

Behov av och tillgång till utbildnings- och praktikplatser inom järnvägsmarknaden

En genomgång, oktober 2012

Innehåll

BEHOV AV OCH TILLGÅNG TILL UTBILDNINGS- OCH PRAKTIKPLATSER INOM JÄRNVÄGSMARKNADEN	1
En kartläggning, oktober 2012	1
1. SYFTE.....	3
1.1 Transportstyrelsens uppdrag	3
1.2 Metod	4
2. SLUTSATS OCH FORTSÄTTNING	4
2.1 Förslag till åtgärder	4
3. BEHOV AV LOKFÖRARE NU OCH I FRAMTIDEN	5
4. UTBILDNINGSMARKNADEN	6
3.1 Ny reglering på området	6
3.2 Aktörerna.....	7
3.3 KY-utbildning.....	8

1. Syfte

Syftet med översikten är att följa utvecklingen på tillgång till praktikplatser för blivande lokförare. Tillgången på utbildade lokförare är en viktig kugge i en fungerande järnvägsmarknad. Ökad efterfrågan på järnvägstransporter samt ett ökande antal pensionsavgångar inom yrkeskategorin gör att tillgången på utbildad personal är en kritisk framgångsfaktor. Branschföreningen Tågoperatörerna anser att det är viktigt med tillgång på praktikplatser och tar upp frågan regelbundet med sina medlemsföretag. Spårtrafikföretagen Almega, som organiserar flertalet av företag inom järnvägsbranschen, har även uppmärksammat branschen på denna problematik.¹

1.1 Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för säkerhet och marknad inom järnvägssektorn enligt Järnvägsförordningen. Transportstyrelsen har i samma nämnda förordning ett uttalat uppdrag att specifikt följa upp hur utbildningsmarknaden inom järnvägssektorn utvecklas.

Järnvägsförordning (2004:526)

3 kap. 11 a § Transportstyrelsen ska följa marknaden för järnvägsutbildningar och snarast möjligt underrätta ansvarigt departement i Regeringskansliet (Näringsdepartementet) om det finns risk för att det kommer att saknas

1. utbildning som är nödvändig för att järnvägsföretag ska kunna få säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519), eller

2. utbildning för infrastrukturförvaltare och personal hos infrastrukturförvaltare som utför uppgifter med betydelse för säkerheten enligt artikel 13.1 i direktiv 2004/49/EG.

Därav följer att Transportstyrelsen har ett löpande behov av att följa utbud och efterfrågan på utbildning och praktikplatser för säkerhetspersonal. I detta torde även hänföras en utblick/prognos av hur rekryteringsbehovet ser ut på arbetsmarknaden för dessa kategorier. Informationsinhämtning sker genom kontakt med kända utbildare, branschföreträdare för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt andra offentliga organ som kan ge värdefull information om utbildningsmarknaden.

¹ Spårtrafikföretagen Almega, PM Lokförarutbildning 2011, Anders Olofsson

1.2 Metod

Transportstyrelsen har haft e-post och telefonkontakt med utbildare och branschföreträdare för att samla in fakta om hur situationen ser ut både på kort och lite längre sikt. Även fakta på hemsidor från berörda har insamlats. De berörda är Järnvägsskolan, TCC, Almega samt Arbetsförmedlingen. Därutöver har information inhämtats från Myndigheten för yrkeshögskolan.

2. Slutsats och fortsättning

De utbildningsanordnare som Transportstyrelsen varit i kontakt med berättar att LIA-platser finns till förfogande vad gäller praktik. Järnvägsskolan i Ängelholm har ordnat praktik åt 129 elever medan TCC meddelat en prognos på 375 platser vilket ger totalt 504 platser där det uppskattade behovet är 525 platser.

Transportstyrelsen kartläggning av utbildningsmarknaden för lokförare visar att det är ett fåtal utbildningsaktörer som finns etablerade. Den visar vidare att nuvarande tillgång på praktikplatser inte är helt tillfredsställande men att de praktikplatser som finns att tillgå nära nog balanserar efterfrågan på individbasis. För att hålla jämna steg med pensionsavgångarna inom lokförarkollektivet behöver dock antalet utbildade lokförare öka över tid.

2.1 Förslag till åtgärder

För att den generationsväxling som för närvarande pågår ska fungera krävs att de KY-utbildningsplatser som finns besätts och att nödvändig praktik erbjuds av järnvägsföretagen. Det gäller även i de fall då eleven inte direkt kommer att erbjudas anställning på det praktiserande företaget. Det krävs vidare en ökad medvetenhet hos berörda järnvägsföretag om att det åvilar ett kollektivt ansvar att säkerställa tillgång på praktikplatser då cirkulationen av lokförare mellan järnvägsföretagen är en viktig kugge i en fungerande arbetsmarknad för yrkeskategorin och i förlängningen för en fungerande järnvägsmarknad.

3. Behov av lokförare nu och i framtiden

Det finns ett stort behov av lokförare och arbetsmarknaden bedöms som mycket god. En anledning till detta är att medelåldern bland yrkesverksamma är hög och stora pensionsavgångar väntar. Dessutom spår branschen på sikt ökad mängd godstransporter och kollektivtrafik. Konkurrensutsättningen av järnvägstrafiken i Sverige och EU innebär att den tidigare monopolisten nu får konkurrera om arbetskraften med andra arbetsgivare. Bland blivande arbetsgivare finns ett tjugotal tågoperatörer samt personaluthyrningsföretag, Trafikverket samt entreprenadföretag som bygger och underhåller järnväg.

Det finns idag en mängd olika arbetsuppgifter för en lokförare beroende på om man väljer persontrafik eller godstrafik. Godstrafik innehåller såväl terminaltjänst med växling och kontakt med godskunder som att framföra långväga och tunga godståg. Inom persontrafiken finns dels fjärrtrafik med långa körsträckor och tjänstgöring på annan ort, dels lokal- och regionaltrafik med tyngdpunkt på vardagens rusningstrafik nära hemorten.

Dagens arbetsmarknad för lokföraren är mer varierad än tidigare och möjligheterna att få ett jobb som passar den egna livssituationen är större än förr. I Sverige har lokföraren allt fler arbetsgivare att välja mellan och om några år kan även fler länder vara intressanta som arbetsmarknader inte minst mot bakgrund av att lokförarkörkortet nu införs med en EU-standard.

Arbetsförmedlingen har en samlad bild av hur rekryteringsbehovet ser ut det närmast kommande året och för den närmsta tioårsperioden. De ettåriga bedömningarna görs två ggr/år, senhöst och senvår. Den långsiktiga bedömningen görs en gång per år, på hösten och presenteras tillsammans med den kortsiktiga bedömningen i januari varje år.

När det gäller lokförare går hela 59 procent (av de som arbetade 2007) av lokförarna i pension mellan år 2010 och 2025 i jämförelse med snittet på arbetsmarknaden som är 37 procent. I faktiska tal går 3077 stycken lokförare i pension mellan 2010 och 2025 av de 5177 lokförare som var anställda år 2007. Kulmen nås under perioden 2015-2019 då 1079 personer förväntas pensioneras. I snitt innebär det ett årligt behov på tillskott av 161 lokförare under perioden 2010-2014 (804 personer), 215 lokförare/år under perioden 2015-2019 (1079 personer) samt 205 lokförare/år under perioden 2020-2025 (1026 personer).

Figur 1 I dessa yrken pensioneras flest 2010-2025

I dessa yrken pensioneras flest	
Yrken	Andel avgångar i procent av yrkeskåren under åren 2010-2025
Speciallärare	66
Distriktsköterskor	65
Tandsköterskor	61
Lokförare	59
Barnsjuksköterskor	58
Gymnasielärare, yrkesämnen	56
Barnmorskor	55
Biomedicinska analytiker	55
Sjuksköterska, psykvård	54
Tandläkare	54
Lantmästare, trädgårdsingenjör	54
Buss- och spårvagnsförare	52
Ingenjörer, gruv och metall	52
Receptarier	51
Röntgensjuksköterskor	51
Psykologer	51
Administratörer i offentlig förvaltning	50
Driftmaskinister	49
Läkare	47
Operationsjuksköterskor	46
Gymnasielärare, allmänna ämnen	45

(www.arbetsformedlingen.se)

Arbetslösheten bland lokförare är mycket lägre än den genomsnittliga arbetslösheten i Sverige. Lokförare har en god arbetsmarknad det kommande året. I hela Norrland är det brist på lokförare. Utbildade lokförare har goda möjligheter till arbete även på fem till tio års sikt.

4. Utbildningsmarknaden

3.1 Ny reglering på området

Hittills har förarbevis och anordnare av säkerhetsrelaterade utbildningar på järnväg inte krävt särskilda tillstånd däremot har själva kursplanerna för grundutbildningar underkastats godkännande hos tillsynsmyndigheten. I och med lokförardirektivets (direktiv 2007/59/EG) genomförande kom olika aktörer att bli föremål för reglering nämligen lokförare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer.

Lagen (2011:725) om behörighet för lokförare trädde i kraft den 1 juli 2011 och från och med den 29 oktober 2011 började regler som rör behörighetsprövning för förare av järnvägsfordon att tillämpas.

Enligt den nya modellen² 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.

Utbildning av förare (tåg, spärrfärd, växling huvudspår), som omfattas av lagen om behörighet för lokförare, får endast bedrivas efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Kravet gäller även den som vill bedriva utbildning för t ex en ny fordonstyp (typutbildning), ett nytt trafikeringsystem och praktiska moment i samband med framförande av järnvägsfordon (exempelvis lärande i arbetslivet - LIA, körträning etc).

I de fall företaget väljer att anlita ett annat företag för att genomföra någon av ovanstående utbildningar, ska det företag som anlitas ha ett giltigt tillstånd som utbildningsanordnare från Transportstyrelsen.

För att få tillstånd som utbildningsanordnare krävs enligt 1 § 3 kap (2011:725) att den sökandes personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheter i övrigt är sådana att denne bedöms klara bedrivandet av utbildning. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:60) stadgar i 4 kap att sökande ska ange innehåll och omfattning av de utbildningar som ansökan avser. Vidare ska även den sökande, som avser att utföra praktiska moment med framförande av järnvägsfordon vid en utbildning, även kunna uppvisa kompetens från minst tre års förarerfarenhet. Utbildningen för förarpersonal innehåller både en teoretisk del och en praktikdel.

3.2 Aktörerna

Tidigare fanns i stort sett enbart en utbildare för förarpersonal vilket var den dåvarande SJ-skolan i Mjölby. Skolan kom sedermera att avskiljas från SJ

² Kommissionens förordning 36/2010/EG om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

och drivas i annan regi. I takt med konkurrensutsättning och omreglering har flera aktörer kommit in på marknaden förutom den utbildning som järnvägsföretag och infrastrukturinnehavare själva bedriver. I dagsläget har järnvägsföretagen Green Cargo AB och SJ AB tillstånd som utbildningsanordnare. Till detta kommer Arriva Sverige AB, Tågakeriet i Bergslagen AB, Hector Rail AB och Euromaint AB som ansökt om tillstånd som utbildningsanordnare.

Till kategorin rena utbildningsföretag räknas Järnvägsskolan, TCC och ProTrain. Järnvägsskolan ägs och drivs för närvarande av Trafikverket med sin huvudsakliga utbildning förlagd till Ängelholm. TCC beskriver sig själva som ”ett oberoende affärsdrivande företag med inriktning på lokförarutbildningar och andra utbildningar inom järnväg”. TCC har lokförarutbildning på sex platser: Boden, Göteborg, Hallsberg, Huddinge, Mjölby samt Vännäs. ProTrain är primärt ett bemanningsföretag för järnvägen och tillhandahåller förare, växlare och instruktörer.

3.3 KY-utbildning

Utbildning till lokförare ges genom kvalificerad yrkesutbildning på eftergymnasial nivå, så kallad KY-utbildning. Utbildningen anordnas på flera platser i landet och är i de flesta fall 300 YH-poäng vilket motsvarar 1,5 års heltidsstudier. En tredjedel av utbildningstiden består av körning i olika perioder ute hos järnvägsföretagen. Efter KY-examen krävs ytterligare 5-15 veckors utbildning på det företag där eleven blir anställd innan eleven har full behörighet som lokförare.

Myndigheten för yrkeshögskolan har i uppdrag att ansvara för frågor som rör utbildningar inom yrkeshögskolan (YH-utbildningar och KY-utbildningar) samt kompletterande utbildningar. Dessutom är den ansvarig för att samordna och stödja en nationell struktur för validering, och att vara nationell samlingspunkt för den europeiska referensramen för kvalifikationer, EQF.

LIA är arbetslivets medverkan inom KY och den omfattar cirka en tredjedel av den totala utbildningstiden. Utbildningsanordnare, studerande och LIA-företag bör se till att de skol- och arbetsplatsförlagda momenten verkligen ges ett innehåll som är integrerat och ansluter till de mål och syften som satts upp för utbildningen. Hur LIA organiseras och vilken inriktning samt omfattning den har ska framgå av den fastställda utbildningsplanen för varje utbildning. Beskrivningen i utbildningsplanen ska grundas på lagen

(2001:239) och förordningen (2001:1131) om kvalificerad yrkesutbildning kring lärande i arbete.³

³ Stöd för utformningen kan hittas i [Vår syn på lärande i arbete \(LIA\)](#), utgiven av den avvecklade Myndigheten för kvalificerad yrkesutbildning