

Emne: SV: Kommentarer til Banedanmark og Trafikstyrelsens svar på klage
Dato: onsdag den 20. august 2014 kl. 10.14.24 Centraleuropæisk sommertid
Fra: TRM Søren Mark Sandorff
Til: Jesper Ravn
Kategori: Banedanmark KLAGE

Kære Jesper,

Jeg har modtaget dine bemærkninger – jeg sender dem i høring med det samme.

Det er Louise Thomsen i Banekontoret, der har din sag fremover (lot@trm.dk). Hun er rigtig dygtig, så din sag er i gode hænder. Og Kasper er selvfølgelig også stadig med på sidelinjen.

Og må jeg afslutningsvis nævne (som alm. menneske), at du skal passe på dig selv, dit blodtryk osv. – du har mange år foran dig på arbejdsmarkedet endnu.

Mvh.

Søren

Fra: Jesper Ravn [mailto:Jesper@ravn-bane.dk]
Sendt: 20. august 2014 02:15
Til: TRM Søren Mark Sandorff; Annacarina Staunstrup
Cc: Bjørn From
Emne: Kommentarer til Banedanmark og Trafikstyrelsens svar på klage

Hej Søren

Indholdsfortegnelse:

1. Banedanmark generelt
2. Tilføjelse til punkt om diskriminering
3. Kommentar til Banedanmarks svar på klagepunkt 1
4. Kommentar til Banedanmarks svar på klagepunkt 2
5. Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 1
6. Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 2
7. Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 3
8. Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 4
9. Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 5
10. Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 6
11. Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 7

Banedanmark generelt

Jeg bliver beskyldt for at drive personlig hetz mod enkeltpersoner i K&S.

Jeg beskyldes også for, at Banedanmark ved flere lejligheder har været nødt til at gribe ind overfor mit firma, da vi ikke levede op til Banedanmarks regler.

Dette kan jeg slet ikke genkende.

Svaret på klagen fremstår ikke som et egentligt svar, men mere som et personligt angreb mod undertegnede fra Kirsten Kornerup.

Jeg ønsker aktindsigt i hvor mange certifikater der har fået tilført ny litra i perioden 01.07.2013 – 20.08.2014, og hvilke litra det drejer sig om.

Til punktet om diskriminering har jeg følgende tilføjelser:

Natten mellem den 7/8 Juli stoppede Tilsynsførende Kørelærer fra K&S Gert Bak Petersen RAVN Banes Lokomotivfører Martin Sørensen ved en fejl.

Dette indrømmer Gert selv i mail til ks-udd@bane.dk den 08.07.2014 kl. 02.07.

Dette afsted kommer at jeg klager til K&S, som svarer mig den 15.07.2014 kl. 13.41.

Den 22. Juli stopper Gert Bak Petersen endnu en gang Lokomotivfører Martin Sørensen fejlagtigt.

Denne gang ringer Martin til undertegnede i frustration, og jeg fremsender K&S svar af den 15.07.2014, som Martin så viser til Gert.

Det bliver herefter tydeligt for Gert at han endnu en gang har begået en fejl, og Martin får lov til at arbejde videre.

Jeg har modtaget information om, at flere Lokomotivførere i Banedanmark har fået ekstra litra påført deres certifikater UDEN at have gennemført gyldig litrauddannelse.

Dette skyldes alene, at Banedanmark K&S nye skærpede regler giver bagslag, og at der derfor mangler Lokomotivførere med gyldigt litra til at fremføre Banedanmarks arbejdskøretøjer.

En Lokomotivfører har fået dispensation til at måtte køre arbejdskøretøj 553.

En anden vil få arbejdskøretøj 553 som litra på hans certifikat.

Flere førere er af ledelsen blevet bedt om, at påføre flere litra, da det ellers vil gå ud over produktionen.

Dette passer godt overens med hvad jeg fra start af denne sag gjorde opmærksom på, nemlig at ingen ville kunne opretholde kompetencer, og at det ville medføre store problemer for produktionen.

Jeg ønsker ikke at oplyse navne her, da det kan have konsekvenser fra K&S.

Men kommer det der til, så er der flere af Banedanmarks egne medarbejdere der gerne vil vidne på ægtheden af det jeg siger.

Listen af punkter der må forklares er efterhånden meget lang.

Og jeg foreslår at vi får det rundet af.

Det vil kræve at Banedanmark K&S er mere imødekommende og fremlægger beviser for deres påstande.

Her refererer jeg især til seneste mail fra Lone Gregersen den 31.07.2014 kl. 15.27 hvor der endnu en gang understreges, at Banedanmark pr. 30.10.2013 har deres litrauddannelser på plads.

I mail fra Lone Gregersen den 15.08.2014 kl. 14.52 imødeser K&S endelig min appel jf. Princippet om Meroffentlighed, og giver svar på spørgsmålet om godkendte litrauddannelser.

Her anføres det, at Banedanmark har godkendt 13 litrauddannelser, hvor Produktion har én godkendt litrauddannelse.

Dette står i skærende kontrast til, hvad K&S fra starten har påstået.

Og det beviser endvidere, at alle litra der er påført certifikater efter den 1/7-2013 i Banedanmark IKKE er jf bestemmelserne.

Den ene godkendte litrauddannelse Banedanmark har, er til 10T trolje, og den blev godkendt for kun 4-5 uger siden.

Under normale omstændigheder vil man forvente, at der gives klagevejledning, begrundelse samt henvisning til hjemmel for hver afgørelse man træffer.

I mail fra Annegrethe Petersen den 26.06.2014 kl. 10.28 annulleres samtlige 10 af RAVN Bane's lokomotivføreres certifikater.

Der er tale om en oprensning, og derved ikke en individuel annullering.

Der er derfor ikke individuel klagevejledning, ej heller individuel begrundelse og ingen klar henvisning til hvor der findes hjemmel.

Der er ikke tale om en suspendering af certifikaterne, men en direkte annullering, uden forudgående dialog eller rykkerskrivelser.

På baggrund af, at K&S anmoder om forståelse for deres usikkerhed på egne regler grundet de er nye, og at der allerede nu er planer om lempelser af reglerne i forhold til nuværende niveau samt, at K&S erkender, at retningslinjerne ikke er egnede til lokomotivførere med A licens, men alene lokomotivførere med B licens, er det uforståeligt, at man finder anvendelse af tungeste sanktion uden forvarsel.

Oven i alt dette skyldes annulleringen af RAVN Banes certifikater reglerne om litra, som er de samme Trafikstyrelsen netop i svar til Transportministeriet har tilkendegivet, som værende uhensigtsmæssige.

Der er så mange faktorer at tage i betragtning, da adskillige af de nuværende regler allerede har måtte ændres, samt adskillige af de eksisterende regler lapper over andre regelsæt.

Disse retningslinjer er ikke ordentlig gennemtænkt.

De burde aldrig være implementeret på et så tidligt stadie, når K&S har så store vanskeligheder med at håndtere dem og når hele branchen står foran en tilsyneladende umulig opgave.

Kommentar til Banedanmarks svar på klagepunkt 1

Først og fremmest er der stor forskel på Produktion og K&S.

Der er hver deres Områdechef, Sektionschef, teamleder, Produktionsleder i mellem undertegnede og den enkelte afdeling i Banedanmark.

Jeg vandt et udbud hos Produktion vedr. Assistancemandskab til sporjusteringen med en margin på 3,5 mio. Kr til nummer to.

Herefter var jeg den eneste der var i stand til, og villig til, at finde og ansætte personale, der kunne køre Banedanmarks sporjusteringsmaskiner.

En yderst krævende opgave, hvor jeg tog en kæmpe chance for at hjælpe Sporjusteringen.

Her er det vigtigt at forstå, at jeg IKKE har et problem med Banedanmark som firma.

Men alene med K&S som afdeling.

Og jeg mener IKKE at det er passende her, at Kirsten Kornerup forsøger at tage kredit fra Sporjusteringens arbejde med at lave kontrakt med undertegnede.

Jeg gør blot opmærksom på, at der er visse regler, så som klagevejledning, begrundelse samt reference til hjemmel, som Banedanmark ikke har med når de træffer afgørelser.

Dette tyder på, at sagsbehandleren er uvidende om hans/hendes egen rolle i en offentlig forvaltning, og derved ikke helt kompetent.

Jeg er ikke personlig overfor den enkelte, men jeg beder den enkelte om at leve op til de almindelige regler.

Kirsten Kornerup gør opmærksom på, at Banedanmark med jævne mellemrum afkræver dokumentation fra alle for overholdelse af Banedanmarks retningslinjer, men jeg bemærker, at ved tidligere aktindsigt lykkedes det ikke K&S at dokumentere, at dette var tilfældet.

Det med at man gentagne gange har konstateret, at vi ikke lever op til deres krav, er en sandhed med modifikationer.

For længere nede refererer Kirsten Kornerup til den gældende lovgivning (Bek. 985)

For en god ordens skyld opfylder alle Lokomotivførere til fulde kravene i Bek 985.

Men da Banedanmark har overskærpet kravene i deres egne retningslinjer, er der ikke mange der kan leve op til disse.

Og da Banedanmark koncentrerer deres fokus mod undertegnede, da jeg jo tydeligt protesterer over deres fremfærd, så overser de bevidst andres og egne store mangler i overholdelsen af deres retningslinjer.

Hvis man opsummerer annullering af certifikater, op til 5 besøg på 3 måneder fra Banedanmarks kørelærer hos en enkelt af mine førere (Normalt 1 besøg pr år), informationer hos øvrige entreprenører, der tilsyneladende kender denne sag ganske godt, referencer i nyhedsbrev hvori man strammer op på kravene som direkte konsekvens af min klage, samt Banedanmarks indførelse af certifikatkrav for Rangerledere i svar modtaget den 24/ kl. 16.09, så har Banedanmark K&S helt klart en agenda over for undertegnede samt RAVN Bane ApS. Dette har indtil videre kostet mange penge i tabt indtjening, samt usandsynligt mange bekymringer.

Jeg har aldrig givet udtryk for at jeg ikke anerkender Banedanmarks retningslinjer, men udtrykt undren og bekymring over K&S forvaltning af disse.

Jeg finder det ikke passende, at Kirsten Kornerup kalder mine påstande for ubegrundede, når der er en sag der ikke er færdigbehandlet, og der dermed ikke er truffet endelig afgørelse, om hvorvidt mine påstande faktisk er ubegrundede.

Men det burde give et indtryk af, hvordan man er forudindtaget når det kommer til undertegnede.

Kommentar til Banedanmarks svar på klagepunkt 2

Banedanmark har ikke skrevet eller undsagt sig at være underlagt gældende regler, men da ingen eller få af medarbejderne i K&S følger reglerne, ved eksempelvis klagevejledning, begrundelse og reference til hjemmel, er det tydeligt at de bare ikke følger disse regler.

Det lyder meget flot, at K&S behandler entreprenøreres samt interne Lokomotivføreres ens, og jeg er helt villig til, at trække samtlige klager tilbage.

Men så må Banedanmark K&S dokumentere deres påstande om, at alle behandles ens.

Jeg har ved flere lejligheder ønsket bevis for, at Banedanmarks egne lokomotivførere har gyldig litrauddannelse til grund for deres certifikat.

Men da Banedanmark for blot 4 uger siden fik deres første litrauddannelse godkendt, og herefter kun har uddannet en håndfuld, så kan jeg ikke se hvordan dette er muligt at dokumentere.
Banedanmark har jeg selv 150 lokomotivførere med gyldigt certifikat.
Derfor er det et stort irritationsmoment, at K&S hele tiden undlader, at bevise deres påstande om fair- og ligebehandling.
De kan med enkle midler lukke denne diskussion.

Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 1

Til trods for Trafikstyrelsens vurdering finder jeg det urimeligt, at Banedanmark for offentlige midler, kan slippe for offentlig regulering.
Dette gør mig utryk ved forvaltningen af skatteborgernes penge.
Endvidere bekymrer det mig, at Trafikstyrelsen forholder passivt til trods for, at Banedanmark mangelfuldt træffer afgørelser og roder rundt i regler.
Hvad er formålet med Trafikstyrelsen i det hele taget?
For Trafikstyrelsen skriver selv, at de skal sikre sig at Banedanmark overholder Bekendtgørelse 985 samt 1029, og at Banedanmark ikke diskriminerer.
Og det er et meget mangelfuldt tilsyn de har ført i forbindelse med denne sag.

Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 2

Til trods for at Banedanmark må fastsætte skærpede krav, hvem regulerer så hvor meget de må skærpe disse krav?
Og da Trafikstyrelsen ikke kan se et problem med de nuværende regler, så må de jo være trygge med dem?
Men hvem har et økonomisk ansvar her?
For det er alt andet end lige noget dyrere at lave jernbane, når man skal overholde Banedanmarks uddannelseskompensering, frem for blot at skulle leve op til Bek 985.
Dette gør samtidigt, at vi er sat tilbage i konkurrencen med de øvrige EU lande, som ikke har de samme skrappe retningslinjer.
En indledningsvis beregning viser en omkostningsstigning på ca. 80%.

Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 3

Her lever Trafikstyrelsen ikke op til deres pligter, da det er deres opgave at sikre, at Banedanmark ikke diskriminerer.

Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 4

Det er godt at Trafikstyrelsen ikke finder det hensigtsmæssigt, at litrauddannelse er bundet op på den enkelte materielejer.
Jeg imødeser med stor spænding hvad der kommer ud af det møde, der er afholdt i uge 30 i mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark.

Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 5

Der vil sjældent være sådan, at arbejdet lige er der, hvor man skal køre for at opretholde strækninger. Især da hele strækningen skal gennemkøres fra ende til anden i begge retninger. Det er ikke tidligere sket, at Banedanmark har renoveret en komplet strækning på en gang. Ihvertfald ikke i med den frekvens der kræves for yngre lokomotivførere!

Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 6

Det er et dybt useriøst svar Trafikstyrelsen kommer med. Hvad vil Trafikstyrelsen gøre, når Banedanmark diskriminerer? For her afvises det blankt som irrelevant.

Kommentar til Trafikstyrelsens svar på klagepunkt 7

Hvem skal i så fald føre tilsyn med Banedanmark? For det skal have en konsekvens når der lyves og bedrages!

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

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.
