

to kørebaner på hver 9 meter mellem autoværnene, bestående af to kørespor på hver 3,5 m, to kantbaner på 0,5 meter samt to 0,5 meter brede nødfortove, ligesom der overalt skal være en frihøjde på 4,6 m.

Det er på dette grundlag, at Øresundskonsortiet har udbudt og nu indgået kontrakt for sænkningstunnelen.

Den i spørgsmålet omtalte dansk-svenske arbejdsgruppe behandler således ikke spørgsmål om tunnelanlæggets fysiske udformning og konstruktion. Arbejdsgruppen beskæftiger sig derimod som oplyst i min besvarelse af 3. august 1995 af spørgsmål nr. S 2203 med analyser af en række spørgsmål vedrørende sikkerhed, uheld, redning og rydning i Øresundsforbindelsens driftsfase, herunder også spørgsmål om transport af farligt gods.

Denne arbejdsgruppe afgiver rapport i 1996, hvilket ikke giver mig anledning til bemærkninger, idet der herefter vil være god tid til at drøfte og afklare nævnte spørgsmål, inden Øresundsforbindelsen åbnes, hvilket forventes at ske i løbet af år 2000.

### Spm. nr. S 970

Til trafikministeren (16/2 95) af:  
**Lene Espersen (KF):**

»Vil ministeren fremsende ministerens besvarelse af brev fra Nordjysk Dambrug v/Bodil & Karsten Johansen, Sæbygårdvej 66, Sæby, dateret 6. februar 1995?«

### Begrundelse

Som opfølgning på tidligere stillede spørgsmål nr. S 632, S 633 og S 634 har Nordjysk Dambrug udbedt sig en nærmere redegørelse for ministerens holdning til forureningsproblemet.

### Svar (28/2 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Mit svar af i dag på henvendelsen af 6. februar 1995 fra Nordjysk Dambrug vedlægges.

Trafikministeriet  
Den 28. februar 1995

Bodil Johansen  
Nordjysk Dambrug  
Sæbygårdvej 66  
9300 Sæby

Kære Bodil Johansen

I brev af 6. februar 1995 har De rettet henvendelse til mig vedrørende forureningen af Nordjysk Dambrug, som er sket i forbindelse med anlægsarbejderne på motorvejen Syvsten-Frederikshavn.

De nævner i Deres henvendelse mit brev af 5. januar 1995 til folketingsmedlem Jens Risgaard Knudsen samt mit svar af 20. januar 1995 på de spørgsmål, folketingsmedlem Lene Espersen har stillet mig i samme sag. Jeg går derfor ud fra, at De har fået kopi af disse svar. Jeg går endvidere ud fra, at De er bekendt med de nye spørgsmål, som Lene Espersen har stillet mig den 16. februar 1995.

Jeg har ved min gennemgang af sagen noteret mig, at både De og Vejdirektoratet er repræsenteret ved advokat, og jeg er bekendt med, at der mellem advokaterne har været ført en ganske omfattende brevveksling med henblik på at finde en løsning.

Jeg har fået oplyst, at der nu er enighed om de spørgsmål, som de udpegede skønsmænd skal besvare, og at syns- og skønsforretningen er berammet til at skulle finde sted den 1. marts 1995.

Jeg mener således at kunne konstatere, at sagen er kommet et betydeligt og forhåbentlig afgørende skridt nærmere en løsning.

Vejdirektoratet har erkendt at være erstatningsansvarlig for tab, som dambruget efter den 19. september 1994 måtte have lidt eller vil lide som følge af uafværgelige forureninger fra motorvejsbygget.

Om baggrunden for, at der endnu ikke fra Vejdirektoratets side er fremsat et konkret erstatningstilbud, skal jeg henvise til det, jeg har anført i mit svar af i dag på spørgsmålene S 971 og S 972 fra folketingsmedlem Lene Espersen, hvoraf jeg vedlægger kopi til Deres orientering.

For så vidt angår spørgsmålet om bevis for forurening af dambruget, har Vejdirektoratet oplyst, at man ofte ikke har kunnet konstatere hverken svigtende afværgeforanstaltninger eller