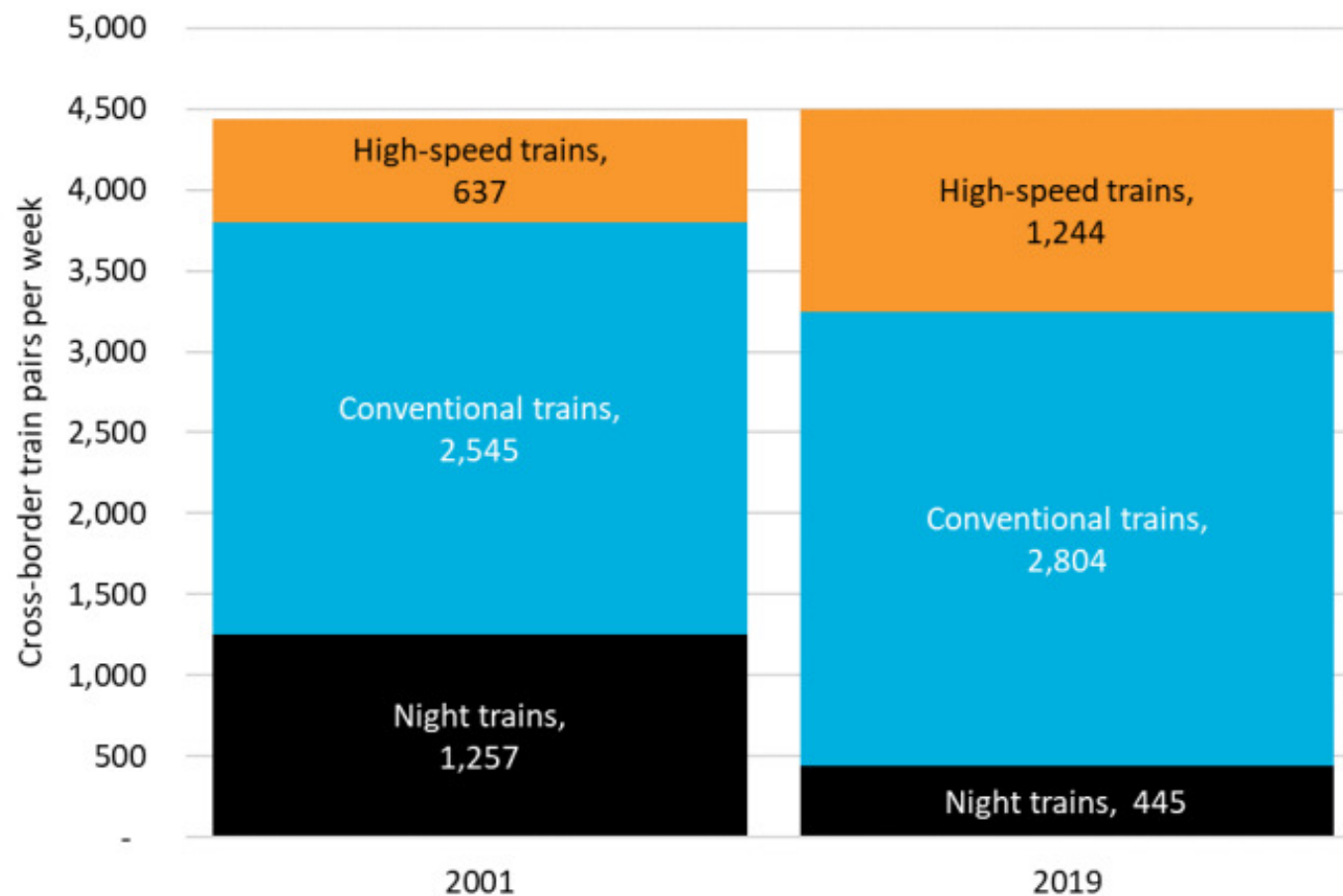
* Baseret på belægningen i nattoget, der kørte til november 2014



Hvad gik der galt for langdistance internationale nattog?

- Fokus på PSO-dækket regionaltrafik
- Fokus på højhastighedstog
- Manglende re-investeringer i materiellet – ret gammelt
- Kompliceret forretning at drive nattog – kræver dedikeret organisation
- Manglende markedsføring
- Billige fly

Figure 3.1: Long-distance cross-border trains pairs per week, 2001 and 2019



Source: European Rail Timetable 2001 and 2019, KCW and Steer analysis.

Note: chart excludes night trains operating less than once a week, day trains operating fewer than five times a week, and any trains operating for less than six weeks a year.

Note: chart also excludes a small number of overnight services, operating between 02:00 and 02:59, not consisting partly or wholly of night train rolling stock.



Eurostar og Thalys

- Har snuppet det meste flytrafik i trekanten fra hhv. Paris-London (3½ t.) og Bruxelles-London (3 t.) og Bruxelles-Paris (1½ t.)





TGV Lyria

- Meget populært fra hhv. Lausanne og Zürich til Paris (4.t.)

Korridoren Paris - Frankfurt

- Da HSL Paris Est via Strasbourg og Karlsruhe til Frankfurt åbnede (4 t.) er den også blevet populær.

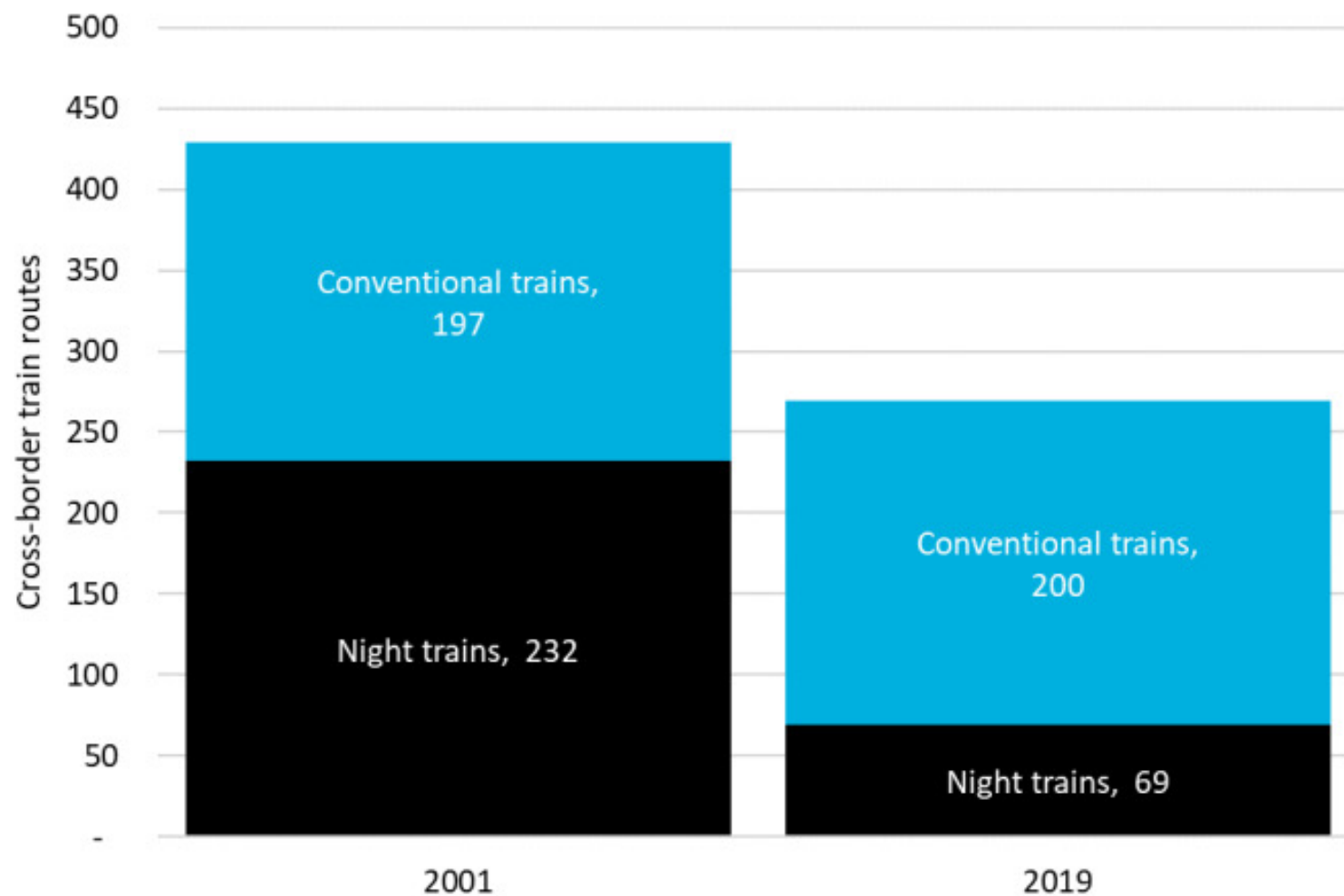


TGV Paris-Barcelona

- Denne rute er ikke så benyttet, der er simpelthen for langt for en dagtur (7 t.)



Figure 3.2: Long-distance cross-border origin-destination pairs served, 2001 and 2019



Dertil skal lægges nationale nattog, især Frankrig, England, Norge, Sverige, Italien og Østeuropa

Source: European Rail Timetable 2001 and 2019, KCW and Steer analysis.

**Amsterdam - Berlin:
Langsom (godt 6 t.)**

**Tyskland - Polen:
meget få forbindelser**

**Hamborg – Köln:
Langsom (4 t.)**

**Hamborg – Prag:
Langsom (6 t. 45 m.)**

Hurtigste ICE Hamborg-Zürich 7 t. 40 m.



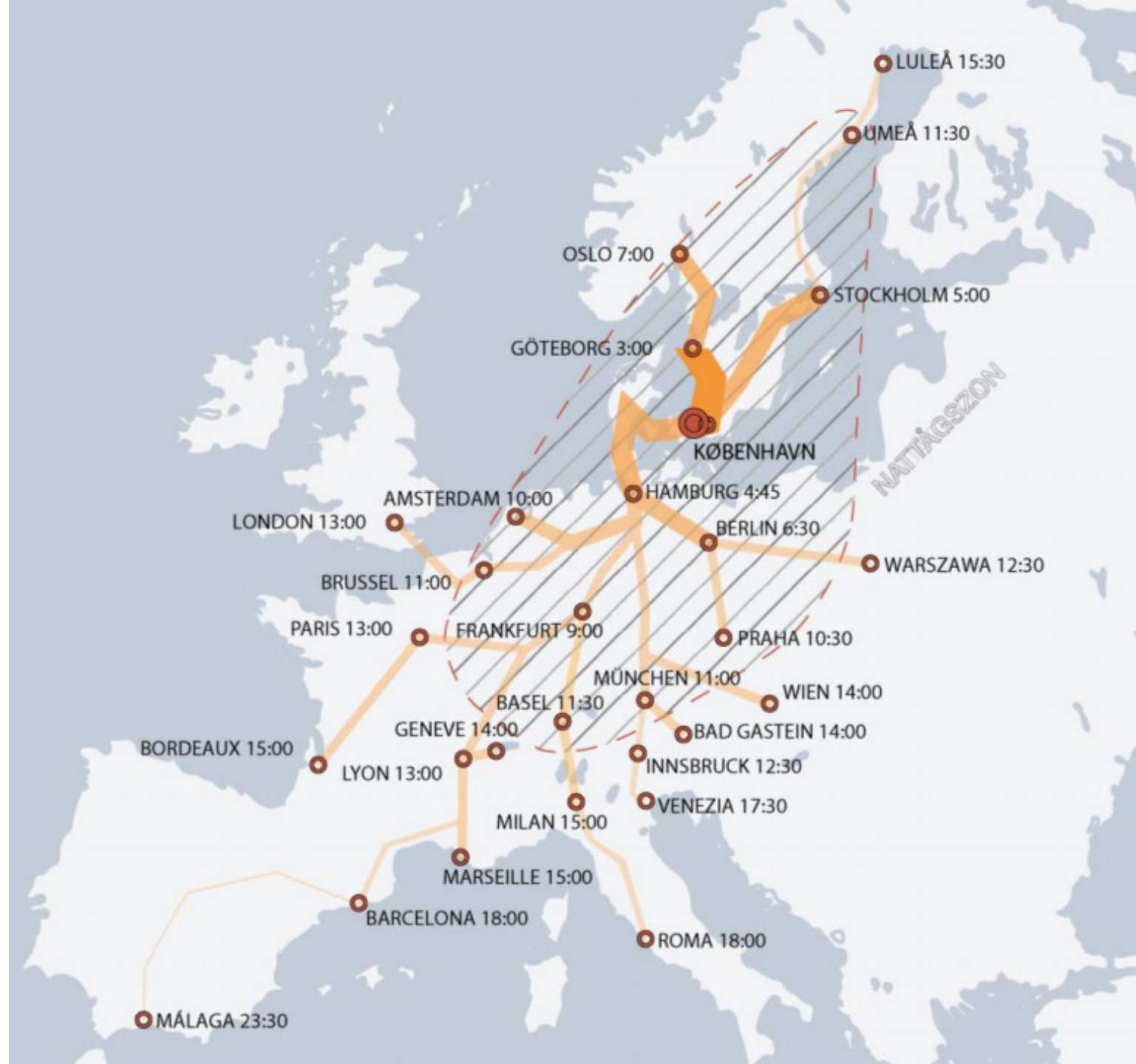
Hvad virker til gengæld godt?

- **NightJet** fra Hamborg Hbh. til
- Basel - Zürich afg. 20:50
- München – Innsbruck afg. 20:29
- Wien afg. 20.29
- (tog fra København ank. 20:02)
- Er i Zürich 9.05

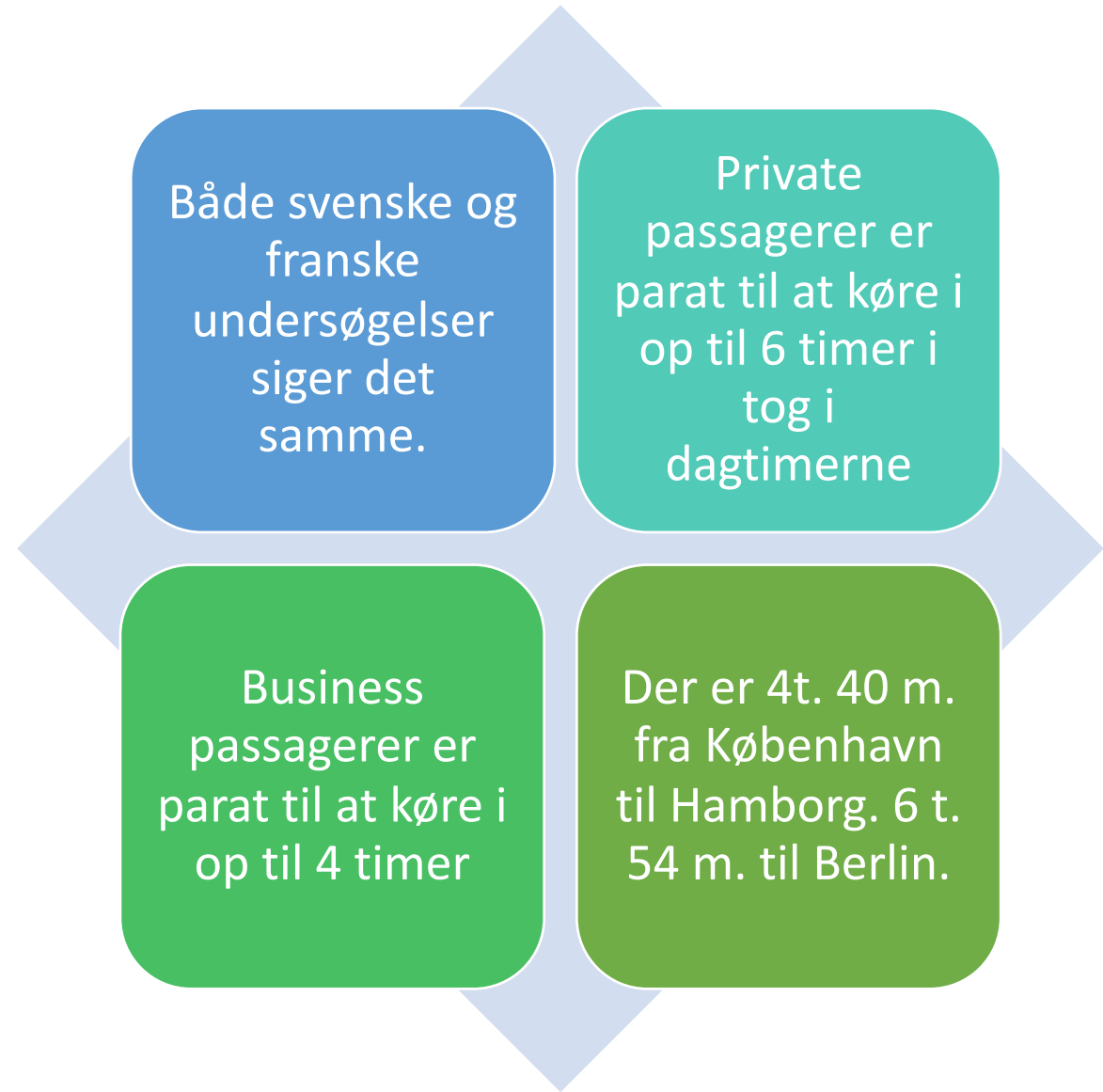
Rejsebureau rejsende med toget
fra Zürich til Hamborg, afg. 19:59

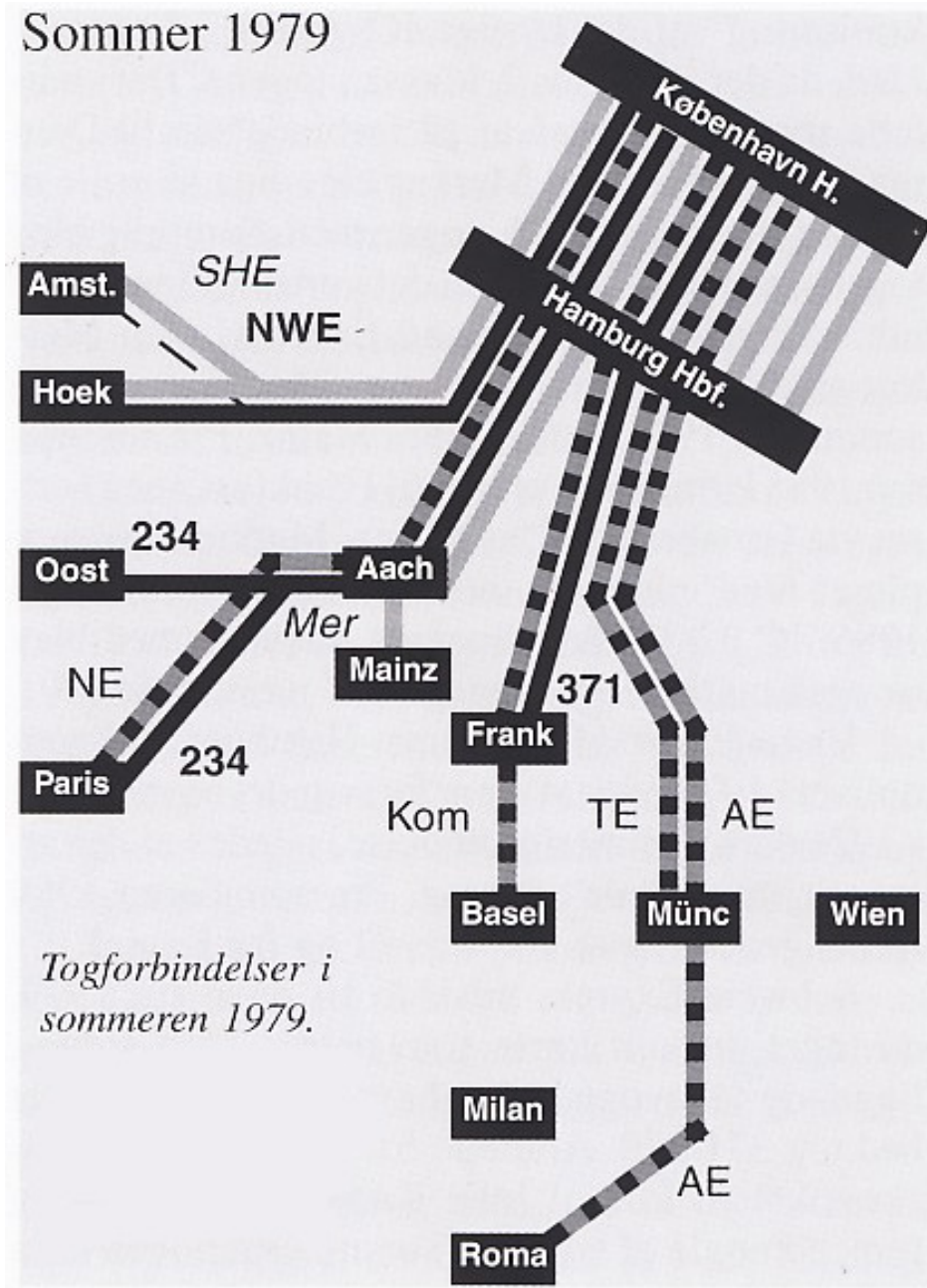


12 timer fra København i tog



4-6 timer
maksimalt i
dagtog





Sådan var der direkte tog sydpå i 70'erne

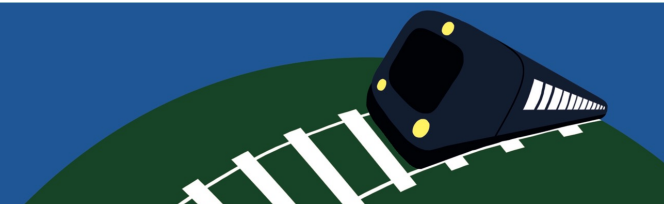
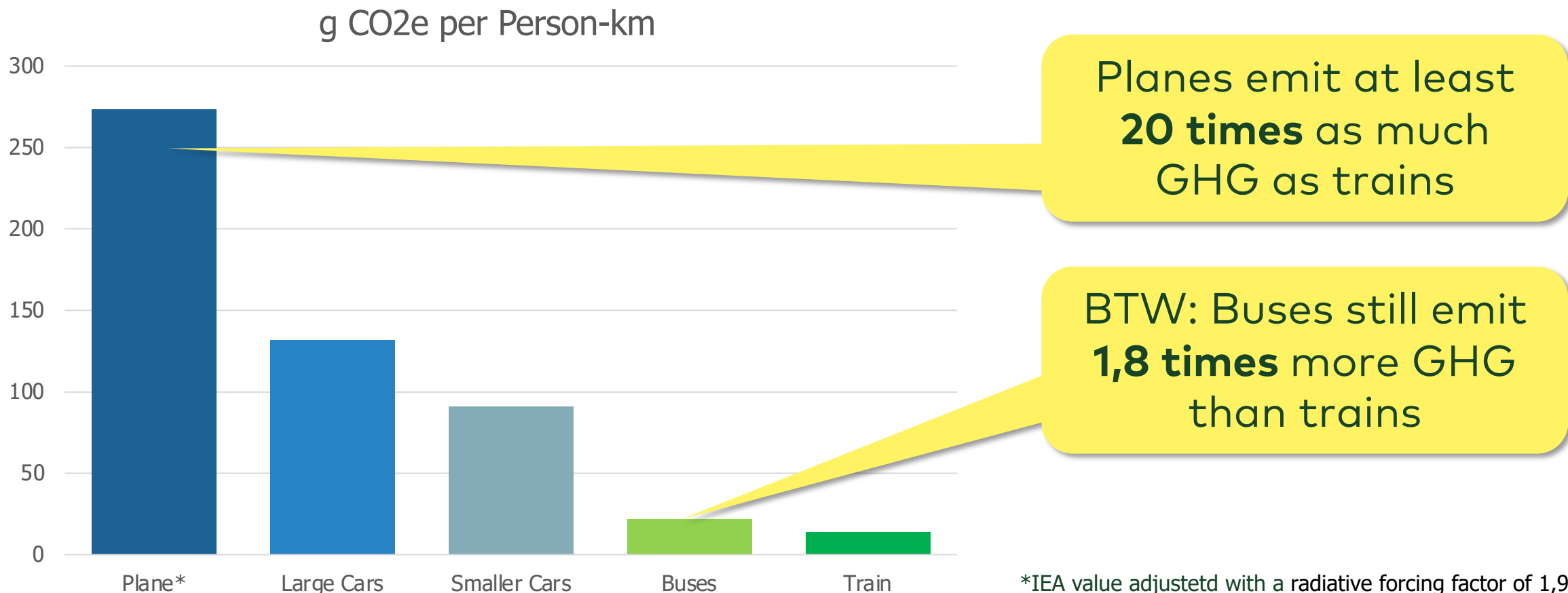
Og derudover direkte vogne til flere destinationer: Ventimiglia, Chur, Mittenwald

Ta' natten i brug som rejsetid

- Tid til en snack og godnat øl i en time.
- Tid til kaffe og morgenmad i en time.
- Rejsetiden opleves som to timer, men var måske 10 timer



GHG emissions: Rail vs. Aviation





Long-distance cross-border passenger rail services

Final report

Study Contract
MOVE/2020/OP/0013

Written by Steer and KCW
October – 2021

steer

kcw

“Denne handlingsplan har til formål at fremme fjern- og grænseoverskridende jernbanetjenester. Da nattog kører over lange afstande og ofte krydser grænser, vil de drage fuld fordel af foranstaltningerne i denne handlingsplan.”

STEER & KCW rapporten baggrund for EU-kommissionens Action Plan 14.12. 2021

- Ret kort handlingsplan (18 sider)
- Citater kommer herfra.



Tilstrækkelig adgang til rullende materiel

- CityNightLines liggevogne var fra 1970, genbruges nu fx hos Snälltåget.
- Dobbeldækkersovevognene var fra 1997
- En-etages sovevognene var fra 2003-5 – 42 meget interessante vogne



For sømløse grænseoverskridende forbindelser

- “Grænseoverskridende tog er ofte tilsidesat i forhold til indenlandske tog i konkurrencen om knap kapacitet. Dette påvirker også nattoget, der kører ind på større stationer under spidsbelastningstrafikken om morgenen.” (Side 10)



Baneafgifter

- “Høje og forskelligartede sporadgangsafgifter (infrastrukturafgifter) på tværs af grænserne, især i form af avancer, er en afgørende omkostningsfaktor og kan hindre etableringen af nye tjenester og kan hindre at der tiltrækkes nye aktører og private investeringer.”





At kunne
finde og købe
togbilletter



Passagerrettigheder

- “For at gøre grænseoverskridende togrejser attraktive, skal passagerer også beskyttes under hele rejsen. Den nye forordning om jernbanepassagerrettigheder, der blev vedtaget i april 2021, indførte for første gang en forpligtelse til at tilbyde gennemgående billetter fra juni 2023, men på et ret begrænset grundlag.”



Lige vilkår med andre transportformer “Level playing field”

- Ændringer af emissionshandel (ETS) og energibeskatning af fossilt flybrændstof
- Momsfritagelse af tog
- EU-lande kan begrænse lufttrafikken på nogle ruter, hvis der findes mere bæredygtige transportformer



PSO – ordninger

- I hvilket omfang er det nødvendigt?
- “For forbindelser eller netværk, hvor markedet (endnu) ikke er i stand til eller villig til at tilbyde tjenester, som anses for nødvendige for sammenhængskraft eller på anden måde ønskeligt for samfundet, kan kompetente myndigheder anvende en public service-forpligtelse (PSO) og tildele offentlige tjenestekontrakter (PSC) til jernbaneoperatører” (Side 4)

Hvordan er starten gået?

- Snälltåget fortsætter med Berlin i sæsonen og Salzburg i skisæson
- Svenskere til Hamborg med svensk statstilskud
- Det mislykkede udbud Malmö-Bruxelles

- Nattog må (igen) gøre København H. til et hub for skandinaviske passagerer. Ikke kun i retning af **Bruxelles-Amsterdam-Paris-London**, men også i retning af **Mannheim-Basel-Zürich; München-Innsbruck og Wien**, hvor hverken SJ eller Snälltåget har udvist nogen interesse for at køre med nattog.
- Der bør afsættes en tilstrækkelig stor økonomisk pulje til formålet (PSO) og lægges en plan i samarbejde med de lande og delstater, der får fordel af togene. Det står i Trine Bramsens magt at få dette til at ske.

CO2-besparelser ved nattog (igen)

- Ganger vi nattogets 300 passagerer med 365 dage og med to (returløbet), så kan en nattogsroute med denne belægningsgrad stå for 220.000 rejser. De 300 netto passagerer per tog skal sammenholdes med europæiske fly, der i gns. flyver med 88 netto passagerer.
- Flyvninger i Europa i afstande som de, nattoget typisk kører, medfører ca. 200 kg CO₂e pr. tur. Et nattog året rundt sparer derfor klimaet for 22.000 t. CO₂e.
- Danske Klimarådet har foreslår CO₂-pris på 1.500 kr. per ton. Så er klima reduktions værdien af et nattog er ca. 33 mio kr. pr. år.

2/3 af flyrejser indenfor 1.500 km?

- 7,5 mio årlige rejser til destinationer, hvor der kan køre nattog med eksisterende skinner. Hvis nattogene tog 2/3 heraf, så vil der afgå ikke mindre end 20-30 nattog fra København hver aften i 2030. Nogle mod Skandinavien, men de fleste sydpå via hhv. Padborg og Femern.
- Er det vildt? Måske, men det er også vildt ikke at tænke denne tanke!
- Frem mod 2050 med højhastigheds skinner og –tog kan destinationer 2.500 km væk også nås i løbet af en lang nat. Europæisk kapacitetsudvidelse...

BACK ON TRACK A European network to support cross border night trains
Danmark



Passagertransport til udlandet



Foto af højhastighedstog i Bruxelles til hhv. London (bagerst), Paris (i midten) og Frankfurt (forrest).

Denne rapport er udarbejdet af **Back-on-Track, Danmark** med bistand fra Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH og Vedvarende Energi.
Forfattere: Poul Kattler, Jacob Thommesen, Niels Wellendorf, Gunnar Olesen og Niels Bech.

København d. 24.4. 2020

Back-on-Track, Danmark e-mail: danmark@back-on-track.eu Side 1



Nattogskampagne i Europa: Back-on-Track

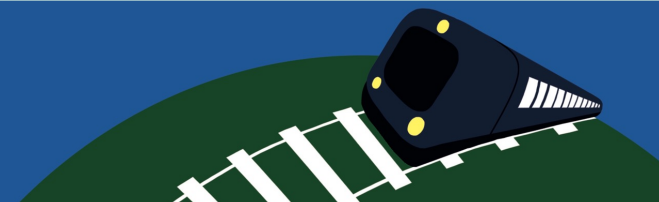


Realistisk europæisk potentiale

- Foråret vil bringe en Back-on-Track kampagne baseret på studier af hvor meget reduction af CO2e nattoget realistisk kan bidrage med.
- Det politiske niveau vil ikke lægge ambitiøse mål på transportområdet.



#1.4%overNight



Tak for opmærksomheden, spørgsmål

På Folkeuniversitetet 4 dobbeltlektioner
mandage startende 24.10. i år

”Teknologi og oplevelser med verdens tog på tre kontinenter”

- poul@kattler.dk
- www.kattler.dk
- www.baeredygtigtrafik.dk
- www.back-on-track.eu