

**Emne:** Svar på henvendelse om aktindsigt pr. 17.7.14 journal nummer 14-044726  
**Dato:** mandag den 28. juli 2014 kl. 14.48.32 Centraleuropæisk sommertid  
**Fra:** K&S - Sikkerhedsuddannelser  
**Til:** Sikkerhed, K&S - Sikkerhedsuddannelser, Dir-sek  
**Cc:** Annacarina Staunstrup, Transportministeret Søren Sandorf, Bjørn From  
**Kategori:** Banedanmark KLAGE

Til Administrerende Direktør og Sikkerhedsansvarlig Jesper Ravn

Hermed svar på henholdsvis spørgsmål af 17.7.14, samt i andet dokument akt indsigt, som indeholde 3 punkter kaldet a, b og c, men en eller 2 akt lister for hver.

Med venlig hilsen

**Lone Gregersen**

Teamleder Infra- og Styringsuddannelse

**Banedanmark**

Kvalitet og Sikkerhed

Amerika Plads 15

2100 København Ø

T: +45 8234 9322 | M: +45 2615 1894

[log@bane.dk](mailto:log@bane.dk)

[www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk)

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

---

**Fra:** Sikkerhed [mailto:Sikkerhed@ravn-bane.dk]

**Sendt:** 17. juli 2014 00:09

**Til:** K&S - Sikkerhedsuddannelser

**Cc:** Annacarina Staunstrup; Transportministeret Søren Sandorf; Bjørn From

**Emne:** Re: Svar: Rangerleder og certifikat

Kære K&S Uddannelse

Jeg har en række spørgsmål jeg ønsker besvaret:

1. Fra hvornår vil Rangerledere være certifikatbelagte?
2. Hvordan er reglerne indtil Rangerledere er certifikatbelagte? For ankommer undertegnede som Lokomotivfører til en station jeg ikke har certifikat til, så kan jeg bestille en Rangerleder, som så kan sætte sig ind i lokalkendskabet, og rangere med mit arbejdskøretøj. Men dette må jeg ikke, selvom jeg har de samme uddannelser, og endda flere end Rangerlederen.
3. Hvilke andre Lokomotivføreres certifikater har i annulleret?
4. Flere firmaer har Lokomotivførere med gyldige certifikater UDEN at de har godkendt litrauddannelse, hvilke regler gælder for dem?
5. Flere firmaer har Lokomotivførere med mere end 6 års erfaring, og deres tidligere sidemandsoplæringer/litrauddannelser er alene årsagen til at i har udstedt certifikat. Men jeg har 3 Lokomotivførere med samme tjenestealder, så hvad er årsagen til at de har fået annulleret deres

- certifikater?
6. Flere firmaer har Lokomotivførere der slet ikke har bestået prøve for Litra, men de har gyldige certifikater. Hvad skyldes dette?
  7. Flere af mine Lokomotivførere har fået udstedt certifikat sidst i februar 2014 med godkendt litra. Efterfølgende har Banedanmark annulleret alle certifikater hos RAVN Bane ApS på baggrund af manglende Litra. Hvad er årsagen til, at K&S har valgt at annullere 10 certifikater hos RAVN Bane ApS, når Banedanmark ikke har godkendte litrauddannelser (ud over den 10T litrauddannelse der blev godkendt for ca 3 uger siden), men alligevel har ca 150 certifikater på egne Lokomotivførere der er gyldige?
  8. Er Banedanmark Kvalitet & Sikkerhed klar over, at det er alment kendt, at K&S er ude efter RAVN Bane ApS? Selv vores konkurrenter har bemærket dette!
  9. Hvad er årsagen til at man ikke forhørte sig i branchen før man udrullede de nuværende regler?

Jeg vil hermed begære om **aktindsigt** på følgende:

Mails vedrørende RAVN Bane ApS eller Jesper Ravn sendt internt i Banedanmark K&S i perioden fra september 2013 og frem til d.d.

Årsagen er at jeg vil have svar på om der er tale om forskelsbehandling og diskriminerende behandling.

Oversigt over den eller de personer der har været forfatter til "Uddannelseskompedit", "retningslinjer for infrastrukturkendskab" samt "Retningslinjer for litrauddannelsen".

Årsagen er at Banedanmarks personale der skal håndhæve disse regler, helst ikke vil kendes ved dem, og derfor påstår at det er Trafikstyrelsen der har lavet disse regler.

Oversigt over samtlige certifikater Banedanmark har udstedt, og dokumentation for at der er gyldige litrauddannelser for alt.

Dette skyldes at jeg vil sikre mig, at forskelsbehandling ikke forekommer.

Til orientering:

- Undertegnede er ikke en skidt person. Jeg har ikke ondsindede hensigter og søger ikke særbehandling.
- Jeg ønsker en retfærdig behandling på linje med øvrige entreprenørvirksomheder.
- Jeg har ved adskillige lejligheder kunne dokumentere, at K&S ikke følger lov om offentlig forvaltning.
- Jeg vil påpege, at jeg som privat ejet virksomhed, kan gøre og sige en hel del ting.
- Endvidere vil jeg minde om at Banedanmark er en offentlig forvaltning, og at i som virksomhed er underlagt nogle andre regler.
- Jeg ved, ligesom hele branchen ved, at K&S ikke er rettidig med udformning af regler. For hvorfor har K&S så ikke fået styr på egne litrauddannelser?
- Det er frygteligt, at vide at jeg kommer i et dårligt lys over for Banedanmark, selvom jeg blot klager over forskelsbehandling. Med andre ord bliver min forretning ramt af restriktioner (annullerede certifikater) fordi jeg klager.

**Med venlig hilsen**

**Kind regards**

**Mit Freundlichen Grüßen**

**Jesper Ravn**

Adm. Direktør/Sikkerhedsansvarlig

**RAVN Bane ApS**  
**Smedeland 28**  
**2600 Glostrup**

**Tel: +45 3111 6660**  
**Dir: +45 3111 6666**  
[www.ravn-bane.dk](http://www.ravn-bane.dk)

**Fra:** K&S - Sikkerhedsuddannelser <[ks-udd@BANE.dk](mailto:ks-udd@BANE.dk)>

**Dato:** tirsdag den 15. juli 2014 13.41

**Til:** Jesper Ravn <[sikkerhed@ravn-bane.dk](mailto:sikkerhed@ravn-bane.dk)>

**Emne:** Svar: Rangerleder og certifikat

Til hr. Administrerende direktør og sikkerhedsansvarlig J. Ravn

Tak for Deres henvendelse som berører en problemstilling, der er affødt af, at man reelt kan være rangerleder omfattet af to forskellige regelsæt nemlig bekendtgørelse 985 samt retningslinjer for infrastrukturkendskab <http://www.bane.dk/hentmedie.asp?filID=16815> eller Retningslinjer for Infrastrukturuddannelse.

Som udgangspunkt er det dog vigtigt at fastslå, at der ingen forskel er på kravene til selve kompetencen lokalkendskab jf. SR § 3 og uddannelsesbeskrivelserne.

Kravene er fuldstændig identiske i forhold til den FAGLIGE del. Det vil sige, at det på ingen måde skal forstås således, at der er tale om "slappere" faglige krav til lokalkendskab for en rangerleder, som ikke selv fremfører køretøjet.

Forskellen ligger i den administrative del – først og fremmest i, at der for lokomotivførere er krav om certifikat og prøve jf. bekendtgørelse 985, det er endnu ikke tilfældet for rangerledere, som ikke samtidig fremfører køretøjet. Men som nævnt er kompetencekravet det samme uanset certifikat eller ej.

Banedanmark har vendt problemstillingen med Trafikstyrelsen på foranledning af Deres henvendelse. Banedanmark og Trafikstyrelsen er enige i, at der også administrativt må ensartes på området. Det vil betyde, at der fremover vil blive stillet de samme administrative krav til alle rangerledere. Det vil sige, at alle rangerledere fremover bliver certifikat belagt under en eller anden form.

Indtil da har Banedanmark som infrastrukturforvalter, og dermed ansvarlig for udmøntning af reglerne på egen infrastruktur, besluttet, at er en medarbejder omfattet af bekendtgørelse 985 som lokomotivfører, altså indehaver af et lokomotivførercertifikat, så gælder dokumentationskravet (certifikatet) også selvom man står "ude" på trinbrættet".

Dette er begrundet i, at der ingen forskel er i de faglige krav til en rangerleder uanset om man er "certifikat belagt" eller ej. Opfylder man de faglige krav, så må man også få pågældende station på sit certifikat.

Denne beslutning kan påklages til Trafikstyrelsen. De bedes dog indledningsvis sende Deres eventuelle klage til Banedanmark. Hvis klagen ikke giver Banedanmark anledning til at ændre sin beslutning, sender Banedanmark klagen samt sagens dokumenter, herunder Banedanmarks beslutning, til Trafikstyrelsen snarest og som udgangspunkt senest syv arbejdsdage efter modtagelsen af klagen hos Banedanmark.

For at ingen korrespondance skal blive forsinket her i ferietiden bedes al korrespondance i sagen, herunder eventuel klage, sendt til vores fælles postkasse [ks-udd@bane.dk](mailto:ks-udd@bane.dk),

Med venlig hilsen

Lone Gregersen

\*\*\*\*\*

**Fra:** K&S - Sikkerhedsuddannelser  
**Sendt:** 8. juli 2014 14:00  
**Til:** Sikkerhed  
**Emne:** Kvittering for forespørgsel

Til hr. Administrerende direktør og sikkerhedsansvarlig J. Ravn

Banedanmark kvitterer hermed for modtagelsen af deres forespørgsel.

Sagsbehandlingen ventes påbegyndt snarest, og de hører nærmere fra os senest efter 10 hverdage.

For at ingen korrespondance skal blive forsinket her i ferietiden bedes al korrespondance i sagen fremover sendt til vores fælles postkasse [ks-udd@bane.dk](mailto:ks-udd@bane.dk), som tjekkes dagligt.

Med venlig hilsen

Niels K. Jensen  
Sagsbehandler

\*\*\*\*\*

**Fra:** Sikkerhed [<mailto:Sikkerhed@ravn-bane.dk>]  
**Sendt:** 8. juli 2014 13:47  
**Til:** Lone Gregersen (LOG); Niels Kristian Lundberg Jensen (NKJ)  
**Cc:** Bjørn From; Martin Sørensen  
**Emne:** FW: Manglende produktion

Hej Lone og Niels

På baggrund af nedenstående mail fra Gert Bak Petersen, samt naturligvis selve episoden, har jeg følgende spørgsmål:

Hvordan kan det være at der skelnes imellem en SR1/RGL der har Lokomotivfører A Licens samt certifikat, og så en der er "bare" er SR1/RGL?

Uddannelsen, der giver det orange SR-Arbejdsleder legitimationskort, er nøjagtigt den samme, og der er derfor tale om diskrimination.

Vi er nødt til at have nogle klare og entydige regler på området, men de skal også give mening. Og det gør det ikke, når man er dårligere stillet som SR1/RGL såfremt man samtidigt har Lokomotivførerlicens og certifikat.

Tilliden til denne ekstra uddannelse burde trods alt vægte i den anden retning, således at Lokomotivførerlicens og certifikat gav udvidede beføjelser, hvis der skulle være forskel.

Helt konkret er det således, at grundet den særlige omstændighed, at RAVN Banes certifikater er blevet annullerede, så må Martin pludselig godt operere fuldt ud jf. Hans kompetence som SR1/RGL.

Dette virker yderst mærkværdigt.

**Med venlig hilsen**

**Kind regards**

**Mit Freundlichen Grüßen**

**Jesper Ravn**

Adm. Direktør/Sikkerhedsansvarlig

**RAVN Bane ApS**  
**Smedeland 28**  
**2600 Glostrup**

**Tel: +45 3111 6660**

**Dir: +45 3111 6666**

[www.ravn-bane.dk](http://www.ravn-bane.dk)

[sikkerhed@ravn-bane.dk](mailto:sikkerhed@ravn-bane.dk)

\*\*\*\*\*

**Fra:** "Gert Bak Petersen (GBPE)" <[GBPE@BANE.dk](mailto:GBPE@BANE.dk)>

**Dato:** tirsdag den 8. juli 2014 02.07

**Til:** Jesper Ravn <[info@ravn-bane.dk](mailto:info@ravn-bane.dk)>, Martin Sørensen <[Martin@ravn-bane.dk](mailto:Martin@ravn-bane.dk)>, "Knud Lindbæk Larsen (KLLA)" <[klla@bane.dk](mailto:klla@bane.dk)>, "Jørn Michaelsen (JRM)" <[JRM@BANE.dk](mailto:JRM@BANE.dk)>

**Cc:** "Lone Gregersen (LOG)" <[LOG@BANE.dk](mailto:LOG@BANE.dk)>, "Niels Kristian Lundberg Jensen (NKJ)" <[nkj@BANE.dk](mailto:nkj@BANE.dk)>

**Emne:** Manglende produktion

Hej

Årsagen til manglende produktion er en meget uheldig misforståelse mellem Martin og mig (Gert). Jeg spørger Martin om han har Tib 21 på sit certifikat hvortil han svare det har han ikke, og af den årsag beder jeg Martin og Ib om at indstille videre arbejde. Dette efter kommes og der køres mod Vejle igen. Under min afslutning med Ib i Fredericia finder jeg ud af at Martin og jeg har misforstået hinanden, da han fortæller mig at firmaets certifikat er inddraget.

Jeg beder dem om at indstille arbejdet på Odense st. Kl 00:05. Vi ankommer til Fredericia 01:05 hvor vi skulle skilles og der skulle vi lige have regelsættet helt på plads, hvor det så fremkommer at vi har misforstået hinanden.

Af den årsag at vi var nået til Fredericia inden vi finder ud af at der var opstået en fejl kunne der ikke køres tilbage for at udfører arbejdet da alle sporspærringerne var afløst.

Da Martin ikke har certifikat kan han fungere som Sr arbejdsleder og rangerleder.

For at det ikke skal gentage sig skal jeg fremover bede om at se den udpegede rangerleders certifikat.

Jeg beklager meget det hændte

Hilsen

Gert Bak Petersen  
Tilsynsførende Kørelærer

Banedanmark  
Kvalitet & Sikkerhed  
Remisevej 2 7600 Struer  
M: +45 20194836  
[Gbpe@bane.dk](mailto:Gbpe@bane.dk)