

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

som helhed, hvilket gav sig udslag i kraftige reaktioner fra personalets side.

Som bilag 3 vedlægges en oversigt over bevilling og forbrug.

Som bilag 4 vedlægges en oversigt over de anlædsde udgifter i første og sidste overslag for byggeudgifter henholdsvis for transport- og sorteringsanlæg.

*Byggeriets forløb i hovedtræk**Perioden 1970-71 - 1972-73*

I denne periode udførtes driftsprogram baseret på foreliggende oplysninger om postforsendelsernes art og antal i mere detaljeret grad med henblik på en belysning af den nødvendige mekaniseringsgrad og deraf følgende behov for bygningsvolumen til mekaniske anlæg.

Som følge af, at Omkarteringspostkontoret i sin helhed var besluttet overflyttet til den nye bygning, kunne der konstateres et behov for en væsentlig forøgelse af bygningsvolumenet og nødvendige revisioner af bærende konstruktioner både af hensyn til pladskrav for mekanisering og tilvejebringelse af arbejdspladser i de enkelte postbehandlingsafsnit.

Hertil kommer, at den øgede mekanisering og arbejdstilsynets samt personalets krav om acceptable klimatiske forhold i bygningerne nødvendiggjorde installation af omfattende ventilationsanlæg med indbygget kølings- og befugtningsanlæg med deraf følgende udvidelse af tekniskrum for sådanne installationer.

Sideløbende hermed resulterede forhandlinger med Københavns bygningsvæsen i, at krav om rimelige kørsels- og parkeringsforhold for såvel post- som kundebiler medførte betydelige udvidelser af betonkøredæk i mezzaninniveau nord, vest og syd for posthalbygningen.

*Perioden 1972-73 - 1974-75*

I denne periode videreførtes detailprojektering af projektet, herunder ikke mindst det sidste byggeafsnit omfattende området mellem ny posthalbygning og eksisterende centralpostbygning (mellemområdet), hvor bl. a. tilkørsel for postautomobiler til en aflæsestation var tænkt placeret.

Beslutning i DSB om ændret linjeføring for hovedbanegårdens hovedspor 1, langs P & Ts grænse i mellemområdet, medførte, at

den projekterede aflæsestation måtte afkortes, hvilket ville medføre utilstrækkelig kapacitet for såvel aflæsning som for håndsortering af pakker samt medføre forringede muligheder for tilfredsstillende fremføring af transportbåndene til posthalbygningen.

Dette forhold måtte på baggrund af bl. a. en vurdering af mulighederne for ekspedition af de ankommende postautomobiler uden ventetid og deraf følgende tilkørselsmæssige køproblemer og spildtid anses for uacceptabelt.

En acceptabel løsning af spørgsmål om placering af en tilstrækkelig stor aflæsestation m. v. kunne alene tilvejebringes ved overbygning af godsbanesporene langs P & Ts sydlige arealgrænse.

Denne nye sydbygning kunne herefter rumme aflæsestation, pakkeomladning, håndsortering af pakker samt i en senere overbygning give acceptable lokaleforhold for eventuel fremtidig mekaniske brevsorteringsanlæg. Ved etablering af aflæsestationen her blev endvidere midlertidige foranstaltninger i posthalbygningen dækkende perioden for opførelse af mellemområdet af væsentligt mindre omfang, og senere ombygning af transportanlæg m. m. med gener for postdriften blev undgået i videst muligt omfang.

Ved denne løsning kunne samtidig tilgodeses et i forbindelse med detailprojekteringen konstateret behov for bl. a. depotspor for bureauvogne (rullende postkontor), som ikke kunne imødekommes på godsbanegårdens arealer.

*Perioden fra 1975 til dato*

Efter licitationen for transport- og sortereanlæggene, omfattende i alt 9 entrepriser, påbegyndtes etableringen af den væsentlige del af transport- og sortereanlæggene i 1975 og var planlagt afsluttet således, at anlæggene kunne ibrugtages til uddannelsesformål pr. 1. september 1977.

Terminen blev imidlertid ikke overholdt, idet Fa. Boy Transportmateriel A/S, der som lavestbydende havde fået overdraget 7 af de 9 entrepriser, ikke kunne overholde de opstillede tidsplaner.

Der vedlægges som bilag 5 en oversigt over tilbudsgivere vedrørende transport- og sortereentrepriserne.