



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 8. februar 2007  
J. nr. 533-000010

Kollektiv trafikkontoret

### **Undersøgelse vedr. informationer om asbest i DSB's tog**

Transport- og Energiministeriet har for perioden 1985 til 1. december 2006 undersøgt hvilken information, der er modtaget om asbest i DSB's tog. Søgningen er afgrænset til 1. december 2006, da sagen vedr. asbest i DSB's tog på dette tidspunkt kom frem i medierne. Herefter har Transport- og Energiministeriet og DSB naturligvis haft en omfattende korrespondance om sagen, bl.a. i forbindelse med forberedelse af samråd i Trafikudvalget den 14. december 2006. Den tidsmæssige afgrænsning til perioden før 1. december 2006 er således foretaget, da formålet med denne undersøgelse har været at få afdækket, hvilken information ministeriet havde modtaget, inden sagen kom frem i medierne.

For perioden fra 1998-2006 har de relevante sager og dokumenter været umiddelbart tilgængelige, da de disse findes elektronisk arkiveret hos Transport- og Energiministeriet.

For perioden fra 1994 til 1998 er de relevante sager og dokumenter ligeledes arkiveret hos Transport- og Energiministeriet. Disse dokumenter er dog alene tilgængelige i papirform.

Sager vedr. DSB fra perioden 1985 til 1994 findes i DSB's journal. Årsagen er, at DSB i denne periode var generaldirektorat. Generaldirektøren havde på daværende tidspunkt direkte reference for ministeren. Efter ministerens påtegning af sagerne blev dokumenterne leveret tilbage til DSB, der journaliserede disse. Transport- og Energiministeriet har derfor anmodet DSB om at gennemgå journalen for denne periode.

Det skal bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at der er relevante dokumenter, der er gået tabt i årenes løb. Det skal dog pointeres, at det er et omfattende materiale, der er gennemgået i forbindelse med undersøgelsen, herunder også materiale fra den udvalgte periode, der har været arkiveret hos Rigsarkivet.

For så vidt angår nedenstående dokumenter, så er ministeriet ved flere lejligheder blevet orienteret om, at der findes asbest i DSB's S-tog. Det skal dog bemærkes, at DSB i perioden 1986 til 1988 foretog en indkapsling af asbesten, og at det først er ved brud på indkapslingen, at asbesten udgør en sundhedsrisiko.

./. Nedenfor findes en redegørelse for det identificerede vedlagte materiale.



1) Henvendelse fra tidligere DSB-ansat Karin Berglund af 18. oktober 2006 om brudte asbestforseglinger i DSB S-tog m.m., udtalelser fra DSB samt ministeriets svarbrev af 18. januar 2007.

Transport- og Energiministeriet har den 18. oktober 2006 fået en henvendelse fra en tidligere DSB-ansat Karin Berglund om brudte asbestforseglinger i DSB S-tog, arbejdsmiljømæssige spørgsmål og helbredsmæssige forhold. Til brug for ministeriets svar til Karin Berglund er DSB blevet bedt om at komme med udtalelser i sagen. Idet DSB den 12. december 2006 indgik en aftale med de faglige organisationer om hvordan en helbredsundersøgelse af asbestudsatte medarbejdere og tidligere medarbejdere skulle foregå, anmodede Ministeriet DSB om en ny udtalelse herom, og efter nytår har ministeriet yderligere bedt DSB oplyse, hvordan Karin Berglund konkret kan forholde sig til sine helbredsmæssige problemer.

Ministeriet har i brevet til Karin Berglund anført de af DSB oplyste informationer, herunder at DSB har noteret sig Karin Berglunds navn, nuværende adresse, tjenestested, ansættelsesperiode og cpr-nr, og at hun vil få tilsendt materialet fra arbejdsmedicinerne i slutningen af februar 2007. DSB har siden i brev af 30. januar 2007 oplyst overfor ministeriet, at: ”DSB vil kontakte samtlige nuværende og tidligere medarbejdere, der har arbejdet med eller i nærheden af asbest ultimo marts 2007. I den forbindelse vil disse medarbejdere modtage en vejledning, udarbejdet af ekspertgruppen, om risikoen for, at de har pådraget sig sygdomme som følge af asbest samt oplysning om, hvorledes de skal forholde sig med hensyn til helbredsundersøgelse”.

Ministeriet har vedlagt henvendelsen fra Karin Berglund, DSB's udtalelser samt ministeriets svarbrev af 18. januar 2007. Idet dokumenterne indeholder oplysninger om Karin Berglunds helbredsmæssige forhold, har ministeriet valgt at overstrege disse oplysninger, idet ministeriet har vurderet, at de ikke er afgørende for Folketingets stillingtagen til denne sag. Praksis tilsiger, at man må udvise en betydelig tilbageholdenhed med at videregive konkrete oplysninger om enkelte borgeres helbredsmæssige forhold.

Ministeriet har for god ordens skyld orienteret Karin Berglund om udleveringen af de overstregede dokumenter inden oversendelsen til Folketinget.

Det skal bemærkes, at idet henvendelsen fra Karin Berglund primært vedrørte hendes helbredsmæssige problemer blev henvendelsen journaliseret på Transport- og Energiministeriets personsager. Denne del af ministeriets journal er kun tilgængelig for departementets Organisations- og Personalekontor, pga. de fortrolige, personlige oplysninger som sagerne typisk indeholder.

Transport- og energiministerens materiale til brug for samråd i Trafikudvalget den 14. december 2006 var udarbejdet af departementets Kollektiv Trafikkontoret, som til brug for udarbejdelsen af materialet havde foretaget en søgning i



journalssystemet. Da Kollektiv Trafikkontoret ikke har adgang til personsager i journalssystemet, blev henvendelsen fra Karin Berglund ikke fundet ved den pågældende søgning. Derfor har transport- og energiministeren ikke oplyst om denne sag i forbindelse med besvarelsen af samrådsspørgsmålet den 14. december 2006. I forbindelse med svar af 12. januar 2007 på spørgsmål 92 fra Trafikudvalget, er det imidlertid oplyst, at Transport- og Energiministeriet i forbindelse med sagsgennemgangen havde identificeret en enkelt personsag vedr. asbest i tog.

Håndteringen af denne sag er selvsagt uheldig, og ministeriet skal derfor beklage forløbet.

2) Borgerhenvendelse vedr. diverse spørgsmål modtaget i Trafikministeriet den 3. april 2000, oversendelsesskrivelse til DSB af 12. april 2000 med anmodning om bidrag til svar på henvendelsen, bidrag fra DSB af 14. april 2000 til besvarelse af henvendelsen samt svar på borgerhenvendelsen af 4. maj 2000.

Den 3. april 2000 modtog Trafikministeriet en borgerhenvendelse vedr. en række spørgsmål om kollektiv trafik i hovedstadsområdet. Her omtales bl.a. spørgsmålet om udskiftning af S-togene. Borgerhenvendelsen blev oversendt til DSB den 12. april 2000 med anmodning om kommentarer til spørgsmålet om S-tog. I brev af 14. april 2000 oplyste DSB S-tog bl.a., at: *"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"*. Samme oplysning viderefremmes til borgeren i svaret på borgerhenvendelsen af 4. maj 2000.

Som det fremgår viser dette, at DSB S-tog var opmærksomme på problematikken vedr. asbest i S-togene. Som det dog også fremgår, var asbesten indkapslet, hvorfor det umiddelbart måtte formodes, at asbestisoleringen ikke udgjorde en risiko for medarbejdere og passagerer under forudsætning af, at forseglingerne blev håndteret korrekt.

Korrespondancen er i forbindelse med samråd den 14. december 2006 nævnt for Folketinget og er desuden offentliggjort på Transport- og Energiministeriets hjemmeside efterfølgende. Det kan oplyses, at korrespondancen ikke blev fundet af departementet i første omgang, men at Trafikstyrelsen umiddelbart inden samrådet den 14. december 2006 havde identificeret sagen i forbindelse med udarbejdelse af svar på et spørgsmål fra Trafikudvalget.



3) Brev af 4. februar 1997 fra DSB til Trafikministeriet, brev af 18. marts 1997 fra Trafikministeriet til Finansudvalget samt Akt 181 af 18. marts 1997.

I forbindelse med udarbejdelsen af Akt 181 af 18. marts 1997 fremsendte DSB en række oplysninger vedr. anskaffelsen af nye S-tog. Det fremgår af side 1 og 2 i notat af 28. januar 1997, der er vedlagt brev af 4. februar 1997 fra DSB til Trafikministeriet, at: *"Hen over anskaffelsesperioden skal ca. 550 2. generations S-togsvogne udrangeres, idet der ikke antages at være købere noget sted i udlandet, der kunne tænkes at ville købe togene m.h.p. fortsat driftsanvendelse. Baseret på DSBs erfaringer med udrangering af enkelte S-togsvogne i tidens løb må der, primært p.g.a. nødvendig asbestisolering, påregnes en uundgåelig nettoudgift i størrelsesordenen 45 mio. kr. i forbindelse med udskiftningen af de nævnte 550 S-togsvogne, eller ca. 80.000 kr. pr. vogn".* Det fremgår således alene, at der er S-togsvogne, der er isoleret med asbest, og at udrangering heraf vil indebære ekstra omkostninger primært pga. asbestisolering.

Oplysningen vedr. omkostningerne til bortskaffelse af asbestisoleringen fremgår desuden af side 12 i brevet af 18. marts 1997 fra Trafikministeriet til Finansudvalget samt af side 8 i Akt 181 af 18. marts 1997.

4) Notat af 25. september 1987 fra DSB til trafikministeren

Med notat af 25. september 1987 fremsendte DSB rapporten "fremtidens S-tog" til trafikministeren. DSB har oplyst, at man ikke er i besiddelse af selve rapporten. Det fremgår desuden af notatet, at rapporten er sendt til Hovedstadsrådets formand Preben Larsen. Følg brevet til Hovedstadsrådets formand er vedlagt. Det fremgår øverst side 2 i dette følgebrev, at: *"Det foreslås samtidig, at der i 1988 påbegyndes 2. etape af renoveringen af de ca. 200 2. generationsvogne uden asbest. Beslutningen om, i hvilket omfang de ca. 350 S-togsvogne, der er isoleret med asbest, skal renoveres, kan udskydes og kædes sammen med beslutningen om udskiftningstakten".* Brevet indeholder således ikke umiddelbart oplysninger der indikerer, at der skulle være problemer i forhold til arbejdsmiljøet for DSB's medarbejdere. Det fremgår således alene, at der er S-togsvogne, der er isoleret med asbest. Som nævnt ovenfor fremgår det dog af brev af 16. oktober 1986 fra DSB til ministeren for offentlige arbejder, at DSB var bekendt med faren ved asbest, og at man havde igangsat et arbejde med at foretage forsegling af asbestisoleringen.

5) Brev af 16. oktober 1986 fra DSB til ministeren for offentlige arbejder

Dette brev indeholder DSB's bemærkninger til en artikel i Ingeniøren af 3. oktober 1986. DSB har oplyst, at man ikke er i besiddelse af selve artiklen. Det fremgår af brevet, at DSB har etableret en arbejdskabine til forsegling af asbestisolering i S-tog.



For så vidt angår denne arbejdskabine, så fremgår det øverst side 71 i Rambøll's rapport om DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen fra januar 2007, at: *"DSB S-tog gennemførte en indkapsling af asbestisoleringen i S-togene i perioden 1986-1988. Arbejdet blev udført i en asbestkabine i Tåstrup. Det er oplyst, af medarbejdere og ledelse, at indkapslingsmetoder, arbejdets udførelse samt velfærdsforanstaltninger og værnemidler blev planlagt i samarbejde med sikkerhedsorganisationen og den lokale arbejdstilsynskreds. Der er enighed om, at medarbejderne på værkstedet fik de nødvendige instruktioner og asbestkurser. Der blev ført protokoller over medarbejdere, der arbejdede med asbestforseglingen".* Videre fremgår det nederst side 71, at: *"Det vurderes, at DSB S-tog i 1985-1986 planlagde og administrerede asbestforseglingen i henhold til gældende lovgivning, herunder foretog den nødvendige instruktion af medarbejdere, der arbejder med asbestforsegling, registrering af medarbejderne samt udførelse af omklædnings- og badefaciliteter mv."*

Således indeholder brevet af 16. oktober 1986 ikke umiddelbart oplysninger der indikerer, at der skulle være problemer i forhold DSB's efterlevelse af lovgivningen og sikring af medarbejdernes helbred i forbindelse med etableringen af og arbejdet i arbejdskabinen.