

skal der være niveaufri indstigning fra 55 cm perroner til et lavgulvsområde og flexareal i samme højde til kørestole og barnevogne mv.

Der skal være særligt afsatte pladser til kørestole i passagerafdelinger med direkte adgang fra lavgulvsområder.

Siddepladsinddelingen skal være mindst 1700 mm for sæder vendt imod hinanden og 800 mm for sæder i rækkeopstilling. Minimum sædebredde skal være 450 mm.

Ved fjernstyret dørlukning f.eks. i forbindelse med afgangprocedure skal der være akustisk advarsel i mindst 5 sekunder inden dørlukning, og personale skal overvåge sikker ind- og udstigning.

Materiellet skal opfylde EURO III norm for emissioner.

Inden materiellet kan anvendes på Banestyrelsens strækninger, skal der udstedes en overensstemmelseserklæring af Banestyrelsen, som sikrer, at materiellet teknisk kan køre på strækningerne. Desuden skal der udstedes en ibrugtagningstilladelse af Jernbanetilsynet.

Operatøren forudsættes at have en selvstændig interesse i at opnå reducerede køretider og høj stabilitet. Reducerede køretider vil styrke togets konkurrencesituation i forhold til andre transportmidler og herved tiltrække flere passagerer og dermed flere indtægter til operatøren.

Stabiliteten af det indsatte materiel vil påvirke operatørens muligheder for at opnå bonus henholdsvis blive pålagt bod for regularitet og pålidelighed (op til +/- 2,5 pct. af statens vederlag til operatøren) og kundetilfredshed (op til +/- 2,5 pct. af statens vederlag til operatøren).

#### Spm. nr. S 140

Til trafikministeren (19/12 01) af:

**Poul Andersen (S):**

»Hvad er ministerens kommentar til, at de to regeringspartiers mest fremtrædende trafikpolitikere, formanden for Folketingets Trafikudvalg, Kaj Ikast (KF), og Venstres trafikpolitiske ordfører, Svend Heiselberg, inden ministeren har truffet sin afgørelse i udbudsforretningen, optræder i en reklametryksag (Nyhedsbrev 3, december 2001) fra Deutsche Bahn om Deutsche Bahns bud på de udbudte midt- og vestjyske jernbaner

på en måde, som kun kan opfattes som en støtte til Deutsche Bahn, og hvordan vil ministeren på denne baggrund sikre, at den afgørelse, der skal træffes, sker på et sagligt og uvildigt grundlag?«

#### Svar (10/1 02)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg skal undlade at kommentere min holdning til de sammenhænge, hvori folketingsmedlemmer kommer med indlæg eller udtalelser. Jeg har dog hæftet mig ved, at indlæggene af Kaj Ikast og Svend Heiselberg i Deutsche Bahns »Nyhedsbrev 3« ikke kan opfattes som en speciel støtte til Deutsche Bahn, men til udbudsprocessen som sådan.

Vurderingen af de indkomne tilbud er sket på et sagligt og uvildigt grundlag. Jeg henviser til det til Folketingets Trafikudvalg fremsendte materiale, hvor der udførligt er redegjort for afvisningen af DSB's tilbud og for valget af ARRIVAs tilbud.

#### Spm. nr. S 121

Til indenrigs- og sundhedsministeren (17/12 01) af:

**Line Barfod (EL):**

»Vil ministeren indføre en maksimumsgrænse for ambulancernes udrykningstid, som gør, at en ambulance altid skal være fremme senest 15 minutter efter anmeldelsen, som det allerede gælder for brandslukning?«

#### Begrundelse

Ifølge Dagbladet Politiken den 16. december var der i 2000 9.711 kørsler, hvor ambulancerne var over 15 minutter om at komme frem, og der findes flere eksempler på, at personer med hjerteanfald har måttet vente i op til 40 minutter på en ambulance. Dette er helt uacceptabelt og har formodentlig i flere tilfælde kostet menneskeliv. Derfor bør der indføres en maksimumsgrænse for, hvor lang tid, det tager inden en ambulance skal være fremme.