

ÅBENT SAMRÅD I TRAFIKUDVALGET DEN 14. DECEMBER 2006

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

**ÅBENT SAMRÅD I TRAFIKUDVALGET**  
**Vedrørende samrådsspørgsmål J**  
**Torsdag den 14. december 2006 kl. 14.00-15.00**

**Flemming Damgaard Larsen** (formand for Trafikudvalget, V):

Jeg vil gerne byde velkommen til det her åbne samråd, og husk mikrofonen. Og det er samrådsspørgsmål J, hvori der står:

»Hvad kan ministeren oplyse om sagen om asbest i DSB's tog og færges, som har været omtalt i pressen gennem de seneste dage?«

Og samrådsspørgsmålet er stillet af Magnus Heunicke, og jeg skal spørge Magnus Heunicke, om du ønsker at begrunde? Ja, værsgo Magnus Heunicke.

**Magnus Heunicke** (S):

Ja, tak for det og også tak til ministeren for, at vi kunne indkalde med så kort varsel, og det kunne lade sig gøre. Det er jo rigtig godt at være fleksibel, sådan så vi også kan få en politisk handling i den her sag, mens den jo ruller på alle andre niveauer her i Danmark. Og det er netop grunden til, at vi har valgt at indkalde til samråd, det er jo, at vi jo hver eneste dag, vi åbner avisen eller tænder for fjernsynet eller hører radio, så hører vi om en ny sag og endnu et lag i den her – som jeg tror vi alle sammen er enige om – store, store skandale, som har haft fatale konsekvenser for folk, der bare har passet deres arbejde.

Så derfor er vi selvfølgelig meget interesserede i at høre: Hvad gør ministeren, hvad har ministeren gjort, og hvad vil han gøre fremover ikke mindst selvfølgelig i håndteringen af sagen og selvfølgelig for at dæmme op for og sørge for, at det her aldrig, aldrig kommer til at gentage sig nogen som helst steder, og selvfølgelig heller ikke under nogen steder, som har ministeren som ansvarlig person?

Og den sidste ting er: Hvad gør man i forhold til alle de mennesker, som nu – og det er jo mange tusinde mennesker, som har været eller stadig er ansat i DSB – ved, de har eller har mistanke om, at de har været udsat for blå asbest, og hvad gør vi for dem? Og hvad gør vi specielt set i lyset af, at det jo er en sygdom, som kan udvikle sig over 20 år, og det vil sige, at selv om man måler dem i morgen, så kan det være, at de om 3 år eller 4 år oplever, at der får de pludselig symptomer, og så kommer den her sygdom, som jo kan være dødelig? Så hvad gør man med dem – ikke kun for DSB, men også i forhold til Scandlines, hvor jo også den danske stat stadig væk endnu jo ejer halvdelen af Scandlines, og Scandlines er jo netop – det

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

er endnu en af de afsløringer, der har været. Så den håndtering håber jeg selvfølgelig at få afkræftet – det billede, at man har overladt til pressen at komme med nye afsløringer. Men altså også, at der en form for håndtering af situationen fra ministerens og DSB's side. Så vi ser meget frem til at få svarene fra ministeren.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, tak til Magnus Heunicke, og med velkomst til ministeren og følge giver jeg ordet til ministeren. Værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Tak for det, og følget består i dag af afdelingschef Michael Birch og kontorchef Lasse Winterberg og fuldmægtig Michael Gram Pedersen, som jo i dette udvalg har den særlige mulighed for at være med til at besvare spørgsmål. Det er en god ting, at vi har det sådan her i Trafikudvalget. Det er dermed ikke sagt, det på nogen måde er nødvendigt.

Indledningsvis så mener jeg, at jeg vil sige det så klart, som det overhovedet kan – også som svar på Magnus Heunicke's indledning – at der er tale om en meget, meget alvorlig sag, som jeg ser på med den største alvor, jeg overhovedet kan gøre, ikke mindst for de mennesker, der har været i kontakt med asbesten.

Og så bliver jeg spurgt om, hvad jeg kan oplyse om asbest i tog og færger, og der må jeg sige, at det nærmeste, jeg kommer, er nok det at kunne beskrive noget fortidigt, som i øvrigt er kendt stof fra pressen, men det vender jeg tilbage til. Det giver næsten sige selv, når jeg har bedt DSB om en meget betydelig undersøgelse, også uvildig undersøgelse, at så kan jeg ikke få den, når den skal være uvildig – man skal først engagere nogle mennesker til at lave undersøgelsen, og kan jeg ikke svare så meget endnu, men jeg kan garantere for, at hvert et svar, jeg får, vil blive oversendt til Folketinget. Det skal jeg nok komme ind på i min tale. Og vi er jo enige om, at vi taler om asbest i de såkaldte andengenerations-S-tog, som har været omtalt så meget i medierne i den sidste tid.

Jeg kan oplyse, at mit ministerium har undersøgt, om der er modtaget noget information i sagen overhovedet. Det var jo rart at vide, om der har været det, og vi har i første omgang undersøgt korrespondancen i perioden fra 1999 og fremad. Og der er kun et eneste eksempel på, at der fundet noget korrespondance om det, og det er et brev fra DSB til ministeriet, og det er dateret den 14. april 2000, hvor man skal hjælpe den daværende minister med at besvare en borgerhenvendelse. Heraf fremgår det, og jeg citerer:

De togsæt, der ikke blev renoveret i 1980'erne, er isoleret med asbest, som kun er indkapslet. Det er vigtigt, at DSB's tog a/s sikrer sig, at disse tog enten ophugges på betryggende måde eller der er sikkerhed for, at en ny ejer sikrer, at disse togsæt håndteres

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

således, at asbesten ikke udgør en sikkerhedsrisiko for kunder og medarbejdere hos den nye ejer.

Og det er altså et svar på en borgerhenvendelse, som DSB har besvaret og videresendt til den daværende minister. Dette er selvfølgelig ikke nyt i forhold til det, der allerede er fremgået af pressen.

I øjeblikket undersøger vi – og det er et ret omfattende arbejde – om ministeriet har modtaget information fra DSB i perioden fra 1985 til 1999; det er jo den periode, det altafgørende drejer sig om, og jeg har desværre ikke andet at oplyse end det, der er fremgået af pressen.

Og som det er fremgået, så har jeg – det gjorde jeg allerede i lørdags – bedt DSB om en hurtig, men først og fremmest tilbundsående undersøgelse af sagen.

Og jeg vil godt beskrive min personlige opfattelse af sagen. Da jeg fulgte den gennem medierne, og det er klart, da den gik fra 1985-1998, da var det sådan mere en historisk betragtning, men da jeg så fredag aften, da jeg kom hjem fra København, så TV-Avisen kl. 21.00, hørte jeg om et tog eller to, der stadig væk havde kørt indtil for nogle få uger siden. Og det gjorde mig mildest talt temmelig vred, således at jeg næste morgen ringede DSB's bestyrelsesformand, Mogens Granborg, op og sagde til ham, at han ville få et brev fra mig i løbet af dagen, hvor jeg ville stille nogle krav til ham. Det brev er formentlig offentligt kendt, ellers kan jeg læse det op. Jeg skrev i brevet, at:

Der har i den senere tid været betydelig mediedækning af sagen om asbest i en række af DSB's andengenerations-S-tog. Senest er det fredag aften kommet frem, at der indtil for nylig har kørt togsæt rundt, som har indeholdt asbest. Jeg finder, det er en meget alvorlig sag ikke mindst for de medarbejdere, der har været i kontakt med asbesten. I lyset af det – og så refererer jeg til telefonsamtalen den 9., hvor jeg skrev det under lige efter samtalen – så beder jeg DSB's bestyrelse om at foranstalte en hurtig og tilbundsående undersøgelse af sagen, som kan forelægges mig, og den skal mindst indeholde følgende: Hvor mange tog har siden midten 1980'erne kørt med forseglede asbest? Er der udelukkende tale om S-tog, eller er der også asbestproblemer med andre tog? I hvor mange af disse tog er der risiko for, at forseglingen kan være brudt? Hvornår er togene i givet fald blevet udrangeret? Er der eventuelt fortsat drift af tog med forseglede asbest? Og så andre oplysninger, som har interesse for offentligheden, og det er jo alt andet, der har med denne her sag at gøre.

Og det gik jeg så i pressen med, og DSB reagerede, synes jeg, ualmindelig kvikt, for allerede en time efter, jeg havde været ude, sagde de, at de ikke alene ville lave en undersøgelse, som jeg havde bedt om, de ville bede om at få lavet den uvildigt, og det lå sådan implicit i, hvad jeg selv mente – man kan jo ikke undersøge sig selv. Men jeg er i hvert fald glad for, at de tog så positivt imod det.

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

Og så skal vi have et svar fra DSB, og man oplyser fra DSB's side i dag, at den forventes at kunne være færdig i slutningen januar eller begyndelsen af februar, men der synes jeg personligt ikke, at det er en måned fra eller til, der er afgørende, men at vi får et ordentligt materiale frem, som belyser situationen. Og det vil jeg så spørge udvalget, om man ikke er enig i, at det må være det, der ...?

Og jeg vil også gerne sige, at jeg har jo været i ufattelig mange samråd og gør det med stor glæde hver gang. Det her er en sag, som jeg synes er nok den alvorligste jeg har været i samråd om, og jeg ser på den med meget stor alvor. Og min personlige opfattelse er, at det er ikke afgørende, hvem der har siddet i ministeriet som minister i 1988 eller 1999 eller 2004, altså fra 1988-98 i virkeligheden, hvor sagen er foregået, altså fra den daværende regering – den borgerlige regering – over den socialdemokratiske regering. Det synes jeg ikke er det vigtigste; det vigtigste er, at vi får belyst sagen tilbundsgående. Det er det, vi må have interesse i alle sammen; det håber jeg vi kan være enige om.

Så vil jeg gerne sige, at jeg synes, det er meget beklageligt for de ansatte i jernbanesektoren, som har været udsat for risiko for at blive syge af deres arbejde. Det er jo i virkeligheden det alvorligste problem. Og jeg lægger mig meget på sinde – meget vægt på, at de ansatte kan være sikre på, at de ikke bliver syge af at gå på arbejde eller have gået på arbejde. Endvidere er det klart, at – det var som svar på i virkeligheden det første spørgsmål – at de mennesker, der på nogen måde har nogle problemer med det, skal gå til lægen og få det belyst, og er der tale om, at DSB har et ansvar, så er det klart, at DSB må betale for det. Det kan der ikke være nogen diskussion om. De har jo også betalt for nogle i forvejen. Og jeg kan garantere for, at DSB tager sagen meget alvorligt, den nuværende ledelse i DSB.

Det er sådan set, hvad jeg kan sige om togsiden af det, fordi jeg kan jo ikke, jeg mener, det er alt for alvorlig en sag til at komme med hypoteser og sige: Jeg tror nok, og det er muligvis nok osv. osv.

Derfor vil jeg nu med formandens tilladelse vende mig til sagen, der vedrører asbest på Scandlinesfærgerne, som der også er spurgt til. Flere medier har talt med efterladte til personer, der har været ramt af en kræftsygdom, som kan forbindes med asbest, og det skulle dreje sig om personer, der har arbejdet direkte med asbest på færgerne. Ministeriet har kontaktet Scandlines og bedt dem oplyse, hvad de kender til sådanne sager – det er jo også gamle sager – og Scandlines har oplyst, at som rederiets ledelse ser det, er situationen følgende, og det er så det, jeg citerer:

De sager, som er omtalt i pressen, er sager, der er mere end 20 år gamle. Punkt 1. I 1986 blev der indført en meget restriktiv lovgivning for anvendelse og håndtering af asbest – det det var altså i 1986. Herefter blev asbesten i løbet af de følgende år i 1980'erne afmonteret på færgerne, hvor det var muligt, og den asbest, der ikke kunne fjernes, blev forsejlet i henhold

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

til reglerne. Asbestarbejdet blev efter procedurerne udført af eksterne virksomheder med særlig godkendelse til at udføre asbestarbejde. I dag indeholder kun reservefærgen »Spodsbjerg« asbest. Færgen indeholder ikke det særlig farlige blå asbest – har man oplyst mig. Forseglingen af asbesten bliver automatisk gennemgået en gang årligt på den færge.

Foranlediget af den sidste tids omtale af asbest har Scandlines derudover aftalt med medarbejderrepræsentanterne i rederiets samarbejdsudvalg, at færgen vil blive gennemgået nu for at sikre, at der ikke er brud på forseglingen. Samtidig vil luftkvaliteten blive målt for indholdet af asbestfibre. Jeg synes, de gør det ganske offensivt, Scandlines.

Scandlines oplyser endvidere, at rederiet før 1986 ikke har præcis viden om forholdene, idet der på det tidspunkt ikke fandtes en særlig lovgivning for asbest. Der er derfor heller ikke nogen særlig dokumentation for anvendelsen og håndteringen af asbest før 1986 – vi er altså mere end 20 år tilbage.

Scandlines oplyser, at der er udsagn fra medarbejdere og tidligere medarbejdere om, at rederiets egne medarbejdere udførte asbestarbejde op til 1986, hvor det blev forbudt. Det er Scandlines opfattelse, at det sandsynligt primært drejer sig om personer, der har arbejdet i maskinrummet og måske på vogndækket.

Scandlines har taget kontakt til Søfartens Arbejdsmiljøråd, som dels oplyser, at den type lungekræft, der er specielt relateret til asbest, er meget sjælden, og dels, at man skal henvende til sig sin læge, hvis man har symptomer eller frygter – og det er også slemt – at være syg af at have arbejdet med asbest. Scandlines oplyser, at såfremt disse sygdomme konstateres, vil lægen henvise til Arbejdsskadestyrelsen, som godkender arbejdsskaden med henblik på en erstatning.

Scandlines afholder et møde i virksomhedens hovedsikkerhedsudvalg i dag, hvor man vil drøfte sagen. Før der træffes beslutning om forholdsregler, informationskampagne eller andet i den forbindelse, vil Scandlines dels søge forholdene belyst bedre, dels søge sundhedsfaglig rådgivning. Søfartens Arbejdsmiljøråd har henvist til, at rederiet ikke bør medvirke til at skabe unødigt angst. Det er bestemt også godt.

På baggrund af denne redegørelse fra rederiet er jeg tilfreds med de initiativer, det må jeg sige, som Scandlines har taget i sagen. Jeg synes, de har handlet aktivt, herunder at man har involveret medarbejderne og Søfartens Arbejdsmiljøråd. Det er positivt. Men jeg lover for, at jeg ser med meget stor alvor også på denne sag, og vi har derfor bedt Scandlines holde ministeriet underrettet om udviklingen i sagen løbende.

Og, formand, det var så alt, hvad jeg kunne sige om det, for resten er jeg så nødt til at vente på, til jeg får et svar, og jeg vil heller ikke give mig i gang med hypoteser, fordi der er jo ingen grund til, at jeg sidder med min totalt manglende viden på sådan et område og skaber unødigt angst hos andre mennesker. Og det håber jeg man vil respektere i udvalget.

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til ministeren. Og der er en række spørger. Den første er samrådsspørgeren, Magnus Heunicke. Værsgo.

**Magnus Heunicke** (S):

Ja tak, også tak fra mig til ministeren, og jeg kan da godt allerede nu sige for Socialdemokraternes vedkommende, at vi er fuldstændig enige i, at det afgørende er, at vi får en grundig og korrekt analyse. Og det er rigtig godt. Men 14 dage over den tid – som man nu lige har fået meldt ud fra DSB – hvis man så kommer et spadestik dybere og får belyst alt, så vil ministeren ikke høre nogen knubbede ord fra vores side, det er helt sikkert.

Jeg skal lige forstå ministeren rigtigt, det er sådan et opfølgende spørgsmål, jeg kommer med her, fordi ministeren anbefaler, at man, hvis man har været eller er medarbejder i DSB eller hos Scandlines og mener, man har været udsat for asbest, så skal man gå til lægen. Vil det sige, at ministeren altså ikke mener, der skal være – at DSB har ansvaret for at gennemføre de her lægetjek?

I den forbindelse: Hvor langt rækker DSB's medarbejderregister tilbage? Altså, har DSB opgørelser over, hvor mange, hvem der har været ansat, og hvem der har været i kontakt med asbesten også 5-10 år tilbage? For det er jo netop også sådan nogle der – eller mener man bare, det skal være noget, som er op til folk selv at gå til lægen? Fordi jeg mener også, at DSB som arbejdsgiver har et ansvar for at nå til bunds i den sag.

Derudover til håndteringen af sagen: Arbejdsskadestyrelsen har i hvert fald udtalt eller har i hvert fald oplyst i hvert til Jyllands-Posten, at 22 medarbejdere har fået erstatning for at have arbejdet med blå asbest, heraf, så vidt jeg ved, 11 lokoførere. Er det de samme tal, som ministeren har fået at vide fra DSB? Eller: Har DSB overhovedet nogen tal for, hvor mange af deres medarbejdere der har fået erstatning? Det samme gælder selvfølgelig antallet af tidligere medarbejdere, hvor det har kostet livet at arbejde med asbest. Har DSB eller ministeren noget som helst overblik over, hvor mange dødsfald der findes – vi har – efter de her sager?

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Magnus Heunicke, og jeg giver ordet til ministeren. Værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jeg har ikke nogen tal for det, men det vil fremgå af redegørelsen; det vil jeg i hvert fald bede om, at det gør. Det er også noget, der vil tage tid at indsamle; det er ikke noget, man gør lige over night, og derfor synes jeg, det er bedst, at det kommer samlet.

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

Men må jeg ikke nok sige, at jeg mener, at DSB har ansvaret for en aktiv opfølgning på dette her område. Når jeg sagde, folk skal henvende sig til deres læge, så er det jo for at få en første indikation af: Skal man gå videre til en speciallæge, der har forstand på det her, for en praktiserende læge kan jo kun meget ofte henvise. Men altså hele vejen igennem er det klart, det er DSB, der skal aktivt hjælpe medarbejderen, hvis der er nogen chance for, at der er et problem. Men det er bare min vurdering – jeg kan tage fejl – at uanset hvad man næsten fejler, så går man normalt til sin egen læge først for at få en indikation af: Er jeg sund og rask? Så er der jo ingen grund til at skabe skræk og rædsel hos mig selv og min familie. Og hvis der er bare den mindste grund til det, så vil den praktiserende læge – som jeg vurderer det, jeg er bestemt lægmand – så vil han jo henvise til enten en specialklinik, til arbejdsskadeklinikker, eller hvad man har, og det er klart, og mit bud er altså – eller min besked er her – at DSB aktivt skal medvirke. Det er sådan set det bedste, jeg kan sige om det.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Jeg er ikke ude på at slås med ministeren om mikrofonen, det er bare for, at vi kan få den korrekte lydoptagelse, at vi er nødt til at have en ad gangen.

Den næste på listen er Martin Lidegaard, værsgo.

**Martin Lidegaard** (RV):

Tak for besvarelsen. Jeg er enig med ministeren i, at det her er en af de mest alvorlige sager, vi har haft på området i meget lang tid, og derfor selvfølgelig også enig i, at den undersøgelse må tage den tid, den tager.

Jeg har to spørgsmål til ministeren. Nu siger ministeren, at han er i gang med at undersøge korrespondancen mellem ministeriet og DSB. Hvad med kvartalsmøderne? Altså, siden 1997, da DSB blev selvstændigt, der har jo været kvartalsmøder mellem ministeriet og DSB, og jeg vil egentlig opfatte det som mest sandsynligt, hvis sagen har været bragt frem, at den er bragt frem på de møder. Og derfor så vil jeg bare høre, om ministerens undersøgelser også omfatter kvartalsmøderne, for det vil jeg anse for meget nyttigt, hvis de gjorde.

Det andet spørgsmål, jeg har, er i forhold til passagererne. Det er jo fremgået meget tidligt i processen, at der ikke var nogen sundhedsrisici for passagererne. Kan ministeren bekræfte det, og er det noget, som hviler på et, om jeg så må sige, tilstrækkelig tungt grundlag, den vurdering? Den kom meget tidligt og inden skandalens omfang var fuldt kendt, om jeg så må sige. Jeg tænker bare helt lægmandsagtigt, at som pendler tilbringer man dog alligevel et par timer hver dag i de tog. Men det er ikke, fordi jeg sådan vil antyde noget, jeg kender ikke så meget til området, men min sunde logik siger mig, at det måske også var værd at interessere sig for.

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Martin Lidegaard. Og ministeren får ordet, værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jeg starter med det sidste først. Det er således, at efter samrådet i dag – og jeg ved ikke en gang, om der er en DSB-medarbejder til stede, det kan jeg ikke se; det ville nok være klogt, hvis der var – så vil jeg i hvert fald sørge for, at de væsentlige spørgsmål, der bliver stillet, bliver ført videre til DSB, bl.a. dette, du spørger om med passagererne. For jeg ved det ikke, men spørgsmålet vil blive rejst som en opfølgning på det brev, jeg har sendt.

Derimod kan jeg svare ganske klart på det andet, du spørger om: kvartalsmøder. Altså, der har ikke været nogen korrespondance – det var, inden du kom ind – som jeg henviste til, om sagen, bortset fra et brev i år 2000, april år 2000. Det var et svar på en borgerhenvendelse. Og vi har været alt igennem fra nu af og til år 2000, jeg tror det var april 2000, det tror jeg, at det var der omkring, det var i hvert fald før, vi trådte til, men det er stadig væk ikke det afgørende, hvem det var under.

Med hensyn til kvartalsmøderne kan jeg svare fuldstændig klart: Der har aldrig været omtalt noget med asbest på kvartalsmøder i den tid, vi har haft det. Og kvartalsmøder var noget, jeg indførte fra 2003 af. Det har ikke været der før, der har man haft sådan nogle lidt mere, har jeg forstået, løse møder, hvor ministeren mødtes med DSB's ledelse. Men nu er det jo, som du ved alt om, meget systematisk, og der refereres fuldstændig detaljeret om, hvad der sker på kvartalsmøderne, og det har vi selvfølgelig også været igennem. Og dels kan jeg bekræfte, der har ikke været noget om det på kvartalsmøderne, dels kan jeg sige, at min hukommelse skulle svigte mig fuldstændig, hvis det har været et emne på et møde også før kvartalsmøderne blev indført, dvs. reelt i år 2000, da regeringen jo trådte til den 27. november 2001.

Så det må jeg sige, jeg kan simpelt hen ikke forestille mig, at jeg skulle have overhørt sådan en sag, og fra 2003 har vi altså ført referat af dem, og der kan vi med sikkerhed sige, der ikke har været noget. Så det tror jeg, jeg kan sige, at det har der ikke været omtalt.

Og passagervinklen vil jeg inddrage DSB i. Personligt vil jeg ikke tro, at det var så stort et problem for passagererne, fordi de ville jo blive opmærksomme på, hvis der var åbne områder med asbest, der stak ud, det garanterer jeg for. Men vi spørger om det. Jeg tror mere, det er dem, der er i arbejdssituationen, der er i risikozonen.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja tak. På indeværende tidspunkt er der fem på listen. Det er Jørgen Arbo-Bæhr, Pia Olsen,



*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

Jens Christian Lund, Thomas Adelskov og Rasmus Prehn. Og vi går hurtigt videre til Jørgen Arbo-Bæhr, værsgo.

**Jørgen Arbo-Bæhr (EL):**

Tak for det. Tak for svaret. Jeg synes dog, det svar levner altså en forfærdelig masse ubesvarede spørgsmål. Det kan godt være, ministeren ikke kan svare på dem i dag, men så må vi jo se, om vi ikke kan få svar på dem senere.

Jeg vil godt starte med, at DSB – DSB S-tog – jo er certificeret, det er sikkerhedscertificeret gennem Trafikstyrelsen. Og der kunne jeg godt tænke mig at vide, hvordan man opnår sådan et certifikat, hvordan DSB S-tog opnåede sådan et certifikat, hvad der bliver igangsat af undersøgelser omkring også sikkerheden for de ansatte i forbindelse med sådan nogle certifikater, og endelig – som jeg synes er nok så interessant – om der foregår et arbejde netop nu, fordi det certifikat, DSB S-tog har, udløber den 19. december 2006. Så et eller andet må der jo foregå i den forbindelse. Det kunne jeg godt tænke mig at få et svar på, hvad der foregår.

Så kunne jeg også godt tænke mig at høre ministerens holdning til den måde, DSB's ledelse har optrådt på. Nogle eksempler: Når DSB's tekniske direktør, Kirsten Kornerup, går ud og siger i Radioavisen, at siden 1998 har der været styr på det, på trods af at der på et møde, et internt møde i DSB S-tog i 2003 har været omtalt og behandlet et tilfælde med asbest i et S-tog og at Kirsten Kornerup var til stede på det møde.

For det andet: Når DSB ledelse ikke har syntes, at det var værd at orientere ministeriet om asbest – som ministeren lige sagde – er det så ikke kritisabelt, at de ikke har orienteret, når de var bekendt med asbest?

Så er der det her spørgsmål om, altså, det spørgsmål om passagerer er fint, men der er spørgsmålet om, at DSB jo har udliciteret deres rengøring på deres reparationsværksteder til ISS, og i hvert fald, hvis man skal tro på pressen – det skal man ikke altid – så har ISS-medarbejdere været på de her reparationsværksteder og gjort rent, bl.a. asbeststøv, uden at vide, at der var asbest. Hvis de har det, så mener jeg, at DSB S-tog har overtrådt arbejdsmiljøloven. Men det kan ministeren jo så også måske svare på.

Så er der det næste: DSB S-togs ledelse har fået at vide fra Arbejdsskadestyrelsen de omtalte 22 tilfælde af udbetalte arbejdsskadeerstatninger, 11 for lungehindkræft og 11 for andre kræftformer, uden at have orienteret hverken ministeriet, medarbejderne eller medarbejdernes fagforening. Er det ikke også kritisabelt?

Endelig, og det er måske lige på kanten af, hvad ministeren kan svare på, men er det ikke kritisabelt, at en virksomhed som DSB, som har opnået en fuldstændig særstatus i form af egenkontrol med arbejdsmiljøet, så går hen og lukker deres egen BST? Er det ikke også

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

fuldstændig kritisabelt, at en virksomhed, der erkender, at de har asbest, ikke på noget tidspunkt siden 1998 har lavet luftmålinger i S-togene på, om der var asbeststøv eller ej? Det var bare lige nogle få spørgsmål.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, tak til Jørgen Arbo-Bæhr, og jeg giver ordet til ministeren.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Ja, jeg vil først og fremmest sige, at de fleste af de spørgsmål, som Jørgen stiller, viser jo en insiderviden, som jeg i hvert fald ikke er bekendt med. Det synes jeg er ganske fint, så får vi jo spørgsmålene frem, og så kan de besvares. De kan ikke besvares af mig, ret mange af dem i dag, men de vil – vi har to muligheder: De kan indgå i besvarelsen – det synes jeg ville være det rigtige, så vi får et samlet overblik – som vil blive afleveret til mig og så selvfølgelig bliver oversendt til Folketinget samme dag, eller de kan stilles skriftligt. Personligt synes jeg som sagt, det var bedre at samle tingene for ikke at skabe unødigt frygt hos mennesker.

Og du taler først om DSB og Trafikstyrelsen, og du nævner også sådan lidt Jernbanetilsynet, hvordan er det med dem? Det vil jeg prøve lige at redegøre for, det, jeg har skrevet ned.

Altså, Trafikstyrelsen og tidligere Jernbanetilsynet, det hed det jo før i tiden, har fra 1996 haft ansvar for at føre tilsyn med de jernbanesikkerhedsmæssige forhold, mens Arbejdstilsynet har ansvaret for arbejdsmiljøet. Det er den opdeling, der reelt er. Trafikstyrelsen fører således trafiksikkerhedsmæssige tilsyn med de ansattes helbred som forudsætning for at udføre arbejdet forsvarligt, mens Arbejdstilsynet fører tilsyn med sikkerhed og sundhed for de personer, der er beskæftiget med jernbanedrift, herunder bl.a. arbejdets udførelse i relation til den ansattes sikkerhed og sundhed, stoffer og materiale samt arbejdstøj og personlige værnemidler.

Så der er altså en opdeling mellem Arbejdstilsynet og Trafikstyrelsen, hvor Trafikstyrelsens er mest trafiksikkerhedsmæssig. Ja, det ved i hvert fald alle ordførerne, der har beskæftiget sig med det igennem lang tid, at sådan er det. Men der er altså en opdeling der.

Så spørger du: Kirsten Korerup har sagt, at der ikke var noget, til trods for hun selv har været med på et møde i 2003. Det kan jeg jo kun tage som en påstand. Du må jo sidde med nogle informationer, som jeg ikke har. Og der kan vi enten igen svare skriftligt med det samme eller lade det indgå i rapporten. Og det er klart, at de indgår i rapporten, det er faktisk derfor, vi optager, så vi kan med sikkerhed få besvaret de spørgsmål, der bliver stillet.

Så er der spørgsmålet om udlicitering af rengøring på reparationsværkstederne, og du

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

spørger, om DSB har overtrådt arbejdsmiljøloven. Det er selvfølgelig noget, vi må have belyst på tilsvarende måde.

Og så siger du, at: DSB, er det rigtigt, at de ikke har informeret om kræftskadetilfælde og kræftskadeudbetalinger? Og det kan jeg kun sige, at det ved jeg ikke noget om. Det kan være, at nogle af jer ved noget om det? Nej? Og at de heller ikke har foretaget luftmålinger.

Men spørgsmålene vil indgå, og jeg foretrækker som sagt, hvis udvalget er enig om det, at det indgår i en samlet besvarelse, og jeg tror, at Magnus Heunicke kan begynde at indse, at det kan godt være, besvarelsen går over tiden, men det er mere vigtigt, at vi får en samlet grundig besvarelse. Sådan forstod jeg dit indlæg. Og jo flere spørgsmål, der kommer her, jo rigtigere er det, at vi får lavet en samlet rapport over det. Jeg skal prøve at besvare, hvad jeg kan, og resten må indgå i rapporten.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja tak. Ja, det ville være rigtig godt, hvis spørgsmålene blev omhandlet i rapporten, så man har et samlet værk, der beskriver hele situationen.

Den næste på listen her er Pia Olsen, værsgo.

**Pia Olsen** (SF):

Jamen vi er jo i SF meget enige med ministeren i, at det her er en alvorlig sag, og vi mener faktisk ikke kun, at det er en alvorlig sag for DSB; vi mener faktisk også, det er en alvorlig sag for Arbejdstilsynet, for Arbejdstilsynet har jo som sådan jo valgt at give DSB en dispensation til at køre med forseglede tog.

Og vi har så – det skal vi nok gøre andetsteds – men vi har faktisk tænkt os at forfølge Arbejdstilsynets manglende opfølgning på den dispensation, de har givet DSB. Vi stiller os ret undrende over for, at normalt, når man giver dispensationer, så vil man jo gå ind og tjekke, om der er problemer siden hen, så det er vi dybt uforstående over for. Men det skal vi nok stille til en anden minister, fordi det vil nok være mest oplagt, men jeg synes nu lige vi skulle være opmærksom på, at der er jo de her to dimensioner i den her sag.

For os vil vi gerne vide om – nu er det jo sådan garantitid, og vi plejer at få garantier af regeringen, og jeg vil gerne spørge, om jeg kan få en garanti af ministeren, i forhold til at alle de tog, der fra i dag af kører på danske jernbaner, ikke kører med asbest, for det mener jeg egentlig må være det fremadrettede i forhold til det her. Vi kan selvfølgelig altid gå ind i diskussioner af, og jeg er meget enig både med Det Radikale Venstre og egentlig også med Enhedslisten, i alle de problemer, der tidligere er medført for medarbejdere og egentlig også for passagerer, men det er jo lige så væsentligt, at vi kan garantere, at der ikke er flere tog på de danske baner, der indeholder asbest. Så kan jeg få sådan en garanti fra ministeren?

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, tak til Pia Olsen, og ministeren får ordet.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Det synes jeg er et overordentlig relevant spørgsmål, fordi det er jo da vigtigt at se fremad også. Og jeg kan oplyse, at DSB har sagt til mig, at der ikke er lokomotiver, passagervogne eller togsæt med asbest i drift i dag.

Da asbest oprindeligt, siger DSB endvidere, blev benyttet i en lang række sammenhænge i og uden for DSB, er DSB i færd med at undersøge, om enkeltkomponenter til en række forskellige forhold kan indeholde asbest. Det er de altså i gang med nu, for de vil også gerne tænke fremadrettet. Det drejer sig f.eks. om gnistfangere fra kontaktorer, bandager om ankre i banemotorer m.m. Og det er de ved at undersøge, men de siger altså, at de ikke er blevet bekendt med – at der ikke er – asbest, men der kan være altså et eller andet sted inde i motoren et eller andet sted noget asbest.

Så siger de noget interessant, jeg synes man skal være opmærksom på. En række forskellige organisationer og museer, bl.a. Jernbanemuseet, Dansk Jernbane-Klub og Falck og Beredskabsstyrelsen har et mindre antal DSB-vogne med asbest, altså dem, der står på museerne rundtomkring. Og det er vi selvfølgelig indstillet på at bede DSB omgående gøre opmærksom på til dem, de selv nævner her. Det er klart, det kan ikke gå for hurtigt. Men jeg synes, det var vigtigt lige at få med, at der kan altså være noget der. Det er et svar, jeg har fået i dag, og derfor har vi ikke kunnet reagere, før det kom i udvalget i dag.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja tak. Og den næste er Jens Christian Lund, værsgo.

**Jens Christian Lund** (S):

På nuværende tidspunkt er det selvfølgelig svært at blive ved med at finde på nogle nye spørgsmål, så jeg vil prøve at tage noget – jeg synes jo, det er fint, at ministeren er kommet med denne her redegørelse, og at der kommer en rapport. Kan jeg gå ud fra, at i den rapport, at der vil komme en vurdering af: På hvilket niveau har man reelt haft eller burde haft set, at de her forseglinger er krakeleret? For det er vel egentlig meget det, der er problemet, at forseglingerne er krakeleret, og på hvilket niveau burde man have set det? Hvis må man så også sige, hvilket ledelsesmæssigt niveau burde så ligesom have – ikke, det er ikke, fordi jeg mener, jeg hverken vil straffe nogen – men jeg synes også af hensyn til fremtiden, at man bør sige: Hvilket ledelsesmæssigt niveau burde have reageret på en sådan konstaterbar ting?

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

Så vil jeg også godt bede ministeren om at få undersøgt eller svare på, om nu med de tidligere medarbejdere, kan vi stole på, at nogen har en liste over tidligere medarbejder eller har registerloven og anden gode tiltag gjort, at den liste absolut ikke er fuldstændig? Og kan det få nogen konsekvenser, hvis vi kun har en liste, der er ufuldstændig, at hvis vi begynder at skrive ud til nogle personer, kan det så medføre nogle – en unødigt angst ved de mennesker? Således at jeg får en vurdering af ministerens synspunkt omkring det.

Og så vil jeg da gerne rose ministeren. Jeg lagde mærke til en sætning, som ministeren sagde, som jeg synes er meget interessant og meget korrekt, nemlig: Man kan ikke undersøge sig selv. Og det går jeg så ud fra, at det gælder andre steder i regeringens administration også. Tak for det.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, tak til Jens Christian Lund. Det sidste lå jo nok uden for samrådsspørgsmålet. Jeg giver ordet til ministeren.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jens Christian Lund har jo den helt vidunderlige egenskab, at selv i den alvorligste tid har han også en vis humoristisk sans, og det forekommer mig i hvert fald, at der er to rapporter, hvor vi ikke har undersøgt os selv på det sidste, men Rigsrevisionen har gjort det.

Jeg vil gerne sige generelt om de spørgsmål: Jeg nævnte i min indledning, at der var seks dots, hvor vi beder DSB om at (?), men så vil jeg gerne slutte det, jeg skriver til DSB i søndags. Jeg skriver:

Endvidere skal jeg bede bestyrelsen redegøre for, hvornår DSB er blevet opmærksom på problemet, samt oplyse, hvad DSB har foretaget sig i den anledning. Især vil jeg bede om at få belyst, hvad man agter at foretage sig i forhold til de berørte medarbejdere.

Og det var stort set præcis indholdet af dit spørgsmål, og det er altså med i det, jeg har givet. Det – jeg nævnte det ikke før, for jeg nævnte kun de seks dots, som var hovedlinjerne – men det er sådan set en præcis opsamling af hele medarbejdersiden, og det, så det er altså, det er der, hvor jeg beder om: Hvad har man af lister, hvad har man gjort, hvor mange mennesker drejer det sig om? Så vi får et overblik over det. Så det er med i henvendelsen til DSB og ud over det, kommer der de ting, der er rejst på udvalget i dag.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, tak til ministeren. Den næste på listen er Thomas Adelskov. Værsgo.

**Thomas Adelskov** (S):

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

Ja tak. Jeg skal lige oplyse, at jeg kommer direkte fra et møde med beskæftigelsesministeren og Arbejdstilsynet, hvor vi i arbejdsmiljøforligskredsen har diskuteret nogle af de her problemstillinger med arbejdsmiljøtilsynets briller eller de problemer, som ligger ovre under Arbejdstilsynet.

I forhold til ... [mikrofonen runger] – der må være noget med stemmelejet, eller også er der ikke rigtig noget inde bagved. [Kommentar uden for mikrofon] Det er så noget, jeg takker for.

I forhold til DSB's ledelse synes jeg, det er stærkt kritisabelt, at DSB, DSB's ledelse, næsten måbende har siddet dagligt og måttet konstatere nye ting hen over ugerne, altså at man ikke fra DSB's ledelses side med det samme, det bliver observeret, at der er et problem her, sætter en undersøgelse i gang, men at det er pressen, der har gravet sagerne frem, og at hver eneste gang har DSB's ledelse måbende måttet konstatere, at man havde yderligere problemer.

I forhold til spørgsmålet om, hvad kører der rundt i øjeblikket, så er det over for os i dag blevet oplyst, at der er 13 togsæt ud over det omtalte togsæt, der kørte i sidste uge, der er udtaget for at undersøge, om der er asbest i, og derudover, som ministeren også lige sagde, så er der muligvis også en række togsæt, der kører, bl.a. nogle af dem, man bruger til reparationer af skinnelegemer osv., som man ikke har overblik over endnu. Så der er ikke i DSB et overblik over det, og det rejser jo selvfølgelig spørgsmålet: Hvorfor har man ikke et tilstrækkeligt beredskab i DSB til, hvor man f.eks. har et register over så farlige togvogne. Det er jo ikke et nyt problem det her. Det her har jo været kendt af alle, og DSB har måttet udbetale erstatninger. Hvorfor har man ikke sikret sig, at man havde et register over: Hvor var de her farlige togsæt henne? Og en opfølgning på det.

Endelig synes jeg, at det jo må være afgørende, at vi også med den undersøgelse får nogle svar på: Hvad er der sket, og hvor er svigtene ske? Sådan at det aldrig nogensinde kommer til at ske igen.

Men et meget konkret spørgsmål til ministeren kunne jo være – i modsætning til Jørgen Arbo-Bæhr så har vi fået oplyst, at DSB S-tog ikke er arbejdsmiljøcertificeret og til gengæld, at et certifikat ville have været en af de væsentlige forhindringer mod, at man kunne have endt i den situation, man er: Kunne ministeren ikke over for udvalget her tilkendegive, at han fremover vil sikre, at DSB er arbejdsmiljøcertificeret, og dvs. har den højeste arbejdsmiljøstandard, som man kan kræve af en virksomhed i det her land i dag? Fordi det ville i hvert fald betyde, at DSB med en sådan melding også ville tilkendegive, at man ville sikre sig mod fremover at ende i en tilsvarende situation, og dermed sikre medarbejderne.

Og endelig som det sidste, at ministeren kunne tilkendegive i dag, synes jeg ville være passende også, at man er indstillet på at efterkomme alle de ønsker, der er fra medarbejderne

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

og medarbejdernes organisationer dels om undersøgelse, dels om registrering af eventuelle dødsfald eller sygdomstilfælde, der kunne opstå i forbindelse med denne her sag.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Thomas Adelskov, og ministeren får ordet. Værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Altså, det sidste vil jeg ubetinget sige ja til. Det kunne lige passe andet. Og det er klart, at der er ikke, for mig at se er der ingen, skal der ikke være nogen begrænsninger der.

Med hensyn til det, du kaldte certificering af S-tog, jeg beklager virkelig, og det er min uvidenhed, der er næsten ingen ... der er ingen huller i min uvidenhed på området her. Det vil jeg selvfølgelig tage op med DSB's ledelse. På vores førstkommende kvartalsmøde skal jeg tage det på og spørge, om det var en af løsningerne, der kunne bruges fremover. Men det gør også, at vi inden kvartalsmødet – jeg tror i øvrigt, vi har det allerede ganske snart, så det er ikke sikkert, det kan nås, fordi de skal jo også kunne forberede et svar til mig – men jeg vil tage tingene op. Men jeg må da sige helt ærligt også, at når du kommer fra Arbejdsmarkedsudvalget, hvor I har diskuteret det, så er jeg da også lidt spændt på, hvad der bliver sagt der, også om Arbejdstilsynets rolle, fordi der må være nogen, der har et ansvar, og det håber jeg vi får belyst, og det er altså meningen med rapporten.

Og de ting, du spørger om først og fremmest: Hvor er svigtet sket? Det er jo sådan set hovedspørgsmålet, men jeg må bare gøre opmærksom på, at vi taler altså om noget, der går tilbage fra 1985, og det kan være svært, altså der har f.eks. været mange generaldirektører, som det hed dengang – dem med den store fjerhat – det var først fra 1998, tror jeg, at det blev en del af Transportministeriet og Trafikministeriet.

Og så siger du, at DSB's ledelse har ikke sat en undersøgelse i gang. Der må jeg dog sige, at det er vel en sag, der har kørt inden sidste fredag, og det vil sige, nu er det snart 14 dage siden, jeg gik ind i den. I mit hoved gik jeg ind i den fredag aften og nat, kan jeg sige, og lørdag morgen reagerede jeg, og da var DSB's bestyrelsesformand overhovedet ikke et sekund i tvivl om, at man skulle i gang med at tage fat på denne sag, da jeg ringede til ham. Men det er jo en sag, der sådan voksende eksplosivt i løbet af en uges tid, så jeg synes ikke, men kan bebrejde dem, at der er gået de der fra mandag til fredag, som det vel var, inden hvor den accelererede, og hvor der jo hele tiden var tale om, i alle medier var tale om en periode, som jeg ser det, fra 1985, men først og fremmest 1988-98. Det er jo først på det allersidste, at de her tog, der er i dag, kom på banen, og det er jo der, hvor man virkelig kan forlange, at DSB reagerer, og det har de så altså bestemt gjort og er i fuld sving med.

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, vi er ikke nået første runde igennem endnu, og listen vokser stadig væk, men den næste er Rasmus Prehn, værsgo.

**Rasmus Prehn** (S):

Jo tak. Jeg tror, at alle er enige om, at det er en meget uhyggelig og tragisk hændelse. Det er en meget alvorlig sag. Og set i det lys så synes jeg jo også, at der er noget, der tyder på, at det er en uacceptabel mangel på engagement i arbejdsmiljø, der er sket i DSB's ledelse. Og i den sammenhæng kunne jeg da godt tænke mig at høre ministerens kommentar til, om ministeren forestiller sig, at det skal have konsekvenser på nogen måde, at man tilsyneladende har taget så lemfældigt på arbejdsmiljøet i det her spørgsmål.

Så i forhold til ministerens kommentar om, at DSB har givet en garanti for, at i øjeblikket er der ikke noget togmateriel, der er i drift, som indeholder asbest. Nu ved vi jo alle, at DSB jo har lidt under manglende materiel, og at fra tid til anden bliver der iværksat nødkøreplaner og alverdens ting, hvor man er nødt til at indsætte ældre materiel. Har ministeren vished for, at man ikke risikerer i sådan et nødstilfælde at komme til at sætte materiel ind, som indeholder asbest?

Og så med hensyn til Arbejdstilsynet, der er det jo klart, det er ikke transportministerens ansvar, men der er noget, der tyder på, at der er sket et alvorligt svigt også fra Arbejdstilsynets side – medarbejdere, der har henvendt sig uden at blive taget alvorligt osv. Vil transportministeren på foranledning af denne her meget alvorlige sag sikre, at man internt i regeringen får koordineret, at der bliver rettet henvendelse til Arbejdstilsynet, sådan så den her sag kan blive undersøgt, og man måske også kan give en påtale i forhold til hele den her misere?

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Rasmus Prehn. Ministeren får ordet, værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jeg gemmer det med arbejdsmiljøet, for det var det, du indledte med, og det var også det, du sluttede med.

Du spørger, om det her skal have konsekvenser, og det svarede jeg temmelig mange journalister på i lørdags. Mit svar er, at man kan jo altså ikke dømme folk, inden man får at vide, hvad det er, der er sket. Og da vi taler om en periode, der går meget langt tilbage, så tror jeg, at alle kan forstå, at jeg i det mindste er nødt til at se den rapport, vi selv har bestilt, for at vide, hvad er konsekvenserne. Jeg kan jo ikke – man har dog ikke tilfælde, jo, det har man



*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

måske nok – normalt dømmes man i hvert fald ikke folk, før man ved noget om situationen. Og det er klart, at det er jo noget, DSB's ledelse må tage op – og utvivlsomt også vil gøre – hvis der er sket kæmpesvigt af en eller anden slags. Men det ved jeg ikke, om der er, og jeg understreger, at det er altså fantastisk svært at gå 20 år tilbage og sige: Hvem sad nu på den mellemliderpost f.eks. dengang? Og det er meget lidt sandsynligt, at de samme mennesker enten sidder der eller lever endnu i dag, og derfor er vi nødt til at se rapporten, før vi begynder at gå så drastisk til værks.

Så er der spørgsmålet, om der kunne køre nogle gamle tog rundt, fordi DSB har lidt problemer. Der tror jeg nu nok, at Rasmus Prehn bedre end de fleste her i lokalet ved, at det sådan set ikke så meget er materialet, DSB har problemer med, det er skinnerne, og der tror jeg ikke, det er anderledes end, at når DSB giver mig det svar, som jeg gerne læser op igen, at DSB har oplyst til mig i dag, at der ikke i DSB er lokomotiver, passagervogne eller togsæt med asbest i drift i dag, så kan jeg ikke svare andet end det, jeg har gjort en gang.

Så er der spørgsmålet om Arbejdstilsynet, og jeg erkender altså, at det er en af mine svagheder – jeg ved for lidt om det. Men det er klart, at jeg vil tage kontakt til Beskæftigelsesministeriet på embedsmandsniveau og høre først og fremmest. Jeg vil ikke i første omgang drage beskæftigelsesministeren ind i det, men selvfølgelig vil vi på embedsmandsniveau prøve at se, om der er svigt der. Det kan også være, at de får brug for at lave en rapport, og derfor gentager jeg, hvad jeg sagde før til Magnus Heunicke, at sådan noget som det her – det kan godt være, at vi skød forkert, både Magnus Heunicke og jeg, da vi sagde, at januar, det er slutningen af januar/1. februar, det er ikke så afgørende, om det er en uge fra eller til – det kan godt være, at som sagen udvikler sig, den er så stor, at der kan gå længere tid.

Der har jeg forstået på udvalget og på formandens konklusion, at det væsentlige er, at vi altså får en ordentlig rapport, som vi kan tage stilling til, i stedet for at vi skal have noget, hvor udvalget så kan sige igen: Jamen det der er jo ikke belyst, det er ikke belyst, det er ikke belyst. Altså, det – jeg tror ikke, der er et menneske i DSB's ledelse i dag, efter den pressedækning, der har været af sagen, der er i tvivl om, at det her er en alvorlig sag. Ellers havde de i hvert fald fået det at vide i dag, når de får referatet af, hvad jeg har sagt her på mødet.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, tak til ministeren. Så går vi over til anden runde. Den første er Magnus Heunicke, værsgo.

**Magnus Heunicke** (S):

Ja, det kommer nyt frem hver eneste dag, og det er derfor, vi jo har opfattelsen af, at DSB

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

ligesom har skullet trækkes frem til at tage et ansvar for at få ryddet op, for at få skabt klarhed og overblik og få gjort noget. Nu har vi så lige hørt ministeren fortælle, at der rent faktisk er tog med blå asbest på museer og andre steder, hvor der selvfølgelig går også rengøringspersonale, og hvad de ellers har rundt omkring, som ikke har været vidende om, at de altså har arbejdet og arbejder den dag i dag jo, har været på arbejde i dag et sted, hvor der findes asbest, som kan forårsage sygdomme, som man kan dø af.

Så derfor, når ministeren siger, at det er en sag, der startede for 20 år siden, så er det rigtigt, at det var der, man blev opmærksom på, at asbest i det hele taget var farligt, men så sent som i sidste måned havde vi jo togvogne kørende i Danmark med det her, og så sent som i dag, har vi så fået at vide nu her, er der altså stadig væk togvogne fuldstændig offentligt tilgængelige, uden at dem, der har arbejdet med det, har fået det at vide. Så spørgsmålet er her: Føler ministeren, at han er blevet ordentligt informeret af DSB, og hvad vil ministeren gøre for at blive bedre informeret af DSB?

Når man ser på her – så sent som i sidste måned har vi sagen om, at de ikke er blevet vedligeholdt, de her indkapslinger, som man foretog for de her år siden, at der ikke er overblik over, hvor der er asbest, og at der heller ikke er noget som helst overblik over, hvor mange medarbejdere, der er blevet syge, døde og fået erstatning. Så hvad vil ministeren gøre for at sikre, at de kvartalsmøder også får ting frem, som altså ikke lige er på dagsordenen, og man ikke er nødt til at vente på, at der er nogle journalister, der finder sagerne frem, men altså også at ...der står rent faktisk i aftalen eller forordningen mellem dem, at alle sager, der er vigtige, skal formand og næstformand informere ministeren om. Det har vi da hørt i et tidligere svar her i Trafikudvalget fra ministeren. Og denne her sag må man jo sige er enormt væsentlig, så føler ministeren på den baggrund, at det har været overholdt, det altså, at ministeren skal orienteres om alle sager af stor væsentlighed? Sagen kørte i halvanden uge, før ministeren så selv gik ind i den, og derefter har vi så fået DSB til at påtage sig at lave sådan en undersøgelse.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Magnus Heunicke, og jeg giver ordet til ministeren, værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Altså, kvartalsmøderne er noget, hvor vi diskuterer alle forhold omkring DSB, dels som vi fra ministeriets side ønsker at få frem – vi udveksler synspunkter omkring dagsordener – og dels, hvad DSB gerne vil informere os om. Og det foregår faktisk på en yderst fornuftig måde. IC4 har jo bl.a. været på hver eneste gang, vil jeg sige, som det også fremgik af Rigsrevisionens rapport.

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

Og jeg synes, der ligger en undertone af ubehagelige beskyldninger omkring dette med museerne. Når jeg her fuldstændig af mig selv siger, at en række forskellige organisationer og museer har et mindre antal DSB-vogne med asbest, så kan jeg jo næsten ikke oplyse mere – jeg har fået det at vide i dag. Og det er jo altså udtryk for den åbenhed, jeg ønsker om sagen, og jeg går altså mindre på kalkunjagt end Magnus Heunicke, som jo er verdensmester i det. Og jeg vil sige, at når jeg kommer med oplysningen nu, så er det, fordi jeg mener, at den er relevant for udvalget. Og når jeg har fået den i dag, så er det selvfølgelig også helt sikkert, at vi beder DSB omgående kontakte de relevante – de nævner Jernbanemuseet, Dansk Jernbane-Klub, Falck og Beredskabsstyrelsen.

Og så må jeg endelige gøre opmærksom på, at fordi der er asbest i et tog, så er det jo ikke sikkert, at der er nogen fare, hvis det bare er forsegleet. Problemet opstår jo der, hvor det ikke er forsegleet, som jeg har forstået, og jeg kunne bestemt tænke mig, at et sted, hvor man har folk, som bl.a. har som en meget væsentlig del af deres hobby, der vil man være ekstremt meget opmærksom på, om nu der er forsegling osv. Men for en sikkerheds skyld retter vi selvfølgelig henvendelse dertil ganske omgående.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, tak til ministeren. Den næste på listen er Pia Olsen.

**Pia Olsen** (SF):

Jeg vil gerne vende tilbage til det spørgsmål, jeg stillede ministeren tidligere, omkring det her med, om man kan garantere, at der ikke kører tog, og jeg noterede mig, at ministeren sagde, at DSB havde givet det her brev om, at der ikke er nogen passagertog, der kører rundt i dag. Men jeg kunne godt tænke mig altså i dag, og jeg kunne også godt tænke mig sådan den der, der hedder i morgen, og der kunne jeg godt tænke mig, om ministeren kunne sige, at han har sendt eller vil sende en meget klar besked til DSB om, at der ikke skal findes sådan nogle tog på danske vejbaner, så det ikke kun bliver DSB, der giver mig en garanti, men det sådan set også bliver ministeren, der giver mig en garanti omkring det.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Pia Olsen. Og ministeren.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jeg kan ikke give garantien for, at der ikke kører, men jeg kan læse det op, som DSB har skrevet til mig, og så kan jeg garantere, at jeg vil informere DSB om, at jeg har sagt til udvalget, at vi vil være helt sikre på, at der heller ikke i morgen kører nogen med asbest. Og

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

så understreger jeg så igen: Jeg har forstået det sådan, at man kan godt have asbest – det er spørgsmålet, om det er forseglelet eller ej, og det må vel være det, vi skal skrive til DSB om. Det tror jeg, vi er enige om, ikke? Det skal vi nok gøre. Og jeg er helt sikker på, at DSB er ekstremt fokuseret på den her sag, fordi jeg tror ikke, det er særlig sjovt at være DSB-ledelse og hver morgen slå op i aviserne eller se i tv-aviserne, at man har et problem. Jeg er helt sikker på, at det ved man godt selv, og så handler man derefter.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til ministeren, og så er det Jørgen Arbo-Bæhr.

**Jørgen Arbo-Bæhr** (EL):

Ja tak. Et enkelt spørgsmål, som ministeren endnu ikke har været inde på, som jeg egentlig også godt kunne tænke mig lige at høre et svar på. Det er denne her sag med eksport af udslidte regionaltog til Iran. Så det ville jeg bare godt høre, hvad ministeren har tænkt sig at gøre i forhold til DSB's ledelse, i og med at man laver den her eksport uden på noget tidspunkt at informere modtagerne om, at det bl.a. er asbest, de modtager i den anden ende.

Men bortset fra det, så vil jeg godt vende tilbage til de spørgsmål, jeg stillede før. Det er ikke, fordi jeg forlanger mirakler fra ministerens side – ikke i dag, i hvert fald – men hvis det er sådan, at DSB har undladt at orientere ministeren eller ministeriet på de har kvartalsmøder om, at man har sager med asbest, fra 2003 f.eks., så kunne jeg godt tænke mig at høre, om ikke ministeren mener, at det er dybt kritisabelt. Og det samme med hensyn til alle de her spørgsmål om diverse udtalelser, som det jo er meget svært at få en redegørelse for. Jeg kan ikke se, hvordan de indgår i den redegørelse, der indtil nu i hvert fald er bestilt i DSB. Men jeg mener bare, at så må vi jo forfølge de sager på en anden måde end gennem denne her redegørelse.

Og så synes jeg, det er fantastisk, at ministeren kan sige i et svar til mig, at jeg øjensynlig ved noget, han ikke ved. Det vidner efter min mening om, at ministeren er umanerlig dårligt informeret. Umanerlig dårligt informeret. Jeg refererer til referater fra møder i DSB, og hvis ikke DSB informerer ministeren eller ministeriet er i stand til at få de referater, så mener jeg, der er en eller anden kommunikationsbrist et sted i systemet, som gør, at ministeren reelt står på fuldstændig bar bund i forhold til at svare på de spørgsmål, som vi stiller. Så det er bare for at illustrere, at det kan jo næsten ikke være rigtigt, at det ikke kan lade sig gøre at få de nødvendige informationer fra DSB, og hvis det er sådan, at man ikke kan få de nødvendige informationer fra DSB, så bliver sagen endnu værre for DSB, fordi så vil de jo reelt ikke ud med, hvad de ved, og hvad de har stående på tryk.

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Jørgen Arbo-Bæhr. Og ministeren, værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jeg vender tilbage til Iransagen, som jeg også synes er vigtig.

Jørgen stiller et meget interessant spørgsmål, om jeg ved, hvad der er holdt af møder i DSB f.eks. i den sidste uge, og det kan jeg forsikre om, at jeg ikke ved. Vi har mellem 50.000 og 55.000 medarbejdere i den lille virksomhed, jeg administrerer eller er ansvarlig for, og der vil der ske en masse alle steder. Men der er ikke en eneste oplysning, vi ikke får, når vi spørger til den, og det er præcis det, vi gør i den rapport, som vi lægger frem for Folketinget. Det er meget kendt, at man sagtens kan, hvis man har bekendte eller har kanaler ind i DSB, kan spørge til en lillebitte detalje, som du gør, om et konkret emne fra et bestemt møde, at du så sidder med viden, jeg ikke sidder med. Jeg kan få viden, når jeg spørger om den, og den spørger jeg om i rapporten. Men det vil være umuligt at vide, hvad der sker hos alle 55.000 medarbejdere i Transport- og Energiministeriet hver eneste dag. Men jeg kan få det at vide, og jeg spørger til det, og det garanterer jeg for.

Derfor kan jeg heller ikke vide, om DSB har undladt at orientere. Jeg indledte med at sige, at vi er gået tilbage til år 2000. Vi har ingen korrespondance om det; der har ikke været noget i kvartalsmøderne. Vi er nu på vej til at gå tilbage til 1985 for at se, om vi har noget på sagen. Det kan jeg ikke vide, om vi har, men det er jo det, vi bl.a. undersøger. Men det synes jeg ikke er det mest interessante. Det mest interessante er selvfølgelig, at vi får fuldstændig sikkerhed for, at der ikke er nogen problemer fremover. Vi kan ikke gøre noget ved fortiden – vi kan gå ind og undersøge, og vi kan stille krav, vi kan stille spørgsmål, vi kan besvare, og det gør vi selvfølgelig fuldstændig, som jeg har sagt til udvalget, og hvert eneste spørgsmål, der er rejst her, vil komme med i rapporten, så det også bliver besvaret. Det bliver altså en noget stor rapport.

Med hensyn til Iran, så er jeg sådan set glad for at få lejlighed til lige at give en orientering om det, for det er en sag, jeg kender fra B.T., som har kørt nogle artikelsier om det. Og der har DSB oplyst for mig i dag, at der i pressen har været fokuseret på, at der i 1997 blev solgt en del af DSB's udrangerede vogne i regional- og fjerntrafikken til et dansk firma med henblik på videresalg til de iranske statsbaner. Det er altså ikke S-tog, vi taler om. DSB har oplyst, at der blev indgået kontrakt på salg af 181 vogne, hvoraf 162 indeholdt asbest. Men dermed ikke sagt, at de ikke var forseglede. Der er tale om vogne, der tidligere har kørt – der gentager jeg mig selv – i regional- og fjerntrafikken.

DSB har i øvrigt oplyst, at køber blev orienteret om, at en del af vognene indeholdt asbest, og modtog instruktioner for håndtering og underskrev en erklæring på, at disse

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

oplysninger skulle videregives til slutkunden – altså den danske mellemhandler, der har været. Erklæringen har dog ikke på nuværende tidspunkt kunnet tilvejebringes, og det er altså, fordi vi skal ca. 10 år tilbage. I øvrigt kan jeg meddele, at ingeniører fra de iranske statsbaner deltog i udsyning af vognene inden afsendelsen. Altså, de må altså have været i en situation, hvor de har undersøgt det produkt, de har købt gennem denne mellemhandler.

Så skal jeg endelig sige, at jeg kender slet ikke forholdene i Iran, men vi havde jo en lovgivning, som vi har talt om tidligere, vi lavede for asbest omkring 1986. Jeg ved ikke, hvornår de har lavet det i Iran. Men jeg er fuldstændig enig om, at skulle situationen opstå igen, at vi eksporterer nogle vogne, så skal vi sandelig gøre opmærksom på det, ikke alene til mellemhandleren, men hele vejen igennem, og det skal jeg garantere for, at vi gør.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til ministeren, og den sidste på listen er Thomas Adelskov.

**Thomas Adelskov** (S):

Ja tak. Jeg er sådan set lidt enig med Jørgen Arbo-Bæhr i, at ministeren er meget dårligt oplyst om det her. Jeg sidder med den redegørelse, vi har fået fra Arbejdstilsynet i dag. Der har været tilsyn i forhold til den togvogn, der var omtalt i sidste uge – den er blevet undersøgt den 11. Og ved samme lejlighed kommer det frem, at man undersøger yderligere 13 vognsæt – det gør DSB. DSB har oplyst, at seks af de vognsæt ville man skrotte under alle omstændigheder i januar måned, og hvis der findes asbest i alle vognsættene, så bliver de alle sammen skrottet, uanset forsegling eller ej. Det burde DSB, synes jeg, have fortalt ministeren om, inden han skulle i samråd i dag, sådan at ministeren ikke sad her og sagde, at det kunne godt være, at der kørte vognsæt fortsat, bare de var forseglet ordentligt. DSB er altså indstillet på at tage ud.

Så er der derudover muligvis asbest i vogntog, f.eks. reparationsvogntog og andre, der kører rundt på banerne i dag. Det er man blevet bedt om af Arbejdstilsynet at undersøge. De togsæt, man kender til, har Arbejdstilsynet nedlagt straksforbud mod kører videre. Så det vil altså sige, at der i en række situationer er taget hånd om det. Det synes jeg også godt DSB kunne have oplyst over for ministeren i dag, så ministeren ikke sad her og måske var lidt uden mulighed for at parere for sig, når vi andre er bibragt den oplysning.

Jeg vil godt lige vende tilbage til spørgsmålet omkring certifikater. Jeg synes, at det er stærkt kritisabelt, at DSB ikke har overholdt sine egne aftaler med Arbejdstilsynet om at kontrollere sig selv, om rengøring. Den historie, vi har oplevet i dag i B.T., hvor en medarbejder laver en anmeldelse af, at en forsegling er brudt, så bliver toget klarmeldt, og alligevel så oplever medarbejderen at møde det samme tog senere, og så kan man se, at det klistermærke, som han selv havde sat henover det brud, at det stadig væk sidder på, altså der

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

er ikke sket en forsegling.

Det tyder på, at DSB ikke har taget arbejdsmiljøet alvorligt, og det får mig til at sige, at den melding, man kunne komme med fra DSB, og den melding, ministeren kunne komme med i dag, det var, at det her må aldrig ske igen, og den mest sikre måde at gøre det på, det er ved at sige, at fremover skal hele DSB som institution være arbejdsmiljøcertificeret – det sker ikke i morgen, men at det er målet, og det vil man sætte i gang med nu. Det vil være en tilkendegivelse over for offentligheden og for medarbejderne om, at man tager det her alvorligt, og at det ikke kommer til at gentage sig.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Tak til Thomas Adelskov, og ministeren får ordet, værsgo.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jeg kan godt være enig i, at DSB godt kunne have givet mig de oplysninger, som du sidder med. Jeg har ikke fået dem, så havde jeg viderebragt dem. Jeg kan også være enig i, at det aldrig må ske igen, den situation, vi har været igennem. Det har jeg også sagt flere gange. Og spørgsmålet om certificering har jeg altså ikke nok forstand på til, at jeg kan udstede et løfte. Men vi vil tage det med ind i rapporten, og vi vil stille det som et spørgsmål, og vi vil også bede DSB give et svar. Det skal jeg garantere.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja tak. Så er listen udtømt, men som ministeren selv var inde på, så vil det være meget klogt, hvis de spørgsmål, der har været rejst her i dag, og som jo fremgår af lydoptagelsen, at de også bliver besvaret igennem rapporten, så vi får en samlet fremstilling af situationen. Det vil være meget betryggende.

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Jeg tror, at vi gør det på to måder. Jeg tror, at man er venlig at sende de spørgsmål over, men samtidig beder vi om at få lydbåndet i morgen allerede, så vi kan køre det igennem og høre, om der skulle være andre ting, jeg har lovet. Fordi når det foregår her i noget over en time, så kan medarbejderne ikke nå at skrive alt ned. Og det, jeg har lovet at svare på, det skal der svares på. Så det er nok den bedste måde at gøre det på. Men jeg understreger altså – jeg tror også, at det for alle i udvalget er klart – at det er en større sag, vi står med, og jeg synes altså stadig væk, at tidspunktet for rapporten er ikke det vigtigste, men indholdet, og det ser jeg, at alle nikker til, og det synes jeg bare vi skal bekræfte hinanden i, fordi det – jeg kan i hvert fald se, at når jeg siger ultimo januar/1. februar, så skal der arbejdes meget over for det, og der er

*(ordret afskrift med forbehold for fejl og udeladelser).*

det måske bedre, at vi kommer i dybde med de ting, vi besvarer udvalget med.

**Udvalgsformanden** (Flemming Damgaard Larsen, V):

Ja, så er det åbne samråd slut. Vi siger tak til ministeren. Vi ses igen snart.