



## Talepapir til brug ved samråd om asbest i Trafikudvalget den 27. februar 2007

---

### **Spørgsmål**

*"Ministeren bedes på baggrund af Rambølls rapport om DSB's efterlevelse af asbestlovgivningen, besvare de spørgsmål, som er blevet rejst af Trafikudvalgets medlemmer i forlængelse af samrådet den 14. december 2006"*

Med formandens tilladelse skal jeg indledningsvis henlede opmærksomheden på den skriftlige besvarelse af udvalgets spørgsmål, som jeg for nyligt har fremsendt.

Jeg vil gerne starte med at opridse et par af de konklusioner, som jeg finder væsentligst i min skriftlige besvarelse.

Herefter vil jeg redegøre for, hvordan jeg mere overordnet ser sagen om asbest i DSB's tog.

### **Redegørelse for væsentligste konklusioner**

For det første finder jeg det positivt, at 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 indirekte risikoen for DSB's kunder, da togpersonalet opholder sig samme sted som kunderne.

Desuden er jeg tilfreds med, at der ikke længere kører tog rundt med forseglede asbest.

Dette svarer til, hvad jeg havde fået oplyst forud for samrådet den 14. december 2006, og hvad jeg videregav til udvalget.

Denne sag har dog beklageligvis også vist, at DSB på en række områder ikke



har overholdt lovgivningen i forbindelse med håndteringen af arbejdet med asbest.

Dette har DSB taget konsekvensen af ved at bede direktøren for DSB S-tog om at fratræde sin stilling med øjeblikkelig virkning.

Dette er dog i sig selv ikke nogen garanti for, at vi ikke kommer ud for lignende sager fremover.

For at forebygge dette har DSB igangsat et arbejde, der skal analysere, hvordan DSB bedst muligt systematiserer arbejdet med arbejdsmiljøet.

Dette finder jeg meget positivt.

Endeligt er det også positivt, at DSB i samarbejde med arbejdsmedicinere har igangsat et arbejde med at vurdere, hvordan man bedst muligt tager hånd om de medarbejdere, der er nervøse for,



om de er blevet syge af at arbejde med asbest.

***Viden om asbest i ministeriet***

Der har været stor fokus på, hvilken viden om asbest i tog, mit ministerium har været i besiddelse af.

Dette har jeg som bekendt redegjort for i min redegørelse af 8. februar 2007.

***Vedr. henvendelse fra oktober 2006***

Det fremgår bl.a. af redegørelsen, at der den 18. oktober 2006 indkom en e-mail til ministeriet fra en tidligere ansat i DSB, om bl.a. brudte asbestforseglinger i DSB S-tog.

Det har fremgået af medierne, at ministeriet intet gjorde ved denne henvendelse. Det kan jeg dog fuldstændigt afvise.

Der er således foretaget en grundig sagsbehandling af henvendelsen for at kunne give borgeren et så godt og fyldestgørende svar som muligt.



***Vedr. manglende orientering om henvendelse ifm. samråd***

Det har desuden været kritiseret, at jeg i forbindelse med samrådet den 14. december 2006 ikke oplyste om denne henvendelse.

Det skal jeg naturligvis beklage.

På det tidspunkt var jeg dog ikke klar over henvendelsen.

Forklaringen er, at henvendelsen blev journaliseret på ministeriets personsager.

Denne del af ministeriets journal er kun begrænset tilgængelig, pga. de fortrolige, personlige oplysninger, som sagerne typisk indeholder.

I forbindelse med samrådet den 14. december 2006 blev der ikke søgt efter eventuelle henvendelser om asbest i personsagerne.



Det må desværre påregnes, at den slags kan ske i et stort system som Transport- og Energiministeriet, hvor der håndteres meget store sagsmængder dagligt.

Sagen har dog givet anledning til, at ministeriet har skærpet sin praksis i denne slags sager, så det sikres, at alle sager gennemgås ved sådanne søgninger.

***Ministerens  
ageren på  
oplysninger om  
asbest i DSB's tog***

Spørgsmålet er så, om jeg eller nogen af mine forgængere burde have reageret, da man fik viden om, at der fandtes asbest i DSB's tog.

Her skal jeg gøre opmærksom på, at asbesten ikke udgør en sundhedsrisiko, så længe det er forseglet. Sundhedsrisikoen opstår først i det tilfælde, at der opstår brud på forseglingen.



Desuden vil jeg gerne redegøre nærmere for, hvordan ansvarsfordelingen er i den slags sager.

***Vedr. selskabers  
ansvar i forhold  
til den daglige  
drift***

Som bekendt er DSB en selvstændig offentlig virksomhed.

Det betyder, at det umiddelbare ansvar for den daglige drift er overført til selskabets bestyrelse og direktion, der varetager ledelsen af DSB.

DSB S-tog er et datterselskab af DSB, og bestyrelsen for DSB S-tog er udpeget af bestyrelsen for DSB.

I sager om arbejdsmiljø er det ikke bestyrelsen, men den daglige ledelse, der er ansvarlig, da der eksisterer et såkaldt linjeansvar.

Det har derfor også været op til DSB's daglige ledelse at drage de nødvendige konsekvenser i denne sag.



Dette har bl.a. medført, at ansvaret for sikkerhed og arbejdsmiljø i DSB og DSB S-tog fremover placeres direkte under DSB's administrerende direktør.

*Arbejdstilsynets  
ansvar i forhold  
til DSB*

For så vidt angår spørgsmålet om tilsyn med arbejdsmiljøet i DSB, så kan jeg oplyse, at i perioden fra 1985 til 1996 skulle DSB selv føre tilsyn med en del af arbejdsmiljøet.

DSB skulle bl.a. føre tilsyn med det rullende togmateriel.

DSB's tilsyn var imidlertid underkastet Arbejdstilsynets kontrol.

Den 15. december 1996 blev Arbejdstilsynets tilsyn med DSB normaliseret.

Det betyder, at Arbejdstilsynet herefter har kunnet håndhæve arbejdsmiljølovgivningen i fuldt omfang





i forhold til DSB og bl.a. afgive påbud m.v.

Dermed blev tilsynet med DSB ligestillet med det tilsyn, der føres med andre virksomheder.

Det ændrer dog ikke ved, at det er DSB og DSB alene, der er forpligtet til at sikre, at arbejdsmiljøforholdene i DSB er sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarlige. Tilsynsopgaven er således ikke ansvarspådragende ved fejl i DSB.

Arbejdstilsynet har i øvrigt offentliggjort en redegørelse om deres tilsyn med asbest på togområdet i december 2006 og en supplerende redegørelse i januar i år.

Hvis der er yderligere spørgsmål til denne side af sagen, kan jeg henvise til disse redegørelser.



***Ministerens  
ansvar i forhold  
til DSB***

Jeg varetager på statens vegne ejerskabet af en række selskaber herunder DSB

Mit umiddelbare ansvar er at udpege en kompetent bestyrelse.

Derudover fører jeg et overordnet tilsyn med DSB's økonomi.

Det bliver primært gjort på kvartalsmøderne med DSB's bestyrelsesformand og administrerende direktør.

I henhold til DSB-loven, fører jeg desuden tilsyn med, at DSB efterlever bestemmelserne i loven om DSB.

Herudover fører Transport- og Energiministeriet et tilsyn med, at gældende regler overholdes på de områder, hvor der ikke gælder et lovbestemt tilsyn.



Som allerede nævnt har Arbejdstilsynet i henhold til arbejdsmiljøloven ført et normalt tilsyn med arbejdsmiljøet i DSB siden 1996.

Til brug for ministeriets tilsyn med DSB kan jeg og ministeriet til hver en tid få udleveret de oplysninger fra DSB, som vi ønsker.

I en sag som denne, hvor jeg ikke har været orienteret om problemerne med brudte asbestforseglinger i togene, har jeg dog selvsagt ikke haft noget grundlag for at betvivle, at DSB overholdt reglerne på området.

*Vedr.  
helbredsundersø-  
elser*

Til sidst vil jeg gerne orientere om, 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.



Denne undersøgelse er iværksat i samarbejde med DSB.

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.