

(Det talte ord gælder)

## Talepapir til samråd om rekrutteringsproblemer indenfor lokomotivføreruddannelsen

---

Samrådsspørgsmål C:

Hvilke initiativer vil ministrene tage for at få uddannet flere lokoførere, således manglen på lokoførere kan blive afhjulpet?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen

Indledning

Jeg skal i dag sammen med undervisningsministeren besvare spørgsmålet vedrørende problemer med at få uddannet tilstrækkeligt med lokomotivførere.

Der har de sidste par år været en tendens, hvor der ikke er blevet efterspurgt nok pladser på



lokomotivføreruddannelsen. Det er altså ikke lykkedes at fylde holdene på uddannelsen op med nok elever, og flere hold er blevet nedlagt på grund af for få tilmeldte elever. Dette har ført til, at der er opstået en mangel på uddannede lokomotivførere, som giver sig udslag i lejlighedsvis aflysninger af toge hos DSB. Lokalbanen (Nordsjælland) kører siden efteråret med en reduceret køreplan på grund af mangel på lokomotivførerpersonale. Denne mangel kan på sigt udvikle sig til et strukturelt problem, hvis der ikke findes holdbare løsninger.

Jeg vil gerne indlede ganske kort med at redegøre for baggrunden for lokomotivføreruddannelsen, som den ser ud i dag.



Herefter vil jeg forklare, hvilke initiativer, der er igangsat for at afhjælpe manglen på lokomotivførere, og hvad der fremadrettet arbejdes på.

Undervisningsminister Bertel Haarder vil herefter fortælle om

Undervisningsministeriets rolle i forbindelse med uddannelsen af lokomotivførere.

#### Baggrund

Det blev i 2004 besluttet, at lokomotivføreruddannelsen skulle flyttes fra DSB-regi til offentligt regi.

Beslutningen blev truffet, fordi det i lyset af den igangværende liberalisering af jernbanesektoren ikke længere var fordelagtigt, at én jernbaneoperatør, nemlig DSB, forestod uddannelsen af



lokomotivførere til en branche med flere jernbaneoperatører.

Uddannelsen er derfor oprettet i Undervisningsministeriet. Jeg vil gerne slå fast, at det ikke er lokomotivføreruddannelsens kapacitet og længde, der forhindrer operatørerne i at rekruttere det nødvendige antal lokomotivførere. Det vil undervisningsministeren kunne uddybe.

### Samrådsspørgsmål C

Samrådsspørgsmålet går på, hvilke initiativer vi vil tage for at få uddannet flere lokomotivførere?



Igangsatte  
initiativer

Jeg kan oplyse, at der er igangsat en række vigtige initiativer, der skal afhjælpe manglen på lokomotivførere.

Der er de seneste år uddannet for få lokomotivførere. Det ser ud til, at jernbaneoperatørerne i for stort omfang har tiltrukket lokomotivførere fra konkurrerende virksomheder ved f.eks. at tilbyde højere lønninger i stedet for selv at uddanne tilstrækkeligt med lokomotivførere.

Derfor er det første vigtige initiativ, at jernbanevirksomhederne fra 1. januar 2008 er forpligtede til en solidarisk indbetaling til uddannelsen. Denne ordning blev muliggjort med den ændring i Jernbaneloven i foråret 2007,



som et bredt flertal (V, K, DF, S, RV og SF) gennemførte.

Ordningen betyder, at den enkelte operatør uafhængigt af uddannelsesomfang afholder en andel af branchens samlede uddannelsesomkostninger. Disse omkostninger svarer til den markedsandel, som den enkelte operatør besidder. Efterfølgende refunderer Trafikstyrelsen operatørernes omkostninger til uddannelse.

Den solidariske ordning sikrer, at de enkelte operatører ikke længere har incitament til at være "gratis". Det kan ikke længere svare sig at undlade at uddanne tilstrækkeligt med



lokomotivførere og lade andre virksomheder betale for deres oplæring.

Ordningen trådte i kraft pr. 1/1 2008 og de fulde virkninger af ordningen vil derfor være at se i det nærmeste års tid.

Det er min forventning, at ordningen vil betyde, at der i de kommende år uddannes betydeligt flere lokomotivførere end i de sidste par år.

Et andet problem, der bidrager til manglen på lokomotivførere, er, at det er svært at få anerkendt f.eks. sit tyske lokomotivførerbevis, så man også kan køre tog i Danmark. Dette er især i dag et problem for godstrafikken, men vil på sigt kunne blive det med integrationen af Øresundsregionen.



Derfor er det andet initiativ, at Trafikstyrelsen er ved at udstede en bekendtgørelse, der skal gøre det muligt for lokomotivførere fra andre lande at opnå dansk lokomotivførerlicens.

Bekendtgørelsen indebærer, at der kan laves gensidige anerkendelser af licenser og kompetencer, dvs. ”kørekort til tog”, med andre EU-lande. Hvis Trafikstyrelsen kan anerkende licenser fra et andet EU-land, vil den udenlandske lokofører umiddelbart kunne bruge licensen i Danmark. Den samme gensidige anerkendelse forsøger Danmark at lave med de nødvendige helbredsgodkendelser for lokoførere.

Herefter kan lokomotivføreren ansættes i en dansk virksomhed, hvor den





nødvendige undervisning i danske sikkerhedsregler, den danske infrastruktur, det danske sprog mv. gennemføres. Netop sprogkundskaber er afgørende at tilegne sig for at kunne kommunikere med fjernstyringscentralerne.

Sideløbende med indførelsen i de danske forhold kan lokomotivføreren betjene tog, såfremt en kørelærer deltager heri.

På nuværende tidspunkt arbejder Trafikstyrelsen på aftaler om gensidige anerkendelser med Tyskland og Sverige.

Afhængig af arbejdsmarkedets generelle udvikling er det min forventning, at der vil gå et par år, før vi realistisk set vil opleve svenske og tyske lokomotivførere i større stil i den danske jernbanetrafik.



Fremadrettede  
initiativer

Som nævnt nedlægges flere hold på lokomotivføreruddannelsen, da der op til holdstart viser sig at være for få tilmeldte. Dette medfører, at de tilbageværende elever ikke kan komme i gang med deres uddannelse, før næste hold starter op. For at løse dette problem arbejder Transportministeriet i øjeblikket sammen med Undervisningsministeriet for det tredje på at skabe mulighed for, at jernbaneoperatørerne selv kan få lov til at betale for, at der gennemføres skolehold på mindre end 16 elever.

DSB har allerede tilkendegivet, at de undtagelsesvis er villige til at betale for sådanne pladser for at sikre, at lokomotivførerhold på skolerne kan opretholdes selvom, der måtte være



frafald fra holdene. F.eks. er et hold S-togslokomotivførere, der skulle uddannes i Tønder fra februar, nedlagt på grund af for få elever.

Transportministeriet og Undervisningsministeriet arbejder på at få etableret en ordning, så det kan lade sig gøre, at holdet i denne nødsituation alligevel kan gennemføres.

Afsluttende  
bemærkning

DSB har igangsat en rekrutteringskampagne, der forhåbentlig kan skaffe nye lokomotivføreraspiranter.

Der er i dag overenskomstfastsatte krav til adgangen til faget. Det betyder, at man kun kan blive ansat i en jernbanevirksomhed med henblik på at blive lokomotivfører, hvis man har en matematisk studentereksamen, en HTX-



eksamen eller har et svendebrev indenfor smede- eller elektrikerfaget.

Som transportminister har jeg i sagens natur ikke mulighed for at påvirke overenskomsterne, men der er et klart ønske for en god udvikling af jernbanetrafikken, at jernbanevirksomhederne kan få de nødvendige medarbejdere. Ellers taber jernbanetrafikken point til biltrafikken, hvor der selvsagt ikke er problemer med mangel på personale.

[Undervisningsministeren overtager herfra frem til spørgsmål/svar]