

Fler körkort ger fler jobb



Fler körkort ger fler jobb

Fyra förslag för ökat körkortstagande

Transporter är en förutsättning för att vårt moderna samhälle ska fungera, för att vi ska kunna ta oss säkert och effektivt till skola, arbetsplatser samt nyttja samhällsservice som omsorg och vård. Vår konsumtion och utbudet av varor och tjänster är i hög grad beroende av transporter och behovet ökar i takt med samhällets tillväxt och befolkningsökning. I samband med detta står transportnäringen inför en omfattande brist på förare inom alla yrken. Förarbristen eskalerar på grund av pensionsavgångar, att färre unga tar körkort samt för få elever inom gymnasiet och vuxenutbildningarnas fordons- och transportprogram. Av olika mätningar framgår att transportnäringens rekryteringsbehov är cirka 15 000 personer årligen. Om inte intressenter och beslutsfattare agerar genom kraftfulla insatser för att lösa rekryteringsbehoven kan 40 000 jobb gå förlorade inom transportnäringen de kommande tio åren, enligt en rapport Transportföretagen tagit fram genom HUI Research.

Innehav av körkort är en dörröppnare till arbetsmarknaden och ökar individens möjlighet att studera och arbeta längre ifrån hemorten. För unga är körkortet en chans till ökad självständighet och jobberbjudanden medan för redan yrkesverksamma öppnar ett körkortsinnehav nya möjligheter på arbetsmarknaden. Både unga och vuxna vet vad körkort kan ge i form av frihet. Det framgår av det stora antalet individer som varje år inleder en körkortsutbildning och genom attitydundersökningar som visar att 64 procent anser att tillgång till bil är nödvändigt för att livet ska fungera.¹ Trots detta lyckas allt färre aspiranter ta körkort idag². Anledningarna till det är flera men individens självbedömning, ekonomiska situation och studievana samt tillgång till bil för att övningsköra privat spelar stor roll för att klara ett körkortstagande. Det finns också utvecklingsbehov i dagens körkortsutbildning, där en effektivare och pedagogiskt förstärkt utbildning skulle öka genomströmningen och därmed minska kostnaden för flera körkortstagare. Exempelvis är den sammanhållna men korta provtiden på två månader en utmaning för både elever och utförare. Det ekonomiska och sociala kapitalet som individen har tillgång till påverkar huruvida man kan nå kompetensen och möjligheterna som ett körkort för med sig.³

Intresset för gymnasieskolans fordons- och transportprogram har minskat kraftigt efter gymnasieskolereformen år 2011 – en nedgång som drabbat alla yrkesprogram. Den senaste statistiken från Skolverket⁴ visar ett stigande intresse för fordons- och transportprogrammet, men eleverna i gymnasieskolans program täcker inte efterfrågan inom transportbranschen. Därför måste rekryteringen av elever förstärkas samt kompletteras med ökat antal platser inom vuxenutbildningen (Komvux och yrkesvux).⁵ Därutöver är en utbyggd satsning på arbetsmarknadsutbildningar också av stor betydelse för transportnäringen.

Utbildningarnas kvalitet måste stärkas i takt med teknikutvecklingen och branschens krav på kompetens hos yrkesförare för att öka chanserna till kompetensväxlingen, både till och inom transportnäringarna. Samhället och medborgarna behöver ett mer flexibelt och mer behovsstyrt system för livslångt lärande när näringslivets och arbetsmarknadens krav förändras. Detta kräver i sin tur en kompetensutvecklingsatsning genom utökad och förstärkt yrkeslärarutbildning samt ökade platser inom yrkeshögskoleutbildningen för trafiklärare.

Transportföretagen vill bidra till att rätt politiska beslut fattas om hur körkortsutbildningar kan inkluderas inom ramen för reguljär gymnasial utbildning, inom yrkesvux och arbetsmarknadsutbildningar. För att

¹ SKOP, Svenskar om bilen, på uppdrag av Motorbranschens Riksförbund (MRF), BIL Sweden och Transportföretagen, juni 2017.

² <https://www.str.se/aktuellt/statistik/>

³ https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/den-svenska-forarutbildningen_1096681

⁴ <https://www.skolverket.se/publikationer?id=3855>

⁵ Yrkesvux är vuxenutbildning i kommunal regi men där man fått statligt medel för att bedriva utbildning. Detta är en skillnad från Komvux som finansieras med kommunala medel. Utbildningsinnehållet kan vara densamma oavsett om det är yrkesvux eller Komvux.

detta ska bli verklighet föreslår Transportföretagen att branscherna, utbildningsinstanser och beslutsfattare på såväl nationell som regional nivå jobbar tillsammans, med flera långsiktiga initiativ och löpande offentliga satsningar. Det krävs en kraftfull samverkan för ett generellt ökat körkortstagande, breddat intresse för transportbranschens utbildningar och yrkesinriktningar. Staten och kommunerna i landet behöver, tillsammans med företagen, tillsätta regionala resurspersoner som genom samverkansforum bygger upp och utvecklar dialogen mellan politik, utbildningssystem och regionalt näringsliv. En utökad satsning på körkortsutbildning för flera får också konsekvenser för dimensionering av lärarutbildning inom högskola och yrkeshögskola.

Transportföretagen vill öka körkortstagandet i Sverige genom att:

- nuvarande körkortsutbildning utvecklas och erbjuds som en del av reguljär gymnasial utbildning och yrkesvux.
- ungdomars kunskap ökar om vikten av körkort för framtida yrkesliv genom riktad information och vägledning inom skolans uppdrag.
- individers möjlighet till finansiering av körkortsutbildningar med lån från CSN utökas även till C- och D-behörighet.
- göra CSN:s körkortslån sökbart för en bredare målgrupp genom ett vidgat regelverk och en utökad lånenivå som täcker hela körkortskostnaden⁶. Lånet är i nuvarande form kriteriestyrt efter ålder och arbetslöshet samt har ett beloppstak

Om fler får möjlighet till körkortsutbildning behövs även fler utbildade yrkes- och trafiklärare. Antalet platser inom lärarutbildning och yrkeshögskola behöver därmed anpassas till den ökade efterfrågan.

En kompetenssatsning för att fler ska kunna ta körkort är en nationell angelägenhet. Bristen på förare inom alla körkortskategorier får omfattande konsekvenser. Rekryteringssvårigheterna skadar företagens möjligheter att växa på en marknad som har stor framtidspotential och stor betydelse för produktion och handel i Sverige. Kollektiv- och transporttrafiken är en förutsättning för samhällets utveckling och infrastruktur. Utan förare att rekrytera blir kostnaderna betydande i form av uteblivna jobb- och utbildningsmöjligheter, skatteintäkter samt distribution av varor, samhällsservice och tjänster. Transportnäringen omfattar 50 000 företag och omsätter nära 800 miljarder kronor samt är en betydande kraft i Sverige inom innovation och internationalisering genom sin teknik- och affärsutveckling. Körkortsbehörighet är i hög grad en samhällspåverkande och avgörande framtidsfråga med bäring på tillgänglighet på arbetsmarknaden, såväl för den enskilda individen som för en stor mängd företag och transportberoende branscher inom näringslivet.

Den här rapporten beskriver behovet av körkort för den enskilde och för samhället, om hinder för unga att ta körkort samt om de utmaningar och möjligheter som finns i arbetet att utveckla en tillgänglig och likvärdig körkortsutbildning. Rapporten visar hur utmaningarna vi står inför idag kan lösas genom att erbjuda körkortsutbildning inom ramen för det reguljära skolsystemet. I rapporten har vi inte granskat innehållet i befintlig körkortsutbildning och inte utrett de samhällsekonomiska konsekvenserna som förslaget i sin helhet innebär.

Körkort – en individ- och samhällsfråga

Näringslivets och samhällets behov av fler körkortstagare

Transportsektorns betydelse är stor inom Sveriges närings- och samhällsliv. Transporter minskar avståndet mellan människor, produkter och tjänster. Vi transporterar oss till och från jobb och skola, till butiker och samhällsinstitutioner samt till vård, omsorg, vänner och familj. På fritiden tar vi oss ut i naturen,

⁶ Vid dags dato, januari 2019, är lånet villkorsstyrt utifrån ålders- och arbetslöshetskriterier, se CSN <https://www.csn.se/bidrag-och-lan/korkortslan.html#kravochvillkor>

till fritidsaktiviteter samt kultur- och turistattraktioner. Transporter är en förutsättning för många aktiviteter och näringar, inte minst inom den betydande svenska varuexporten.

Transportnäringen omfattar cirka 50 000 företag, omsätter 790 miljarder kronor och står för 6,5 procent av den totala sysselsättningen i Sverige. Transportnäringen möter nu en ansevärd utmaning när det gäller rekrytering av kompetent personal. Mellan 30 000 – 40 000 jobb kommer att gå förlorade inom transportnäringen till år 2030 om ingenting görs för att säkra rekryteringsbehovet.⁷

Taxibranschen, kollektivtrafikens samt skogs-, handels- och produktionsindustri av olika slag lider brist på förare, med stora konsekvenser för företagets tillväxt och möjligheter att expandera. Även inom andra yrkesområden märks bristen på förare som besitter den erfarenhet och behörighet som krävs – blåljusyrken, militären, naturbruk, sanering, renhållning och byggbranschen är yrkesområden som traditionellt kräver körkort men också vårdområdet, hotell-restaurang, besöks- och turismnäringen samt teknik-, underhålls- och försäljningsyrken innebär ofta ett arbete där bilen är ett krav. Inom branscherna som lider brist på förare riskerar företagen att minska sin orderingång, sin tillväxt och expansion på grund av rekryteringsproblem.

En kompetenssatsning i syfte att säkra att fler tar körkort av kategori B, C och D är därför en nationell angelägenhet – för människor, infrastruktur, ekonomi och tillväxt. Yrkesförarbristen får konsekvenser för kollektivtrafik, tillgänglighet, kommunikationer och miljö. I storstadsområdena uppgår mer än hälften av de boende att de regelbundet använder taxiservice, vilket i sig är ett bilnyttjande som är beroende av tillgången på förare.⁸ Kollektivtrafikens betydelse och tillgänglighet är en faktor som är avgörande om man själv bedömer att man behöver en bil i hushållet eller ej. Buss- och taxinäringen står redan inför stora rekryteringsvärigheter och betydande pensionsavgångar. Detta hotar servicegraden och utbyggnaden av kollektivtrafiken, vilket på sikt resulterar i ett större behov av privatbilism då körkortet blir en mobilitetsfråga för den enskilde.

Körkortet - en dörröppnare in till arbetsmarknaden och vuxenlivet

Körkortet är ofta en förutsättning för anställning även inom andra branscher utanför de traditionella transportnäringarna. En sökning på Arbetsförmedlingens Lediga jobb-site⁹ genererar 10 370 annonser som innehåller sökordet ”körkort”, av 98 289 lediga jobb i databasen. Dessa jobb erbjuds inom vitt skilda yrkesområden som personlig assistent, utesäljare, lokalvårdare, däckmontör, account manager, lagerarbetare, operatör, flygplatskontrollant och undersköterska. Dessa jobb motsvarar cirka 11 procent av de lediga jobben. En genomgång av övriga kompetenskrav för dessa tjänster visar att en övervägande majoritet av dessa 10 000 jobb inte kräver särskilt mycket mer i utbildning och yrkeserfarenhet, utan kan betraktas som möjliga instegsjobb för unga. Körkortet ses även av många arbetsgivare som ett bevis på initiativförmåga och studiedisciplin samt kan läggas till den arbetssökandes CV.

Körkortets betydelse ökar i och med att näringslivet förändras och blir alltmer fragmentiserat. De stora industriföretagen knoppar idag av verksamheter som inte tillhör kärnverksamheten och istället köps tjänster upp av oberoende tjänsteföretag. I denna ekonomi blir körkortet ofta en förutsättning för att kunna byta arbete vid omställningar. Körkortet ökar därmed både anställningsbarhet och anställningstrygghet.

Svenskt Näringsliv har i en enkätstudie undersökt hur viktigt körkortet är för anställning i olika branscher. För hela näringslivet var körkortet en förutsättning för anställning i hela 60 procent av de tillfrågade företagen. Näst efter yrkesspecifik kompetens utgör körkortet det viktigaste kriteriet för att en arbetssökande ska vara anställningsbar.¹⁰

⁷ Rapporten ”Kompetensförsörjning när transportsektorn digitaliseras”, Transportföretagen 2018.

⁸ SKOP, Svenskarna om bilen, 2017.

⁹ den 25 september 2018

¹⁰ HUI Research, ”Rattavdrag? Sänkta körkortskostnaders effekter på sysselsättningen bland ungdomar”, 2013.

Körkortet ökar inte bara anställningsbarheten utan medför även att utbudet av tillgängliga yrken för den arbetssökande breddas. Körkortet påverkar också den anställdes möjligheter att pendla. Den som inte har körkort är ofta hänvisad till jobb som ligger utmed de leder som är vältrafikerade av kollektivtrafiken. Om kollektivlederna inte är väl anpassade till resvägen mellan bostad och arbetsplats kan pendlingstiden bli mycket lång, vilket försvårar individens möjlighet att ta erbjudna jobb, inte minst på mindre orter och på landsbygden med sämre utbyggd kollektivtrafik. När arbetsmarknaden och konjunkturen vänder blir möjligheten att pendla än mer avgörande för att få jobb.

Körkort möjliggör rörlighet och karriärväxling på arbetsmarknaden som idag i hög grad är föränderlig. Arbetsgivare kan behöva starta, omlokalisera och nyetablera sig på olika orter under kortare tid. En anställd blir mer attraktiv och flexibel för arbetsgivaren om möjlighet finns att ta sig till, och röra sig i bil under, arbetet. Körkortsinnehav hos arbetstagare ökar därmed rörligheten på arbetsmarknaden till förmån för både den enskilde och företagen. Som körkortsinnehavare har arbetstagaren således inte bara goda möjligheter att få jobb, utan också att byta jobb, stärka sin position på arbetsmarknaden och lättare göra karriär tack vare ökad mobilitet. Företagen kan rekrytera personal även utanför sitt närmaste upptagningsområde och öka sina chanser att hitta rätt kompetens.

Körkortets betydelse för ungdomar

Det är av stor vikt för unga att klara gymnasiet för att få jobb. Ungas skolresultat påverkar under lång tid framöver vilka livsmöjligheter de får. Att 3 av 10¹¹ inte tar examen från gymnasieskolan innebär att drygt 30 000 ungdomar i 19-årsåldern möter en framtid där egen försörjning och förverkligande av livsmål är avlägsen. Ju lägre resultat från gymnasiet, desto högre arbetslöshet. Ju bättre gymnasieresultat desto kortare tid tar det att etablera sig på arbetsmarknaden.

Körkortet är förutom gymnasieexamen en kompetens som ökar ungas möjligheter till jobb. Med körkort visar individen målmedvetenhet och kan söka arbeten som ger ett starkare fotfäste på arbetsmarknaden. För unga i åldersgruppen 18–24 år är arbetslösheten väsentligt lägre för de som har körkort än den är för de ungdomar som saknar det.¹² Men körkortet är också en kompetens i sig som på längre sikt ger ökade förutsättningar att nå framtidsmål och valmöjligheter för att skapa ett vuxet liv med egenmakt och egenförsörjning.

Att kunna etablera sig tidigt på arbetsmarknaden för unga som slutfört gymnasiet är ett mycket viktigt steg på resan att bli vuxen och självständig. ”Villa, Volvo och vovve” sammanfattar fortfarande bilden av vad det innebär att lämna ungdomstiden och etablera sig i samhället med egen bostad, egna val och friheter, som en ung vuxen samhällsmedborgare. Men utan jobb är det svårt att ha ekonomisk möjlighet att ta körkort. Bostadsmarknaden är en trång sektor för unga som saknar fast anställning och eget kapital, vilket kan få till följd att de bostäder som finns ligger utanför stadskärnan med lång resväg till potentiella arbeten. När färre unga godkänns för körkortsbehörighet står de också utan chans att ta de förstajobb som finns tillgängliga jobb som kan ge en inkomst direkt efter gymnasiet och en grundplåt till att flytta hemifrån. Denna utestängningseffekt påverkar framför allt de med en längre väg till arbets- och bostadsmarknaden: unga utan fullgjord gymnasieexamen, unga med socioekonomiskt svagare bakgrund, unga som är nyanlända, unga kvinnor med bakgrund i utomeuropeiska länder.

För den enskilde finns ytterligare fördelar med att ha ett körkort än det rent yrkesmässiga. Körkort kan ses som en bredare kompetensfråga och en kunskapsresurs, som ger större egenmakt, rörlighet samt öppnar valmöjligheter beträffande fritidsaktiviteter, resande, val av bostadsort och mönster för konsumtion och kommunikation. Enligt en undersökning av SKOP¹³ har tillgången till bil i hushållet en stor betydelse för att vardagen i stort ska fungera, framför allt för boende utanför storstadsområdena och

¹¹https://www.skolverket.se/sitevision/proxy/publikationer/svid12_5dfee44715d35a5cdfa2899/55935574/wtpub/ws/skolbok/wpubext/trycksak/Blob/pdf3951.pdf?k=3951

¹² HUI Research, ”Rattavdrag?”, 2013.

¹³ <http://www.bilsweden.se/i-debatten/pressmeddelanden/svenskarna-om-bilen>

i småhus. När unga människor startar sin väg mot ett liv med familjebildning är därför körkort en väsentlig del i vad det innebär att vara vuxen.

Det privata livets behov av rörlighet med hjälp av bil styr ofta även barnens tillgång till fritidsaktiviteter. Föräldrar idag skjutsar ofta barnen till aktiviteter, träningar och matcher. För barn där föräldrarna saknar bil eller körkort riskerar detta att bli en utestängningsfaktor. I dessa områden är kollektivtrafiken viktig för integrering och delaktighet i samhället i vidare bemärkelse. När föräldrarna inte har körkort blir det även svårare för barnen att ta körkort som unga. Unga som växer upp med föräldrar som inte har bil har därmed både begränsade möjligheter att ta del av samhällets utbud och att etablera sig på arbetsmarknaden.

Fler unga behöver av välgrundade skäl få ökade möjligheter att ta körkort. Det är en tillgänglighetsfråga som på avgörande sätt styr vilka som kan ta del av samhällsutbudet, som tar snabbare steg in på arbetsmarknaden och ut i vuxenlivet, privat såväl som professionellt.

Ungdomars minskade körkortstagande

Idag tar 69 procent av de unga körkort och det efter flera års vikande trend, vilket kan jämföras med 80 procent av ungdomsgenerationen på 80-talet.¹⁴ Ungdomsarbetslösheten är låg i Sverige, men samtidigt står 34 procent av arbetsföra ungdomar utanför egenförsörjning på arbetsmarknaden.¹⁵ Det tar åtta år längre för en ung människa att skapa sig ett självständigt vuxet liv nu än för tjugo år sedan. De här olika statistikutsnitten har med varandra att göra på så sätt att ett ökat körkortstagande upp till 80-talets nivåer skulle ha en stor potential att minska den dolda ungdomsarbetslösheten.

Samtidigt står det klart att ungdomar både vill och försöker ta körkort i hög grad. Under år 2017 genomfördes 275 200 förarprov och 306 452 kunskapsprov.¹⁶ Den siffran kan ställas mot antalet elever som går i gymnasieskolan, vilket år 2018 uppgick till drygt 350 000.¹⁷ Unga är således i högsta grad intresserade av att ta körkort, men många faller bort dels på grund av att de inte klarar hela utbildningen, dels på grund av avhopp.

För att stärka ungas körkortstagande i Sverige behöver individerna i högre grad både vilja och kunna ta ett körkort. Det innebär att alla intressenter till ökat körkortstagande – myndigheter och aktörer som vill arbeta för fler människor i anställning, för Sveriges förbättrade rekrytering och matchning till lediga jobb – måste arbeta med attitydpåverkan, informera om körkortets betydelse för arbetsliv och livsval. Detta inte minst inom ramen för integrerad studie- och yrkesvägledning och undervisning om svenskt arbetsliv och arbetsmarknad. Trafikverket, tillsammans med godkända trafikskolor, behöver fortsätta arbetet med att förbättra tillgänglighet och kvalitet i utbildningen, så att fler av de som söker till utbildningen också kan klara den. Ekonomin kring körkortet är också en väsentlig fråga som behöver utredas vidare.

För att stärka ungas möjligheter att ta körkort behövs åtgärder för att minska de försvårande omständigheter som många möter när de vill men inte klarar att ta körkort. Vad påverkar ungas körkortstagande och avklarandegraden inom körkortsutbildningen? Vilka utmaningar finns idag och vilka förbättringar utifrån ungas behov skulle kunna öka antalet körkort bland dem? I följande avsnitt beskrivs tre utmaningar och förslag till lösningar som kan öka ungas körkortstagande.

¹⁴ VTI Rapport, ”Den svenska förarutbildningen”, 2017, <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1096681/FULLTEXT01.pdf>

¹⁵ <https://www.regeringen.se/4a029e/contentassets/5c632f8a98944a249431bb3286ed511f/statistik-ungdomsarbetsloshet.pdf>

¹⁶ <https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/fakta-och-statistik-om-forarprov/Forarprovstatistik/forarprovstatistik/>

¹⁷ Statistik från Skolverket, <https://www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/arkiverade-statistiknyheter/statistik/2018-11-08-preliminar-statistik-om-gymnasieskolans-elever>

Utmaning: Ungas attityder till bilkörning och körkort

En delorsak som anges till att färre unga tar körkort är förändrade attityder kring bilism, bland annat av miljöskäl. Unga i storstadsregioner har en lägre vilja att ta körkort och mer negativa attityder till bilism än unga på landet. Detta visar undersökningar av körkortstagande liksom attitydmätningar kring, för bilismen, avgörande frågor som miljö och teknik.¹⁸ I storstadsmiljöer möter kollektivtrafiken till en högre grad ungas behov av självständighet och rörlighet, medan unga på landsbygden oftare tar körkort eftersom det ger dem chansen att förflytta sig dit de vill. Unga styrs i denna generation mer av attityd- och värdefrågor i sina livsstilsval än tidigare vilket kan vara en delorsak till en lägre andel unga med körkort.

Dagens unga anses bli vuxna senare, utifrån de klassiska kriterierna för vuxenliv – trygghet och självständighet i form av arbete och boende. Åldern då man etablerar sig på riktigt på arbetsmarknaden har stigit markant – från 21 år 1990 till idag då 9 av 10 är etablerade i arbetslivet först vid 30 års ålder¹⁹. Arbete, boende och familjebildning senareläggs framför allt för unga i storstadsområden, i båda ändar av det socioekonomiska spektrumet. För unga med ett starkt socialt, kulturellt och ekonomiskt kapital kan detta bero på att man vill studera, resa och förverkliga sig själv innan man etablerar sig i klassisk mening som vuxen. De unga med svagare socioekonomisk ställning har högre trösklar in på arbets- och bostadsmarknaden och fastnar av dessa skäl i en förlängd ungdomstid och ett så kallat ”moment 22” när det gäller körkortstagande. Pengar till körkort kan man få om man har ett jobb, men ett jobb kräver i hög grad körkort. Den betydelse som körkortet har för ungas inträde på arbetsmarknaden är en information som måste nå unga för att de ska kunna göra medvetna framtidval.

Har unga slutat att drömma om ”villa, vovve och Volvo”? Till synes kan grupper av unga verka mindre intresserade av att ta körkort i den urbana livsstilen förknippad med ökad miljömedvetenhet och närhet till storstadens utbud av annat att lägga sin tid och sina pengar på. I rapporten ”Vidareutveckling av förarprovsverksamheten inom Trafikverket”²⁰ drar man följande slutsatser om den lägre avklarandegraden framför allt i storstadsregionerna: Körkortstagare i storstäderna har tillgång till mer utbyggd kollektivtrafik och anses därmed vara mindre motiverad att klara körkortet. Kostnadsnivån är generellt högre och man prioriterar att lägga pengarna på annat. Trafikmiljön är mer krävande och man chansar mer att man kan klara provet. Oseriösa trafikskolor är vanligare i storstäderna.

Här handlar det framför allt om förutsättningarna i storstadsområdena för att ta körkort, snarare än attityder till körkortet i sig. Det är trots allt en stor mängd individer som genomför proven för körkort – mellan 275 000 och 300 000 prov genomförs per år – vilket tyder på ett stort intresse. Problemet handlar framför allt om att alltför få klarar kraven i proven, som är utformade för att stärka trafiksäkerhet och miljömedvetenhet hos förare.

Möjlighet: Information och vägledning om hur körkortet är en biljett till vuxenlivet

För att nå unga med information för att stärka motivationen att ta körkort måste budskapet appellera till den ungas identitet och engagemang. Insikten att körkort ger rikare möjligheter att styra, påverka och utveckla livet efter de val som är viktiga för individen behöver stärkas. Det mest verkningsfulla sättet att nå unga med saklig, faktabaserad information om körkortets betydelse för ökad anställningsbarhet torde vara via undervisning inom ramen för skolans uppdrag om studie- och yrkesvägledning.

Ungdomar behöver en större förståelse för det starka sambandet mellan etablering på arbetsmarknaden och tillgång till körkort. Arbetsgivarnas syn på körkort som en generellt efterfrågad kompetens i rekrytering av nyanställda, och detta till en rad branscher, är en viktig insikt för unga i deras pågående planering för yrkesliv och karriär.

¹⁸ VTI ”Den svenska förarutbildningen”

¹⁹ https://www.mucf.se/sites/default/files/publikationer_uploads/ungas-etablering-arbets- och_samhallslivet-fokus17-del1.pdf, hänvisar till Engdahl & Forslund, En förlorad generation? – en ESO-rapport om ungas etablering på arbetsmarknaden. Stockholm: Finansdepartementet, Regeringskansliet, 2015.

²⁰ Rapporten ”Vidareutveckling av förarprovsverksamheten inom Trafikverket”, STR 2014.

Ungas lägre körkortstagande verkar inte direkt bero på negativa attityder till körkort bland majoriteten. Framför allt är det förutsättningarna för den enskilde individen att ta körkort som är avgörande. Däremot kan unga se körkort som en privatsak och inte förstå dess betydelse som en inträdesbiljett till arbetslivet. Motivationspåverkande insatser som visar hur ett körkort är ett medel för att nå rörlighet, frihet, självförverkligande och ett arbete är ett viktigt budskap att nå ut till de unga med, och bör vara en del av arbetslivsorientering, utbildningsinformation och yrkesvägledning inom skolans uppdrag. Här kan branscherna bistå med kunskapsöverföring till Skolverket, lärarna och vägledarna. Idag är ungdomsarbetslösheten låg men förutsättningarna på arbetsmarknaden kan förändras snabbt och slå olika hårt mot unga i olika regioner. Körkort innebär en betydande kompetensförstärkning för unga att etablera sig på arbetsmarknaden., Därför bör informationsspridningen och villkor för att öka körkortstagandet prioriteras av myndigheter.

Generation Z är den åldersgrupp unga som värdesätter prestation och egen vunnen framgång. Att ta ett körkort och kunna köra bil är för många unga fortfarande ett tecken på prestation – att ha lyckats och ha tillgång till ekonomiska och sociala resurser. Bilen är för många unga en statussymbol som man ägnar mycket tid och pengar på att köpa, visa upp och vårda. Den är också en symbol för frihet och livsglädje, som möjliggör ett vuxnare och mer självständigt sätt att leva. Samhällsinformation och yrkesvägledning baserad på fakta om körkortets betydelse för arbete och privatekonomi bör utformas på ett sätt som knyter an ungas övriga attityder, värderingar och livsmål.

Utmaning: Ungas (brist på) möjligheter att ta körkort

Klassbakgrund, eller graden av ekonomiskt, socialt och kulturellt kapital, är en starkt påverkande faktor för ungas möjligheter att klara utbildning – både inom och utanför skolsystemet. Föräldrarnas studiebakgrund påverkar i hög grad ungas studieresultat.²¹ Även om resultaten har förbättrats inom den svenska skolan är det alltså enbart 66 procent av eleverna på gymnasiet som tar sin examen inom tre år.²²

De senaste åren har ungdomskullen som startat gymnasiet bestått av cirka 100 000 personer. Av dessa är det således en tredjedel som inte slutför sin utbildning. Över 30 000 elever möter en arbetsmarknad med svagare förutsättningar att få jobb och att studera vidare. För dessa individer skulle ett körkort innebära en särskilt viktig kompetens för att få ett arbete.

En undersökning genomförd av HUI Research på uppdrag av Svenskt Näringsliv²³ visar att de faktorer som mest påverkar huruvida en person tar körkort eller inte är ålder, körkortskostnad och utbildningsbakgrund. Ungdomar som inte klarar gymnasiet har därför två mycket viktiga faktorer emot sig i körkortstagandet – ekonomi och studieförmåga. Sammantaget riskerar dessa faktorer till hög grad att påverka en tredje – att de inte lyckas ta körkort medan de är unga. Ungdomar med dessa tre faktorer emot sig, som redan har större risk att falla igenom i det reguljära skolsystemet, har följaktligen än sämre förutsättningar att klara av en körkortsutbildning, som skulle öka chansen till arbete trots avsaknad av en komplett gymnasieexamen.

Svensk körkortsutbildning framhålls som den mest kvalitetssäkrade trafikutbildningen i världen – ett effektivt och sammanhållet system där teori och praktik stödjer varandramed hög individanpassning. Detta till trots är utbildningen krävande, framför allt för de elever som tidigare har haft svårt med studierna, som inte har tillägnat sig en studieteknik eller inlärningsstrategi samt har svårt för eget ansvar och att genomföra självbedömning.²⁴

²¹ <https://webbutik.skl.se/sv/artiklar/om-sambandet-mellan-skolstorlek-och-utbildningsresultat.html>

²² https://www.skolverket.se/sitevision/proxy/publikationer/svid12_5dfce44715d35a5cdfa2899/55935574/wtpub/ws/skollbok/wpubext/trycksak/Blob/pdf3951.pdf?k=3951

²³ HUI Research, ”Rattadrag?” 2013

²⁴ https://www.str.se/globalassets/aktuellt/dokument/rapporter/inter pares_vidareutveckling_forarprovsversamheten_inom_trafikverket_140424.pdf

I utbildningen är den privat genomförda mängdträningen en mycket viktig del, som kompletteras med en kvalitetsträning med trafiklärare. Den privata handledaren är i allra flesta fall en förälder eller nära släkting, och detta är den vanligaste vägen för körkortstagare – 80 procent kombinerar körskola med handledare. Mängdträningen är avgörande för alla, men framför allt en stor utmaning för de elever som aldrig har kört ett fordon förut. Saknar en elev trafik- eller fordonsvana och inte heller har tillgång till en privat handledare att öva med, så tar ett körkort både lång tid och mycket pengar i anspråk.

I HUI:s rapport presenteras genomsnittliga kostnader för körkortsutbildningens olika delar år 2012. En genomgång av 2018 års priser visar regionala skillnader men nivån från år 2012 är fortfarande jämförbar med rapportens. Det som framgår i rapporten är att trafiklektionerna drar de stora kostnaderna och körkortet har blivit betydligt dyrare under de senaste trettio åren i jämförelse med den allmänna prisutvecklingen – mer än 50 procent högre än den generella kostnadsökningen.²⁵

Avsikten med körkortsutbildningen är att varje enskild medborgare ska ha tillgång till körkortsutbildning oavsett ekonomiska förutsättningar, vilket är av ett av skälen till att individer kan kombinera privat körning med avgiftsbelagda trafikskolelektioner. Detta är ett viktigt ställningstagande för att en utbildning ska vara allmängiltig.

Möjlighet: Finansiellt stöd till körkortsutbildning för alla

Då ungdomar inte har egna resurser i form av inkomster blir körkortet en fråga om föräldrarnas förmåga att stödja sina barn. Körkortet är bevisat priskänsligt även för unga vuxna (mellan 22 och 24 år).

Som en arbetsmarknadsinsats för att stärka unga arbetslösas ställning på arbetsmarknaden infördes år 2018 ett CSN-lån för att delfinansiera B-körkort för vissa prioriterade målgrupper bland unga. Kravet för att få lånet är att den sökande deltar i olika insatser för arbetssökande inskrivna på Arbetsförmedlingen, så som deltagande i jobb- och utbildningsgarantin eller etableringsprogram. År 2019 siktar man på att vidga lånet till 19- och 20-åringar som avslutat en gymnasieutbildning.

Initiativet är en god start men har inbyggda brister. Lånet begränsar både målgruppen och målet med utbildningen. Lånet borde rikta sig till alla utifrån öppnare kriterier samt täcka hela den faktiska kostnaden för körkortet och också stödja körkortsutbildning inom högre behörigheter.

Körkortslånet behöver därför utvecklas och bli tillgängligt för alla sökande för att göra en reell skillnad för individens anställningsbarhet och för bristbranscher som behöver rekrytera. Ett CSN-lån till körkortsutbildning bör följa ordinarie regelverk för CSN-studielån, det vill säga baseras utbildningskrav och inte kategori av sökande. Körkortslånet behöver öppnas för alla sökande med behörighet att ta körkort samt mot behörighet B, C och D. Då riktar sig lånet till att stärka individens möjlighet att genomföra utbildning samtidigt som det stärker individens chanser på arbetsmarknaden – det som var grundtanken med körkortslånet.

Utmaning: Körkortsutbildningens utformning och effekt – provtid ger stress

Sveriges Trafikutbildares riksförbund (STR) genomför regelbundet rapporter om olika körkorts- och trafikutbildningsfrågor, och har kontinuerligt bedrivit uppföljnings- och utvecklingsarbete av utbildningen. STR anser att det nuvarande utbildningssystemet erbjuder en effektiv organisation med hög tillgänglighet samt hög produktion av prov och erbjudna lektionstimmar. Trots det har det konstaterats att det över vissa perioder är längre väntetider för de studerande att boka prov och att tillgängligheten varierar över landet.

Utbildningsupplägget bygger på att de studerande fritt ska kunna välja hur man kombinerar lektionspass på körskola med privat mängdträning och teoretiska studier. Denna frihet är en styrka men den ställer

²⁵ HUI Research

stora krav på den studerande, att navigera i systemet och ställa upp realistiska förväntningar på vilken egen insats som krävs för att klara proven.

Den sammanhållna körkortsutbildningen, där teori och praktik löper parallellt, ska garantera att kunskapsområdena i utbildningen utgör en helhet. Körkortstagarna ska, genom den sammanhållna körkortsprovningen, komma mer förberedda till proven, och fler avses anlita trafikskolor i sin utbildning för att kombinera kvalitetsträning med mängdträning på ett individanpassat sätt. Den tidsgräns som har införts, som anger att det teoretiska provet och uppkörningsprovet båda ska genomföras inom en tvåmånadersperiod, är en garant för att de två kunskapsområdena löper samman och stödjer varandra. Denna tidsgräns ställer dock höga krav på utbildningssystemets tillgänglighet för kunderna, eftersom tid för prov och omprov är avgörande för hur genomströmningen i utbildningen fungerar.

Tillgängligheten, som är en förutsättning för att tidsbegränsningen av det sammanhållna provet ska fungera, har brister vilket leder till flera korrelerande problem. Antalet omprov ökar år för år och tvärt emot intentionerna skapar den begränsade provtiden en stress som gör att provtagarna kommer mindre förberedda till proven, vilket är särskilt märkbart i storstäderna. Detta bekräftas också av VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, i rapporten ”Den svenska förarutbildningen”,²⁶ där just den sammanhållna tiden för provet kritiserar.

Den svenska modellen av förarutbildning har genomgått stora förändringar sedan år 2006 då utbildningen fick nya kursplaner. Transportstyrelsen publicerade år 2018 en utredning kring förarutbildningssystemets förändringar och effekterna av desamma, vilket ger ett perspektiv på huruvida utbildningssystemets konstruktion ger avsedda prioriterade effekter.²⁷

Förändringarna som har genomförts i svensk körkortsutbildning för B-körkort sedan år 2006 är bland annat följande:

- Förändrade kursplanemål –mer målstyrd utbildning samt ökad grad av högre kunskapskrav och komplexa kognitiva nivåer.
- Utökad riskutbildning (år 2009) – kunskapskrav, fokus på insikt och värdering
- Introduktionsutbildning för aspirant och handledare
- Förändrat förarprov – den nya kursplanens krav ska omsättas i provet samt sammanhållet prov under tvåmånaders tidsbegränsning.

Av den förändrade kursplanen har ingen märkbar förändring av undervisningen kunnat konstateras. Den utökade riskutbildningen har visat blandad effekt i beteende- och attitydmätningar, vilket tyder på att det är annat som styr hur trafikbeteende och riskbedömning formas än själva utbildningen. Utbildningen tenderar att bli provstyrd, vilket innebär att det som kommer att kontrolleras på provet styr till stor del utbildningen. Detta motverkar därmed syftet att utbildningen och förarprovet ska leda till ett lärande för livet som bilförare, inte enbart leda till att man klarar provet. Förarprovet har i grunden inte ändrats efter kursplanens förändring. Det finns därför anledning att reflektera över att bland annat attityder, beteenden och självvärdering, som är en betydande del av kursplanen från år 2006, inte kan mätas vid dagens körkortsprov. Det krav på introduktionsutbildning som införts har följts upp genom enkätundersökningar och visade inte på någon större förändring gällande övningskörningens struktur, omfattning och innehåll.²⁸

Det förändrade förarprovet har undersökts i omgångar. Strax efter den nya kursplanens införande år 2006 undersöktes samstämmigheten mellan kunskapsprov och den nya kursplanen. Det konstaterades då att samstämmigheten var lägre än före kursplaneändringen. Klassifikationen godkänt/underkänt har brister i

²⁶ https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/den-svenska-forarutbildningen_1096681

²⁷ Rapporten ”Förarutbildning i Sverige och internationellt. En översikt av förändringar och deras effekter, 2018. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/forsknrapport-forarutb-system-umea-univ-180618.pdf>

²⁸ ibid

tillförlitlighet och körprovet är inte likvärdigt över landet. Införandet av sammanhållet prov år 2008 har utretts och visade initialt på en gynnsam effekt på andelen godkända prov. Andelen kunskapsprov anmälda via trafikskola ökade markant vid övergången till det nya systemet. Om man ser till trenden på längre sikt har dock godkännandegraden sjunkit för båda provdelarna.

De förändringar som har genomförts i systemet kan inte entydigt visa på en utvecklad körkortsutbildning som kommit den breda gruppen körkortstagare till gagn i form av ökad effekt. År 2017 genomfördes 275 200 körprov och 306 452 kunskapsprov. Knappt 47 procent av dem genomförde körprovet lyckades ta ett B-körkort²⁹. Denna avklarandegrad är inte att betrakta som nöjaktig.

Avklarandegraden har alltså genom systemförändringarna sjunkit, medan kostnaden och elevernas genomströmningstid har ökat. Seriosa utbildningsföretag med kunder som anlitar dem för en kostsam utbildning måste ta kundbeteenden på allvar och arbeta med sin verksamhetsutveckling. En utvärdering av körkortsutbildningens system och pedagogiska effektivitet bör genomföras för att åstadkomma kvalitetsutveckling i utbildningen. VTI föreslår en förstärkt tillsyn av trafikskolorna och ökat samarbete mellan utförare, Trafikverket, Transportstyrelsen och politiken för att skapa en likformig och kvalitetssäkrad utbildning.³⁰

Möjlighet: Utveckla körkortsutbildningen med elevens behov i centrum

Den komplexa utbildningen med fler teoretiska och mer kognitivt krävande delar samt nya inslag kring färdigheter, självvärdering och reflektion över de egna förutsättningarna ställer högre pedagogiska krav på både lärare och läromedel.

I VTI:s rapport ”Den svenska förarutbildningen” beskriver författarna att olika förändringar har gjorts av det svenska förarutbildningssystemet, men att flera aktörer efterlyser en mer genomgripande översyn av förarutbildningen. Utformningen och genomförandet medför oönskade effekter som köer till prov och ökad andel privatister. Utvärderingar av olika slag visar också att det finns behov av nya pedagogiska metoder i dagens förarutbildning för att nå den optimala lärandeffekten.

Rapportförfattarna rekommenderar en utveckling av mer elevcentrerad och individanpassad pedagogik med inriktning på bland annat reflektion och bedömningsförståelse, kvalitetssäkring av trafikskolor och trafiklärarutbildning samt ökad konsensus mellan mål, process och prov i körkortsutbildningen.³¹ Teori- och förarprov stödjer inte optimalt varandra och mäter inte kunskap och kompetenser i alla kursmålsområden. Den inbyggda tidsgränsen mellan proven är för snäv och skapar stress i både lärande och provgenomförande. Under perioder skapas brister i tillgänglighet som leder till ännu större provfixering och ytlig kortsiktig inläring. De läromedel som finns idag behöver också utvärderas och utvecklas kontinuerligt, till exempel bör självtester och digitala prov förbereda för djuplärande och förståelse och inte ensidigt på att klara provfrågorna. VTI föreslår i linje med detta resonemang fler obligatoriska delar, där provuppkörning och problembaserat lärande tas som exempel på hur pedagogiken bättre kan förbereda eleverna till att befästa kunskapar och att klara proven.

VTI har ett elevfokus i rapporten och understryker att körkorts elevernas behov av anpassning och stöd i högre grad ska tillgodoses genom utbildningen. Aspiranter med ett annat modersmål än svenska möter svårigheter i teoriprovet. Man beskriver förslag hur elever med annat modersmål än svenska kan få modersmålsstöd³² i form av översatta läromedel, hur elevens nervositet kan ges möjlighet till anpassning

²⁹ <https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/fakta-och-statistik-om-forarprov/Forarprovsstatistik/forarprovsstatistik/>

³⁰ https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/den-svenska-forarutbildningen_1096681

³¹ ibid

³² Värt att notera är att individer som strävar efter att bli yrkesförare behöver goda kunskaper i svenska. Detta är ett anställningskrav i sig, och utbildnings- och körkortskraven för C och D samt för yrkesförarkompetens kräver också språkkunskaper i svenska.

och att återkopplingen efter ett misslyckat test eller prov behöver förbättras för att detta ska bli en möjlighet till lärande och utveckling för eleverna.

Därmed behöver trafikläroverutbildningen som följd också utvärderas och utvecklas, så att lärarnas arbetsätt bättre motsvarar kursplanens intentioner och en heterogen elevgrupps behov.

Slutsats: Körkortsutbildning inom ramen för gymnasieskola och vuxenutbildning

Alla utmaningar som hittills har identifierats, och möjligheterna som finns för att möta dem, pekar mot behovet av en helhetslösning för ungas ökade körkortstagande. Denna helhet skulle göras möjlig om körkortsutbildning erbjöds inom ramen för gymnasieskolan och vuxenutbildningens yrkesutbildningar samt arbetsmarknadsutbildningar. Fram till år 2009 var det flera gymnasieskolor som erbjöd körkortsutbildning till elever men Skolinspektionen beslöt att stoppa erbjudandet efter en dom i dåvarande Regeringsrätten. När det gäller förarutbildning som en generell rätt för alla elever inom gymnasieskolan har regeringen tydliggjort att körkortsutbildning inte är det primära uppdraget för gymnasieskolan.³³ ”Det är endast elever som har ett tydligt behov av körkort och yrkeskompetensbevis för sin framtida yrkesroll som har möjlighet att tillgodogöra sig dessa kunskaper och färdigheter inom gymnasieskolan”, konstateras i det myndighetsövergripande stödmaterialet sammanställt av Skolverket och Transportstyrelsen.

Körkortsbehörighet betraktas av Skolverket som ett krav för anställningsbarhet och framtida sysselsättning för endast en begränsad del av gymnasieskolans elever. Förarutbildning bedrivs idag inom några gymnasieprogram: fordons- och transportprogrammet, med inriktning transport; bygg- och anläggningsprogrammet, med inriktning anläggningsfordon, samt naturbruksprogrammets alla inriktningar.³⁴ Det är examensmålen inom dessa program som ger eleverna rätten att få förarutbildning inom programmet i syfte att få den yrkeskompetens som krävs för anställningsbarhet.

Men verkligheten ser annorlunda ut. Körkort är ett krav för jobb även inom andra branscher. Behovet att hjälpa fler ungdomar på gymnasiet att ta körkort har flera kommuner redan insett och har, utanför systemets nuvarande begränsande ramar, ordnat och finansierat körkortsutbildning till ungdomar, framför allt inriktat på att försörja bristområdesbranscher med personal utifrån lokala behov.³⁵ Motivet är att kompetensförsörja näringslivet och minska ungdomsarbetslösheten. Politiker har debatterat och motionerat för förslaget både lokalt och nationellt.

Bristerna i de kommunala lösningarna är dock att det skapas ett orättvist system där vissa ungdomar ges möjligheter medan andra stängs ute. Kommunens egen prioritering och budget är då årsvis styrande för satsningen som ger vissa ungdomar chansen ett år och andra inte alls. Satsningarna riskerar också att vara kortsiktiga och svåra att planera sin yrkesutbildning efter. Detsamma gäller det politiska beslut som har fattats för att ge fler unga chansen att ta körkort i form av nuvarande CSN körkortslån. Beslutet är en arbetsmarknadspolitisk åtgärd som gynnar en viss målgrupp men som inte är en bred lösning för att kompensera för de ekonomiska och praktiska hinder som många unga möter i körkortsutbildningen.

Regeringens förtydligande efter domen år 2009 är alltså att körkortsutbildning inte anses vara en del av gymnasieskolans övergripande uppdrag. Detta skäl är viktigt att ompröva på grund av förändringar i arbetslivets krav, flera ungas svaga eller obefintliga etablering på arbetsmarknaden och många ungas bristande möjligheter att ta ett körkort.

Ungdomars etablering på arbetsmarknaden är en ständigt aktuell fråga där gymnasieskolan spelar en avgörande roll. Gymnasieskolan har ett uppdrag att ge elever kunskaper om och förbereda dem för det arbetslivet kräver. I gymnasieskolans uppdrag ingår, enligt Skollagen, att ge ungdomar en god grund för

³³ ibid

³⁴ https://www.skolverket.se/sitevision/proxy/publikationer/svid12_5dfee44715d35a5cdfa2899/55935574/wtpub/ws/skolbok/wpnext/trycksak/Blob/pdf3424.pdf?k=3424

³⁵ <https://www.dt.se/logga-in/underskoterska-eller-vardebitrade-nu-betalar-kommunen-korkortet-en-stor-satsning-for-varje-person>, <http://www.unt.se/nyheter/osthammar/vardelever-far-korkortet-betalt-4882183.aspx>.

yrkesverksamhet och fortsatta studier, samt för personlig utveckling och ett aktivt deltagande i samhällslivet.³⁶ Systematisk uppföljning av utbildningssystemets effekter för ungas anställningsbarhet och utbildningarnas relevans för arbetslivet borde vara ett krav. Skolverket bör regelbundet följa upp ungas etablering på arbetsmarknaden efter gymnasiet, vilket dock skett först på senare tid till följd av att utvecklingstrender och historiska data saknas. Transportföretagen ser även ett behov av att skarpere data redovisas så att intressenter med större exakthet ska kunna följa vilka yrken och branscher unga går till efter avslutad gymnasieutbildning.

I Skolverkets rapport ”Arbetslivet efter skolan”³⁷ konstaterar författarna att skolans breda och kompensatoriska uppdrag tydliggör ansvaret att ge alla elever så goda förutsättningar som möjligt för ett framtida arbetsliv, oavsett bakgrund och vald studieinriktning.

Resultaten från Skolverkets uppföljning visar att det framför allt är yrkesprogrammets elever som har en etablerad ställning på arbetsmarknaden efter slutförd gymnasieutbildning, där elever från fordons- och transportprogrammet, bygg- och anläggningsprogrammet samt VVS- och fastighetsprogrammet ligger i topp. Detta är ett mycket gott betyg för yrkesprogrammets förmåga att r försä elever med de kompetenser som arbetsgivare efterfrågar, inte minst de program där eleverna har möjlighet att få körkortskompetens.

Majoriteten ungdomar som arbetar har en bakgrund från det samhällsvetenskapliga programmet, gymnasieskolans ojämförligt största program. Dessa ungdomar jobbar dock ofta deltid vid sidan av sina studier och en majoritet av de som arbetar har uppnått gymnasieexamen.

Dessa elever arbetar i hög grad inom olika yrken som bygger på mer generella kompetenser framför allt inom besöksnäring, vård och omsorg, bemanning och handel. I ett arbetsliv som kontinuerligt förändras kommer troligen flera av yrkesrollerna inom dessa branscher också kräva körkort som en generell kompetens framöver. Detta gäller inte minst inom vård- och omsorgsområdet, där arbetsgivare redan nu behöver anställa personal med körkort inom hemtjänst, och handeln, närbutiksbaserad handel ställer om till mer logistik- och lagerhantering som följd av den ökade e-handeln. Från det samhällsvetenskapliga programmet återfinns samtidigt flest elever som inte fullgör studierna med komplett examen, vilket medför att de får en betydligt svagare ställning på arbetsmarknaden. Om fler ungdomar fick möjlighet att ta körkort inom ramen för sin gymnasieutbildning skulle detta ge en bättre grund till yrkeslivetablering för alla ungdomar.

Det är en självklarhet att de program som idag rymmer körkortsutbildning ska ha det. Men inom en rad andra yrkesområden är B-körkortet också ett krav och som generell kompetens ökar det alla ungdomars möjligheter att få arbete. Att begränsa körkort till ett snävt antal gymnasieprogram måste omprövas av regeringen och ansvariga politiker. Skolverket bör få uppdraget att utreda och utarbeta möjligheten att skapa ett kursutrymme och en utbildningsinriktning för alla elever att genomgå en körkortsutbildning inom ramen för gymnasiestudierna. Om gymnasieskolans uppdrag ånyo gav möjlighet till körkortsutbildning för alla elever, oavsett programval, skulle vi lyckas med att på ett kraftfullt sätt utbilda betydligt fler unga till anställningsbarhet. Alla elever skulle ges en likvärdig chans att ta körkort oavsett bakgrund, förutsättningar och ekonomiska resurser.

Befintliga kurser för förare inom gymnasieskolan

Det finns redan idag kurser för körkortsutbildning på några program inom gymnasiet, där Skolverket bedömer att kompetensen krävs för yrkesområdet. Skolverket har löst ramverkets utmaningar med resurstilldelning, kursplanernas och betygssystemets utformning. Därutöver finns regler för hur

³⁶ Skollagen (2010:800) 15 kap 2§

³⁷https://www.skolverket.se/sitevision/proxy/publikationer/svid12_5dfce44715d35a5cdfa2899/55935574/wtpub/ws/skolbok/wpubext/trycksak/Blob/pdf3688.pdf?sessionid=9144DB422A8E7D57A376FE867087837E?k=3688

föreläsningen ska genomföras. Det finns därmed möjlighet att använda befintliga kurser och göra dem tillgängliga för alla elever, i syfte att möjliggöra körkortsutbildning inom gymnasieskolans befintliga ramar.

Lösningen vore att skapa en ny kurs som görs valbar för alla gymnasieelever. Kurserna, som idag rymmer trafik kunskap och övningskörning inom ovanstående yrkesprogram, kan utgöra grund för en ny kurs med en generell inriktning och som motsvarar en körkortsutbildning frikopplad från de programspecifika ämnen som idag styr mot ovanstående yrkesprogrammens examensmål.

Ur dessa befintliga kurser kan mål, centralt innehåll och bedömning flyttas ut till en ny och mer allmänt inriktad kurs som rymmer delar av, eller hela, körkortsutbildningen. Kursomfånget kan följa ramarna 100 eller 200 gymnasiepoäng. Dessa kurser skulle kunna erbjudas som individuellt val eller utökad studiegång för elever som vill bredda sin kompetens. 100 eller 200 gymnasiepoäng för en körkortsutbildning innebär en tidsram som ger goda förutsättningar för att möta elevernas behov och att ge tid för varierad undervisning av både teori och praktik, utan den stress som nuvarande system för med sig.

Regeringen beslutade i februari år 2018 att utöka yrkesprogrammets utrymme till möjliga 2 700–2 800 gymnasiepoäng för att de ska erbjuda grundläggande behörighet till högskola³⁸. Redan idag kan elever i befintligt system läsa utökad studiegång på mer än 2 500 poäng – som en rättighet för elever på yrkesprogrammen att nå grundläggande behörighet till högskola. Denna rätt finns dock inte på högskoleförberedande program utan kräver ett rektorsbeslut. Motsvarande möjlighet till utökning av högskoleförberedande programmen mot yrkesinriktade kurser, såsom en körkortsutbildning, borde erbjudas som en slags ”grundläggande behörighet till yrkeslivet”. Gymnasieskolan ska utbilda unga till etablering på arbetsmarknaden, vilket innebär att man framöver måste kunna erbjuda en gymnasieprogramstruktur som är mer flexibel och adaptiv till en arbetsmarknad i förändring. Samtliga yrkesprogram med även generella branschkrav på körkort för anställning, bör inkluderas i programerbjudandet eftersom det efter utbildningen ska vara möjligt att direkt påbörja ett jobb. Samtliga högskoleförberedande program borde också erbjuda elever en möjlighet att stärka sin anställningsbarhet genom valbar körkortsutbildning inom individuellt val eller utökad studiekurs motsvarande 2 700–2 800 gymnasiepoäng.

Det reguljära skolsystemet ska vara rättvist och öppet för alla. Det har ett utbyggt regelverk vars grund ska ge alla elever likvärdighet med rätt till kunskaper och förmågor för ett aktivt samhälls- och yrkesliv. Om körkortsutbildning kunde erbjudas inom gymnasieskolans ram skulle elever på gymnasiet alla program få en likvärdig möjlighet till utbildning för körkort, om en grundläggande kompetens för anställningsbarhet, oavsett yrkes- och utbildningsinriktning.

³⁸ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/02/grundlaggande-behorighet-pa-yrkesprogram/>

Kompetensförsörjningsstrategi för fler yrkesförare – utvecklingsbehov för lärarutbildning, yrkesvux och arbetsmarknadsutbildningar

En allmänt erbjuden körkortsutbildning, valbar för samtliga gymnasieelever, ska inte överskugga behovet av parallella satsningar på en utbyggd och kvalitetssäkrad yrkesutbildning för yrkesförare. Båda satsningarna krävs för att möta utmaningarna beträffande rekrytering för transportnäringen. Satsningen på fler körkort inom kategorierna B, C och D kräver mer och bättre utbildade trafik- och yrkeslärare. Satsningen får därmed också konsekvenser för lärarutbildningar både inom universitetens lärarutbildningar och inom Yrkeshögskolans. Antalet platser inom utbildningarna behöver öka, men också kvaliteten i pedagogik och innehåll. Även attraktiviteten inom yrkes- och trafikläraruppdraget är en viktig faktor för rekrytering. Vidareutbildning och kompetensutveckling för yrkesverksamma lärare idag är också mycket viktigt i en yrkessfär i snabb förändring.

I Transportföretagens rapport ”Kompetensförsörjning när transportsektorn digitaliseras”³⁹ framhåller författaren att teknikutvecklingen inom transportnäringen måste mötas av en utveckling inom utbildningsområdet. Arbetsuppgifterna inom dagens transportnäring kommer att bli mer varierande och Sverige behöver planera för en kompetensförsörjning som är anpassad för teknikutvecklingen. Kvalitet och innehåll i utbildningarna måste utvecklas i takt med att kompetenskrav snabbt förändras. Dessutom behöver utbildningarna breddas och möjligen behövs det även nya utbildningsutgångar som möter transportsektorns efterfrågan på kompetens.

För kompetensförsörjningen har vuxenutbildningen en avgörande roll. Vuxenutbildningens främsta syfte är att rusta människor genom utbildning till egenförsörjning. Vuxenutbildning som begrepp omfattar kommunal vuxenutbildning mot betyg, motsvarande gymnasieskolans kurs- och programutbud, förberedande- eller arbetsmarknadsutbildning genom Arbetsförmedlingens uppdrag, samt Yrkeshögskoleutbildningar. Vuxenutbildningen matchar studerande genom utbildning mot branschernas och näringslivets krav och behov. En förbättrad möjlighet att tillgodogöra sig sina tidigare erfarenheter⁴⁰, en validering in i studierna, kan vara en väg att utveckla vidare, för att värva rätt personer till yrkesförar- och trafiklärarutbildningar. Själva körkortsutbildningen kan inte valideras men validering av förkunskaper och reell kompetens mot utbildningens övriga mål är en chans för en vuxen studerande att korta sin totala utbildningsväg mot mål – en möjlighet som borde utvecklas ytterligare för att locka fler sökande till fordons-, maskinförar- och trafiklärarutbildningarna.

Formell vuxenutbildning ska erbjuda de kurser som ryms inom gymnasieskola., Om en körkortsutbildning erbjuds i form av poäng- och betygsgivande kurser på gymnasiet blir de också en del i vuxenutbildningen. En utveckling av gymnasiet öppnar således möjligheter även för äldre att ta en körkortsutbildning inom ramen för formell utbildning. En utbyggnad av vuxenutbildningen med en mer allmänt inriktad kurs för körkortsutbildning innebär också att kurserna ingår i en studiemedelsfinansierad skolform, som medför en generell studiefinansieringsmöjlighet för alla studerande. Även körkort motsvarande C- och D-behörighet bör av samma skäl utvecklas till fristående sökbara kurser, utifrån de yrkesspecifika kurser som ger yrkesförarbehörighet som idag återfinns inom ramen för vissa gymnasie- och vuxenutbildningsprogram. Riktade arbetsmarknadsutbildningar kan utformas för att möta regionala behov av specifik yrkeskompetens, till exempel för regioner med kluster av företag inom logistik, transport och maskinförartjänster.

En förutsättning för att ett konkurrenskraftigt och växande näringsliv ska vara möjligt i Sverige är att politiken och myndigheter hittar hållbara och långsiktiga lösningar kring kompetensförsörjning och kompetensväxling. Detta är en ödesfråga och en utmaning för Sverige för att kunna konkurrera med andra länder nu och i framtiden.

Sveriges vuxenutbildning är unik och ger människor chansen till nya vägval och ett livslångt lärande när livs- och anställningsvillkor förändras. Arbetsmarknaden idag kommer inte vara sig lik imorgon.

³⁹ Mats Lewan, ”Kompetensförsörjning när transportsektorn digitaliseras”, Transportföretagen 2018.

⁴⁰ ibid

Konsumtions- och produktionsmönster förändras, teknikutveckling och behov av transporter och kommunikation avgör företagens behov av kompetens och vad som krävs av individer i form av yrkeskunnande. En mer flexibel gymnasie- och yrkesinriktad vuxenutbildning är i en sådan föränderlig värld en absolut förutsättning för samhällsbygget, för företag att rekrytera kompetent personal och näringslivet att växa.

För att nå dit behöver vi skapa en kraftfull samverkan för att möta framtidens krav på dagens utbildning. Vi behöver en gymnasieskola som rustar ungdomar till anställningsbarhet och en vuxenutbildning med fokus på yrkesområden där det råder rekryteringsbehov. Transportföretagen bidrar härmed till förslag om hur en utvecklad och utbyggd körkorts- och förarutbildning kan möta behov inom en rad samhällsbärande funktioner och livskraftiga företag. Transportföretagens förslag till en förändring av körkortsutbildningen syftar till att ge alla unga körkortskompetens för anställningsbarhet, en satsning lika viktig för framtiden som att ge alla unga digital kompetens.

Transportföretagens förslag innebär realiserbara åtgärder för en körkortsutbildning inom den reguljära gymnasieskolan och vuxenutbildningen. Förslaget tydliggör behovet av att utforma kvalitativ och målgruppsanpassad information om vikten av körkort för ungas etablering på arbetsmarknaden, information som en del av skolans uppdrag för yrkesvägledning och arbetsmarknadsorientering. Transportföretagen vill utöka individens möjligheter till finansiering av körkortsutbildning och till fler körkortsbehörigheter. Sammantaget leder åtgärderna till en kraftfull satsning för framtiden, eftersom fler körkort leder till fler jobb. Därmed stärker vi företag i en mångfald branscher till ökade möjligheter att både rekrytera och växa samt för en starkare välfärd i Sverige.

transportforetagen.se



@transportforetagen



@Transportft

Regionkontor

Falun

Box 1958, 791 19 Falun
Tel 023 580 00

Göteborg

Box 404, 401 26 Göteborg
Tel 031 62 94 00

Malmö

Box 186, 201 21 Malmö
Tel 040 35 25 00

Sundsvall

Box 210, 851 04 Sundsvall
Tel 060 16 73 30

Umeå

Sveagatan 8, 903 27 Umeå
Tel 08 762 71 00

Växjö

Södra Järnvägsgatan 4A, 352 29 Växjö
Tel 0470 74 84 00

Örebro

Köpmangatan 23-25, 702 23 Örebro
Tel 019 19 57 00

Transportföretagen

Box 5384
102 49 Stockholm

Besöksadress Storgatan 19
Tel 08 762 71 00

kompetens@transportforetagen.se
transportforetagen.se

Biltrafikens Arbetsgivareförbund
Motorbranschens Arbetsgivareförbund
Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund
Sjöfartens Arbetsgivareförbund
Svenska Flygbranschen
Sveriges Bussföretag
Sveriges Hamnar
Säkerhetsföretagen
Transportindustriförbundet