



MINISTEREN

Dato 26. februar 2007  
J. nr. 533-00010  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

### Skriftlig besvarelse af spørgsmål vedr. asbest i DSB's tog

Trafikudvalget har henholdsvis under og efter samråd den 14. december 2006 stillet en række spørgsmål vedr. asbest i DSB's tog. Disse spørgsmål er fremsendt til Trafikudvalget i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål 133 (TRU alm. del).

I samrådsspørgsmål T er jeg blevet bedt om at besvare spørgsmålene. Jeg mener imidlertid at spørgsmålene egner sig bedre til en skriftlig besvarelse, hvorfor jeg hermed fremsender svar på de stillede spørgsmål. I nogle tilfælde er spørgsmålene allerede besvaret i Rambølls rapport vedr. DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen fra januar 2007 eller i Arbejdstilsynets redegørelse om Arbejdstilsynets tilsyn med asbest på togområdet fra januar 2007, hvorfor der i besvarelsen vil blive henvist til disse redegørelser. Desuden vil jeg - i forbindelse med samråd i Trafikudvalget den 27. februar 2007 - redegøre yderligere for min opfattelse af sagen vedr. asbest i DSB's tog.

1) *Hvad gør man i forhold til alle de mennesker, som ved eller har mistanke om, at de har været udsat for blå asbest? Dette skal specielt ses i lyset af, at det jo er en sygdom, som kan udvikle sig over 20 år, og det vil sige, at selv om man måler dem i morgen, så kan det være, at de om 3 år eller 4 år oplever, at der får de pludselig symptomer, og så kommer den her sygdom, som jo kan være dødelig.*

DSB har oplyst, at man i samarbejde med arbejdsmedicinere fra Bispebjerg og Glostrup Hospitaler har iværksat en såkaldt eksponeringsundersøgelse, som skal vise i hvilket omfang, de forskellige personalegrupper har været udsat for asbest i forbindelse med deres arbejde i DSB.

Først udarbejdes eksponeringsbeskrivelserne og derefter vil arbejdsmedicinerne udarbejde en lille vejledning, som indeholder informationer om: Hvor meget de enkelte medarbejdergrupper har været udsat for asbest; hvilke helbreds-mæssige konsekvenser det kan have; om udsættelsen for asbest har været i et omfang, hvor helbredsundersøgelse anbefales; og endelig hvordan helbredsundersøgelsen kommer til at foregå.

Vejledningen vil blive udsendt til samtlige nuværende og tidligere medarbejdere, som har arbejdet med eller i nærheden af asbest. Oplysningerne vil DSB trække fra personalesystemet.



DSB og de faglige organisationer har aftalt, at undersøgelserne evt. kan gentages kontinuerligt, og dette aspekt vil blive inddraget af arbejdsmedicinerne.

Side 2/16

For en god ordens skyld kan det nævnes, at DSB i denne sammenhæng ikke skelner mellem forskellige asbesttyper.

Desuden kan jeg oplyse, at overlæge Peter Jacobsen fra Bispebjerg Hospital den 5. februar 2007 skrev til mig og oplyste, at en gruppe sagkyndige har gennemgået den foreliggende viden om asbestproblemer i S-togene på to møder den 19. december 2006 og den 18. januar 2007. På baggrund heraf foreslås det, at der ikke træffes beslutning om helbredsundersøgelser før gruppen af sagkyndige har haft lejlighed til at udarbejde et notat, som gennemgår den samlede problemstilling ud fra en sundhedsmæssig synsvinkel. Det anføres, at begrundelsen for at være tilbageholdende er, at helbredsundersøgelser kan forvolde mere skade end gavn. Det forventes, at notatet vil foreligge i begyndelsen af marts. Jeg skal henholde mig til disse sagkyndiges vurdering af sagen.

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

DSB har oplyst, at der i DSB's personalesystem kan udtrækkes lister over såvel nuværende som tidligere medarbejdere fordelt på dels tjenestesteder og dels på medarbejderkategori. Tidligere medarbejdere kan altså udtrækkes af systemet.

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

I øjeblikket er en ekspertgruppe, som bl.a. består af arbejdsmedicinere og kræfteksperter i gang med at lave et forslag til, hvordan DSB bedst muligt kan rådgive og hjælpe nuværende og tidligere medarbejdere, der har været udsat for asbest. Ekspertgruppen forventer at være klar medio marts 2007 med et forslag.

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

DSB har oplyst, at man fra Arbejdsskadestyrelsen ved, at 23 tidligere medarbejdere (ingen nuværende) har fået erstatning. Det drejer sig om følgende tilfælde:

- 19 medarbejdere fra de tidligere Centralværksteder i København og Århus
- 1 lagermedarbejder fra et værkstedslager, der opbevarede asbest
- 1 rangermedarbejder



- 1 portør
- 1 værkfører fra S-togsværkstedet i Tåstrup

De 19 medarbejdere fra Centralværkstederne har alle arbejdet i direkte forbindelse med asbest f.eks. ved isoleringsarbejde på rør og kedler. Arbejdet er primært foregået op gennem 1940'erne, 1950'erne og 1960'erne. De personer, der har fået erstatning, er alle født i perioden 1908 til 1937.

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

DSB har oplyst, at man blandt de 23 sager konkret ved, at fem personer er døde af asbestrelaterede sygdomme. Fødselsårene for de fem tidligere medarbejdere er: 1910, 1913, 1918, 1923 og 1926. Det er sandsynligt, at andre end disse fem er afgået ved døden. Om det skyldes asbest, kan der dog ikke siges noget om. For god ordens skyld fremhæver DSB dog, at der frem til 1972 ikke var nogle specifikke regler for brug af asbest. Som nævnt ovenfor har de berørte medarbejdere primært arbejdet med asbest op gennem 1940'erne, 1950'erne og 1960'erne. DSB har ligesom mange andre virksomheder brugt asbest mange forskellige steder primært på grund af de brandisolerende egenskaber. Asbest blev brugt over alt i samfundet, for eksempel i bygninger, biler og altså i tog.

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

DSB har oplyst, at de foreløbige undersøgelser tyder på, at S-togspassagerne ikke i væsentlig grad har været udsat for asbest, og slet ikke i et omfang, der kan gøre passagerne syge. For at være helt sikre, er DSB i samarbejde med Jobliv Danmark og en gruppe eksperter indenfor arbejdsmedicin i gang med en såkaldt eksponeringsundersøgelse, der skal afdække medarbejdernes evt. udsættelse for asbest. I den forbindelse vil også togpersonalets udsættelse blive belyst, og dermed også indirekte risikoen for DSB's kunder, da togpersonalet opholder sig samme sted som kunderne. Det skal dog bemærkes, at togpersonalet generelt har opholdt sig væsentligt længere tid i togene end passagererne, hvorfor den eventuelle risiko for passagererne alt andet lige må antages at være væsentligt mindre end den eventuelle risiko for togpersonalet. Passagerer i fjern- og regionaltog har ikke været eksponeret for asbest.

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

DSB har oplyst følgende: DSB's udbudsmateriale vedrørende rengøring i fjern- og regionaltog har indeholdt relevante oplysninger om særlige og væsentlige



arbejdsmiljøforhold, der er forbundet med opgavens udførelse. Herunder er der fx krav til færdsel på sporområder, sikkerhedsbeklædning og en lang række andre foranstaltninger, der tager sigte på, at opgaven kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Udbudsmaterialet indeholder ikke oplysninger omkring særlige foranstaltninger omkring asbest, idet rengøringspersonalet i fjern- og regionaltog ikke har udført rengøringsopgaver, hvor der forekom asbest.

Frem til 2004 har ISS foretaget den daglige togrengøring på S-togs depotstationerne. Fra 2002 begyndte DSB S-tog at overtage dette arbejde på nogle depoter. Den endelige overdragelse fra ISS til DSB S-tog skete med overtagelsen af København Hovedbanegårds depot i 2004. Den mere grundige togrengøring, når toget var til eftersyn hver 20. dag på værkstedet, har DSB altid selv foretaget. Der har ikke været tale om, at ISS har udført asbestrengøring, men har foretaget normal rengøring.

I forbindelse med de årlige kontrakter med ISS på S-togsområdet er asbest ikke nævnt, og der har ikke været stillet krav om specielle forholdsregler vedrørende asbest. Rengøringen foretaget af ISS, har kun været overfladerengøring og har ikke indebåret åbning af aptering indtil asbestforsegling.

DSB S-tog har ikke anset arbejdet med overfladerengøring udført af ISS, som et arbejde med risiko for eksponering af asbest, da asbesten var forseglet. Endvidere blev der indført faste kontrolprocedurer i værkstedet med henblik på at kontrollere, om der var brud på forseglingen. ISS rengøringsmedarbejdere skulle derfor ikke kunne komme i berøring med asbest under udførsel af deres normale arbejde. Det kan ikke afvises, at der kan have været en risiko ved brudte forseglinger. Eksponeringsundersøgelsen vil kunne bidrage til en endelig vurdering (se i den forbindelse svaret på spørgsmål 1).

En konkret hændelse skal her også fremhæves. Den 27. september 1998 kørte to tog sammen på Københavns Hovedbanegård. Der var asbest i det ene, og ISS blev tilkaldt for at rydde op. ISS medarbejderne havde ikke værnemidler på, hvilket blev påtalt af den daværende sikkerhedsrepræsentant, som også var vagthavende lokomotivinstruktør, og derfor havde ledelsesbeføjelser. DSB S-tog forhørte sig dengang hos ISS for at sikre sig, at ISS fik at vide, at oprydningensarbejdet indeholdt en eksponering af asbest.

Efter asbestproblemerne er kommet frem, har der været dialog mellem DSB og ISSs ledelse.

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



DSB har oplyst, at orienteringen fra Arbejdsskadestyrelsen er sendt direkte ud til det lokale tjenestested. Der er ikke sket nogen form for central registrering af den arbejdsbetingede lidelse, som det f.eks. sker med arbejdsskader. Det samlede billede har derfor beklageligvis først vist sig i forbindelse med aktindsigten hos Arbejdsskadestyrelsen i december 2006.

For en god ordens skyld skal det nævnes, at ifølge de oplysninger, som DSB har fået aktindsigt i, drejer det sig om følgende sygdomme:

- Lungehindekræft, 2 tilfælde
- Lungekræft, 2 tilfælde
- Lungeasbestose, 6 tilfælde
- Lungehindefortykkelse, 2 tilfælde
- Lunge- eller lungehindelidelse, 11 tilfælde (uden nærmere diagnose)

DSB har besluttet fremadrettet at behandle det forgangne års anmeldelser af arbejdsbetingede lidelser på det første møde det efterfølgende år i DSB's hovedsikkerhedsudvalg, Arbejdsmiljørådet. Derudover vil de lokale sikkerhedsudvalg løbende behandle indkomne anmeldelser om arbejdsbetingede lidelser.

Det er min opfattelse, at DSB's tiltag til fremadrettet håndtering af anmeldelser af arbejdsbetingede lidelser er tilfredsstillende.

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

Der henvises til side 29 i Rambølls rapport vedr. DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen, hvor spørgsmålet om DSB's BST beskrives. Her beskrives bl.a. baggrunden for lukningen af DSB's egen BST. Endvidere fremgår det, at DSB siden lukningen har været tilmeldt et BST-center – det nuværende JobLiv Danmark. På baggrund mener jeg ikke, at det er kritisabelt, at DSB har lukket sin egen BST.

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

DSB har oplyst, at der ikke har været foretaget luftmålinger for asbest siden 1999.

De foreløbige undersøgelser tyder på, at passagerne ikke i væsentlig grad har været udsat for asbest, og slet ikke i et omfang, der kan gøre passagerne syge. For at være helt sikre, er DSB i samarbejde med Jobliv Danmark og en gruppe



eksperter indenfor arbejdsmedicin i gang med en såkaldt eksponeringsundersøgelse, der skal afdække medarbejdernes evt. udsættelse for asbest. I den forbindelse vil også togpersonalets udsættelse blive belyst, og dermed også risikoen for DSB's kunder. Det skal dog bemærkes, at togpersonalet generelt har opholdt sig væsentligt længere tid i togene end passagererne, hvorfor den eventuelle risiko for passagererne alt andet lige må antages at være væsentligt mindre end den eventuelle risiko for togpersonalet.

*11) Kan jeg få en garanti af ministeren, i forhold til at alle de tog, der fra i dag af kører på danske jernbaner, ikke kører med asbest?*

DSB har - for så vidt angår S-tog - oplyst, at der nu udelukkende forefindes 4. generations S-tog, som ikke indeholder asbest. De sidste 2. generations S-tog venter i øjeblikket på værkstedsområdet til at blive transporteret til skrotning.

Alt DSB's materiel til fjern- og regionaltrafik er fri for asbest, og der er derfor heller ingen tog med asbest, som vil kunne anvendes i en nødkøreplan.

Samlet set kan det på baggrund af DSB's oplysninger konkluderes, at DSB ikke længere udfører passagerdrift med tog, der indeholder asbest.

For så vidt angår asbest i øvrigt togmateriel skal der henvises til pkt. 5 på side 12 og 13 i Arbejdstilsynets redegørelse om Arbejdstilsynets tilsyn med asbest på togområdet fra januar 2007. Heraf fremgår, at: "der fortsat en del virksomheder, der enten har mistanke om, at der er asbest i dele af deres ældre tog, eller som rent faktisk har fundet asbest i varierende omfang i deres tog. I de sidstnævnte situationer er isoleringen eller indkapslingen af asbesten dog stadig intakt, og asbesten udgør derfor ikke umiddelbart nogen risiko for de ansatte".

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

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 11.

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

DSB har oplyst, at den direkte arbejdsleder har såvel instruktions- som tilsyns- pligten med gennemførelsen af en arbejdsopgave. Det vil således også være arbejdslederen, medarbejderens direkte foresatte, som reelt har set eller burde have set at forseglingerne var krakeleret. Den normale praksis bør derfor være, at arbejdslederen tager initiativ til at få genforseglet eller repareret lækagen med anvendelse af de korrekte værnemidler etc. Ligeledes bør den normale praksis være, at arbejdslederen orienterer sin nærmeste chef, dvs. chefen for værkstedet, om situationen. Chefen for værkstedet er medlem af Sikkerhedsud-



valget og bør orientere herom såvel i værkstedets sikkerhedsgruppe som i direktørområdet sikkerhedsudvalg.

Side 7/16

Det kan sammenfattende konkluderes, at den samlede linieledelse skal reagere, når de er bekendt med et arbejdsmiljøforhold, som strider mod lovgivningen. Dette er beklageligvis ikke sket i relation til asbest, hvilket også fremgår af Rambøllrapportens konklusioner vedrørende værkstedsområdet om blandt andet fyraftensakkord, jf. side 74 sidste afsnit i Rambølls rapport vedr. DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen.

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

Indledningsvis skal det bemærkes, at asbesten ikke udgør en sundhedsrisiko så længe det er forseglet. Sundhedsrisikoen opstår først i det tilfælde, at der opstår brud på forseglingen.

DSB har haft en registrering af tog med asbest inden for såvel fjern- og regionaltoget som S-tog.

Der har desværre været en enkelt fejl i denne registrering, idet en enkelt vogn er blevet omlitret fra et nummer med asbest til et nummer uden asbest. Dette beklager DSB naturligvis. For en uddybende redegørelse for sagen vedr. den omlitrede togvogn henvises der til nedenstående svar på spørgsmål 28.

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

DSB har oplyst, at en meget stor del af DSB, nemlig DSB Produktion med ca. 4.000 medarbejdere allerede er arbejdsmiljøcertificeret, og har været det siden 2003.

Det bemærkes i øvrigt, at arbejdsmiljøcertificering ikke nødvendigvis er det eneste rigtige svar på, hvordan man undgår at komme i en lignende situation. Det vigtige er, at der bliver arbejdet systematisk med arbejdsmiljøarbejdet. Dette kan også ske på anden vis end ved certificering. DSB har igangsat et arbejde, der skal analysere, hvordan DSB bedst muligt systematiserer arbejdet. Jeg vil afvente resultatet af dette arbejde, før der eventuelt stilles krav om en arbejdsmiljøcertificering af DSB.

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



Som nævnt under besvarelsen af spørgsmål 1 har DSB allerede et godt samarbejde med de faglige organisationer om håndtering af asbestsagen. Dette samarbejde suppleret med bistanden fra arbejdsmedicinerne, har til opgave at finde den bedst mulige løsning primært for de involverede medarbejdere. Med denne håndtering bliver medarbejdere, såvel nuværende som tidligere, tilgodeset mest muligt.

Desuden kan jeg oplyse, at overlæge Peter Jacobsen fra Bispebjerg Hospital den 5. februar 2007 skrev til mig og oplyste, at en gruppe sagkyndige har gennemgået den foreliggende viden om asbestproblemer i S-togene på to møder den 19. december 2006 og den 18. januar 2007. På baggrund heraf foreslås det, at der ikke træffes beslutning om helbredsundersøgelser før gruppen af sagkyndige har haft lejlighed til at udarbejde et notat, som gennemgår den samlede problemstilling ud fra en sundhedsmæssig synsvinkel. Det anføres, at begrundelsen for at være tilbageholdende er, at helbredsundersøgelser kan forvolde mere skade end gavn. Det forventes, at notatet vil foreligge i begyndelsen af marts. Jeg skal henholde mig til disse sagkyndiges vurdering af sagen.

*17) DSB har lidt under manglende materiel, og fra tid til anden bliver der bl.a. iværksat nødkøreplaner, hvor man er nødt til at indsætte ældre materiel. Har ministeren vished for, at man ikke risikerer i sådan et nødstilfælde at komme til at sætte materiel ind, som indeholder asbest?*

DSB har - for så vidt angår S-tog - oplyst, at der nu udelukkende forefindes 4. generations S-tog, som ikke indeholder asbest. De sidste 2. generations S-tog venter i øjeblikket på værkstedsområdet på at blive transporteret til skrotning. S-tog har ingen muligheder for at indsætte andet materiel i forbindelse med nødkøreplaner end 4. generations S-tog.

Alt DSB's materiel til fjern- og regionaltrafik er fri for asbest, og der er derfor heller ingen tog med asbest, som vil kunne anvendes i en nødkøreplan.

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

Der henvises til svaret på spørgsmål 6.

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

Der henvises til svaret på spørgsmål 7.

*20) Hvad er forklaringen på, at teknisk direktør og øverst ansvarlige for sikkerhedsarbejdet i DSB S-tog, Kirsten Kornerup i december 2006 siger, at hun*





*ikke har hørt om problemer med asbest siden 2000, når hun selv har deltaget i et møde i 2003, hvor et asbestproblem kommer op?*

DSB har oplyst, at den tekniske direktør deltog i et møde i et lokalt sikkerhedsudvalg den 2. september 2003. Den tekniske direktør deltog som gæst i mødet med det formål at orientere om og drøfte arbejdsmiljøområder for lokomotivførerne vedrørende 4. generations S-tog. Den tekniske direktør var til stede under hele mødet, men deltog kun i debatten vedrørende 4. generations S-tog, idet de øvrige emner blev betragtet som almindelige driftsopgaver for værkstedschefen.

Den tekniske direktør erindrede derfor ikke, at asbest havde været et punkt på dagsordenen for et møde, som hun deltog i, i 2003.

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

Det fremgår af Rambøll Rapporten afsnit 8.4.3, at mange af de konstaterede asbestproblemer forekommer højst at være nået frem til den lokale sikkerhedsgruppe eller andre steder internt på værkstederne, hvilket er forklaringen på, at man ikke har orienteret ministeriet på et tidligere tidspunkt.

Efter at asbestproblemets alvorlige karakter er blevet bekendt, har DSB og Transport- og Energiministeriet været i tæt dialog omkring emnet.

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

DSB har oplyst, at informationerne fra Arbejdsskadestyrelsen er gået til det lokale tjenestested. Her er oplysningerne i nogle tilfælde gået til sikkerhedsorganisationen, i andre tilfælde til personaleakten, men fælles er, at de ikke er blevet registreret i et centralt system. Fremadrettet har DSB besluttet at samle samtlige anmeldelser om arbejdsbetingede lidelser centralt i DSB. En gang årligt vil det forgangne års anmeldelser blive drøftet i DSB's hovedsikkerhedsudvalg, Arbejdsmiljørådet. De lokale sikkerhedsudvalg vil løbende behandle de enkelte anmeldelser.

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

De 23 sager (én er blevet eftersendt til Arbejdsskadestyrelsen), hvor medarbejdere eller tidligere medarbejdere har fået erstatning, drejer sig om følgende tilfælde:



- 19 medarbejdere fra de tidligere Centralværksteder i København og Århus
- 1 lagermedarbejder fra et værkstedslager, der opbevarede asbest
- 1 rangermedarbejder
- 1 portør
- 1 værkfører fra S-togsværkstedet i Tåstrup

De 19 medarbejdere fra Centralværkstederne har alle arbejdet i direkte forbindelse med asbest f.eks. ved isoleringsarbejde på rør og kedler. Arbejdet er primært foregået op gennem 1940'erne, 1950'erne og 1960'erne. De personer, der har fået erstatning, er alle født i perioden 1908 til 1937.

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

Baggrunden for, at DSB nedlagde sin BST fremgår af side 29 i Rambølls rapport vedr. DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen fra januar 2007.

DSB har oplyst, at sikring af viden om arbejdsmiljø er sket ved følgende tiltag:

- Lovmæssig uddannelse af sikkerhedsorganisationen
- Obligatorisk arbejdsmiljøkursus for øvrige ledere
- Omfattende budget og forbrug af ekstern autoriseret arbejdsmiljørådgivning hos bl.a. Jobliv Danmark, som ved nedlæggelsen af BST fik overdraget nogle af de tidligere medarbejdere fra BST.
- Koordinerende arbejdsmiljøafdeling i DSB med faglige kompetencer inden for såvel fysisk som psykisk arbejdsmiljø

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

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 10.

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

Som jeg orienterede Trafikudvalget om i december 2006 i mit svar på spørgsmål S 1500, kontrollerer Trafikstyrelsen i forbindelse med certificering af DSB S-tog, at DSB S-tog har såvel normer for vedligehold af det rullende materiel som beskrivelser af, hvordan gennemførelse af vedligeholdelse med et sikker-



hedsmæssigt indhold registreres. Det er i alle tilfælde den enkelte virksomheds ansvar, at normer og beskrivelser er egnede og fyldestgørende, og at virksomheden i praksis opfylder det, de beskriver.

Trafikstyrelsen og tidligere Jernbanetilsynet har fra 1996 primært haft ansvar for at føre tilsyn med de jernbanesikkerhedsmæssige forhold, mens Arbejdstilsynet har ansvaret for arbejdsmiljøet.

En samarbejdsaftale mellem det daværende Jernbanetilsyn og Arbejdstilsyn skaber grundlaget for det konkrete samarbejde og den konkrete grænsedragning de to myndigheder imellem. Aftalen er indgået i 1999 og er også i dag grundlaget for samarbejdet mellem det nuværende Trafikstyrelse og Arbejdstilsyn. Der kan henvises til At-cirkulæreskrivelse nr. 1 - 2000.

Af cirkulæret fremgår bl.a., at Trafikstyrelsen fører trafiksikkerhedsmæssige tilsyn med de ansattes helbred som forudsætning for at udføre arbejdet forsvarligt, mens Arbejdstilsynet fører tilsyn med sikkerhed og sundhed for de personer, der er beskæftiget ved jernbanedrift, herunder blandt andet arbejdets udførelse i relation til den ansattes sikkerhed og sundhed, stoffer og materialer samt arbejdstøj og personlige værnemidler.

Med jernbanesikkerhedsdirektivets optagelse i dansk lov pr. 1. februar 2006 og vedtagelse af et ændringsdirektiv om interoperabilitet inden for jernbanesektoren, som er optaget i dansk lov den 20. april 2006, er der sket visse ændringer af Trafikstyrelsens kompetenceområder, idet interoperabilitet ud over sikkerhed og teknisk komabilitet også omfatter visse aspekter af miljø og sundhed. Det kan således ikke udelukkes, at f.eks. passagerers sundhed bliver et arbejdsområde for Trafikstyrelsen.

Den europæiske udvikling inden for jernbanereguleringen forventes dog, når det drejer sig om sundhed, fortsat at koncentrere sig om dels de ansattes arbejdsmiljø, som Arbejdstilsynet, jf. dansk lovgivning fører tilsyn med, og dels de ansattes helbred som forudsætning for at udføre arbejdet forsvarligt, som Trafikstyrelsen fører tilsyn med.

For så vidt angår de ansatte sikkerhed og sundhed kan det oplyses, at det fremgår af præamplens til jernbanesikkerhedsdirektivet, at der med sikkerhedsledelsessystemerne bør tages hensyn til bl.a. disse forhold (præamplens punkt 14).

Trafikstyrelsen har, i forbindelse med sin udmøntning af jernbanesikkerhedsdirektivet, pr. 15. januar 2007 offentliggjort to nye bekendtgørelser for henholdsvis sikkerhedscertifikat for jernbanevirksomheder og sikkerhedsgodkendelser for infrastrukturforvaltere, og disse omhandler bl.a. sikkerhedsledelsessystemer jævnfør EUs krav på området.

Trafikstyrelsen er pt. i gang med at udarbejde vejledninger for begge bekendtgørelser, og disse vil bl.a. påpege, at der i sikkerhedsledelsessystemet bør tages



hensyn til iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed under arbejdet, som det er reguleret af anden lovgivning.

Dette medfører ingen ændringer i fordelingen af myndighedsopgaverne, idet Arbejdstilsynet fortsat er myndighed for alle forhold, der vedrører arbejdstagernes sikkerhed og sundhed. Trafikstyrelsens rolle vil i den forbindelse alene være ved tilsyn med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystem at tilse, at virksomhederne har etableret kontakt til Arbejdstilsynet. Der ændres således ikke i fordelingen af myndighedsopgaverne, som det er fastlagt i aftalen mellem Arbejdstilsynet og Jernbanetilsynet (jf. At-cirkulæreskrivelse nr. 1 - 2000).

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

DSB har oplyst, at det er korrekt, at lokomotivførere ved DSB S-tog ikke under deres uddannelse er blevet informeret om og instrueret i behandlingen af asbest i S-togene. DSB S-tog har vurderet, at det ikke har været nødvendigt at uddanne lokomotivførerne i dette, fordi asbesten var forsegleet i de S-tog, som indeholdt asbest. Endvidere blev der indført faste kontrolprocedurer i værkstedet med henblik på at kontrollere, om der var brud på forseglingen. Lokomotivførerne skulle derfor ikke kunne komme i berøring med asbest under udførsel af deres normale arbejde.

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

DSB har oplyst, at man indtil den 23. november 2006 kørte rundt med et S-togsæt bestående af fire vogne, hvoraf én vogn senere viste sig at indeholde asbest (FS 7293). Togsættet blev sendt på værksted den 23. november 2006 pga. en fejl (i bremseflader på hjulene) og blev slettet fra listen over aktive togsæt.

Angående denne ene vogn oplyses det, at vognen blev beskadiget i 1978 og efterfølgende ombygget. I 1980 blev vognen koblet sammen med 3 andre vogne og sat i drift med et nyt nummer (en såkaldt omlitrering). Desværre var det valgte vognnummer fra en tidligere levering fra 1976, som var asbestfri. Asbestvognen blev således indsat i et togsæt af vogne uden asbest. På basis af dette vognnummer havde S-tog tilbage i 1980 registeret, at alle fire vogne i dette togsæt var asbestfri.

Den 8. december 2006 blev DSB opmærksom på den omtalte omlitrering, og at vognen derfor formentligt indeholdt asbest. Togsættet var allerede på det tidspunkt taget permanent ud af passagerdrift.

For at sikre, at ingen vogne i de 12 øvrige 2. generations togsæt kørte rundt med et forkert nummer – og dermed måske også asbest – valgte DSB S-tog den



8. december 2006 at tage alle 2. generations S-tog ud af drift. Det sidste tog i drift blev kørt som materieltog (uden passagerer) den 9. december 2006 fra Hovedbanen til Taastrup. Dagen forinden havde toget kørt med passagerer indtil kl. 20.

For at få verificeret at der ikke var asbest i de tilbageværende 2.generations S-tog, blev Jobliv Danmark bestilt den 8. december 2006 til at foretage materialeprøver. Den 20. december 2006 oplyste Arbejdstilsynet, på baggrund af JobLiv Danmarks analysearbejde, at de resterende 12 2. generations toge kunne sættes i drift igen, da de ikke indeholdt asbest. Der har således ikke siden den 23. november været S-tog indeholdende asbest i passagerdrift.

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

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 6.

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

Der henvises til Rambøllrapportens konklusion side 2 og 3 - som underbygges af hovedrapportens afsnit 8.2.1 side 72 (S-tog) og afsnit 8.2.2 side 76 (fjern- og regionaltoget).

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

Der henvises til Arbejdstilsynets redegørelse om Arbejdstilsynets tilsyn med asbest på togområdet fra januar 2007.

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

Der henvises til Rambøllrapportens konklusion side 5 - som underbygges af hovedrapportens afsnit 6.5 side 32-34 samt 8.4 side 79-83.

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

Der henvises til Rambøllrapporten side 72 afsnit 2 til side 73 afsnit 1.



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

Der henvises til Rambøllrapportens konklusion side 2 og 3 - som underbygges af hovedrapportens afsnit 8.2.1 side 72 (S-tog) og afsnit 8.2.2 side 76 (fjern- og regionaltoget).

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

Der henvises til Rambøllrapportens konklusion side 3 og 4 - som underbygges af hovedrapportens afsnit 8.2.1 side 71-75 og afsnit 8.2.2 side 75-78.

36) *I hvilket omfang har DSB sikret sig, at DSB lokoførere, medarbejdere på DSB værksteder, rengøringspersonale og evt. andet personale som har haft omgang med asbest har fået den nødvendige information og instruktion i omgangen med asbest som fremgår af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 660 af 24. september 1986 som ændret af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 139 af 23. marts 1987, Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 984 af 11. december 1992 og Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 288 af 17. maj 1998?*

Der henvises til Rambøllrapportens konklusion side 2-4 - som underbygges af hovedrapportens afsnit 8.2.1 side 71-75 og afsnit 8.2.2 side 75-78.

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

Der henvises til Rambøllrapportens konklusion side 2-4 - som underbygges af hovedrapportens afsnit 8.2.1 side 71-75 og afsnit 8.2.2 side 75-78.

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

Der henvises til Arbejdstilsynets rapport fra januar 2007.

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

Der henvises til Arbejdstilsynets rapport fra januar 2007.



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

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 24.

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

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 15. På den baggrund er det vurderingen, at DSB har igangsat et fornuftigt arbejde for at forbedre arbejdsmiljøforholdene, hvorfor jeg ikke umiddelbart vil stille krav om, at hele DSB bliver arbejdsmiljøcertificeret.

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

DSB har oplyst, at udover de sager, der håndteres under AES (gennem Arbejdsskadestyrelsen), er DSB ikke bekendt med, at der været rejst sager om ansvar overfor DSB i arbejdsskadesager efter udsættelse for asbest.

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

DSB har oplyst, at dette er sket løbende på kvartalsmøderne i de respektive sikkerhedsudvalg i DSB.

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

DSB har oplyst, at man i slutningen af marts måned vil udsende en vejledning, der er lavet af arbejdsmedicinerne til tidligere og nuværende medarbejdere. Af vejledningen vil det fremgå, i hvor høj grad de enkelte medarbejdergrupper har været udsat for asbest, og om det har været i en grad, der giver forhøjet risiko for asbestrelaterede sygdomme og oplysninger om evt. helbredsundersøgelse.

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

I sager om arbejdsmiljø er det DSB's daglige ledelse, der er ansvarlig. Det har derfor også været op til DSB's daglige ledelse at drage de nødvendige konsekvenser i sagen. I den forbindelse skal der henvises til DSB's pressemeddelelse af 29. januar 2007, hvor det fremgår, at den administrerende direktør i DSB S-tog er blevet bedt om at fratræde sin stilling med øjeblikkelig virkning, som følge af hans manglende indgriben i forbindelse med håndteringen af asbest i organisationen helt op til i dag.

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



Der henvises til svaret på spørgsmål 5.

Side 16/16

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

DSB har oplyst, at der fra centralt hold i DSB ikke er kendskab til tidligere medarbejdere, der er døde af lungekræft eller lungehindekræft ud over de tidligere nævnte dødsfald.

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

Jeg skal gøre opmærksom på, at Transport- og Energiministeriet ikke er blevet kontaktet af Arbejdsskadestyrelsen vedr. anerkendelse af asbestrelaterede lidelser hos DSB ansatte. I øvrigt skal der gøres opmærksom på, at det i sager om arbejdsmiljø er DSB's daglige ledelse, der er ansvarlig. Det har derfor også været op til DSB's daglige ledelse at drage de nødvendige konsekvenser i sagen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen