

# **Ansøgning om midler til udvikling af AMU 2012**

## **Indhold:**

|  |         |
|--|---------|
| Ansøgning om midler til udvikling af AMU<br>TURs arbejdsmarkedspolitiske redegørelse | side 3  |
| Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse for de enkelte brancheområder                     |         |
| - Vejgodstransport   | side 7  |
| - Lager og terminal  | side 14 |
| - Personbefordring   | side 17 |
| - Redder   | side 24 |
| - Lufthavn   | side 28 |
| - Togklargøring  | side 30 |
| - Lokomotivfører   | side 31 |
| - Erhvervsfiskere  | side 34 |
| - Havn og terminal   | side 35 |

## **Ansøgning om midler til udvikling af AMU 2012**

### **Indledning**

Transporterhvervets konkurrenceevne og kompetencer er af stor betydning for, at Danmark fortsat kan befinde sig i toppen blandt de mest konkurrencedygtige lande i verden.

Transportministeriet fastsatte allerede i 2009 flg. strategiske målsætning som dækker over indsatsområder som skal prioriteres såfremt den ovenfor nævnte målsætning skal nås:

- Der skal sikres et tilgængeligt, pålideligt og sikkert transportsystem af høj kvalitet i Danmark.
- Der skal arbejdes for et miljøvenligt transportsystem.
- Der skal opbygges et sammenhængende transportsystem.
- Der er brug for et transportsystem baseret på langsigtet planlægning og en effektiv opgavevaretagelse.

I denne sammenhæng spiller uddannelse og kompetenceudvikling naturligvis en central rolle. I tilhørende redegørelser fra samme ministerium angives det, at:

*"Uddannelse er et vigtigt konkurrenceparameter.*

*Uddannelse er en central faktor for et konkurrencedygtigt og innovativt erhverv. Adgangen til kvalificeret arbejdskraft er også afgørende for, at transporterhvervet kan bevare sin konkurrenceevne. Det er gennem dygtige og veluddannede medarbejdere, at resultaterne nås og nye metoder tages i brug."*

Den branchemæssige udvikling bygger på:

*"Adgangen til kvalificeret arbejdskraft er afgørende for, at transporterhvervet kan bevare sin konkurrenceevne. Det handler grundlæggende om at sikre en høj kvalitet i de eksisterende uddannelser. Mindre ungdomsårgange i de kommende år medfører voksende konkurrence om fremtidens arbejdskraft, og det er derfor væsentligt at sikre kendskabet til transporterhvervet."*

TUR anser fastholdelse, rekruttering og kompetenceudvikling af arbejdsstyrken i erhvervet som den treenighed som kan bidrage til medarbejdernes engagement og jobtilfredshed, til erhvervets konkurrenceevne og til det egentlige grundlag for skabelse af vækst gennem uddannelse.

Der er således ingen tvivl om, at de højt kvalificerede transport- og logistiksystemer er centrale hjørnesteene i en fortsat udvikling af velfærd og velstand i det danske samfund. Nødvendigheden af en velfungerende transport og logistiksystem er afgørende for den videre vækst og velfærd. Effektiviseringen af transporterne og udvikling af rammevilkårene for transporterhvervet påvirker således på afgørende vis såvel produktivitet og beskæftigelse.

De faglige kompetencer der efterspørges afhænger af typen af transportvirksomhed. I denne sammenhæng kan noteres væsentlige forskelle inden for de enkelte brancherområder afhængigt af konkrete arbejdsfunktioner ofte relateret til hvorvidt den enkelte medarbejder udføre operationelle opgaver og /eller varetager egentlige nøglefunktioner i virksomheden. Inden for samme faglige område som eksempelvis intern transport findes en spændvidde fra medarbejdere som udelukkende fører gaffeltrucks i lagerhaller til medarbejdere som udfører og varetager dybt komplekse logistikopgaver under varetagelsen af en samlet terminals optimale drift.

Det samme gælder vejgodstransportområdet hvor der generelt set ikke stilles krav om en gennemført erhvervsuddannelse som chauffør. Derimod omskoler, opkvalificerer og efteruddanner mange virksomheder faglærte såvel som ufaglærte i udstrakt grad via arbejds-

markedsuddannelsessystemet. Også her varetager udvalgte medarbejdere komplekse disponeringsopgaver m.v.

Man skal således ikke se bort fra, at på trods af en relativ stigning i interessen for faglært arbejdskraft i transportbranchen, så indleder mange virksomheder en nyansættelse med intern oplæring i virksomheden kombineret med arbejdsmarkedsuddannelser, før eksempelvis chaufføren kommer til at køre alene. Derfor skal man ikke se bort fra, at ud over de faglige kernekompetencer, så vægter virksomhederne ofte de personlige kompetencer og intern oplæring kombineret med arbejdsmarkedsuddannelser højere end formelle kompetencer erhvervet gennem erhvervsuddannelsessystemet.

Godstransporten skal løbende tilpasse sig fremtidens ændrede logistikmønstre. Disse opstår eksempelvis gennem massive investeringer inden for hele EU-området i øgning af transport med tog og på bane. Endvidere vil satsningen på nye forbindelser som eksempelvis Femern bælt afstedkomme at godset bevæger sig ad nye kanaler og geografiske veje. Dette stiller krav om ændrede kompetencekrav i givne områder og lokaliteter. De tilhørende nye transportformer vil endvidere kræve ændringer i tidligere kendte jobfunktioner og dermed stille krav om udvikling af nye målrettede uddannelser.

Inden for den interne transport på lager og terminalområdet ændres systemerne for lagerstyring og regulering af varestrømmene således, at mange medarbejdere skal varetage nye ofte meget komplekse systemer. De interne logistikmønstre udgår en integreret del af den samlede logistikkæde, hvorfor den avancerede lagerstyring er forudsætningen for den efterfølgende godstransport. Ligeledes øges systemerne for sammenhæng mellem salg, distribution, produktion og lagerstyring. Hele dette set-up angiver krav om øgede kompetencer blandt mange medarbejdere i den interne transport.

Ser man nærmere på personbefordringsområdet der omfatter såvel bus som taxi, da opleves vigtige strukturforandringer der knytter sig til nye transportformer som eksempelvis flextrafik samt ændrede kvalifikationskrav til medarbejdere i branchen.

TURs erhvervsuddannelser har dog igennem en længere årrække været i stand til at tiltrække et øget segment af medarbejdere og virksomheder til erhvervelse af status som faglært transportarbejder. Dette gennem massiv anvendelse af meritvejen for værende medarbejdere og fleksible uddannelsesordninger for medarbejdere som søger ind i branchen. Tillige har tilføjelsen af et trin 3 i erhvervsuddannelsen skabt en rød tråd i uddannelsessystemet, som betyder at en faglært transportuddannelse ikke længere er en "dead-end"-uddannelse. Trin 3 er en overbygning på erhvervsuddannelsen som er målrettet disponenter/kørselsledere og lagerforvaltere.

Samtidig er erhvervsstrukturen under udvikling i store dele af transportbranchen. Transporten bliver mere og mere international, moderne teknologi trænger voldsomt frem. Virksomheder og lastbiler bliver større, og logistikkæderne bliver længere og mere komplekse. Kravene til godstransporten stiger i form af krav til omkostninger, stabilitet i leverancerne, fleksibilitet og mindre miljøbelastning – ikke mindst i byerne.

Disse udviklingstræk giver branchen en række udfordringer, som blandt andet skal imødekommes gennem relevant uddannelse af medarbejderstyrken. Skal transportbranchen være effektiv, er det nødvendigt, at der investeres i uddannelse af medarbejdere, innovation, forskning og at nye metoder udvikles.

To særlige fokusområder har transportbranchens og samfundets særlige bevhægenhed:

- de grønne transportløsninger

og

- trafikikkerhed.

Transportbranchen har for alvor taget udfordringerne op de seneste år, når man ser på initiativer i forhold til en bæredygtig transport. Hensynet til energiforbrug, miljø, fremkom-

melighed og trafiksikkerhed indgår som centrale værdier i alle seriøse virksomheder og bestræbelserne på disse felter har mange medarbejders beivågenhed. Det er TURs opgave bestandigt at være på forkant med relevante og målrettede uddannelsesinitiativer som kan medvirke i arbejdet for at håndtere de stigende kurver for frdselstrngsel og som kan påvirke transportens CO2-udledninger. Transportbranchen er villig til at bidrage til at reducere transportens omkostninger i forhold til miljø og CO2.

## **Den økonomiske krise og fremtidens kompetenceudvikling**

I økonomiske krisetider påvirkes beskæftigelsesfrekvensen, investeringer og antallet af transportere. Dette betød i 2008 og 09 en markant stigende efterspørgelse på uddannelse, hvorfor branchen er blevet tilført et uddannelsesmæssigt kompetenceløft og således at uddannelse har spillet en central regulerende rolle på arbejdsmarkedet generelt. Ikke desto mindre har nye rammevilkår i AMU systemet betydet en nedgang i uddannelsesaktiviteten på transportskolerne. Ved en sammenligning af aktiviteten på 6-ugers selvvalgt uddannelse inden for vejgodsområdet omfattede aktiviteten i 1. kvartal 2010 1071 kursister. I 1. kvartal 2011 var det samlede antal kursister 172.

TUR har tydeligt advaret mod besparelser som i mærkbart grad forringer medarbejdernes, virksomhedernes og skolernes mulighed for at udbyde kvalitetsuddannelse på skoler med en tilstrækkelig kapacitet. Kan systemet ikke imødekomme eftersprgelsen så vil mange brugere af det offentlige uddannelsessystem komme i en situation hvor de bliver ekskluderet fra en nødvendig opkvalificering og kompetenceudvikling. En kompetenceudvikling som på sigt kunne skabe vækst og velstand i det danske samfund.

## **Transportbranchens uddannelsesmæssige fordele**

AMU er fortsat den uddannelsesordning, som har størst betydning for transporterhvervet som kilde til kvalificering af medarbejdere, både som grunduddannelse og som efter- og videreuddannelse.

Der er igennem en lang årrække opbygget en veludviklet uddannelsesstruktur inden for området, som det via de gode betingelser for udvikling og ajourføring har været muligt at fastholde og gøre attraktiv for branchens virksomheder og medarbejdere.

Der findes tillige på mange skoler et godt og veludviklet fagligt miljø, som i stor udstrækning viser parathed til at påtage sig de nye udfordringer, som den fortsatte kompetenceudvikling kræver – men der er fortsat brug for nyudvikling og nytænkning. Ikke mindst har tilkomsten af den obligatoriske efteruddannelse for chauffører hvert 5. r, stillet nye udfordringer til skolerne som først nu skal til at håndtere en målgruppe som stiller særlige fordringer til variation og kvalitet i uddannelse. Ingen tvivl om at mange skoler skal i gang med at betræde nye veje og metoder inden for det pædagogiske og didaktiske område, såfremt deltagerforventningerne om uddannelse på et højt kvalitativt niveau skal imødekommes.

TURs vil derfor fortsætte i 2011 med at udvikle og ajourføre uddannelserne og forudsætningerne for at udbyde uddannelser (gode undervisningsmaterialer, analyser og ajourførte faglærere) inden for AMU til transportområdet.

Transportbranchen udgør et beskæftigelsesområde, hvor der stilles formelle krav til medarbejderne om myndighedsbelagte certifikater/ beviser som dokumenterer medarbejdernes ret og evne til at varetage forskellige arbejdsfunktioner på transportområdet. Denne udvikling er

i fortsat vækst og understøttes af løbende initiativer på EU-niveau som stiler mod harmoniseringer i uddannelses/certifikatkrav i medlemslandene på mange områder.

Den regelmæssige opdatering af medarbejderne er nødvendig af sikkerheds- og kvalitetsmæssige årsager, hvorfor ajourførings og "brush-up" kurser i stigende omfang efterspørges. Der fastsættes løbende nye standarder på mange områder, eksempelvis renovation, lastsikring, transport af levende dyr, sværgodstransport, farligt gods, transport af animalske foderstoffer, arbejde i og ved spor på jernbanerne, terrorsikring, hygiejne m.m. På alle disse områder stilles ofte krav om dokumenteret uddannelse til de operative medarbejdere i transportbranchen.

Transporterhvervets Uddannelser kan derfor konstatere, at i et overordnet perspektiv, findes der et entydigt arbejdsmarkedspolitisk behov for ikke blot en fastholdelse, men en direkte forstærket uddannelsesindsats.

For Transporterhvervets Uddannelser er den store udfordring at udstikke mål og rammer for de fremtidige uddannelser, som skal bidrage til en kompetence- og kvalifikationsudvikling i transporterhvervet, og som kan medvirke til en fortsat rekruttering af nye medarbejdere til branchen, til fastholdelse og til vækst.

## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse for udviklingen 2012-2013 inden for vejgodstransportområdet.**

### Målgrupper

Målgruppen inden for vejgodstransport består af chauffører, der kører godstransport i mange forskellige typer af køretøjer, med og uden påhængskøretøj. Som en del af chaufførens daglige arbejde hører også betjening af en lang række af forskelligt udstyr, under hensyn til love og bekendtgørelse der beskriver en lang række forhold bl.a. omkring sikkerhed og miljø.

Målgruppen består også af øvrige operative medarbejdere, medhjælpere og kørselsledere m.fl., som har ansvar for større eller mindre individuelle nøgleopgaver i de mangeartede virksomheder.

Følgende FKB'er hører ind under dette område:

- 2224 Vejgodstransport
- 2225 Tanktransport
- 2226 Transport af levende dyr
- 2227 Særtransport
- 2728 Grundkompetence chauffør gods
- 2734 Vintertjeneste
- 2718 Renovation
- 2732 Lastbilkran
- 2733 Mobilkran
- 2719 Flytning og møbeltransport

### Den overordnede udvikling inden for vejgodstransportområdet

Den seneste arbejdsmarkedspolitiske redegørelse blev udarbejdet oktober 2010 i forbindelse med TUR's ansøgning om midler til udvikling af arbejdsmarkedssuddannelser mv. for 2011. I den mellemliggende periode har vi været vidne til, at den finanskriser der ramte i 2008 endnu ikke er helt ovre. Finanskrisen som ikke blot ramte Danmark men hele verden, har og har haft stor indflydelse på forholdene inden for vejgodstransportområdet.

Vejgodstransport, er meget konjunkturfølsomt. Den væsentlige nedgang i bygge- og anlægsbranchen har haft stor betydning for vejgodstransportområdet.

Vi har inden for vejgodstransportområdet set en hel del udflagninger af transportvirksomheder som har betydet at en del virksomheder der tidligere beskæftigede danske chauffører, nu beskæftiger udenlandske chauffører.

### Udflagning af danske lastbiler fortsætter antallet af danskejede lastbiler på udenlandske nummerplader er vokset med 11 % på et år

Danske transportvirksomheder drives i stigende grad på internationale vilkår, og flere lande viser sig attraktive som base for de danske lastbiler. Det viser en analyse, som brancheforeningen International Transport Danmark (ITD) netop har foretaget blandt danske vognmænd.

Siden sidste år er antallet af danskejede lastbiler på udenlandske nummerplader vokset med 11 procent, så der nu er i alt 3.256 danskejede lastbiler på udenlandske nummerplader, fordelt på en række lande. Der er tale om en fordobling af antallet i løbet af de sidste fem år.

Ca. halvdelen af de danskejede lastbiler i udlandet er indregistreret i Tyskland. Polen tegner sig på andenpladsen for godt 17 % af de danske biler under udenlandsk flag. Antallet af danskejede lastbiler i Tyskland har i de senere år stabiliseret sig på godt 1.600, mens antallet af polsk indregistrerede biler i løbet af det sidste år er vokset med 32 %, så der i dag er alt 565 danskejede lastbiler på polske nummerplader. Samme tendens ses i Baltikum, hvor i alt 179 lastbiler nu er ejet af danske virksomheder, en stigning på 39 % i forhold til sidste år.

Hos ITD er vurderingen, at det især er den internationale konkurrence på løn- og ansættelsesvilkår for chauffører, der driver udflagningen af lastbilerne i de danske transportvirksomheder. Danmark har som eneste land i Europa indfældet i lovgivningen, at chaufførerne i dansk indregistrerede lastbiler skal være ansat på centralt forhandlede overenskomster.

At de danske transportvirksomheder fortsat har solidt fodfæste i det danske transportmarked vidner ITD's egne grænsetællinger om. Ifølge den seneste tælling er omkring 35 % af de tyske og østeuropæiske lastbiler, som krydser den dansk-tyske grænse, ejet af danske virksomheder. Det betyder skønsomt, at mere end 44 % procent af det samlede antal lastbiler, der kører ind i Danmark sydfra, er danskejede.



### Færre konkurser i vognmandsbranchen

Konkurser synes dog at have toppet, siden det historisk høje antal konkurser i 2009, går udviklingen nu i mere positiv retning.



18,6 % var faldet i antal konkurser fra 2009 til 2010.

2009: 129 konkurser

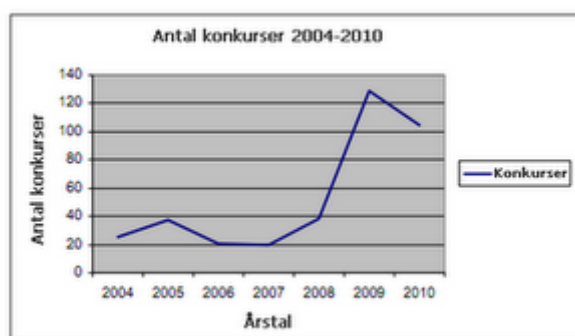
2010: 105 konkurser

2011: 54 konkurser i 1. og 2. kvartal

På trods af den gode udvikling, så ligger tallene stadig langt over niveauet fra før finanskrisen.

2007: 20 konkurser.

### Konkurser i vognmandsbranchen 2004-2010



Statistik, Trafikstyrelsen.

Kilde: Trafikstyrelsen, 2. kvartal 2011

Nyt fra Danmarks statistik:

Nr. 433 • 16. september 2011

Godstransport med danske lastbiler 2. kv. 2011

Transport

#### Lastbiltransport i tydelig fremgang

Danske lastbiler ydede et samlet transportarbejde (dvs. gods gange distance) i Danmark og internationalt på 4,4 mia. tonkm i andet kvartal 2011. Det er en stigning på 19 pct. i forhold til kvartalet før. På årsbasis – fra andet kvartal 2010 til andet kvartal 2011 – har der været en stigning i det nationale transportarbejde på 23 pct., mens det internationale transportarbejde faldt med 6 pct.

#### Markant fremgang i det nationale transportarbejde

Transportarbejdet ved national kørsel var i andet kvartal 2011 væsentligt højere end i årets første kvartal. Vognmandskørslen (kørsel for andres regning) steg 24 pct. svarende til 551 mio. tonkm, og firmakørslen (kørsel for egen regning) steg med 28 pct. (120 mio. tonkm). I de seneste 12 måneder var transportarbejdet i alt på 11,6 mia. tonkm, 16 pct. mere end i den foregående 12 måneders periode.

Der var 3 pct. mere transportarbejde ved international kørsel i andet kvartal end i kvartalet før. Eksportkørslen steg med 1 pct. (3 mio. tonkm), og importkørslen steg

10 pct. (33 mio. tonkm). Tredjeland- og cabotagekørsel var uændret. (se forklaring i noten til tabellen på næste side). I de seneste 12 måneder var transportarbejdet i alt på 4,4 mia. tonkm, 18 pct. mindre end i den foregående periode.

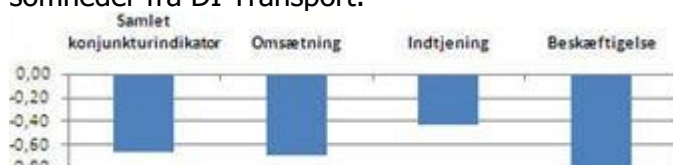
### Større godsmængde

De danske lastbiler fragtede 48,2 mio. ton gods i andet kvartal 2011, hvoraf hovedparten (96 pct.) var ved kørsel i Danmark. Den transporterede godsmængde i andet kvartal 2011 var 26 pct. større end i første kvartal 2011. Det var fordelt med stigning i godsmængden i Danmark på 29 pct. (10,3 mio. ton) og et fald i den internationale godsmængde på 7 pct. (0,2 mio. ton). I forhold til den foregående 12-månedersperiode steg den samlede godsmængde 13 pct.; den nationale godsmængde steg 14 pct., mens den internationale faldt 7 pct.

Fra første kvartal til andet kvartal 2011 var stigningen i godsmængden i Danmark fordelt med en stigning i vognmandskørslen på 25 pct. og 42 pct. i firmakørslen. Fragtmængden i den internationale kørsel havde en stigning på 4 pct. i kørsel til Danmark, mens kørslen fra Danmark faldt med 24 pct.

### Konjunkturbarometer

I 2009 lancerede DI et virksomhedspanel. Panelet består af bl.a. af 60 medlemsvirksomheder fra DI Transport.



Fire gange årligt besvarer panelet spørgsmål om aktuelle økonomiske vilkår, medarbejdersituationen og vækstmuligheder samt suppleret med forskellige temaspørgsmål.

Disse besvarelser anvender DI Transport til at udsende DI Transport's konjunkturbarometer, der viser medlemsvirksomhedernes forventning til det kommende kvartal.

### Positive tendenser i transportbranchen

Der har været fremgang over stort set hele linjen viser det seneste konjunkturbarometer fra DI Transport. Den indenlandske omsætning i transportsektoren har haft en pæn fremgang de første fem måneder af 2011, hvor omsætningen fra januar til maj steg med 9,5 procent sammenlignet med samme periode sidste år. Den indenlandske omsætning steg i maj med 12,5 procent i forhold til samme måned sidste år, hvor med fremgang i 2011 fortsætter efter et lille fald i marts og april måned. "Selvom der stadigvæk er nogle virksomheder, der oplever, at de hænger lidt i bremsen, så er det samlede billede, at det går fremad for transportbranchen. Det første halvår har været positivt, men der er stadigvæk langt op til niveauet før finanskrisen satte ind sidst i 2008", siger chefkonsulent i DI Transport Rune Noack.

### Positive forventninger

Et flertal af virksomhederne forventer, at omsætning og indtjening er højere i 3. kvartal 2011 end i 3. kvartal 2010. Yderligere er der en klar fremgang i forventningerne til

en øget beskæftigelse, hvor størstedelen af virksomhederne forventer en neutral eller positiv udvikling i beskæftigelsen.

”En del af forklaringen på de positive forventninger er selvfølgelig, at målingen kommer oven på et godt 2.kvartal. Transportbranchen er selvfølgelig afhængig af hvad der sker i resten af erhvervslivet, og med den nuværende økonomiske usikkerhed og nye lavere væksttal fra Tyskland, så kan man være nervøs for om de positive tendenser fortsætter”, siger Rune Noack.

### Fokuspunkter inden for vejgodstransportområdet

Der er i det følgende redegjort for fokuspunkter der allerede har, og også fortsat vil have indflydelse på vejgodstransportområdet.

Vejgodstransportvirksomhederne mødes til stadighed med nye miljøkrav. Det betyder, at der mange steder i byerne er såkaldte miljøzoner, hvor kun køretøjer der opfylder helt bestemte miljømæssige krav må færdes. Endvidere arbejdes der med et projekt i Region SYD hvor man kun kører varekørsel i natte og morgentimerne. Projektet er støttet af Trafikstyrelsen..

Kørsel med automatgear i vejgodstransport er i de senere år blevet meget almindeligt inden for visse områder i branchen bl.a. renovationsområdet. Her kan der være miljømæssige problemstillinger i forhold til korrekt brug af disse hel- og halv automatiske gearsystemer, idet der er væsentlig forskel i brændstofforbrug ved korrekt brug og uhensigtsmæssigt brug. Derfor er der også her grund til at se på, er der behov for at chaufførerne opgrades?

Vi ser flere og flere virksomheder transporterer mere gods af gangen og ikke mindst modulvogntog er noget vi kommer til at se endnu mere af i Danmark. Ifølge Rigspolitiets tungvognsafdeling, kan chaufførerne ind imellem have vaskeligheder med at holde sig på de ruter hvor disse modulvogntog på færdes og efter de vægtgrænser er trådt i kraft, ser politiet også en række køretøjer i sammenkoblinger, der ikke er tilladte. Det har branchen behov for at få kikket på. Kan chaufførerne her bibringes viden der kan eliminere disse fejl?

En anden stor udfordring vejgodstransportområdet kæmper med, er tyveri og overfald på transporter. Ikke bare dele af godset men ofte hele køretøjer forsvinder for chaufføren og dermed store værditab for virksomheden. Det er væsentligt for branchen at få belyst, om der kan ses et mønster i disse forbrydelser samt se på om chaufføren kan bibringes kompetencer der kan imødegå risiko for overfald og tyveri.

Politiets kontroller af store køretøjer viser at næsten 45% af alle kontrollerede transporter har problemer med køre- hviletider og brug af tagograf. Det skaber en del forundring i branchen da der er god adgang til at lære reglerne. Det er derfor væsentligt at få set på hvad årsagen er til den ringe effekt af de mange års undervisning der har været inden for dette område.

I det hele taget er det vigtigt at undervisning på skolerne har effekt og et af de områder TUR vil se på er hvorvidt de faglige miljøer på skolerne er optimale nok til at kunne yde den ønskede effektfulde undervisning. Samtidig er det væsentligt for skolerne at have klare mål i uddannelserne og TUR vil derfor også se på om de beskrivelser der er

af mål i dag, er tilstrækkeligt for at skolerne kan tilrettelægge god og effektiv undervisning.

TUR vil endvidere se på FKB 2728 og 2244. Er det hensigtsmæssigt at have begge FKB'er eller kunne det være en ide i at lægge dem sammen?

#### Kvalifikationsbehov:

I det følgende anfører TUR hvilke konkrete udviklingsopgaver, der bør iværksættes for at det skal være muligt at imødekomme de behov som de arbejdsmarkedspolitiske tendenser peger imod. Der ansøges derfor om midler til flg. analyser, som er begrundet i den arbejdsmarkedspolitiske redegørelse:

- Analyse af uddannelsesbehov for chauffører, der kører varetransport i aften- og nattetimerne samt tidlig morgen.
- Analyse af uddannelsesmæssige tiltag, der kan medvirke til at sikrer chauffør og gods og imødegå risiko for tyverier og overfald på godstransporter.
- Analyse af hvilke nye uddannelsesmæssige tiltag der skal til for at undervisning i køre- hviletider får en større effekt.
- Modulvogntog-uddannelsesbehov
- Faglige miljøer på skoler
- Skærpe/forbedre mål i uddannelsesmål
- Analyse af det faglige indhold i kernemålene i henholdsvis FKB 2728 og 2224 inden for vejgodstransport.
- Analyse af hvorvidt de to FKB (2728 og 2224) giver en dækkende og tidssvarende beskrivelse af jobområderne.
- Transport af heste
- Kørsel med automatgear

#### Udvikling eller revision af FKB

Der ansøges ikke om udvikling eller revision af FKB`ere på dette område.

#### Uddannelsesmål.

Nedenstående uddannelsesmål ansøges bl.a. på grundlag af, at den sikkerhedsmæssige del af arbejdsmiljøet er vigtig at have indgående viden om, således at arbejdsskader minimeres og normalt helt undgås. Der er tale om uddannelse i omgang med farlige stoffer, der skal kunne identificeres og som ofte er behæftet med en lang række regelsæt fastsat af myndigheder. En del af de ansøgte uddannelsesmål drejer sig om anvendelse af diverse hjælpemidler, der letter hverdagen for chauffører ved

udførelse af deres arbejde med mange forskellige typer af gods og dermed også medvirker til at mindske risikoen for arbejds-skader og nedslidning.

Branchen efterspørger kurser til vedligehold af kompetencer, der tidligere er kommet medarbejdere til del ved grundlæggende kurser. Derfor vil TUR udvikle en række ajourføringskurser som imødekommer denne efterspørgsel.

*Der ansøges om midler til udvikling af flg. uddannelsesmål:*

- Betjening og daglig drift af transportmidler til transport af akvakultur.
- Transport af træstammer
- Kørsel i lastbiler med halv- eller hel-automatisk transmission
- Transport af glas
- Transport af elementer til huse
- Rengøring og vedligehold af transportmidler til transport af levende dyr
- Sådan imødegås den øgede kræftrisiko for godschauffører
- Af-isning af køretøjers tag.
- Tunge løft i transportbranchen
- Forebyggelse af typiske arbejdsulykker for godschauffører
- Miljøzoner i storbyer
- Logistisk helhedsforståelse for godschauffører
- Rengøring og vedligehold af transportmidler til fødevarer mv.
- Transport med foderbus
- Kørsel med vindfølsomme køretøjer
- Førerpladsens indretning
- Godstransport – begræns risiko for overfald og tyveri
- EU-Efteruddannelse for godschauffører, 2 dage - valgfri del Håndtering af olie- og kemikalieaffald for erfarne
- EU-Efteruddannelse for godschauffører, 2 dage - valgfri del: Lastsikring og stuvning af gods for erfarne
- EU-Efteruddannelse for godschauffører, 2 dage - valgfri del: Køreteknik, miljø og arbejdsfunktioner for erfarne
- Transport af forurenede jord.

- Flytning af elektronik- og EDB-udstyr
- Flytning af kunstværker

### Faglæreruddannelse.

*Der ansøges om midler til udvikling af flg. faglærerkurser:*

- Transport af dansk Aquakultur
- Transport af træstammer
- Kørsel i lastbiler med halv- eller hel-automatisk transmission
- Transport af glas
- Transport af elementer til huse
- EU-Efteruddannelse for godschauffører, 2 dage - valgfri del Håndtering af olie- og kemikalieaffald - for erfarne
- EU-Efteruddannelse for godschauffører 2 dage - valgfri del, international gods-transport – for erfarne
- EU-Efteruddannelse for godschauffører, 2 dage - valgfri del: Lastsikring og stuvning af gods - for erfarne
- EU-Efteruddannelse for godschauffører, 2 dage - valgfri del: Køreteknik, miljø og arbejdsfunktioner - for erfarne
- Transport af fødevarer med kølevogn
- Rengøring og vedligehold af transportmidler til transport af levende dyr
- Sådan imødegås den øgede kræftisiko for godschauffører
- Af-isning af køretøjers tag.
- Tunge løft i transportbranchen
- Typiske årsager til arbejdsulykker for godschauffører
- Miljøzoner i storbyer
- Logistisk helhedsforståelse for godschauffører
- Rengøring og vedligehold af transportmidler til fødevarer mv.
- Transport med foderbus
- Kørsel med vindfølsomme køretøjer
- Førerpladsens indretning
- Godstransport - begræns risikoen for overfald og tyveri
- Transport af forurenede jord
- Dagrenovation – Sikkerhed
- Dagrenovation – Kørsel
- Erhvervsaffald
- Storskrald
- Klinisk risikoaffald
- Flytning af elektronik og EDB-udstyr
- Flytning af kunstværker
- Flytning af tungt bohøje og inventar
- Surring eller stuvning af flyttegods

## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse: FKB 2715 grundkompetence lager og terminal samt FKB 2716 lager og logistik.**

Inden for lager- & logistikområdet arbejdes der med håndtering og styring af varer og gods, samt kundebetjening og kundeservice. Der bestilles og modtages varer og gods, som oplagres eller omlæsses. Der modtages og bearbejdes ordrer, hvorefter godset fremtages, emballeres, mærkes og forsendes.

På visse lagre arbejdes der under særlige forhold, fx køle- og frysehuse, medicinske lagre med hygiejnekrav, forsvarrets lagre med sikkerhedskrav, kemiske lagre med miljøkrav mv.

Der findes ikke en egentlig definition af lagerbranchen idet lagerfunktionen, i bred forstand, indgår i stort set alle typer virksomheder og på tværs af de kendte og veldefinerede brancher. Man vil således kunne se lagerfunktioner i både produktions-, handels- og servicevirksomheder.

Lagerfunktionen har forskellig betydning afhængig af virksomhedens art og virksomhedens placering i forhold til afsætningsmønsteret på det pågældende marked. Lagerfunktionen bliver imidlertid, som alle andre funktioner i en virksomhed, påvirket af den samfundsmæssige udvikling og deraf udledte ændringer i markedet.

Tendenserne globalt og i samfundet generelt (politisk/økonomisk) har siden slutningen 1980'erne været liberalisering og åbning af markederne.

Denne udvikling har betydet, at virksomhederne har forsøgt at specialisere sig og samtidig bevare en stor fleksibilitet. For medarbejderne betyder udviklingen jf. ovenfor, at de også må være fleksible dels i forhold til ansættelsesforhold (vikar, fastansat, selvstændig), og dels i forhold til kvalifikationer (nogle skal måske have flere og bredere kvalifikationer, andre færre kvalifikationer).

De senere års tendens til, at virksomhederne flytter dele af produktionen til udlandet fortsætter. Det er imidlertid uklart, hvilken betydning dette har specifikt for lagerområdet, men det medfører umiddelbart, at virksomhederne i højere grad må have fokus på kvalitetsstyring, certificeringer, serviceydelser og effektivitet. I forbindelse med kvalitetsstyring og kontrol af varerne ved afsendelse og modtagelse af varer er lagerfunktionen en nøglefunktion

Udviklingstendenserne for tiden inden for lagerområdet er, at mange toneangivende virksomheder - primært handelsvirksomheder - har valgt at centralisere lagerfunktionen. Der er tale om et markant skifte fra decentrale lagre med stort sortiment til typisk et enkelt stort centrallager, som servicerer virksomhedens kunder fra hele landet. Disse centrallagre er ofte indrettet som blandingslagre: Det vil sige, at visse dele er fuldautomatiserede og andre dele er automatiseret i forskellig grad. Arbejdsopgaverne er således ganske anderledes da mange af de opgaver, som tidligere krævede håndtering og faglig indsigt, nu udføres maskinelt.

For eksempel var der tidligere krav om en vis grad af viden om de produkter, der skulle plukkes (ekspederes) fra lageret for at undgå fejl - i dag er logistiksystemerne og lagrene opbygget og indrettes således, at der sjældent er behov for, at medarbejderne har viden om de produkter der håndteres.

En anden fremherskende tendens inden for lagerområdet – eller rettere: En tendens i virksomhederne generelt men med store konsekvenser for lagerfunktionen – er anvendelsen af såkaldt tredjepartslogistik<sup>1</sup>.

I forbindelse med anvendelsen af tredjepartslogistik er der i de senere år sket en markant ændring i rollefordeling og samarbejdsformer, som også kan få betydning for lagerjobområdet. Mens drivkræfterne tidligere primært var omkostningsbesparelser og ønske om frigørelse af kapital til alternative formål, er drivkræfterne i dag af mere strategisk karakter, fx ønske om udvidelse af markedsdækningen, forbedring af serviceniveauet eller større fleksibilitet og tilpasningsevne til ændringer i kundernes behov. Samarbejdet mellem parterne er blevet mere langsigtet og gensidigt forpligtende og kombineres ofte med en organisatorisk og informationsmæssig tilpasning. Løsningerne er ofte skræddersyede til de konkrete opgaver, og omfatter ofte andre værdiskabende ydelser end de rene transport og/eller lageropgaver, f.eks. slutmontage, emballering, kvalitetskontrol, informationsydelser mv.

Generelt er der i mange virksomheder (med lagerfunktioner) meget fokus på logistikstyring og anvendelse af teknologi. Kombinationen af den teknologiske udvikling inden for området og indførelse af avancerede logistiksystemer og logistikkoncepter (fx SCM, LEAN mv.) gør, at der sker stadige effektiviseringer og ændringer i arbejdsprocesserne. For eksempel indfører mange virksomheder for tiden "Pick By Voice" – stemmestyret pluk – hvor lagermedarbejderen dirigeres rundt på lageret via en stemme i hovedtelefonen, og truckstyringsprogrammer hvor truckføreren dirigeres rundt på lageret via ordrer på en håndterminal eller på en Smartphone.

Konsekvenserne af ovennævnte udvikling er modsatrettede:

På den ene side vil der være øgede krav til kompetencerne hos nogle få "nøglemedarbejdere" da der i forbindelse med opbygning og vedligeholdelse af logistiksystemer, kvalitetsstyringssystemer mv. kræves langt mere viden om såvel teknologi, udstyr og IT, som til begreberne logistik, udvikling og kvalitet. Denne type job kræver medarbejdere med en bred faglig viden samt evne til hurtigt at sætte sig ind i nye opgaver. På den anden side er mange af arbejdsfunktionerne på ovennævnte lagre meget simple, med mange gentagelser og kræver kun ganske kort jobinstruktion. Denne type job – med simple opgaver og med mange gentagelser - har naturligvis stor betydning for arbejdsmiljøet, og det må forventes, at der i de kommende år må rettes stadig større opmærksomhed på de arbejdsmiljømæssige aspekter inden for brancheområdet.

Udvalget søger om midler til revision/udvikling af fire uddannelsesmål:

"Logistik og samarbejde", "Lagerøkonomi", "Opbevaring og forsendelse af farligt gods" samt "Edb-lagerstyring m. stregkoder og håndterminaler".

### Analyse

Med baggrund i oven for nævnte udvikling inden for brancheområdet ønsker udvalget at få foretaget en undersøgelse af hvorvidt de to FKB (2715 og 2716) giver en dækkende og tidssvarende beskrivelse af jobområderne. Herunder en vurdering – ud fra et fagligt perspektiv - af afgrænsning og antal af fælles kompetence beskrivelser inden for denne del af efteruddannelsesudvalgets uddannelsesområde.

---

<sup>1</sup> Tredjepartslogistik vil sige, at virksomheden køber en logistikydelse – som virksomheden ellers selv har udført som en integreret del af virksomheden (fx transport eller lagerfunktion) – af en anden virksomhed.



## Analyse

Ligeledes med baggrund i oven for nævnte udvikling inden for brancheområdet ønsker udvalget at få foretaget en undersøgelse af det faglige indhold i kernemålene i henholdsvis FKB 2715 og 2716. Undersøgelsen skal vise om uddannelsesmålene er dækkende og tidssvarende. Herunder en vurdering af varighed og afgrænsning (mellem de enkelte uddannelsesmål) samt en vurdering af om der umiddelbart er behov for udvikling af nye uddannelsesmål.

## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse: Personbefordringsområdet, FKB 2219, 2220 & 2221**

### *Målgrupper*

Målgrupperne inden for personbefordring består af:

- Taxi chauffører ansat i mindre og større vognmandsforretninger. Der er ca. 12.000 ansat i dette område.
- Chauffører som udfører Offentlig Service Trafik (OST) i mindre busser. Der er tale om både handicapbefordring, siddende patientbefordring og Flexkørsel. Området er under kraftig udvikling, og det er ikke muligt at afgrænse det endtydigt fra de andre segmenter p.t., hvorfor det ej heller er muligt at estimere hvor mange chauffører der er tale om. Men branchen forventer, at det vokser til samme størrelse som taxi området.
- Specialbefordring af personer omfatter chauffører som udfører siddende patientbefordring og befordring af ikke behandlingskrævende syge og handicappede passagerer.
- Rutebilchauffører er som oftest ansat i større selskaber, der, på vegne af de regionale trafikselskaber, driver den offentlige rutebildrift. Dette område beskæftiger ca. 13.000 chauffører.
- Turistbuschauffører m.v. udfører både national og international kørsel. Dette område beskæftiger ca. 5.000 personer.

Endvidere består målgruppen af kørselsledere og andre mellemledere, som har behov for uddannelse inden for operative funktioner.

### Udviklingstendenser inden for personbefordringsområdet

Flere af de større danske byer er ved at udvikle sig til "Konference" centre, med besøgende fra hele verden, som bl.a. forventer en helt professionel service i form af både taxi og buskørsel. Branchen efterspørger uddannelser, som kan hjælpe med at kvalificere chaufførerne til de nye og krævende udfordringer.

Brugerne forventer, at det offentlige kan servicere både handicappede, ambulante patienter og borgere i tyndt befolkede egne med offentlig personbefordring, som så ikke behøver at foregå i store busser, som det er tilfældet med ordinær rutebilkørsel. I stedet foregår det i køretøjer af meget forskellig størrelse og indretning. Beskæftigelsesområdet er under hastig udvikling, men uddannelsen af chaufførerne er endnu ikke nået længer end til en grunduddannelse i personbefordring. Folketinget har i 2011 vedtaget en ændring af Lov om taxikørsel, som trækker det tidligere "EP kørsel" ind i lovområdet under navnet Offentlig Service Trafik (OST), og derfor stiller samme uddannelseskraav til denne gruppe chauffører.

10. september 2008 blev EU direktivet om grundlæggende chaufførkvalifikationer implementeret i dansk lovgivning, og fra denne dato skal nye medarbejdere, som ønsker at arbejde i busbranchen, som enten rutebil- eller turistbuschauffører i busser tungere end 3,5 T, ud over at erhverve relevant kørekort, gennemføre og bestå en

uddannelse med en afsluttende prøve i de grundlæggende chaufførkvalifikationer. Samtidig træder reglerne om obligatorisk efteruddannelse af samtlige buschauffører i kraft, således at alle buschauffører skal gennemføre 5 dages efteruddannelse inden for en række emner fastlagt af Trafikstyrelsen. For at regulere tilgangen til disse uddannelser har Trafikstyrelsen fastlagt en plan, for hvornår hver enkelt buschauffører senest skal have gennemført efteruddannelsen første gang.

Skader på både materiel og personer ved bybuskørsel er stadigvæk for stort, og implementeringen af den ovenfor nævnte grund- og efteruddannelse inkluderer bl.a. individuelle kørelektioner med vægt på defensiv og økonomisk kørsel, hvilket branchen ser som en blandt flere muligheder for at nedbringe antallet af ulykker med skade på både personer og materiel. Imidlertid er der behov for ekstra uddannelse i manøvrering med busser, da der stadigvæk er for mange mindre men dyre skader på busserne.

Der er i disse år stor fokus på miljø, CO<sub>2</sub> udledning og de begrænsede ressourcer på jorden, hvilket afspejler sig i udbudsmaterialerne fra de regionale trafikelskaber. En afgørende faktor, på lige fod med den samlede økonomi, er ønsket om at spare på forbruget af dieselolie. Branchen er derfor motiveret for uddannelse i energirigtig kørsel.

Intensiteten i trafikken er fortsat stigende, hvilket medfører, at en personbefordringschauffør, uanset om der er tale om et mindre eller større køretøj, skal være i stand til at håndtere mange forskellige distraktionsfaktorer i hverdagen. Disse distraktioner kan trænge ind på chaufføren fra den øvrige trafik i form af fodgængere, cyklister, bilister og andre tungvognschauffører, men de kan også komme fra de passagerer, der bliver befordret, eller via elektroniske systemer implementeret i køretøjet.

Gruppen af buschauffører er præget af såvel faglærte som ufaglærte bygningshåndværkere, og en del af disse veksler mellem forskellige fag, afhængig af beskæftigelsesforholdene, og på meget kort sigt er der ikke egentlig chaufførmangel i busbranchen, men i løbet af et års tid forventer branchen at mangle kvalificeret arbejdskraft.

Det er en udfordring for branchen at engagere og fastholde medarbejdere, der ikke tidligere har haft et fast tilknytningsforhold til det danske arbejdsmarked, der ikke er fortrolig med det danske sprog og som både skal bestå køreprøverne og den nye EU kvalifikationsprøve.

Enhederne inden for personbefordringsområdet bliver stedse større, inden for både rutebiltrafikken og turistbusområdet, og begge delbrancher efterspørger flere og bedre uddannede chauffører.

Aldersfordelingen i personbefordringsområdet udviser et stort volumen blandt ældre medarbejdere, som i løbet af en kortere årrække må formodes at forlade arbejdsmarkedet, uanset om efterløn/pensionsalder evt. forskubbes et par år ud i fremtiden. Derfor er det særligt vigtigt allerede nu, at undersøge hvor i Europa der er overskudsarbejdskraft, som også er villig til at flytte til de lande som efterspørger arbejdskraft, ligesom det også er vigtigt at forberede det danske uddannelsessystem til at kunne tage vare på disse nye medarbejdergrupper.

### Kvalifikationsbehov

I det følgende anføres TUR hvilke opgaver der bør iværksættes for at det skal være muligt at bibringe medarbejderne i busbranchen de nødvendige kvalifikationer.

### Nye Uddannelsesmål/arbejdsmarkedsuddannelser

#### Energirigtig kørsel med taxi

Begrænsede ressourcer, forurening med CO<sub>2</sub> og partikelforurening står højt på mange dagsordener, og derfor ønsker taxibranchen også at spare på energien samt opnå et grønt image.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Energirigtig kørsel med taxi.*

#### Limousinekørsel

Kørsel med VIP kunder forudsætter et højt serviceniveau, og i forlængelse af branchens ønske om et kvalitetsløft på taxi området, ønsker man også kvaliteten af limousinekørsel hævet.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Limousinekørsel.*

#### Befordring af bevægelseshæmmede – efteruddannelse

I forbindelse med branchens ønske om en højnelse af standarden inden for den Offentlige Service Trafik (OST), er der behov for at kunne tilbyde en regelmæssig efteruddannelse af chaufførerne.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Befordring af bevægelseshæmmede – efteruddannelse.*

#### Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik (OST)

Fysiske skader på chaufføren i OST opstår ofte i forbindelse med kommunikation mellem chauffør og kunde, hvor chaufføren ønsker at levere en god kundeservice, og dermed kommer til at lave en forkert belastning af ryggen.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse i Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik.*

#### Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer

Syge og ældre passagerer udgør en særlig skrøbelig kundegruppe, hvor det er meget vigtigt, at chaufføren ved hvordan man skal hjælpe og støtte kunderne, for at undgå skader på både kunde og sig selv.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer.*

#### Betjening og bespænding af kørestole og trappemaskiner i den Offentlige Service Trafik (OST).

Korrekt betjening af det tekniske hjælpeudstyr ved befordring af bevægelseshæmmede sikrer passageren mod skader før, under og efter transport.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Betjening og bespænding af kørestole og trappemaskiner i den Offentlige Service Trafik.*

#### Befordring af fysisk handicappede passagerer i den ordinære rutetrafik

Et EU direktiv stiller krav om uddannelse i betjening af hjælpemidler af alle chauffører der befordrer fysisk handicappede.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Befordring af fysisk handicappede i den ordinære rutetrafik.*

#### Vurdere og agere korrekt i nødsituationer i offentlig rutetrafik

I tilfælde af en indtruffen nødsituation i en offentlig rutebil/bybus, er det chaufføren der står med ansvar for alarmering og igangsættelse af den første nødhjælp.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Vurdere og agere korrekt i nødsituationer i offentlig rutetrafik.*

#### Ren- og vedligeholdelse af taxi

I forlængelse af ønsket om at løfte kvaliteten af den service internationale taxi kunder fordrer, er det centralt at taxi chaufførerne kan udføre den daglige ren- og vedligeholdelse af køretøjet.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Ren- og vedligeholdelse af taxi.*

#### Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik

Den Offentlige Servicetrafik (OST) bliver en stor spiller på markedet, og der er derfor også fokus på miljøhensyn.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik.*

#### Revision af uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede"

Uddannelsen Befordring af bevægelseshæmmede har fungeret i flere år, og med trafikelskabernes koordinering af den Offentlige Service Trafik, har profilen på passage-erne ændret sig, således at det nu er hensigtsmæssigt at revidere uddannelsen.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at revidere arbejdsmarkedsuddannelsen Befordring af bevægelseshæmmede.*

#### Undervisningsmateriale

##### Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik (OST)

Fysiske skader på chaufføren i OST opstår ofte i forbindelse med kommunikation mellem chauffør og kunde, hvor chaufføren ønsker at levere en god kundeservice, og dermed kommer til at lave en forkert belastning af ryggen.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse i Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik.*

##### Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer

Syge og ældre passagerer udgør en særlig skrøbelig kundegruppe, hvor det er meget vigtigt, at chaufføren ved hvordan man skal hjælpe og støtte kunderne, for at undgå skader på både kunde og sig selv.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer.*

#### Ren- og vedligeholdelse af taxi

I forlængelse af ønsket om at løfte kvaliteten af den service internationale taxi kunder fordrer, er det centralt at taxi chaufførerne kan udføre den daglige ren- og vedligeholdelse af køretøjet.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Ren- og vedligeholdelse af taxi.*

### Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik

Den Offentlige Servicetrafik (OST) bliver en stor spiller på markedet, og der er derfor også fokus på miljøhensyn.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en arbejdsmarkedsuddannelse Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik.*

### Revision af uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede"

Uddannelsen Befordring af bevægelseshæmmede har fungeret i flere år, og med trafikelskabernes koordinering af den Offentlige Service Trafik, har profilen på passage-erne ændret sig, således at det nu er hensigtsmæssigt at revidere uddannelsen.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at revidere arbejdsmarkedsuddannelsen Befordring af bevægelseshæmmede.*

### Faglæreruddannelse

#### Energirigtig kørsel med taxi

Begrænsede ressourcer, forurening med CO<sub>2</sub> og partikelforurening står højt på mange dagsordener, og derfor ønsker taxibranchen også at spare på energien samt opnå et grønt image.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse Energirigtig kørsel med taxi.*

#### Limousinekørsel

Kørsel med VIP kunder forudsætter et højt serviceniveau, og i forlængelse af branchens ønske om et kvalitetsløft på taxi området, ønsker man også kvaliteten af limousinekørsel hævet.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse Limousinekørsel.*

#### Befordring af bevægelseshæmmede – efteruddannelse

I forbindelse med branchens ønske om en højnelse af standarden inden for den Offentlige Service Trafik (OST), er der behov for at kunne tilbyde en regelmæssig efteruddannelse af chaufførerne.

Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse til uddannelsesmålet Befordring af bevægelseshæmmede – efteruddannelse.

#### Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik (OST)

Fysiske skader på chaufføren i OST opstår ofte i forbindelse med kommunikation mellem chauffør og kunde, hvor chaufføren ønsker at levere en god kundeservice, og dermed kommer til at lade en forkeret belastning af ryggen.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse i Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik.*

#### Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer

Syge og ældre passagerer udgør en særlig skrøbelig kundegruppe, hvor det er meget vigtigt, at chaufføren ved hvordan man skal hjælpe og støtte kunderne, for at undgå skader på både kunde og sig selv.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer.*

### Betjening og bespænding af kørestole og trappemaskiner i den Offentlige Service Trafik (OST).

Korrekt betjening af det tekniske hjælpeudstyr ved befordring af bevægelseshæmmede sikrer passageren mod skader før, under og efter transport.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse* Betjening og bespænding af kørestole og trappemaskiner i den Offentlige Service Trafik.

### Befordring af fysisk handicappede i den ordinære rutetrafik

Et EU direktiv stiller krav om uddannelse i betjening af hjælpemidler af alle chauffører der befordrer fysisk handicappede.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse* Befordring af fysisk handicappede i den ordinære rutetrafik.

### Vurdere og agere korrekt i nødsituationer i offentlig rutetrafik

I tilfælde af en indtruffen nødsituation i en offentlig rutebil/bybus, er det chaufføren der står med ansvar for alarmering og igangsættelse af den første nødhjælp.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse* Vurdere og agere korrekt i nødsituationer i offentlig rutetrafik.

### Ren- og vedligeholdelse af taxi

I forlængelse af ønsket om at løfte kvaliteten af den service internationale taxi kunder fordrer, er det centralt at taxi chaufførerne kan udføre den daglige ren- og vedligeholdelse af køretøjet.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse* Ren- og vedligeholdelse af taxi.

### Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik

Den Offentlige Servicetrafik (OST) bliver en stor spiller på markedet, og der er derfor også fokus på miljøhensyn.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at udvikle en faglæreruddannelse* Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik.

### Revision af uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede"

Uddannelsen Befordring af bevægelseshæmmede har fungeret i flere år, og med trafikskabernes koordinering af den Offentlige Service Trafik, har profilen på passagerne ændret sig, således at det nu er hensigtsmæssigt at revidere uddannelsen.

*Derfor søger udvalget om tilskud til at revidere faglæreruddannelsen* Befordring af bevægelseshæmmede.

### Analyser

1. Hvilken kundeservice forventer passagererne af chaufføren i den Offentlige bustrafik, og hvordan kan man implementere dem i uddannelsesmålene, så de uddannede buschauffører kan honorere de opstillede forventninger.
2. Overfald eller trusler er en del af mange buschaufførers arbejde. Hvilke uddannelsesmæssige tiltag kan afværge eller formindske følgerne af disse overfald og trusler?
3. Undervisning i energibesparende kørsel giver gode resultater på kort sigt, men de gode resultater holder sjældent i længere tid. Hvilke tiltag kan medføre at resultaterne kan opretholdes på længere sigt.

### Arbejdsmarkedsuddannelse – foreløbig titel

1. Energirigtig kørsel med taxi
2. Limousinekørsel
3. Befordring af bevægelseshæmmede – efteruddannelse
4. Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik (OST)
5. Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer
6. Betjening og bespænding af kørestole og trappemaskiner i den Offentlige Service Trafik (OST).
7. Befordring af fysisk handicappede i den ordinære rutetrafik
8. Vurdere og agere korrekt i nødsituationer i offentlig rutetrafik
9. Ren- og vedligeholdelse af taxi
10. Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik
11. Revision af uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede"

### Undervisningsmateriale – betegnelse

1. Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik (OST)
2. Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer
3. Ren- og vedligeholdelse af taxi
4. Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik
5. Revision af uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede"

### Udvikling af faglæreruddannelse – foreløbig titel

1. Energirigtig kørsel med taxi
2. Limousinekørsel
3. Befordring af bevægelseshæmmede – efteruddannelse
4. Ergonomi, kommunikation og kundeforståelse i Offentlig Service Trafik (OST)
5. Befordring af passagerer med aldrings- og sygdomsmæssige problemer
6. Betjening og bespænding af kørestole og trappemaskiner i den Offentlige Service Trafik (OST).



7. Befordring af fysisk handicappede i den ordinære rutetrafik
8. Vurdere og agere korrekt i nødsituationer i offentlig rutetrafik
9. Ren- og vedligeholdelse af taxi
10. Energiøkonomisk og defensiv kørsel med køretøjer i Offentlig Service Trafik
11. Revision af uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede"

#### Analyser

1. Hvilken kundeservice forventer passagererne af chaufføren i den offentlige bustrafik, og hvordan kan man implementere dem i uddannelsesmålene, så de uddannede buschauffører kan honorere de opstillede forventninger?
2. Overfald eller trusler er en del af mange buschaufførers arbejde. Hvilke uddannelse mæssige tiltag kan afværge eller formindske følgerne af disse overfald og trusler?
3. Undervisning i energibesparende kørsel giver gode resultater på kort sigt, men de gode resultater holder sjældent i længere tid. Hvilke tiltag kan medføre at resultaterne kan opretholdes på længere sigt.

## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse for FKB 2720 Redderområdet**

### Udviklingstendenser inden for redderområdet:

Redderområdet er i øjeblikket karakteriseret ved omfattende strukturmæssige forandringer. Disse forandringer er slået igennem inden for et meget kort tidsrum, og har tilknytning til den gennemførte kommunalreform, udliciteringer og nye aktører i branchen, herunder det danske forsvar. Det er dog meget tydeligt, at der over en længerevarende periode har været et samfundsmæssigt stigende fokus på de sundhedsfaglige kompetencer blandt reddere. Dette har betydet krav om en markant oprustning af faglige kompetencer på ambulanceområdet.

De ovenfor omtalte strukturmæssige forandringer vil givetvis fortsætte på mange områder i branchen i de kommende år. Således er der nu en tendens til, at brand- og redningsberedskabet også i fremtiden skal opfatte særlige servicefunktioner kommunalt og regionalt samt at branchen som helhed i stigende omfang får en meget direkte funktion under katastrofe- og terrorberedskaber. Endvidere indgår store dele af branchen som en integreret del af landets totalforsvar.

Dertil kommer, at brancheområdet inden for de senere år yderligere har oplevet en markant adskillelse af de enkelte jobfunktioner i branchen. Dette har medført en fokuseret uddannelsesindsats i branchen og vil formentlig også fremover medføre en stigende uddannelsesaktivitet og efterspørgsel på kvalificeret/veluddannet arbejdskraft.

Branchen omstrukturerer sig i øjeblikket således at redderhvervet defineres på følgende måde:

- reddere med kompetencer inden for ambulance
- reddere med kompetencer som redningsarbejder
- reddere med kompetencer inden for autohjælp/bjærgning
- reddere med kompetencer inden for brand

En af konsekvenserne af omstruktureringen i branchen er, at den tidligere praktiserede samdriftsmodel i branchen ikke længere er mulig i samme omfang. Dette har

medført, at den centrale kilde til rekruttering i branchen - erhvervsuddannelsen til redder - efter den seneste revision af erhvervsuddannelserne, er blevet opdelt i to selvstændige specialer (Ambulanceassistent og Autohjælp). Efteruddannelsen af reddere sker i væsentligt opfang gennem FKB 2720.

Uddannelsesstrukturen på AMU området skal tilpasses ovennævnte udviklingstendens. Derfor er der behov for løbende vurdering af arbejdsmarkedsuddannelserne på området, således at disse bibeholder den komplementaritet (mellem AMU og EUD) som hidtil har været gældende for redderområdet.

Det gennemførte udbud af ambulancetjeneste og sygetransportydelse i regionerne har ændret virksomhedsstrukturen på området.

I lighed med ambulanceområdet sker der tydeligvis også strukturelle ændringer inden for autohjælpsområdet.

Nye aktører spiller en væsentlig rolle, ikke mindst Forsvaret, som nu ønsker tilført kompetencer i sanitetstjenesten (ambulance), således at danske soldater i krigstjeneste i udlandet sikres behandling ved tilskadekomst på samme kvalitative niveau som civile borgere i Danmark. Forsvaret er således blevet en aktiv aftager af uddannelse på redderområdet både inden for EUD og i AMU.

Redderuddannelsen er generelt i overensstemmelse med standarder for indhold og varighed i tilsvarende uddannelser i hele EU-området. Samtidig tilføres den danske redningsbranche i øjeblikket personer uddannet i andre EU-lande som efter vurdering opnår kompetencer i eksempelvis ambulancetjenesten. Dette drejer sig primært om personer fra Sverige, Norge, Tyskland og Polen.

### Analyse

Udvalget ønsker, at få foretaget en analyse af kompetencekravene til ambulancefolk i fremtiden herunder en vurdering af behovet for ambulancefolk i den nærmeste fremtid.

Analysen skal tage udgangspunkt i de regelsæt, der regulerer området, i de politiske interessenters synspunkter (primært Regionerne), i de generelle samfundsmæssige udviklingstendenser samt i de markedsmæssige vilkår inden for området.

## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse: FKB 2794 Transportarbejde i lufthavne**

Luftfarten spiller en stadig vigtigere rolle for transport af personer og gods som led i globaliseringen. Den skaber tilgængelighed og bidrager til etablering af udviklings-sammenhænge hvad enten det er internationalt eller regionalt.

Det er samtidig en branche i forandring – og en af de mest liberaliserede brancher - hvor lavpriskoncepter udfordrer traditionelle forestillinger om luftfart og hvor nye aktører kommer til eller gamle skifter ham.

Branchen er nok især kendt for passagertransport, men også luftfragt spiller en stadig større rolle i den internationale handel og transport af varer og gods. På verdensplan er luftfragt den hurtigst voksende transportform opgjort på værdi. Også i Danmark øges behovet for luftfragt fordi danske virksomheder specialiserer sig i højere grad i produkter af høj kvalitet og med højt indhold af viden. Når sådanne relativt dyre varer skal afsættes internationalt, skal der være gode muligheder for at få fløjet disse varer til kunderne.

Den danske regering satser fortsat målrettet på en prioritering af dansk luftfart i de kommende år<sup>2</sup>, hvor der blandt andet satses på fremtidssikrede uddannelser.

Branchen er imidlertid også særdeles følsom over for konjunkturudsving – den nuværende konjunkturedgang har således påvirket branchen markant i negativ retning.

Der er beskæftiget cirka 22.000 personer i Danmark indenfor fag der har direkte relation luftfarten og lufthavnene. Der formentlig beskæftiget mellem 6.000 til 8.000 personer inden for de jobområder som FKB 2794 Transportarbejde i lufthavne dækker.

Der er imidlertid ingen tvivl at netop de jobfunktioner som FKB 2794 omfatter, vil få stor bevågenhed også i den kommende tid. Dette skyldes især det forhold, at der er stigende krav om effektivisering således at passagerer, bagage, gods, catering og servicering i øvrigt, foregår hurtigt og effektivt, fordi flyene skal være på jorden så kort tid som muligt.

Samtidig fortsætter de senere års udvikling i retning af at mange af arbejdsopgaverne udføres af flere forskellige mindre entreprenører. Det har tidligere været almindeligt, at det kun var de store virksomheder, som var i stand til at levere alle ydelser. De mange nye aktører på markedet medfører en ganske anderledes måde at organisere arbejdet på, hvilket får betydning for den samlede logistik i lufthavnene. Også de mange specielle regler og procedurer i forbindelse med sikkerheden har betydning for den samlede logistik og de kvalifikationer hver enkelt medarbejder har behov for.

Arbejdet som transportarbejder i lufthavnen er forbundet med en del ensidigt gentaget arbejde, uhensigtsmæssige arbejdsstillinger og vanskelige forhold i øvrigt. Det er derfor af stor betydning for arbejdsmiljøet, at transportarbejderne har kvalifikationer således at der kan skiftes mellem arbejdsopgaverne.

Udvalget søger om midler til revision af 2 uddannelsesmål:

1. Nr. 45222 Sikkerhed ved arbejde på forplads og ved flyside
2. Nr. 45594 Lufthavnslogistik

---

<sup>2</sup> Jf. "Dansk Luftfart 2015 – muligheder og udfordringer", Transport- og energiministeriet (2005)

## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse: FKB 2766 Klargøring af togmateriel**

Togklargøring finder sted indenfor både person- og godstog. Arbejdsopgaverne kan være meget forskellige for persontog og godstog og omfatter både arbejde direkte på toget og arbejdsopgaver på perron.

Trafikstyrelsen har i sin nye bekendtgørelse om kompetencekrav til jernbanepersonale der fremfører og rangere tog "Bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere, nr. 985 fra 11. oktober 2011" fastsat, at inden den 29. oktober 2013 skal de personer, der indtil 29. oktober 2011 har udføre rangering, have udstedt lokomotivførerlicens og lokomotivførercertifikat A. Bekendtgørelsen trådte i kraft 29. oktober 2011, hvilket indikere, at nye togklargørere nu skal have udstedt licens og A-certifikat.

I forbindelse med den praktiske køreundervisningen er der også kommet nye krav til anvendelse af kørelærere og kørelærernes egne kompetencer.

Samlet set er det et kompetenceområde under ændring, hvilket medfører ændrede krav til efteruddannelse.

Der ansøges om udviklingsmidler til følgende 2 arbejdsmarkedsuddannelser.

1. Licensuddannelse for togklargørere.
2. Kørelæreruddannelse for rangermaskiner

## **Lokomotivførerområdet 2011**

Da ressortoverførslen indenfor efteruddannelsesområdet for lokomotivførere ikke er afklaret på nuværende tidspunkt, har TUR forstået, at der ikke kan godkendes en FKB til området og at det derfor ikke er muligt for Undervisningsministeriet at bevilge midler til AMU udviklingsopgaver.

Den arbejdsmarkedspolitiske redegørelse, som blev fremsendt til 2010 ansøgningsrunden, beskriver dog fortsat et fælles uddannelsesbehov for lokomotivførere og medtages derfor i TUR's ansøgning.

Udvikling af det kørende materiel indenfor togdrift betyder, at de forskellige operatører med regelmæssige mellemrum køber eller leaser nye togsæt. Udviklingen af tog styres her, ligesom på det øvrige transportområde, af et ønske om lavere energiforbrug pr. kørt kilometer og bedre passagerkomfort. Desuden sker der en løbende udvikling af togenes styresystemer både til selve fremføringen men også til de servicefunktioner der findes i et moderne tog. Toilet, varme, lys og luftskift bliver suppleret med informationssystemer, internetopkobling m.m. Selve fremføringssystemet bliver styret via pc systemer, herunder åbning og lukning af døre. En del af den uddannelse som lokomotivførere har behov for hver gang de skal lære at fremføre en ny type trækraft/togsæt handler om, at kunne aflæse togets informationer ved fejlmelding for at kunne vurdere om og hvordan toget kan fremføres manuelt, således at det ikke blokerer den øvrige togdrift. En sådan uddannelse kaldes ny Litrauddannelse og kompetencen bliver påført på lokomotivførerens certifikat.

Tilsvarende skal lokomotivførere gennem uddannelse, hvis man skal køre på nye strækninger, specielt hvis det er strækninger med andre sikkerhedssystemer for trafikstyring og tilhørende sikkerhedsreglement. Også her er der tale om udvidelse af lokomotivførerens kompetencer. Igen er de dokumenteret gennem et certifikat, infrastrukturcertifikat, som udstedes af arbejdsgiveren.

For at beholde sine kompetencer/certifikater skal alle lokomotivførere hvert 3. år til efteruddannelse indenfor de respektive områder.

Efteruddannelse i infrastruktur koncentrerer sig om flere områder. Infrastrukturforvalterne, primært Banedanmark, justerer regelmæssigt deres reglementer for drift på jernbanenettet. S-togs nettet har sit eget togkontrolsystem, HKT, med egne signaler osv. og det øvrige jernbanenet, undtaget letbane (Metro), har sit, kaldet ATC, med varianterne, ATC-P og ATC-T. Disse ændringer er en vigtig del af efteruddannelsen. Et andet område er gennemgang af konkrete hændelser og ulykker, som vurderes til at kunne ske igen og hvor uddannelsen er betragtet som forebyggende i forhold til gentagelse.

Efteruddannelse i litra har til hensigt at sikre, at lokomotivførere fortsat er fortrolige med indretning og betjening af relevante litra, samt kunne fejlsøge og fejlrette under hensyn til sikkerhed og regularitet. Der er specielt fokus på de områder, som ikke anvendes under normal drift og på de tekniske opdateringer som indføres.

Et nyt område der er ved at komme fokus på, er inspireret af landevejstransport. Her er der gennemført en række undersøgelser omkring opmærksomhed og distraktion blandt chauffører. En stor del af disse resultater vurderes til at kunne overføres til lokomotivførerfunktionen. Der er brug for uddannelse på 2 niveauer. En uddannelse

som retter sig mod den almindelige lokomotivfører og en uddannelse som retter sig mod kørelærerne.

Til at støtte undervisningen bør der udvikles undervisningsmateriale som beskriver de relevante sikkerhedsmæssige regler og de emner, som uddannelserne hver især omfatter. Materialet bør have form som en håndbog, der kan bruges i den efterfølgende jobfunktion.

Der derfor behov for udvikling af 8 uddannelser og 2 undervisningsmaterialer.

### *Opgaver*

#### Udvikling af arbejdsmarkedsuddannelser

- 1) Fører af ny trækraftenhed.  
Uddannelsen anvendes til uddannelse af lokomotivførere, der skifter fra en trækraftenhed (Litra) til en anden.
- 2) Ny Infrastruktur, HKT  
Uddannelsen anvendes til uddannelse af lokomotivførere, der skal føre tog på strækning til hvilken lokomotivføreren ikke har den nødvendige kompetence, fra ATC til HKT.
- 3) Ny Infrastruktur, ATC  
Uddannelsen anvendes til uddannelse af lokomotivførere, der skal føre tog på strækning til hvilken lokomotivføreren ikke har den nødvendige kompetence, fra HKT til ATC.
- 4) Efteruddannelse i jernbanesikkerhed på S-tog, HKT  
Uddannelsen anvendes til den regelmæssige lovpligtige efteruddannelse af lokomotivførere, der skal beholde deres certifikat til kørsel på S-togs nettet.
- 5) Efteruddannelse i jernbanesikkerhed på strækninger med ATC.  
Uddannelsen anvendes til den regelmæssige lovpligtige efteruddannelse af lokomotivførere, der skal beholde deres certifikat til kørsel på strækninger med ATC.
- 6) Efteruddannelse til Fører af trækraftenhed.  
Uddannelsen anvendes til efteruddannelse af lokomotivførere, der skal fastholde deres kompetence til at fremføre en given Litra.
- 7) Opmærksomhed og distraktion blandt lokomotivførere
- 8) Opmærksomhed og distraktion for lokomotivførerkørelærere

#### Udvikling af undervisnings materiale:

- 1) Opmærksomhed og distraktion blandt lokomotivførere  
Uddannelsen anvendes til at fremme lokomotivførernes opmærksomhed omkring hvilke faktorer der påvirker deres opmærksomhed ved fremføring af tog.
- 2) Opmærksomhed og distraktion for lokomotivførerkørelærere  
Uddannelsen anvendes til at gennemgå de hvilke faktorer der påvirker lokomotivførers opmærksomhed ved fremføring af tog.

## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse: Erhvervsfiskerområdet, FKB 2744**

### *Målgruppe*

Målgruppen inden for erhvervsfiskerne består af:

- Fiskere der er beskæftiget på dæk, i styrehus og i maskinrum, og alle aflønnet efter principperne for partsfiskere. En eller flere af medlemmer af besætningen kan være ejer af fartøjet, eller det kan være ejet af en ejerkreds på land. Antallet af fiskere er vanskeligt at gøre præcist op, da nogle er fuldtids fiskere, andre deltager en del af året men har anden beskæftigelse i den øvrige tid osv. Et godt overslag vil være omkring 3.000 fiskere.
- Lodsmedhjælpere og båds mænd ansat ved lodserierne. Antallet i målgruppen er ca. 150.

### *Udviklingstendenser inden for erhvervsfiskerområdet*

Fiskeriet har i flere år været i krise. Auktionsprisen på fisk er faldende, og der er begrænsninger på fiskekvoter, fiskedage og tonnage. Men efter at der er indført omsættelige kvoter er erhvervet blevet slanket og effektiviseret, således at de bedst drevne fiskervirksomheder har opslugt mindre veldrevne virksomheder, og dermed er der blevet bedre fiskerimuligheder for til tilbageværende fiskere. I årene fremover bliver der af naturgivne årsager mangel på fiskere, da gennemsnitsalderen af danske fiskere er væsentligt over 50 år.

Derfor er der stadigvæk behov for at tiltrække og uddanne nye generationer af fiskere, såvel nye ungdomsårgange som voksne der allerede er på arbejdsmarkedet. Det er vigtigt at både de nuværende fiskere uddannes bedst muligt – sikkerhedsmæssigt, fangstmæssigt og økonomisk, og at der sættes ind på at tiltrække nye generationer i erhvervet.

Erhvervet er præget af en del løs arbejdskraft, som man deler med andre manuelle fag. Erhvervet ønsker at optage kvalificerede både unge og voksne i erhvervet, med et perspektiv der udstrækker sig til at rekruttere fra hele EU.

Med den afmatning der er opstået i byggeriet, er det muligt at en del fiskere vil vende tilbage til erhvervet, men selv denne tilgang vil kun være en stakket frist, da gennemsnitsalderen for aktive fiskere er over 50 år, og de yngre årgange er væsentligt smallere. Derfor må det forventes at erhvervet på sigt får behov for at tiltrække medarbejdere fra de lande – særligt europæiske – hvor der er en vis arbejdsløshed, og hvor arbejdskraften er parat til at flytte efter arbejdspladserne.

### *Kvalifikationsbehov*

I det følgende anfører TUR hvilke analyser og udviklingsopgaver der bør iværksættes for at det skal være muligt at bibringe medarbejderne i fiskeriet de nødvendige kvalifikationer.

### *Analyser*

Udvalget ønsker ingen analyser gennemført.

### *Udvikling af uddannelsesmål*

Udvalget ønsker udviklet nyt uddannelsesmål: Vodbindere på fartøjer



## **Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse: FKB 2795, Havn og terminal**

Havnene i Danmark er en vigtig del af infrastrukturen og en vigtig faktor i transport-systemet. Havnene er transportcentre, nogle for få arter af varer, andre for mange. Tilsammen udgør havnene et netværk af transportcentre. I dag kommer cirka 75 % af udenrigshandlen gennem havnene.

Infrastrukturkommissionen har i deres visioner peget på havnene som absolut centrale i fremtidens transport og logistik. Det må ligeledes forventes, at havnene – og især måske de mindre havne – kommer til at spille en stigende rolle i distributionen af varer, som en aflastning af det overbelastede vejnet.

Inden for havne- og terminalområdet udføres både lager- og transportfunktioner, sammen med havne- og terminalfunktioner, i forbindelse med lastning og losning af skibe.

Havne- og terminalarbejde kan foregå i direkte forbindelse med losning og lastning af skibe, containere og foregå på terminaler eller pakhuse, på råvare- og grovvarelagre, varehoteller og toldlagre, eller direkte på havnearealer.

Udviklingen de seneste år går i retning af, at de enkelte havne specialiserer sig inden for fx containere, logistik/lager, krydstogtskibe, RO/RO, osv.

Dette indebærer, at der håndteres vidt forskellige emner og produkter. I nogle havne foregår en væsentlig del af arbejdet i og omkring terminaler, hvor godset håndteres under forskellige betingelser. På visse typer terminaler/lagre arbejdes der under særlige forhold, f.eks. køle- og frysehuse med håndtering af ferske fødevarer med hertil hørende hygiejnekrav, håndtering af kemiske varer eller gods med miljøkrav mv.

Også indenfor havne- og terminalområdet sker en hurtig teknologisk udvikling. Edb-udstyr anvendes næsten alle steder, og trådløs datafangst, bearbejdning og elektronisk kommunikation medfører mange steder, at den enkelte operative medarbejder bliver i stand til at træffe beslutninger på stedet, som tidligere blev truffet af en mellemleder. Der vil typisk være krav til medarbejderen om stor fleksibilitet med hensyn til at kunne udføre stort set alle arbejdsfunktioner inden for området. Transportskader i forbindelse med forkert godshåndtering er et stort problem for branchen. Egenkontrol og anvendelsen af kvalitetsnormer for arbejdets udførelse spiller derfor en større og større rolle.

I forbindelse med arbejdet anvendes ofte maskiner og udstyr hvortil der kræves kørekort og/eller certifikater. Der er netop udstedt en bekendtgørelse (Transportministeriet; BEK nr 551 af 27/05/2011) om særlige køretøjer på havne- og terminalområder, som skærper kravene til hvilke kørekort, der er nødvendige ved anvendelse af typiske køretøjer og maskiner i havnene og terminalerne.

I forbindelse med terrorsikringen af havnene (som er implementeret i dansk lovgivning på baggrund af EU Forordning og EU Direktiv) kan der opstå behov for efteruddannelse af medarbejderne i havnene. Medarbejderne kan i forskelligt omfang endvidere blive inddraget i egentligt sikkerhedsarbejde (security).

Udvalget søger om midler til udvikling af to uddannelsesmål:

”Lastsikring – søtransport” og ”Anhugning – havn”.

Den 24. oktober 2011  
På vegne af Transporterhvervets Uddannelser

Hans Kjeldgaard Christiansen  
Sekretariatschef