

[Barsøe-Carnfeldt]

Personalet inden for DSBs driftsområde i Randers føler sig meget usikre over for rygter om, at strukturændringer kan medføre, at 60 arbejdspladser overflødiggøres, hvilket dog ikke er endeligt bekræftet. Endvidere er erhvervslivet, som er etableret i Randers og opland, usikkert over for, hvilken form for fragtservice man kan forvente i fremtiden, herunder især effektiviteten samt fragtrater. Omlægningen vil belaste vejnettet fra Århus centrum og til Randers med tilhørende opland unødigt, samtidig med at amter og kommuner har økonomiske vanskeligheder med forsvarlig vedligeholdelse af vejnettet.

Besvarelse (15/6 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior).

Som et led i bestræbelserne på at reducere omkostningerne inden for stykgodstrafikken overvejer DSB ændringer i de interne produktionsforhold rundt i landet.

DSB agter ikke at nedlægge godsterminalen i Randers, men ønsker alene undersøgt, hvilke besparelser der i givet fald vil kunne opnås ved at lade godset udkøre med lastbil fra Århus til adressaterne i Randers-området i stedet for som i dag at betjene Randers-området med lastbil fra Randers.

En omlægning vil dog først kunne blive aktuel, når godsterminalen i Århus er ombygget, hvilket påregnes at være tilfældet i løbet af sommeren 1984.

Der vil ikke blive tale om en dårligere service over for DSBs kunder i Randers-området. Det vil som hidtil få leveret godset direkte ud til deres virksomhed eller bopæl. Ligeledes vil muligheden for at indlevere og afhente gods på godsterminalen i Randers bestå for de kunder, der ønsker den betjeningsform. Taksterne for stykgods til og fra Randers ændres ikke af denne produktions-tekniske ændring.

DSBs hellasttrafik i forbindelse med Randers påvirkes ikke af disse overvejelser på stykgodsområdet. Det er imidlertid DSBs håb, at effektiviseringen og omlægningen af stykgodskørslen kan muliggøre et øget tilbud på hellastområdet – ikke mindst i den bælt-overskridende dag-dag trafik.

Da en væsentlig del af produktionsomkostningerne i stykgodstrafikken er lønom-

kostninger, kan det ikke undgås, at effektiviseringen får personalemæssige konsekvenser.

DSB har imidlertid offentligt tilkendegivet, at man i videst muligt omfang vil tilgodese medarbejdere, hvis job bliver ramt af omlægningen i stykgodssektoren, med beskæftigelse inden for andre områder af DSB.

For så vidt angår belastningen af vejnettet, bliver der naturligvis tale om yderligere udnyttelse i forbindelse med en eventuel omlægning. Det er imidlertid min opfattelse, at denne merbelastning kun er af ringe betydning set i forhold til denne nuværende samlede belastning af vejnettet.

Spm. nr. S 1247

Til *indenrigsministeren* (31/5 83) af:

Barsøe-Carnfeldt (UP):

»Kan ministeren oplyse, om det er nødvendigt for et byråd i henhold til § 34 a, stk. 2, i den kommunale valglov at indberette et folketingsmedlem til valgbarhedsnævnet i forbindelse med en overtrædelse af færdselslovens § 42, stk. 1, nr. 2, når folketinget har behandlet den nævnte forseelse og har fundet medlemmet valgbart, og kan det på noget tidspunkt tænkes, at en person, som er fundet valgbar til folketinget, ikke er valgbar til at sidde i et byråd?«

Begrundelse

Et byrådsmedlem, som også er medlem af folketinget, meddelte efter en orlov sit byråd, at han agtede at vende tilbage til byrådsarbejdet, hvorefter byrådet indberettede det nævnte medlem til valgbarhedsnævnet.

Besvarelse (7/6 83):

Indenrigsministeren (Britta Schall Holberg).

I henhold til § 34 a, stk. 2, i den kommunale valglov (lovbekendtgørelse nr. 196 af 22. april 1981) skal en kommunalbestyrelse, hvis et medlem af denne bliver straffet, indberette det til valgbarhedsnævnet, der herefter afgør, om medlemmet som følge af straffen har mistet sin valgbarhed.

Forpligtelsen til at indberette straffe vedrører ethvert medlem af kommunalbestyrelsen og således også et folketingsmedlem, der er medlem af et kommunalt råd, uanset om folketinget trods det begåede forhold har