

vil ramme ca. 3.000 patienter, som tager natfærgen til undersøgelse og behandling på københavnske sygehuse, og at de sengeliggende patienter fra 2004 efterlades uden transportmuligheder?»

Svar (9/1 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Som det vil være spørgeren bekendt er der den 2. januar i år indgået aftalen om nogle ændringer i forhold til aftalen af 23. oktober 2002, herunder at der også bliver natsejladt fra Rønne til Køge. Der vil blive sørget for de nødvendige faciliteter til transport af syge på færgerne, så patienterne, som hidtil kan komme til København.

Den samlede rejsetid bliver stort set den samme som til København, fordi sejltiden bliver kortere end i dag.

Spm. nr. S 1057

Til trafikministeren (9/12 02) af:

Poul Andersen (S):

»Vil ministeren under henvisning til besvarelsen af spørgsmål nr. S 732-734 kommentere erstatningssagen, som beskrives i indlæg af Anita Elinor Petersen i »Debatten« i B.T. den 22. oktober 2002 under overskriften »For dårligt af DSB«, og vil ministeren herunder begrunde, hvorfor der ikke kan udbetales erstatning til Anita Elinor Petersen?»

Begrundelse

I svar på spørgsmål nr. S 732-734 skriver ministeren, at det er Banestyrelsen, der har ansvaret for vintervedligeholdelsen af S-banen. Dette arbejde er i udbud hos private entreprenører. Entreprenørens arbejde er gjort tilfredsstillende, hvis der ikke er øget risiko for, at en person falder eller kommer til skade på grund af sne og is. Anita Elinor Petersen er faldet og kommet til skade på grund af sne og is. I henhold til svaret på spørgsmål nr. S 732 skal skaderamte have udbetalt erstatning i tilfælde af, at entreprenørens arbejde ikke er udført tilfredsstillende.

Svar (16/12 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Spørgsmålet er forelagt Banestyrelsen, der kan oplyse følgende:

Det omhandlede uheld skete den 7. marts 1999 på Høje Taastrup Station i forbindelse med, at Anita Elinor Petersen og hendes søn skulle skifte fra ét S-tog til et andet S-tog ved at krydse perronen mellem de to tog.

Under passage af perronen faldt Anita Elinor Petersen og kom til skade. I den anledning rejste Anita Elinor Petersen krav om erstatning over for DSB, der behandlede sagen, idet der på dette tidspunkt var truffet aftale mellem DSB og Banestyrelsen om, at DSB behandlede sager om passagerers tilskadekomst, uanset om skaden var indtrådt på Banestyrelsens eller DSBs område. DSB kunne herefter rejse regres for erstatningskravet over for Banestyrelsen, hvis skaden kunne henføres til fejl eller uagtsomhed fra Banestyrelsens side.

Ifølge de undersøgelser, DSB foretog i sagen, fandt DSB, at der ikke var grundlag for at yde Anita Elinor Petersen erstatning.

Herefter sagsøgte Anita Elinor Petersen såvel Banestyrelsen som DSB ved Københavns Byret med påstand om erstatning.

Ved Københavns Byrets dom af 28. august 2001 blev både Banestyrelsen og DSB frifundet bl.a. med den begrundelse, at sagsøger ikke havde godtgjort, at de sagsøgte havde udvist nogen ansvarspådragende adfærd, og da det efter de foreliggende meteorologiske oplysninger fandtes usandsynligt, at perronen var glat som følge af frost, som påstået af sagsøger. Endvidere fandt retten det efter bevisførelsen uklart, præcist hvordan og hvor skaden var sket, idet Anita Elinor Petersen afgav forskellige oplysninger herom, og hendes og hendes søns forklaringer ikke stemte overens.

Herefter ankede Anita Elinor Petersen sagen til Østre Landsret, der ved dom af 9. oktober 2002 stadfæstede byrettens dom.

Ifølge dommen fandt landsretten det ikke bevist, at uheldet skete under indstigning i toget. Som det fremgår af mit svar på spørgsmål nr. S 732, kan der herefter kun blive tale om ansvar for Banestyrelsen, såfremt uheldet skyldes fejl eller uagtsomhed fra Banestyrelsens side.

De omhandlede domme er imidlertid udtryk for, at dette ikke har været tilfældet.

Da der således i sagen foreligger både en byrets- og en landsretsdom, der frifinder Banesty-