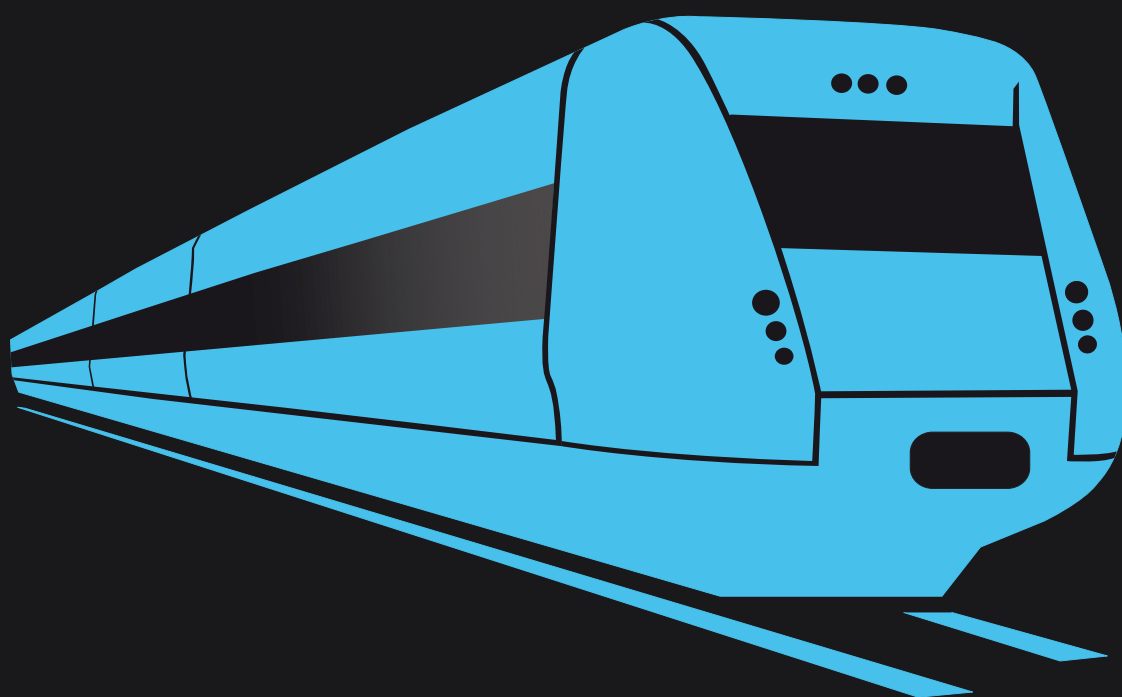




Utredning om lokförarutbildning inom yrkeshögskolan 2012



Lokförarutredningen

Bakgrund

Lokförardirektivet (*Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen*) trädde i kraft den 4 december 2007 och infördes i svensk lagstiftning från och med hösten 2012. Enligt den nya behörighetsprövningen ska en förare, för att vara anställningsbar, inneha såväl förarbevis som kompletterande intyg. Förarbeviset visar att personen i fråga uppfyller vissa minimikrav avseende medicinsk och psykologisk lämplighet, utbildning, och allmänna yrkeskvalifikationer. I det kompletterande intyget anges vilken järnvägsinfrastruktur innehavaren har rätt att köra på och vilken typ av järnvägsfordon man har rätt att framföra. Förarbeviset utfärdas av Transportstyrelsen och det kompletterande intyget utfärdas av det järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare som anställt föraren.

Myndigheten för yrkeshögskolan har i sitt yttrande till Transportstyrelsen, gällande remissen *Föreskrifter om behörighetsprövning av lokförare – Beteckning TSJ 2010-1528*, utgått från att en statligt finansierad lokförar-/tågförarutbildning ska ligga på en grundläggande nivå. Det innebär att en studerande efter examen på en lokförarutbildning inom yrkeshögskolan kan få anställning hos vilken tågoperatör eller infrastrukturförvaltare som helst och inte vara begränsad till ett antal operatörer eller infrastrukturförvaltare. Myndigheten diskuterade och framförde synpunkter på hur en lokförarutbildning i yrkeshögskolan kunde se ut med hänvisning till en uppdelning av utbildningen i generella och företagsspecifika utbildningsmoment. Myndigheten menade i sitt yttrande att endast de utbildningsmoment som hör till förarbeviset är generella och kan ingå i

yrkeshögskolan medan det kompletterande intyget består av företagsspecifika moment och ska genomföras efter anställning hos en operatör eller infrastrukturförvaltare.

Innehållet i yttrandet kritiserades på vissa håll eftersom aktörerna hävdade att merparten av de utbildningsmoment som idag ingår i en lokförarutbildning ligger inom ramen för det kompletterande intyget enligt lokförardirektivet.

Ambitionen vid ansökningsomgången 2011 var att så långt som möjligt genom referensintervjuer försöka komma fram till ett ställningstagande gällande vilka utbildningsmoment som kan ingå i en generell grundläggande utbildning. I samband med intervjuerna framkom skilda synpunkter på var avgränsningen ligger mellan de generella och de företagsspecifika momenten. På grund av tidsbrist var det inte möjligt att få fram ett beslutsunderlag över vilka delar av utbildningen som staten ska finansiera. I de beslut om statligt stöd för genomförande av lokförarutbildningar som blev aktuella vid ansökningsomgången 2011 skrevs det därför in ett villkor om att myndigheten under 2012 skulle genomföra en fullständig utredning i saken.

Beslutet att genomföra en sådan utredning accentueras också av regeringens skrivning i *proposition 2010/2011 Behörighet för lokförare*:

"...det åligger närmast regeringen att avgöra vem som ska bedriva vilken utbildning eller hur stor del av utbildningen som staten ska ta delansvar för genom Myndigheten för yrkeshögskolan, till exempel om vissa delar av utbildningen kan genomföras inom ramen för yrkeshögskolan".

Myndigheten tillsatte en arbetsgrupp våren 2012 bestående av Sven-Owe Eriksson, Heidi Steiner, Johan Vinther och Gustaf Åhman. Arbetsgruppen fick till uppgift att utreda utformningen av lokförarutbildningen i förhållande till lokförardirektivet. För att få en helhetsbild genomförde myndigheten ett antal intervjuer med berörda parter som utbildningsanordnare inom yrkeshögskolan, SJ, Transportstyrelsen, SEKO, Green Cargo, Stockholmståg och Tågkompaniet. Kontakt har även tagits med branschorganisationen tågoperatörerna, men ett

möte har inte kommit till stånd. Utöver detta har myndigheten även tagit hänsyn till skriftligt material som kommit myndigheten till handa i ärendet.

Lokförardirektivet

För att underlätta gränsöverskridande järnvägstrafik inom EU har lokförardirektivet införts i svensk lag. Detta direktiv är gällande från den tredje december 2007 och infördes i medlemsländernas lagstiftning i december 2009. I lokförardirektivet ingår regelverket för förarbevis och det kompletterande intyget. Regeringen har klargjort att syftet med lokförardirektivet är att göra det lättare för lokförare att flytta dels mellan olika medlemsstater, dels mellan olika järnvägsföretag. Bestämmelserna föreskriver aktörerna inom järnvägssektorn att gemensamt erkänna förarbevis och det kompletterande intyg för förare av rullande materiel. Direktivet fastställer minimikrav som måste uppfyllas av dem som vill få förarbevis eller det kompletterande intyget. Då lagen om behörighet för lokförare trädde i kraft den 1 juli 2011 börjar regler som rör behörighetsprövning för förare av järnvägsfordon att tillämpas den 29 oktober 2011.

Enligt den nya modellen för behörighetsprövning ska en förare dels ha ett förarbevis som styrker att han eller hon uppfyller vissa minimikrav avseende medicinsk och psykologisk lämplighet, utbildning och allmänna yrkeskvalifikationer och dels ett eller flera kompletterande intyg där det ska anges på vilken järnvägsinfrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken typ av järnvägsfordon denne har rätt att framföra. Ett förarbevis ska gälla inom hela EU, medan det kompletterande intyget endast ska gälla för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställs i intyget. Förarbeviset utfärdas av Transportstyrelsen och intyget utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal. Förarbeviset och det kompletterande intyget kan återkallas om kraven inte längre uppfylls.

Enligt Transportstyrelsen ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som en del av deras säkerhetsstyrningssystem ansvara för fastställandet av sina egna

förfaranden för att utfärda eller uppdatera kompletterande intyg i enlighet med lagen (2011:725) om behörighet för förare. Hur intygen ska utformas och vilka uppgifter som intygen ska innehålla finns reglerat i kommissionens förordning (EU) 36/2010. De ska även säkerställa att de förare man anställer, har anställda eller anlitar, enligt avtal har giltiga förarbevis och intyg.

Lokförarutbildning som innefattas av lagen om behörighet för lokförare, får endast bedrivas efter tillstånd av Transportstyrelsen. Det innebär att utbildningsanordnare som vill bedriva denna typ av utbildning inom ramen för yrkeshögskolan först ansöker om tillstånd hos Transportstyrelsen och därefter om inträde i yrkeshögskolan.

Utbildningsmoment

Enligt Europaparlamentet och Europeiska Unionens råd ska studerande efter genomförd utbildning ha genomgått utbildningsmoment som motsvarar de krav som ställs för att erhålla förarbevis och kompletterande intyg i enlighet med lokförardirektivet.

Efter genomgången utbildning ska den studerande för att erhålla förarbevis och kompletterande intyg uppfylla de krav på teoretiska och praktiska kunskaper som specificerats i Lokförardirektivet bilagor IV, V och VI. Kraven för förarbeviset och det kompletterande intyget utgör gemensamt de grundkrav som gäller för yrkesbehörighet för lokföraryrket och består av krav på såväl teoretiska som praktiska kunskaper.

I bilaga IV specificeras de allmänna yrkeskunskaper som ska uppnås för att erhålla ett förarbevis. Förarbeviset utfärdas av Transportstyrelsen och är ett grundläggande krav för att erhålla det kompletterande intyget.

Bilaga V och VI redogör för det kompletterande intygets olika utbildningsmoment och dessa är indelade i två huvudsakliga utbildningsområden; yrkeskunskaper om rullande materiel respektive yrkeskunskaper om infrastruktur.

I utbildningsområdet för rullande materiel ingår:

1. föreskrivna test och kontroller före avgång
2. kunskap om rullande materiel
3. bromsprov
4. körsätt och maximal hastighet för tåget i förhållande till linjens egenskaper
5. förmåga att köra tåget på ett sådant sätt att anläggningar och materiel inte skadas
6. felsökning
7. incidenter och olyckor vid drift; bränder; olyckor med personskador
8. avställning av tåget

I Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2011:60) om förarutbildning om behörighet för lokförare 5 § skriver Transportstyrelsen angående yrkeskunskapskrav på området rullande materiell:

”Efter slutförd utbildning ska föraren ha kunskap om den rullande materielen. En förare ska därutöver kunna hantera den rullande materielen på ett säkert och energibesparande sätt.”

I utbildningsområdet rörande infrastruktur ingår:

1. bromsprov
2. körsätt och maximal hastighet för tåget i förhållande till linjens egenskaper
3. linjekännedom
4. säkerhetsbestämmelser
5. framförande av tåg
6. felsökning
7. incidenter och olyckor vid drift; bränder; olyckor med personskador

I Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2011:60) om förarutbildning om behörighet för lokförare 6 § skriver Transportstyrelsen angående yrkeskunskapskrav på området infrastruktur:

”Efter slutförd utbildning ska föraren ha kunskap om innehållet i järnvägsföretagets och infrastrukturförvaltarens säkerhetsbestämmelser om bedrivande av trafik och arbeten på spåren (trafiksäkerhetsinstruktion). En förare ska därutöver kunna anpassa hastigheten efter banans egenskaper och den information som ges utefter banan och ha geografisk kännedom om banans egenskaper för den aktuella färden.”

Det kompletterande intyget utfärdas av arbetsgivaren vid anställning efter genomförd utbildning. För att ha rätt att utfärda kompletterande intyg krävs tillstånd från Transportstyrelsen. Det kompletterande intyget består av såväl generella som operatörsspecifika utbildningsmoment och är endast giltigt i den verksamhet som har utfärdat intyget. Intyget kan i efterhand kompletteras med ytterligare tillstånd i annat järnvägsföretag.

Information från berörda aktörer

Under utredningen har Myndigheten för yrkeshögskolan träffat merparten av de berörda aktörerna för att samla in beslutsunderlag. Nedan redogör vi kort för den information som delgivits i dessa kontakter.

Transportstyrelsen

Myndigheten för yrkeshögskolan har i sin utredning varit i kontakt med Väg- och järnvägsavdelningen på Transportstyrelsen i Borlänge. Under mötets gång behandlades främst lokförardirektivet som nu resulterat i införande av lokförarbeviset och det kompletterande intyget. Transportstyrelsen har under våren 2012 utfärdat tillstånd till utbildningsanordnare som får bedriva utbildning för förare av järnvägsfordon och examinatorer som får genomföra prov för kompletterande intyg, enligt lagen (2011:725) om behörigheter för lokförare. Förordnandet löper under en tidsperiod av fem år och i augusti 2012 fanns 12 utfärdade tillstånd som utbildningsanordnare och 9 utfärdade tillstånd som examinator. I sin ansökan till Transportstyrelsen om att få bedriva lokförarutbildning måste utbildningsanordnaren tydligt beskriva hur de studerande ska uppnå de krav som ställs i lokförardirektivet. Tillsyn kommer att bedrivas av Transportstyrelsen och vite eller återkallande av tillstånd är de sanktioner som finns att tillgå om en utbildningsanordnare inte visar sig uppfylla de krav som ställts. Transportstyrelsen delar myndighetens uppfattning om behovet av en tydligare avgränsning mellan bransch- och operatörsspecifika utbildningsmoment i lokförarutbildningen i syfte att klargöra det finansiella ansvaret.

SEKO

Enligt SEKO har inte innehållet i lokförarutbildningen påverkats av införandet av lokförardirektivet. Man betonar vikten av mycket praktik i en lokförarutbildning. Enligt SEKO är det av central betydelse att en grundläggande lokförarutbildning ska vara operatörsneutral. Det vill säga att den studerande efter utbildningen ska kunna ta anställning hos samtliga järnvägsoperatörer eller infrastrukturförvaltare.

SEKO lyfter fram att det är viktigt att den studerande ska vara anställningsbar efter utbildningen och ha den kunskap som krävs för att framföra ett tåg på ett trafiksäkert sätt. I detta perspektiv är det viktigt att utbildningen inte blir för kort. SEKO anser att det finns expansion i branschen men framför att man ser en risk i att arbetsgivaren överskattar efterfrågan på arbetsmarknaden för att hålla nere lönebildan.

SJ AB

I samband med besöket hos SJ AB presenterades upplägget av den nya utbildningsplan som kommer att vara gällande vid företags egna utbildningar av lokförare från och med 2012. Utbildningsplanen i fråga är anpassad efter operatörens tolkning av lokförardirektivet.

SJ AB redogjorde för de förväntade konsekvenserna av lokförardirektivets införande. Dels har operatören valt att utöka utbildningen med ca 40 timmar och därutöver genomfört en omfattande omstrukturering av redan befintlig utbildningsplan.

En tredje konsekvens, som SJ menar kan få allvarliga följder för de svenska tågoperatörerna, är de för Sverige nya hälsokrav som blir gällande i och med införandet av lokförardirektivet. Man menar att det finns en överhängande risk att framförallt många äldre lokförare inte klarar de nya krav som ställs avseende vilopuls och därmed inte kommer få fortsätta arbeta som lokförare.

SJ AB för fram att en positiv konsekvens med lokförardirektivet är möjligheten att branschen därmed kan uppnå en större samsyns avseende såväl utbildnings- som yrkesstandard för lokförare.

Den lokförarutbildning som för närvarande bedrivs på SJ Academy är totalt 35-36 veckor lång och indelad i tre block.

1. Förarbeviset – ca 4 veckor
2. Kompletterande intyget branschgemensamma moment – ca 4 månader
3. Kompletterande intyget företagsspecifika (dvs SJ) moment – ca 3 månader

När SJ anställer en ny medarbetare som genomfört sin utbildning hos en annan utbildningsanordnare eller varit anställd hos annat järnvägsföretag inleds den nya medarbetarens anställning med genomförande av block 3.

Järnvägsskolan

Enligt Järnvägsskolan har inte införandet av lokförardirektivet inneburit några påtagliga förändringar i deras utbildningsplan. De menar dock att det är viktigt att identifiera vilka moment som ingår i förarbeviset och vilka moment som hör till det kompletterande intyget för att få en bra struktur på utbildningen.

Järnvägsskolans nuvarande utbildningsplan omfattar i likhet med övriga utbildningsanordnare inom yrkeshögskolan 300 YH poäng. De menar ändå att utbildningsmoment motsvarande 200 YH poäng är tillräckligt för att en studerande efter examen ska inneha kunskaper som gör att de är anställningsbara hos alla järnvägsoperatör eller infrastrukturförvaltare. Eventuellt kan det i framtiden behövas utbildningsmoment som gäller ett eventuellt nytt trafiksäkerhetssystem och eco-driving som skulle motivera en ökning av ett antal YH poäng.

Historiskt sett har det förekommit diskussioner inom branschen om vilken längd på lokförarutbildningarna som är ett minimum för att en studerande ska bli anställningsbar efter studierna. 2004 tog Almega och branschorganisationen Tågoperatörerna fram en gemensam utbildningsplan. Tanken med planen var att den skulle vara allmängiltig och kunna användas såväl inom Ky som internt av företagen. Enligt Järnvägsskolan blev de i praktiken ensamma om att använda utbildningsplanen som omfattade motsvarade 200 YH poäng.

Vid diskussioner inför ansökningsomgången 2011 föreslog Järnvägsskolan att Almegaplanen, det vill säga ovannämnda ettåriga utbildning, skulle gälla i samband med insändande av ansökningarna. Branschen drev dock igenom att utbildningen skulle omfatta 300 YH poäng.

Järnvägsskolans ettåriga utbildning liknar det upplägg som SJ har i sin nya utbildningsplan. En ambition från Järnvägsskolans sida är att de studerande ska

kunna få göra LIA hos olika operatörer/infrastrukturförvaltare då det är av stor vikt att en studerande får göra LIA både inom gods- och persontrafiksidan.

TCC-holding

Myndigheten för yrkeshögskolan har i sin utredning även kontaktat utbildningsanordnaren Transport Competence Centre Holding AB (TCC). De menar att om en grundutbildning ska rikta sig till samtliga operatörer krävs en utbildning på samtliga system och att de studerande får prova på samtliga tågtyper. TCC anser vidare att förarbeviset endast är ett bevis på att du kan vistas på spår och detta är inte centralt för lokförarutbildningens utbildningsmål.

TCC lyfter fram att de företagsspecifika delarna är så integrerade i det kompletterande intyget att man inte kan utöva teorimomenten utan att lägga in de företagsspecifika delarna. Det är därför enligt TCC svårt att genomföra en generell lokförarutbildning utan att beröra operatörsspecifika kursmoment. I upplägg och i genomförande av sina utbildningar använder TCC Transportstyrelsens handbok JTF. Anordnaren förespråkar en utökning av fordonsmoment och bromsträning. Utbildningen behöver därmed inte förlängas då typträningen kan förkortas. Att andra anordnare kan ha kortare utbildningar beror enligt TCC på att de endast fokuserar på persontrafik och inte godstrafik.

Myndigheten för yrkeshögskolans ställningstagande

I enlighet med regeringens skrivelse i *proposition 2010/2011 Behörighet för lokförare* och Europaparlamentet och rådets intentioner med direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen gör Myndigheten för yrkeshögskolan följande ställningstagande;

- En aktör som ansöker om att få genomföra en yrkeshögskoleutbildning till lokförare ska som bilaga till ansökan uppvisa ett giltigt tillstånd för utbildningsanordnare från Transportstyrelsen.
- Utbildningsanordnaren ska i sin ansökan tydligt visa att kraven på teoretiska och praktiska kunskaper i lokförardirektivet återfinns i den föreslagna utbildningsplanen.
- Utbildning i operatörsspecifika utbildningsmoment såsom interna säkerhetsföreskrifter, linjekännedom och typträning ska finansieras av arbetslivet.
- LIA ska till fullo finansieras av arbetslivet.
- Utbildningsanordnaren ska i sin ansökan visa att det kursutbud som erbjuds till sökande innebär att den studerande efter examen är anställningsbar hos valfri tågoperatör eller infrastrukturförvaltare.
- Myndigheten tar inte ställning avseende en utbildnings längd utöver det som anges i Förordning (2009:130) om yrkeshögskolan. En central utgångspunkt i myndighetens bedömningsarbete är att säkerställa hög effektivitet och god hushållning med statliga medel.

Utbildningar till lokförare som anordnas inom ramarna för yrkeshögskolan ska bedrivas i enlighet med *Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen*. Genom att säkerställa detta avser

myndigheten garantera potentiella studerande en effektiv och likvärdig utbildning av hög kvalitet som ger möjlighet till anställning hos samtliga tågoperatörer. Regeringen har klargjort att syftet med lokförardirektivet är att göra det lättare för lokförare att flytta dels mellan olika medlemsstater, dels mellan olika järnvägsföretag och en förutsättning för att möjliggöra detta syfte är en generell och likvärdig utbildning. Vidare avser myndigheten att underlätta för tågoperatörer vid utfärdandet av det kompletterande intyget genom att säkerställa efterlevnaden av direktiv 2007/59/EG och därmed tydliggöra de generella och branschgemensamma momenten.

Myndigheten avser att samverka med Transportstyrelsens järnvägssektion för att garantera att en ansökan lever upp till de krav som ställs i lokförardirektivet.

Ställningstagande gällande ansökningsomgången 2012 till yrkeshögskoleutbildning

Myndighetens ställningstagande gällande lokförarutbildningar gäller från och med ansökningsomgång 2013 om att få ingå yrkeshögskolan och att erhålla statsbidrag särskilda medel.

I det fall att ansökningar om lokförarutbildningar beviljas statliga medel i årets ansökningsomgång, hösten 2012, kommer beslutet att omfatta en (1) utbildningsomgång med start hösten 2013.

Myndigheten för yrkeshögskolan
bidrar till att förse arbetslivet med
rätt kompetens i rätt tid.



Myndigheten för yrkeshögskolan
Swedish National Agency for
Higher Vocational Education
Box 145
721 05 Västerås
www.yhmyndigheten.se