

mulighed for togafgang mod syd bliver sat til kl. 19.00. Hermed svækkes den kollektive trafik i et udkantsområde, hvilket næppe var hensigten bag Jernbanerammeaftalen.

#### Svar (7/3 01)

##### Trafikministeren (Jacob Buksti):

Spørgsmålet har været forelagt DSB, der har oplyst, at der ikke bliver ændret på de sene afgang fra Thisted til Struer. I såvel den nugældende køreplan, som den, der træder i kraft den 17. juni 2001, vil de to seneste afgang være fra Thisted kl. 21.14 og 22.36 med ankomst i Struer henholdsvis kl. 22.35 og kl. 23.53.

I den nugældende køreplan bliver toget med ankomst i Struer kl. 22.35 videreført til Herning, men ikke til Vejle. I den køreplan, der træder i kraft den 17. juni 2001, har DSB erstattet regionaltoget fra Struer med afgang kl. 22.37 til Herning med et InterCity tog, hvor man ved skift i Vejle eller Fredericia kan opnå forbindelse til dagens sidste InterCity tog mod København. Af hensyn til skifteforbindelserne har det imidlertid været nødvendigt at lade toget afgå fra Struer kl. 21.54.

Som en konsekvens af ændringerne mister rejsende på strækningen Thisted-Struer med forbindelse fra Thisted kl. 21.14 muligheden for at komme videre til Herning, men DSB oplyser, at der ved den sidst opgjorte passagertælling ikke var registreret nogen rejsende fra stationer på Thybanen til stationer på strækningen Struer-Herning i dette tog.

Det er således DSB's opfattelse, at man ved ændringen kan tilgodese langt flere rejsende, idet man hermed skaber en to timer senere forbindelse fra Struer mod København.

Jeg skal henholde mig hertil.

#### Spm. nr. S 1805

Til trafikministeren (26/2 01) af:

##### Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren oplyse, i hvilket omfang man i de enkelte EU-medlemslande fastholder offentlig drift af transport (lukkede markeder), og i hvilket omfang man har indført lovgivning eller administrative ordninger, der fremtvinger hen-

holdsvis påbudt udlicitering eller mulighed for udlicitering?«

#### Svar (7/3 01)

##### Trafikministeren (Jacob Buksti):

Europa-Kommissionen har i forbindelse med fremsættelsen den 26. juli 2000 af et forslag til EF-forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening og indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje udarbejdet en oversigt over den nuværende situation med hensyn til regulering af markedet for offentlig personbefordring i EU.

Kommissionens oversigt indeholder ikke oplysninger om, hvorvidt de konstaterede markedsåbninger er påbudt ved lov.

Det følger af oversigten, at der er stor forskel på graden af åbenhed inden for henholdsvis jernbanetrafik og bybustrafik i de forskellige medlemslande. Nedenstående oplysninger er indeholdt i Kommissionens oversigt:

Følgende lande har lukkede markeder for jernbanetrafik: Østrig, Belgien, Frankrig, Finland, Grækenland, Irland, Luxembourg.

Følgende lande har udbudt eller planlagt udbud af en del af jernbanetrafikken: Tyskland, Danmark, Italien, Holland, Portugal, Spanien (for så vidt angår nye strækninger), Sverige (for så vidt angår underskudsgivende strækninger).

Storbritannien har siden 1997 udbudt al jernbanetrafik.

Følgende lande har lukkede markeder for bybustrafik: Østrig, Belgien, Grækenland, Irland, Luxembourg.

I følgende lande udbydes en del af bybustrafikken: Tyskland (trafiktjenester, der er afhængige af tilskud udbydes), Danmark (trafiktjenester udbydes alle steder på nær Odense og Århus), Frankrig (udbud alle steder på nær Ile de France (Paris-regionen)), Finland, Italien (er i gang med omstilling til udbud), Holland (visse forsøg med udbud), Portugal (i stigende grad udbud i mindre byområder, Spanien, Storbritannien) (i London udbydes bustrafikken, alle andre steder er bustrafikken fuldstændigt liberaliseret, og modtager ikke tilskud).

I Sverige udbydes efter Kommissionens oplysninger al offentlig bustrafik.