

Myndigheten för yrkeshögskolan
registrator@myh.se

Tågforetagens synpunkter på förslag till föreskrifter och konsekvensutredning gällande lokförarutbildningen

Inledning

Synpunkterna som följer i denna inlägga syftar till att ge Myndigheten för Yrkeshögskolan en fördjupad kunskap och förståelse för lokförarutbildningens innehåll, betydelse och relevans för elever och anställande bransch. Vår förhoppning är att lokförarutbildningen fortsatt ska vara aktuell och säker samt erbjuda den kunskap och praktik som erfordras för att möta dagens och morgondagens behov av lokförare i järnvägsbranschen.

Hållbara transporter för näringslivets konkurrenskraft och för Sverige som nation är utgångspunkten för Tågforetagens inlägga gällande Myndigheten för yrkeshögskolans förslag till föreskrift gällande lokförarutbildningen. Tågforetagen är en bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som sysselsätter närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de största av Sveriges aktiva tågoperatörer; Green Cargo, SJ MTR Nordic och Hector Rail. Tågforetagens uppdrag gällande utbildning är, i likhet med Myndigheten för yrkeshögskolans, att verka för att aktuella utbildningar tillgodoser arbetslivets behov av kompetens. MYH:s förslag har analyserats av Tågforetagens Utbildningsråd samt Tågforetagens Trafiksäkerhetsgrupp.

Bakgrund

I maj 2013 beslutade branschen att en nationell utbildningsplan för yrkeshögskolans lokförarutbildning skulle arbetas fram. Syftet var att skapa en kvalitetssäkrad utbildning som ger rätt kompetens med ett tydligt gränssnitt mellan YH lokförarutbildning och järnvägsforetagens företagsspecifika utbildning. Målsättningen med arbetet var att utbildningen till lokförare skulle ge samma resultat oavsett vilken utbildningsanordnare som genomför utbildningen inom yrkeshögskolan. Branschens medlemmar tillsatte ett utbildningsråd där Tågforetagen och utbildningsanordnarna fortsatt samverkar för en kvalitativ försörjning av nya lokförare till branschen.

Konkurrenskraft och miljömål

Regeringen vill främja överflyttning av transporter från väg till järnväg. Det bidrar till ett mer miljövänligt transportsystem och till att nå Sveriges högt ställda klimat- och miljömål.

Järnvägsbranschen har en avgörande roll att spela för att Sverige ska klara klimatmålet för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030, jämfört med 2010.

Urval av mål för 2030:

- Fördubblat resande med höghastighetståg
- Godstrafik på järnväg ska öka med 50 procent
- Tidtabellsbundna kollektiva resor under 500 km bör vara koldioxidneutrala

- Järnvägs- och vattenbaserade intermodala transporter ska konkurrera på lika villkor med vägtransporter

En av våra viktiga framgångsfaktorer för att förbli konkurrenskraftiga och klara hållbarhetsmålet är att branschen har rätt kompetens, såväl avseende kvalitet som antal. Det handlar både om att öka rekryteringsbasen till våra yrken samt att se till att de yrkesutgångar som finns inom utbildningsväsendet kan fylla de behov som branschen har.

En avgörande framgångsfaktor för tåg företagen är den grundläggande lokförarutbildningen som branschen bedriver i nära samarbete med utbildningsanordnarna och lokförarskolorna.

Tåg företagens Utbildningsråd för lokförarutbildning

Lokförarutbildningens innehåll vilar på TSFS 2020:11 och är framtagen i samråd med aktörer i branschen för att vara en relevant grundutbildning som leder till anställningsbarhet efter avslutad utbildning. Lokföraryrket är ett praktiskt yrke och utbildningen innehåller moment med både teori och praktik för att eleven ska få en förståelse för yrket samt ges tillfälle att omsätta teori i praktisk övning.

Tåg företagen, tillsammans med skolorna, förvaltar och utvecklar utbildningen i ett gemensamt utbildningsråd med uppdraget att ligga i fas med branschens samlade rekryteringsbehov samt att gå i takt med omvärlden vartefter krav och förutsättningar förändras.

Ett exempel på ändrade förutsättningar är införandet av ett nytt signalsystem i Sverige, ERTMS vars utrustningstakt avgör hur och när utbildningen behöver justeras för att stämma med järnvägens ändrade förutsättningar och krav. ERTMS tas i drift vartefter utbyggnaden fortskrider i Sverige, enligt Trafikverkets tidplan. När projektet når Södra stambanan kommer flertalet av tåg företagens lokförare att beröras av det nya systemet, parallellt med dagens befintliga ATC-system. För att klara en sådan omfattande förändring i branschen behöver samtliga lokförarelever få en fördjupad kunskap i ämnet redan innan anställning, vilket redan förbereds inom Utbildningsrådet.

Synpunkter på MYH:s förslag till föreskrift

Utbildningens längd

Branschens utbildningsråd har sedan 2013 arbetat med att ta fram en nationellt enhetlig och gemensam utbildningsplan för lokförarutbildning. Historiskt har det funnits flera olika utbildningar med olika längd: 40, 55, 60 veckor.



2017 enades branschen om att 44 veckor skulle vara den optimala längden för att få med de krav som finns i *EU-direktiv*, *nationell lagstiftning* och *järnvägsföretagens*

gemensamma behov. Det skulle vara en utbildningsbas för samtliga tågföretag för att sedan kunna ge en separat företagsintern utbildning för att till slut kunna utfärda kompletterande intyg enligt föreskrifterna. Utbildningslängden på 44 veckor var då ett minimum för att kunna få med endast det som är gemensamt för hela branschen.

Vad Tåg företagen erfar så finns det inget som hindrar att man går en YH utbildning på >200 yhp utan att göra ett självständigt arbete (examensarbete). Vid ansökningstillfället kan ansökande skola välja att en utbildning på >200 yhp inte ska leda till examen. Det räcker då med ett utbildningsbevis. Det är endast branschens företrädare som kan avgöra vilka kunskaper, färdigheter och kompetenser en person ska ha och vilka kursmoment och längd på dessa som behövs för att nå lärandemålen. Enligt förordningen 2009:130 2 kap §13 framgår det att en utbildning får leda till examen om det enligt kriterium nr 6 finns ett eget arbete (examensarbete). Finns det inget examensarbete leder utbildningen följaktligen inte till en examen utan till ett utbildningsbevis oavsett längd på utbildningen.

Konsekvenser av en utbildning kortare än 44 veckor

Att korta ner utbildningstiden ytterligare innebär att utbildningen inte längre är relevant på samma sätt ur ett holistiskt perspektiv. Varje järnvägsföretag kommer då att få förlänga sin interna företagsspecifika utbildning och resultatet blir att vi inte når målet med en gemensam standard på Sveriges lokförare och i förlängningen kan den kortare utbildningen leda till minskad rörlighet på arbetsmarknaden. Tåg företagen och järnvägsbranschen kommer att ställas inför svårigheter att ta om hand om de utmaningar som kommer i form av infrastrukturella förändringar, som till exempel införandet av ett nytt nationellt signalsystem ERTMS. Då säkerheten är avgörande för samtliga tåg företag måste det finnas tillräckligt med utrymme i en nationell säkerhetsutbildning för förändring och anpassning där redan 44 veckor är på gränsen till för kort.

Urvalstester

Frågan om urvalstester före eller efter utbildning har aldrig varit aktuell i lokförarutbildningshänseende. Det är en självklarhet för verksamheten utifrån både säkerhetsperspektiv och lagstiftning att all säkerhetspersonal är urvalstestad före utbildningen. All verksamhet i spårområde och i elanläggningar förutsätter godkända hälsokrav och lämplighet enligt urvalskriterierna. Eleverna gör visserligen all sin praktik (LIA) under överinseende av en handledare men förutsättningen för handledning är att eleven uppfyller lagstadgade krav. Eleven vistas i farligt område och utför säkerhetskritiska uppgifter med delat ansvar, inte bara för sig själv utan både för en stor mängd andra människor och gods som dessutom kan vara klassificerat som farligt. Tåg företagen förordar att utbildningsanordnarna, enligt MYH:s Konsekvensutredning 1.9.2, behåller de krav som tillämpas idag kopplat till urvalstesterna.

Konsekvenser av borttagna urvalstester innan utbildning

Att låta elever, utan dokumenterad lämplighet utifrån lagstiftning och regelverk som med säkerhet uppfyller kraven, vistas i farlig arbetsmiljö är direkt samhällsfarligt och skulle äventyra hela utbildningsupplägget.

Det kan tilläggas att lokförarskolorna gemensamt rapporterar en analys att av samtliga sökande till lokförarutbildningen så klarar endast 13,5% av de sökande de yrkespsykologiska testerna.

I en klass med 30 elever så skulle det enligt ovanstående procentsiffra bli drygt 4 elever per klass som klarar hela grundutbildningen. Då har vi inte räknat med de elever som av andra skäl väljer att avsluta sin utbildning i förtid, så siffran kan möjligtvis skrivas ned ytterligare.

Det skulle avsevärt förändra examinationsgraden på lokförarutbildningarna enligt MYH:s statistik enligt nedanstående bild. Vad det skulle innebära i ekonomisk förlust för elev,

myndighet och bransch kan endast varje enskild part svara på.

Examinerade lokförareleve r i procent	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totalt						
840ba Utbildningar till lokförare	95,3	98,8	96,1	93,2	94,4	96,0

Summering

Om MYH:s föreslagna förändring skulle bli tvingande, anser Tågföretagen att Myndigheten för yrkeshögskolans huvuduppdrag, som är att verka för att utbildningarna tillgodoser arbetslivets behov av kompetens, inte genomförs. En förändring enligt underlaget skulle innebära konsekvenser och risker för branschen; både gällande kvalitet, anställningsbarhet och möjligheten att fylla branschens kompetensbehov i den takt som krävs. För att vara relevanta på transportmarknaden samt ha möjlighet att nå de högt uppsatta målen behöver utbildningens innehåll svara upp mot branschens behov av en fullgod grundutbildning med alla dess byggstenar som gör en lokförarelev anställningsbar, se TSFS 2020:11.

- En byggsten är förarbetsvet och utbildningen för detta. Enkom detta ger ingen kunskap att framföra ett järnvägsfordon då kraven ställda här är en minsta gemensam nämnare för hela EU. För att klara denna byggsten måste eleven uppfylla kraven i Lokförardirektivet 2007/59/EG artikel 11 måste eleven ha klarat hälsoundersökning och yrkespsykologiskt urvalstest
- Alla länder har olika förutsättningar för sin järnväg. Geografiska, kulturella, tekniska, arbetsmarknadsmässiga m.fl. utmaningar som ger en unik komplexitet för varje land. Nästa byggsten är regelverket för infrastruktur. För att vara anställningsbar behöver den utbildade ha fått utbildning i just dessa regler. Här har vi en säkerhetsmässig fördel i att ge alla lokförare en gemensam bas.
- Byggsten nummer tre är tekniskt grundläggande kunskap som behövs för att kunna förstå hur de olika tekniska systemen fungerar.
- För att utbildningen skall anses hålla en god kvalitet skall dessutom enligt Lokförardirektivet 2007/59/EG, bilaga III, råda en god balans mellan teoretiska och praktiska moment, dvs LIA(lärande i arbete).

Dessa byggstenar gör en utbildad lokförarelev från YH inte bara anställningsbar utan även attraktiv på arbetsmarknaden.

Avslut

Tågföretagen ser fortsatt fram emot att vara en engagerad samarbetspartner till MYH där vi, tillsammans med utbildningsanordnarna, även framöver kan fortsätta utvecklingen mot en kompetensförsörjning av lokförare i balans, både gällande kvalitet och stabilitet i våra utbildningar. Lokförarutbildningen och dess elever är en avgörande framgångsfaktor för att kunna bidra till näringslivets konkurrenskraft och Sveriges högt ställda klimat- och miljömål.

Hälsningar

Ted Söderholm
VD Green Cargo
Styrelseordförande Tåg företagen

Pierre Sandberg
Förbundsdirektör Tåg företagen