



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm den 20 februari 2006

Remissyttrande: Yrkesförarkompetens SOU 2005:109 (Dnr N2005/9673/TP)

Härmed framför Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Kommunala Företagens Samorganisation (KFS), Bussarbetsgivarna (BuA) och Kollektivtrafikens Utbildningsorganisation (Kollega) våra gemensamma synpunkter angående de författningsförslag som betänkande SOU 2005:109 innehåller med anledning av Europaparlamentets och Rådets direktiv 2003/59/EG.

Vi ser positivt på det föreliggande direktivet som uttrycker EUs vilja att lyfta kompetensnivån inom förarkåren, öka trafiksäkerheten samt höja statusen på föraryrket. Vi har sedan länge, på flera olika sätt, verkat i denna riktning, var och en på olika sätt och ibland tillsammans.

SLTF, BR, BuA och KFS äger tillsammans Kollega, som bland annat har till uppgift att verka för att grundutbildningen av yrkesgrupper inom kollektivtrafiken uppfyller det rekryteringsbehov som finns. Uppgiften fullgörs bland annat genom att påverka utbildningsanordnare och myndigheter m fl att i tillräcklig utsträckning utbilda personal som möter de krav på kompetens och kvalitet som ställs av branschen. Bland Kollegas uppgifter finns även att erbjuda fortbildning som är skraddarsydd för bussbranschens behov.

INNEHÅLL

- Sid 2 Sammanfattning
- Sid 4 Sänk åldersgränsen och inför gymnasieutbildning
- Sid 7 Stark kritik till utredningen som inte seriöst har övervägt branschens önskemål och stora behov av att sänka bussföraråldern
- Sid 8 Innehållet i fortbildningen måste vara flexibelt och anpassat efter behoven
- Sid 8 Luckra upp kravet på sju timmars sammanhängande fortbildning och tillåt e-learning
- Sid 9 Alternativet med snabbförvärvad grundläggande kompetens behövs idag, men bör avvecklas på sikt

Sammanfattning

1. Sänk åldersgränsen för bussförare och inför gymnasieutbildning!

Detta är helt avgörande för bussbranschen – som redan idag har förarbrist – att ha ett tillräckligt rekryteringsunderlag för att kunna tillfredsställa det allt större behovet av yrkesförare av buss. En sänkning av åldern för bussförare skulle väsentligt underlätta rekryteringen.

Under förutsättning att eleven genomgått en treårig gymnasieutbildning för persontransporter med inriktning på buss, anser vi att det ska vara möjligt för eleven att ta körkort i kategorierna: D och D+E eller åtminstone i kategori D1 och D1+E. Flertalet som genomgår en gymnasieutbildning uppnår 19 års ålder innan de har slutfört utbildningen, varför vi föreslår att bussföraråldern sänks till ”det år personen fyller 19”.

Genom att sänka bussföraråldern och samtidigt införa en speciell gymnasieutbildning för persontransporter för bussar inriktad på service menar vi att det blir möjligt att fånga upp de ungdomar som är verkligt intresserade av bussföraryrket. I dag går samhället miste om dessa ungdomar, eftersom möjligheten att bli och arbeta som bussförare erbjuds först vid 21 års ålder.

Vi ser framför oss att de yngre förare som efter avslutad gymnasieutbildning kommer in på arbetsmarknaden först kör mindre fordon (D1) på kortare sträckor. Efter erhållen körvana kör de successivt större fordon och längre linjesträckningar. Vi ser också framför oss en gymnasieutbildning som medför att de utbildade förarna är välutbildade, har stor körvana och är ansvarstagande. En gedigen utbildning över flera år bör borga för en ökad medvetenhet om risker och vikten av försiktighet i trafiken. Dessutom är en sänkt bussförarålder viktigt för att uppnå direktivets syfte att väcka ungdomars intresse för bussföraryrket.

2. Stark kritik till utredningen som inte seriöst har övervägt branschens önskemål och stora behov av att sänka bussföraråldern

Vi har till ”Utredningen om förarkrav för vägtransporter” framfört bussbranschens önskemål och stora behov av att sänka åldersgränsen för bussförare, för D-fordon alternativt endast för D1-fordon. Vi anser inte att utredningen tillräckligt seriöst har övervägt denna fråga och riktar därför stark kritik till utredningen. Utredningen har kommenterat frågan, men inte tagit branschens behov och önskemål på allvar och bemödat som om att på djupet analysera konsekvenserna av branschens förslag att sänka åldersgränsen för D-fordon.

Vårt förslag att sänka bussföraråldern åtminstone för D1-fordon har utredningen varken kommenterat eller övervägt, vilket är mycket anmärkningsvärt.

3. Innehållet i fortbildningen måste vara flexibelt och anpassat efter behoven

Det är viktigt att fortbildningens innehåll är anpassat till både bussföretagens och den enskilde förarens behov och att den utformas med hög flexibilitet. De bussförare som t ex arbetar med skolskjuts behöver fortbildning som är skraddarsydd för just den arbetsuppgiften.

4. Luckra upp kravet på sju timmars sammanhängande fortbildning och tillåt e-learning

Kravet på sju timmars sammanhängande utbildning anser vi bör luckras upp av flera skäl. Vi ser en fara i att inte kunna nyttja moderna utbildningsmetoder som t ex e-learning, simulatorer och distansundervisning via Internet fullt ut, på ett effektivt sätt.

Vi ser även andra pedagogiska skäl för att möjliggöra de bästa förutsättningarna för inläring där t ex repetition är av stor vikt (exempelvis rationell körning). Kravet på sammanhängande perioder om sju timmar kan dessutom innebära problem för bussföretagen eftersom det både kan medföra högre utbildningskostnader samt problem för företagen rent praktiskt att ordna ersättare för de förare som ska genomgå utbildning.

Vi anser att direktivets krav bör anses vara uppfyllt om direktivets ram om sju timmars undervisning genomförs inom en viss tidsrymd, t ex inom två veckor.

5. Alternativet med snabbförvärvad grundläggande kompetens behövs idag, men bör avvecklas på sikt

Alla bussförare ska ha samma utbildningskrav för att få grundläggande kompetens, dvs en utbildning som omfattar 280 timmar. Idag har vi dock förarbrist inom bussbranschen och det kan ibland finnas särskilda skäl som motiverar att det ska vara möjligt att tillåta en snabbförvärvad grundläggande utbildning. Men, när en gymnasieutbildning för bussförare är etablerad, bör detta behov av bussförare kunna tillgodoses inom ramen för gymnasieskolan. Då bör möjligheten att tillåta snabbförvärvad grundläggande utbildning avvecklas.

1. Sänk åldersgränsen för bussförare och inför gymnasieutbildning!

Vi vill vi betona vikten av att ta tillvara den möjlighet som direktivet ger att sänka bussföraråldern. I samband med detta anser vi att en gymnasieutbildning med inriktning mot persontransporter för bussar bör etableras.

Genom att sänka bussföraråldern och samtidigt införa en speciell gymnasieutbildning för persontransporter för bussar inriktad på service menar vi att det blir möjligt att fånga upp de ungdomar som är verkligt intresserade av bussföraryrket. I dag går samhället miste om dessa ungdomar, eftersom möjligheten att bli och arbeta som bussförare erbjuds först vid 21 års ålder. Vid denna tidpunkt har många av dem som är intresserade av bussföraryrket redan utbildat sig inom ett annat yrke, hunnit ut i arbetslivet och de etablerar sig sedan där. (Yrkesvalet görs ju ofta redan i samband med valet av gymnasielinje.)

Dessutom anser vi det vara naturligt att samhället tar ansvar för grundutbildningen av bussförare, särskilt med tanke på att det idag finns gymnasieutbildning för bland annat lastbilsförare, frisörer och olika sportutövare. De ökade krav på grundutbildning för bussförare gör det dessutom ekonomiskt svårt för privatpersoner att finansiera detta på egen hand.

En gedigen utbildning över flera år borgar för en ökad medvetenhet om risker och vikten av försiktighet i trafiken. Flertalet som genomgår en gymnasieutbildning uppnår 19 års ålder innan de har slutfört utbildningen, varför vi föreslår att bussföraråldern sänks till ”det år personen fyller 19”.

Under förutsättning att eleven genomgått en treårig gymnasieutbildning för persontransporter med inriktning på buss, anser vi att det ska vara möjligt för eleven att ta körkort i kategorierna: D och D+E eller åtminstone i kategori D1 och D1+E.

En sänkning av åldern skulle innebära att vi får ett bredare rekryteringsunderlag och trygga och motiverade förare med hög kompetensnivå. Yrkes- och förarstatusen skulle öka och totalt sett skulle vi få bättre kvalitet i branschen.

Förslag till utvecklingen av gymnasieskolan

Vi vill upplysa om att vi har lämnat synpunkter till Skolverket på förslagen till utvecklingen av gymnasieskolan – Fordonsprogrammet. I vår skrivelse står bl a:

”Under inriktningen Transport och Logistik finns fyra profiler: Godstransport, Person- och budtransport, Lager och terminal samt Andra transportyrken. Här anser vi att Skolverket bör göra en tydligare distinktion vad gäller området buss. Vi anser att en ny profil behöver skapas som har inriktningen Buss: Linjetrafik samt Turist och beställningstrafik.

Inom ramen för denna profil anser vi att Skolverket bör införliva de regler och krav som beskrivs i Europaparlamentets och Rådets direktiv 2003/59/EG vad gäller förvärvande av grundläggande kompetens.”

Direktivet syftar till att väcka ungdomars intresse för bussföraryrket

Genom att sänka bussföraråldern för buss till det år personen fyller 19 blir det också möjligt att ”... väcka ungdomars intresse för detta yrke och på så sätt bidra till rekryteringen av nya förare...”, vilket är en av avsikterna med direktivet, enligt punkt 5 (sid 1 i direktivet).

En treårig gymnasieutbildning för persontransporter skulle bidra till att höja statusen på bussföraryrket. En höjd status samt teoretiska studier i kombination med praktiska, bidrar till att öka

andelen kvinnor i yrket, vilket vi anser positivt. Detta på grund av flera skäl, bl a beroende på att en gymnasieutbildning blir mer holistisk och teoretisk och därmed tilltalar kvinnor i större utsträckning. Många kvinnor tvekar inför att köra buss på grund av att de tycker det är ett för stort fordon. De föredrar ett mindre fordon. Detta perspektiv talar ytterligare för att införa en gymnasieutbildning som ger yngre förare behörighet att börja med att köra en mindre buss – D1. (D1-fordon är mindre och har dessutom köregenskaper som är mer lika en minibuss/van än en normal buss.) Detta skulle ytterligare bidra till att befrämja jämställdheten inom branschen.

Vidare anser vi att en persontransportutbildning med inriktningen buss inom ramen för fordonsprogrammet på gymnasiet som innefattar direktivets krav och som dessutom sätts i ett större holistiskt perspektiv där även en tydlig koppling till framtida arbetsgivare finns, borgar för att branschen får unga, motiverade och välutbildade förare som är mogna att möta framtidens kollektivtrafik och de krav framtidens resenärer ställer.

En sänkt bussförarålder är avgörande för att uppnå direktivets syfte att väcka ungdomars intresse för bussföraryrket.

Karriärstege

En sänkning av körkortsåldern medför inte per automatik att 19-åriga bussförare kommer att köra långa linjer eller på motorvägarna. Vi ser framför oss att en naturlig karriärstege skapas i och med att unga förare kan komma in i yrket direkt efter avslutad gymnasieutbildning. En nyutbildad bussförare börjar troligtvis köra kortare turer med mindre fordon – D1 (eventuellt parallellt med andra sysslor inom företaget). Allteftersom personen i fråga får mer erfarenhet, större körvana och visar ansvar får han/hon också ta mer ansvar, dvs köra längre turer och större bussar.

Kostnader för grundläggande kompetens

Det är idag ytterst få personer som bekostar sin egen utbildning för busskörkort. De som efter den 10 september 2008 bekostar utbildning för att få busskörkort och yrkeskompetens antar vi försvinner nästan helt när kraven på utbildning och därmed kostnaden för att utöva yrket ökar väsentligt. Man kan även anta att de grundutbildningar som idag genomförs och bekostas av vissa större persontransportföretag blir färre eftersom kraven ökar och därmed kostnaderna blir högre.

Vi håller med utredningen om att samhället måste ta ett ännu större ekonomiskt ansvar än idag vad beträffar grundutbildningen. Detta är ytterligare ett argument till varför vi förordar att en särskild gymnasieutbildning för bussförare införs vid sidan av de idag redan existerande arbetsmarknadsutbildningarna.

Behovet av bussförare kommer att öka väsentligt

Branschen behöver tillgång till yngre förare för att ha ett tillräckligt rekryteringsunderlag och kunna tillfredsställa det ökande behovet av yrkesförare av buss. Branschen har redan idag rekryteringsproblem i flertalet län. Framöver väntar stora pensionsavgångar av bussförare. Dessutom ska oljebehovet i samhället minska och många krafter arbetar för att öka användningen av kollektivtrafiken. Samtidigt innebär införandet av de nya EU-reglerna för kör- och vilotider att behovet av bussförare kommer att öka ytterligare, på grund av att fler förare kommer att behövas för att upprätthålla samma service.

När körkortskategorin D1 införs i Sverige kommer efterfrågan på förare som kan köra dessa fordon att öka. Denna fordonskategori kommer att bli allt vanligare i glesbygd. Ett exempel är skolskjuts eller anropsstyrd trafik där en taxi är för liten.

Rekryteringsbehovet framöver kommer därför att bli betydligt större än tidigare och vi ser med stor oro på utvecklingen. En sänkning av åldern för bussförare skulle väsentligt underlätta rekryteringen.

Statistik om hot och våld mot yngre förare

På sidan 88 i betänkandet drar utredningen slutsatsen från statistik som SEKO och Kommunal redovisar (sidan 248 i betänkandet) att yngre förare oftare blir utsatta för hot och våld. Av utredningen framgår att statistiken snarare avser anställda i kollektivtrafiken generellt. De mest utsatta är ”konduktörer, tunnelbaneförare, tågvärdar”. Andra yrkesgrupper som är utsatta är *bussförare, stationsvärdar och samlingskategorin ”annat”*. (Annat avser ”mekaniker, tekniker, elektriker, spårvagnsförare, fd bussförare samt arbetstagare inom färdtjänst, trafikinformation och trafikledning”.) Vad vi kan se framgår det egentligen inte av denna statistik hur drabbade just bussförare är.

Statistiskt material från Arbetsmiljöverket¹ visar att yngre människor rent generellt är mer utsatta för hot & våld än äldre personer. Med andra ord, risken för hot och våld är större för yngre personer oavsett yrke. En anledning kan vara att yrkeserfarenhet och livserfarenhet är tillgångar som minskar riskerna. Hot och våld är alltså inte ett problem som är unikt för bussbranschen. Branschen arbetar aktivt för att minimera riskerna. Att minska kontakthanteringen, sätta upp övervakningskameror samt ökad utbildning inom konflikthantering är exempel på åtgärder som pågår respektive utreds inom branschen.

Enligt Arbetsmiljöverket material är särskilt utsatta yrkesgrupper för män är i nämnd ordning: Polis, Vård/omsorgspersonal, säkerhetspersonal, buss- och spårvagnsförare, grundskollärare och läkare. För kvinnor är de mest utsatta yrkesgrupperna: Skötare och vårdare m fl, socialsekreterare och kuratorer m fl, undersköterskor sjukvårdsbiträden m fl, vårdbiträden och personliga assistenter m fl samt behandlingsassistenter.

Risken för hot och våld minskar om föraren genomgår en treårig gymnasieutbildning för persontransporter där utbildning inom konflikthantering ingår som en självklar del. De blivande förarna får då bland annat lära sig att tolka beteenden som kan leda till konflikter och hur de kan agera för att undvika/trappa ner en konflikt, dvs inte ge bränsle åt konflikter.

Slutsatsen är att risken för hot och våld för yngre bussförare inte är ett argument som talar mot en sänkning av bussföraråldern.

Statistik om olyckor med personbil

Det finns statistik för personbilsförare som visar att yngre män är inblandade i fler personbilsolyckor. Vi anser att det bör utredas vidare om denna statistik kan vara relevant för professionella bussförare som genomgått en treårig gymnasial bussförarutbildning. Vi ser framför oss att de yngre förare som efter avslutad utbildning kommer in på arbetsmarknaden först kör mindre fordon på kortare sträckor. Efter erhållen körvana kör de successivt större fordon och längre linjestäckningar. Vi ser också framför oss en gymnasieutbildning som medför att utbildade förare är välutbildade, har stor körvana och är ansvarstagande.

1) I Arbetsmiljöverkets material redovisas det antal att de varit utsatta för våld eller hot om våld senaste 12-månadersperioden. De sex yrkeskategorier med högst värden för män respektive kvinnor redovisas.

18 år för lastbil & 21 år för buss?

Åldersgränsen är idag 18 år för lastbilsförare och 21 år för bussförare. Det innebär stor risk för att de ungdomar som är intresserade av att köra tunga fordon väljer att bli lastbilsförare eftersom det dels finns en lastbilförarutbildning inom gymnasieskolan, dels finns möjlighet att utöva det yrket vid 18 års ålder. Dvs, de ungdomarna som är mest motiverade att köra tunga fordon, och därmed oftast de som kommer att bli de bästa inom yrket, väljer att bli lastbilsförare istället för bussförare. Detta innebär samtidigt att de som senare i livet (fr o m 21 års ålder) blir bussförare är de som inte lyckats hitta något annat yrke.

Det är inkonsekvent att tillåta 18 år som åldersgräns för lastbilsförare, men inte för bussförare. Det finns betydligt fler lastbilar än det finns bussar i Sverige och därmed också fler aktiva lastbilsförare. (Ungefär dubbelt så många.) Lastbilar kör dessutom ofta farligt gods.

Norge och Finland

I Norge är bussbranschen (både bransch-, fackliga- och arbetsgivarorganisationer överens om att en treårig gymnasieutbildning för bussförare bör införas och att bussföraråldern under dessa förutsättningar bör sänkas till 18 år. Där hänvisar bussbranschen till att 18-årsgränsen inom godtransportsektorn inte har påvisat några negativa resultat.

I Finland överväger man, precis som utredningen påpekar, att sänka åldern för bussförare till 18 år förutsatt att föraren genomgår en yrkesutbildning på gymnasienivå.

Begränsningar för förare under 21 år

Vad gäller en sänkning av bussföraråldern har Sverige enligt direktivet 2003/59/EG att ta ställning till två alternativ. Personer yngre än 21 år får framföra fordon:

1. I körkortskategorierna D och D + E när de används för persontransporter i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km

Eller

2. I körkortskategorierna D1 och D1 + E

I första hand förordar vi det första alternativet. I andra hand alternativ två, dvs för körkortskategorierna D1 och D1 + E.

2. Stark kritik till utredningen som inte seriöst har övervägt branschens önskemål och stora behov av att sänka bussföraråldern

Vi har till "Utredningen om förarkrav för vägtransporter" framfört bussbranschens önskemål och stora behov av att sänka åldersgränsen för bussförare, för D-fordon alternativt endast för D1-fordon. Vi anser inte att den tillräckligt seriöst har övervägt denna fråga och riktar därför stark kritik till utredningen. Utredningen har kommenterat frågan, men inte tagit branschens behov och önskemål på allvar och bemödat som om att på djupet analysera konsekvenserna av branschens förslag att sänka åldersgränsen för D-fordon. Vi anser att utredningen endast har beaktat omständigheter som talar emot en sänkt åldersgräns. Det är förvånande mot bakgrund av de positiva effekter som utredningen nämner (sid. 88) men ändå bortser från när utredningen väljer att föreslå att Sverige ska behålla 21-årsgränsen för bussförare.

Vårt förslag att sänka bussföraråldern åtminstone för D1-fordon har utredningen varken kommenterat eller övervägt, vilket är mycket anmärkningsvärt.

3. Innehållet i fortbildningen måste vara flexibelt och anpassat efter behoven

Det är av stor vikt att innehållet i fortbildningen ges möjlighet att vara anpassad till både bussföretagens och den enskilde förarens behov och att den utformas med hög flexibilitet, som utredningen också påpekar. De bussförare som t ex arbetar med skolskjuts bör kunna få fortbildning som är skraddarsydd för just den arbetsuppgiften. Om utbildningens innehåll istället får krav på sig att vara generell, så att den passar för alla körkortskategorier som omfattas av direktivet, minskar nyttan för både branschen, företaget och föraren.

Vi vill också betona vikten av att det både i fortbildning och grundutbildning läggs stor vikt på bemötande av olika resenärskategorier, t ex barn, äldre och personer med olika slags funktionshinder. Detta mot bakgrund av det mål riksdagen antagit om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla 2010.

4. Luckra upp kravet på sju timmars sammanhängande fortbildning och tillåt e-learning!

Vi känner inte till några pedagogiska skäl som talar för att det ska vara ett absolut krav att fortbildningen ska omfatta minst sju timmar per tillfälle. Tvärtom är det oftast bättre ur pedagogisk synvinkel (lite olika beroende på utbildningens innehåll/typ av träning) att ha kortare undervisningspass som ger möjlighet till träning, reflektion och möjlighet för hjärnan att koppla av och därmed ta in ny kunskap och erfarenhet mellan inlärningspassen.

Detta gäller särskilt för träning i rationell körning som direktivet starkt betonar vikten av träning i. (Målet är ju att kunskaperna ska bli bestående.) När en person ska lära sig köra rationellt är det en stor fördel om eleven går tillbaka sin arbetsplats efter ett första undervisningspass och tillämpar och testar de nyvunna kunskaperna. Vid ett andra undervisningspass, då man åter mäter mängden bränsle som går åt vid körningen, får föraren en bekräftelse på att den nya metoden ger resultat (eller på att han/hon inte förstått hur man ska göra) och teorierna för varför denna metod fungerar kan ytterligare gås igenom vilket förstärker och befäster kunskaperna.

Dessutom innebär kravet på sju timmars sammanhängande undervisningstid att flera pedagogiska metoder inte kan utnyttjas på bästa sätt. (Exempel på detta är modern IT/IS teknik som e-learning, simulatorer och distansundervisning via Internet.) Vi anser därför att utredningen bör överväga en flexibilitet angående periodernas omfattning. Enligt vår uppfattning bör direktivets krav vara uppfyllt om direktivets ram om sju timmars undervisning genomförs inom en viss tidsrymd, till exempel inom två veckor.

Krav på sammanhängande perioder om sju timmar kan innebära problem för bussföretagen eftersom det både kan medföra högre utbildningskostnader samt problem för företagen rent praktiskt att ordna ersättare för de förare som ska genomgå utbildning. Att tillåta kortare utbildningspass ligger definitivt i branschens intresse.

En annan orsak till att vi inte förespråkar denna strikta reglering är att människor är olika och föredrar olika inlärningsätt. I bussbranschen finns personer som har studievana och har lätt för att ta till sig information under sju timmar. Det finns även en stor grupp personer som inte har studievana och får bättre förutsättningar att tillgodogöra sig en utbildning om en den sker i kortare pass. Det gäller särskilt om utbildningen innehåller en stor andel teoretisk undervisning.

E-learning ger möjlighet till lärande oberoende av tid och plats. Det ökar möjligheterna att fortbilda sig för såväl små företag som företag i glesbygd. För dem innebär det att de inte be-

höver förflytta sig fysiskt och att de kan använda "fri tid" till utbildning och därmed kan slippa ställa bussen. För de stora företagen innebär det att de även kan använda tider på dagen då trafiken har låg intensitet för utbildning.

Vi anser att e-learning borde betraktas som en godkänd fortbildningsform. När e-learning används kan en tidsgräns vara att eleven får åtta dagar på sig att "gå en sju timmars e-learning-kurs". Dvs att på tillgänglig tid, på egen hand (med tillgång till handledning) använda en dator för att lära sig ett ämnesområde, göra provtester samt klara ett sluttest.

Sverige bör därför verka för att den kommitté som ska biträda kommissionen i detta direktiv (enligt artikel 12 i direktivet) ändrar direktivet så att det ger medlemsstaterna både möjlighet att se flexibelt på den sammanhängande perioden för fortbildning om sju timmar och därigenom innebär en möjlighet att bland annat använda e-learning.

5. Alternativet med snabbförvärvad grundläggande kompetens behövs idag, men bör avvecklas på sikt

Som grundprincip anser vi att alla bussförare ska ha samma utbildningskrav för att få grundläggande kompetens, dvs en utbildning som omfattar 280 timmar. Det ökar trafiksäkerheten inom persontransporter.

Idag har vi dock förarbrist inom bussbranschen och det kan ibland finnas särskilda skäl som motiverar att det, till exempel inför sommarens semesterperiod, ska vara möjligt att tillåta en snabbförvärvad grundläggande utbildning, för att trafikens behov av semestervikarier ska tillgodoses. Annars riskerar kollektivtrafiken att lamsläs under sommaren.

Men, när en gymnasieutbildning för bussförare är etablerad, bör detta behov av bussförare kunna tillgodoses inom ramen för gymnasieskolan. Då bör möjligheten att tillåta snabbförvärvad grundläggande utbildning omprövas. Utbildningsformen kan då avvecklas eller eventuellt finnas kvar i en modifierad form.

I dag (när vi har förarbrist och det inte finns bussförarutbildning inom ramen för gymnasieskolan) finns ett behov av att vid särskilda skäl, kunna tillåta en snabbförvärvad grundläggande utbildning. Vi anser dock, som sagt, att den snabbförvärvade utbildningsformen på sikt ska avvecklas.

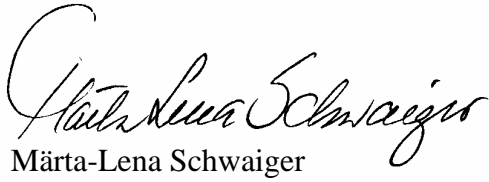
Svenska Bussbranschens Riksförbund


Tomas Byberg

Kommunala Företagens Samorganisation


Erik Helleryd

Svenska Lokaltrafikföreningen


Märta-Lena Schwaiger

Bussarbetsgivarna


Peter Jeppsson

Kollektivtrafikens Utbildningsorganisation – Kollega


Gunnel Westlind