

udskiftning. Etableringen af forbelastningen på et tidspunkt før det endelige ekspropriationsindgreb kan fastlægges, er blevet anset for nødvendigt for at sikre anlægsarbejdets behørlige fremme.

Ejeren har inden arbejdets påbegyndelse fået udbetalt 270.000 kr. med tillæg af renter i erstatning for det afståede areal som et á conto beløb af den samlede erstatning, der først vil kunne fastsættes senere. Derudover har ejeren fået en erstatning for midlertidige driftsulemper i op til 2 år på 40.000 kr.

Ifølge Vejdirektoratets oplysninger blev ejeren ved en detailbesigtigelsesforretning i maj 1996 gjort bekendt med ekspropriationsindgrebets omtrentlige omfang, herunder afskårne arealer, planer for jordfordeling, fremtidige adgangsforhold samt forventede tidsplan. Ved forretningen fremsatte han ønske om ændrede adgangsforhold og ændring af motorvejsanlæggets afvandingsforhold. Vejdirektoratet har efterfølgende ændret projektet, så begge ønsker har kunnet imødekommes. Ejeren er gennem møder med Vejdirektoratets tilsynspersonale og gennem telefonsamtaler med de projekterende ingeniører løbende blevet holdt orienteret om projektets stadi, fremdrift og tidsplan.

Jeg finder på baggrund af de oplysninger, jeg har fået, ikke anledning til at kritisere hverken Vejdirektoratet eller Kommissarius for håndteringen af den konkrete sag.

Jeg mener imidlertid, at der kan være grund til at se nærmere på de mere principielle aspekter, som sagen rejser.

Som det formentlig er spørgeren bekendt, har jeg for nylig besluttet at nedsætte et udvalg, der skal overveje, hvordan borgernes velfærd kan styrkes i forbindelse med gennemførelse af større anlægsprojekter. Jeg vil sørge for, at udvalget får kendskab til den konkrete sag, således at udvalget får mulighed for at inddrage de problemer, sagen rejser, i sine overvejelser.

#### Spm. nr. S 1546

Til trafikministeren (27/2 97) af:

**Jes Lunde (SF):**

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre fortsat nattogsforbindelse mellem Nordjylland og København?«

#### Begrundelse

Ifølge presseforlydender har DSB planer om at nedlægge nattogene under henvisning til, at Storebæltsforbindelsen overflødiggør nattog. Denne argumentation kan formentlig have sin fulde berettigelse for så vidt angår stationer i forholdsvis få timers afstand fra København. For Nordjylland er begrundelsen derimod helt uforståelig. Her vil nattogene fortsat være en særdeles relevant rejseforbindelse, fordi man heller ikke efter Storbæltsforbindelsens åbning vil have nogen chance for at ankomme til København i rimelig tid på dagen med en selv meget tidlig morgenafgang. Efter det for spørgeren oplyste, har nattogene til dato haft en god belægning med mange tusinde passagerer årligt. Der skulle derfor også være baggrund for fortsat drift til/fra de yderste egne af landet, så den planlagte serviceforringelse undgås.

#### Svar (19/3 97)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

DSB oplyser, at der i dag er i alt ca. 155.000 passagerer pr. år i nattoget. Heraf rejser 120.000 i liggevogn og de øvrige 35.000 i sovevogne.

De nuværende liggevogne, der har langt det største passagertal i nattogene, er så gamle, at de ikke vil kunne istandsættes, så de kan godkendes til tunnelkørsel. Sovevognene blev oprindeligt lejet for perioden frem til ibrugtagningen af den faste forbindelse, idet det var forudsat, at trafikken med nattog så skulle ophøre. Da ibrugtagningen af den faste forbindelse blev udskudt, købte DSB vognene, fordi det var billigere end at videreføre lejemålet. Sovevognene kan for et beløb, der er anslået til ikke under 100.000 kr. pr. vogn indrettes til tunnelkørsel. DSB vil derfor skulle investere betydelige midler i nyt eller ombygget materiel til nattog, hvis det skal videreføres i den form, det har i dag.

Nattogets økonomiske fundament har ikke blot været betjeningen af Nordjylland men og så Vest- og Midtjylland. Herfra bliver der så korte rejsetider til København, at et nattog ikke kan forventes benyttet fra disse områder. Det er derfor DSBs 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 forsat at udbyde et nattogsprodukt.