

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 19. december 2018
J. nr. 2018-6360

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 26. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra det samlede udvalg.

Spørgsmål nr. 137:

Ministeren bedes kommentere materialet fra Miljøorganisationen Vedvarende Energi vedrørende genindførelse af nattog mellem Danmark og andre europæiske lande, jf. TRU alm. del - bilag 77.

Svar:

Jeg vil lægge ud med at fremhæve, at vi fra dansk side med Femern Bælt projektet og opgradering af de tilstødende banestrækninger i Danmark – henholdsvis aftale om det samme i Tyskland – gør en stor indsats for at forbedre grundlaget for en modernisering af den internationale passagertogstrafik.

Ovenstående sikrer på sigt mulighed for en hurtigere og nemmere tilgængelighed til indfaldsporten for det europæiske toget i Hamborg. Generelt investeres der i disse år massivt i jernbaneinfrastrukturen i Danmark. Det vil komme den nationale togtrafik til gode, ligesom det vil skabe bedre rammer for den internationale passagertogstrafik.

I forhold til Vedvarende Energis materiale omkring nattog til Europa skal jeg henvise til den gældende DSB-kontrakt, der er udformet med afsæt i fastsættelsen af overordnede minimumskrav til omfanget af den togtrafik, som DSB skal udføre.

DSB er i henhold til disse minimumskrav ikke forpligtet til at køre nattog sydpå fra Danmark. Kontrakten forhindrer dog ikke DSB i at genindføre nattog til destinationer i Europa, såfremt DSB vurderer, at der skulle være grundlag for en sådan betjening. Jeg har derfor forelagt spørgsmålet for DSB, som oplyser følgende:

”DSB har vurderet forslaget fra miljøorganisationen Vedvarende Energi. Som udgangspunkt er vi enige i, at der er spændende perspektiver i tanken om at genindføre nattog mellem Danmark og andre europæiske lande. Vi antager, at nattog i denne sammenhæng er tog, hvor der er mulighed for at etablere sovepladser til kunderne.



Det er imidlertid vores vurdering, at der på nuværende tidspunkt ikke er et forretningsmæssigt grundlag for at genindføre nattog med liggevogne mellem Danmark og andre europæiske lande. Det skyldes blandt andet, at DSB ikke har det pågældende materiel til rådighed, og der for DSB ikke er økonomi i at køre de pågældende nattog. Det skal samtidig bemærkes, at DSB ikke jf. trafikkontrakten med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er forpligtet til at køre nattog til andre europæiske lande.

Da DSB i sin tid stoppede med at køre nattog til blandt andet Amsterdam og Prag, var det fordi, at driften af de pågældende nattog ikke var rentabel for DSB.

Det bemærkes, at DSB i højsæsonen kører et nattog med IC3 materiel. Genindførelse af nattogsbetjening med liggevogne vil dog kræve, at DSB indkøber yderligere materiel, end det som allerede er planlagt. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at der vil være tale om en større investering i nyt materiel, som vil blive "låst" til de pågældende afgange, da materiellet ikke kan anvendes på andre strækninger, eksempelvis indenfor Danmarks grænser. Endvidere kan de pågældende nattog ikke anvendes flere gange i løbet af dagen, som tilfældet er med eksempelvis DSB's intercitytog.

Vi har valgt at fokusere vores fremtidige internationale indsats på at betjene forbindelsen mod Hamborg via den kommende Femern Bælt-forbindelse (som forventes at stå færdig i 2028). Vi vil indsætte nye lokomotiver og vogne på strækningen, der allerede ventes i drift i løbet af 2022 og 2023. På nuværende tidspunkt kører vi flere daglige afgange til Hamborg. Med det nye materiel forventer vi, at køre med to timers drift, når Femernforbindelsen er færdig. Dermed foretager vi en kraftig opgradering af den internationale København-Hamborg-forbindelse med henblik på, at Danmark bliver koblet på det internationale jernbanenetværk.

Det har ikke været muligt for DSB at finde en forretningsmodel for et økonomisk bæredygtigt nattogskoncept. Vi er imidlertid åbne overfor en evt. henvendelse fra en anden operatør, som ønsker at indgå et samarbejde herom. I en evt. dialog vil en lang række forhold af teknisk karakter skulle afdækkes i forhold til materiel, personale, infrastruktur og økonomi, førend DSB kan udtale sig mere konkret".

Med venlig hilsen


Ole Birk Olesen