



Banedanmarks bemærkninger til Trafik- og Byggestyrelsens høring af bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere

Trafik- og Byggestyrelsen har den 3. juni 2016 sendt Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere i høring. Banedanmarks svar på høringen følger herunder.

Således som pkt. 8.3 i bilag 2 umiddelbart må forstås, må der køres på grænseovergangssektioner og de banegårde, der ligger tæt på grænserne, og som er udpeget til grænseoverskridende trafik. Traditionelt er disse stationer bemandet med lokalt personale, hvorfor sprogudfordringen kan være mindre. I dag håndterer de tre grænsestationer f.eks. spørgsmålet om sprogkrav forskelligt.¹

Dette vil ikke være situationen i Danmark efter udrulningen af Signalprogrammet, hvor trafikstyringen centraliseres i TCC Øst og Vest, og trafikstyringspersonalet flyttes fra grænsestationerne til TCC'erne. Det er i øvrigt heller ikke situationen på Tønder-Niebuß i dag. Personalet i TCC Øst eller Vest vil ikke have kompetencer i f.eks. tysk og svensk, og det vil i givet fald være en meget stor udfordring at opretholde kompetencer på tysk og svensk ud over kompetencerne til dansk og engelsk.

Pkt. 8.3. b) angiver, at infrastrukturforvalteren skal imødekomme en anmodning om undtagelse, hvis jernbanevirksomheden kan dokumentere, at den har truffet passende foranstaltninger til at sikre kommunikationen mellem de berørte lokomotivførere og infrastrukturforvalterens ansatte. Hvis passende foranstaltninger er aftaler med infrastrukturforvalteren om alternativt sprog i form af faste tekster eller andre hjælpemidler, som muliggør kommunikation mellem to parter på forskellige sprog, forudses der en større uddannelse og reelt en næsten umulig opgave, hvad angår uregelmæssige situationer og nødsituationer.

Det fremgår heller ikke specifikt af pkt. 8.3. b), at det er infrastrukturforvalteren, der skal vurdere, om de foranstaltninger, der er truffet, er passende – kun at de skal vurderes, hvis de er det. Det forhold, at lokomotivføreren ikke skal leve op til sprogkravet, er ikke optimalt. I TSI OPE står der, at det er infrastrukturforvalteren, der bestemmer driftssproget (et eller flere), som er defineret som: *"Det eller de sprog, der er anført som driftssprog i infrastrukturforvalterens offentliggjorte netredegyrelse, og som i den daglige drift anvendes til udveksling af drifts- eller sikkerhedsmeddelelser mellem infrastrukturforvalterens personale og jernbanevirksomhedens personale."* I dag er der lavet aftaler på det enkelte sted, jf. fodnoten. Nu vil der potentielt set også kunne laves aftaler med den enkelte jernbanevirksomhed, der vil kunne variere fra sted til sted. Sprogforståelsen er imidlertid mest vigtig i nødsituationer, og det vil i sådanne situationer være uhensigtsmæssigt at skulle huske på, hvilken aftale der er med den enkelte jernbanevirksomhed på det enkelte sted. Banedanmark mener derfor, at

¹ Sprogkravene ved de enkelte grænsestationer er som følger:

- Ved Peberholm/Kastrup anvendes bestemmelserne i SR § 32 om sproglige hensyn, og svensksproget lokomotivpersonale kan køre "udover" grænsestationen, alene på/med anvendelsen af svensk, bare de danske fagtermer kendes og anvendes. Personalet i RFC Kh kan som udgangspunkt ikke svensk. Lokomotivpersonalet skal kunne danske jernbanefagtermer, men i øvrigt tale svensk langsomt og tydeligt.
- I Tønder anvendes "faste meldinger" og støtteblanketter fastsat i SIN-L 30.4. Personalet i FC Esbjerg kan som udgangspunkt ikke tysk.
- I Padborg kan personalet som udgangspunkt tysk på "højt" niveau, og der stilles ikke nogle særlige sprogkrav til det tysksprogede lokomotivpersonale, der alene kører til og fra Padborg mod Tyskland.

der også skal være mulighed for at kunne afvise sådanne enkeltaftaler med henvisning til opretholdelse af sikkerheden i nødsituationer.

Pkt. 8.3. c) angiver, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne skal sikre, at de berørte ansatte er bekendt med disse regler og foranstaltninger og får den nødvendige uddannelse inden for rammerne af deres sikkerhedsstyringssystemer. Dette vil alt andet lige give flere regler og kræve ekstra uddannelse, måske/sandsynligvis også af infrastrukturforvalterens personale. Banedanmark vurderer derfor, at følgevirkningerne af ændringen af bekendtgørelsen kan blive pålagt infrastrukturforvalteren, måske med den konsekvens, at regelsættet bliver mere komplekst.

KJA, 13.06.16.