

Bygg- och anläggningsprogrammet
(ba.gy2011@skolverket.se)
Fordons- och transportprogrammet
(ft.gy2011@skolverket.se)

Synpunkter på Skolverkets förslag på ämnesplaner mm för Bygg- och anläggningsprogrammet samt för Fordons- och transportprogrammet

Vi har ombetts att lämna synpunkter på de förslag till ämnesplaner för den reformerade gymnasieskolan (GY2011) som Skolverket har tagit fram. Vi har tittat närmare på de ämnesplaner som vi vet eller tror berör vår myndighets ansvarsområden. Det gäller i detta fall certifieringen av förare av motorfordon på väg, dels körkort och dels yrkeskompetensbevis (YKB) för transporter med tunga fordon (som kräver körkort med C- eller D-behörighet).

Den yrkesutbildning som sedan tidigare har varit aktuell är det som i GY2011 blir Fordons- och transportprogrammets inriktning Transport, som ska kunna leda till anställning som yrkesförare för tunga godstransporter. Det har också framförts förslag på utbildning mot körkortsbehörigheter på Bygg- och anläggningsprogrammet, genom inrättandet av en inriktning Anläggningsfordon, där körkortssinnehav av något slag skulle göra det lättare att få jobb efter avslutad utbildning. Då man kan dra paralleller mellan dessa två programinriktningar väljer vi att lämna synpunkter på båda programmen i samma svar. Ett samlat svar skickas därför till båda programmen.

Då kopplingen till kravet på körkort och/eller YKB (som båda är certifieringar från Transportstyrelsen) inte på något sätt framgår i de ämnesplaner som presenterats, så är det svårt att bedöma hur dessa funktioner kommer att hanteras i utbildningarna. Enligt körkorts- och yrkeskompetenslagstiftningen ska samråd med Transportstyrelsen ske innan sådan utbildning genomförs i gymnasieskolan. Men eftersom det är en gissning, speciellt på Bygg- och anläggningsprogrammet, var sådana utbildningsinslag kommer att förekomma så kan bara allmänna synpunkter lämnas.

Bygg- och anläggningsprogrammet

Att behovet av förarbehörighet för elever på byggprogrammet, ens som anläggningsmaskinförare, skulle skilja sig radikalt från övriga yrkesinriktningar inom gymnasieskolan uppfattar vi inte som belagt eller trovärdigt. Ska körkort vara något som ingår i gymnasieutbildningar där man har stor nytta av det för att lättare bli anställd, så måste det tas ett principiellt (skol-)politiskt beslut med sådan inriktning. Vi har det intrycket att allmän körkortsutbildning inte uppfattats som något som gymnasieskolan ska ta ansvar för. Innan ett annat ställningstagande har gjorts anser vi att körkorts- och YKB-utbildning ska förbehållas den yrkesinriktning som i dag omfattas.

Vad gäller kopplingen till körkort och YKB så ger ämnesplanerna ingen riktig vägledning. Den bild vi har av dessa frågor bygger på tidigare skrivelser och kontakter med bl.a. BYN, som uppväktat personer på Transportstyrelsen för att motivera sin särställning mot andra yrkesprogram vad gäller behovet av körkortsutbildning inom programmet.

- Man motiverade behovet av ytterligare en ny inriktning "Anläggningsfordon" med att man vill markera förarrollen i den inriktningen och för att man då också skulle kunna få utrymme för en ren körkortsutbildning (utan yrkeskompetensutbildning för förarna vad gäller vägtransporter).
- Man hävdade att anläggningsmaskinförarna inte skulle bli "anställningsbara" utan B-körkort (eller ibland också C-körkort) och att det därför är en självklar del av yrkesutbildningen.

Begreppet "anställningsbarhet" hanteras i sammanhanget både vårdslöst och felaktigt, enligt vår mening. Att "anställningsbarhet" är en egenskap som man antingen har eller inte har stämmer knappast med verkligheten. Det är mera rimligt att se det som en "gradfråga", d.v.s. man är mer eller mindre intressant att anställa. I princip är ju alla personer anställningsbara. Det blir då en fråga om tillgång och efterfrågan i den bemärkelsen att om de sökande inte uppfyller alla ställda krav hos en tänkt arbetsgivare så kanske denne ändå måste anställa och se till att den personen kompetensutvecklas. Finns det sökande som redan har ett stort antal egenskaper på pluskontot så kanske man väljer bland dessa i första hand. Körkortsinnehav är i många yrken en klar fördel och ibland en absolut nödvändighet. De flesta ungdomar i gymnasieåldern skaffar körkort av privata skäl, men kanske också för att medvetet bli mer intressant på arbetsmarknaden. Därför är knappast avsaknaden av körkort det stora problemet för den som ska anställa. Däremot kan körkortsinnehav vara en konkurrensfördel för den som söker jobb. Detta gäller alla typer av yrken, där de som lämnar gymnasieskolan självklart kan öka sitt värde på marknaden genom att t.ex. skaffa körkort. Detta får alla elever inom gymnasieskolans inriktningar då göra på egen hand idag, med ett undantag.

Yrkesförare som ska jobba med tunga godstransporter på väg erbjuds idag en speciell yrkesutbildning. I det yrket är både körkortet för tunga fordon och yrkeskompetensbeviset lagstadgade krav och samtidigt är den bakomliggande kompetensen hela utbildningens syfte. Det handlar då bara om Fordons- och transportprogrammets inriktning Transport. Inte ens övriga inriktningar på detta program har en skattefinansierad körkortsutbildning, fast många där har mycket stor nytta av ett körkort i sitt jobb (som maskintekniker, reparatör av tunga och lätta fordon etc.). Körkortets och yrkeskompetensbevisets vikt för den som yrkesmässigt ska köra ett visst fordon för vägtransporter är däremot helt obestridligt. Tungt godstransporter är dock de enda som hittills får en skattefinansierad körkortsutbildning inom sitt yrkesprogram. Taxiförare och bussförare kanske kommer så småningom.

Bygg- och anläggningsprogrammets skrivelser i ämnesplanerna är också svåra för oss att dra slutsatser utifrån. De signaler vi fått från tidigare diskussioner är att behovet skulle gälla C-behörighet, men nu anses behovet vara B-behörighet (enligt BYN:s

framställning vid ett möte i mars). Tittar vi på skrivningar i ämnesplanen för anläggningsförare, där vi tror att man tänkt sig att körkortsutbildningen kan ingå, så sägs att:

- Syftet är att bl.a. lära sig hur ”jordförflyttande anläggningsmaskiner ska hanteras”, men också att;
- Man ska utveckla förmågan att framföra fordon och maskiner i skiftande trafikmiljöer. (Avses här körkortspliktiga fordon eller andra fordon som kan räknas till anläggningsmaskiner?)
- Fordons och transporters roll i samhället är centralt innehåll. (i Anläggningsförare 1)
- Olika arbetsområden för fordon och maskiner är centralt innehåll. (i Anläggningsförare 1)
- Så är också trafiksäkerhet och miljökrav på motorfordon och maskiner.
- Hänvisningar görs också till transportfordons, uppbyggnad och arbetssätt, förutsättningar för trafik med transportfordon, arbetsområden för fordon och arbetsmaskiner. (i Anläggningsförare 2)
- I Anläggningsförare 3 hänvisar man ett par gånger till ”tunga transportfordon”.
- Transporter med tunga fordon, kör- och vilotider, godsslag och varors känslighet, regler och anvisningar för godstransporter, regler och anvisningar för godstransporter på landsväg samt olika typer av fordon och utrustning för distributionstransporter anges som centralt innehåll. (i Anläggningsförare 4)

Speciellt uttrycken i Anläggningsmaskinförare 4 pekar mer mot yrkesmässiga godstransporter än mot arbete med anläggningsmaskiner. Det talar för att man kanske tänkt sig lägga tyngdpunkten av ”körkortsutbildningen” i denna kurs, men det kan bara bli spekulationer. Var tog i så fall BYN:s starka betoning på behovet av B-körkort vägen? Tunga godstransporter kan knappast utföras med personbil. Tunga godstransporter (som kräver C-behörighet) kräver dessutom nästan alltid YKB, som det sagts att man inte ska utbilda för inom denna inriktning.

Vi finner det vidare anmärkningsvärt att det varken i ämnets syfte eller i beskrivningen av det centrala innehållet i delkurserna framgår att eleverna ska lära sig handhavandet av arbetsmaskinen i arbetssituationen.

Som tidigare framförts så kan man av ämnesplanerna inte utläsa om, var och vad en eventuell körkortsutbildning skulle kunna passas in i utbildningsinriktningen. De beskrivningar som gjorts av kursinnehållet pekar inte ut B-körkortet som väsentligt, om man inte bara ser det som bra att ha ur ”anställningsbarhetssynpunkt”, d.v.s. för att stärka sin position i anställningssammanhang eller för att få tillgång till en behörighet som man i privata livet kan ha stor nytta av. Ur branschens synpunkt kan avsaknad av körkort knappast vara ett stort belagt problem, eftersom de flesta ändå skaffar ett B-körkort för personligt bruk.

Några samrådsdiskussioner med Transportstyrelsen har ännu inte förekommit och är kanske inte aktuella innan Skolverket och politiska instanser tagit principiell ställning till på vilka grunder gymnasieskolan ska erbjuda sina elever ett skattefinansierat körkort inom ramen för utbildningen.

Fordons- och transportprogrammet

Här finns körkorts- och YKB-relevanta avsnitt främst i ämnet Transporttekniks två kurser Yrkestrafik 1a och Yrkestrafik 1b. Till detta kommer Fordonskombinationer som är en programfördjupningskurs för de som också vill ha rätt att köra tunga släp med lastbil.

För att läsa dessa kurser krävs att man dels har gjort de programgemensamma karaktärsämnena och dels att man gjort programfördjupningskursen Godstrafik innan man går vidare till Fordonskombinationer.

Här är beskrivningarna av ämneskurserna, förkunskaps- och kunskapskraven något förvirrande.

- De kurser som krävs innan Yrkestrafik 1a och 1b kallas i texten "Fordons- och transportbranschens villkor" och "Arbetsområden och fordonsteknik - introduktion". På andra ställen benämns kurserna "Fordons- och transportbranschens villkor och arbetsområden" respektive " Fordonsteknik - introduktion".
- Eftersom Skolverket inte behandlar kopplingen till certifieringarna (Körkort och YKB) så kan vi inte avgöra vad som kommer att krävas för att få dessa för yrket så viktiga bevis. Vilka kurser krävs och vilka betyg ska krävas för att körkort och YKB ska utfärdas? Intrycket är att alla betygsnivåer är bra nog.

Utifrån de allmänna beskrivningar som ges är bedömningen att det som är minimikraven för att erhålla de tänkta körkortskategorierna respektive YKB bör kunna uppfyllas. Vi utgår ifrån att det är sådant som ska preciseras och fastställas efter de föreskrivna samråden med Transportstyrelsen.

Dessa synpunkter har lämnats av Hans Mattsson (Trafikantenheten) efter samråd med Ted Montaigne (Yrkestrafikantenheten) och Karin Michaelsson (Trafikantenheten).



Birgitta Hermansson-Ylvén
Chef för Vägtrafikavdelningen