



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

Bagsværd, den 14. juli 2014

Jeppe Kofod
Christel Schaldemose
Ole Christensen
Morten Helveg Petersen
Bendt Bendtsen
Margrete Auken
Rina Ronja Kari
Morten Messerschmidt
Rikke Karlsson
Anders Primdahl Vistisen
Jørn Dohrmann
Ulla Tørnæs
Jens Rohde

Skal det virkelig være nat med europæiske nattoget?

Kære Bendt Bendtsen,

Rådet for Bæredygtig Trafik har med beklagelse erfaret, at der er planer om at nedlægge nattoget, der udgår fra København med Basel, Köln/Amsterdam og Prag (over Berlin) som destinationer, fra køreplansskiftet i december. Nattoget indgår i et større samlet system af europæiske nattogsforbindelser.

Det forekommer os, at en sådan disposition vil stride mod EU's overordnede målsætninger på transportområdet, idet etableringen af velfungerende, grænseoverskridende transportnet længe været EU's politik, og en udvikling i denne retning har i en årrække været i gang inden for rammerne af det transeuropæiske transportnetværk (TEN-T). Der har samtidig været et stigende fokus på transportens skadelige virkninger på miljø og klima og behovet for at nedbringe CO₂-udledningerne fra transportaktiviteterne i EU. Det har ført til vedtagelsen af en række målsætninger og hensigtserklæringer og også til konkrete tiltag og foranstaltninger.

I en hvidbog om bæredygtig transport i EU hedder det fx: "With growing freight and passenger transport, pollution and congestion risk is aggravating. The European Commission is working towards a form of mobility that is sustainable, energy-efficient and respectful of the environment.

Our aim is to disconnect mobility from its adverse effects. This means, above all, promoting **co-modality**, i.e. optimally combining various modes of transport within the same transport chain, which is the solution for the future in the case of freight. **Technical innovation** and a shift towards the **least polluting** and most **energy efficient modes of transport** — especially in the case of long distance and urban travel — will also contribute to a more sustainable mobility."

(http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/index_en.htm).

Men kursen mod bæredygtig transport præges samtidig af tilbageslag, forhalinger, direkte benspænd og manglende vilje til at indse problemernes alvor og handle derefter. Og stærke lobbyinteresser er som bekendt på spil inden for den motoriserede trafik, bilindustrien og flyindustrien.

Man må imidlertid gå ud fra, at mange parlamentarikere, EU-valgte såvel som nationale, og også Kommissionen, indser det rimelige og positive i en omlægning af transporten i mere klima- og miljøvenlig retning og følgelig aktivt engagerer sig i udbygningen af den kollektive trafik, ikke mindst den skinebårne trafik, i EU og på tværs af EU's indre grænser.

Det kan desuden tilføjes, at det med en fast Femern-forbindelse vel også er hensigten at udbygge de internationale passagertogforbindelser, herunder nattog. En nedlæggelse af nattogsforbindelsen fra Danmark, som der nu er planer om, vil imidlertid modvirke intentionen om udbygning af den internationale togtrafik, da mange i så fald vil fravælge toget og i stedet benytte sig af andre og mindre miljøvenlige transportformer som bil og fly.

Et muligt stop for nattogstrafikken fra Danmark må helt klart vække bekymring, men nattogets ophør bør ikke kun betragtes som en enkeltstående indskrænkning af togtrafikken på tværs af grænserne. Det er en del af et større mønster. Det er nemlig generelt et problem, at der mange steder i Europa sker forringelser af de internationale togforbindelser som følge af konkurrenceudsættelsen. Vi er nemlig vidne til, hvordan tidligere samarbejder på tværs af landegrænserne nu udvikler sig til indbyrdes konkurrence, hvor de enkelte landes jernbaner bevidst modarbejder, at andre landes jernbaneselskaber kører tog i konkurrence med dem. Og med den konsekvens, at det mange steder stort set er umuligt at købe billetter hos det nationale togselskab til udlandsforbindelser. Man skal således, som passager, købe billetter flere steder, hvis man vil rejse med toget til udlandet.

Det er samtidig et problem, at grænseoverskridende jernbanetrafik for det meste anses som "fri trafik", der skal kunne køre uden tilskud, hvilket ofte ikke er muligt. Der bør derfor i EU-

sammenhæng arbejdes for, at også grænseoverskridende trafik kan køres som "social servicetrafik" (hvis denne benævnelse stadig kan anvendes) på kontrakt med de enkelte landes trafik købere. Sådan som det f.eks. er tilfældet med Øresundstogene.

Selvfølgelig kan man indvende, at det ikke er parlamentarikernes og EU's problem, at togselskaberne vælger at droppe grænseoverskridende nattogsforbindelser i EU. I vil kunne anføre, at togselskaberne og operatørerne i overensstemmelse med det indre markeds logik må disponere deres ressourcer og tilrettelægge deres udbud af afgange på skinnerne og betjening af destinationer etc. efter det markedsbestemte vilkår og indholdet af de aftaler og kontrakter, der måtte være indgået på nationalt niveau med ministerier og offentlige myndigheder mv. At efterspørgselstilpasningen kort sagt må være det afgørende element.

Men det er for nemt bare at overlade det til togselskaberne i EU-landene at agere og servicere togbrugerne på de bestående rammevilkår og så ellers lejlighedsvis hylde intentionerne om en "grønnere og mere bæredygtig transport" og regne med, at den hellige grav er velbevaret.

For når der findes grundlæggende traktatfæstede og EU-lovgivnings-forankrede politikker erklæringer og målsætninger om udbygning af grænseoverskridende transportinfrastrukturer og fremme af europæisk mobilitet, passager- og godsstrømme etc. etc., så må man også i EU-regi, og fra EU-Parlamentets side, følge med i de konkrete udviklinger på transportområdet, i dette tilfælde togtrafikken på tværs af grænserne i EU. Og have opmærksomheden henledt på, om målsætninger efterleves i praksis og sikre, at der ikke sker tilbageskridt eller søsættes tiltag mv., der direkte modarbejder de intentioner, der er udtrykt i de overordnede målsætninger og erklæringer.

I Rådet for Bæredygtig Trafik blev vi opmærksomme på problemet med bevarelsen af europæiske nattogsforbindelser efter modtagelsen af en e-mail fra Jonas Ryberg (17.06.2014), som bl.a. skriver:

Hallo,

Firstly I hope it is OK if I write in English. My name is Jonas Ryberg, living in Sweden, and I am one of several people and organisations engaged in campaigns to support and promote passenger rail. Especially medium- and long-distance services which today are being reduced across Europe. I have for example been engaged in the attempts to save the Stockholm-Malmö night train which have seen some success.

However, one of the most problematic cuts to passenger rail in the near future involves Denmark. As you might be aware of Deutsche Bahn are proposing to cancel the København - Amsterdam / Basel / Prague night train from December 2014. This is a vital link for Scandinavia to the continent and cancelling it would make it more or less impossible to travel by train to Brussels or Paris.

Selvfølgelig er der, som Jonas Ryberg også er inde på, behov for en indsats på græsrodsniveau for at øge opmærksomheden omkring dette presserende problem inden for den grænseoverskridende kollektive trafik. Og omtale i medierne. Men togbetjeningen om natten, opretholdelsen af transporten på skinner i sovevogne, liggevogne m.m. fra København til centrale europæiske storbyer, bør efter vores opfattelse så sandelig også have de folkevalgte og EU-parlamentarikernes bevågenhed. Det er faktisk således - som det fremgår af en kommentar af Kurt Hultgren, Resenärsforum i Sverige (<http://resenarsforum.se/popup.asp?id=592>) - at European Passengers' Federation (EPF) agter at gå videre med nattogsagen over for Kommissionen (den relevante kommissær) og Parlamentet. Dette initiativ er med til at understrege problemets europæiske rækkevidde og relevans.

Vi beder dig derfor om en tilkendegivelse af din holdning til bevarelsen af nattoget og mulige initiativer i denne forbindelse. Hvordan ser du som dansk EU-parlamentariker på nattogsproblematikken og udsigten til, at nattogsforbindelser til og fra København forsvinder helt, sådan som der lægges op til det fra togoperatørernes side? Hvad er din holdning til nattoget og dets eksistensberettigelse? Og hvordan rimer nedlæggelsesplanerne sammen med læbebekendelserne til grænseoverskridende mobilitet på bæredygtige vilkår i Europa, øget fossilfrihed og grønnere transportløsninger og opretholdelse af attraktive alternativer til bil og fly, når man begiver sig på rejse ud i Europa? Er det en sag, der, set i din optik, bør gøres noget ved, og, i bekræftende fald, hvad agter du som EU-parlamentariker at foretage dig i denne sag? Er det, kort sagt, OK at lade togselskaberne sløjfe nattogsforbindelserne ud i Europa?

Med venlig hilsen

Leif Kajberg, næstformand