

Kommentar fra Dansk Jernbaneforbund v. Claus Møller Frederiksen til svar på TRU alm. del, spørgsmål 347, vedrørende efteruddannelse af DSB's lokoførere i klemsikring og traktionsspærring.

DSB har i henhold til Havarikommissionens rapport om Vejle – ulykken oplyst, at alt lokomotivpersonale i perioden 2013 – primo 2016 har gennemført en efteruddannelse i klemsikring og traktionsspærring. Der oplyses således, at en generel uddannelse af lokomotivpersonalet har fundet sted.

Dette er ikke sket.

Ingen af hverken lokomotivførerne eller lokomotivinstruktørerne ved DSB har kunnet bekræfte dette, og det er heller ikke lykkedes Dansk Jernbaneforbund, at få udleveret dokumentation for dette hos DSB.

Efteruddannelse af lokomotivpersonale har altid været "personbåren", hvilket har sikret et højt fagligt baseret uddannelsesniveau hos lokomotivførerne. Dette har været sikret gennem, at kun de allerbedst fagligt funderede lokomotivførere har kunnet avancere til at blive lokomotivinstruktører.

I henhold til DSB's Uddannelsesstandard omkring vedligeholdelse og generhvervelse af operatørcertifikat som sikkerhedsoperatør, er DSB – Tilsyn & Undersøgelser ansvarlig for, at materialer om afvigelser, uheld og ulykker tilgår de uddannelsesansvarlige, da uddannelsen i henhold til standarden skal indeholde en gennemgang af disse, så virksomhedens aktuelle risikobillede afspejles.

Dette har DSB forsømt sig imod, hvilket DSB's lokomotivinstruktører i et notat fra efteråret 2012 gør ledelsen klart opmærksom på, da de blandt andet fremhæver, at de ikke – som foreskrevet i uddannelsesstandarden – er blevet forholdt en præsentation af de emner, som den kommende efteruddannelse af lokomotivførere skal indeholde. De gør samtidig opmærksom på, at dette er en overtrædelse af virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Endvidere kan man i notatet læse, at lokomotivinstruktørerne betragter efteruddannelse af lærere i materielsikkerhed som ikke – eksisterende ved DSB.

I henhold til vores oplysninger har DSB's ledelse aldrig givet lokomotivinstruktørerne svar på dette notat.

Efter vores opfattelse vil en overgang fra "personbåren" til "procesbåren" styring, derfor slet ikke løse problemet. Det er jo netop den procesbårne styring, som i dette tilfælde har fejlet. DSB's ledelse har således overtrådt egen uddannelsesstandard og forsømt at klæde lokomotivinstruktørerne på med aktuel information om hændelser og ulykker.

Lokomotivinstruktørerne har derfor efter eget udsagn ikke specifikt efteruddannet lokomotivpersonalet i klemsikring og traktionsspærring i den konkrete periode. For at komme til bunds i sagen bør Transportministeren derfor overveje, at bede Trafikstyrelsen om at gennemføre interviewes med de pågældende lokomotivinstruktører, så det konkret kan belyses, hvilket indhold efteruddannelserne har haft og hvilke informationer DSB har givet omkring emnerne.

Endelig skriver Transportministeren, at der har været en dialog med Dansk Jernbaneforbund. Det er ikke korrekt. Den såkaldte "dialog" har bestået i, at vi ad flere omgange har rykket DSB for uddannelsesplaner og indhold i efteruddannelserne fra 2013 – 2016 uden at modtage et eneste konkret svar, men det kan vel næppe betegnes som en dialog.