

Emne: SV: Aktindsigt

Dato: onsdag den 25. marts 2015 kl. 14.30.08 Centraleuropæisk normaltids

Fra: Thomas Lynggaard Hjorth (TLHJ)

Til: Jesper Ravn

Til Ravn Bane ApS

Att.: Direktør Jesper Ravn.

Hermed skal Banedanmark besvare din aktindsigtsbegæring af 14. marts 2015. Dog bemærkes det indledningsvis, at Banedanmark ikke betragter sagen som en aktindsigtsbegæring, men som en forespørgsel vedrørende nærmere angivne omstændigheder i Banedanmark.

Dine enkelte spørgsmål kan besvares som følger:

1. **Hvorledes sikrer Banedanmark at egne Lokomotivførere vedligeholder strækninger og kompetencer?**

Reglerne herfor findes i "Retningslinjer for ny- eller generhvervelse samt vedligehold af infrastrukturkendskab" for lokomotivførere og rangerledere. Som oplyst på dialogmødet g.d., er reglerne i øjeblikket ved at blive revideret, men de regler, der omtales under dette punkt, vil ikke blive ændret.

Stræknings- og lokalkendskab samt rutine skal altid kunne dokumenteres. Det påhviler derfor hver enkelt lokomotivfører at føre logbog over de befærede strækninger, således at strækningskendskabet efterfølgende kan dokumenteres. Hver enkelt kørsel skal noteres i en personlig logbog, som skal føres på papir eller elektronisk. Lokomotivføreren skal under kørsel altid medbringe logbogen for de sidste 6 måneder, og logbogen skal på forlangende fremvises til Banedanmarks tilsynsførende eller undersøgelsesvagt.

2. **Hvorledes tages det med i beregning af vedligeholdelses intervaller, at vinterpausen betyder arbejdsstop?**

Reglerne for strækningskendskab er ens for årets 12 måneder.

3. **Da Banedanmark hævder at den øgede og ikke proportionelle frekvens for gennemkørsler af strækninger er af sikkerhedshensyn, så må Banedanmark have udarbejdet en risikovurderingen ved den stærkt øgede frekvens i antallet af kørsler uden ATC, hvilket jeg gerne vil have aktindsigt i?**

Der er ikke udfærdiget en egentlig, fysisk risikovurdering. Banedanmark kan oplyse, at retningslinjerne for infrastrukturkendskab er baseret på mange års erfaring med sikkerhed inden for jernbanevirksomhed. Jeg skal for god ordens skyld erindre om, at Trafikstyrelsen har godkendt disse retningslinjer i forbindelse med en konkret klagesag, jf. afgørelse af 25. april 2014.

Af samme afgørelse fremgår, at reglerne gælder for både eksternt og internt personel.

4. **Eftersom at Banedanmark har udtrykt, at omstruktureringen ved at flytte ansvaret for reglerne for Lokomotivførere fra Kvalitet & Sikkerhed til HR Drift, hvorfor er medarbejderne der var ansvarlige for reglerne så fulgt med?**

Banedanmark kan ikke kommentere interne, personalemæssige forhold.

5. **Har Banedanmark fået godkendt Retningslinjer for Litrakendskab og Retningslinjer for Strækningskendskab af Trafikstyrelsen?**

Som oplyst på dialogmødet g.d., pågår der et løbende samarbejde mellem Banedanmark og

Med venlig hilsen

Thomas Lynggaard Hjorth

Cand.jur.

Banedanmark

Kontrahering

Amerika Plads 15

2100 København Ø

Tlf. 6196 3203

Fra: Jesper Ravn [<mailto:Jesper@ravn-bane.dk>]

Sendt: 14. marts 2015 00:56

Til: Dir-sek

Cc: jkb@trm.dk; TRM Liv Mølgaard Mathiasen; Annacarina Staunstrup; Bjørn From; DF Kim Christiansen

Emne: Aktindsigt

Prioritet: Høj

Kære Banedanmark

Da vi den 17.02.2014 endelig fik vores certifikater tilbage med litra og strækninger, var vi af den overbevisning, at et mareridt var slut.

Dette har vist sig ikke at være virkeligheden.

Netop nu er flere af vores folk forhindret i at måtte arbejde som SR1 og Lokomotivførere, alene da Banedanmark insisterer på, at vi skal kunne dokumentere vores vedligeholdelse af strækninger om kompetencer.

Der er ingen forståelse for vores situation at hente hos Banedanmark, og vores situation er jo, at Banedanmark ulovligt annullerede vores certifikater den 26.06.2014 og først rettede op på dette den 17.02.2015, efter at have modtaget hård kritik af Transportministeriet, ligesom det blev krævet af Banedanmark, at man påførte litra på certifikater hos 10 Lokomotivførere i RAVN Bane, jf. Transportministeriets afgørelse af den 11.02.2015.

Desuden har Michael Borre jo også forbudt al samhandel med undertegnede i mail af den 31.01.2014, og den er først trukket tilbage officielt den 16.02.2015, altså mere end et år efter.

Da Banedanmark stiller krav om at en Lokomotivfører skal fremføre en trolje mindst 20 gange indenfor de seneste 4 måneder, undrer det mig hvorledes dette krav gælder for egne Lokomotivførere.

Jeg er bekendt med Banedanmark Produktions landsdækkende Lods afdeling, og hvorledes vedligeholder disse førere deres kompetencer da de alene kører som Lodser?

Jeg gør opmærksom på at Banedanmark ikke må diskriminere, og at en forskelsbehandling mellem kravene til egne Lokomotivførere og eksterne Lokomotivførere vil være diskrimination.

Jeg vil hermed anmode om aktindsigt jf. Meroffentlighedsprincippet i følgende:

- Hvorledes sikrer Banedanmark at egne Lokomotivførere vedligeholder strækninger og kompetencer?
- Hvorledes tages det med i beregning af vedligeholdelses intervaller, at vinterpausen betyder arbejdsstop?
- Da Banedanmark hævder at den øgede og ikke proportionelle frekvens for gennemkørsler af strækninger er af sikkerhedshensyn, så må Banedanmark have udarbejdet en risikovurderingen ved den stærkt øgede frekvens i antallet af kørsler uden ATC, hvilket jeg gerne vil have aktindsigt i?
- Eftersom at Banedanmark har udtrykt, at omstruktureringen ved at flytte ansvaret for reglerne for Lokomotivførere fra Kvalitet & Sikkerhed til HR Drift, hvorfor er medarbejderne der var ansvarlige for reglerne så fulgt med?

Banedanmark har ud fra Bekg. 985 udarbejdet Retningslinjer for Litrauddannelse samt Retningslinjer for Strækningeskendskab.

I Transportministeriets afgørelse af den 11.02.2015 side 20 fremgår det, at Trafikstyrelsen den 9. Juli 2014 afslog

at godkende Banedanmarks uddannelse for opnåelse af Litrakendskab, og at Trafikstyrelsen ligeledes rejste kritik af Banedanmarks retningslinjer udstedt i forbindelse hermed.

Derfor kan det undre at Banedanmark så nidkært fastholder krav mod RAVN Bane omkring dokumentation af vedligeholdelse.

Det kan være endog meget svært, at se formålet med disse regler som andet end en hindring for gode Lokomotivførere i at udføre deres arbejde.

Det er ikke proportionelt at Banedanmark fastholder krav til rutinering som de er nu, og det er skærpende at Banedanmark er blevet bedt om at ændre reglerne, og at de endda har udtalt at de vil lempe dem jf.

Trafikstyrelsens kritik.

Jeg vil derfor også bede om aktindsigt i følgende:

- Har Banedanmark fået godkendt Retningslinjer for Litrakendskab og Retningslinjer for Strækingskendskab af Trafikstyrelsen?

Såfremt Trafikstyrelsen ikke har godkendt Banedanmarks retningslinjer, så giver det anledning til stor bekymring med tanke på hvorledes Banedanmark har forvaltet gældende regler, som det også er bemærket i afgørelsen af den 11.02.2015.

Med venlig hilsen

Kind regards

Mit Freundlichen Grüßen

Jesper Ravn

Adm. Direktør

RAVN Bane ApS

Smedeland 28

2600 Glostrup

Tel: +45 3111 6660

Dir: +45 3111 6666

www.ravn-bane.dk

jesper@ravn-bane.dk