

get nogen beslutning om at indstille nattoget mellem Oslo og København.

Danmark har sammen med Sverige og Norge deltaget i en nordisk arbejdsgruppe for styrkelse af jernbaneforbindelserne i Skandinavien, herunder styrkelse af togtrafikken mellem de skandinaviske hovedstæder.

Den overordnede styrkelse af togtrafikken i Skandinavien sigter mod en samlet forøgelse af antallet af togpassagerer, hvilket forhåbentlig på sigt også vil have en afsmittende virkning på nattogsområdet og hermed også øge lønsomheden for hele nattogsprojektet.

Nattogsforbindelserne fra Oslo til København og Stockholm til København drives for egen regning og risiko fra norsk og svensk side. DSB sørger for at de norske og svenske tog bliver videreført fra Helsingør til København og omvendt. Herudover er Danmarks rolle at styrke bindeledet til kontinentet.

Det er mit håb, at den fælles skandinaviske indsats blandt andet kommer til at medfører en mere stabil lønsomhed i nattogskonceptet, så der fortsat vil køre nattog mellem Oslo - København og Stockholm - København.

København og Oslo som mellem andre skandinaviske storbyer med en rejsetid på 6 timer!

Svar (22/7 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Som det er spørgeren bekendt, mener jeg, at der altid er behov for at styrke den kollektive trafik.

I øvrigt henviser jeg til mit svar på spørgsmål S 2627.

Spm. nr. S 2629

Til trafikministeren (13/7 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at en overflytning af passagerer fra fly til nattog på strækningen København-Oslo gennem en udbygning af nattogsdriften mellem København og Oslo vil give et bedre miljøregnskab - og ekstremt bedre, hvis nattogene drives frem ved hjælp af el baseret på vedvarende energi?«

Svar (20/7 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er som hovedregel ikke muligt i almindelighed at afgøre, om en øget benyttelse af én type transportmiddel og en mindre benyttelse af et andet i en bestemt rejserelation samlet resulterer i et bedre miljøregnskab.

Indenfor de enkelte transportmidler findes der forskellige modeller, som har forskellige miljøprofiler. Endvidere afhænger den samlede miljøbelastning af, hvilke antagelser der gøres om udbudsændringer som følge af skift i efterspørgslen sammensætning. Endelig afhænger miljøbelastningen for det udførte transportarbejde af bl.a. hastighed, standsningsmønster og rejserute.

I relation til det stillede spørgsmål betyder ovenstående, at det samlede miljøregnskab af en overflytning af passagerer fra fly til nattog på strækningen København-Oslo kan udvikle sig både negativt og positivt afhængig af de forudsætninger, der lægges til grund for beregningen.

Miljøregnskabet udvikler sig negativt, hvis flere togafgange kun medfører en beskedent overflytning af passagerer, og at der som føl-

Spm. nr. S 2628

Til trafikministeren (13/7 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Er ministeren enig i den vurdering, at der i de kommende år vil være behov for at styrke den kollektive trafik, herunder nattogsforbindelserne, mellem de skandinaviske storbyer - også efter Øresundsforbindelsens åbning?«

Begrundelse

NSB agter at anvende Øresundsbroens åbning som en anledning til at nedlægge nattogtrafikken mellem København og Oslo og dermed svække den kollektive trafik. Alene i 1998 rejste i underkanten af 100.000 mennesker med nattog mellem København og Oslo, selv om man her møder en standard, som befinder sig langt under det indenlandske norske niveau og det niveau man møder i Centraleuropa. Med øget komfort, rimelige priser og kortere transporttid kan man vel med rimelighed formode, at behovet for nattog ikke vil blive mindre såvel mellem