

Begrundelse

Ifølge Fyns Amts Avis er DSB nu klar til at sælge ud af godsbanearialet i Svendborg, og ifølge artiklen den 14. august har DSB allerede solgt jord og ejendomme for omkring en halv milliard kroner, og DSB forventer i år og næste år at sælge for yderligere 650 mio. kr.

Spørgeren finder denne udvikling i direkte strid med den af Folketinget vedtagne dagsorden af 6. februar 1996, hvor Folketinget bekræfter CO₂-målsætningen for transportområdet, og som bl.a. pålægger regeringen at tage planlægningsmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet, at forbedre transportsektorens energiudnyttelse og at fremme godstransport på skinner.

Når DSB af økonomisk nød nu frasælger godsbanearier i stor stil, er der tale om en uoprettelig fejd disponering, som spørgeren kraftigt skal opfordre ministeren til at stoppe øjeblikkeligt.

Svar (17/9 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

I forbindelse med delingen af de tidligere statsbaner i en Banestyrelse til varetagelse af infrastruktur opgaver og et DSB som operatørselskab er det forudsat, at de arealer, som er specifikke for jernbaneoperatøren DSB forbliver i DSB.

Af den aftale vedrørende DSB, der – som supplement til rammeaftalen af november 1994 – blev indgået den 24. oktober 1996 mellem Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, fremgår det, at det er hensigten at foretage de nødvendige strukturtilpasninger i DSB for bl. a. at gøre DSB-gods økonomisk selv bærende, så virksomheden kan klare fremtidens konkurrence.

Ifølge aftalen iværksættes i DSB en række strukturændringer og der iværksættes initiativer til omstilling og efteruddannelse. Der afsættes en pulje på indtil 300 mill. kr. til finansiering af disse ændringer og initiativer. Finansieringen af denne pulje sker ved provenuet fra afhændelse af relevante DSB-ejendomme.

DSB har derfor iværksat en række initiativer med henblik på at afhænde DSB-ejendomme, der ikke længere er nødvendige af hensyn til driftsformål mv.

Det i artiklen i Fyns Amts Avis den 14. august 1997 omtalte godsareal i Svendborg har tidligere

været benyttet i forbindelse med transport af store godsmængder for virksomheden Nordisk Kellogg's. Det har ikke været muligt at fastholde disse transporter på jernbane. De sidste transporter for Nordisk Kellogg's stoppede således i begyndelsen af 1996. Arealerne har herefter stået ubenyttede hen.

Den del af godsarealerne i Svendborg, som DSB ikke kan finde anvendelse for til godstrafik ønsker DSB at afhænde. Samtidig med at bidrage til finansieringen af ovennævnte formål opnår DSB en besparelse ved bortfald af de vedligeholdelsesomkostninger, der er forbundet med at opretholde de ubenyttede sporarealer.

Svendborg station har for godstrafikken fra 1. april 1997 haft status som ladeplads. Dvs. at DSB-gods betjener stationen efter aftale.

Begrebet ladeplads blev indført pr. 1. januar 1997. Det indebærer, at DSB-gods – hvor der er et misforhold mellem indtægter og udgifter, og hvor vognantallet er minimalt – tilpasser betjeningsomfanget således, at alle transporter kan gennemføres med et positivt dækningsbidrag.

Afhændelse af de pågældende godsarealer i Svendborg får ingen indflydelse på DSBs betjening af godstrafik på stationen.

Spm. nr. S 3203

Til socialministeren (28/8 97) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Vil ministeren oplyse, om ansættelsesforholdene for handicapbørn efter de nugældende regler kan organiseres således, at den enkelte handicappede selv ansætter sin(e) handicapbørn samtidig med, at kommunen har ansvar for lønudbetaling (skat, ATP) feriepenge og arbejdsgiverforsikringer samt, at ansættelsesforhold og løn er i overensstemmelse med gældende overenskomst på området?«

Begrundelse

Bistandslovens § 48, stk. 4, giver mulighed for, at handicappede selv vælger og ansætter deres hjælper. Denne mulighed videreføres og udvides i forbindelse med servicelovens ikrafttræden den 1. juli 1998. Princippet om at give den handicappede mulighed for denne brugerindflydelse er rigtigt, men da aflønningen sker med