



# DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen

Besvarelse af trafikudvalgets spørgsmål

Marts 2007

# DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen

Besvarelse af trafikudvalgets spørgsmål

Marts 2007

Ref 6406338  
671-070005

Version

Dato Marts 2007

Udarbejdet af Rambøll Miljø

Kontrolleret af OM

Godkendt af HNC

Rambøll Danmark A/S  
Bredevej 2  
DK-2830 Virum  
Danmark

Telefon +45 4598 6000  
[www.ramboll.dk](http://www.ramboll.dk)

## Indholdsfortegnelse

1.	<b>Indledning</b>	<b>1</b>
2.	<b>Besvarelse af spørgsmål</b>	<b>1</b>

**Bilag:** Besvarelse af samrådsspørgsmål udarbejdet af Transport- og Energiministeriet ved skrivelse af 26. februar 2007

## 1. Indledning

Trafikudvalget har under og efter et samråd den 14. december 2006 stillet en række spørgsmål vedrørende asbesthåndtering i DSB.

Til samråd den 27. februar 2007 har Transport- og Energiministeriet udarbejdet en skriftlig besvarelse af de stillede spørgsmål. Besvarelsen hviler på en besvarelse af spørgsmålene udarbejdet af DSB.

På baggrund af det seneste samråd er det besluttet at lade Rambøll gennemføre en kvalitetssikring af besvarelsen. Rambølls besvarelse tager udgangspunkt i viden indhentet i forbindelse med udarbejdelsen af en redegørelse vedrørende DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen, januar 2007 og relaterer sig i alt væsentligt til spørgsmål, der vedrører DSB.

Den foretagne kvalitetssikring er dels foretaget på baggrund af den viden om DSB's asbesthåndtering som er indhentet i forbindelse med udarbejdelsen af ovennævnte redegørelse dels gennem uddybende interviews.

Nedenfor er angivet de 48 spørgsmål som Trafikudvalget har stillet til ministeren. Der henvises til ministeriets skriftlige besvarelse af spørgsmålene, som er bilagt denne redegørelse. Rambøll har kommenteret og uddybet ministeriets besvarelse under de enkelte spørgsmål.

## 2. Besvarelse af spørgsmål

- 1 *Hvad gør man i forhold til alle de mennesker, som ved eller har mistanke om, at de har været udsat for blå asbest? Dette skal specielt ses 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.*

Ministeriets svar er korrekt (fraset et tidspunkt der er blevet ændret). I det følgende præciseres svaret:

Som nævnt i svaret fra ministeriet på spørgsmål 1 har DSB nedsat en ekspertgruppe, der skal fastlægge, i hvilket omfang forskellige personalegrupper (togførere, lokoførere, værkstedspersonale mv.) har været eksponeret for asbest, samt i hvilket omfang de forskellige grupper skal tilbydes helbredsundersøgelser. Ekspertgruppen består af repræsentanter for DSB, fagforeninger og arbejdsmedicinere.

DSB har anmodet JobLiv Danmark om at interviewe udvalgte repræsentanter for medarbejdergrupperne i DSB, der kan have været udsat for asbest med henblik på at få en beskrivelse af deres mulige eksponering.

Resultatet afleveres til ekspertgruppen i form af en kortlægningsrapport skrevet af JobLiv Danmark. Arbejdsmedicinerne i gruppen (fra Bispebjerg og Glostrup Sygehus) vurderer herefter eksponeringen for de forskellige personalegrupper, og vurderer de helbredsmæssige effekter af en mulig eksponering, og udarbejder en indstilling til i hvilket omfang der skal tilbydes helbredsundersøgelser, og hvordan helbredsundersøgelserne kan foregå i praksis.

Som opfølgning på eksponeringsvurderingen udarbejder arbejdsmedicinerne i ekspertgruppen en intern vejledning til udsendelse til såvel nuværende som forhenværende medarbejdere, der har arbejdet med asbest eller har været i nærheden af asbest. Materialet vil blandt andet indeholde en vejledning om hvem der anbefales at få foretaget en helbredsundersøgelse. Dette materiale forudsættes udsendt ultimo marts 2007 med et tilhørende følgebrev fra DSB.

Rambøll vurderer på baggrund af beskrivelsen af processen, at det er uvildige eksperter i forhold til DSB, der har foretaget og formuleret eksponeringsvurderingen samt tiltagene som følge heraf.

- 2 *Hvor langt rækker DSB's medarbejderregister tilbage? Har DSB opgørelser over, hvor mange og hvem der har været ansat, og hvem der har været i kontakt med asbesten også 5-10 år tilbage?*

Det er Rambølls opfattelse at ministeriets besvarelse er korrekt.

Rambøll finder anledning til at tilføje, at der kan udtrækkes medarbejderoplysninger fra en længere periode tilbage end 5-10 år hvilket er væsentligt i den aktuelle sammenhæng. Det vides dog ikke præcist fra hvilket tidspunkt DSB's personalearkiv er fuldstændigt.

- 3 *Mener man bare, det skal være op til folk selv at gå til lægen?*

Ministeriets svar er indholdsmæssigt korrekt med den præcisering at materialet først forventes udsendt ultimo marts 2007. Se i øvrigt besvarelse på spørgsmål 1.

- 4 *Har DSB nogen tal for, hvor mange af deres medarbejdere der har fået erstatning?*

Svaret bygger på en anmodning fra DSB til Arbejdsskadestyrelsen om aktindsigt. Rambøll har fået forevist den skrivelse fra Arbejdsskadestyrelsen af 13. december 2006 som DSB har modtaget som følge af begæringen om aktindsigt, og har uden at gå ind i personsager vurderet, at DSB har refereret korrekt fra materialet.

- 5 *Har DSB eller ministeren overblik over, hvor mange dødsfald der findes efter de her sager?*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 4 idet besvarelsen af spørgsmålet er baseret på materialet modtaget fra Arbejdsskadestyrelsen.

- 6 *Det er jo fremgået meget tidligt i processen, at der ikke var nogen sundhedsrisici for passagererne. Kan ministeren bekræfte det, og er vurderingen noget, som hviler på et tilstrækkelig tungt grundlag?*

Rambøll er enige i besvarelsen, idet det kan tilføjes, at det arbejde, der som beskrevet i besvarelsen af spørgsmål 1, netop har til formål at beskrive eksponering og gennemføre en eksponeringsanalyse af personalegrupper herunder også personalegrupper, der dagligt færdes i passagerafsnit, og som derved kan sidestilles med passagerer (pendlere).

- 7 *DSB har udliciteret deres rengøring på deres reparationsværksteder til ISS, og ISS-medarbejdere har været på reparationsværksteder og gjort rent, bl.a. asbeststøv, uden at vide, at der var asbest. Har DSB S-tog derved overtrådt arbejdsmiljøloven?*

I overensstemmelse med DSB's svar er det Rambølls forståelse, at udbudsdokumenter/kontraktdokumenter for rengøringsopgaven, der har været udliciteret, ikke har indeholdt oplysninger om forekomst af asbest og om behov for deraf følgende særlige foranstaltninger.

Det er oplyst overfor Rambøll at ISS har foretaget rengøring i passagerafsnit i fjern og regionaltog. Desuden har ISS foretaget rengøring i passagerafsnit samt førerrum i S-tog, men uden krav om at der åbnes lemme eller lignende i den indvendige beklædning.

Den regelmæssige rengøring af førerrum der efter udbedring af asbestforseglingen i 1998 blev aftalt for S-tog, blev ifølge det oplyste foretaget i klargøringsværksted af DSB's egne medarbejdere.

Det vurderes, at det har været indtrykket i DSB, at ISS personale ved den normale rengøring ikke kom i berøring med asbest.

Der vurderes på denne baggrund ikke at have været tale om en overskridelse af arbejdsmiljølovgivningen.

- 8 *DSB S-togs ledelse har fået oplysninger fra Arbejdsskadestyrelsen om 22 tilfælde af udbetalte arbejdsskadeerstatninger, 11 for lungehindekræft og 11 for andre kræftformer, uden at have orienteret hverken ministeriet, medarbejderne eller medarbejdernes fagforening. Er det ikke kritisabelt?*

Som anført under spørgsmål 4 bygger ministeriets svar på en anmodning om aktindsigt, hvor Rambøll har fået forevist skrivelse fra Arbejdsskadestyrelsen af 13. december 2006, som DSB har modtaget som følge af begæringen om aktindsigt. Rambøll har uden at gå ind i personsager vurderet, at der er refereret korrekt fra materialet af DSB.

Rambøll har ikke forudsætninger for at vurdere hvorvidt DSB's manglende orientering af ministeren er kritisabel, men hæfter sig ved, at DSB beklager, at der ikke har fundet en central registrering af indberetninger fra Arbejdsskadestyrelsen sted. DSB har taget fremadrettede initiativer til imødegåelse af en tilsvarende fremtidig situation.

- 9 *Er det ikke kritisabelt, at DSB, som har opnået en fuldstændig særstatus i form af egenkontrol med arbejdsmiljøet, lukker deres egen BST?*

I ministeriets svar på spørgsmålet henvises til Rambølls redegørelse vedrørende BST. Rambøll har ikke tilføjelser til rapporten.

I relation til spørgsmålet kan det dog bemærkes at DSB's jernbane BST først er nedlagt i 2001 og altså efter at Arbejdstilsynet i fuldt omfang (også for rullende materiel) overtog tilsynet med DSB i 1996.

- 10 *Er det ikke også kritisabelt, at DSB, der erkender, at de har asbest, ikke på noget tidspunkt siden 1998 har lavet luftmålinger af, om der var asbeststøv eller ej i S-togene?*

I forbindelse med udbedring af den beskadigede asbestforsegling i 1998-99 blev spørgsmålet om udførelse af luftmålinger i drøftet.

Efter indstilling fra virksomhedens BST blev målinger i førerrum ikke gennemført. Det bemærkes at sikkerhedsrepræsentanter i S-tog var

enige i denne disposition. Rambøll vurderer i overensstemmelse hermed, at der kunne have været betydelig risiko for at målinger under forkerte forsøgsbetingelser ville give anledning til en falsk tryghed eller det modsatte.

Det vurderes, at målinger i passagerafsnit ligeledes kunne have givet anledning til misvisende resultater.

- 11 *Kan jeg 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?*

I henhold til Rambølls informationer findes ingen passagervogne i fjerntog eller regionaltog i DSB, der indeholder asbest. Lokomotiver i DSB fjern- og regionaltog menes med sikkerhed ikke at indeholde komponenter med asbest. I S-tog findes kun 4. generations tog, der ikke indeholder asbest.

Det er i forbindelse med afholdte interviews oplyst, at lokomotiver af typen MZ og MY p.t. undersøges for eventuel forekomst af asbest i enkeltkomponenter (gnistfangere). Disse lokomotiver drives af Railion.

DSB kører således ikke med asbestholdige tog på danske jernbaner.

- 12 *Kan jeg få en garanti fra ministeren af, at der ikke er flere tog på de danske baner, der indeholder asbest?*

Se svar under spørgsmål 11.

- 13 *På hvilket ledelsesmæssigt niveau har man reelt haft eller burde have haft set, at forseglinger er krakeleret? Hvilket ledelsesmæssigt niveau burde have reageret på at forseglinger er krakeleret?*

Rambøll er enige i ministeriets besvarelse af spørgsmålet. Der henvises i øvrigt til Rambølls sammenfattende rapport, hvori spørgsmålet om ansvar også konkluderes.

- 14 *Hvorfor har DSB ikke sikret sig, at man havde et register over, hvor der fandtes farlige togsæt (med asbest)?*

Rambøll er enige i DSB's besvarelse af spørgsmålet, idet det er opfattelsen, at man havde registrering af materiel indeholdende asbest både for såvidt angår fjern- og regionaltog som S-tog.

Der har dog været enkeltstående eksempler på at denne registrering ikke var helt korrekt. Foruden det nævnte eksempel på omlitring har der jf. Rambølls redegørelse været enkelte andre eksempler som



har givet anledning til usikkerhed blandt medarbejdere.

- 15 *Kunne ministeren ikke tilkendegive, at han fremover vil sikre, at DSB er arbejdsmiljøcertificeret, og dvs. har den højeste arbejdsmiljøstandard, som man kan kræve af en virksomhed i Danmark i dag?*

Der henvises til ministerens besvarelse.

- 16 *Kunne ministeren ikke tilkendegive, at man er indstillet på at efterkomme alle de ønsker, der er fra medarbejderne og medarbejdernes organisationer dels om undersøgelse, dels om registrering af eventuelle dødsfald eller sygdomstilfælde, der kunne opstå i forbindelse med denne her sag?*

Der henvises til ministerens besvarelse.

- 17 *DSB har lidt under manglende materiel, og fra tid til anden bliver der bl.a. iværksat nødkøreplaner, 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?*

Besvarelsen af spørgsmålet er i overensstemmelse med Rambølls informationer. DSB råder ifølge det oplyste ikke over materiel hverken til fjern- og regionaltog eller S-tog, der indeholder asbest.

- 18 *Kan det garanteres, at der ikke har været asbeststøv, som kunne påvirke passagererne?*

Der henvises til svar på spørgsmål 6.

- 19 *Hvordan har DSB informeret ISS om de særlige problemer vedrørende asbest i forbindelse med udliciteringen af rengøringen på værksteder (og evt. andre steder, hvor rengøringspersonalet har arbejdet i og ved togvognene) - med henvisning til arbejdsmiljølovens § 33 a.*

Der henvises til svar på spørgsmål 7.

- 20 *Hvad er forklaringen på, at teknisk direktør og øverst ansvarlige for sikkerhedsarbejdet i DSB S-tog, Kirsten Kornerup i december 2006 siger, at hun ikke har hørt om problemer med asbest siden 2000, når hun selv har deltaget i et møde i 2003, hvor et asbestproblem kommer op?*

Rambøll har haft lejlighed til at gennemgå referatet af det nævnte møde, men har intet at tilføje til ministeriets besvarelse af spørgs-

målet. Den omtalte tekniske direktør har i forbindelse med et interview overfor Rambøll udtrykt beklagelse af ikke at have erindret at en asbestproblemstilling blev drøftet på det pågældende møde.

- 21 *Hvorfor har DSB på intet tidspunkt orienteret ministeriet om asbestproblemer på de faste kvartalsmøder eller ved andre lejligheder.*

Der henvises til DSB's besvarelse af spørgsmålet, hvori der henvises til Rambølls rapport. Det kan dog bekræftes, at det er indtrykket, at der ikke har været en opfattelse af, at der var løbende asbestproblemer, men snarere at asbestproblemstillingen i alt væsentligt var håndteret.

- 22 *Hvorfor benægtede DSB, at de kendte til udbetalte arbejdsskadeerstatninger i forbindelse med asbestskader, når de er blevet informeret af enten Arbejdsskadestyrelsen eller AES.*

Det er Rambølls vurdering at DSB's besvarelse er korrekt og altså at det manglende kendskab må tilskrives, at der hidtil ikke har fundet en central registrering af disse informationer sted.

- 23 *Det siges, at der har været 22 anerkendte asbestskader de sidste 12 år. Hvordan er de fordelt på ansættelseskategorier - så vi kan se, hvem der kan være blevet påvirket.*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 8.

- 24 *Hvad var baggrunden for at DSB nedlagde sin BST, og hvordan sikrede man alternativt det forebyggende arbejdsmiljøarbejde?*

I besvarelsen henvises korrekt til Rambølls rapport

De øvrige tiltag nævnt i svaret kan dokumenteres med deltagerlister, kontrakter mm.

- 25 *Er det korrekt, at der ikke er taget luftmålinger af asbeststøv siden 1999, og i så fald hvorfor?*

Det er korrekt. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 10.

- 26 *Når Trafikstyrelsen certificerer f.eks. DSB S-tog, indgår der så slet ikke en vurdering af sikkerhedsforholdene for de ansatte?*

Spørgsmålet er besvaret af Trafikstyrelsen.

Rambøll har ikke tilføjelser til besvarelsen.

- 27 *Er det korrekt, at Lokoførerne i forbindelse med deres uddannelse ikke er blevet informeret om og instrueret i behandlingen af asbest i S-togene?*

Det Rambølls opfattelse at besvarelsen af spørgsmålet er korrekt for så vidt angår perioden efter forsegling af S-togene i 1986-88.

Det kan tilføjes, at det er oplyst, at der i en periode (formentlig fra asbestproblemet blev erkendt først i 80'erne til forsegling var udført i 1988) forelå en skriftlig instruks om forholdsregler ved omgang ved asbest ligesom det er oplyst, at der forefandtes handsker i førerrum. Det har ikke været muligt at fremskaffe dokumentation herfor.

- 28 *Hvordan kunne DSB oplyse ministeren op til samrådet i folketingets trafikudvalg den 14.12. 2006 om, at der ikke længere kørte tog, indeholdende asbest, når DSB den 11.12. 2006 var i gang med at undersøge tretten vognsæt for asbest*

Det Rambølls opfattelse at besvarelsen af spørgsmålet er korrekt, og at undersøgelserne, der var rekvireret hos JobLiv Danmark, er at opfatte som undersøgelser, der blev rekvireret, til opnåelse af endelig vished.

- 29 *Kan det dokumenteres, at ingen passagerer har lidt overlast som følge af brud på asbesten?*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 6.

- 30 *I hvilket omfang har DSB levet op til Arbejdstilsynets meddelelse 4.02.02 (oktober 1987) "Helbredsundersøgelse og registrering af asbestudsatte"?*

Det bekræftes, at der for dette spørgsmål er foretaget en korrekt henvisning til afsnit i Rambølls rapport hvor spørgsmålet er belyst.

- 31 *I hvilket omfang har Arbejdstilsynet kontrolleret DSB's overholdelse af reglerne?*

Rambølls redegørelse har i henhold til det udarbejdede kommissorium primært fokuseret på DSB's egen rolle i håndteringen af asbest. Der er således ikke gennemført interviews med medarbejdere i Arbejdstilsynet. Arbejdstilsynets rolle er kun beskrevet for de sager, der er kendt. Det findes rigtigt at henvise til At's egen redegørelse

vedr. kontrol med DSB's overholdelse af reglerne.

- 32 *I hvilket omfang har sikkerhedsudvalget i DSB drøftet asbestproblemerne som de var forpligtiget til efter "Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 739 af 22. september 1997 som ændret af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 383 af 22. juni 1998 og Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 927 af 15. december 1998", hvorefter sikkerhedsudvalget efter § 14 og § 40, stk.3 var/er forpligtiget til at drøfte ulykker, forgiftninger og sundhedsskader eller tilløb hertil?*

Det bekræftes, at der for dette spørgsmål er foretaget en korrekt henvisning til afsnit i Rambølls rapport hvor spørgsmålet er belyst.

- 33 *I hvilket omfang har DSB, under renovering/reparation af togsæt samt skrotning af togsæt, samt de virksomheder der har skrottet DSB's S-tog overholdt reglerne om affald i Arbejdstilsynets meddelelse: At-meddelelse nr. 3.01.6 (marts 1996)*

Det bekræftes, at der for dette spørgsmål er foretaget en korrekt henvisning til afsnit i Rambølls rapport hvor spørgsmålet er belyst.

- 34 *I hvilket omfang har DSB overholdt Asbestbekendtgørelsen nr. 660 af 24.9 1986 med senere ændringer, hvorefter arbejdsgiveren er forpligtiget til at føre en protokol over de ansattes beskæftigelse omfattende arten af arbejdet, varigheden og risikoen for asbestudsættelse, samt bekendtgørelsens bestemmelse om at protokollen skal opbevares i 30 år.*

Det bekræftes, at der for dette spørgsmål er foretaget en korrekt henvisning til afsnit i Rambølls rapport hvor spørgsmålet er belyst.

- 35 *I hvilket omfang har DSB overholdt Arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 993 af 1. december 1986, der forpligtiger DSB til efter § 1.at arbejdsgiver skal registrere asbestholdige materialer, som er beskadigede, eller som i øvrigt indebærer risiko for udsættelse for asbest.*

Det bekræftes, at der for dette spørgsmål er foretaget en korrekt henvisning til afsnit i Rambølls rapport hvor spørgsmålet er belyst.

- 36 *I hvilket omfang har DSB sikret sig, at DSB lokoførere, medarbejdere på DSB værksteder, rengøringspersonale og evt. andet personale som har haft omgang med asbest har fået den nødvendige information og instruktion i omgangen med asbest som fremgår af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 660 af 24. september 1986 som ændret af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 139 af 23. marts 1987, Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 984 af 11. december*

*1992 og Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 288 af 17. maj 1998?*

Det bekræftes, at der for dette spørgsmål er foretaget en korrekt henvisning til afsnit i Rambølls rapport hvor spørgsmålet er belyst.

37 *I hvilket omfang har DSB sikret sig at medarbejdernes omgang med asbest har efterlevet bekendtgørelsen?*

Det bekræftes, at der for dette spørgsmål er foretaget en korrekt henvisning til afsnit i Rambølls rapport hvor spørgsmålet er belyst.

38 *I hvilket omfang vurderer ministeren at DSB samlet set har levet op til de forudsætninger der er indbygget i den "nye model for det fremtidige samarbejde" mellem AT og DSB fra 1996?*

Der henvises til ministerens besvarelse.

39 *I hvilken udstrækning har Arbejdstilsynet kontrolleret DSB's selvkontrol jf. samarbejdsaftalen mellem DSB og AT?*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 31.

40 *Hvordan har DSB sikret sig den nødvendige arbejdsmiljøviden, efter at de har nedlagt deres BST?*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 24.

41 *Vil ministeren tage initiativ til at hele DSB bliver arbejdsmiljøcertificeret?*

Der henvises til ministerens besvarelse.

42 *Har der været rejst sager om ansvar overfor DSB i arbejdsskadesager efter udsættelse for asbest?*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 8.

43 *Hvordan har DSB udført deres selvkontrol af arbejdsmiljøet og af deres arbejdsmiljøarbejde?*

Rambøll forstår spørgsmålet således at der spørges til DSB's egen varetagelse af tilsyn med det rullende materiel i perioden indtil 1996.

Tilsynet er omtalt i Rambølls redegørelse afsnit 6.4 side 31-32.

Hvis der menes perioden efter 1996 har DSB haft den lovpligtige sikkerhedsorganisation, hvor aktiviteten blandt andet kan dokumenteres med mødereferater samt andre tiltag nævnt i besvarelsen af spørgsmål 24.

- 44 *Vil tidligere ansatte som har været udsat for asbest blive tilbudt helbredsundersøgelse af DSB?*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 1 og 3.

- 45 *Hvem har efter ministerens opfattelse ansvaret for den manglende overholdelse af reglerne om asbest?*

Der henvises til ministerens besvarelse.

- 46 *Har DSB kendskab til tidligere eller nuværende ansatte som har eller er døde af asbestrelaterede sygdomme?*

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 5.

- 47 *Har DSB kendskab til tidligere medarbejdere der er døde af lungekræft eller lungehindekræft, uden at de har været anmeldt til Arbejdsskadestyrelsen som formodede arbejdsbetingede lidelser?*

Rambøll henviser til DSB's svar.

- 48 *Ministeren bedes redegøre for, hvordan man har reageret på de oplysninger fra Arbejdsskadestyrelsen om anerkendelse af asbestrelaterede lidelser hos DSB ansatte.*

Der henvises til ministerens besvarelse.