

Supplerende
**Redegørelse om Arbejdstilsynets tilsyn med asbest på
togområdet**

1. Indledning og konklusioner

Baggrund

I december 2006 udarbejdede Arbejdstilsynet en redegørelse for Arbejdstilsynets tilsyn med DSB, herunder tilsyn med asbest. Redegørelsen blev udarbejdet på baggrund af en række pressehistorier om asbest i S-toge og Arbejdstilsynets tilsyn hermed samt en række deraf følgende folketingsspørgsmål.

Den foreløbige redegørelse indeholdt følgende konklusioner:

- Jernbanedrift blev for første gang omfattet af arbejderbeskyttelseslovgivningen i 1956
- I perioden 1956 – 1996 var en del af tilsynet med DSB's arbejdsmiljø overdraget til DSB selv
- Fra 1996 har Arbejdstilsynet ført tilsyn med alle dele af DSB's arbejdsmiljø
- Der har i hele perioden været løbende dialog mellem DSB og Arbejdstilsynet om en række aktuelle arbejdsmiljøproblemer, herunder håndtering af asbest
- Det var – og er – Arbejdstilsynets vurdering, at når de aftalte procedurer for asbesthåndteringen blev fulgt, er det sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt både for de ansatte og kunder.

Arbejdstilsynet tilkendegav endvidere i redegørelsen, at man efterfølgende ville *"gennemgå hele sagskomplekset for at se togområdet samlet set i forhold til asbestproblematikken..."* med henblik på at supplere eller revidere redegørelsen med nye oplysninger, der måtte fremkomme under gennemgangen af sagskomplekset.

Indhold og konklusioner

Nærværende redegørelse indeholder en opdateret og supplerende gennemgang og beskrivelse af Arbejdstilsynets tilsyn mv. med DSB i forhold til asbest i perioden fra 1985 – 2006 samt en redegørelse for de fremadrettede initiativer, som vil blive igangsat i relation til tilsynet med asbest.

Det er Arbejdstilsynets vurdering, at den supplerende gennemgang af det tilgængelige materiale understøtter konklusionerne fra december-redegørelsen.

På baggrund af gennemgangen af sagskomplekset kan det endvidere konkluderes at:

- Arbejdstilsynet allerede før 1985 var opmærksom på, at der var asbest i flere af DSB's tog og andre steder i DSB's virksomhed, herunder i bygninger, stationsbygninger m.v.
- Arbejdstilsynet trods den særlige tilsynstilgang i perioden fra (1956-)1985 og frem til 1996, hvor DSB selv stod for tilsynet på de jernbanespecifikke områder, både har været opmærksom på og myndighedsbehandlet problemstillingerne om asbest i DSB.
- Arbejdstilsynet siden midten af 90'erne og frem til 2006 kun har modtaget og behandlet få sager om asbest hos DSB. Det skal formentlig dels ses i sammenhæng med den forrige periodes noget mere intensive fokus på og arbejde med løsningen

af asbestproblemstillinger, dels det forhold at DSB blev betragtet som en virksomhed, der både havde vilje og evne til at klare sine arbejdsmiljøproblemer selv.

Den supplerende redegørelse indeholder:

- En kort redegørelse for asbestreglerne og DSB som arbejdsgiver i relation til arbejdsmiljølovgivningen (*afsnit 2*)
- En opdateret beskrivelse af tilsynet i forhold til DSB i perioden fra 1985 – 1996, hvor Arbejdstilsynet havde til opgave at føre tilsyn med DSB's eget tilsyn (*afsnit 3*)
- En opdateret beskrivelse af tilsynet i perioden fra 1996 – 2006, dvs. i perioden efter at Arbejdstilsynets tilsyn med DSB blev normaliseret (*afsnit 4*)
- En status på tilbagemeldingerne på Arbejdstilsynets landsdækkende undersøgelses-påbud af 13. december 2006 til DSB og de øvrige operatører på det danske skinnenet om asbest i toge, togvogne og andet skinnekørende materiel, herunder behovet for fremadrettede initiativer. (*afsnit 5*)
- En redegørelse for hvilke fremadrettede initiativer, der vil blive igangsat for at sikre en inddragelse af asbestproblematikken i tilsynet med operatørerne på det danske skinnenet og inden for andre relevante brancher og/eller områder (*afsnit 6*)

Sagskomplekset

Som nævnt omhandler den supplerende redegørelse perioden fra 1985 – 2006, dvs. en periode på lidt over 20 år. For perioden fra 2000-2006 har de relevante sager og dokumenter været umiddelbart tilgængelige, da de disse findes elektronisk arkiveret hos Arbejdstilsynet. For den resterende del af perioden, dvs. fra 1985 – 1999 har det været nødvendigt at rekvirere de relevante sager og dokumenter hos hhv. Rigsarkivet og Landsarkiverne.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at der desværre er relevante dokumenter, der er gået tabt i forbindelse med vandskader i hhv. midten af 80'erne og slutningen af 90'erne i to af de tidligere tilsynskredse og ved flytninger fra tilsynskredsene i forbindelse med etableringen af de nuværende tilsynscentre.

Det er dog Arbejdstilsynets vurdering, at de tilgængelige sager giver et godt og dækkende billede af de generelle asbestproblemstillinger hos DSB i perioden fra 1985 – 2006 samt hvordan disse har været håndteret af Arbejdstilsynet, jf. afsnit 2.

Det tilgængelige materiale omfatter generelle henvendelser og forespørgsler, anmeldelser om asbestarbejde, indberetninger, analyserapporter, klager, mødereferater, dispensationer, påbud og vejledninger mv., og hovedparten af de sager og dokumenter, som omhandler asbest hos DSB, er fra perioden fra 1985 til ca. 1996.

2. Asbestreglerne og DSB som arbejdsgiver

Kort om asbest og asbestreglerne

Asbest er et mineral, der kan spaltes i fibre. Ved arbejde med asbest og asbestholdigt materiale kan der opstå støv. Støvet indeholder fibre i form af meget tynde nåle. Dette støv er så fint, at det ikke kan ses med det blotte øje.

Indånding af asbestfibre kan medføre, at man rammes af asbestose, som er en kronisk lungesygdom, der typisk viser sig 10-20 år efter udsættelsen for asbest, lungekræft, der typisk optræder 10-30 år efter udsættelse for asbest og lungehindekræft, der typisk opstår 15-50 år efter udsættelse for asbest.

Allerede i 1972 blev der indført et delvist forbud mod anvendelse af og arbejde med asbest. Forbuddet indeholdt dog en række specifikke undtagelser. Undtagelserne blev dog gradvist fjernet ved ændringer af reglerne i bl.a. 1980 og i 1986, hvor det, der i almindelighed betragtes som det generelle asbest-forbud, blev indført.

Arbejdstilsynets opgave er at føre tilsyn med, at private og offentlige virksomheder lever op til arbejdsmiljølovens regler, herunder reglerne vedrørende asbest.

Arbejdsgiverens ansvar for en forsvarlig håndtering af asbest

Ifølge arbejdsmiljøloven er det den enkelte arbejdsgiver, der har ansvaret for, at arbejdsmiljøet er sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Ifølge arbejdsmiljøreglerne skal arbejdsgiverne i forhold til asbest sørge for følgende:

- *At registrere asbestholdige materialer, som er beskadigede, eller som i øvrigt indebærer risiko for udsættelse for asbest.*
- *At iværksætte den fornødne indkapsling, forsegling eller fjernelse af asbestholdige materialer på baggrund af registreringen.*
- *At registrere hvor der er anvendt asbest eller asbestholdigt materiale til indvendigt brug, inden reparation, vedligeholdelse, installation eller lignende bygningsmæssige foranstaltninger. Registreringen skal vedrøre de dele af arbejdspladsen, hvor det bygningsmæssige arbejde skal udføres og bruges til at orientere håndværkere m.fl..*
- *At udbygge den almindelige arbejdspladsvurdering (APV) med en særlig APV, hvis der er risiko for at blive udsat for støv fra asbest eller asbestholdigt materiale på arbejdspladsen. I den særlige APV skal der bl.a. tages stilling til, hvordan og i hvilket omfang de ansatte kan blive udsat for asbeststøv.*
- *At anmelde arbejde med nedrivning af indvendigt asbestholdigt materiale til Arbejdstilsynet, inden arbejdet påbegyndes.*

Der er således **både** krav om en registrering **og** krav om, at der skal tages stilling til, hvordan og i hvilket omfang de ansatte kan blive udsat for asbeststøv. Sidstnævnte sker i

form af en særlig arbejdspladsvurdering, der tager stilling til, hvordan de særlige asbestregler kan overholdes.

Det er Arbejdstilsynets umiddelbare vurdering, at reglerne på asbestområdet er tilstrækkelige, men Arbejdstilsynet vil dog løbende vurdere, om der måtte være behov for at ændre reglerne.

Tilsynstilgangen til DSB som arbejdsgiver

DSB består, som mange andre, større virksomheder, af en juridisk enhed og et antal produktionsenheder.

Den juridiske enhed, DSB, har det overordnede ansvar for arbejdsmiljøet i hele virksomheden, herunder ansvaret for at koordinere arbejdsmiljøarbejdet (via sikkerhedsorganisationen) med samtlige produktionsenheder.

Når Arbejdstilsynet – på baggrund af et tilsynsbesøg i en produktionsenhed – afgiver et påbud, sendes brevet til den juridiske enhed med kopi til produktionsenheden.

Påbudet har alene virkning for den konkrete, konstaterede overtrædelse, - men virksomheden (den juridiske enhed) forventes at bringe eventuelle tilsvarende, identiske overtrædelser på andre produktionsenheder i orden.

Det er ikke muligt for en virksomhed at fraskrive sig – eller at aftale sig ud af – sit ansvar for, at arbejdsmiljølovgivningen efterleves.

Som et eksempel herpå i forbindelse med tilsynet med DSB kan nævnes den i redegørelsen fra december omtalte klagesag fra 1998, hvoraf det bl.a. fremgik, at ISS efter et sammenstød mellem to S-tog på Københavns Hovedbanegård havde stået for oprydningen. Den frigjorte asbest var dog tilsyneladende blevet fjernet uden, at ISS-medarbejderne anvendte beskyttelsesudstyr.

I denne situation var det DSB, der havde ansvaret for at sikre sig, at ISS blev informeret, når arbejdet omfattede rengøring med risiko for rester af asbest. DSB indskærpede da også efterfølgende proceduren for oprydning af beskadigede togvogne, der indeholdt asbest, over for ISS.

I forhold til tilsynet med DSB indebærer sondringen mellem den juridiske enhed og dens produktionsenheder endvidere, at Arbejdstilsynet i perioden fra 1985 -2006 både har haft kontakt med flere af DSB's lokale afdelinger (produktionsenheder), og at der er foregået en overordnet koordinering via møder med DSB som juridisk enhed.

Koordineringsmøderne blev afholdt for at sikre, at arbejdsmiljøproblemstillinger blev behandlet ensartet af Arbejdstilsynet på landsplan og for at sikre, at DSB meldte konkrete afgørelser og mødebeslutninger ud i sit system i det omfang problemstillingerne var af landsdækkende karakter og derfor havde betydning i de enkelte afdelinger af DSB (produktionsenheder), herunder også afdelinger som Arbejdstilsynet (endnu) ikke havde besøgt.

Denne tilgang til DSB som arbejdsgiver kommer også klart til udtryk i de sager, der indgår i det gennemgåede sagskompleks.

Der er således eksempler på flere konkrete sager, hvor det ikke fremgår af breve, notater eller lignende, hvordan de er afsluttet. Set i lyset af tilsynstilgangen til DSB i perioden fra 1985 – 2006 kan disse sager dog sagtens være blevet behandlet og afsluttet inden for de mere dialogorienterede rammer, der var fastlagt for tilsynet med DSB på det pågældende tidspunkt, jf. afsnit 3 og 4.

3. Tilsynet med DSB i forhold til asbest i perioden fra 1985 – 1996

I redegørelsen fra december 2006 blev det oplyst, at:

- aftalen med DSB om eget-tilsyn blev ændret i 1985 således, at Arbejdstilsynet herefter havde tilsyn med DSB's eget-tilsyn og bl.a. kunne undersøge arbejdsulykker og undersøge arbejdsskader i nødvendigt omfang samt følge op på klager på de nærmere angivne områder, ligesom DSB nu skulle anmode Arbejdstilsynet om eventuelle dispensationer m.v.,
- Arbejdstilsynet skulle føre almindeligt tilsyn med alt det, der lå uden for DSB's eget-tilsyn på de jernbanespecifikke områder,
- Arbejdstilsynet herefter i starten af 1990'erne afgav en række reaktioner på de områder, der var underlagt DSB's eget-tilsyn.

Arbejdstilsynet var allerede før 1985 blevet opmærksom på, at DSB havde problemstillinger med asbest flere steder i sin virksomhed, bl.a. via lægernes pligt til at indberette arbejdsbetingede lidelser. Der var således indberetninger, der viste, at der var konstateret en del tilfælde af kræft i lungerne og andre lungesygdomme hos ansatte i DSB, særligt hos ansatte fra DSB's værksteder, og at disse sygdomstilfælde med stor sandsynlighed var udviklet som følge af udsættelse for asbest.

Da asbestrelaterede sygdomme imidlertid udvikles over længere tid, var det dog Arbejdstilsynets opfattelse, at disse indberettede lungetilfælde primært skyldtes tidligere tiders mere lemfældige omgang med asbest, dvs. fra før man blev helt klar over de sundhedsskadelige egenskaber ved asbest.

I 1985 blev aftalen om DSB's eget-tilsyn som nævnt ændret. Ændringen af aftalen med DSB var et udtryk for, at DSB ikke helt kunne overlades til at kontrollere sig selv. Det var dog fortsat opfattelsen, at det var hensigtsmæssigt, at DSB med sin størrelse, sin organisation og sin knowhow på de togspecifikke områder, så vidt muligt selv skulle søge at løse sine arbejdsmiljøproblemstillinger på disse særlige områder, og at Arbejdstilsynets tilsyn med virksomheden på disse områder skulle begrænses til det absolut nødvendige. Hensynet til Arbejdstilsynets forbrug af tid og ressourcer blev naturligvis også taget i betragtning ved beslutningen om at fastholde DSB's eget-tilsyn på de jernbanespecifikke områder.

I 1986 udbad Arbejdstilsynet sig oplysninger om hvor, der var asbest i DSB's virksomhed. I tråd med den nye tilgang til tilsynet med DSB, udarbejdede DSB efterfølgende i 1986 en handlingsplan om asbest efter nærmere drøftelser med Direktoratet for Arbejdstilsynet. Handlingsplanen om asbest omfattede: Rullende materiel, S-tog, banetroljer, busser og bygninger, herunder værksteder.

Handlingsplanen om asbest satte naturligvis problemstillingen om asbest i fokus hos DSB.

Men handlingsplanen fik også den betydning i forhold til Arbejdstilsynets tilsyn og kontrol, at rammerne for DSB's løsning af asbestproblemerne var fastlagt i forhold til tilsynskredsene. Handlingsplanen blev således meldt ud til Arbejdstilsynets daværende

tilsynskredse, og det blev samtidig meldt ud, at tilsynskredsene skulle holde sig inden for handlingsplanens rammer ved afgivelse af påbud, og at direktoratet skulle kontaktes først, hvis dette ikke fandtes muligt.

På baggrund af gennemgangen af asbestsagerne hos DSB kan det oplyses, at problemstillingen med asbest i DSB's tog har været genstand for flere sager med DSB fra midten af 1980'erne og op gennem 1990'erne.

Asbestarbejde i bl.a. tog og bygninger i forbindelse med f.eks. nedrivnings- og vedligeholdelsesarbejde skal anmeldes til Arbejdstilsynet. I den sammenhæng blev de lokale tilsynskredse kontaktet de steder, hvor asbestarbejdet blev udført.

Arbejdstilsynet modtog således i perioden fra 1985-1996 en række anmeldelser om arbejde med asbest hos DSB, hvoraf nogle blev prioriteret til tilsyn og kontrol, mens det for andre anmeldelser var vurderingen, at der ikke var grundlag for tilsyn eller kontrol.

Sagsgennemgangen viser også, at der i løbet af perioden har været problemstillinger om risiko for udsættelse af asbest af de beskæftigede ved vedligeholdelsesarbejder på DSB's værksteder i Århus og i København, problemstillinger med risiko for udsættelse i forbindelse med rengøring på værksteder og rengøring i tog med asbest. Der har endvidere været sager vedrørende risiko for, at togpersonel kunne blive udsat for asbest.

I 1989 gennemførte DSB's BST selv en undersøgelse af, om det ville være mest hensigtsmæssigt at fjerne eller at indkapsle asbesten i tog-personvogne. Undersøgelsen blev udført ved målinger på en forsøgs-togvogn. BST konkluderede, at det arbejdsmiljømæssigt set ikke ville være mere hensigtsmæssigt at rive asbesten ned end at isolere/forsegle den. Dette set både under hensyn til de, der udførte saneringen, reduktionen af de fibre, der blev frigivet til luften og eksponeringen i den færdigsanerede togvogn.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der ikke var eller er hjemmel i arbejdsmiljølovgivningen til at kræve asbest fjernet, når eksponering af de beskæftigede kunne undgås ved f.eks. at forsegle eller at indkapsle.

I perioden fra 1985 – 1996 blev problemstillinger med asbest fulgt op af Arbejdstilsynet i de tilfælde, hvor DSB af egen drift rettede henvendelse til Arbejdstilsynet.

Der er dog også en række af sagerne fra perioden, som havde baggrund i klager fra ansatte eller andre eller i presseskriverier. Bl.a. besigtigede Arbejdstilsynet på baggrund af en del presseomtale i 1992 om asbest i DSB's MY tog nogle af lokomotiverne og aftalte med DSB, at alle DSB's ca. 50 MY lokomotiver skulle gennemgås af DSB i løbet af en måned med henblik på at fjerne asbesten eller at forsegle den på ny.

Konklusion

Arbejdstilsynet var allerede før 1985 opmærksom på, at der var asbest i flere af DSB's tog og andre steder i DSB's virksomhed herunder i bygninger, stationsbygninger m.v. Det er vurderingen, at Arbejdstilsynet trods den særlige tilsynstilgang i perioden fra 1985 og frem til 1996 både har været opmærksom på og myndighedsbehandlet problemstillingerne om asbest i DSB.

4. Tilsynet med DSB i forhold til asbest i perioden fra 1996 – 2006

I redegørelsen fra december 2006 blev det oplyst, at:

- I 1996 blev aftalen om DSB's eget-tilsyn opsagt og Arbejdstilsynets tilsyn med DSB blev normaliseret, dvs. at Arbejdstilsynet nu kunne håndhæve. arbejdsmiljølovgivningen i fuldt omfang i forhold til DSB herunder bl.a. afgive påbud m.v.
- Ved opsigelsen af aftalen med DSB blev der i Arbejdstilsynet udarbejdet en ny model for tilsyn med DSB, hvorefter tilsynet med banedriften og landsdækkende forhold blev koordineret ét sted i Arbejdstilsynet. Som led i denne koordinering blev der afholdt årlige koordineringsmøder med DSB, hvor aktuelle problemstillinger blev drøftet.
- Ved opsigelsen af aftalen om eget-tilsyn blev det politisk udmeldt af daværende arbejdsminister Jytte Andersen og daværende trafikminister Jan Trøjborg, at det fremtidige tilsyn med DSB skulle bygge på intentionerne i regeringens handlingsprogram "Rent arbejdsmiljø 2005", og at DSB skulle være foregangsvirksomhed med hensyn til nye tilsynsmetoder.
- Tilsynet med DSB tog herefter udgangspunkt i, at DSB havde både vilje og evne til selv at tage hånd om arbejdsmiljøet.
- At den særlige tilsynsmodel for DSB blev ophævet af Arbejdstilsynet i pr. 15. december 2006 for at sikre, at koordineringen af tilsynet med DSB sker på samme måde som ved andre store, landsdækkende virksomheder.

Fra den nye model for DSB blev indført i 1996 og frem til 1998, hvor der blev klaget over risiko for asbestudsættelse i S-togenes førerhuse på grund af brudte forseglinger, jf. redegørelsen fra december 2006, findes der kun et par sager om risiko for udsættelse for asbest i DSB's tog.

Som nævnt i december-redegørelsen skrev Arbejdstilsynet den 12. oktober 1998 i en vejledning til DSB, at DSB havde pligt til at sørge for, at asbestforseglingerne altid var i god stand, og at togvognene ikke måtte forlade remisen med asbestrester og –støv.

Vejledningen blev afgivet i overensstemmelse med den daværende juridiske opfattelse af i hvilke situationer, der kunne og burde afgives påbud.

Supplerende kan det oplyses, at DSB i forbindelse med klagesagen fra 1998 meldte ud, at alle togsæt berørt af asbest ville blive rengjort efter en særlig procedure hver tredje måned, og at eventuelle fejl og mangler ved asbestforseglinger ville blive udbedret inden fortsat anvendelse. Den særlige procedure, som var udarbejdet skriftligt af DSB, blev forelagt Arbejdstilsynet, som tog den til efterretning.

Klagesagen blev endelig afgjort af direktøren for Arbejdstilsynet i 1999, og siden da ses der ikke at være modtaget henvendelser om risiko for asbestudsættelse i togene.

Arbejdstilsynet er dog blevet gjort bekendt med et referat fra et internt møde i DSB i 2003, hvoraf det fremgår, at Arbejdstilsynet skulle have rettet henvendelse til en person i DSB på baggrund af en klage fra en lokomotivfører om asbest i en togvogn.

Referatet angiver således både, at der skulle være indgivet en klage til Arbejdstilsynet, og at Arbejdstilsynet har reageret på denne klage ved at kontakte en person i DSB.

Arbejdstilsynet har tidligere beklaget, at der ikke blev gjort notat om klagen, men der er tilsyneladende heller ikke gjort notat om Arbejdstilsynets reaktion på henvendelsen, hvilket derfor også må beklages.

Konklusion:

Siden midten af 90'erne og frem til 2006 har Arbejdstilsynet kun i begrænset omfang modtaget og behandlet henvendelser, klager mv. om asbest hos DSB. Det skal formentlig dels ses i sammenhæng med den forrige periodes noget mere intensive fokus på og arbejde med løsningen af asbestproblemstillinger, dels det forhold at DSB blev betragtet som en virksomhed, der både havde vilje og evne til at klare sine arbejdsmiljøproblemer selv.

Undersøgelse af eventuel asbest i S-togvogne ved besøg hos DSB S-tog den 11. december 2006

Den 11. december 2006 besøgte Arbejdstilsynet DSB S-tog i Taastrup, da der var fremkommet oplysninger om, at DSB havde taget en togvogn ud af drift, som man havde mistanke om kunne indeholde asbest.

Det fremgik ikke af de oplysninger, der var fremme i pressen, at der var mistanke om, at asbestforseglingen i togvognen var brudt, eller at arbejdsmiljølovgivningen ikke var blevet overholdt. Men på baggrund af de tidligere sager – senest i 1998 – om samme problemstilling besluttede Arbejdstilsynet at gennemføre et kontrolbesøg for at vurdere, om DSB fulgte de gældende regler om forsegling af asbest i S-togene og, om der i øvrigt kunne være grundlag for en eventuel politianmeldelse.

Ved besøget besigtigede Arbejdstilsynet dels det førerhus med tilhørende personvogn, der var omtalt i pressen, og dels en anden hel togstamme, der bestod af et førerhus med tilhørende personvogn, som var koblet til en række personvogne.

DSB oplyste, at man havde taget den togvogn, der havde været omtalt i pressen ud af drift, da den formentlig ved en fejl var blevet forbigået ved en gennemgang i 2005 af gamle togvogne, der skulle skrottes. DSB oplyste desuden, at fejlen kunne være sket, fordi vognen havde fået et andet identifikationsnummer i forbindelse med en ombygning. DSB vurderede, at der var stor sandsynlighed for, at vognen kunne indeholde asbest.

DSB mente ikke umiddelbart, at den togstamme, der var taget ud af drift, kunne indeholde asbest. Men der var foretaget en forsegling, som ved forsegling af asbest, i den ene side af toget, som DSB ikke sikkert kunne redegøre for.

Arbejdstilsynet kunne ikke konstatere brud på forseglingen i den togvogn, som man med stor sikkerhed mente kunne indeholde asbest. Arbejdstilsynet vurderede dog, at der var grundlag for et straks-påbud om, at arbejdet i togvognen skulle ske i henhold til asbestreglerne. Arbejdstilsynet besluttede, at straks-påbuddet også skulle omfatte den togstamme, der var taget ud af drift, idet det ikke med sikkerhed kunne udelukkes, at den indeholdt asbest.

Arbejdstilsynet gav endvidere et straks-påbud om, at noget støv konstateret ved en loftkanal i førerrummet i den togvogn, der var mistænkt for at indeholde asbest, skulle undersøges.

Arbejdstilsynet har nu modtaget tilbagemeldinger fra DSB på begge påbud. DSB har oplyst, at en undersøgelse foretaget af den autoriserede arbejdsmiljørådgiver JoblivDanmark A/S viser, at der ganske rigtigt var asbest i den togvogn, som man med stor sikkerhed mente indeholdt asbest. Undersøgelserne viser dog også, at der ikke var brud på de forseglinger, der var påført asbesten. Endvidere viste undersøgelsen, at støvet ved loftkanalen i førerkabinen ikke indeholdt asbest. DSB har dog oplyst, at togvognen er taget ud af drift med henblik på skrotning.

Togstammen med førerhus og personvogne indeholdt, som man forventede i DSB, ikke asbest. DSB har tidligere oplyst, at seks af de i alt 13 togsæt i togstammen var planlagt til skrotning i januar måned 2007.

5. Status efter tilbagemeldingerne på det landsdækkende undersøgelsespåbud af 13. december 2006 til DSB og de øvrige operatører på det danske skinnenet

Arbejdstilsynet afgav den 13. december 2006 et landsdækkende undersøgelsespåbud til 21 virksomheder, der opererer på det danske skinnenet, dvs. DSB og privatbanerne. I påbuddet blev virksomhederne anmodet om at undersøge, om virksomheden anvender toge, togvogne eller andet skinnekørende materiel, hvor der forekommer asbest.

I den forbindelse blev virksomhederne endvidere bedt om:

- At oplyse, hvor asbesten er placeret på de pågældende tog, togvogne eller andet skinnekørende materiel.
- At oplyse hvilke foranstaltninger, der er truffet med henblik på at sikre, at personer ikke udsættes for asbeststøv, der hvor vogne/materiel vedligeholdes eller eventuelt afleveres til skrotning.
- At give en kort redegørelse for historikken vedrørende toget eller togvognen, herunder hvor længe toget eller togvognen har været i drift med asbest.
- At oplyse, om der er planer for, hvornår toget eller togvognen gøres asbestfri eller skrottes.

Tilbagemeldingsfristen blev sat til den 19. januar 2007.

Arbejdstilsynet har pr. 24. januar 2007 modtaget tilbagemeldinger fra i alt 19 af de 21 virksomheder:

- 1 virksomhed udlejer kun lokomotivførere til andre virksomheder (den har derfor ingen tog eller togvogne).
- 8 virksomheder har ikke asbest i deres tog, togvogne og andet skinnekørende materiel.
- 1 virksomhed har efter en kortlægning foretaget af BST konstateret, at 6 ud af 8 motorvogne er isoleret med asbest på kølevandsrør og brændolierør under toget. Endvidere er 5 ud af 7 styrevogne/mellemvogne isoleret med asbest på brændolierør under toget. BST vurderer, at isoleringen ikke udgør nogen risiko.
- 1 virksomhed har oplyst, at den har tre damplokomotiver, der indeholder asbest, som formentlig sidder omkring cylindrene. 2 af de 3 vogne er pt. hensat og er ikke i brug, og det sidste damplokomotiv har været i brug siden 1949. Virksomheden har planer om at udskifte asbest med glasuld i toget, der er i brug, men det forventes først af økonomiske årsager at ske i løbet af de næste 5-25 år. Isoleringen er stadig intakt, og asbesten udgør derfor ikke en risiko for mennesker. Virksomheden har i øvrigt ingen ansatte.
- 1 virksomhed har fundet små mængder af asbest i et af deres tog, idet der i et enkelt lokomotiv er fundet en kaffeflaskevarmer med asbest.
- 7 virksomheder har formodninger om, at der er asbest i nogle af deres ældre diesellokomotiver, lokomotivtyper af EA, MZ, ATC-MY 1148 og i Y-tog. Det drejer sig kun om nogle enkelte komponenter såsom kaffevarmere, gnistfangere, inde i ankerne på ældre banemotorer, el-skabe og evt. i ledninger ved hjælpedynamo.

Som det fremgår af de 19 tilbagemeldinger, er der fortsat en del virksomheder, der enten har mistanke om, at der er asbest i dele af deres ældre tog, eller som rent faktisk har fundet asbest i varierende omfang i deres tog. I de sidstnævnte situationer er isoleringen eller indkapslingen af asbesten dog stadig intakt, og asbesten udgør derfor ikke umiddelbart nogen risiko for de ansatte.

Samtlige virksomheder, der har angivet, at de har materiel i drift, der indeholder asbest, kan imidlertid forvente snarest at modtage et tilsynsbesøg fra Arbejdstilsynet. Hvis der ved tilsynsbesøgene f.eks. forekommer uafdækket asbest, vil Arbejdstilsynet afgive straks-påbud, som indebærer, at asbesten skal forsegles, før materiellet kan anvendes igen.

Alle de virksomheder, der har tilkendegivet at have mistanke om, at der kan forekomme asbest i deres materiel, har samtidig oplyst, at de vil iværksætte nærmere undersøgelser, der kan enten be- eller afkræfte mistanken.

Arbejdstilsynet vil følge op på resultaterne af disse undersøgelser og vil snarest gennemføre tilsynsbesøg på de virksomheder, hvor der måtte vise sig at være forekomster af asbest.

For så vidt angår de resterende to virksomheder, der endnu ikke har meldt tilbage på det landsdækkende påbud, vil Arbejdstilsynet tage kontakt til virksomhederne med henblik på at modtage tilbagemeldingerne snarest muligt.

6. Fremadrettede initiativer

Asbestrisiko på jernbaneområdet

Asbest er igen blevet et aktuelt emne i Danmark efter, at pressen igennem længere tid har bragt en række historier om asbestproblemer hos DSB m.fl.

De seneste måneders interesse for asbest er ikke kun kommet noget bag på Arbejdstilsynet, men nok også de ansvarlige arbejdsgivere, bygningsejere m.fl., og de efterhånden mange eksempler på tilfælde, hvor f.eks. indkapslinger og forseglinger er blevet slidt, gennembrudt eller er gået i stykker, understreger, at der igen er brug for at sætte fokus på asbestområdet.

Arbejdstilsynet har derfor iværksat og vil iværksætte en række initiativer for at sikre, at arbejdsmiljøreglerne om asbest overholdes.

I forhold til asbestrisiko i tog, togvogne, skinnekørende materiel mv. hos DSB og andre operatører på det danske skinnenet drejer det sig om følgende initiativer:

- Arbejdstilsynet screener frem til udgangen af 2011 samtlige danske virksomheder med ansatte. På de virksomheder, hvor der er arbejdsmiljøproblemer eller formodning om problemer, udtager Arbejdstilsynet virksomheden til et grundigt tilsyn. Ved det efterfølgende tilsyn med virksomheden vil Arbejdstilsynet kontrollere de forhold, som er blevet fundet ved screeningen, samt afgive evt. reaktioner.

I 2007 screenes brancherne *jernbaner og S-togstrafik, metro og anden sporbaseret trafik*, og dermed DSB og andre operatører på det danske skinnenet. Under screeningerne og evt. opfølgende tilsynsbesøg vil Arbejdstilsynet have særlig fokus på asbestproblematikken, herunder kontrollere om reglerne er overholdt og afgive påbud, såfremt reglerne ikke er overholdt.

- Arbejdstilsynet vil på baggrund af tilbagemeldingerne på det påbud, som den 13. december 2006 blev afgivet til de virksomheder, der anvender tog, togvogne og andet skinnekørende materiel, snarest gennemføre tilsynsbesøg på alle de virksomheder, der har angivet, at de har materiel i drift, som indeholder asbest. Hvis der ved tilsynsbesøgene f.eks. forekommer uafdækket asbest, vil Arbejdstilsynet afgive et straks-påbud, som medfører, at asbesten skal forsegles, før materiellet igen kan anvendes.

Asbestrisiko på andre områder

Ud over den seneste tids opmærksomhed på asbestproblemer hos bl.a. DSB, har pressen bragt en række historier om asbest i bl.a. idrætshaller, skoler, på byggepladser mv.

Ud over de initiativer, som skal iværksættes i forhold til asbestrisiko på jernbaneområdet, vil Arbejdstilsynet iværksætte en række initiativer på andre områder for at sikre, at arbejdsmiljøreglerne om asbest overholdes.

Det drejer sig om følgende initiativer:

- Arbejdstilsynet gennemfører i 2007 en række uanmeldte aktioner på byggepladser. Der vil i den forbindelse og i forbindelse med Arbejdstilsynets almindelige tilsynsaktiviteter inden for byggeriet blive sat særskilt fokus på asbest.
- Arbejdstilsynet vil specielt overfor byggeriets parter præcisere deres ansvar, når de i forbindelse med renovering og reparationsarbejde bliver opmærksomme på mulige asbestforekomster. Ligeledes vil der blive gjort opmærksom på de særlige procedurer ved asbestarbejde.
- På baggrund af, at der i 2005 var en stigning i antallet af dødsfald på byggepladser, bad Beskæftigelsesministeren Arbejdstilsynet om at samle byggeriets parter om en fælles indsats for større sikkerhed i bygge- og anlægsbranchen. Arbejdet resulterede i, at byggeriets parter og Arbejdstilsynet i maj 2006 blev enige om en handleplan for en fælles indsats på området. Der er foreløbig blevet afholdt to statusmøder ifm. handleplanen. På næste statusmøde i marts 2007 vil Arbejdstilsynet drøfte asbestproblematikken med parterne, herunder behovet for iværksættelse af initiativer fra parternes side.
- I 2007 og 2008 screenes bygge- og anlægsbranchen. Under screeningerne og evt. opfølgende tilsynsbesøg vil Arbejdstilsynet have særlig fokus på asbestproblematikken, herunder kontrollere om reglerne er overholdt og afgive påbud, såfremt reglerne ikke er overholdt.
- Arbejdstilsynet har den 19. januar 2007 skrevet til Slots- og Ejendomsstyrelsen (SES), der administrerer statens bygninger, for at sikre sig, at SES er opmærksom på eventuelle asbestproblemer og på risikoen for, at der findes beskadiget uafdækket asbest inde i statens bygninger, og at der iværksættes passende tiltag.
- Arbejdstilsynet har den 19. januar 2007 skrevet til Kommunernes Landsforening og Danske Regioner for at sikre sig, at disse er opmærksomme på problemet og på risikoen for, at der findes beskadiget uafdækket asbest inde i kommunale og regionale bygninger, f.eks. skoler, daginstitutioner, sportshaller o. lign., og at der iværksættes passende tiltag i forhold til kommuner og regioner.
- Arbejdstilsynets fire tilsynscentre har den 22. januar 2007 skrevet til samtlige kommuner i det enkelte centers område og gjort opmærksom på asbestproblemet og præciseret reglerne.
- Arbejdstilsynet vil gøre arbejdsmarkedets parter opmærksom på, at der også i det private erhvervsbyggeri er risiko for, at der findes beskadiget uafdækket asbest inde i bygningerne og i den forbindelse indskærpe reglerne om asbest
- Arbejdstilsynet har ved screeningen af virksomhederne fokus på de væsentlige problemer, der er i de enkelte brancher. De væsentlige problemer fremgår af de såkaldte *arbejds miljøvejvisere* for de enkelte brancher. I forbindelse med den igangværende revision af Arbejdstilsynets arbejds miljøvejvisere, tilføjes der i alle vejvisere et afsnit om arbejdsgiverens pligt til asbestregistrering. De første syv vejvisere med denne henvisning ligger allerede nu på Arbejdstilsynets hjemmeside.

- Arbejdstilsynet vil sikre sig, at de tilsynsførende ved screening og tilsyn er opmærksomme på og spørger ind til eventuelle asbestforekomster. I de tilfælde, hvor en virksomhed jf. reglerne herom, har anmeldt et asbestarbejde til Arbejdstilsynet, vil den tilsynsførende under screeningen spørge ind til dette arbejde. Arbejdstilsynet vil, såfremt der er tvivl, kræve dokumentation af arbejdsgiver for, hvorvidt beskadigede materialer indeholder eller ikke indeholder asbest. Det vil ske ved, at Arbejdstilsynet afgiver et såkaldt § 21-undersøgelsespåbud.
- Arbejdstilsynet vil sørge for, at nye tilsynsførende får et grundigt kendskab til asbestreglerne, og at allerede ansatte tilsynsførende får et brush-up-kursus om asbestreglerne.
- De fleste asbestbetingede lidelser skyldes påvirkninger i arbejdsmiljøet og anerkendes derfor. For at forhindre fremtidige asbestbetingede lidelser vil det være afgørende, at den enkelte anmeldelse med påvirkningen asbest vurderes i Arbejdstilsynets enkelte tilsynscentre. Hvis en anmeldelse kan give mistanke om en aktuel asbestpåvirkning, vil en sådan anmeldelse give anledning til et tilsynsbesøg for at afklare, om anmeldelsen er et resultat af historiske forhold, eller om der fortsat kan være risiko for asbestpåvirkning.