
Frå: karin berglund [mailto:berglund.lorenzen@webspeed.dk]
Sendt: 18. oktober 2006 10:32
Til: Mail trm
Emne: Att:banekontoret, brudte asbestforsejlinger i S-toge igennem flere år.

Transport- og energiministeriet.
Att: Banekontoret.

D. 17.10.06.

Jeg har _____ og en svag erindring om asbest i S-togene kontaktet arbejdstilsynet vedr. og fået aktindsigt i asbest sagen i S-togene fra 1986 og til 1999. På den baggrund har jeg flere spørgsmål jeg gerne vil have besvaret.

Hvorfor har vi der har arbejdet som køremand, rengøringspersonale m.m. ikke fået en vejledning om asbestsagen - det var en lokofører der oplyste mig om sagen.
Har man vejlede samtlige ansatte om den korrekte sundhedsfaglige opfølgning somledes af Fx en lungehindekræft kan spores i tide og helbredes.
Er de ansvarlige der har lukket øjenen for dette brud på arbejdsmiljøloven straffet - asbestudsættelse kan medføre adskillige alvorlige sygdomme og død.
Er der vurderet om at kunder har kunne blive påvirket og om kunderne har kunne føre asbest med hjem i tøjet de har haft på når de har kørt S-tog.
Værer er det da med børn der har kørt med toget.
Ydremere medfører rygning en synagieffekt, der er mange i DSB der ryger grundet det stressede job.

Nok er påvirkningen mindre end på en "asbestfabrik", men det er kendt at familiemedlemmer til asbestarbejder har udviklet lungehindekræft grundet at madarbejderen har gatet små mængder asbestfibre med hjem i tøjet.

Jeg har samtidig en spørgsmål vedr. rangering. I 1995 blev DSB bekendt med at koblinger fra godstog var alt for tunge og medførte hurtigenedslidning af medarbejderne.
I 1988 kom der en rapport: tunge løft, hvor der blev anvist at vægten skulle sættes ned, det blev den ikke, jeg har fået oplyst at det var økonomisk og politisk begrundet - tiltrods gfor at der i 1988 kom EU, fjerde særdirektiv som omhandlede indgriben over for tungt og nedslidende arbejde.
Jeg har nu fået aktindsigt i adskillige bilag vedr. at BST/DSB (DSB førte tilsyn med sig selv) viste at arbejdet var sundhedsskadelige at udfører, men man grev ikke ind.
,mere groft er det at arbejdsskadestyrelsen nægter at man bliver nedslidt og som oplyst nedslidningssakder honoreres ikke med erstatning. Skal man virkelig igennem et civiltsøgsmål for at få erstatning for de alvorlige skader som jobbet har medført. Vedkommende der gav mig bilagene meddelte at det vra en god ide med en advokat for DSB brød arbejdsmiljøloven og de viste hvad de gjorde.

Jeg er rystet over den behandling man har fået som arbejder i en offentlig virksomhed.
Udsat for kræftfremkaldende stoffer og nedslidt på få år, en læge skrev i 2000 et indlæg i Jyllands posten, om netop en nedslidt DSB ansat, han fik ikke en tjenstemands pension og som grundet socialrådgivere g lægekonsulenter kun laveste penson, hvilket medførte en uigenkaldende socialderute (de skal læse lægekonsulent eller Ryg-Olsens bog og den fornedrende behandling der sker over for nedslidte, smerteplagede mennesker, det omfatter socialrådgivere og lægekonsulenter.) Det værste er at DSB allerede i 1985 viste at man blev nedslidt meget hurtigt, og alligevel begyndte man i ligestillingens navn at ansatte kvinder i 1988 og det uden at efterkomme de anvisninger om at nedsætte vægten på koblinger, oste til at dreje sporskifter med m.m.

Med venlig hilsen

Karin Berglund
Maihaven 65
6430 Nordborg

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Kirsten Sørensen

Vedr. henvendelse fra Karin Berglund vedrørende brudte asbestforseglinger

Transport- og Energiministeriet har med brev af 1. november 2006 bedt DSB om at bidrage til at besvare henvendelsen fra Karin Berglund om brudte asbest forseglinger i S-tog og om koblinger i godstog..

DSB kan bidrage med følgende:

I sin henvendelse henviser Karin Berglund til en sag om asbest i S-togene fra 1986 til 1999, og ønsker i den forbindelse oplyst, hvordan DSB har ageret i forhold til den omtalte sag. DSB er ikke bekendt med præcis, hvilken sag Karin Berglund sigter til, men med hensyn til vejledning af personalet kan følgende oplyses:

./ I 1986 udarbejdede DSB i samarbejde med Arbejdstilsynet "Handlingsplan for bekæmpelse af asbestforurening ved DSB". (Vedlagt som bilag 1)

./ Ud over den nævnte handlingsplan blev der udarbejdet en række pjecer, retningslinier, der omhandler, hvordan DSB's personale skal forholde sig ved almindelig vedligeholdelse samt reparation af materiel indeholdende asbest. (Materialet vedlægges som bilag 2.)

Derudover kan DSB oplyse, at asbestreivering og -sanering blev udført i særlige asbestkabiner, der var opført til formålet, og at det foregik efter gældende forskrifter og arbejdsmiljøregler. DSB har haft egne medarbejdere til at udføre opgaven med at reovere og sanere S-togene. Alle medarbejdere der har arbejdet med materiel, der indeholdt asbest, har i overensstemmelse med Arbejdstilsynets bekendtgørelse om asbest fået tilbudt helbredsundersøgelse af Jernbane Bedriftssundhedstjenesten (BST).

DSB kan konkret oplyse, at alle de medarbejdere der har været involveret i asbestreivering i perioden 1986-1988 af de 2. generations S-tog, der indeholdt asbest, er blevet tilbudt en helbredsundersøgelse af BST.

For så vidt angår en eventuel sundhedsrisiko for det kørende personale og passagerer i forbindelse med brud på aptering kan DSB oplyse, at der i passagerafsnit alene forekom asbest fra oversiden af vinduer og op (loft). I førerrum forekom desuden asbest i gulvet og i fronten foran førerbordet. Brud på aptering i loft forekommer sjældent, da loftet er lavet af krydsfiner og metal og er vanskelig at ødelægge. Hvis der blev konstateret brud på aptering i S-tog under drift, blev dette indmeldt som fejl. Derefter blev toget taget ud af drift og repareret ved forsegling af asbesten, som ovenfor beskrevet og reparation af apteringen.

Koncernsekretariatet

29. november 2006

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Lokal 44930
Direkte 33 54 49 30
Mobil 24 68 49 30
Fax 33 54 41 20
taso@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Tabita Sonne-Dalsø
Vores ref. B
Deres ref. SJ 024-736

(4) + (5)
57 074 736

29.11.2006

Ud over spørgsmålet om asbest har Karin Berglund tillige et spørgsmål om rangering. I forbindelse hermed anfører hun blandt andet, at DSB førte tilsyn med sig selv på arbejdsmiljøområdet. Dette er ikke korrekt. Siden 1. november 1985 har DSB været underlagt Arbejdstilsynet (se bilag 3), der siden denne dato har ført tilsynet med DSB. DSB har i en lang årrække haft sit eget BST, hvis rolle var at rådgive på arbejdsmiljøområdet. BST havde ikke myndighed til at påbyde DSB bestemte løsninger eller forbyde bestemte arbejdsfunktioner, de var alene rådgivere på arbejdsmiljøområdet.

Rapporten "Tunge løft", udgivet af BST 1988, har DSB beklageligvis ikke kunnet finde frem til.

Rapporten fra 1992 "Ranger analyse projekt godsvogne" er udarbejdet af BST og Godsklargøring Kolding. Den indeholder ganske rigtig nogle anbefalinger til, hvordan arbejde kan tilrettelægges, så antallet af arbejdsskader i forbindelse med rangering nedbringes. Et af mange forslag i rapporten er at udskifte koblingerne på godsvogne med en lettere koblingstype. Men vægten af en godsvognskobling er stort set givet ud fra det træk, den skal kunne tåle. Rapporten fra 1992 indeholder også anbefalinger på andre områder, der kan forbedre arbejdsforholdene og nedbringe antallet af arbejdsskader for DSB's klargøringspersonale.

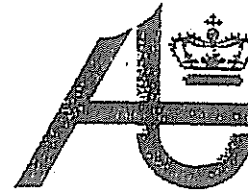
I DSB S-tog har man i forbindelse med indkøb af nye S-tog tænkt på arbejdsmiljøet, da alle S-tog, der er leveret siden 1980'erne, er udstyret med automatkoblinger til sammenkobling af togsæt.

Med venlig hilsen



Tabita Sonne-Dalsø

Samtlige kredse,
Direktionen
8. kontor
9. kontor
10. kontor
11. kontor



Dato 27. oktober 1986
Korrespondancebrevs nr. til og fra personer
Sags nr. vedrørende sags og andre henvendelser

Deres ref.
Vores ref. VHM/mh

Deres sag
Vores sag 11.kt. 86-362-251

Handlingsplan om asbest hos-DSB

- ./.
- Vedlagt sendes kopi af DSB's plan, som har været drøftet med direktoratet, der har givet udtryk for at planens indhold er acceptabelt.

Direktoratet har følgende bemærkninger:

Hvad angår S-tog er disse ikke omtalt i detaljer, fordi asbestproblemerne i disse allerede behandles af Kreds Københavns amt.

Det er aftalt med DSB, at det lokale Arbejdstilsyn vil blive kontaktet de steder, hvor asbestarbejdet vil blive udført, med henblik på at drøfte korrekt udførelse af eventuelt arbejde.

Ved afgivelse af påbud, skal kredsene holde sig inden for planens rammer. Findes dette ikke muligt, skal direktoratet kontaktes først.

Erik Andersen

Erik Kjærsgaard

ARBEJ DSTILSYNET KØBENHAVNS AMT
Modt: 28 OKT. 1986
J. nr. 169 174/2 E10-85
ARBEJDS: KL

hentet 29/10-86 KL

Handlingsplan for bekæmpelse af asbestforurening ved DSB

1. Indledning

I denne handlingsplan redegøres der for DSBs initiativer med henblik på at fjerne risikoen for at virksomhedens ansatte og kunder udsættes for asbestforurening. Handlingsplanen har været forelagt Arbejdstilsynet, der har godkendt, om der er tale om miljømæssigt forsvarlige løsninger. Alle arbejdsprocesser ved DSB, der indebærer håndtering af asbest, vil blive forelagt Arbejdstilsynet til forhåndsgodkendelse. Dette gælder således også de processer, der er en direkte følge af denne handlingsplan.

Planen er opdelt i følgende afsnit

- rullende materiel excl S-tog
- S-tog
- banetroljer
- busser
- bygninger

For så vidt angår S-tog har de i planen fremlagte tiltag været forelagt Hovedstadsrådet, der er bevillende myndighed. Planen omfatter ikke DSBs færger og skibe, idet de asbestforeningsbekæmpende tiltag, der knytter sig til disse, afhandles med Statens Skibstilsyn.

2. Rullende materiel
excl S-tog

Asbest forefindes i pakninger, i fraktions- og bremsebelægnings samt som varmeisolerings- og støjdempningsmateriale indvendigt i vognkasser.

2.1. Komponenter

Hovedmængden af asbestkomponenterne udgøres af bremsebelægnings til skivebremser, men også koblingsbelægnings og lejebøsninger med asbestindhold anvendes. For god ordens skyld skal det oplyses, at der til klodsbremser, som er i flertal på vort rullende materiel, anvendes støbejern.

For tiden forhandler vi med leverandørerne om anskaffelse af tilsvarende komponenter uden asbest. Disse vil blive købt fremover, når reservedele skal anskaffes.

For dele, som slides hårdt, hvilket især er bremsebakker, påregner vi at være "asbestfri" ved udgangen af 1986. Lejebøsninger, som ikke er udsat for slid af betydning, og som kun sjældent udskiftes, vil holde betydeligt længere.

Dir. f. Arb.

9 SEP. 1986

J.nr. 46 - 362 - 257

Ltr MR, MRD, ML, FL, MA-lyntog, MX (midterhjulet) og IC/5 vognsæt (ca 310 enheder) har/har haft asbestholdige bremsebakker.

Sidste indkøb af asbestholdige bremsebakker er foretaget juni 1985, da mafd i samarbejde med leverandørerne gennem nogen tid har fundet frem til asbestfri erstatninger.

For litra MR/MRD er alle lagerførte bremsebakker asbestfrie. Ved normal udskiftning vil alle togsæt være udskiftede med udgangen af 1986.

For litra MX, MA og IC/5 er levering af asbestfrie bremsebelægninger påbegyndt. Ved normal udskiftning vil materialet først være asbestfrit i løbet af 1-2 år.

En forceret udskiftning vil blive gennemført i løbet af 1986.

Indkøb af asbestfrie pakninger til diesellok er påbegyndt, og når disse er til rådighed på lagrene, kasseres beholdningen af asbestholdige pakninger.

På MH-lokomotiver er der hidtil anvendt en asbestholdig bremsebelægning på Voithgearkøleren, denne erstattes nu af et asbestfrit produkt. Det samme gælder koblingsbelægning i rangertraktorer og bogielejebøsninger.

Der resterer en gruppe på ca 6 varenumre, hvor evt asbestholdighed ikke er kendt, eller hvor erstatningsmateriale ikke er fundet. Arbejdet med disse komponenter fortsættes til erstatningsmaterialet er fundet eller, det er godtgjort, at de ikke er asbestholdige.

2.2. Isolering

En del af DSBs personvognsmateriel er isoleret med det asbestholdige materiale "Limpet Asbestos" på undersiden af taget. Det drejer sig om følgende vogne:

Gruppe 1 Nær	An	600-606	
	Bn	700-745	
Gruppe 1 Fjern	A	000-014	
	B	000-154	
	B	300-339	
	B	507-543	
	AB	000-019	
	Bf	331-341	
	BD	005-029	
	Bk	010-043	
	(Af	334-350	Kun på undersiden af vognen)
Postvogne	P	800-814	

I alle de nævnte vogne vil asbestisoleringen blive forseget som beskrevet i det følgende. I enkelte tilfælde kan der fremover blive tale om, at den forseglede asbestholdige isolering kortvarigt frilægges i forbindelse med visse reparationer. I sådanne tilfælde vil arbejdet først blive påbegyndt efter forudgående kontakt med Arbejdstilsynet.

2.2.1. Gruppe 1 Nær Gruppe 1 Nær omfatter

7 An og 46 Bn, i alt 53 vogne, som er isoleret med asbest.

Vedlagte bilag 1 viser snit i en Bn-vogn. Det fremgår hvilke flader, der er sprøjtet med asbest. Adskillelsen mellem kupe og luftrum består af uperforerede etronitplader.

I disse vogne findes et luftvarmesystem og et ventilationssystem.

Bilag 3 viser princippet i varme- og ventilationssystemet i ltr Bn.

Luftvarmesystemet suger frisk luft fra det fri gennem indsugningsgitter, filter og luftrum og blæser den gennem varmebladen og kanaler ved gulvet i passagerrummet.

Ventilationssystemet suger frisk luft gennem indsugningsgitter og luftrummet og blæser den gennem kanaler over loftet ned gennem perforerede loftplader til passagerrummet.

Brugt luft suges ud af kupeerne gennem spalterne i loftet når, ventilatorerne er åbne, og vognene kører.

Uagtet, at der ikke ved målingen er fundet asbest i Gruppe 1 Nær materiellet i mængder, der overstiger den indeklimatiske grænseværdi, må det konstateres, at den ovenfor beskrevne konstruktion udgør en mulig kilde til afgivelse af asbestfibre til ventilationsluften. Det er derfor besluttet med øjeblikkelig virkning at standse ventilations- og varmeanlægget i det pågældende materiel. Som permanent løsning er valgt følgende:

1. etape Forsegling af asbesten i loftstrømmene over mellemrækkene.

- Ventilatorer og varmeanlæg nedtages.
- Loftet sprøjtemales med plastmaling som forsegling af asbesten.
- Kontrol og evt tætning af ventilatorrummets tætning mod de øvrige luftrum.

- Kontrol, evt tætning af loftslemme i perroner og toilet.
- Kanaler, ventilatorer og varmeanlæg samt vogn støvsuges.
- Vognens varme- og ventilationssystem monteres og genopstartes.

Ved disse arbejder vil de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger blive anvendt.

Med disse tiltag er der ikke foretaget nogen forsegling eller indkapsling af den asbest, der sidder i taget over de 3 kupeer.

Asbesten er her gemt bag loftplader og friskluftkanaler, dog er der en spalte på 15 mm i hver side af vognen med en labyrintvej på 600 mm til loftsrummene over kupeerne (Bilag 2).

Når vognen kører og sugeventilatorerne er åbne, vil der altid være undertryk i loftsrummene. (Bilag 2).

Afgivelse af asbestfibre til kupeerne ad denne vej vurderes på den baggrund som særdeles ringe.

Der foretages kontrolmålinger i vognens kupeer efter gennemførelse af 1. etape. Resultatet heraf vurderes i forhold til tilsvarende baggrundsmålinger i Bn-vogne uden asbestisolering.

Såfremt disse målinger udviser asbestforekomster udover det tilladelige, iværksættes etape 2. I modsat fald afsluttes forseglingen med etape 1.

2. etape. Kupeafsnit

- Spalten lukkes fra kuperummet med svampegummi.
- Der opsættes nye tagventilatorer "Kuckuck" i tagrunding direkte fra kupeerne.

Der skal konstrueres en specialudgave, idet det er nødvendigt at anbringe disse helt ude i siden.

Tidsplan, Gruppe 1 Nær

Etape 1 forventes at kunne gennemføres med en produktionshastighed på 2 vogne pr uge. Ialt 26 uger for alle gruppe 1 Nær vognene med asbest.

Etape 2 kræver konstruktion af en specialudgave af Kuckuck-ventilen og er endnu ikke endelig tidsvurderet, men skønnes at kunne gennemføres med et ekstra arbejdstimeforbrug på ca 20 timer pr vogn.

Det er endnu ikke bestemt, hvor de ovenfor nævnte arbejder skal udføres.

2.2.2. Gruppe 1, Fjern

Gruppe 1 Fjern omfatter:

15 A, 167 B, 19 AB, 21 BD og 33 Bk, i alt 255 vogne.

Vedlagte bilag 4 viser et snit i en B-vogn med kupeer. Undersiden af taget er sprøjtet med Limpet Asbestos. Adskillelsen mellem kupe og loftrum består af perforeret etronitplade, den plane flade. Når ventilationen er åben, og vognen kører, suges der brugt luft fra kupeen gennem det perforerede loft og luftrummet til det fri.

For disse vogne iværksættes som midlertidig løsning straks følgende:

- afdækning af de perforerede felter i loftet med tæt påklæbet specialfolie på undersiden af loftet.
- Kontrol, evt tætning af loftslemme i perroner og toiletter.
- Afdækning af top i gavlskabe, toiletter og perron.

Herved er ventilationen afbrudt.

Som varig løsning er valgt følgende (jfr bilag 4)

- Demontering af perforerede loftplader.
- Montering af flexibel slangeforbindelse mellem sugeventilator i taget og ventilationsgitter i nyt loft.
- Montering af nye loftsplader med nyt gitter for ventilation og nyt gitter for højttaler.
- Kupeer rengøres.

Der vil således være opnået afspærring af loftsrummet.

Ved disse arbejder vil de nødvendige beskyttelsesforanstaltninger blive anvendt.

Tidsplan:

Arbejdet forventes at kunne udføres med en produktionstakt på 3 vogne pr dag begyndende fra 01.08.1986 (evt 01.07.1986 med mindre kadance). Dvs en total gennemløbstid for alle gruppe 1 Fjern vognene på ca 18 arbejdsuger.

2.2.3. Postvogne

I disse 15 vogne er der intet perforeret loft eller anden direkte forbindelse til loftet.

Der foretages derfor alene en kontrol, evt tætning af loftslemme i vognender og toilet.

3. S-tog

På alle S-tog har der indtil for nylig været anvendt asbestbremsebelægninger. DSB har påbegyndt overgangen til asbestfrie belægninger. Efter sagen har været forelagt for Hovedstadsrådet, er udskiftningen blevet fremskyndet, så

så alle belægnings vil være asbestfri inden udgangen af 1986. Samtidig er det eksisterende betydelige lager af asbestholdige belægnings kasseret.

De ældste 350 S-togsvogne er endvidere isoleret med asbest.

Et detaljeret forslag til forsegling/fjernelse af denne asbest er allerede den 20. maj 1986 tilsendt Arbejdstilsynet i Glostrup og skal ikke nærmere beskrives her. Forslaget indebærer, at asbestproblemet løses i forbindelse med det løbende renoveringsprogram for S-tog, og processen påregnes påbegyndt i september 1986 og afsluttet medio 1988.

Også for S-togsvognenes vedkommende gælder det imidlertid (i lighed med gruppe 1 Nær materiellet), at ventilationsanlæggets indsugningsplacering er en potentiel kilde til afgivelse af asbestfibre til ventilationsluften, og derfor har DSB besluttet, at ventilationsanlægget i de pågældende S-togsvogne standses midlertidigt.

4. Motortroljer

DSB har 146 motortroljer som alle er udstyret med asbestholdige bremse- og koblingsbelægnings. Under normale omstændigheder holder disse belægnings som følge af troljernes ringe årskørsel ca 5 år.

DSB har imidlertid besluttet, at udskiftningen af de asbestholdige belægnings skal være tilendebragt inden medio 1987.

5. Rutebiler

Alle rutebiltjenestens busser er i dag forsynet med asbestholdig bremsebelægning, idet fabrikernes udviklingsarbejde først på nuværende tidspunkt (medio 1986) er nået så langt, at fabrikkerne vil stå inde for produktet.

Dvs at en udskiftning til asbestfrie bremsebelægnings må omfatte hele den nuværende vognpark.

Nyindkøbte busser til levering i efteråret 1986 vil være forsynet med asbestfrie bremsebelægnings.

Den samlede park på 590 busser fordeler sig således:

308 stk Volvo B 10 M
268 stk Volvo B 58
14 stk af andre fabrikater.

På nuværende tidspunkt er fabrikernes udviklingsarbejde alene nået så vidt, at man vil afgive garanti for asbestfrie bremsebelægnings til busser af type Volvo B 10 M. Det er dog tilkendegivet, at man indenfor det næste halve år forventer også at ville garantere for fabrikationen af asbestfrie bremsebelægnings til Volvo type B 58.

Som følge af, at DSBs busser sjældent udfører bybustrafik, er holdbarheden for bremsebelægnings meget lang. Såfremt udskiftningen til asbestfrie belægnings skulle følge den almindelige vedligeholdelse, ville udskiftningen først være tilendebragt omkring 1990.

Det er imidlertid besluttet, at asbestholdige bremsebelægninger skal være afskaffet på DSB-busser medio 1987. Beslutningen forudsætter, at der kan leveres fabriksgodkendte asbestfrie belægninger, hvilket som anført allerede gælder for hovedparten af busserne.

ninger

Ved en hurtig gennemgang af DSBs 1,4 mio m² bygninger har bgtj konstateret, at ca 9.700 m² væg og loft er beklædt med asbestholdige materialer.

Registreringen omfatter samtlige DSBs bygninger incl de af DSB lejede lokaler.

Registreringen har haft til formål at kortlægge omfanget af hhv bløde/hårde plader, malede/ubehandlede med udgangspunkt i indholdet af B-cirkulære nr 18/1986.

Registreringens resultat fremgår af bilag 5.

Det skal understreges, at det ikke ved registreringen har været muligt at afsløre al asbest.

Yderligere en del kan f eks være skjult bag andre konstruktioner etc.

Dette medfører at flere kritiske emner vil kunne blive identificeret senere - f eks i forbindelse med ombygninger - med fordyrende foranstaltninger til følge.

Det registrerede er ved en efterfølgende prioritering i de enkelte bgo'er blevet opdelt på 3 kategorier:

- A. Beklædning som skal fjernes umiddelbart.
- B. Beklædning som skal forsegles/indkapsles.
- C. Beklædning som kan bibeholdes.

De tre kategorier refererer til Byggestyrelsens vejledning marts 1986 vedr: "Asbestholdige materialer anvendt til loft- og vægbeklædninger".

For hver af de tre kategorier vil der blive foretaget følgende:

- A. Fjernelse og rengøring foretages af externe specialfirmaer.
- B. Forsegling/indkapsling foretages ved bgo'ernes foranstaltning ifølge byggestyrelsens vejledning marts 1986.
- C. Beklædning som bibeholdes afmærkes som asbest.

Underretning om kategorisering og afhjælpning vil blive udsendt til de berørte brugere, ligesom brugerne opfordres til at henvende sig til bgtj ved tvivlstilfælde.

Ved ombygninger som berører asbestholdigt materiale vil der ske anmeldelse til arbejdstilsynet i hvert enkelt tilfælde til sikring af, at de mest hensigtsmæssige tekniske løsninger anvendes.

En foreløbig prioritering viser følgende behov for investering:

Kategori A: 2.500 m²

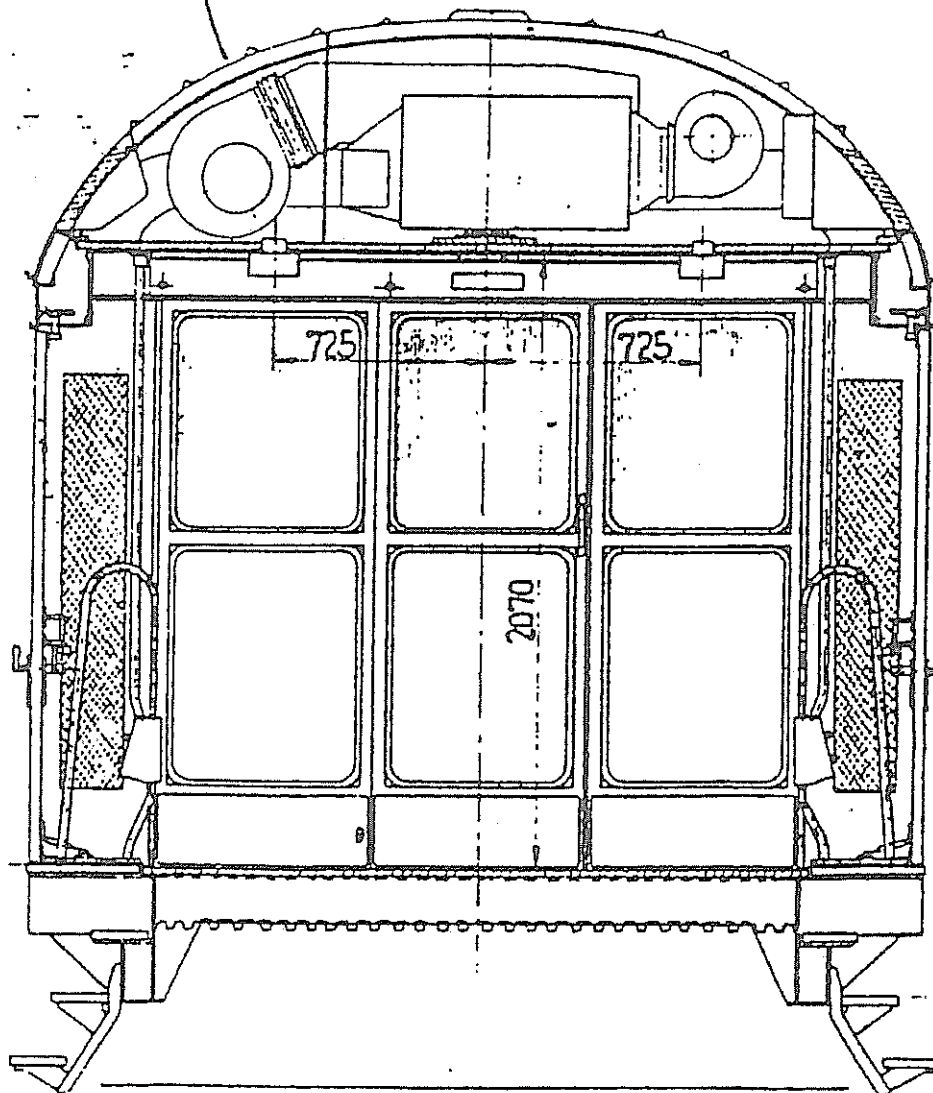
Kategori B: 7.200 m²

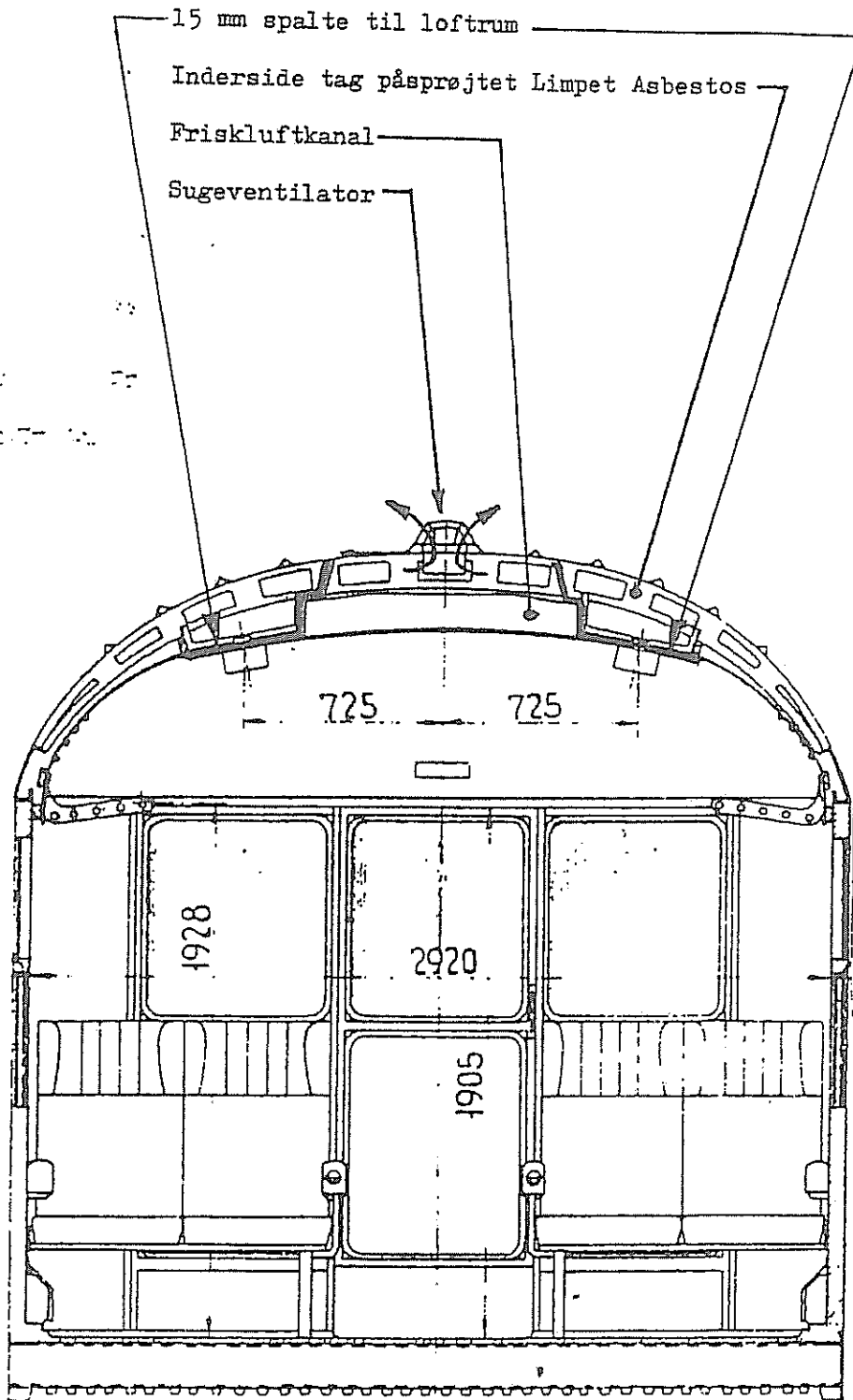
Kategori C: 0 m²

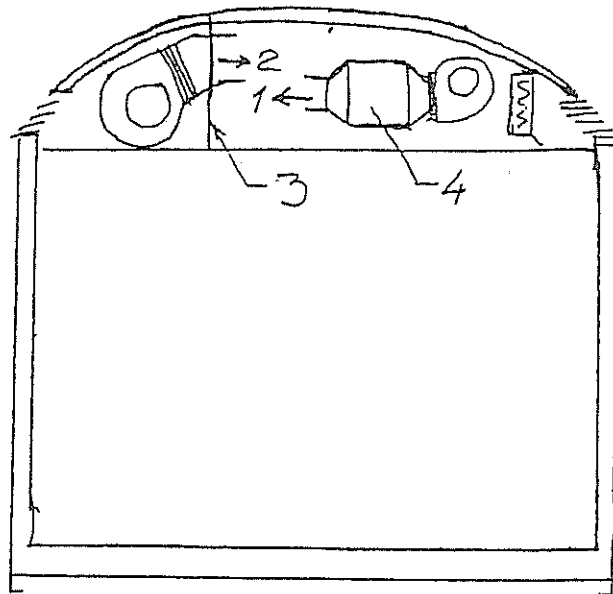
Total : 9.700 m²

Arbejdet forventes udført i indeværende år.

Inderside af tag sprøjtet med Limpet Asbestos

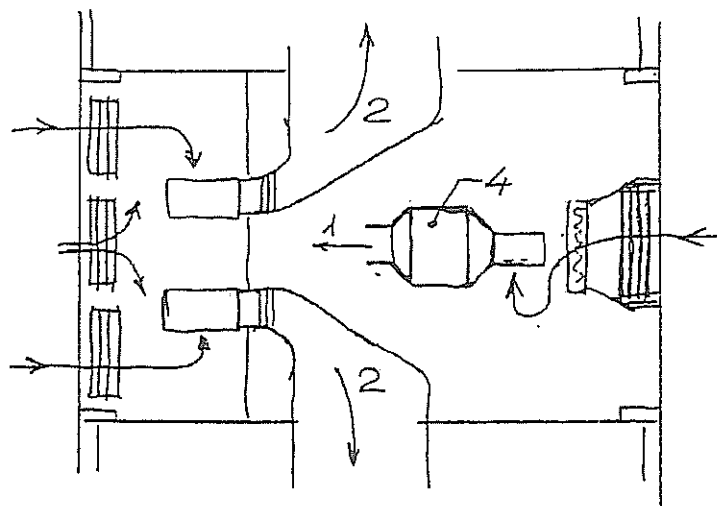




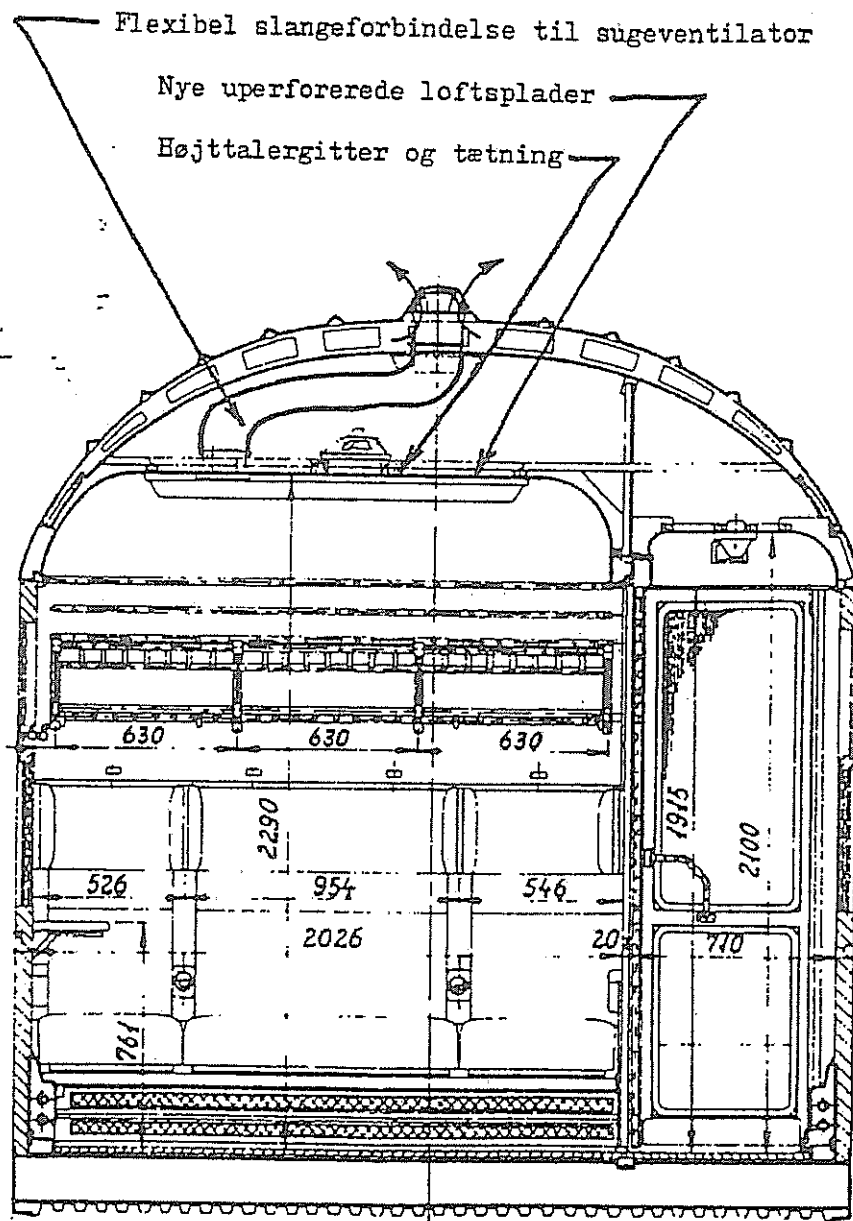


Ltr An, Bn
Snit i perron
og loftrum

1. Til varmtluftkanal ved gulv
2. Til friskluftkanal i loft
3. Skillevæg i loftrum
4. Varmeaggregat



Ltr An, Bn
Loftrum,
varme og vent.
anlæg set oppefra



LANDSOVERSIGT OVER ANVEJDELSE AF AREAL I DELE'S BEGRÆNDELSE

BEGRÆNDELSE	VEG/LOFT M ²	TRÆDE PL. M ²	BEKED PL. M ²	MALEDE PL. M ²
AARHUS - ARE	861	861		761
HELVING - HE	495	495		495
PREBEDIA - FA	2.189	2.189		964
KVESTVED - KVE	2.067	918	1.149	1.607
HELVING - HIL	2.177			1.507
KORSHAVN - KSH	1.605	475	862	1.546
DELE I ALT	9.394	4.938	2.011	6.680
AR - YDERLIGERE	300	300		
TOTAL	9.694.			

PH + GUILDHOUSE : HIL

NEW KUNIPALISE

DEBIS STRUKTUR

APARTMENTS SEPARATIONS.	LOCALITY	YAG / LOFT M ²	FLOOR PL. M ²	FLOOR PL. M ²	FLOOR PL. M ²	COAST V. DIST.	REMARKS
SOLVGRAD 40	SOLVGRAD	559			559	IA	
		90			90		
		17			17		
		12			12		
		42			42		
VOLDPLOSSEN	STUBB	48			114		
		65			65		
		57			57		
		65			65		
PALETT (HIL - BANK)	548	188		756			

УНИЦИФИКАЦИЯ АСФАЛТОВОЙ ДОРОЖКИ И ДЕКОВ СТОИЛИЩА И ПРИСОУЩЕСТВИЕ К НИМ

СТАЦИОНАРИИ СТАНЦИОНАРИИ	ЛОКАЛИТЕТ	ВЯЗ / ЛОТ М ²	ПЛОЩАДЬ П. М ²	ПЛОЩАДЬ П. М ²	ПЛОЩАДЬ П. М ²	ПЛОЩАДЬ П. М ²	СОСТАВ П. СТ.	ПРИМЕЧАНИЯ	
									ПЛОЩАДЬ П. М ²
ЛАНДШАФТ	АБИЛЕТКОУРО КОМАУДОПОС МУСЕМ	10	72	8	15	44	164	10	
			8	15	44	164			
			44	164					
			164						
ВИРУМ	АБИЛЕТКОУРО СТАНЦИОНАРИИ КОУРО КОУРО КОУРО	47	47	12	49	14	164	10	
		12	49	14	164				
		49	14	164					
		14	164						
ФИЛЕРГО	СТАНЦИОНАРИИ СТАНЦИОНАРИИ СТАНЦИОНАРИИ СТАНЦИОНАРИИ + ТОИЛЕТ	50	16					16	
		15							
		8							
		8							
ВЕЛСИКО	ДО-КОДЕЛОКАЛИ ТРЕМИНАЛ-ВЕСТИ ТРЕМИНАЛ-КОУРО ТРЕМИНАЛ-КОУРО	15	820					16	
		8							
		8							
		8							
ВЕЛГОЛАНД ВЕЛСИКО	ВЕСТИ (О.К.К.С.С.С.) СТАНЦИОНАРИИ СТАНЦИОНАРИИ ТОИЛЕТ/АВТО/АВТО	40	29					16	
		820							
		29							
		29							
ПАЛТ (П.К.К.К.)		144	1500					16	
		571							

... ..
 + GUILTY VERBODEN : ARE
 ! DES IS VERBODEN

STATION	LOCALITEIT	VAG / LOFT M ²	HUIS PL. M ²	BURO PL. M ²	MAKERS PL. M ²	TOEGANG PL. M ²	COAST P. CHIST.	SPERKEKONINGEN
MILBOEG	GODSBUCH. KALDEE	80	80					ASBESTOLUX
	MASJID KOUTOR + VELFIEDSLOK. MUSJIDHAL	410 82	410 82		410 82			574 M ² DEMP 155 M ² — ASBESTOLUX
	BOONKANDOP. "MANAVERE" " "	102	102		82			ASBESTOLUX
	HOUERBANK. KOUTOR + VELF.	102	102		102			DENPA
GREENA	GODSBUCH FORGRAND	9	9		9			DENPA
	HOUERBANK. BILIBSAND	45	45		45			DENPA
	HOUERBANK. VERBODEN VERBODEN	51	51		51	1 PL		DENPA
HOESIAS	IAIT (ARE)	861	861		761			
	VERBODEN VERBODEN	300 1161	300		541 PL		0	

Р + ГВИНДРОМЕАДЕ : FA

STATIONS № и адрес.	LOCALITET	№Г / ЛОНТ № ²	ПЛАТФОРМ № ²	ПЛАТФОРМ № ²	МАССОВ ПЛ. № ²	ДЕПАРТАМЕНТ ПЛ.	УЧЕТ П. Стат.	РЕГИСТРАЦИЯ
КАМЕРУП (1010)	ПУБЛИКУНСАРЕЛ	70	70		70			
ВОЗБУС (2020)	ДЕПТБЛОКАЛЕ	6	6					
ПИБГЛЕВ (0010)	ПУБЛИКУНСАРЕЛ ADMINISTRATION	50 29	50 29		50 29			
ПАДРОБЕГ (0030)	ДЕПТБЛОКАЛЕ	29	29					
ЛЕУБАК (1040)	ПУБЛИКУНСАРЕЛ	117	117		117			
УЧЕБОРГ (1010)	ПУБЛИКУНСАРЕЛ ADMINISTRATION	102 202	102 202		102 202	3A		
ФЕДЕРАЛИА (A010)	ПУБЛИКУНСАРЕЛ ADMINISTRATION	48 29	48 29		48 29			
ОМЛАДЕТ. (A125)	ДЕПТБЛОКАЛЕ	1085	1085			3A		
ФЕДЕРАЛИА (A227)	ДЕПТБЛОКАЛЕ	1	1					
(A244)	" " " "	35	35					
(A240)	" " " "	69	69					
УЧЕБОРГ (0024)	ADMINISTRATION	53	53		53			
УЧЕУСЕ (1050)	ADMINISTRATION	152	152		152			
АБГЕНС (2010)	СЕРВИДЕЛОКАЛЕ	120	120		120	3A		
УЧЕУБОРГ (6042)	ADMINISTRATION	12	12		12			

PH 4 GUILDFORDSHIRE : KTH (KORREKTURSTAND)

STATIONEN-NAME	LOKALITÄT	WAG / LOKALITÄT	WÄGGE PL. ME	WÄGGE PL. ME	WÄGGE PL. ME	KORREKTUR PL	WAGGE PL. ME	STATIONEN-NAME
STADTAMMEN	TOILETTE D TOILETTE H KIOSK PASKA GEF FESERVASCHUBEN	7,7 12 40 97 9	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	7,7 12 40 97 9	1 stc FLIEß PLIEß	7,7 12 40 97 9	
MAELOR	TOILETTE D TOILETTE H KIOSK WÄGGEKIOSK	7 7 7 56	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	7 7 7 56	2 stc	7 7 7 56	
MAELOR	PERSONALE TOILETTE KIOSK IDLETSPOR. LOCALS	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	HÜLLE WÄGGE HÜLLE	15,2 15 57 88	
MAELOR	PERSONALE TOILETTE KIOSK NO PHUSTERSOLE LOC.	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	15,2 15 57 88	HÜLLE WÄGGE HÜLLE	15,2 15 57 88	
MAELOR	KONTORIER PERSONALE TOILETTE WÄGGEKIOSK KIOSK	18 50 12 40 18	18 50 12 40 18	18 50 12 40 18	18 50 12 40 18	HÜLLE HÜLLE	18 50 12 40 18	
MAELOR	PERSONALE TOILETTE D-H POSTWÄGGEKIOSK KIOSK	50 12 88 56	50 12 88 56	50 12 88 56	50 12 88 56	HÜLLE	50 12 88 56	

WÄGGE KIOSK

WÄGGE KIOSK

PERSONALE KLASSE O
AT PHCT PERSONALE PHA
LOTTET

FINITSTREIKUD AF ASEPST AUVERDDELUSE I DEBS'S RETARDINDSARE
 P + GUILYAROMERÅDE I TRE

STATION STRATIONSKODE.	LOCALITET	M² / LOST M²	HÅRDE PL. M²	BLØDRE PL. M²	MÅRDE PL. M²	DEFRÅRE PL.	LODST V. PRST.	SPRÆKEDINDSARE
SKIVE 255008	HØVEDSTAD. DEL AF FORMAL	40	40	40	40			PERFORENDE
VIBORG 252008	TIDL. POSTSTAD. FOR TØDEN UDBRYT.	40	40	40	40	3A		PERFORENDE PERFORENDE
STREUER 24004	KYR BEMIDLE TOILETTER	25	25	25	25			STREUIT - IEE P
HOLSTEBRO 25908	FRÅE BESP. PÅRÅS- LE, FRÅEUM OG KOUTOR	170	170	170	170			PERFORENDE ORUET GRES IIE PERE.
VAREDE 25405	HØVEDSTAD. DÅR - RUTIE + LÅRRE	75	75	75	75			INTEKUIT IIE PERE.
BEDESBED 25604	GODSTERNIDALER KOUTOR T. SÅL	15	15	15	15			PERFORENDE
	BESEKSTERN 2 KOUTORER, STUEN	50	50	50	50			PERFORENDE
	PALT (TRE)	55	440	495	5	0	495	0

Meddelelse

til

OSA

PLN/Ø

Person- og S-togsvogne med asbestisolationsmateriale i loft- væg- og gulvkonstruktion.

Ved revision af nedennævnte litra skal følgende retningslinier iagttages, såfremt der skal udføres reparationsarbejde ved tag- væg- eller gulvkonstruktioner.

- 1) at ordre- eller jobsedler tydeligt angiver, når vognens konstruktioner indeholder asbestisoleringmateriale.
- 2) at det af ordre- eller jobseddel tydeligt fremgår, at særlige regler for udtagning/bortskaffelse af dette materiale er gældende.
- 3) at det af ordre- eller jobseddel fremgår, at nyt ikke asbestholdigt isolationsmateriale skal anvendes ved retablering.
- 4) at fornøden tidsressource afsættes til udførelse af særlige sikkerhedsmæssige foranstaltninger.
- 5) at nødvendigt antal engangsbeskyttelsesdragter udskrives fra malerværkstedet og leveres til revisionsværksted, inden vognen indgår.
- 6) at forskrift for udtagning og bortskaffelse af isolationsmateriale vedlægges arbejdsordre.

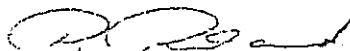
Litra An 600 til litra An 606 (incl).

Litra Bn 700 til litra Bn 744 (incl).

Litra Fs indtil nr 7269)
 Litra Mm indtil nr 7769) ll. serie

Vkoø/avtø
 617.4/931.0
 ER-J/GN

Værkstedsområde øst
 14.5.1982



P. Rosenstand
 Værkstedsområdechef

22	12.8.8
157-3	

311 y 2

Retningslinier for medarbejdere beskæftiget

med

362

udtagning af asbestholdigt isoleringsmateriale.


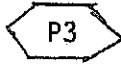
Gyldighedsområde:

Retningslinierne er gældende i forbindelse med arbejde der udføres på "havarister".

Arbejdslederen:

Skal før arbejdet påbegyndes give medarbejderen en grundig instruktion i udførelsen af arbejdsopgaven.
 Skal før arbejdet påbegyndes give medarbejderen en grundig orientering om sikkerhedsreglerne i forbindelse med udførelse af "asbestarbejde". Udstikke retningslinier for hvorledes medarbejderen skal forholde sig såfremt de valgte beskyttelsesforanstaltninger svigter.
 Skal i forbindelse med udførelsen af arbejdet sikre sig at de aftalte retningslinier overholdes.
 Skal anmelde arbejdet til avt.

Medarbejderen:

Skal anvende eengangsbeskyttelsesdragt
 skal anvende åndedrætsværn f eks COMFO-maske med filter
 mrk   Ar Si Ma nr 78322/hvl nr 723201003
 skal anvende beskyttelseshjelm.

Skal når arbejdspladsen forlades, sørge for en høj grad af personlig hygiejne.
 Skal såfremt der er tvivl om arbejdets udførelse eller mistanke om at sikkerhedsforanstaltningerne er uvirksomme, kontakte arbejdslederen.

Arbejdsområdet:

Inden nedtagning af asbestholdigt materiale påbegyndes skal der afskærmes omhyggeligt til/fra omgivelserne d v s døre - vinduer - udluftninger lukkes/tape's.

Hvis døre og vinduer er udtaget skal åbninger lukkes forsvarligt med egnet materiale, f eks armeret plastic.

Der skal skabes undertryk v hjælp af luftrenser, hvis afkastluft føres til "det fri".

Adgang til/fra arbejdsområdet skal foregå via en slusefunktion, f eks opbygget af lægter/armeret plastic.

Arbejdsoperation:

Asbestholdigt materiale nedtages og lægges i medbragte affaldsposer.

Efter nedtagning støvsuges gulv - loft - vægge, støvsugerposer nedlægges i medbragte affaldsposer. Der anvendes filter/poser specielt beregnet til rengøring i forbindelse med asbest.

Beskyttelsesdragt aftages og nedlægges i den medbragte affaldspose, der herefter lukkes forsvarligt.

Bortskaffelse:

Affaldsposerne mærkes med bogstavet Z og tilhørende deklarationsnummer.

Vkm udfylder 1 stk deklaration samt underskriver, hvorefter såvel deklaration som affald sendes til hvl 40 der sørger for videre forsendelse til Kommunekemi i Nyborg.

Rev d 17/2-1988.

Vkøø/617.04/770.01
ER-J/ml

Værkstedssområde øst
17.02.1988

Avtø

h

Retningslinier for medarbejdere beskæftiget med udtagning af asbest samt medarbejdere beskæftiget med forseglingsarbejde efter udtagning af asbest.

Arbejdsstedsplacering:

Afskærmet område spor 9-10 malerværksted.


Medarbejderen:

Skal anvende eengangsbeskyttelsesdragt - handsker - overtrækssko.

Skal anvende åndedrætsværn f eks ARSIMA Cyclopmaske 3 S Combi nr 81585 med friskluftforsyning og filterholder for støvfiltere.

Tidsbegrænsning for brug af åndedrætsværn skal overholdes. Asbestbekendtgørelsen angiver max 4 timer/dag. Der skal holdes passende pauser senest efter 2 timers uafbrudt arbejde.

Passende pause tolker Arbejdstilsynet som 20 → 30 minutter. Pauser afholdes i området spor 9-10 men udenfor teltkonstruktion.

Støvfilter skal være typen 

Udenfor slusearrangementer aftages/påtages let påklædning til brug for passage i området udenfor asbestarbejdsområderne.

Udenfor slusearrangementer påtages eengangsdragt.

I yderste sluse aftages/påtages åndedrætsværn

I inderste sluse aftages eengangsbeskyttelsesdragt.

Brugt eengangsbeklædning nedlægges i plasticsæk, placeret i inderste sluse.

Når "asbestområde" forlades støvsuger medarbejderne hinanden, således at evt asbestrester forbliver i teltområdet.

Det indskærpes at en høj grad af personlig hygiejne formindsker risikoen for asbestskader.

Arbejdsområdet:

Inden arbejdet med asbestrengøring påbegyndes tættes mellem teltkonstruktion og rullende materiel.

Vinduer samt døre ved mellemperron holdes lukket i så vid udstrækning som arbejdet tillader.

Luftrensere startes og sørger for et undertryk i arbejdsområdet.

Luftrensere skal køre i hele den periode hvor rullende materiel befinder sig ved spor 9-10.

Efter at arbejdet med udførelse af asbestarbejde er afsluttet (d v s efter sidste rengøring), skal luftrensere køre i 24 timer før luftrensere afbrydes og vogne må udtages.

Arbejdsoperation: Asbestområder rengøres ved hjælp af speciel støvsuger, der er forsynet med filter til brug for asbestarbejde.

Asbestområderne forsegles.

Der udføres en afsluttende rengøring, hvorefter reetablering kan finde sted. Gulve i arbejdsrum og inderste sluse rengøres også.

Bortskaffelse:

Der skal i arbejdsområdet være tilstrækkeligt antal af plasticposer til bortskaffelse af asbestaffald. Forinden affaldssække fjernes fra arbejdsområdet, skal de støvsuges omhyggeligt.

Affaldsposerne mærkes efter reglerne som er beskrevet i Bekendtgørelse om asbest bilag 2.

Vkm udfylder 1 stk deklaration samt underskriver, herefter sendes såvel deklaration som affaldssække til hvl 40 der sørger for videre forsendelse til Kommunekemi.

Kontaktperson:

Skulle der under arbejdets udførelse opstå uregelmæssigheder i form af lufttrensersvigt - utætheder i plasticvægge eller lignende. Kontaktes aflv på telefon 2927 eller ved hjælp af personsøger nr 626.

Vask/omklædning:

Medarbejdere beskæftiget med "asbestarbejde" på spor 9-10 i malerværksted, skal omklæde og vaske sig i malernes bade- og omklædningsrum i forb m arbejdsdagens afslutning.

Omklædningssskabe tildeles af vkm S Gyldsø tlf 2818.

Frokostpause:

Medarbejderne sørger for afrensning, jf afsnittet om medarbejderen.
Frokost må ikke indtages i malerværksted spor 9-10.

NB!

Erstatter retningslinier vkoø/617.04/770.01 af 31/10-1986.

Vkoø/617.04/770.01
ER-J/ml

Værkstedsområde øst
05.11.1986

Avtø

Reparations- og vedligeholdelsesarbejder skal altid foregå således, at asbestfiberafgivelsen (og dermed helbredsrisikoen) begrænses til et minimum.

- Eksempler på arbejdsopgaver i forseglede/uforseglede områder:
- reparation i el-klemkasse over kupéer
 - udskiftning af kuckuck ventililer over kupéer (IC-vogne)
 - vedligeholdelsesarbejder i S-tog
 - justering og reparation af dørlukke-mekanik
 - udskiftning af lysarmatur i toilettrum
 - reparation i rum over endeperroner, vandtank, vandventiler
 - udskiftning af defekte loftsplader

Henvisninger

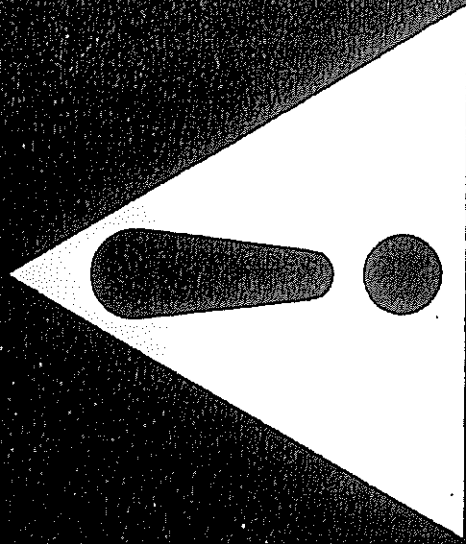
- Bekendtgørelse nr 660 af 24.09.1986 om asbest, arbejdsministeriet.
 - Bekendtgørelse nr 993 af 01.12.1986 om registrering mm af asbest, arbejdsministeriet.
 - Vejledning om nedrivning, reparation og vedligeholdelse af asbestholdige byggematerialer, At-meddelelse nr 3.01.06, 1988, arbejdstilsynet.
 - Genanvendelse af asbestholdige materialer, At-cirkulære nr 13/1988, arbejdstilsynet.
- BST rådgiver ved planlægning af asbestarbejde og ved valg af personlige værnemidler.
- Kontakt:
Øst-afd: 1 2474
Vest-afd: 4 1731
- Yderligere eksemplarer af denne brochure kan fås hos BST.

DSB/T/04.90

11. 01. 1988

1. udgave

Sikkerhedsforanstaltninger ved reparation og vedligeholdelse af rullende materiel



Asbest
Rullende materiel

DSB

11. 01. 1988

1. udgave

11. 01. 1988

Sikkerhedsforanstaltninger ved reparation og vedligeholdelse af rullende materiel

Indledning

Asbestholdige materialer, som indebærer en risiko for, at man udsættes for asbest, skal indkapsles, forsegles eller fjernes efter bekendtgørelsen om registrering af asbest.

Vedligeholdelsestjenesten har udarbejdet en liste over *passagerovnmateriellet* med angivelse af de vogne, hvor asbest (limpet asbestos) er anvendt til isolering af indvendig side af taget. Listens oplysninger er gengivet i denne vejledning.

I *S-tog* forekommer asbesten (limpet asbestos) i taget, til og med rundingen, i bunden af vognen samt på front og under førerbord på de ældste leveringer. En liste over vognmateriellet er ligeledes gengivet i denne vejledning.

I *trækraft og togsæt* optræder der ikke asbest som isoleringsmateriale, hverken i sider der tag eller bund, men man skal dog være opmærksom på, at der kan optræde asbest i enkelte komponenter, reservedele eller installationer.

Oplysninger om disse asbestforekomster kan indhentes i det lokale sikkerhedsudvalg.

Ved brud på asbestforseglingen skal der straks ske en tilbagemelding til ledende vognmester/værkmester, som foranlediger, at reparationen foretages på værkssted.

Denne brochure informerer generelt om de foranstaltninger, der skal lagtages ved *reparations- og vedligeholdelsesopgaver på passagervogne og S-tog*, hvor der er risiko for påvirkning fra asbesten.

Hvor kan man støde på asbest?

Gruppe 1 nær

Asbesten er forseglet med rød eller grøn maling over mellemperronerne, men hverken forseglet eller indkapslet over de 3 storrumskupeer, hvor der er nedhængt loft.

Gruppe 1 fjern

Asbesten vil blive forseglet med rød maling eller fjernet over endeperroner og toilettrum.

Det fremgår tydeligt af et skilt ved vognbog (A716), når en vogn er renoveret (asbesten fjernet eller forseglet).

Asbestforseglet

Hvis rød forsegling er brudt, send vognen til BV. PVG. Ar

loftrummet over toilet og endegang er asbestfri

Over kupaerne er asbesten hverken forseglet eller indkapslet. Også her er der et nedhængt loft.

S-tog

Asbesten i gulvet er naturligt forseglet af selve gulvet og i loftet er der indkapslet med aluminiumsplade i begge sider i hele vognens længde.

Asbesten i mellemperron med varmetunit er forseglet.

I førerrummet er der forseglet ved ruteskilt, slutlys, startpaneler samt på front, under førerbord og i loftet.

Dørlommer er asbestfri, men forseglet imod nedfald af asbest fra loftet.

Kræver en reparations- eller vedligeholdelsesopgave andre steder end mellemperron, at man skal op i loftrummet, skal det ske efter de regler Arbejdsforsyningen har fastsat for arbejder med asbest.

Er forseglingen brudt, skal vognen sendes på værkssted.

Før arbejdet startes:

Arbejdslederen skal instruere omhyggeligt i, hvorledes arbejdet kan udføres sikkert, i hvorledes arbejdet kan udføres sikkert og sundhedsmæssigt forsvarligt. Instruktoren skal bl.a. omfatte følgende forhold:

1. Arbejdsmetoder og værktøj

Der skal anvendes arbejdsmetoder og værktøj, der begrænser støvudviklingen mest muligt.

Andet værktøj må kun undtagelsesvist anvendes, og da skal det være forsynet med effektiv udsugning.

Det er forbudt at høltrykspule asbestholdige materialer og at bearbejde disse med vinkelsliber.

2. Unge under 18 år og lærlinge

Denne gruppe må ikke arbejde med asbest eller udsættes for asbeststøv.

3. Personlige værnemidler

Ved asbestarbejde, hvor der ikke, jvf. nærværende vejledning side 8, bruges asbestpose, skal der benyttes støvafvisende tætslutende arbejdstøj med hætte, fx engangsdragt. Desuden skal der anvendes egnet åndedrætsværn, afhængigt af arbejdets varighed, og om arbejdet er mere eller mindre støvudviklende.

Mindre støvende arbejde:

Anvend maske med partikefilter min P₂ eller bedre P₃. Masken må anvendes max 3 timer om dagen, afbrudt af passende pauser. Ved længere varende arbejde skal der anvendes friskluftforsyning åndedrætsværn. Masken skal være tætslutende og må max anvendes 6 timer om dagen, afbrudt af passende pauser.

Mere støvende arbejde:

Anvend friskluftforsyning åndedrætsværn, der max må anvendes 6 timer om dagen, afbrudt af passende pauser.

Ved særligt belastende arbejder skal der indlægges pauser efter max 2 timers brug af friskluftforsyning åndedrætsværn.

4. Rengøring og hygiejne

Ud og efter arbejdet skal der gøres rent.

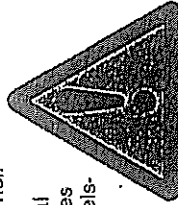
først i form af støvsugning, dernæst ved våd rengøring. Støvsugeren skal være forsynet med et særligt filter beregnet til at tilbageholde asbeststøv.

Tørfejning må ikke finde sted. Der skal være adgang til lokaler for opbevaring af arbejdstøj adskilt fra dagligt tøj samt håndvask og bruserum med varmt og koldt vand.

5. Skiltning

Arbejdsstedet skal afgrænses forsvarligt, så uvedkommende ansatte og andre ikke færdes her.

Der skal opsættes advarsels-skilte:



6. Asbestaffald

Asbeststøv, filtre og lignende skal i befugtet tilstand opbevares og bortskaffes i lukket, tæt emballage, der mærkes med oplysning om, at den indeholder asbest. Bortskaffelsen skal ske til den lokale kommunale modtagestation for olie- og kemikaffald.

Alle former for asbestholdigt affald skal anmeldes til kommunalbestyrelsen.

7. Registrering af ansatte

Arbejdsgiveren skal føre protokol over alle, der er beskæftiget med asbestarbejde. Protokollen skal opbevares i 30 år med henblik på eventuelle senere arbejds-skader. Reglerne for registrering fremgår af At-meddelelse nr. 4.02.2, oktober 1987.

8. Helbredsundersøgelser

Alle i DSB, der udfører asbestarbejde, tilbydes en helbredsundersøgelse. Tilbudet gælder også ansatte, der har beskæftiget sig med asbestarbejde før 01.11.1986. Undersøgelsen foretages af bedriftsundersøgelsestjenesten, når arbejdet påbegyndes og følges op hvert 3. år efter aftale med tjenestelederen.

Asbest i Gruppe 1 nær passagervogne

Litra-nr.: An:600:606
Bn:700:745

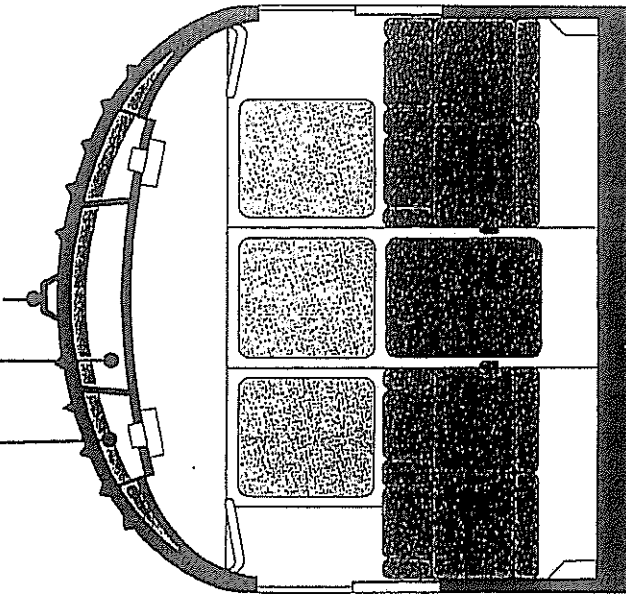
Asbest i Asbest

Inderside tag påsprøjtet
Limpet Asbestos

Inderside tag påsprøjtet
Limpet Asbestos

Friskluftkanal

Sugeventilation



Kupé

Asbest i Gruppe 1 fjern passagervogne

Litra-nr.: A:000:014
B:000:154

B:300:339

AB:000:019

BD:005:029

BDK:011:019

BK:010:043

PR:007:314

B:507:543

Inderside tag påsprøjtet
Limpet Asbestos

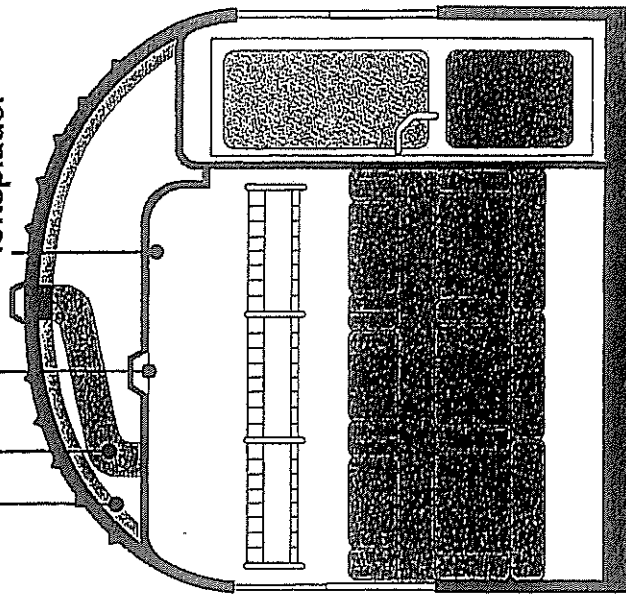
Inderside tag påsprøjtet
Limpet Asbestos

Inderside tag påsprøjtet
Limpet Asbestos

Fleksibel slangeforbindelse
til sugeventilator

Højtalergitter og tætning

Nye upeførerede
loftsplader



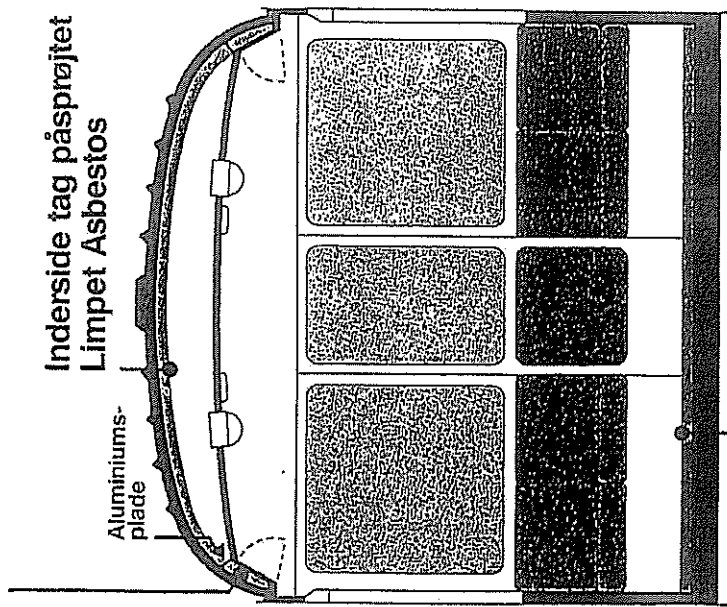
Kupé

Asbest i S-tog

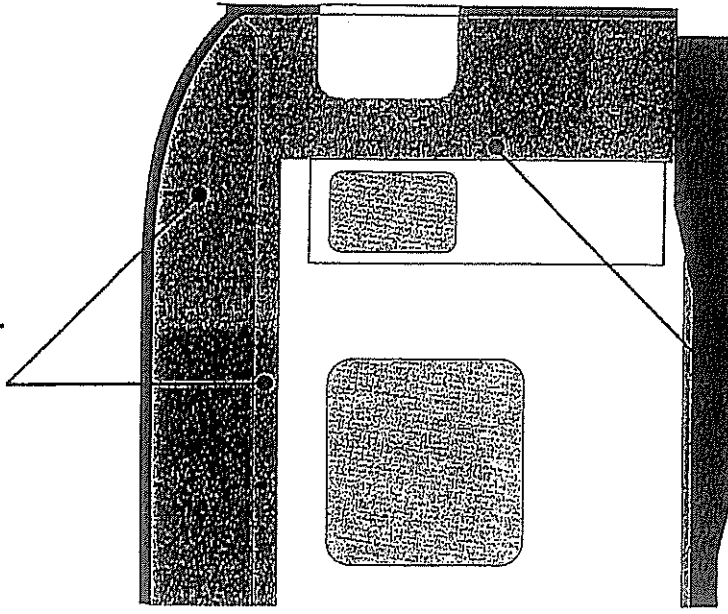
Litra nr. Mm: 7501-7768
Fs: 7001-7268

Ikke forseglet asbest:
I lotrummene over kupéerne

Forseglet asbest bag
reklameskilte



Inderside tag påsprøjtet
Limpet Asbestos



Front hen til dør påsprøjtet
Limpet Asbestos

Indretning af arbejdsplads i passagervogne og S-tog.

Der kræves ingen særlig asbestuddannelse, og personligt beskyttelsesudstyr kan undlades ved arbejde på kupeloft, når der arbejdes efter de her beskrevne retningslinier.

Udstyr

Der hører følgende udstyr til indretningen af arbejdspladsen i de respektive vogn typer:

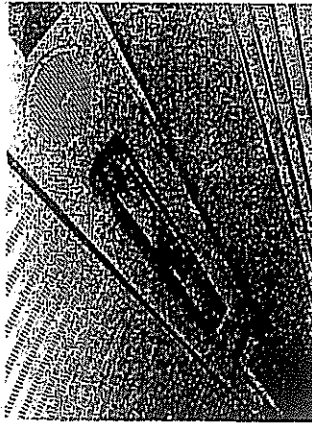
- Ramme påsat gummiliste
- 4 støtteben
- Speciel asbestpose af plast
- Partikefilter P₃
- Asbeststøvsuger med 2 slanger

Udstyret anvendes når der sker reparation eller udskiftning af lysarmaturer, højttalere eller kuckuck ventiler.

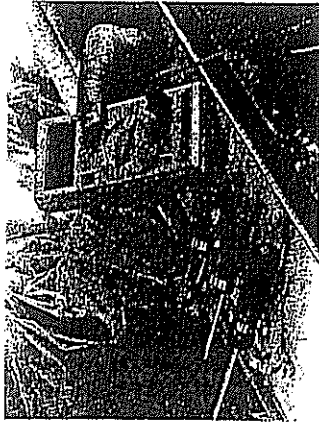
Arbejdspladsens indretning

Gå sådan frem:

1. De løse sæder fjernes under arbejdsstedet.
Eventuelt armaturlas fjernes og skrues løsnes.



2. Det nødvendige værktøj lægges ned i asbestposen eller sættes i holdere på rammen.



Ved udskiftning af lysarmatur, højttaler eller kuckuck ventil lægges det nye i posen, inden rammen sættes op.

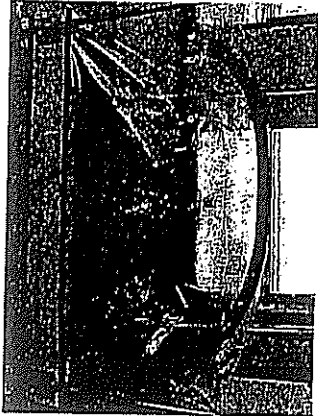
3. Støvsugerslange tilkobles indvendigt i rammen.



4. Asbestposen fastgøres på rammen og udskiftes efter behov.



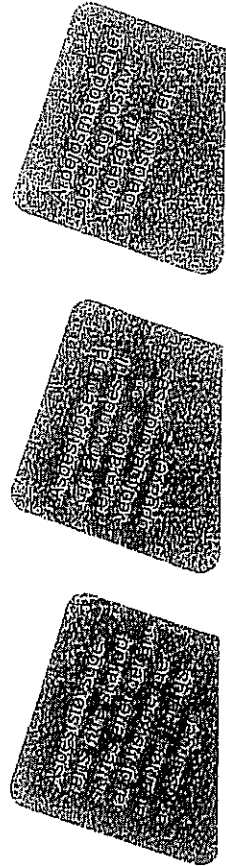
5. Støtteben monteres i beslag og rammen spændes op imod loftet.



Det er vigtigt, at gummilisten på rammen slutter helt tæt mod loftet.

Asbeststøvsugeren tilsluttes den udvendige studs i rammen og skal suges, så længe der er åbent til loftsrummet så eventuelle asbestfibre suges bort.

De øvrige åbninger skal være påsat P₃ partikefilter.

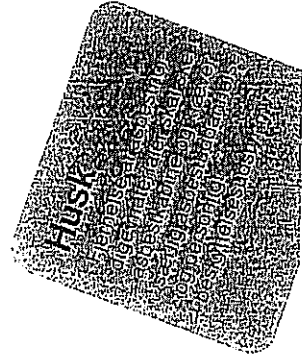
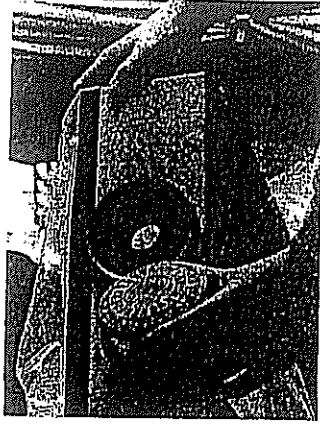


8

6. Løse asbestholdige materialer suges væk.



7. P₃-filtrene i rammen bør udskiftes efter 100 driftstimer eller hvis de har været våde eller beskadigede.

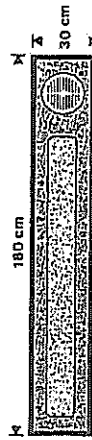
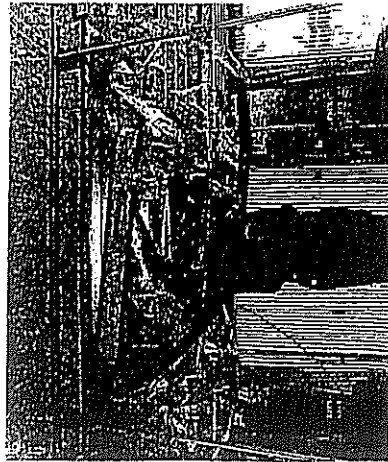


9

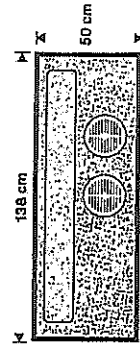
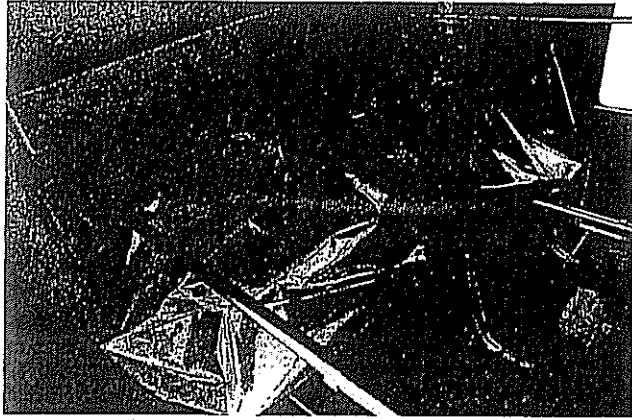
Arbejdspladser

Rammernes og asbest-plastposernes dimensioner er indrettet efter arbejdet i de respektive vogntyper, medens det øvrige udstyr er uændret.

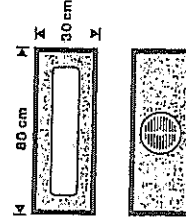
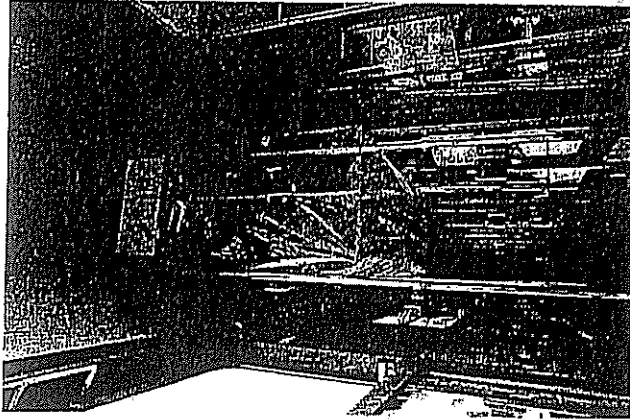
Ramme A
Anvendes til loft i storrumskupé gruppe 1 nær passagervogne.



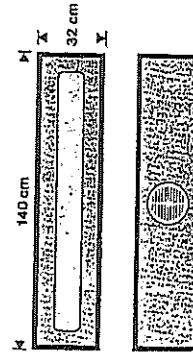
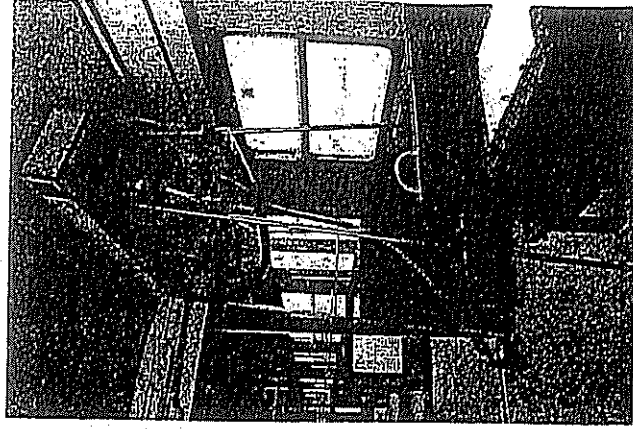
Ramme B
Anvendes til loft i kupé gruppe 1 fjern passagervogne.



Ramme C
Anvendes til gang i gruppe 1 fjern passagervogne.



Ramme D
Anvendes til kupé i S-tog.





Tilsyn med DSB

At-cirkulæreskrivelse nr. 10 - 1996

Henvisning til: At-meddelelsessystemets gruppe 6

I. Orientering

Arbejdsministeren og trafikministeren har efter fælles drøftelser opsagt aftalen af 1. november 1985 om DSB's eget tilsyn med arbejdsmiljø.

Den hidtidige aftale fastlagde, på hvilke områder DSB selv førte tilsyn med arbejdsmiljøet inden for en del af sit driftsområde.

Efter aftalens ophør overføres alle tilsynsopgaver, der hidtil har været underlagt DSB's eget tilsyn, til Arbejdstilsynet.

Bortfaldet af DSB's eget tilsyn betyder imidlertid ikke, at samarbejdet mellem Arbejdstilsynet og DSB svækkes.

Arbejdstilsynet og DSB har i fællesskab fastlagt rammerne for de fremtidige procedurer og samarbejdsrelationer, herunder principperne for at tage nye tilsynsmetoder i brug over for DSB.

Af hensyn til samarbejdet med DSB og for at sikre en ensartet og koordineret tilsynspraksis bibeholdes en intern koordinering i Arbejdstilsynet af tilsynet med DSB.

Sidst i dette cirkulære er trykt den fælles beskrivelse af det fremtidige samarbejde om arbejdsmiljøinitiativer, herunder koordinering af indsatsen, samt model for Arbejdstilsynets fremtidige tilsynsvirksomhed i DSB (side 7).

II. Instruktion

1.0 Generelt

Kredsens samarbejde og kontrol med DSB skal foregå efter de principper og overordnede rammer, der er fastlagt i beskrivelsen sidst i dette cirkulære.

Omfattet af beskrivelsen af fremtidigt samarbejde er kun de områder, der specifikt er knyttet til banedriften, dvs. DSB-bane, DSB-passager, DSB-gods og DSB-bygning (hører under DSB-forretningsområder).

For andre områder, herunder administrative arbejdspladser, føres normalt tilsyn uden specifik koordinering.

1.1 Koordinering

1.1.1 Direktorat

Direktoratet drøfter løbende med DSB stab de overordnede rammer for DSB's arbejdsmiljøindsats.

Direktoratet drøfter efter behov den overordnede organisatoriske ramme, indsats og målsætning med DSB stab, dog mindst én gang om året. Det første år afholdes dog møder en gang pr. kvartal.

Ved landsdækkende foranstaltninger af stor økonomisk betydning for DSB fastlægger direktoratet foranstaltningerne og tidsplan herfor efter drøftelse med den DSB-virksomhed, der koordinerer det pågældende område (DSB-bane, DSB-passager, DSB-gods, DSB-bygning).

1.1.2 Kredse

Koordinering af tilsynskredsens initiativer over for DSB's virksomheder og de enkelte enheder foretages af kreds København og Frederiksberg kommuner. Tilsyn foretages normalt af den kreds, hvor arbejdssteder er beliggende.

Kreds København og Frederiksberg kommuner koordinerer kredsens tilsyn med DSB og varetager kontakten til de enkelte virksomheder/

forretningsområder i DSB, herunder kontakten vedrørende den enkelte virksomheds/forretningsområdes handlingsplaner.

Kreds København og Frederiksberg kommuner drøfter årligt DSB's handlingsplaner med de enkelte DSB-virksomheder/forretningsområder og de af DSB udvalgte koordinerende ansvarsområder. Kredsen rådgiver og vejleder DSB om prioriteringsspørgsmål m.v. i forbindelse med handlingsplanerne.

Kreds København og Frederiksberg kommuner har alle koordinerende opgaver på kreds niveau i relation til DSB, herunder tværgående arbejdsmiljøopgaver, der administreres af de af DSB udvalgte koordinerende ansvarsområder, samt spørgsmål vedrørende sikkerhedsorganisationen.

Kreds København og Frederiksberg kommuner koordinerer med kredsene en stikprøvevis kontrol med, at de foranstaltninger, som DSB iværksætter på baggrund af handlingsplaner, er i overensstemmelse med de behov for arbejdsmiljøforbedringer, som fremgår af arbejdspladsvurderingerne.

Konkrete påbud til DSB koordineres af kreds København og Frederiksberg kommuner, som påser, at der på samme områder reageres ensartet over for DSB i hele landet.

Kreds København og Frederiksberg kommuner orienterer løbende direktoratet om sager og andre initiativer, der vedrører de overordnede rammer for DSB's arbejdsmiljøindsats.

Ved landsdækkende foranstaltninger af stor økonomisk betydning for DSB foreligger kreds København og Frederiksberg kommuner sagen for direktoratet.

1.2 Tilsynskredsenes behandling af arbejdsmiljøproblemer i DSB

1.2.1

Kredsene fører efter aftale med den koordinerende kreds stikprøvevis kontrol med, at der er foretaget en arbejdspladsvurdering i DSB's lokale enheder, og at arbejdspladsvurderingerne er i overensstemmelse med de faktiske forhold på den konkrete arbejdsplads.

Hvor der ikke er krav om skriftlige arbejdspladsvurderinger føres kontrol med, at den analyse, der ligger til grund for handlingsplanen, er i overensstemmelse med de faktiske forhold.

På baggrund af arbejdspladsvurderingerne og de lokale aktiviteter i DSB gennemgår kredsen med repræsentanter fra sikkerhedsorganisationen og den ansvarlige ledelse arbejdspladserne med henblik på at opnå en ensartet opfattelse af, hvilke foranstaltninger der sættes i værk, og om der er overensstemmelse med den overordnede handlingsplan.

Ved gennemgangen lægges vægt på, hvilke foranstaltninger der skal træffes her og nu (situationer med overhængende betydelig fare for de ansattes sikkerhed og sundhed), hvilke foranstaltninger der skal træffes inden en given frist, samt forhold der forudsætter landsdækkende foranstaltninger, og som har behov for koordinering.

Hvis der ikke er overensstemmelse mellem arbejdspladsvurderinger, handlingsplaner og de faktiske forhold, drøftes det videre forløb med den koordinerende kreds København og Frederiksberg kommuner.

1.2.2

Hvor kredsene ved besøg i DSB's lokale enheder konstaterer, at der er overhængende betydelig fare for de ansattes sikkerhed eller sundhed, afgives påbud efter retningslinjerne i At-cirkulæreskrivelse nr. 6/1988.

1.2.3

Ved klager og andre henvendelser fra DSB eller DSB-ansatte undersøger kredsen før eventuelt tilsynsbesøg, om det emne, som klagen eller henvendelsen vedrører, er omfattet af den overordnede handlingsplan eller andre landsdækkende initiativer for det pågældende område. I bekræftende fald drøftes klagen eller henvendelsen med den koordinerende kreds, før videre foretages.

1.2.4

Kredsene undersøger i fornødent omfang arbejdsskader (arbejdsulykker og arbejdsbetingede lidelser) efter sædvanlig praksis.

Kredsen vurderer, om der på baggrund af undersøgelsen er behov for at drøfte det videre forløb med den koordinerende kreds.

1.2.5

Kredsene fører tilsyn efter retningslinjerne i At-cirkulæreskrivelse nr. 6/1988 med de områder i DSB, der ikke er nævnt i punkt 1.0.

1.3 Afgørelser m.v.

Afgørelser/tilsynsrapporter, herunder vejledninger, stiles til den enkelte lokale enhed med kopi til sikkerhedsorganisationen og kopi til den ansvarlige DSB-virksomhed/forretningsområde. Endvidere sendes kopi til DSB stab, Sølvgade 40, 1349 København K og Kreds København og Frederiksberg kommuner.

III. Ikrafttræden

Straks. Samtidig ophæves At-cirkulæreskrivelse nr. 16/1988 om samarbejde med DSB om arbejdsmiljøspørgsmål.

5. december 1996
Jens Andersen

Bilag - Beskrivelse af procedure og samarbejde mellem DSB og Arbejdstilsynet

Efter ophør af aftalen om eget tilsyn er det hensigtsmæssigt at beskrive de fremtidige procedurer og samarbejdsrelationer mellem Arbejdstilsynet og DSB, herunder principperne for at tage nye tilsynsmetoder i brug over for DSB.

Dette notat er udarbejdet i fællesskab, mellem Direktoratet for Arbejdstilsynet og DSB stab.

Notatet beskriver fremtidigt samarbejde mellem DSB og Arbejdstilsynet om arbejdsmiljøinitiativer, herunder koordinering af indsatsen, samt model for Arbejdstilsynets fremtidige tilsynsvirksomhed i DSB.

Målet med tilsynsarbejdet er, at det skal understøtte og styrke DSB's egne aktiviteter i de omfattede virksomheder med henblik på at sikre et ensartet og godt arbejdsmiljø i fremtiden.

Der lægges til grund, at DSB både kan og vil forbedre arbejdsmiljøet, og dermed har forudsætningerne for implementering af nye tilsynsmetoder. Det er kun de områder, der specifikt er knyttet til banedriften, der er omfattet af denne beskrivelse. For andre områder, herunder administrative arbejdspladser, fører Arbejdstilsynet normalt tilsyn uden specifik koordinering. De områder, der er omfattet af koordineret tilsyn, fremgår nærmere af bilag 1.

Omfattet er således DSB-bane, DSB-passager og DSB-gods.

Beskrivelse af de overordnede rammer for fremtidigt samarbejde og tilsyn

Ved ophør af aftalen om DSB's eget tilsyn har Arbejdstilsynet som myndighedsopgave at påse, at arbejdsmiljøloven overholdes overalt i DSB.

DSB er forpligtet til som arbejdsgiver at sikre, at arbejdsmiljøforholdene i DSB er sikkerheds- og sundhedsmæssigt, fuldt forsvarlige.

Det er en forudsætning, at den sædvanlige klageadgang efter arbejdsmiljøloven bibeholdes.

Der etableres koordineringstilfag i Arbejdstilsynet og i DSB.

Direktoratet vil fortsat have ansvaret for den overordnede koordinering i Arbejdstilsynet, særlig koordinering af tilsynskredsens initiativer over for DSB's virksomheder og de enkelte enheder herunder.

I DSB er der behov for koordinering både geografisk og mellem to eller flere DSB-virksomheder på en række områder.

I bilag 2 er beskrevet de overordnede principper for kommunikation mellem direktorat, tilsynskredse, DSB stab og respektive organisationsenheder i DSB.

DSB-koncernen v/ DSB stab og direktoratet drøfter løbende de overordnede rammer for DSB's arbejdsmiljøindsats. Med overordnede rammer menes DSB-koncernens samlede arbejdsmiljøplan og koordineringen i Arbejdstilsynet og i DSB-koncernen.

Beskrivelse af den konkrete udmøntning af de overordnede rammer

Udgangspunktet for det fremtidige tilsyn med DSB er DSB's egne arbejdspladsvurderinger og DSB's eget arbejde med at træffe de foranstaltninger, som arbejdspladsvurderingene peger på som nødvendige.

Arbejdspladsvurderinger i DSB skal være foretaget snarest. Konkrete terminer for færdiggørelsen af arbejdspladsvurderingerne aftales med de enkelte virksomheder/ansvarsområder.

Arbejdspladsvurderingerne følger Arbejdstilsynets regler og vejledninger.

Arbejdspladsvurderingerne er et middel til vurdering af arbejdsmiljøets standard.

For at opfylde kravet om, at arbejdet altid skal kunne udføres forsvarligt og hindre forringelser af sikkerheden og sundheden, er det nødvendigt, at DSB sikrer, at arbejdsmiljøet er i orden, herunder om de trufne foranstaltninger anvendes efter deres hensigt og virker effektivt. Det sker navnlig gennem revurdering og ajourføring af arbejdspladsvurderingerne.

For at sikre, at arbejdsmiljøet til stadighed er sikkerheds- og sundhedsmæssigt, fuldt forsvarligt, skal DSB sørge for, at vurderingen foretages lokalt og revideres, når det har særlig betydning for sikkerhed og sundhed under arbejdet. Arbejdspladsvurderinger skal løbende revideres, når der sker ændringer i arbejdet, arbejdsmetoder og -processer m.v., og disse ændringer har særlig betydning for sikkerheden og sundheden. Endvidere skal arbejdspladsvurderingen revideres i forbindelse med eventuelle arbejdsskader.

Arbejdspladsvurderingerne danner grundlag for konkret prioritering af, hvilke foranstaltninger der skal iværksættes. Hvor analysen har afdækket flere arbejdsmiljøproblemer på en repræsentativ arbejdsplads, skal begrundelser for en konkret prioritering af indsatsen fremgå af handlingsplanen. Handlingsplaner, herunder prioritering, drøftes mellem den koordinerende kreds og den pågældende DSB-virksomhed.

Handlingsplaner for koordineringsområderne, hvor der føres koordineret tilsyn, jf. bilag 1, fremsendes til Arbejdstilsynets koordinerende kreds. De enkelte DSB-ansvarsområder (jf. bilag 4) drøfter årligt handlingsplanerne med den koordinerende kreds, hvor Arbejdstilsynet kan rådgive og vejlede om prioriteringsproblemer m.v. De enkelte ansvarsområder aftaler nærmere principper og procedurer for drøftelserne med den koordinerende kreds.

Arbejdstilsynet forventes dog ikke at deltage i selve udarbejdelsen af handlingsplanerne, men DSB kan specielt i denne fase gøre brug af BST.

Nye tilsynsmetoder

Nye tilsynsmetoder omfatter kun tilsyn med arbejde, der relaterer sig til banedriften. For andre områder, herunder administrative arbejdspladser, føres normalt tilsyn. Der føres dog koordineret tilsyn med DSB-rådgivning.

Arbejdstilsynets tilsyn med DSB foregår primært ved stikprøvevis kontrol som nedenfor angivet.

Den koordinerende kreds koordinerer med de lokale kredse den stikprøvevis kontrol med, at de foranstaltninger, som DSB iværksætter på baggrund af handlingsplanerne, er i overensstemmelse med de behov for arbejdsmiljøforbedringer, som fremgår af arbejdspladsvurderingerne.

Arbejdstilsynets lokale kredse fører stikprøvevis kontrol med, at der er foretaget en arbejdspladsvurdering i DSB's lokale enheder. På baggrund af arbejdspladsvurderingerne og de lokale aktivitetsplaner gennemgår kredsen og repræsentanter fra sikkerhedsorganisationen og den ansvarlige ledelse arbejdspladserne med henblik på at opnå en ensartet opfattelse af, hvilke foranstaltninger der sættes iværk, og om der er overensstemmelse med den overordnede handlingsplan. Det er følgende kriterier, der ligger til grund for ovennævnte gennemgang:

- hvilke foranstaltninger der skal træffes her og nu (situationer med overhængende, betydelig fare for de ansattes sikkerhed)
- tidsplan for foranstaltninger, der skal træffes inden en given frist
- forhold der forudsætter landsdækkende foranstaltninger, der initieres lokalt, og som har behov for koordinering.

Desuden vurderes arbejdsmiljøindsatser i øvrigt, der fremmer sikkerhed og sundhed.

DSB påser, at der etableres landsdækkende løsninger på områder, hvor arbejdsmiljøproblemerne er generelle.

Arbejdet foregår i dialog mellem de enkelte virksomheder i DSB og Arbejdstilsynet.

Hvis der er tale om landsdækkende foranstaltninger af stor økonomisk betydning for DSB forelægges sagen for direktoratet, der drøfter foranstaltningerne og tidsplan herfor med den instans, der koordinerer det pågældende område.

Ved ulykker er det den lokale kreds, der foretager undersøgelsen heraf.

Konkrete påbud til DSB koordineres af den koordinerende kreds, som påser, at der på samme områder reageres ensartet over for DSB i hele landet.

Arbejdstilsynet iværksætter ikke nye tilsynsmetoder uden forudgående at have orienteret DSB stab herom.

Beskrivelse af den organisatoriske opbygning

Direktoratet drøfter efter behov den overordnede organisatoriske ramme, indsats og målsætning med DSB stab, dog mindst én gang om året. Det første år afholdes dog møder en gang pr. kvartal. På disse møder følges op på, om den overordnede målsætning holder. Endvidere drøftes efter behov foranstaltninger og tidsplaner for landsdækkende arbejdsmiljøforbedringer af stor økonomisk betydning for DSB.

Arbejdstilsynet udpeger en kreds som koordinerende tilsynsmyndighed. Kredsen koordinerer Arbejdstilsynets tilsyn med DSB og varetager kontakten til de enkelte virksomheder i DSB herunder kontakten vedrørende den enkelte virksomheds handlingsplaner.

Den koordinerende kreds har alle koordinerende opgaver i relation til DSB, herunder tværgående arbejdsmiljøopgaver, der administreres af de af DSB udpegede koordinerende instanser samt spørgsmål vedrørende sikkerhedsorganisationen.

Arbejdsmiljøansvaret i koncernen DSB er placeret i linien. De ansvarlige er de enkelte virksomheder og øvrige organisatoriske enheder. Ansvaret for håndteringen af arbejdsmiljøarbejdet påhviler dermed de enkelte områdechefer.

Eksempler på tværgående arbejdsopgaver med koordineringsbehov geografisk eller mellem virksomhederne er beskrevet i bilag 3. På disse områder etablerer DSB intern koordinering med henblik på ensartede arbejdsmiljøtiltag samt entydig kontakt med den koordinerende kreds.

Forvaltningen af koordineringen på de udvalgte områder i DSB drøftes med den koordinerende kreds. DSB etablerer koordineringsinstanser på de områder og i den form det findes hensigtsmæssigt og påkrævet. Arbejdstilsynet og DSB udpeger i fællesskab områderne for koordinering.

Koordinering medfører ikke ændringer i placering af ansvaret for, at der træffes arbejdsmiljøforanstaltninger. Ansvaret herfor er fortsat placeret i de enkelte virksomheder.

Koordinering af afgørelser

Afgørelser/tilsynsrapporter, herunder vejledninger, stiles til den enkelte lokale enhed med kopi til sikkerhedsorganisation og kopi til den ansvarlige DSB-virksomhed. Endvidere sendes kopi til DSB stab.

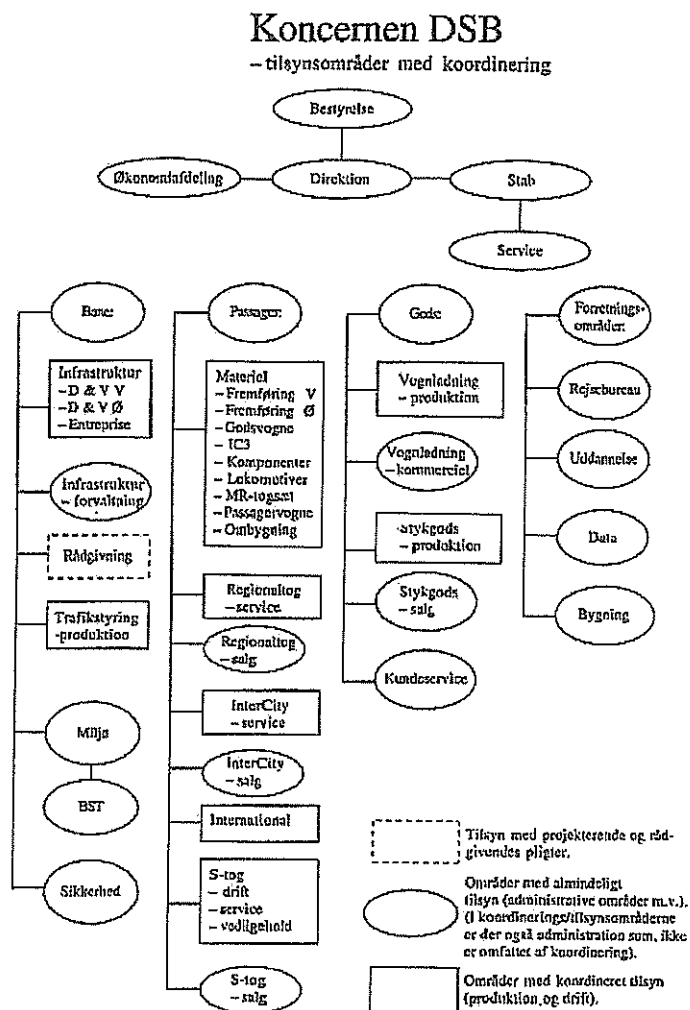
Bilagsoversigt

Bilag 1 - Koncernen DSB - tilsynsområder med koordinering

Bilag 2 - Principperne for kommunikationskanaler

Bilag 3 - Eksempler på arbejdsaktiviteter og områder med koordineringsbehov

Bilag 1 - Koncernen DSB - tilsynsområder med koordinering



Arbejdstilsynet koordinerer tilsynsindsatser på de områder, der omfatter produktion og drift. Desuden føres koordineret tilsyn for DSB rådgivning på de områder, der vedrører projekterende og rådgivendes pligter.

Der føres ikke koordineret tilsyn på administration og salg.

De administrative arbejdspladser, der er placeret i områder omfattet af koordineret tilsyn, er ikke omfattet af Arbejdstilsynets koordinerende tilsyn.

På områder der ikke er omfattet af koordineret tilsyn føres almindeligt tilsyn.

Bilag 2 - Principperne for kommunikationskanaler

1. DSB stab og Direktoratet for Arbejdstilsynet drøfter de overordnede organisatoriske rammer, indsatser og målsætninger for DSB's arbejdsmiljøindsats.
2. DSB's virksomheder og direktoratet drøfter landsdækkende foranstaltninger, når der er tale om foranstaltninger af stor økonomisk betydning.
3. DSB's virksomheder og Arbejdstilsynets koordinerende kreds drøfter alle opgaver, der kræver en koordinering, herunder spørgsmål om

sikkerhedsorganisationen og virksomhedernes handlingsplaner, samt arbejdsmiljøopgaver, der er tværgående mellem DSB's virksomheder. Dette omfatter også langsigtede løsninger, der vedrører den enkelte virksomhed. Ved tværgående arbejdsmiljøopgaver etableres koordineringsinstanser i DSB i forhold til den koordinerende kreds.

4. Arbejdstilsynets koordinerende kreds koordinerer tilsynet med de enkelte enheder, især enheder, der er placeret geografisk forskelligt.

5. Arbejdstilsynets lokale kredse fører stikprøvevis kontrol med, at der er foretaget en arbejdspladsvurdering og drøfter arbejdspladsvurderinger og aktivitetsplaner med de lokale enheder. Skriftlige afgørelser vil i kopi blive sendt til DSB's virksomheder og til DSB stab.

A. DSB stab vil holde sig løbende orienteret om de enkelte virksomheders arbejdsmiljøarbejde.

B. DSB's virksomheder udarbejder overordnede handlingsplaner på baggrund af oplysninger fra de enkelte enheder.

a. Direktoratet har ansvaret for den overordnede koordinering og vil løbende drøfte koordineringen internt i Arbejdstilsynet.

b. Den koordinerende kreds koordinerer tiltag over for DSB's enheder og formidler principielle afgørelser og forhold om sikkerhedsorganisationen til de lokale kredse. De lokale kredse informerer den koordinerende kreds om afgørelser som træffes lokalt.

Bilag 3 - Eksempler på arbejdsaktiviteter og områder med koordineringsbehov

Eksempler på arbejdsaktiviteter og områder med koordineringsbehov - geografisk i eller mellem virksomhederne.

1. Rangering og togklargøring

Arbejdet omfatter rangering med og klargøring af vogne og trækraft.

Rangering foregår i DSB-bane, -gods og -passager og omfatter personale i de tre virksomheder.

Klargøring omfatter klargøring af passager- og godsvogne samt trækraft.

Arbejdet foregår i DSB-gods og -passager og omfatter personale i de to virksomheder. Der er endvidere behov for geografisk koordinering.

2. Fremføring

Fremføring omfatter kørsel med lokomotiver, togsæt, arbejdskøretøjer samt rangertraktorer.

Fremføring foregår i alle tre virksomheder og omfatter lokomotivpersonale, rangerpersonale samt banepersonale. Der er endvidere behov for geografisk koordinering.

3. Togbetjening

Togbetjening foregår i DSB-passager og omfatter betjening i passagertog og udføres af togpersonalet (Intercity, herunder International og Regionaltog samt S-tog). Der er behov for geografisk koordinering.

4. Vedligeholdelse af materiel

Arbejdet omfatter vedligeholdelse af rullende materiel på værksteder. Der er tale om håndværkere i DSB-passager (Materiel og S-tog) og bane. Der er endvidere behov for geografisk koordinering.

5. Banearbejde

Arbejdet foregår i DSB bane og udføres af banepersonale på strikninger stationer og godsarealer. Aktiviteterne omfatter sporarbejde, kørestrøm, signal- og sikringsanlæg m.v. Der er behov for geografisk koordinering

6. Stykgodsterminaler

Arbejdet omfatter godshåndtering på terminalerne under DSB-gods, stykgods - herunder DSB's lastbiler. Der er behov for geografisk koordinering.

7. Sikkerhedsbeklædning og værnemidler

Regler for beklædning og givne værnemidler omfatter alle personalegrupper og virksomheder. Der er behov for koordinering geografisk og mellem virksomhederne.

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Nina Pabst Karlsson

Vedr. henvendelse fra Karin Berglund vedrørende brudte asbestforseglinger

Transport- og Energiministeriet har med brev af 1. november 2006 bedt DSB om at bidrage til at besvare henvendelsen fra Karin Berglund om brudte asbest forseglinger i S-tog og om koblinger i godstog. Som supplement til DSBs besvarelse af 29. november 2006 har Transport- og Energiministeriet med mail af 14. december 2006 bedt DSB om yderligere oplysninger, der indeholder en detaljeret handlingsplan for DSB-ansattes mulighed for at læggetjek.

DSB kan bidrage med følgende:

DSBs ledelse og de faglige organisationer mødtes den 12. december 2006 for blandt andet at drøfte, hvordan en helbredsundersøgelse af asbestudsatte medarbejdere kunne foregå. I mødet deltog tillige en arbejdsmediciner fra Bispebjerg Hospitals Arbejdsmedicinske klinik.

Det blev her aftalt, at arbejdsmedicineren sammen med et kollegium af sine specialistkollegaer indenfor arbejdsmedicin og kræft skulle drøfte, hvordan en model for undersøgelserne kan skrues sammen. Det blev ligeledes aftalt, at der skal laves eksponeringsbeskrivelser for de enkelte jobtyper, som skal bruges til at rådgive medarbejderne og til at prioritere undersøgelserne. Arbejdsmedicinerne vil lave en folder i løbet af januar måned, som beskriver disse forhold.

Der er planlagt et nyt møde den 21. december 2006 mellem DSb, de faglige organisationer og en arbejdsmediciner fra Bispebjerg Hospitals Arbejdsmedicinske klinik.

DSB forventer, at de mest udsatte medarbejdere (og tidligere medarbejdere) vil blive kontaktet primo februar 2007.

Med venlig hilsen

Tabita Sonne-Dalsø

Koncernsekretariatet

20. december 2006

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Lokal 44930
Direkte 33 54 49 30
Mobil 24 68 49 30
Fax 33 54 41 20
tas@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Tabita Sonne-Dalsø
Vores ref. B
Deres ref. SJ 024-736

WHP/BSG (16) (17)

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Nina Pabst Karlsson

Vedr. henvendelse fra Karin Berglund vedrørende brudte asbestforseglinger

Transport- og Energiministeriet har med brev af 1. november 2006 bedt DSB om at bidrage til at besvare henvendelsen fra Karin Berglund om brudte asbest forseglinger i S-tog og om koblinger i godstog. Som supplement til DSBs besvarelser af 29. november 2006 og den 20. december 2006 har Transport- og Energiministeriet telefonisk den 11. januar 2007 bedt DSB om yderligere oplysninger, "om hvem Karin Berglund kan kontakte med henblik på at få tilbudt en helbredsundersøgelse og f

der efterfølgende kan gøres for hende. Ministeriet spurgte også, om det kan tilbydes, at DSB kontakte hende".

DSB kan bidrage med følgende:

Karin Berglund vil ligesom andre tidligere medarbejdere, der har arbejdet på værkstederne, få tilsendt det materiale, som Jobliv Danmark og arbejdsmedicinerne fra Bispebjerg og Glostrup Hospital er i gang med at udarbejde. Materialet vil være en beskrivelse af asbestudsættelsen for de forskellige personalegrupper med anbefaling om, at den pågældende gruppe bør tage imod tilbud om en helbredsundersøgelse og beskrivelse af helbredsundersøgelsen. Materialet indeholder desuden nogle praktiske forhold om, hvem man skal kontakte mv. DSB forventer, at materialet kan udsendes i slutningen af februar 2007.

DSB har aftalt med de faglige organisationer, at DSB - via udtræk fra vores personale-systemer - vil kontakte de tidligere medarbejdere. De tidligere medarbejdere der kontakter DSB, fordi de er blevet utrygge af presseomtalen, noteres ned med navn, nuværende adresse, tjenestested, ansættelsesperiode og cpr-nr. Karin Berglund er ligeledes blevet noteret, så vi sikrer os, at hun får materialet.

Desuden er rådet til tidligere medarbejdere, der allerede har symptomer, at de kontakter deres praktiserende læge og beder om en henvisning til en arbejdsmediciner. Disse er en del af det offentlige sygehusvæsen og dermed gratis.

Med venlig hilsen

Tabita Sonne-Dalsø

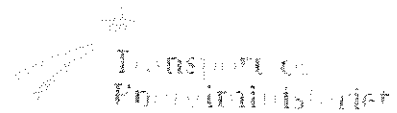
Koncernsekretariatet

12. januar 2007

DSB
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40
DK-1349 København K

Lokal 44930
Direkte 33 54 49 30
Mobil 24 68 49 30
Fax 33 54 41 20
taso@dsb.dk
www.dsb.dk

Afsender Tabita Sonne-Dalsø
Vores ref. B
Deres ref. Sj 024-736



Transport- og
Energiministeriet

DEPARTEMENTET

Dato 18. januar 2007
J. nr. 024-736 (18)
Deres ref.
Sagsbeh. NPA

Nina Pabst Karlsson
Telefon 33 92 34 38
Telefax 33 38 14 16
npa@trm.dk

Transport- og Energiministeriet
Organisations- og Personalekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
personale@trm.dk

Telefon 33 92 33 55
www.trm.dk
Giro 3 00 27 64
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Karin Berglund
Maihaven 65
6430 Nordborg

Kære Karin Berglund

Transport- og Energiministeriet har modtaget din e-mail af 18. oktober 2006 vedr. brudte forseglinger i DSB S-toge.

Ministeriet har også modtaget din anmodning om aktindsigt af 21. december 2006. Ministeriet er i gang med at behandle denne henvendelse, og du vil derfor få svar på din anmodning herom ved et senere brev.

Du har den 14. januar d.å. sendt to yderligere e-mails til ministeriet, hvor ministeriet har anmodet DSB om en udtalelse til brug for sagens videre behandling. Svar på disse to e-mails vil blive udarbejdet, når vi har modtaget udtalelsen fra DSB.

Til brug for ministeriets besvarelse på din henvendelse af 18. oktober 2006 har ministeriet anmodet DSB om en udtalelse i sagen.

DSB har i 1986 i samarbejde med Arbejdstilsynet udarbejdet "Handlingsplan for bekæmpelse af asbestforurening ved DSB". Derudover har DSB udarbejdet en række pjecer og retningslinier, som omhandler, hvordan DSB's personale skal forholde sig ved almindelig vedligeholdelse samt reparationer af materiel indeholdende asbest.

DSB har endvidere oplyst, at asbestreivering- og sanering blev udført i særlige asbestkabiner, der var opført til formålet, og at det foregik efter gældende forskrifter og arbejdsmiljøregler.

Alle medarbejdere der har arbejdet med materiel der indeholdt asbest, har i overensstemmelse med Arbejdstilsynets bekendtgørelse om asbest fået tilbudt helbredsundersøgelse af Jernbane Bedriftssundhedstjenesten (BST).

Alle de medarbejdere, der har været involveret i asbestreivering i perioden 1986-1988 af de 2. generations S-tog, der indeholdt asbest, er blevet tilbudt en undersøgelse af BST.

For så vidt angår en sundhedsrisiko for det kørende personale og passagerer i forbindelse med brud på aptering kan DSB oplyse, at der i passagerafsnit alene forekom asbest fra oversiden af vinduer og op (loft). I førerrum forekom desuden asbest i gulvet og i fronten foran førerbordet. Brud på aptering i loft fore-

kommer sjældent, da loftet er lavet af krydsfiner og metal og er vanskelig at ødelægge. Hvis der blev konstateret brud på aptering i S-tog under drift, blev dette indmeldt som en fejl. Derefter blev toget taget ud af drift og repareret ved forsegling af asbesten, som ovenfor beskrevet og reparation af aptering.

DSB har videre anført, at det ikke er korrekt, at DSB har udført tilsyn med sig selv på arbejdsmiljøområdet. Siden den 1. november 1985 har DSB været underlagt Arbejdstilsynet, der siden denne dato har ført tilsynet med DSB. DSB har yderligere haft sin egen Bedriftssundhedstjeneste BST, hvis rolle var at rådgive på arbejdsmiljøområdet.

Du refererer i din mail til en rapport om "Tunge løft", som skulle være udgivet af BST i 1988. DSB har desværre ikke været i stand til at finde den nævnte rapport.

Rapporten fra 1992 "Ranger analyse projekt godsvogne" er udarbejdet af BST og Godsklargøring Kolding. Den indeholder ganske rigtigt nogle anbefalinger til, hvordan arbejde kan tilrettelægges, så antallet af arbejdsskader i forbindelse med rangering nedbringes. Et af mange forslag i rapporten er at udskifte koblingerne på godsvogne med en lettere koblingstype. Men vægten af en godsvognskobling er stort set givet ud fra det træk, den skal kunne tåle. Rapporten fra 1992 indeholder også anbefalinger på andre områder, der kan forbedre arbejdsforholdene og nedbringe antallet af arbejdsskader for DSB's klargøringspersonale.

I DSB S-tog har man siden 1980'erne i forbindelse med indkøb af nye S-tog fået alle S-togene udstyret med automatkoblinger til sammenkobling af togsæt af hensyn til arbejdsmiljøet.

For så vidt angår dine spørgsmål om dine
kan ministeriet oplyse følgende:

DSB's ledelse og de faglige organisationer mødtes den 12. december 2006 for blandt andet at drøfte, hvordan en helbredsundersøgelse af asbestudsatte medarbejdere kunne foregå. På mødet deltog også en arbejdsmediciner fra Bispebjerg Hospitals Arbejdsmedicinske Klinik.

Det blev aftalt på mødet, at arbejdsmedicineren sammen med et kollegium af sine specialistikolleger indenfor arbejdsmedicin og kræft skulle drøfte, hvordan en model for undersøgelserne kan skrues sammen. Det blev ligeledes aftalt, at der skal laves eksponeringsbeskrivelser for de enkelte jobtyper, som skal bruges til at rådgive medarbejderne og til at prioritere undersøgelserne. Arbejdsmedicinerne vil lave en folder i starten af 2007. Materialet indeholder desuden nogle praktiske forhold om, hvem man skal kontakte mv.

DSB har oplyst, at de har noteret sig dit navn, nuværende adresse, tjenestested, ansættelsesperiode og cpr-nr. Du vil få derfor få tilsendt materialet, forventeligt i slutningen af februar 2007.

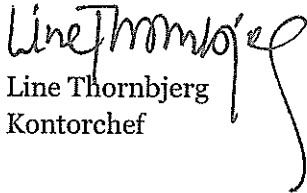
Side 3/3

Desuden råder DSB tidligere medarbejdere, der allerede har symptomer, til at de kontakter deres praktiserende læge og beder om en henvisning til en arbejdsmediciner, som er en del af det offentlige sygehusvæsen og dermed gratis.

Transport- og Energiministeriet skal beklage den lange sagsbehandlingstid, men man har afventet nye oplysninger, som har været meget væsentlige til brug for besvarelsen af din henvendelse.

Kopi af dette brev er sendt til DSB.

Med venlig hilsen


Line Thornbjerg
Kontorchef

Trafikministeriet

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Dato : 4. maj 2000
J.nr. : 605-149
Deres ref. :
Sagsbeh. : [REDACTED]

Trafikministeren har modtaget dit brev af den 29. marts 2000, hvor du fremsætter forskellige synspunkter og forslag om Metroen, den nye Ringbane og udskiftning af S-tog. Ministeren har bedt 6. kontor om at besvare din henvendelse og takke for din store interesse for disse projekter.

Din henvendelse har været forelagt henholdsvis Ørestadsselskabet, Banestyrelsen og DSB.

Ørestadsselskabet har oplyst, at en række af dine forslag minder meget om de forslag, der er kommet om etablering af en ringmetro i den indre by i København, som led i arbejdet om et basisnet for kollektiv trafik i København.

I Ringmetroprojektet er der også et forslag om en metrolinie fra Københavns Hovedbanegård, med stationer på Halmtorvet, Enghave Plads og Søndermarken, ud til Valby Station.

Der er ikke truffet nogen beslutning om udbygning af Metroen, ud over de tre etaper, der allerede er planlagt. Men man kan meget vel forestille sig, at der, når metroen er taget i brug, vil komme et ønske om også at få metroen til andre dele af København.

Ørestadsselskabet har oplyst, at selskabet har sendt dig en rapport om ringmetroen.

Banestyrelsen har oplyst, at du i forbindelse med et høringsvar om Ringbaneprojektet har fået tilsendt alt det materiale, som Banestyrelsen har udgivet om projektet.

./ Til din orientering kan det oplyses, at den 30. marts 2000 blev forslag til lov om anlæg af Ringbanen mellem Hellerup og Ny Ellebjerg fremsat i Folketinget. For en god ordens skyld skal det bemærkes,

at Ringbanen også betjener Valby. Til orientering vedlægges et eksemplar af lovforslaget.

DSB S-tog har oplyst, at man er enig i, at der ved udrangeringen af 2. generations S-tog skal tages hensyn til, om dette materiel kan sælges eller på anden måde nyttiggøres. Der er imidlertid to væsentlige forhold, som der skal tages hensyn til.

For det første er de togsæt, der ikke blev renoveret i 1980'erne isoleret med asbest, som kun er indkapslet. Det er vigtigt, at DSB S-tog sikrer sig, at disse togsæt enten ophugges på betryggende måde, eller at der er sikkerhed for, at en eventuel ny ejer sikrer, at disse togsæt håndteres således, at asbesten ikke udgør en sikkerhedsrisiko for kunder og medarbejdere hos den nye ejer.

For det andet afviger den strømstyrke, der anvendes på S-banen, fra den strømstyrke, der anvendes på hovedparten af skinnenettet i Europa. Det er derfor begrænset, hvor togsættene med fordel kan indsættes. DSB undersøger muligheden for anvendelse af togene uden for Europa.

Med hensyn til 3. generations togsæt vil disse skulle anvendes i mange år endnu blandt andet til kørsel på Ringbanen. Det er korrekt, at nogle af togene i en periode har stået i Høje Taastrup. Men dette skyldes alene, at der i forbindelse med reparation af togsætterne har været en midlertidig mangel på specielle reservedele.

Med venlig hilsen

Per Jacobsen
Kontorchef

Notat til
Trafikministeriet

Fax 33141835

Henvendelse fra [redacted] af 3.4.2000 til Trafikministeren

Til det anførte vedr. udskiftning af S-tog kan følgende anføres:

Vi er enig i, at der ved udrangeringen af 2. generations S-tog skal tages hensyn til, om dette materiel kan sælges eller på anden måde nyttiggøres. Der er imidlertid to væsentlige forhold, som der skal tages hensyn til.

For det første er de togsæt, der ikke blev renoveret i 80'erne isoleret med asbest, som kun er indkapslet. Det er vigtigt, at DSB S-tog a/s sikrer sig, at disse togsæt enten ophugges på betryggende måde, eller at der er sikkerhed for, at en ny ejer sikrer, at disse togsæt håndteres således, at asbesten ikke udgør en sikkerhedsrisiko for kunder og medarbejdere hos den nye ejer.

For det andet afviger den strømstyrke, der anvendes på S-banen, fra den strømstyrke, der anvendes på hovedparten af skinnestillet i Europa. Det er derfor begrænset, hvor togsættene med fordel kan indsættes. Vi undersøger muligheden for anvendelse af togsættene uden for Europa.

Med hensyn til 3. generations togsæt vil disse skulle anvendes i mange år endnu bl. a. til kørsel på Ringbanen. Det er korrekt, at nogle af togene i en periode har stået i Taastrup. Men dette skyldes alene, at der i forbindelse med reparation af togsættene har været en midlertidig mangel på specielle reservedele.

Vi er i øvrigt enig med dig i, at Ringbanen er en gevinst for den kollektive trafik og ser frem til ibrugtagningen.

DSB S-tog a/s

14. april 2000

DSB S-tog a/s
Bestyrelsessekretariatet
København Brygge 32, 5,
DK-1550 København V

Telefon 33 14 04 00
Lokal 1 47 60
Direkte 33 15 04 00 - 1 47 90
Mobil 21 77 48 69
Fax 33 12 21 47
Intern fax 1 39 14
E-mail hthomcan@s-
tog.dsb.dk
Internettet www.dsb.dk

Journ.nr. EM 002/12

CVR nr. 21 82 77 38

Venlig hilsen
[redacted]

Offentliggørelsesundersøgt af Jan Hørdum
27.3.april.2000