

[Justitsministeren]

Endvidere arbejder Danmark for tiden i EF for fastsættelse af fælles regler om sideafskærmning til lastbiler. En sådan sideafskærmning vil i tilfælde af uheld mellem en lastbil og en anden trafikant kunne reducere skadens omfang.

3. Til brug for besvarelsen af den del af spørgsmålet, der vedrører lastbilers overtrædelse af hastighedsbegrænsningen på 70 km/t, har Justitsministeriet indhentet en udtalelse fra rigspolitichefen.

Rigspolitichefen har oplyst, at kontrollen med lastbilers overholdelse af færdselslovgivningen, herunder hastighedsbestemmelserne, udøves af politiet både i politikredsene og i rigspolitichefens færdselspoliti.

Rigspolitichefen har videre oplyst, at netop kontrollen med lastvognstrafikken prioriteres højt, og til belysning heraf nævnes det, at der alene af færdselspolitiet månedligt optages mellem 600 og 700 rapporter om lastvognes hastighedsovertrædelser.

Justitsministeriet kan henholde sig til rigspolitichefens udtalelse.

4. Med hensyn til spørgsmålet om bevisværdien af fartskrivere i relation til hastigheds-overtrædelser kan man oplyse, at det er et grundlæggende princip i dansk retspleje, at domstolenes bevisbedømmelse er fri. Dette har fundet udtryk i retsplejelovens § 896, 2. pkt., der fastslår, at »bedømmelse af bevisernes vægt ikke er bundet ved lovregler«.

Fartskrivere er installeret i køretøjer med henblik på kontrol af de af Arbejdsministeriet fastsatte regler om køre- og hviletid. Det er således ikke det direkte formål med disse apparater, at de skal tjene som bevisgrundlag i straffesager om overtrædelse af hastighedsgrænserne. Der vil imidlertid under hensyn til det nævnte princip om domstolenes fri bevisbedømmelse ikke være noget til hinder for, at fartskriverskiver fremlægges i retten som bevismiddel.

Spm. nr. S 286

Til trafikministeren (30/11 87) af:

Erik B. Smith (S):

»Vil ministeren sikre, at DSB lever op til sine forpligtelser som tilsynsmyndighed for egen virksomhed vedrørende arbejdsmiljøet?«

Begrundelse

I gennem flere år har DSB været klar over, at de gamle Köf- og MH-lokomotiver, som stationsbetjente bruger til rangering bl.a. på Nykøbing F. station, har et støjniveau, der ligger langt over den tilladte støjgrænse.

På Nykøbing F. station har resultatet været, at hver anden stationsbetjent har stærkt nedsat hørelse, og blandt dem, der har været ansat i mere end 30 år, har over en tredjedel stærke høreskader.

Susen for ørerne, nedsat hørelse, hovedpine, kvalme og svimmelhed på grund af støj- og dieselosforurening er således hverdagskost for mange stationsbetjente landet over.

Det forekommer uforståeligt, at DSB ikke for længe siden har grebet ind og renoveret eller afskaffet de gamle rangerlokomotiver, og det er derfor af betydning at få at vide, hvad begrundelsen for passiviteten er, ligesom det er vigtigt at få oplyst, hvor mange urenoverede rangerlokomotiver af denne type der fortsat anvendes af DSB.

Svar (15/12 87):

Trafikministeren (Nør Christensen):

DSB skal naturligvis som enhver anden virksomhed overholde gældende arbejdsmiljølovgivning.

Mellem DSB og Direktoratet for Arbejdstilsynet er der truffet aftale om, at DSB selv påtager sig at føre tilsyn med, at visse lovbestemmelser vedrørende arbejdsmiljøet overholdes. Det specielle forhold, at DSB er sin egen tilsynsmyndighed, giver selvsagt DSB særlige forpligtelser.

I begrundelsen for det stillede spørgsmål er anført, at Köf- og MH-lokomotiver har et støjniveau, der ligger langt over den tilladte støjgrænse og desuden er meget dieselosforurenende.

Foreliggende støjmålinger på MH-lokomotiver har vist, at det ækvivalente støjniveau for en 8 timers arbejdsdag ligger tæt på, men ikke overskrider de gældende støjgrænser, som er 90 dBA ækvivalent for en arbejdsperiode. Støjniveauet er som middelværdi målt op til 90 dBA og må derfor anses for at være kritisk.

MH-lokomotivernes gennemsnitsalder er nu over 25 år, og DSB vil inden for en 2-årig periode anskaffe nye rangerlokomotiver. DSB har