



Til: Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen

Email: info@tbst.dk

Cc. til mago@tbst.dk

Hornbæk den 4. december 2018

Høringssvar vedr. to nye veteranbanebekendtgørelser i høring

Indledning:

Dette er høringssvar på høringsbrev af 07-11-2017 **TS10804-00002**

Høringssvaret er udarbejdet på basis af input fra i alt 14 veteranotogsorganisationer, nemlig BB, DJM, GJ, HVB, Hjerl Hede, MBJ, MHVJ, MyVt, NoJk, NSJV, SFVJ, VBV, VSVT og ØSJK.

Flere af disse har tilkendegivet at de også afgiver egne høringssvar som supplement til dette.

DVF har valgt at lave et samlet høringssvar for begge bekendtgørelser, da der er så mange sammenfald at det giver bedst mening og overblik. Vi har derfor delt høringssvaret i afsnit:

- "Generelle bemærkninger"
- "Specifikt vedr. jernbanenettet"
- "Specifikt vedr. veteranbane".

Generelle bemærkninger til de to bekendtgørelser:

Der er mange tekstafsnit med ganske ubetydelige forskelle. Da de to bekendtgørelser også skal bruges af veteranotogsorganisationer der *kører både på nettet og på veteranbane*, vil det være hensigtsmæssigt at der så vidt muligt er overensstemmelse i teksterne. Vi har vedhæftet en sammenligning, hvor det tydeligt ses at der er mange minimale forskelle, som burde kunne have samme ordlyd.

Veterantogsorganisationer, der kører både på egen bane og på nettet, kan ikke umiddelbart godkendes efter kun én af bekendtgørelserne, men må godkendes efter begge. Det er u hensigtsmæssigt og vil føre til en øget administrativ byrde. Desuden kan en veteranotogsorganisation godkendt til kørsel på jernbanenettet ikke køre på veteranbane iht. det foreliggende udkast !

Der mangler et afsnit om veteranbaners grænseflade til anden infrastruktur/jernbanenettet, herunder kørsel henover grænsenettet/tilslutningskørsel (Som det sker i Maribo, Nykøbing F, Høng, Vojens, Odense og i fremtiden også Græsted). Følger man de to bekendtgørelsesudkast skal personalet opfylde kravene til jernbanenettet for at gøre tjeneste på tilslutningsstationer og køretøjerne skal godkendes til jernbanenettet, hvilket ikke er meningen. Det skal derfor defineres i begge bekendtgørelser, at kørsel fra og til veteranbanen, til og fra tilslutningsstationen kan ske på vilkår som anført i bek. for veteranbaner.

(DVF ser helst, at der kun er én bekendtgørelse, hvor afsnit der er særlige for veteranbane hhv. nettet er angivet med "Ved kørsel på nettet gælder:...." og vice versa)

Der mangler et afsnit "Definitioner". Bl.a. definition på:

- "Smalspor"

- "sporvogne"
- "veterantogskørsel"
- "veterantogslokomotivfører"
- "Veterantogsorganisation"
- "lokomotivfører"
- "lods"
- "interne undervisere"
- "jernbaneområdet"
- "Egen Bane" = Veteranbane iht. (...) "Egen bane" kan være forpagtet af veteranogsorganisationen fra ejeren f.eks. en kommune, en infrastrukturforvalter eller en helt tredje.
- Veterantogssidespor (i relation til kørsel på nettet – hvornår er det veteranbane og hvornår er det "blot" sidespor"?)
- "Tilslutningsstation"
- "Infrastrukturgrænse" = Grænse mellem veteranbanens infrastruktur og anden baneinfrastruktur på jernbanenettet
- Og sikkert flere !

§3 stk. 3:

Der mangler overgangsregel for godkendelse af den sikkerhedsansvarlige, idet flere af de nuværende sikkerhedsansvarlige er godkendt for mere end 5 år siden. *(Hvilket betyder at pågældende organisation mister sin tilladelse den dag de nye bekendtgørelser træder i kraft !)*

Om tilsynsførende:

(§15/18) Det fremgår at TBST *kan* udpege tilsynsførende. Skal det forstås sådan at der ikke længere er et generelt krav om tilsynsførende ?

§16/19: upræcis formulering, idet TBST jo ikke skal informeres hver gang den tilsynsførende bliver opmærksom på "forhold af jernbanesikkerhedsmæssig betydning.

Bør affattes således " Bliver opmærksom på *kritiske* forhold af jernbanesikkerhedsmæssig betydning"

§ 17/20: "aktiviteter" ændres til "tilsynsaktiviteter"

§ 19/23: "...klart uforsvarlige". Måske mere tydeligt, at skrive "... åbenlyst uforsvarlige"

Der er rejst spørgsmål om hvad inddragelse af tilladelse indebærer: Der er tidligere eksempler på at styrelsen har accepteret begrænset kørsel uden passagerer, f.eks. rangering på egne spor, uden at der forelå en tilladelse. Dvs. under politivedtægten. Men hvor er grænsen ? Og bør den defineres ?

§ 26/29: Det strider mod almindelig offentlig forvaltning, at der ikke er anden klageinstans end TBST, dvs. til den, der har behandlet sagen og givet anledning til klagen !

§27/30 Ikrafttræden og overgangsbestemmelse:

Ændringsbekendtgørelse til BEK 1354 skal vel også ophæves !

(Samme som for §3 stk. 3): Der mangler overgangsregel for sikkerhedsansvarlige, idet flere af de nuværende sikkerhedsansvarlige er godkendt for mere end 5 år siden. *(Hvilket betyder at pågældende organisation mister sin tilladelse den dag bekendtgørelsen træder i kraft !)*

Bilag 1:

Der er listet mange krav op til den sikkerhedsansvarlige, hvor kompetencerne skal dokumenteres. Det er der ikke mange der kan honorere. Derfor bør det beskrives at den sikkerhedsansvarlige kan understøtte egne kompetencer ved at opbygge en sikkerhedsorganisation omkring den sikkerhedsansvarlige, hvor alle kompetencer er dækket.

Bilag 1 Pkt. 1: Hvad menes med "erfaring indenfor jernbaneområdet? (Hvad er definitionen på "jernbaneområdet"?)

Bilag 1 pkt. 6: Bør affattes således "Viden om vedligeholdelse af"

Bilag 2 afsnit 2.2 (og generelt) om dokumentation:

Der savnes et krav til, hvor lang tid dokumentation nævnt i Bilag 2 skal opbevares. Det afhænger naturligvis af typen af dokumentation, men det ses ikke angivet.

For visse dokumenter, herunder personaledata, er der jo en del begrænsninger i persondataforordningen. Her savnes en angivelse af TBST's minimumskrav til omfanget af gemte data, samt historik.

Bilag 4 om Indhold årlig Sikkerhedsrapport

- Bilag 4 afsnit "Dokumentation af sikkerhedsstyring":

"Her beskrives hvilken dokumentationsstyring der anvendes". Hvad menes? Er det ikke overflødig? Der foreligger jo en tilladelse på baggrund af et konkret sikkerhedsstyringssystem !

- Bilag 4 afsnit "Sikkerhedsregler:

Det er vel alene ændringerne der relevante at beskrive i en årlig rapport!

- Bilag 4 afsnit "Personer med sikkerhedsmæssige funktioner:

"Her redegøres for hvilke personer der er tilknyttet... osv"

Skal der indsendes fuldstændig personaleoversigt? Hvilken værdi tillægges dette i årsrapporten? Det er vist ikke i overensstemmelse med persondataforordningen !

- Bilag 4 afsnit "Årsag til hændelsen":

Betyder det at hændelsesårsager både skal være indeholdt i årsrapporten OG i den årlige hændelsesindberetning? Det er dobbeltkonfekt.

- Bilag 4 afsnit "Risikovurdering" (Kun nettet)

Det er vel alene risikovurdering ved ændring mv. der er relevant ift. årsrapport !

- Bilag 4 afsnit "Eventuelt relevante bilag:

"Vedlæggelse af relevante tilsynsrapporter fra de tilsynsførende". Er dette alene et krav ved kørsel på jernbanenettet ?

Specifikt for bekendtgørelse om veterantogskørsel på jernbanenettet

§1 stk. 4:

BEK gælder vel også for sidespor, der ikke er klassificeret som stamspor !

§2 Stk.2,6:

Henvisning til §9 - skal være §10.

§2 Stk.8:

Her er nævnt af tilladelsen kan tilbagekaldes hvis man ikke kører et år på nettet. Men hvad hvis man i det samme år har kørt på en veteranbane? I den situation mister man også tilladelsen til at køre på veteranbanen, hvilket vel ikke er tilsigtet.

§8 "Lokomotivfører og Lods":

Stk. 1 Fremstår som om det er TBST der skal udstede certifikat, hvilket jo ikke er korrekt. Bør måske affattes således: "*Veterantogskøretøjer, der skal køre på jernbanenettet, skal fremføres af en lokomotivfører, der har gyldig licens og helbredsgodkendelse udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, samt infrastrukturcertifikat udstedt af en jernbanevirksomhed efter bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere (lokomotivførerbekendtgørelsen)*"

Af stk. 1 fremgår at veteran tog "skal fremføres af en lokomotivfører" og intet andet.

Af stk. 2 står "Såfremt veteran toglokomotivføreren, jf. stk. 1, (osv)" - Det hænger ikke sammen ! Da lods normalt ikke har litrakendskab, skal det fremgå at det er veteran toglokomotivføreren der har litrakendskabet (og derfor er definitionen på veteran toglokomotivfører vigtig !)

§10 stk.3:

Dette er et nyt krav ! Væsentligt her er, hvorledes det tænkes forvaltet. Hvordan defineres "interne undervisere"...? Og hvilke krav tænker TBST at stille til disse undervisere ?

Hvis kravene er formelle kan det være meget svært at leve op til kravet. Bilag 3 fastlægger kriterierne, og her hedder det i afsnit 3, at undervisere skal have både licens og certifikat - disse regler vil effektivt hindre al videre uddannelse af veteran togpersonale !

Isoleret set om teksten "undervisere skal godkendes af TBST, hvis de skal undervise personale der er uddannet": Mon ikke man skal fjerne "uddannet" ?

§19:

TBST skal vel også kunne nedlægge forbud mod kørsel andre steder end på jernbanenettet...? Altså eksempelvis også hvis en "netgodkendt" kører på veteranbaner ?

§22 stk 2:

Hvis kun én af personerne får suspenderet sin tilladelse - eksempelvis stedfortræderen - så giver det ingen mening at forbyde kørsel. Det er kun, hvis BEGGE får suspenderet deres tilladelse. Det andet er jo netop en del af meningen med stedfortræderen.

Bilag 2:

- Pkt. 1.1 Affattes således ".... Veterantogskørsel på *den del af jernbanenettet, som tilladelsen omfatter, samt....*"
- Pkt. 2.1.1 "sikkerheden" ændres til "jernbanesikkerheden"
- Pkt. 2.2.1.2 Affattes således: "*at bestemmelser i veteran togsorganisationens dokumentation for sikkerhedsstyring overholdes*"
- Pkt.3.2.2 om uddannelse/kompetence i sikkerhedsstyring til alle personer, der har indflydelse på dokumentationens indhold og funktionalitet: Dette er en skærpelse. DVF ønsker en drøftelse af hvilken uddannelse der tænkes på, samt hvordan kompetencer skal måles.
- Pkt.3.3.4 "Veterantogsorganisationen skal sikre, at personerne er bevidste om ...osv".
Hvordan skal de sikre det? Det ligger jo implicit i det stændige arbejde med sikkerhedskultur gennem personale møder osv., som fremgår af mødereferater og evt. den årlige rapport. Men formuleringen "sikrer" er svær at efterleve! Affattes istedet således: Veterantogsorganisationen skal have fokus på, at personer...."

- Pkt. 5.1.2 "Materialeoversigt" ændres til "Materieloversigt"

Bilag 3.

- Underpunkt 3 (Se også §10 stk.3):

"I forbindelse med praktisk undervisning af veteranoglokomotivførere om bord på veteranoglokomotiver, skal ansøger være i besiddelse af både en gyldig lokomotivførerlicens og et gyldigt certifikat, som dækker prøveområdet eller en lignende type strækning". Dette krav er ikke foreneligt med uddannelse af veteranogspersonale, da stort set ingen af de kompetente undervisere i f.eks. damp har licens og certifikat. I praksis vil kravet umuliggøre uddannelse i dampkørsel ! (Med mindre personale i veteranogorganisationer kan opnå licens, og organisationen selv kan udstede certifikater, men dertil – har vi forstået - er vi jo ikke nået endnu !)

Hvad menes med "...prøveområdet eller en lignende type strækning"? Det giver ingen mening!

- Underpunkt 4 i) "være i besiddelse af de færdigheder og pædagogiske evner, ...":
Hvordan skal det måles og dokumenteres? Stilles der krav om pædagogisk uddannelse ?

Et andet spørgsmål der rejser sig; med de stillede krav til uddannelse af veteranoglokomotivførere til jernbanenettet: Kan en veteranoglokomotivfører, der er uddannet på en veteranbane, benytte sin litrakompetence på jernbanenettet, når han ikke har gennemgået en uddannelse, ved en lokomotivfører godkendt til at køre på jernbanenettet?

Bemærkning til bekendtgørelse om ikke erhvervmæssig jernbanedrift for egne veteranbaner

DVF bemærker at sporviddegrænserne skal fremgå af definition. For ellers betyder det at TBST reelt også skal føre tilsyn med modelbaner !

§2 stk. 2 (efter stk. 2.1):

Tilføjes: "har indgået en aftale med ejeren af infrastrukturen om brugsretten til veteranbanen"

§2 stk. 3.:

Skal det forstås sådan at der ikke er fastsat tidsbegrænsning for tilladelses gyldighed ved drift af egen veteranbane ?

§6: "Den sikkerhedsansvarliges ansvar og pligter":

I BEK 1354 er opgaverne tydeligere beskrevet. Nu mere difuse!

§8 "krav til personer"

Det skal være muligt for veteranbanepersonale at udføre tjeneste på tilslutningsstationer

§10 stk. 1 "Ændring af eksisterende køretøjer/bane":

Mangler der ikke en henvisning til køretøjsbekendtgørelsens bestemmelser? Eller en "1996-regel" for køretøjer på egne baner ? For hvordan definerer man ellers at et køretøj/veteranbane ikke er ændret ?

§10 stk. 2:

DVF antager at dette afsnit erstatter afsnit om prøvedrift i BEK 1354.

§11 stk. 5 og §12 stk. 5 om teknisk bistand til TBST.

Det fremgår at TBST ved godkendelse af infrastruktur eller køretøjer kan indkøbe assistance, som viderefaktureres til veteranbanen. Det er i princippet en blanko-check fra veteranbanen til TBST. Der bør tilføjes en passus om, at den sikkerhedsansvarlige kan blokere (sige nej) for dette (men

selvfølgelig med den konsekvens, at tilladelsen så ikke kan gives, men det giver klubben en mulighed for at styre den økonomiske risiko og konsekvenser; det gør en blanko-check ikke). Det er erfaringen, at eksterne konsulenter (assessorer) mange gange opfatter opgaven som "tag-selv-bord" og udvider opgaven eller stiller krav, der kun kommer fra vedkommende selv. Dette skråplan skal vi IKKE ud på, for så skrider det spinkle økonomiske fundament for veterantogsorganisationernes aktiviteter.

§12 "Godkendelse af køretøjer og veteranbane"

Forslag til affatning: "*Køretøjer, som er godkendt til veteranbanen, kan anvendes på tilslutningsstationer, når der i øvrigt er opnået kompatibilitetsattest til infrastrukturen på tilslutningsstationen*".

Spørgsmål: Gælder §12 også for veteranbanens arbejdskøretøjer der anvendes til banevedligeholdelse og beslægtede aktiviteter? Hvis ikke, mangler der bestemmelser om dette. (Trafikstyrelsen har tidligere meddelt at arbejdskøretøjer ikke skulle godkendes som veterankøretøjer, da de ikke indgik i egentlige veterantog, men hvad er de så? Veteranbanens arbejdskøretøjer skal også kunne befare tilslutningsstation, da man flere steder ellers er effektivt afskåret fra at køre til og fra depot.

§28 stk. 2 om tilbagekaldelse:

Pudsigt at denne bestemmelse kun gælder for veteranbaner !

Bilag 2 Pkt. 2.2.1.4:

Bør affattes således: "at bestemmelser i veterantogsorganisationens dokumentation for sikkerhedsstyring overholdes" (identisk med samme for "nettet")

Bilag 3 "Krav til synsevnen"

Bør tilføjes; "brug af briller eller kontaktlinser tilladt" (hvorved sidestilles med "brug af høreapparat tilladt")

Bilag 3 "Rusmidler og andre medikamenter" underpunkt 1:

Det stramme forbud mod indtagelse af alkohol indenfor 24 timer før udførelsen af opgaver med sikkerhedsmæssigt indhold går væsentligt videre end kravene i jernbaneloven.

Efter DVF's opfattelse er bestemmelsen ude af proportioner.

Et forbud mod indtagelse af alkohol indenfor 24 timer er ikke sikkerhed for, at der ikke er alkohol i blodet, kun at personen skal være stoppet med alkoholindtagelsen indenfor de sidste 24 timer.

Her er jernbanelovens § 69, stk. 1, nr. 1) og 2) væsentligt mere klar:

Alkohol og andre bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.

§ 69. En sikkerhedsklassificeret person må ikke udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende

1) har indtaget spiritus i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde,

2) har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover,

In mente A: Man kan sagtes drikke en genstand fx. 12 timer (eller for den sags skyld 3-4 timer) før en kørsel og så udføre sikkerhedsmæssige opgaver uden at promillen overstiger 0,2, idet en genstand under normale omstændigheder vil være forbrændt i kroppen i løbet af ca. 2 timer, dvs. en eller få genstande vil end ikke kunne spores i en blodprøve ½ døgn efter.

3) har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde,

In mente B: Mht. Bevidsthedspåvirkende stoffer, er det færdselslovens bestemmelser, dvs. En kvantitativ måling der bør gælde, så uanset om man er påvirket eller ej i klinisk forstand, så er det ikke tilladt at overskride bagatelgrænserne, som anført i BEK nr. 655 af 19/6-2007 Bilag 1

4) har blod, der under eller efter udførelsen af den sikkerhedsklassificerede funktion indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af justitsministeren er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, jf. færdselslovens § 54, stk. 1, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept,

5) har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten og den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde, eller

6) på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse eller mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Stk. 2. En arbejdsgiver eller anden foresat må ikke lade nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1.

Ordlyden i jernbanelovens § 69, stk. 1, nr. 1 og 2, er i tråd med luftfartlovens § 50, stk. 1.

Der er ikke belæg for at indføre strengere krav på veteranjernbaner, end hvad der allerede er gældende i jernbanelovens § 69. DVF mener derfor at bilag 3's afsnit om Rusmidler og andre medikamenter, punkt 1) skal følge kravet i § 69 i jernbaneloven

Hvis Trafik, Bolig og Byggestyrelsen ikke kan godkende denne i forvejen lovfastede grænse, som anvendelig ved veteranbaner, bør bekendtgørelsens grænse i bilag 3 som minimum justeres, så de er sammenlignelige med kravene i §69 i jernbaneloven eller som anført i BEK nr. 655 af 19/6-2007 Bilag 1

Venlig hilsen
Danske Veterantogs Fællesrepræsentation
Anders Dørge
Næstformand

Email: anders.dorge@mail.dk og info@veterantog.dk
Mobil: +45 2445 0227