

Struer, så der skabes en aftenforbindelse til København (jf. S 1792). Spørgeren finder det imidlertid ønskeligt, om denne forbedring også kommer Thybanens passagerer til gavn f.eks. gennem en fremrykning af afgangen 21.14 fra Thisted.

#### Svar (30/3 01)

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Spørgsmålet har været forelagt DSB, der har oplyst, at DSB har vurderet muligheden for at skabe forbindelse fra Thybanen til det nye sene InterCitytog fra Struer ved at tidligerelægge afgang fra Thisted kl. 21.14.

DSB har oplyst, at dette ikke er muligt uden væsentlige konsekvenser for den øvrige trafik på strækningen, idet Thybanen er enkeltsporet med få krydsningssteder og ikke fjernstyret. Det betyder, at såfremt man flytter afgangstiden for toget fra Thisted kl. 21.14 frem med de ca. 45 minutter, der er nødvendig for at skabe korrespondance med den nye afgang fra Struer kl. 21.54, vil det få konsekvenser for køreplanen for InterCitytoget i modsat retning med ankomst i Thisted kl. 22.29, således at dette tog enten ankommer tilsvarende senere til Thisted eller får endestation i Struer. Hertil kommer, at Banestyrelsen i givet fald skal bemane Hvidbjerg Station i forbindelse med trafikafviklingen, da banen som nævnt ikke er fjernstyret.

Det er desuden DSB's vurdering, at kundeunderlaget for en sådan forbindelse er så begrænset, at det næppe kan retfærdiggøre de beskrevne trafikale omlægninger.

Jeg skal henholde mig hertil, idet jeg har noteret mig, at spørgeren udtrykker tilfredshed med, at DSB fra køreplanen, der træder i kraft 17. juni 2001, giver mulighed for en sen aftenforbindelse til København samt med at Thybanens aftenafgang 21.14 og 21.54 opretholdes.

#### Spm. nr. S 2157

Til trafikministeren (19/3 01) af:

**Søren Kolstrup** (EL):

»Vil ministeren i samarbejde med miljøministeren tage initiativ til en udfasningsplan af den svovlholdige fuelolie på Scandlines Østersørutener

til fordel for dielselolie (eller gasolie) med laveste svovlindhold?«

#### Begrundelse

Af svaret på S 1828 og S 1829 fremgår, at Scandlines Danmark A/S på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock undlader at sejle med diesellole med laveste svovlindhold p.g.a de hermed forbundne meromkostninger, som kan risikere at flytte markedsandele til ugunst for Scandlines.

Vil ministeren for at overvinde dilemmaet mellem hensyn til driftsøkonomi og miljø i samarbejde med Scandlines overveje en afbalanceret udfasningsplan for brug af det svovlholdige brændstof, så Scandlines kan styrke sin miljøprofil også på Østersøen uden i nævneværdig grad at miste kunder.

Spørgeren finder noget sådant både ønskeligt og muligt, når man betænker, at Scandlines i forvejen køber miljøvenligt brændstof ind til sine indenrigsruter (jf. svaret på S 1818) og tillige er en ekspanderende forretning.

#### Svar (27/3 01)

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Scandlines blev den 21. juli 1998 sammenlagt med det tyske rederi Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH, og i den forbindelse etableredes den nuværende ejerstruktur med to ejere. Scandlines ejes således for 50% vedkommende af Deutsche Bahn AG og for 50% vedkommende af den danske stat. I forbindelse med sammenlægningen blev der indgået en aftale mellem ejerne om, at selskabet som et privatretligt aktieselskab skulle operere på markedsvilkår.

Rederiet er således ikke underlagt særregler, men derimod de samme generelle regler som andre rederier, der drives på markedsøkonomiske vilkår.

Det er således selskabets ledelse og bestyrelse, der, som det normale, træffer driftsmæssige og kommercielle dispositioner, blandt andet vedrørende valg af olietyper.

Ifølge de oplysninger, jeg har modtaget fra Scandlines, overholder rederiet til fulde de regler, der er for indholdet af svovl i brændstofoliene. Faktisk ligger Scandlines i dag ifølge det oplyste langt under maksimumgrænsen for svovlindhold i brændstofoliene.