

Herefter kommer banevedligeholdelses- og sikringspersonale samlet med ca. 19 pct. af forbruget.

Trafikassistent/assistentkategorier beslaglægger ca. 14 pct. af forbruget i driften, ca. 9 pct. falder på kontorassistent/kontorfunktionærpersonale og ca. 5 pct. på jernbaneekspeditorer.

Af kørende og sejlene personale står togpersonale med ca. 8 pct. og sejlene personale ligeledes med ca. 8 pct. mens rutebilpersonalets forbrug af overarbejde udgør ca. 4 pct. af forbruget i driften.

Af overarbejdsforbruget i administrationen falder over halvdelen ca. 59 pct. på trafikassistent/assistentkategorier mens restforbruget næsten udelukkende kan afgrænses til kontorassistent/kontorfunktionærgruppen.

Den forholdsvis store andel af overarbejdsforbruget som falder på stationsbetjentpersonale samt på banevedligeholdelses- og sikringspersonale skyldes at det bl. a. har vist sig vanskeligt at rekruttere egnede emner såvel til tjenestemandstillinger som til midlertidig afløsning.

Det har ligeledes vist sig vanskeligt at fastholde de antagne tjenestemænd.

En af årsagerne hertil skønnes at være skiftende arbejdstider samt arbejde på lørdag og søndag.

Generelt har der vist sig en tendens til vanskeligheder med at rekruttere ufaglært kvalificeret arbejdskraft såvel i København som i provinsen.

For trafikassistent og assistentpersonale er det vanskeligt at skaffe afløsning i ferieperioder og i tilfælde af sygdom da driftsopgaver for denne kategori kræver en forholdsvis langvarig uddannelse og erfaring.

For visse tjenestesteders vedkommende hvor der i nærmeste fremtid kan forventes ændringer i personalebehovet (fjernstyring, anlægsprojekter) har DSB af hensyn til kommende overtallighed været tilbageholdende med tilgang af personale.

For det kørende personales vedkommende kan omfanget af overarbejde forklares ved stigende sygelighed i forhold til 1976-77.

Den geografiske spredning af DSBs aktiviteter medfører at der findes mange tjenestesteder bemandet med specialuddannet personale, hvor det er vanskeligt at skabe tilstrækkelig flexibilitet uden at være nødsaget til at acceptere et vist omfang af overarbejde, hvor nødvendigheden heraf løbende opstår i forbindelse med den normale tjenestetid f. eks. ved driftsuregelmæssigheder. Af sådanne kvalificerede arbejdsopgaver som det er nødvendigt at udføre under alle forhold kan f. eks. nævnes:

betjening af kommandopost, sikkerhedstjeneste på mindre stationer, betjening af tog og færger og hastende fejludbedring ved sikringsanlæg m. v.

I øvrigt kan det bemærkes at DSB i løbet af de seneste år har bestræbt sig og stadigvæk bestræber sig på at nedbringe omfanget af overarbejde. Til sammenligning kan anføres at forbruget af overarbejde i 1976-77 udgjorde 492.289 timer.

Således indgår det i DSBs samlede rekrutteringsplan for 1979 og følgende år, at planen i størst mulig omfang skal medvirke til at begrænse overarbejde. Bl. a. er det besluttet at rekruttere ca. 20 togtjenestemænd i begyndelsen af 1979.

IVAR HANSEN

Til finansudvalget