

[Trafik- og kommunikationsministeren]

om at afvikle kunde-leverandør-forholdet, således at det for begge parter mest hensigtsmæssige ophør af samarbejdet kan gennemføres. Samarbejdet mellem A/S Dabilfa og P&T vil derfor blive afviklet over en periode, som strækker sig ind i 1989, og P&T vil på denne baggrund modtage den sidste Danbil fra A/S Dabilfa i løbet af 1989.

Baggrunden for afviklingen af samarbejdet er, at der som følge af, at P&T har lagt beslutning om anskaffelse af postbiler ud lokalt til de enkelte postkontorer, er indtrådt en øget omkostningsbevidsthed og dermed en mere effektiv anvendelse af postbiler. Dette har medført, dels at P&T har et reduceret behov for anskaffelse af postbiler, herunder også Danbiler, dels at den heraf resulterende stykpris for Danbiler ville blive væsentlig højere, end P&T har driftsøkonomisk grundlag for at betale.

Spm. nr. S 299

Til trafik- og kommunikationsministeren (8/12 88) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren udvide de havarikommissioner, som undersøger DSB-togulykker, således at lokomotivførerne kan få mulighed for at deltage i undersøgelse?»

Begrundelse

Med baggrund i de seneste ulykker inden for DSB har formanden for lokomotivpersonalet, Ulrik Salmonsens, flere gange påpeget det uheldige i, at togpersonalet ikke deltager i undersøgelsen af de ulykker, der forekommer.

Det må være i alles interesse, at de berørte parter – i dette tilfælde lokomotivførerne – er med i undersøgelse, så det med sikkerhed klarlægges, om lokomotivføreren har været presset til at indhente en forsinkelse, ikke har kunnet overholde hviletidsbestemmelser eller andet.

Svar (3/1 89):

Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):

Uheld ved DSB undersøges normalt af driftsområdechefen eller dennes stedfortræder – bortset fra mindre rangeruheld, der undersøges af lokale ledere.

Ved de tjenstlige afhøringer, der er led i undersøgelse, og som forestås af undersøgelseslederen, kan en tillidsrepræsentant eller en kollega til den implicerede ansatte være til stede, også når sådanne afhøringer foretages efter havarigruppens anmodning. De tjenstlige afhøringer gennemføres i øvrigt efter tjenstemandslovens bestemmelser.

Såfremt der tillige er tale om en arbejdsulykke, skal den efter arbejdsmiljøloven etablerede sikkerhedsorganisation inddrages i undersøgelse.

DSB's permanente havarigruppe medvirker langtfra ved alle uheld, men har – set over en længere årrække – udført undersøgelser af gennemsnitlig 2–3 uheld pr. år, og der har oftest været tale om større uheld eller uheld med kompliceret årsagsforløb.

Denne gruppe etableredes i 1971 med personaleorganisationernes tilslutning på baggrund af en konstatering af, at et antal uheld skyldtes mangelfuld teknik eller mangelfuld instruktion i forbindelse med den anvendte teknik og ikke udelukkende overtrædelser af sikkerhedsbestemmelser. Det var derfor påkrævet med et undersøgelsesorgan bestående af personer med grundig indsigt i de ved DSB anvendte systemer og anlæg inden for de fire områder: bane-teknik, maskinteknik, sikrings- og teleteknik samt trafikale forhold.

Gruppen etableredes således som – og er stadig – et rent undersøgelsesorgan, der refererer til generaldirektøren. Dens opgave er at opklare årsagen til uheld, men ikke at udtale sig om skyldsspørgsmål i øvrigt.

Ved større uheld foretager politiet undersøgelser sideløbende med havarigruppens undersøgelser.

Hertil kommer, at ministeren kan nedsætte en særlig undersøgelseskommission med en dommer som formand, jf. lov om DSB kapitel 8.

Det er praksis, at havarigruppens undersøgelsesrapporter sendes til bl.a. de personaleorganisationer, hvis medlemmer har været impliceret i et uheld, samt til afdelinger, tjenester/divisioner og områdechefer, der kan lade undersøgelsesmateriale eller relevante dele deraf indgå i den stedlige sikkerhedsorganisationens undersøgelser, for så vidt der også er tale om en arbejdsulykke eller tilløb til en sådan.