

nuværende liggevoerne, der har langt det største passagerantal i nattogene, er så gamle, at de ikke vil kunne istandsættes, så de kan godkendes til kørsel i tunnelen. Sovevoerne blev oprindeligt lejet for perioden frem til ibrugtagning af den faste forbindelse, idet det var forudsat, at trafikken med nattog så skulle ophøre. Da ibrugtagning af den faste forbindelse blev udskudt, købte DSB vognene, fordi det var billigere end at videreføre lejemålet.

DSB vil skulle investere 16-17 mio. kr. i nyt eller ombygget materiel til nattog, hvis det skal videreføres i den form, det har med både ligge- og sovevoerne. Det årlige underskud for et direkte nattog Frederikshavn-København anslås af DSB til at blive på minimum 9-10 mio. kr. Det skyldes, at nattogets økonomiske fundament ikke blot har været betjening af Nordjylland, men også af Vest- og Midtjylland. Herfra bliver rejsetiderne så korte til København, at et nattog ikke kan forventes benyttet fra disse områder. Rejsetiden mellem Esbjerg/Århus-København vil komme ned på ca. 2½ time med lyntog, og de tidligste vil ankomme til Hovedbanegården kl. 7.17. I modsat retning vil de første tog være i Århus kl. 8.08 og i Esbjerg kl. 8.33.

I den forbindelse bør det også bemærkes, at der efter Storebæltsforbindelsens åbning kommer flere direkte intercitytog i de sene aften-timer.

Det er derfor DSB's vurdering, at der med de forkortede rejsetider ikke vil være et tilstrækkeligt kundeunderlag til, at nattoget kan videreføres på det hidtidige økonomiske grundlag, hvor der har været balance mellem indtægter og udgifter. Derfor finder DSB det ikke økonomisk forsvarligt fortsat at udbyde et nattogetsprodukt, som de kalder det.

Som erstatning for nattoget er det meningen, at nat-IC-toget, der kører natten efter søndage og helligdage, fortsætter og udvides til også at køre natten mellem fredag og lørdag.

#### Lene Espersen (KF):

Jeg vil gerne indlede med at spørge ministeren, om det er ministeren, der har givet tilladelsen til DSB til at stoppe nattogetrafikken bl.a. fra Nordjylland til hovedstaden. Jeg vil gerne have et helt klart svar fra ministeren på, om ministeren har været involveret i den her beslutning, om ministeren har givet sin tilladelse eller overhovedet ikke har været involveret i beslutningen.

#### Jes Lunde (SF):

Jeg vil gerne spørge ministeren, om ikke ministeren er enig i, at det vil være en alvorlig forringelse af trafikbetjeningen af Nordjylland, hvis de her nattog forsvinder. Jeg er sådan set enig i, at det godt kan være, at en del af kundegrundlaget vil falde væk i Århus og andre steder, som ligger tættere på København, men for Nordjyllands vedkommende er der jo stadig væk så lange afstande, at denne type togforbindelse vil være særdeles relevant fortsat.

Og når ministeren så siger, at det har været forudsat i forbindelse med Storebæltsplanerne, at nattogetdriften ville ophøre, så vil jeg gerne vide, om det er noget, der har været en politisk drøftelse af, altså om det er forudsat i den forstand, at forligspartierne bag Storebæltsforbindelsen har været enige om at afskære Nordjylland fra nattogetskørsel, når røret under Storebælt åbnedes, eller om det er noget, som man bare internt i DSB har forudsat.

#### Frank Aen (EL):

Det, jeg gerne vil vide, er, om ministeren vil svare på den sidste del af fru Lene Espersens spørgsmål, om det her er omfattet af et forlig med Venstre og De Konservative. Når jeg interesserer mig for det, så er det selvfølgelig, fordi hvis der skulle vise sig et flertal i Folketinget uden om regeringen til at opretholde nattogetsforbindelsen til Nordjylland, kan vi så være sikre på, at regeringen både vil og kan bøjse sig for et sådant politisk ønske?

#### Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg er ikke blevet spurgt om det her, og jeg mener heller ikke, Trafikministeriet er blevet spurgt om det fra DSB's side. Det er mig bekendt en beslutning, der er truffet i DSB's ledelse, og den har altså bygget på det, der er oplyst til mig om, at det var forudsat, da man lavede Storebæltsaftalen, at det ville være en konsekvens af det.

Det var måske også en af grundene til, at der dengang fra Nordjyllands side blev gjort en særlig indsats for, at der på anden måde blev taget hensyn til Nordjyllands trafikforhold i forbindelse med Storebæltsaftalen. Og så vidt jeg kan se, er det altså også sådan, at man dengang kun lejede sovevoerne, indtil baneforbindelsen under Bæltet var etableret. Og det viser også for mig, at det har været noget, man hele tiden har regnet med ville ophøre her. Men jeg er enig med hr. Jes Lunde i, at for nogle mennesker bli-