

[Poul Nielson]

**Begrundelse**

Flytningen af togpersonale fra Fredericia til Odense er allerede i fuld gang, og med den markante nedprioritering af Fredericias rolle i persontogtrafikken, der er lagt op til i DSB's plan for 1993, breder der sig en almindelig usikkerhed i byen med hensyn til beskæftigelsesmulighederne i årene fremover.

Ministerens bedes på denne baggrund opstille en oversigt over den forventede beskæftigelse ved DSB i Fredericia fordelt på personalekategorier i årene frem til 1993 og derefter.

*Svar (1/3 90):*

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I den nye køreplansmodel for 1993 efter ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt forskydes tyngdepunktet for trafikafviklingen fra Fredericia til Odense. I Odense sker den sammenkobling og adskillelse af de enkelte lyntogsdele til og fra forskellige dele af Jylland og Sjælland, ligesom der hver halve time vil udgå et regionaltog fra Odense til København.

Fredericia vil i forhold til de rejsende få en lige så god og i mange relationer bedre betjening end i dag, men det tekniske behov for lokskift eller personaleskift vil blive reduceret.

Hvor mange medarbejdere DSB vil have beskæftiget/stationeret i Fredericia efter 1993, kan der ikke gives et eksakt tal for på nuværende tidspunkt.

Det kan oplyses, at de afledte personalekonsekvenser af køreplansændringerne op til og i forbindelse med ibrugtagningen af den faste forbindelse især vil berøre tog- og lokomotivpersonalet, der i dag er stationeret i Fredericia. DSB påregner således ikke, at der fremover skal ske nyrekruttering inden for disse to personalekategorier til depotet i Fredericia.

Angående de øvrige personalegrupper, der er stationeret i Fredericia, forventes de for nærværende ikke at blive berørt af ovennævnte køreplansændring, og Fredericia vil fremdeles være hovedsædet for DSB's region Sydjylland og Fyn, ligesom trafikstyringen – også for den nye omfartsbane – fortsat vil ske fra den nyetablerede kommandopost i Fredericia.

Jeg skal dog samtidig understrege, at de af DSB igangsatte rationaliseringstiltag med henblik på at reducere DSB's medarbejderstyrke med 1.700 mand i henhold til den indgåede

rammeaftale for DSB 1990–93 også vil påvirke antallet af DSB-ansatte i Fredericia.

**Spm. nr. S 542**

Til *trafikministeren* (20/2 90) af:

**Poul Nielson (S):**

»Er det med ministerens tilslutning, at DSB planlægger, at togforbindelsen fra Jylland til Hamburg fra 1993 skal have sit udgangspunkt så langt sydpå som i Kolding i stedet for som hidtil i Fredericia?«

**Begrundelse**

Bortset fra den serviceforringelse, der vil være tale om for de 46.000 indbyggere i Fredericia, forekommer det at være et fejlskøn at lade forbindelsen udgå sydligere end hidtil. Fredericias beliggenhed giver Hamburgforbindelsen et jernbanemæssigt direkte påstigningsopland, der også omfatter Vestfyn.

Ministerens bedes klargøre, på hvilket grundlag DSB har lagt op til forringelsen for Fredericia, samt om ministeren er enig heri.

*Svar (1/3 90):*

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

DSB planlægger ikke, at de internationale tog mellem Jylland og Hamburg skal udgå fra Kolding i 1993. Den endelige køreplan for disse tog er ikke fastlagt, men DSB regner med, at en del af togene skal udgå fra Århus.

**Spm. nr. S 543**

Til *trafikministeren* (20/2 90) af:

**Poul Nielson (S):**

»Er det med ministerens tilslutning, at DSB planlægger, at ikke alle nordgående og fra nord kommende intercitytog fra 1993 skal standse i Fredericia?«

**Begrundelse**

Et af de ofte fremhævede fortrin ved de nye IC 3-tog, som efter ibrugtagningen af Storebæltsforbindelsen i 1993 kommer til at danne ryggraden i DSB's persontrafik, er den stærkt forbedrede accelerationsevne, som skal gøre det muligt at kombinere en hurtig køreplan med betjening af mange byer undervejs.