

get af Arriva som operatør på de vestjyske strækninger, været en almindelig antagelse, at DSB ville køre på strækningen Tønder-Niebuß. Er det fortsat DSB's opgave, hvor mange daglige forbindelser tænkes kørt, og påtænkes der daglige forbindelser hele året rundt.

Svar (30/1 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

DSB har for egen regning og risiko udført en begrænset fri trafik på strækningen Tønder-Niebuß i sommermånederne i 2000 og 2001.

Betjeningen af strækningen Tønder-Niebuß har desuden indgået i det netop afsluttede udbud af togtrafik i Midt- og Vestjylland. Betjeningen af den danske del af strækningen, dvs. strækningen Tønder-Tønder Grænse, indgår som en del af den samlede togkilometerproduktion, der er udbudt på dansk side. Betjeningen af den tyske del af strækningen, dvs. strækningen Tønder Grænse-Niebuß, har på baggrund af en fuldmagt fra de tyske myndigheder indgået som en separat option i det netop afsluttede danske udbud.

For den tyske del af strækningen er det de tyske trafikmyndigheder, der er ordregivende myndighed. De tyske trafikmyndigheder skal finansiere den væsentligste del af kontraktbetalingen til strækningen Tønder-Niebuß. Derfor er det også en tysk beslutning, om optionen skal udnyttes. Beslutningsprocessen på tysk side er endnu ikke afsluttet. Det er forventningen, at der kan træffes en beslutning angående udnyttelsen af optionen på betjening af strækningen Tønder-Niebuß inden udgangen af februar måned.

Hvis man fra tysk side vælger at udnytte optionen, vil det blive Arriva, der skal køre passagertrafik på strækningen Tønder-Niebuß. Strækningen vil i givet fald blive betjent hele året. Mandag til lørdag vil strækningen blive togbetjent med 8 tog i hver retning. Søn- og helldage vil togbetjeningen blive 7 tog i hver retning. Togene skal køre til hhv. fra Esbjerg, således at passagererne ikke får togskitte. Det kan dog frafalde i enkelte tilfælde, hvis betjeningen af skoletrafikken Süderlügum-Niebuß gør det nødvendigt.

Hvis man fra tysk side ikke vælger at udnytte optionen, vil den udbudte togkilometerproduktion på den danske delstrækning Tønder-Tøn-

der Grænse i stedet blive udført på andre af de udbudte strækninger i Midt- og Vestjylland.

Arriva og andre jernbanevirksomheder vil desuden – uanset beslutningen om udnyttelse af optionen – have mulighed for eventuelt at udføre fri trafik mellem Tønder og Niebuß.

Spm. nr. S 524

Til videnskabsministeren (21/1 02) af:

Anders Møller (V):

»Kan ministeren bekræfte, at det kun er mobiltelefon-selskabet »Orange« (som Banestyrelsen har en aktiepost i), der har tilladelse til at opsætte basisstation til mobiltelefoni under Nørreport Station i København, og mener ministeren i bekræftende fald, at dette er rimeligt?«

Begrundelse

Spørgeren har gentagne gange erfaret, at der hos spørgerens mobil-selskab er meget dårlig eller ingen dækning i den underjordiske banestrækning ved Nørreport Station, mens der er fin dækning i f.eks. Storbæltstunnellen. Ved en op-ringning til selskabet har spørgeren fået oplyst, at Banestyrelsen, der har aktier i Orange, alene har tilladt dette mobiltelefon-selskab at opsætte mobilt sendeudstyr under jorden på Nørreport Station. Banestyrelsen har gjort det uden krav om, at andre selskaber også skal kunne benytte udstyret, som det er tilfældet under Storebælt. Spørgeren mener, at det er i alles interesse, at der er en rimelig og fair konkurrence på mobiltelefonmarkedet, hvorfor spørgeren mener, at trafikministeren bør tage initiativ til, at Banestyrelsen straks anmoder Orange om at gøre det muligt for andre selskaber at anvende udstyret eller tillade andre selskaber at opsætte udstyr.

Svar (30/1 02)

Videnskabsministeren (Helge Sander):

Jeg kan på baggrund af oplysninger fra Banestyrelsen bekræfte, at det i dag alene er Orange, der har etableret en basisstation under Nørreport Station. Der er imidlertid et projekt i gang m.h.p. at skabe dækning for alle fire operatører på mobilområdet. Det fremgår af følgende udtalelse,