

[Tommy Dinesen]

ikke mindst på baggrund af at dele af de ansatte er tjenestemænd med en dertil hørende straffeattest.

Når ledelsen af Københavns postterminal ikke har lært af andre sager såsom den såkaldte abetest, burde det nok få ministeren til at overveje, om ikke ledelsen skulle have et kursus i modene ledelsesformer.

Svar (29/11 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Det kan oplyses, at der i konkrete tilfælde er forekommet tyverier eller forsøg på tyverier, som er eller må antages at være begået af personer, der ikke har tilknytning til post- og telegrafvæsenet.

Spm. nr. S 186

Til *ministeren for offentlige arbejder* (17/11 83) af:

Knud Lind (FP):

»Vil ministeren give en fuldstændig økonomisk redegørelse for DSB-ledelsens fejlinvesteringer i stykgodsterminalbygningerne i Herning og Avedøre Holme samt oplyse, hvad fejlinvesteringerne har kostet DSB og staten, inkl. sporanlæg, lasthåndteringsudstyr, containere, samt oplyse de årlige underskud i begge godsterminaler siden indvielsen?«

Begrundelse

Den 23. maj 1977 indviede daværende trafikminister Kjeld Olesen den 9.000 m² store stykgodsterminal i Herning, der sammen med den sporløse stykgodsterminal i industri kvarteret i Avedøre Holme var grundpillerne i DSBs udviklingsprogram vedrørende DSB-containertransport benævnt »Projekt Gods«.

Man nedlagde samtidig godsbanen Herning-Karup-Viborg, der var i god vedligeholdelsestilstand, selv om banens største kunde, kartoffelmelsfabrikken i Karup, i 1977 foretog en betydelig kapacitetsudvidelse.

Nedlæggelsen medførte, at DSB måtte transportere kartoffelmel på jernbanevogne, der blev transporteret på blokvogne med en hastighed af 15 km/t.

Fra den 1. juni 1984 vil DSB lukke den nye Herningsterminal, fordi den slet ikke er

brugt og må betragtes som en total fejlinvestering. Det samme gælder den sporløse terminal i Avedøre ved København.

Fejlinvesteringerne har betydet ophobning af ubrugte containere i Københavns godsterminal.

Man må derfor kræve, at der foretages en undersøgelse og ansvarsplacering hos DSB, og at man i femårsplanerne for stykgodsområdet tager højde for lignende fejlinvesteringer.

Svar (1/12 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

1. DSBs stykgodssystem

DSBs stykgodstransport er bygget op om et antal terminaler. Mellem terminalerne køres stykgodset pr. bane. Til og fra kunderne i den enkelte terminals opland transporteres stykgodset i lastbiler.

Stykgodstransporten er således et integreret system, og det er ikke muligt at opgøre de enkelte stykgodsterminalers over- eller underskud.

En betydelig omkostningspost ved stykgodssystemet er omladningen på terminalerne. Et af målene for DSBs rationaliseringsbestræbelser er derfor at reducere håndteringsarbejdet. Det opnås ikke mindst ved modulisering, dvs. placering af stykgodset på paller og i gitterpaller. Derved kan håndteringen i højere grad ske mekanisk.

Stykgodsterminalerne i Herning og på Avedøre Holme blev indrettet efter disse principper, der stadig er gyldige, og som DSBs øvrige stykgodsterminaler også i muligt omfang tilpasses. Den negative mængdeudvikling i stykgodssektoren i de seneste år sammen med DSBs fortsatte rationaliseringsbestræbelser har imidlertid medført et behov for færre stykgodsterminaler betjent af godstog.

Dette betyder, at Herning og Avedøre kan nedlægges som omlastningsterminaler. Herning stykgodsterminal lastbilbetjenes, og Avedøre nedlægges helt. Disse to stykgodsterminaler omtales nærmere i det følgende.

2. Herning

I begyndelsen af halvfjerdserne gik Herning kommune i gang med en større trafiksaneringsplan for Herning by i form af anlæg-