

Utbildningsdepartementet
Statsrådet Jan Björklund
103 33 STOCKHOLM

Den 12 juni 2008

Skrivelse om utbildningen av buss- och taxiförare

Undertecknarna av följande skrivelse är starkt oroadade över den rådande bristen på bussförare och förslagen om den framtida utbildningen av förare. Den nationella yrkesutbildningen av bussförare och taxiförare har kommit bort i två aktuella utredningsförslag, "Yrkeshögskolan – För yrkeskunnande i förändring" (SOU 2008:29) och "Gymnasieskolan i en ny tid" (SOU 2008:27). Därför uppmanar vi statsrådet att omgående ingripa i denna väsentliga fråga och tillse att buss- och taxiförareutbildningen återigen blir en nationell och statlig angelägenhet.

Miljö- och klimatfrågorna ställer stora krav på utökning och utveckling av kollektivtrafiken. Det pågår för närvarande ett intensivt arbete mellan regeringen, myndigheterna och kollektivtrafikens aktörer att utveckla kollektivtrafiken och att öka dess marknadsandel av persontransporter. Men varje buss och taxi kräver en förare och då är det angeläget att inte bristen på buss- och taxiförare blir den stora flaskhalsen.

Kollektivtrafiken, näringslivet och branschens behov av förareutbildning är mycket stort. Enbart efterfrågan av bussförare har ökat de senaste åren och trenden visar på en stark ökning i antalet nyanmällda bussförarjobb.

Det finns idag ungefär 25 000 bussförare på hel- eller deltid. Nästan hälften av dessa arbetar i storstadsområdena och det är följaktligen också där som de största rekryteringsbehoven finns. Enbart i Stockholm är behovet under år 2008 minst tusen bussförare. Det rekryteras där årligen cirka 650 förare för att täcka behovet av personal under sommarsemesterna.

Bristen på bussförare innebär inställd trafik, som drabbar resenärerna och kollektivtrafikens trovärdighet som alternativ till personbil, samt ökade kostnader för bussbolagen och trafikhuvudmännen.

Det stora rekryteringsbehovet beror på ökade pensionsavgångar, nya kör- och viloregler, ökat bussresande till följd av bland annat trängselskatter, stigande drivmedelspriser, den höga rörligheten på arbetsmarknaden till följd av konjunkturen och en hög personalomsättning.

Personalomsättning uppgår idag till 13–14 procent och ökar i takt med pensioneringarna. Inom fem år går drygt 13 procent av bussförarna i pension och inom tio år 31 procent i pension. Under perioden 2000–2007 har andelen förare som fyllt 55 år ökat från 21 till 31 procent. Samtidigt har det skett en minskning av andelen förare som fyllt 30 år från tio till sex procent och gruppen 30 till 40 år har minskat från 24 till 17 procent. Den demografiska utvecklingen med allt färre ungdomar gör situationen alltmer problematisk för kollektivtrafiken.

De stora bussbolagen, som exempelvis Swebus AB, Busslink i Sverige AB, Veolia Transport Sverige AB och Arriva Sverige AB, bedriver egen förarutbildning. En utbildning som trots stora kostnader inte kan jämföras kvalitetsmässigt med vad en ny treårig gymnasieutbildning för buss- och taxiförare kan uppnå.

Bolagen klarar i dag inte eller endast med svårighet sina rekryteringsbehov. En rekryteringsprocess som dessutom är tidskrävande och förenat med stora kostnader. Den förlängda yrkesförarutbildningen, som i sig är positiv och bidrar till statushöjning i yrket, skapar samtidigt en ny situation för bolagen med än högre kostnader för varje nyutbildad förare.

Åldersgränsen för att ta busskörkort (D, DE) är 21 år och det finns av den anledning ingen gymnasieutbildning för blivande buss- och taxiförare. Därför blir bussföraryrket inte ett förstahandsval för ungdomar och bussförarkarriären påbörjas först senare i livet. För motorintresserade ungdomar blir därmed lastbilar det lockande alternativet.

Kollektivtrafikbranschen (BR, SLTF, SKL m.fl.) överlämnade till regeringen ett gemensamt dokument "Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans" den 15 maj 2008. Där konstateras att en fördubbling av kollektivtrafiken kräver en annan kompetensprofil hos branschens medarbetare än i dag med tanke på övergången till en ny servicekultur. För buss- och taxibranschen är problemet extra besvärligt beroende på att branschen inte har tillgång till gymnasieungdomarna.

Sverige bör utnyttja möjligheten, enligt ett EU-direktiv, att tillåta 18-åringar att köra buss efter genomgången gymnasieutbildning och godkänt yrkeskompetensbevis. Ålderskrav för taxiförare bör sänkas på motsvarande sätt.

"Förslaget om sänkt körkortsålder och en ny persontransportutbildning inom gymnasieskolan bör inledningsvis behandlas i samband med den pågående körkortsutredningens kommande förslag vilka beräknas föreligga i oktober 2008. Detta bör ske i kombination med att ett program på gymnasieskolan införs som ger en utvecklad yrkesutbildning för branschen. Utbildningen bör särskilt fokusera på bemötande- och servicefrågor. Branschen ställer upp med särskilda praktik- och traineeprogram kopplade till den nya utbildningen. Det nya gymnasieprogrammet bör införas den 1 januari, 2010."

En sänkning av körkortsåldern skulle därmed möjliggöra att bedriva buss- och taxiförareutbildning inom gymnasieskolan. Det finns både beredskap och kapacitet att starta upp gymnasieutbildningar på olika håll i landet om möjlighet och statlig finansiering ges.

I gymnasieutredningen (SOU 2008:27) saknas, på grund av nuvarande körkortsålder, förslag om en buss- och taxiförareutbildning inom gymnasieskolan. Därför är det endast godsbefordran och lastbilar som föreslås erhålla statligt stöd för utbildning. Det är sålunda viktigt att tillse, om körkortsåldern sänks, att det skapas utrymme för buss- och taxiförareutbildning inom gymnasieskolan.

Ett likvärdigt alternativ och komplement till utbildning inom gymnasieskolan är yrkeshögskolan. Tanken med utredningsförslaget om yrkeshögskolan (SOU 2008:29) är att det är bland annat marknaden och näringslivets behov som ska styra utbildningarna. Dagens stora behov ger sålunda elever med fullbordad utbildning goda chanser till arbete som bussförare.

Utredningen om yrkeshögskolan föreslår att bussförareutbildningen inte platsar in i yrkeshögskolan med hänvisningen till kravet på en viss utbildningslängd – tre terminer eller 300 poäng. Istället hänvisas förarutbildningar till gymnasiekurser inom den kommunala vuxenutbildningen. Det är sålunda på grund av formalia som det statliga stödet till bussförareutbildningen på yrkeshögskolorna uteblir och inte av näringslivets och marknadens behov.

Samtidigt föreslår utredningen en rad nya kvalificerade yrkesutbildningar (KY), så det saknas uppenbarligen inte statliga resurser. Varför ska inte bussförareutbildningen finnas inom ramen för yrkeshögskolan när så många andra yrkesutbildningar föreslås rymmas där?

Utredningsförslaget medför stora problem att finansiera de kvarvarande åtta yrkeshögskolorna där det fortfarande utbildas bussförare. År 2007 mottog dessa skolor 50.625 kronor i statsbidrag per studieplats för sammanlagt 480 platser på påbyggnadsutbildningarna "Yrkesförare persontransport, buss". Risken är uppenbar att utan dessa riktade statsbidrag till bussförareutbildningen avstår kommunerna från att bekosta en sådan utbildning och istället prioriteras andra mer populära

utbildningar. Utan riktat statsbidrag kan kommuner själva prioritera ett generellt statsbidrag, inte bara inom utbildningens områden utan i all kommunal verksamhet. Behövs pengar till äldreomsorg, så kanske det inte är så lätt att prioritera bussförarutbildning. Det gäller främst i mindre orter och i Norrlandslänen där den interkommunala ersättningen inte har fungerat tillfredsställande. Risken är påtaglig att exempelvis utbildningarna vid yrkesskolorna i Vilhelmina och Vännäs, som utbildar vardera årligen 40-50 bussförare för hela norra Sverige, läggs ned till följd av utredningsförslaget.

Utredaren föreslår att de medel som nu utgår till kommuner som anordnar förarutbildningar ska tas upp i det generella bidraget. För att detta ska fungera i praktiken, måste det föreslagna gymnasiala statsbidraget riktas direkt till utbildningarna.

Nyligen förändrades kursplanen och utbildningen förlängdes från 10 veckor till 15 veckor. Yrkesskolan kan därmed tillgodose de nya yrkesförarkompetenskraven (SFS 2007:1157). Detta till skillnad från de privata trafikskolorna vars utbildning därefter måste kompletteras med 280 timmar för yrkesförarekompetensbevis. Utbildningstiden vid yrkeshögskolan kan förslagsvis även förlängas till en hel termin för att tillgodose andra behov och önskemål, som exempelvis särskilda språkkrav för bussförare.

Om förarutbildningar inte ryms inom en yrkeshögskola på grund av formalia måste en enkel och tydlig lösning på utbildningarnas ekonomiska förutsättningar säkras.

Många invandrare rekryteras idag till bussförarutbildningen. I nuvarande upplägg, baserat på grundskolebehörighet och med 15-veckors studieväg så är det en snabb och bra väg till egen försörjning.

I rekryteringsproblemen till bussförare ligger också yrkets status och image. Bussföraren gör ett samhällsviktigt arbete som oftast utförs med högteknologiska bussar och avancerad elektronik. En förare har en nyckelroll för att skapa en trygg och säker miljö i trafiken. Och att ta hand om resenärerna på ett professionellt och serviceinriktat sätt. Bussbranschen anordnar exempelvis evenemanget Bussförar-SM för att utse Sveriges bästa bussförare för att lyfta goda förebilder så att fler lockas till yrket. Det är därför viktigt att samhället bidrar till att stärka bussförareyrkets ställning och en utbildning på en yrkeshögskola är ett sätt.

Den demografiska aspekten, med allt färre ungdomar och allt större brist på förare, understryker vikten av vuxenutbildningen och den nya yrkeshögskolans roll.

Allt det ovan sagda leder till slutsatsen att det är absolut nödvändigt att vidta en rad åtgärder för att tillse att morgondagens kollektivtrafik har tillgång till tillräckligt antal buss- och taxiförare. De viktigaste är:

- att sänka körkortsåldern till 18 år
- att införa en gymnasieutbildning så att ungdomar kan gå rakt in i yrket från skolan
- att bibehålla och utöka ett riktat statligt stöd för yrkesutbildning av vuxna förare

Mot bakgrund av ovanstående är det av största vikt för kollektivtrafiken i Sverige att statsrådet tar sig an dessa frågeställningar, så att inte dessa hamnar mellan olika departement, utredningar och riksdagsutskott. Statsrådets insatser för att skolan, och inte minst yrkeshögskolorna, kan lösa dagens akuta problem är avgörande. Det är angeläget att frågan om bussförareutbildningen får en långsiktigt och hållbar lösning.

Vi ser framemot ett positivt gensvar från statsrådet i denna betydelsefulla fråga för kollektivtrafiken. Inte minst med tanke på statsrådets kraftfulla engagemang för yrkesutbildningens betydelse och ökade kompetenskrav inom skolväsendet.

Med vänliga hälsningar

Carina Axroth
Rektor Liljaskolan Vännäs vuxenutbildning

Jan Bosaeus
Ordförande Bussarbetsgivarna och Vd Swebus AB

Hans Cederberg
Rektor Stockholms transport och fordonstekniska gymnasium, STFG

Johan Eskengren
Regionchef Sverige Arriva Sverige AB

Lars Gavelin
Rektor Vux Vilhelmina Lärocentrum

Anna Grönlund
Förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund

Beata Hammarskiöld
Chef Division Buss Veolia Transport Sverige AB

Jan Hamrin
Personaldirektör AB Storstockholms Lokaltrafik

Peter Jeppsson
Vd Bussarbetsgivarna

Anders Lundström
Ordförande Svenska Bussbranschens Riksförbund och Vd Busslink i Sverige AB

Thomas Winskog
Förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet

Charlotte Wäreborn Schultz
Vd Svenska Lokaltrafikföreningen, SLTF