

**Præsentation af EU-studiet ”Uddannelse og træning af jernbanepersonale i grænseoverskridende jernbanetrafik”**  
**(”Training and Staff Requirements for Railway Staff involved in Cross-border Operations”)**

**af Morten Brok, Atkins Danmark**

I 2002 gennemførte Atkins Danmark i samarbejde med en række udenlandske partnere et studie for EU-Kommissionen (DGTREN) vedrørende uddannelse og træning af udvalgte personalekategorier indenfor jernbaneområdet i EU og udvalgte nabolande. Formålet med studiet var at belyse forskelle i krav til personalet de enkelte lande imellem, samt at påvise hvorvidt disse forskelle kunne have en negativ påvirkning af interoperabiliteten mellem EU-lande og nabolande. Endvidere skulle studiet udpege en række praktiske og politiske indsatsområder for en øget interoperabilitet. Studiet omfattede samtlige 20 lande og var endvidere baseret på gennemførelse af 16 cases for grænseoverskridende trafik, herunder Øresunds-trafikken. Udover EU-landene var Schweiz, Norge, Polen Litauen, Estland, Tjekkiet og Ungarn dækket af studiet.

Studiet omfattede trænings- og uddannelseskraav for fem personalekategorier:

- Lokomotivførere
- Andet ombordpersonale med sikkerhedsopgaver
- Personale med ansvar for inspektion af rullende materiel
- Personale med ansvar for sammenkobling af rullende materiel
- Personale med ansvar for trafikstyring

For at skabe et sammenligneligt billede af kravene til disse 5 personalekategorier i den enkelte lande, blev der opstillet en skabelon, som indeholdt følgende elementer:

- Udvalgelseskriterier
- Træningssystem
- Evaluering og certificering af kompetencer
- Love og arbejdsrelaterede regler, begrænsninger for jernbanepersonale
- Andre observationer

Til yderligere understøttelse af undersøgelsens validitet samt for at belyse betydningen af forskellige driftsreglementer og uddannelser, blev der udvalgt en række cases for grænseoverskridende trafik. Disse blev udvalgt med det sigte, at de skulle dække lokal-, regional- og langdistancetrafik på passagerområdet, samt godstrafikken generelt. Derudover

var en dækning af nordlige og sydlige EU-lande vigtigt, samt trafikken mellem EU-lande og ikke-EU-lande.

Følgende cases blev udvalgt og beskrevet

- Danmark-Sverige (Øresund)
- Sverige-Norge
- Danmark-Tyskland
- Tyskland-Tjekkiet.
- Thalys og Eurostar
- Holland, Belgien, Luxemburg, Frankrig (Belifret)
- Frankrig-Italien
- Schweiz-Frankrig-Tyskland
- Østrig-Ungarn
- Frankrig-Spanien, Spanien-Portugal
- Estland-Rusland (Narva), Finland-Rusland (Vaninikkala)
- Lokal- og regionaltrafik Strasbourg-Kehl, Tramtrain Frankrig-Schweiz

## Konklusioner

1.

### Rekruttering:

- Forskelle i uddannelsesniveaet ved ekstern rekruttering
- Nogle jernbaneforetagender anvender intern rekruttering

### Medicinske krav:

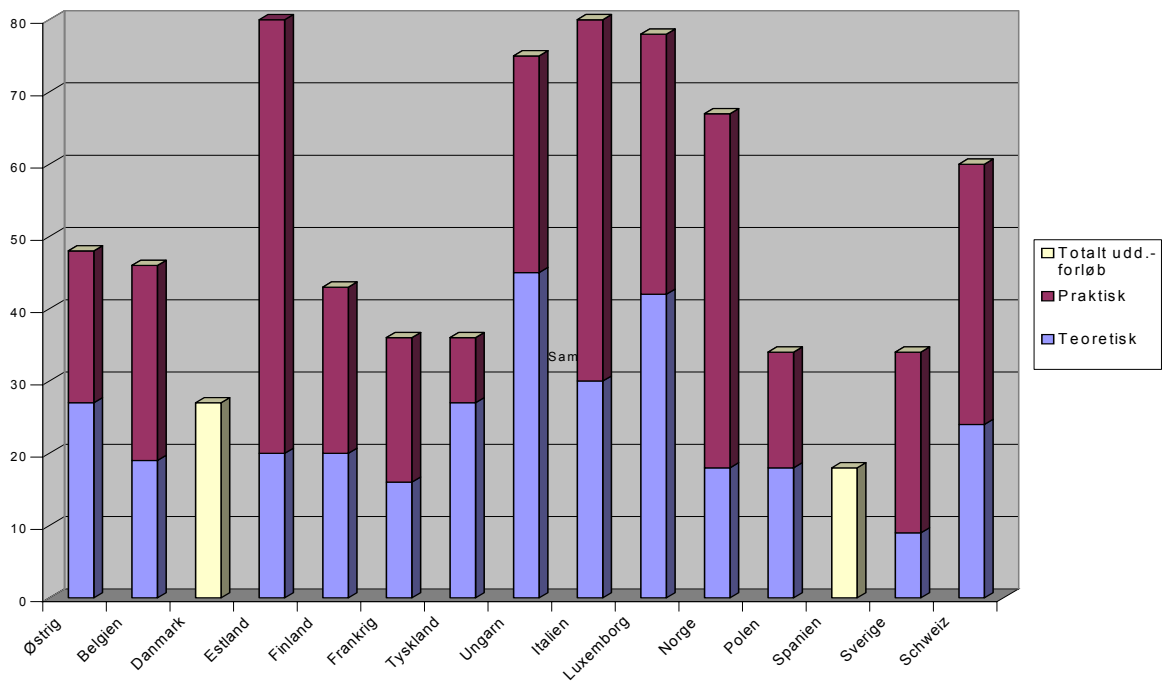
- Visse forskelle i udvælgelse af kandidater interval/indhold af lægeundersøgelser. Tilløb til harmonisering observeret (som f.eks. fælles medicinske krav i Skandinavien.)

### Uddannelse:

- Betydelige forskelle i fordelingen mellem teori og praksis i uddannelsesforløbet samt i anvendelsen af simulatorer

## 2. Uddannelsens længde

Længden af uddannelsen af personalet varierer desuden en del, som det ses tydeligt i tilfældet med lokomotivførere.



Uddannelse af lokomotivførere (i uger)

### 3. Kompetencer krævet for interoperabilitet

- Harmonisering af kompetencer krævet for personale involveret i grænseoverskridende trafik er at foretrække fremfor harmoniserede regler ofr rekruttering og/eller uddannelse
- Lokomotivførere:
  - Mange lande indfører nationale systemer for certificering af og licenser til lokomotivførere
  - Definition af europæisk og national tilgang påkrævet

### 4. Sprog

- Et fælles sprog og/eller kommunikationssystem er nødvendige forudsætninger for succesfuld grænseoverskridende trafik
- I de fleste eksempler på succesfuld grænsetrafik har man rekrutteret personale med kendskab til to eller flere sprog
- Der er kun få eksempler på at trafikstyringspersonale har fået sprogtræning.
- Kommunikationssystemet på Øresund-linket er et interessant eksempel på træning af trafikstyringspersonale og lokomotivførere i et simpelt kommunikationssystem.

### 5. Driftsreglementer

- Alle eksempler på succesfuld grænseoverskridende trafik er baseret på træning i de relevante dele af de nationale driftsreglementer (suppleret med regler for specifik infrastruktur som tilfældet med Tunnellen mellem Frankrig og England, samt Øresundsforbindelsen)

- Der eksisterer allerede en god praksis for træning/uddannelse i flere sæt driftsreglementer
- Et eksempel er linket mellem Dresden (D) og Tjekkiet.
- Træningsomfang og – krav kunne reduceres betydeligt på langt sigt hvis der indførtes fælleseuropæiske regler.

## 6. Gensidig anerkendelse af krav

- Traditionelt set har gensidig anerkendelse af krav (og opfyldelsen af disse) været en af hjørnestenene for succesfuld grænseoverskridende trafik
- Dette system må ændres til fordel for etableringen af et fælles regelsæt for at give større gennemsigtige og ens regler for gamle og nye operatører
- Det gamle system bør erstattes enten af fælleseuropæiske minimumsregler eller gensidig anerkendelse mellem de nationale jernbanemyndigheder.

## 7. Øvrige konklusioner

- Indførelsen af 2- og 3-systemslokomotiver har medført øget efterspørgsel efter personale til grænseoverskridende trafik
- Regler for arbejdstid, sprogkrav, og krav om uddannelse i specifikke driftsreglementer kan hæmme denne udvikling
- Den relative betydning af arbejdstid, sprogkundskaber og andre uddannelsesbehov afhænger i høj grad af beliggenheden af terminaler/stationer, hvorfor der ikke kan gives generelle anbefalinger på dette punkt.

## Forslag til tiltag på politisk/praktisk niveau

### Prioriteter på kort sigt

For en forbedring af forholdene for den grænseoverskridende trafik bør der indføres følgende på kort sigt:

- Minimumsregler for medicinske krav for alle berørte personalegrupper (syn, hørelse, ikke-accepterede sygdomme/lidelser osv.)
- Minimumsregler for lægeundersøgelser (frekvens; 5 år, 3 år eller 1 år afhængig af medarbejderens alder)
- Arbejdet med fremtidens europæiske regler påbegyndes, med fokus på fællesregler som kan implementeres på langt sigt.
- Anvende ”best practice” i flere sammenhænge:
  - Best practice for træning af lokomotivførere i forskellige driftsreglementer og rutekendskab
  - Best practice i anvendelsen af blandede togteams
  - Best practice i inspektion af rullende materiel, gensidige tillidsaftaler med max. 1% defekte vogne.
- Etablere en skabelon for EU- og nationale ”kørekort til lokomotivførere”:

- Tosidet tilgang: EU-tilgang med certificering af grundlæggende/generelle kompetencer, og en national tilgang omfattende strækningsekendskab, godkendelse til specifikt rullende materiel mv.
- Rammer for gensidig anerkendelse af nationale kørekort.
- Begrænsede kørekort til specifikke strækninger i forbindelse med grænseoverskridende trafik (under anvendelse af ERTMS/ETCS)
- Træning i de nationale driftsreglementer og reglementer for specifikke strækninger
- Tilvejebringelse af relevant strækningsekendskab (kørsel på specifikke strækninger, anvendelse af videooptagelser)

### **Prioriteter på mellemlangt sigt**

- Fælles definitioner af psykologiske profiler
- Fælles definitioner af kompetencer for personale i grænseoverskridende trafik
- Overvej anvendelse af forsimplede kommunikationssystemer og lav-niveau kendskab til sprog (som på Øresund)
- Etablering af fælleseuropæiske tilgang og metoder på områder med fælleseuropæiske systemer (f.eks. ERTMS/ETCS simulatorer)
- Skabe ny tilgang til kompetencevalidering sammenhæng med interoperabilitet.

### **Prioriteter på langt sigt**

- Udvikling og overvågning af implementeringen af fælle europæiske driftsreglementer, med deraf begrænset behov for træning ved grænseoverskridende trafik.
- Skabe en fælles europæisk sikkerhedstilgang
- Indføre anvendelse af regionalt fællessprog eller måske ét enkelt sprog for grænseoverskridende trafik.
- Indføre en fælleseuropæisk certificering (af personale) i tråd med eksemplet med tysk trafikstyringspersonale.