

25 år er repræsenteret i 30 pct. af alle dødsulykker.

Jeg er indstillet på at følge havarikommissionens indstilling til det første tema, men afventer herefter analysen om ulykker med lastbiler fra AVU. Når denne foreligger, vil jeg bede HVU om at vurdere, hvilke yderligere analyser af ulykker, hvor tunge køretøjer er impliceret, der kan igangsættes på baggrund af de tidligere gennemførte relevante analyser.

På Gedser-Rostock overfarten, selskabets anden Østersøoverfart, ville meromkostningerne andrage ca. 10 mio. kr. pr. år, svarende til en prisforøgelse pr. transporteret personbil på ligeledes 10-15%.

Det skal understreges, at de driftøkonomiske fordele ved anvendelse af fuelolie i stedet for dieselolie (eller gasolie) med laveste svovlindhold yderligere forstærkes af en betydelig større prisstabilitet for fuelolie.

### Spm. nr. S 1828

Til trafikministeren (27/2 01) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Kan ministeren oplyse, hvilke meromkostninger det medfører for færgeselskabet Scandlines, såfremt det overgår til miljøvenlig diesel med det lavest tænkelige svovlindhold, herunder hvilke prisstigninger dette vil medføre pr. transporteret køretøj såfremt den øgede udgift fuldt ud overvælttes på prisen?«

### Svar (15/3 01)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Scandlines Danmark A/S har svaret følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

»I forbindelse med Deres spørgsmål vedrørende, hvilke meromkostninger det ville medføre for Scandlines at overgå til miljøvenlig diesel med laveste svovlindhold, kan vi meddele Dem, at Scandlines Danmarks A/S' færger på ruterne Helsingør-Helsingborg, Flyvebådene, Spodsbjerg-Taars, Bøiden-Fynshav og Esbjerg-Fanø allerede sejler med brændstoffolie med laveste svovlindhold.

På Rødby-Puttgarden overfarten, som er den overfart, der angiveligt var anledningen til spørgsmålet, ville meromkostningerne ved en overgang til disse olietyper med meget lavt svovlindhold andrage ca. 30-40 mio. kr. pr. år, svarende til en billetprisforøgelse pr. transporteret personbil på i gennemsnit 10-15%.

Denne overfart er i så stærk konkurrence med Storebæltsbroen, at en prisforøgelse af denne størrelse oveni den generelle prisudvikling må forventes at flytte markedsandele fra færgerne på Rødby-Puttgarden til Storebæltsbroen.

### Spm. nr. S 1829

Til trafikministeren (27/2 01) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Kan ministeren oplyse hvorvidt Scandlines har planer om introduktion af renere teknologier f.eks. katalysatorer, partikelfiltre eller alternative drivmidler og i benægtende fald, hvorfor selskabet ikke ønsker at investere i en miljøvenlig profil?«

### Svar (15/3 01)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Scandlines Danmark A/S har svaret følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

»Med hensyn til Deres spørgsmål, hvorvidt Scandlines har planer om introduktion af renere teknologier, kan vi oplyse, at Scandlines løbende følger den teknologiske udvikling af stadig mere energiøkonomiske motorer, propellere m.v. samt mulighederne for genindvinding af energi.

Dette er etableringen af et nyt færgesystem på Rødby-Puttgarden fra januar 1998 et godt eksempel på. I Miljø- og Energiministeriets »Redegørelse om luftforurening og energiforbrug fra færger« (oktober 2000), anføres således: »En række ældre, konventionelle færger er blevet udskiftet med mere moderne skibe til bl.a. Rødby overfarten. Fire moderne færger har afløst 7 konventionelle ældre færger og samtidig udvidet overførselskapaciteten.«

Det kan endvidere nævnes, at de nye færger er bygget som såkaldte dobbelt-ender, som ikke kræver, at færgerne vendes uden for havnene, samt at færgerne, som de første i verden er blevet forsynet med bulp i hver ende. Derudover er færgerne forsynet med kontraroterende propel-