



KY-utbildning, fortbildning och kompetens



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | | |
|------|--|----|
| 1 | Sammanfattning..... | 4 |
| 2 | Bakgrund, syfte och beslut..... | 6 |
| 3 | Förutsättningar och avgränsningar..... | 7 |
| 4 | Genomförandet..... | 8 |
| 5 | Resultat..... | 9 |
| 5.1 | Green Cargo AB..... | 9 |
| 5.2 | Stockholmståg KB..... | 10 |
| 5.3 | A-train AB..... | 11 |
| 5.4 | Traindrivers Rental Scandinavia AB..... | 12 |
| 5.5 | Liselotte Löof AB Tågtjänst..... | 13 |
| 5.6 | Transport Competence Center (TCC)..... | 14 |
| 5.7 | TX Logistik AB..... | 16 |
| 5.8 | Svenska Tågkompaniet AB (TKAB)..... | 17 |
| 5.9 | Järnvägsskolan..... | 19 |
| 5.10 | Verifiering KY-utbildade förare..... | 21 |
| 6 | Analys..... | 24 |
| 6.1 | Urvalsprocess till KY-utbildning..... | 24 |
| 6.2 | KY-utbildning allmän del..... | 24 |
| 6.3 | KY-utbildning operatörsdel..... | 26 |
| 6.4 | KY-utbildades inblandning i olyckor och tillbud..... | 27 |
| 6.5 | KY-utbildades kunskapsnivå..... | 28 |
| 6.6 | Fortbildning av förare av tåg..... | 29 |
| 7 | Slutsatser..... | 30 |
| 8 | Förslag till åtgärder..... | 32 |
| | Bilaga 1..... | 34 |

Temainspektion KY-utbildning, fortbildning och kompetens

Rapport från Järnvägsstyrelsens granskning

Färdigställd i mars 2007

1 Sammanfattning

Järnvägsstyrelsen genomförde under september 2006 en temainspektion med inriktning på KY-utbildning, fortbildning och kompetens. Särskilt granskades KY-utbildningar (Kvalificerad Yrkesutbildning) till förare av tåg och fortbildning för förare av tåg anställda av bemanningsföretag. Besökta verksamhetsutövare var Green Cargo AB, Stockholmståg KB, A-train AB, TX Logistik AB och Svenska Tågkompaniet AB. Möten hölls också med bemanningsföretagen Traindrivers Rental Scandinavia AB och Liselotte Löf AB Tåg tjänst samt utbildningsföretagen Transport Competence Center (TCC) och Järnvägsskolan. Utöver dessa möten gjordes verifieringar med förare som fått KY-utbildning.

De mest framträdande bristerna kan sammanfattas i följande konstateranden (utan inbördes rangordning):

1. Urvalsförfarandet till förare av tåg behöver ytterligare granskas.
2. Järnvägsföretag och bemanningsföretag saknar ofta kännedom om KY-utbildningarnas innehåll och vad eleverna kan förväntas kunna.
3. Det finns kunskapsbrister hos en del KY-utbildade förare.

De uppdagade bristerna i uppfyllandet av Järnvägsstyrelsens krav på kompetens och utbildning hos personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten har föranlett nedanstående förslag till förbättringsåtgärder. Syftet är att verksamhetsutövarna själva skall skapa bättre förutsättningar för en säker verksamhet. För bemannings- och utbildningsföretag kan Järnvägsstyrelsen inte ställa krav på efterlevnad av åtgärdsförslagen, utan endast framföra dem som rekommendationer. Ett antal åtgärdsförslag är riktade till Järnvägsstyrelsen.

Samtliga järnvägsföretag skall:

- Tillse att även inhyrda förare som får sin fortbildning på annat håll får del av de erfarenheter som finns från inträffade olyckor och tillbud.

4 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Stockholmståg KB, TX Logistik AB och Svenska Tågkompaniet AB skall:

- Informera sig om innehåll i och förutsättningar för KY-utbildningar.

10 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

TX Logistik AB skall:

- Mäta elevens kunskaper innan operatörsdelen påbörjas.

10 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Traindrivers Rental Scandinavia AB och Liselotte Löof AB Tågtjänst rekommenderas att:

- Informera sig om innehåll i och förutsättningar för KY-utbildningar.
- Införa en mätning av elevens kunskaper, som utförs innan operatörsdelen påbörjas.

TCC och Järnvägsskolan rekommenderas att:

- Utforma examensbevis som tydligt anger om eleverna har en komplett allmän del, samt att eleverna inte är behöriga som förare av tåg innan operatörsdelen har genomförts.

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att:

- Överväga om kompetenskrav innefattande en handledarutbildning bör finnas för de handledare, instruktörer och lärare som skall jobba med KY-elever under LIA-perioden och operatörsdelen.
- Efterfråga inblandad personals utbildningsbakgrund i den olycks- och tillbudsrapportering som begärs in från företaget.
- Närmare granska urvalsmetoder och urvalskriterier för utbildning till förare av tåg.

2 Bakgrund, syfte och beslut

Järnvägsmarknaden har under senare år genomgått förändringar. Många företag hyr in personal från bemanningsföretag och utbildning till förare av tåg genomförs i allt större utsträckning hos utbildningsföretag. Detta medför att det för järnvägsföretagen är svårare att överblicka vad personal som anställs eller hyrs in har för kompetens.

Syftet med denna temainspektion är att få en uppfattning om dessa förändringar har påverkat kompetensläget och om företagen lever upp till kraven i gällande myndighetsföreskrifter och interna rutiner.

Med anledning av ovanstående beslutades att en temainspektion skulle genomföras under verksamhetsåret 2006. En temainspektion är en tillsynsform inom ett avgränsat område. I detta fall har temainspektionen avgränsats till att granska fortbildning, utbildning och kompetens beträffande förare av tåg.

Temainspektionen genomfördes under september månad 2006. Martin Fridleifer utsågs att ansvara för genomförandet med Lars Pettersson och Björn Busk som medhjälpare. Rapporten har sammanställts gemensamt av ovanstående personer.

3 Förutsättningar och avgränsningar

Temainspektionen har begränsats till stickprovsundersökningar av ett antal utvalda företag. Inspektionen har inriktats mot:

- Järnvägsföretag som har anställt KY-utbildade förare av tåg samt hyr in personal från bemanningsföretag
- Bemanningsföretag som har anställt KY-utbildade förare av tåg
- Utbildningsföretag som bedriver KY-utbildning till förare av tåg.

Följande föreskrifter och interna rutiner har legat till grund för temainspektionen:

- Järnvägsinspektionens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten (*BV-FS 2000:3*)
- Utbildningsplaner operatörsdel
- BVF 900.

4 Genomförandet

Följande företag besöktes under temainspektionen:

- Green Cargo AB
- Stockholmståg KB
- A-train AB
- Traindrivers Rental Scandinavia AB
- Liselotte Lööf AB Tågtjänst
- Train Competence Center (TCC)
- TX Logistik AB
- Svenska Tågkompaniet AB (TKAB)
- Järnvägsskolan

Temainspektionen genomfördes under september 2006.

En månad innan temainspektionen kontaktade Järnvägsstyrelsen de utvalda företagen för att upplysa om att en inspektion skulle genomföras och dess syfte. Tider bestämdes och ett bekräftelsebrev sändes ut till de berörda.

Företrädare för de olika företagen har intervjuats och fått redovisa sin syn på KY-utbildningen och de nyutbildades kompetens. De har även fått svara på hur de avgör vilken kompetens förare av tåg som anställs eller hyrs in har och hur de anpassar den operatörsspecifika delen utifrån grundutbildningens innehåll.

Besöken inleddes med ett möte med företagsledningen och följdes av möten med instruktörer. Vid ett par tillfällen genomfördes allt i ett och samma möte. Verifieringsintervjuer med KY-utbildade förare av tåg utfördes på de flesta platser.

Ett frågeunderlag togs fram innan inspektionens genomförande. Frågeunderlaget bestod av två olika checklistor, en för intervjuer med företagsledningen och en för intervjuer med instruktörer. Vid verifieringarna med KY-utbildade förare av tåg ställdes frågor om hur utbildningen upplevts och hur företagen genomfört den operatörsspecifika delen. Ett antal frågor med inriktning på kunskaper i trafiksäkerhetsinstruktioner ställdes också.

De företag som har ingått i temainspektionen har getts möjligheter att ha synpunkter på faktainnehållet i slutrapporten.

Järnvägsstyrelsens representanter har blivit mycket väl bemötta vid samtliga möten och verifieringar.

5 Resultat

5.1 Green Cargo AB

Trafiksäkerhetsansvarig region Borlänge

Den trafiksäkerhetsansvariga anser att det är en stor spännvidd på de KY-utbildades kunskapsnivå. En del är väldigt duktiga, medan andra har en låg nivå. Han anser också att det saknas krav på höga resultat på prov i trafiksäkerhetsinstruktioner vid grundutbildningen och att det inte finns några krav på exakta kunskaper. Han uppger vidare att det är brist på duktiga lärare och att det är få lärare som kan genomföra en komplett utbildning. Detta förhållande gäller framförallt Ängelholm men även Mjölby. Utbildningens innehåll blir efter vad det finns för lärare. Green Cargo satsar på KY-utbildning och internrekrytering för att få fram förare. Den trafiksäkerhetsansvarige anser personligen att det var bättre när järnvägsbranschen själv utbildade. Detta eftersom de själva gjorde urvalet och kunde också välja efter var folk bodde.

Green Cargo använder sig av ett diagnostiskt prov i anslutning till anställning av KY-utbildad personal, för att få en uppfattning om kunskapsnivån hos personen ifråga. I de fall individer har för dåliga kunskaper ges de möjlighet att läsa på. En utvärdering av KY-eleverna har genomförts av Green Cargo. Den visar på kraftiga förbättringar av kunskaperna i trafiksäkerhetsinstruktioner efter att eleverna genomgått operatörsdelen.

Green Cargo känner till innehållet i urvalsprocessen för KY-utbildningen. Via Branschföreningen Tågoperatörerna har Green Cargo insyn och inflytande över utbildningen.

Den trafiksäkerhetsansvarige uppger att innehållet i 40- respektive 55-poängsutbildningen är känt för honom. Någon anpassning av operatörsdelen görs inte med anledning av vilken grundutbildning någon har gått.

Vid inhyrning av förare upprättas avtal om hur fortbildning skall ske. En del utbildas av det aktuella bemanningsföretaget.

Green Cargo har gjort en utvärdering av erfarenheterna av KY-utbildade förare och den trafiksäkerhetsansvariges uppfattning är att de KY-utbildade inte är inblandade i fler tillbud än andra.

På frågan om Green Cargo har en godkänd utbildningsplan för operatörsdelen svarar den trafiksäkerhetsansvarige att han förutsätter att så är fallet. Vid Järnvägsstyrelsens kontroll visar det sig att godkänd utbildningsplan saknas.

Den trafiksäkerhetsansvarige framför att han skulle vilja att utbildningen var mer inriktad mot Green Cargos behov. Han undrar också vad som händer med de förare som Green Cargo inte anser som lämpliga i verksamheten. Han uppger sig ha sett en del blivande förare på LIA (Lärande I Arbetslivet) som har attitydproblem.

Instruktionsförare region Borlänge

Instruktionsförarnas uppfattning om kunskapsnivån hos den senaste gruppen KY-utbildade förare av tåg som anställdes är att de är sämre än tidigare årskullar. Denna gång hade Green Cargo inte valt vilka man ville ha, utan tog de som kunde börja ett visst datum. Instruktionsförarna anser att det är märkligt att eleverna kan komma från skolan med ett godkänt resultat med brister i ämnena de skall kunna när de kommer till den operatörsspecifika delen. Instruktionsförarnas indikation från handledarna är att KY-eleverna uppfattas som ”slappa och slöa”.

Instruktionsförarna anser att det är viktigt att lärarna vid grundutbildningen har rätt kompetens.

På frågan vilka förutsättningar som givits från ledningen hänvisade instruktionsförarna till den utbildningsplan som används.

För att säkerställa att eleverna har uppnått målen i operatördelen genomförs examinering med skriftligt prov och uppkörning. Utbildningen pågår tills eleven har uppnått målen.

Instruktionsförarna anser att utbildningen borde inriktas mot vad eleverna skall utföra för arbetsuppgifter; person- eller godstrafik. Till exempel är eleverna som kommer till Green Cargo utbildade på andra broms- och syningsföreskrifter än de som tillämpas inom företaget.

En del elever har haft kunskapsbrister på växlingsinstruktion, andra har inte kunnat handsignalers betydelse. Instruktionsförarna tolkar detta som att det går att få godkänt på grundutbildningen utan att kunna viktiga delar av trafiksäkerhetsinstruktionerna. Instruktionsförarna uppger att de inte fått ta del av grundutbildningsplanen. De undrar om det i grundutbildningens prov finns situationsfrågor angående trafiksäkerhetsföreskrifter. De anser att Järnvägsstyrelsen borde gå ut och testa kunskaperna med ett prov för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

5.2 Stockholmståg KB

Trafiksäkerhetschef, instruktionsförare, planeringschef samt arbetsledare trafik

Stockholmståg har inte upplevt att det är någon skillnad på de förare som har läst 40 poäng respektive 55 poäng, däremot anser de att det är väldigt ojämn kvalitet på eleverna. Det förekommer brister i säo- och teknikkunnande. Däremot har de inte sett några tecken på att KY-utbildade skulle vara mer inblandade i olyckor och tillbud.

Ett trafiksäkerhetsprov med 250 möjliga poäng används för att mäta elevernas kunskaper inför operatördelen. Vid behov görs kompletteringar för att höja kunskapsnivån. När elever gör sin LIA hos Stockholmståg ger det företaget en möjlighet att välja ut vilka som passar in i verksamheten.

Stockholmståg uppger att de känner till i stort hur urvalet till utbildningarna går till, men skulle gärna vilja ta del av hur det går till mer i detalj. De anser också att det borde göras uppföljningar av urvalet, för att kontrollera om det urval som görs är korrekt.

Bäst resultat anser Stockholmståg att de har fått med de elever som har gjort större delen av sin LIA hos dem. De som har bristande attityd under LIA:n har inte blivit aktuella för anställning. Stockholmståg har goda erfarenheter av dem som har utbildats i samarbete med arbetsförmedlingen.

Stockholmståg uppger att de känner till innehållet i grundutbildningarna, men kände inte igen innehållet i utbildningsplanerna när de fick ta del av dem. De var inte heller medvetna om att det skiljer så mycket i praktik mellan 40- och 55-poängsutbildningarna. Den utbildningsplan som Stockholmståg använder för operatörsdelen tar emellertid hänsyn till om eleven gått 40 eller 55 poäng. De som gått 40 poäng får längre praktiktid. Det finns enligt Stockholmståg ingen dialog mellan utbildningsföretagen och dem beträffande KY-utbildningarnas innehåll.

Fortbildning i trafiksäkerhetsinstruktioner för inhyrda förare görs i vissa fall hos det företag Stockholmståg hyr från och i andra fall internt. Stockholmståg hyr förare från Swedtrac, Traindrivers Rental Scandinavia, TKAB och SJ AB. Som bekräftelse på att en inhyrd förare har fått sin fortbildning får Stockholmståg ett intyg.

Stockholmståg utbildar själva i trafiksäkerhetsinstruktioner när det kommer förare från verksamhet som är olik deras egen, t ex godstrafik.

Eleverna som får operatörsdelen hos Stockholmståg genomgår introduktionsprov, slutprov, teoretiska prov på fordon och slutligen en examinering med hjälp av en checklista som instruktörerna använder.

Den intervjuade instruktionsföraren skulle vilja att KY-eleverna var mer tränade i ovana situationer, t ex vid balisfel och ATC-fel.

5.3 A-train AB

Säkerhetschef, säkerhetshandläggare, säo-lärare, trafikchef

A-train anser att kompetensnivån på KY-utbildade förare av tåg överlag är ganska bra. Detta grundat på det 50-tal elever som har gjort sin LIA hos A-train. De anser dock att nivån från Banverkets KY-utbildning i Mjölby har blivit ojämnare på senare år. Inte så att det är alarmerande, men det är ändå värt att notera enligt A-train. Skillnaderna i nivå tycks enligt A-train dock vara relaterat till olika elevers personliga egenskaper och kunskaper snarare än den allmänna nivån på utbildningen. A-train har inte sett att KY-utbildade skulle vara mer inblandade i olyckor och tillbud, snarare är de bättre än genomsnittet och upplevs som ambitiösa.

A-train anställer till 99 % sådana som har genomfört stor del av sin LIA hos dem. De tar även kontakt med skolan för att ta referenser. Även A-trains handledare och instruktörer som har erfarenhet av eleverna tillfrågas. Ett diagnostiskt prov används för att mäta kunskaperna hos dem som skall få sin operatörsdel.

Angående urvalsprocessen uppger A-train att de inte vet så mycket om förfarandet, men att de skulle vilja veta mer.

De elever A-train har valt att anställa har enligt A-train inte haft några bristande kunskaper. Däremot har någon som inte höll måttet vid LIA skickats tillbaka. Bristerna handlade då om okunskap om signaler.

A-train uppger att de känner till skillnaderna mellan 40- och 55-poängsutbildningarna. Någon anpassning av operatörsdelen görs inte med anledning av grundutbildning.

A-train hyr en del förare från Traindrivers Rental Scandinavia. Dessa är erfarna förare som har varit inhyrda av A-train förut. Om det är någon som inte arbetat åt A-train på länge ges föraren ifråga en repetitionsutbildning angående verksamheten.

Intyg används för att verifiera att inhyrda förare är fortbildade i trafiksäkerhetsinstruktioner.

A-train skulle vilja ha mer påverkansmöjligheter på KY-utbildningen rörande tolkning av paragrafer i trafiksäkerhetsinstruktioner samt vad som är viktigt att lära ut.

Instruktör och säo-fortbildare

De intervjuade anser att kunskapsnivån hos de KY-utbildade försämrades mot slutet i Mjölby (när Järnvägsskolan höll i utbildningen). De som har utbildats i Hallsberg har haft bra kunskaper. De intervjuade berättar att de har fått lägga till mer praktik på en del elever. En del har fått gå utbildning i växling, för att uppnå målen.

De intervjuade har gått KY-handledarkursen och har därigenom fått kunskaper om grundutbildningens innehåll.

För att avgöra om en elev är färdig hålls möte med handledarna. Eleverna har varit hos olika instruktörer med olika ansvarsområden. Instruktörerna pratar ihop sig angående bedömningen av eleverna.

De intervjuade uppger att eleverna skulle vilja ha mer grundläggande fordonskunskap i grundutbildningen, t ex typutbildning på elektrifierade fordon.

5.4 Traindrivers Rental Scandinavia AB

VD/trafikchef, trafikplanerare samt två representanter för Imminent Training

Traindrivers Rental Scandinavia har i dagsläget ca 35 lokförare. De har inga egna instruktionsförare med kompetens som fortbildare i trafiksäkerhetsinstruktioner.

Traindrivers Rental Scandinavia anser att de KY-utbildade förare som de har anställt har en ambitions- och kunskapsnivå som överstiger ”gamla lokförare”. De har visserligen inte lika omfattande utbildning, t ex på dragfordon. Traindrivers Rental Scandinavia har anställt 12-14 förare som är KY-utbildade. Av dessa är det två-tre stycken som inte jobbar kvar då de inte passade in i företaget. Traindrivers Rental Scandinavia menar att ca 10 % inte passar in i deras företag. De uppger att de anställt

en förare som var riktigt dålig körmässigt och med dålig attityd till säkerheten. De förstår inte hur den föraren kan ha blivit godkänd och spekulerar i om det kan bero på för kort praktik i LIA. KY-utbildade är enligt företagets erfarenhet inte mer inblandade i tillbud och olyckor än andra.

Traindrivers Rental Scandinavia använder inget diagnostiskt prov för att avgöra nyutbildades kunskapsnivå. De gör en intervju och tar referenser. En bedömning görs också av handledare som åker med vid elevåkning.

Traindrivers Rental Scandinavia gör aldrig egna urvalsprov. Vad urvalstesterna till KY-utbildningen innehåller känner de ej till.

På frågan hur de hanterar att någon har för dåliga kunskaper svarar företaget att det endast hänt vid ett tillfälle och att den personen inte arbetar kvar i företaget. De uppger att de har sett utbildningsplanerna för grundutbildningarna (40/55 p), men känner inte till skillnaden i praktiktid. De gör därför inte någon anpassning av operatörsdelen med hänsyn till grundutbildning.

Fortbildningen på trafiksäkerhetsinstruktioner för förare köps in.

Ett önskemål från Traindrivers Rental Scandinavia är att de KY-utbildade vore utbildade på ett fordon så att de är färdiga förare när de gått grundutbildningen.

När Traindrivers Rental Scandinavia utför examinering på operatörsdelen sker det i samband med uppdrag för något järnvägsföretag. De använder en egen examinator.

5.5 Liselotte Löf AB Tågtjänst

Produktionsansvarig

Liselotte Löf AB Tågtjänst har i sin förarkader fyra förare som i grunden är KY-utbildade, men som har varit hos andra bolag innan de anställdes. Den intervjuade tycker att de är lika duktiga som övriga förare, men företaget har å andra sidan inte anställt några som kommer direkt från grundutbildningen. Liselotte Löf AB Tågtjänst har inte heller gjort några kunskapstest vid rekrytering av KY-utbildade i och med att de har fått sin operatörsdel hos annat företag. KY-utbildade är enligt Liselotte Löf AB Tågtjänst erfarenhet inte mer inblandade i tillbud och olyckor än andra.

Brister har upptäckts i efterhand i kunskaperna om hur linjeböcker läses. Den intervjuade anser att detta beror på att en del förare enbart kört persontrafik och inte använt linjeboken så mycket. Även teknisk vagntjänst är ett område som de KY-utbildade inte varit så kunniga på. Kompletteringar har gjorts på detta i efterhand.

Det konstaterades att en av de anställda förmodligen inte har fått någon operatörsdel hos tidigare arbetsgivare. Efter KY-utbildningen var den grundutbildade KY-eleven lokdragare åt SJ AB i Malmö. När personen ifråga anställdes hos Liselotte Löf AB Tågtjänst åkte en instruktionsförare med i tio dagar för att kontrollera kunskaperna. Därefter åkte föraren nio turer med handledare. Det finns dock inget intyg på att examination har genomförts.

I de fall otillräckliga kunskaper konstateras hos en förare av tåg görs kompletteringar.

Den intervjuade kände till att det finns olika KY-utbildningar till förare av tåg, men inte att de är oberoende av varandra och använder olika utbildningsplaner. Liselotte Löof AB Tåg tjänst har en utbildningsplan för operatörsdelen, men den är inte godkända av Järnvägstyrelsen.

Liselotte Löof AB Tåg tjänst löser fortbildningen av sina förare av tåg med inhyrda fortbildare. Intyg på detta skickas till de företag som hyr personal. De företag som hyr mer frekvent får tillgång till det personalregister som förs internt av Liselotte Löof AB Tåg tjänst.

Den intervjuade har genomgått TCC:s handledarutbildning för att få övergripande förståelse för deras utbildningsupplägg och vad en handledare skall titta på utifrån deras utbildningsmodell. I detta ingår det sedan att Liselotte Löof AB Tåg tjänst har tillgång till TCC:s databas, där information finns på elevernas status (eleverapport), t ex vad de kan och vad som skall genomföras under LIA.

Nyintagna färdigutbildade KY-elever får i början köra koncentrerat på vissa sträckor med ett fåtal utvalda fordon för att kunna känna sig trygga i lokförarrollen.

Den intervjuade vill att Järnvägstyrelsen skall tillhandahålla en databas där företag kan registrera och ta ut uppgifter om personer med lokförarkompetens.

Den intervjuade tycker att hela utbildningsupplägget inom KY-utbildning skall vara likalydande, det vill säga en grundkurs och en operatörsdel.

5.6 Transport Competence Center (TCC)

Hans Schöldborg, Peter Hornegård och Lena Jacobsson, TCC.

Tiina Swartling, Arbetslivsresurs

Utbildningen

TCC inledde mötet med att beskriva KY-utbildningens upplägg. Enligt KY-myndighetens regler skall en utbildning innehålla 1/3 praktik och 2/3 teori. Staten står för grundutbildningen, branschen för den operatörsspecifika delen. Det finns en 40- och en 55-poängsutbildning. Det har tidigare även funnits en utbildning på 60 poäng. TCC förklarade att de önskar att fler järnvägsföretag medverkar på ledningsmötena för KY-utbildningarna, eftersom ledningsgruppen beslutar om utbildningens innehåll, uppföljningar och förändringar. Det behövs också fler företag som ställer upp med LIA-platser. TCC beskrev bakgrunden till sina utbildningar på 40 och 55 poäng. De är båda inriktade på järnvägsföretagens behov. Det som skiljer dem åt är att det är 19 veckor praktik i Hallsberg och 13 veckor i Mjölby, samt att det i Hallsberg ingår ämnena kommunikation, kundservice, elteknik, järnvägshistoria samt kost och friskvård. Banskolans utbildning är enligt TCC inriktad på Banverkets behov.

Om elever inte visar sig lämpliga under utbildningen har TCC inte mandat att skilja dem från utbildningen, så länge de klarar godkänt på proven. Det finns de som är teoretiskt duktiga men ändå inte passar för jobbet som förare av tåg.

Huvuddelen av lärarna är TCC:s egna, men ibland tas externa lärare in. De lärare som utbildar har alla behörighet som förare av tåg, men det är svårt att hitta bra lärare enligt TCC.

En utvärdering har gjorts där eleverna får ge återkoppling på utbildningen. Det finns kritik mot problembaserat lärande (används endast i kringämnena) som pedagogik, möjligheten att få svar på ”övriga frågor som berör utbildning” samt möjligheten till elevpåverkan på utbildningens innehåll och genomförande. Bland övriga kommentarer finns två önskemål om mer studietid på fordon samt ett om mer kontakt med järnvägsföretagen under utbildningen. En elev önskar bättre LIA-handledare.

Det förs en dialog angående innehållet i KY-utbildningen med dem som går handledarutbildning hos TCC. En körjournal har införts, i syfte att visa var eleven befinner sig i utbildningen när han/hon kommer till handledaren. Körjournalen skall även vara ett instrument för att få en bra och överskådlig dokumentation av elevens LIA-perioder. Innehållet i körjournalen läggs in i en databas som är tillgänglig för dem som har gått handledarutbildningen.

Examineringen består av ett delprov och ett slutprov. På dessa måste minst 75 % rätt uppnås. Utbildningen består av både interaktiva övningar i datormiljö och traditionell katederundervisning.

TCC anser att brister i säo-kunnande hos dem som kommer ut till företagen beror på att det ibland blir en lucka mellan utbildningens slut och när eleven börjar arbeta. På den tiden hinner en del falla i glömska. TCC anser att det är nödvändigt med ett kunskapstest hos företagen.

Urvalet

TCC och Arbetslivsresurs beskrev hur urvalet går till enligt de regler som Branschföreningen Tågoperatörerna fastställt. TCC gör ett första urval där det som bedöms är arbetslivserfarenhet, skolbakgrund, referenser och anlag. Tester görs på begåvning, kapacitet och personlighet. Avslutningsvis görs en intervju. Detta inledande urval, där ca 60 % försvinner, görs av en person som inte är psykolog. Resterande skickas till Arbetslivsresurs psykolog för ytterligare tester. Dessa görs i datormiljö och mäter bl a logisk och analytisk kapacitet, perceptuell förmåga, memoreringsförmåga, uppmärksamhetsförmåga och simultankapacitet. Efter dessa tester återstår ca 20 % av de ursprungliga sökande. Kraven i urvalstesterna är enligt Arbetslivsresurs relativt högt satta.

5.7 TX Logistik AB

Trafiksäkerhetschef (även instruktionsföreläsare)

Den intervjuade konstaterar att de KY-utbildade inte har någon ”riktig” fordonsutbildning. Däremot har han inte märkt av några bristande kunskaper i trafiksäkerhetsinstruktioner. TX Logistik har inte heller sett att de är mer inblandade i tillbud och olyckor än andra förare.

Den intervjuade anser att det har stor betydelse vilken praktik KY-eleverna har haft. Han har noterat att de som är utbildade i Ängelholm kan mycket om A-arbete, banarbeten och spårmedgivande.

TX Logistik har inget skriftligt kunskapstest för nyutbildade från KY:s grundutbildning, men en instruktör är med hela operatörsdelen. Förare som har fått operatörsdelen på annat håll tas i tjänst utan något diagnostiskt prov för att ta reda på kunskaperna.

TX Logistik har inte någon plan för hur de skall hantera kunskapsluckor som upptäcks, men den intervjuade uppger spontant att han dels skulle kontakta skolan, dels se till att eleverna fick utbildning för att åtgärda kunskapsluckorna.

Den intervjuade har sett utbildningsplanerna, men känner inte till skillnaderna mellan 40 och 55 poäng. Han har själv gått handledarkursen i Ängelholm. TX Logistik är med i Branschföreningen Tågoperatörerna, men har inga representanter i styrelserna.

TX Logistik har inte någon planerad anpassning av operatörsdelen utifrån vilken grundutbildning eleverna fått. Operatörsdelen föreskriver bara minimitider. En förlängning av utbildningen har skett i en del fall och detta har skett för både elever från 40- och 55-poängsutbildningarna.

Ett antal förare av tåg hyrs in som arvodister. Dessa fortbildas i trafiksäkerhetsinstruktioner av TX Logistik, med undantag för en som har ordnat sin fortbildning själv. Fortbildning dokumenteras av TX Logistik. Instruktörerna i trafiksäkerhetsinstruktioner har hittills fortbildats hos ett konsultföretag. TX Logistik avser att göra detta tillsammans med Branschföreningen Tågoperatörerna i fortsättningen. Vid mötet berättar TX Logistik att de inte har en strukturerad plan

för uppföljning av personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, men att kravet på uppföljning är en gång vartannat år enligt TX Logistik's interna föreskrifter.

TX Logistik har en egen godkänd utbildningsplan för operatörsdelen. De använder sig inte av något teoretiskt prov vid examinationen, utan enbart uppkörning.

TX Logistik påpekar att KY-utbildningarna inte har krav på att lärarna skall ha instruktionsförarkompetens utan det räcker med att de är handledare. Detta medför enligt TX Logistik att praktikdelarna inte alltid ger så bra resultat. Hos TX Logistik används därför enbart instruktörer som handledare. Den intervjuade tycker avslutningsvis att enkel styrventil skulle vara med i KY-utbildningens allmänna del. Han tycker också att det i KY-utbildningen borde vara bättre fordonsutbildning på både el och diesel.

5.8 Svenska Tågkompaniet AB (TKAB)

Planeringschef (även trafiksäkerhetsansvarig)

TKAB:s erfarenhet av de KY-utbildade förarna är att de förekommer i statistiken i form av "klantfel". Det är enbart KY-elever som har skiljts från trafiksäkerhetstjänst hos TKAB. De som de själva har utbildat har bättre kunskap, men det kan vara åldern som har betydelse då KY-eleverna är yngre i snitt.

Den intervjuade anser att det idag är svårt att göra kontroller vid anställningar. Som exempel nämns en KY-utbildad förare som enligt TKAB troligtvis inte hade genomgått någon operatörsdel hos föregående arbetsgivare. Föraren hade gjort sig skyldig till tre förseelser hos den föregående arbetsgivaren och två skedde hos TKAB. Förarens historik framgick inte av den personalakt som TKAB fick ta del av. Föraren arbetar i dag inte längre på TKAB.

För att kontrollera kunskapsnivån hos dem som anställs används ett diagnostiskt prov och de nyanställda får åka med för att säkerställa vad de kan. TKAB ber också att få över personalakten. Den intervjuade tycker att de har bättre koll på förarna idag och att de har bättre kompetens. Han trodde själv tidigare att det skulle vara färdiga lokförare som kom från KY-utbildningen och undrar om alla elever vet om att de behöver en operatörsdel. Han har också funderingar på om alla företag är medvetna om vad som gäller och konstaterar att det är sällan andra företag ringer för att ta referenser när personal byter arbetsgivare.

Den intervjuade säger sig inte veta så mycket om urvalsprocessen till KY-utbildningen, men ifrågasätter om urvalet är riktat mot att klara utbildningen eller mot att klara jobbet som lokförare.

Om TKAB upptäcker kunskapsluckor hos en förare i samband med operatörsdelen lägger de på extra tid för att målet skall uppnås.

Den intervjuade känner inte till den innehållsmässiga skillnaden mellan utbildningarna på 40 respektive 55 poäng, men uppger att TKAB inte anställer elever från Järnvägsskolans 40-poängsutbildning. TKAB:s erfarenhet är att Järnvägsskolan

inte preciserar vad eleverna kan inför LIA. De har inte heller tagit någon kontakt med TKAB under den tid då eleverna varit ute på LIA hos dem.

TKAB fortbildar själva de förare av tåg som de hyrt ut (t.ex. till Stockholmståg). Vid korttidsinhyrningar pga. akut behov av förare av tåg görs inte någon systematisk kontroll av förarens status, utan det förutsätts att de har den kompetens som erfordras. Den intervjuade undrar hur fortbildningen fungerar i enmansföretag.

För att verifiera att förare är utbildade ger TKAB kopior på utbildningspapper till det företag som hyr in dem.

TKAB har inte gjort någon systematisk uppföljning av KY-utbildades inblandning i olyckor och tillbud men har ändå en god kännedom om vad som händer då företaget är litet.

Den intervjuade efterfrågar Järnvägsstyrelsens ackreditering av examinatore. Han vill också att KY-myndigheten skall se över fördelningen av tiden på teori och praktik. Det vore mer relevant att ha 2/3 praktik och 1/3 teori än, som idag, tvärtom. Den intervjuade efterlyser en bättre tydlighet i förhållandet mellan allmän del och operatörsdel vid KY-utbildning till förare av tåg. TKAB är inte med i Branschföreningen Tågoperatörerna då de inte anser sig ha resurser till detta.

Instruktionsförare

Instruktionsföraren anser att de KY-utbildade överlag har bra kompetens. Han har dock haft en del på LIA som hade brister beträffande det praktiska handhavandet av fordon.

Den intervjuade uppger att de förutsättningar han har fått för operatörsdelens genomförande är den utbildningsplan som TKAB har. Den senaste utgåvan av utbildningsplanen har han dock inte sett vid intervjutillfället.

TKAB använder skriftliga prov på fordonskunskap och kunnande i trafiksäkerhetsinstruktioner. Eleverna examineras under en vecka. Samma blankett används som vid uppföljning av förare av tåg. I de teoretiska prov som används finns frågor med djupare kunskapskontroll, för att se att eleverna inte bara har lärt sig föreskrifterna utan också kan tillämpa kunskaperna i flera steg i praktiken.

Instruktionsföraren tycker att de nya är mer skärpta än de äldre som börjar slappna av.

Lokförare med handledarkompetens

Lokföraren berättar om en incident som inträffade i Västerås, där en KY-utbildad lokförare från ett annat järnvägsföretag hade passerat flera signaler utan tillstånd varvid kollision var nära.

5.9 Järnvägsskolan

Stf skolchef

Den intervjuade, som är stf skolchef för Järnvägsskolan (f d Banskolan), inledde med att berätta bakgrunden till den KY-utbildning till förare av tåg som bedrivs i Ängelholm idag. Det som var styrande vid framtagandet av utbildningen var branschens önskemål, som bland annat var att utbildningens längd skulle vara max 40 veckor av kostnadsskal. Med den gamla SJ-utbildningen på 60 veckor som utgångspunkt var det möjligt att skära bort vissa delar som inte var nödvändiga för att arbeta som förare av tåg. Utbildningen utformades så att den även gav behörighet till en del andra arbeten i trafiksäkerhetstjänst, t ex tillsyningsman, förare vid vagnuttagning och SOS-ledare (säkerhet och skydd). Detta för att det vid den tidpunkten inte var så stor efterfrågan på lokförare och detta var ett sätt för Banverket som sektorsmyndighet att säkra att de som inte fick plats som förare av tåg åtminstone blev kvar i järnvägsbranschen. En positiv bieffekt var enligt Järnvägsskolan att förarna fick en ökad förståelse för järnvägen som system och hur de olika delarna samverkar, något som skolan uppger att de fått positiva omdömen om från järnvägsföretag.

Järnvägsskolans filosofi är att teorin måste varvas med praktisk tillämpning. Även simulatorträning används i utbildningen. För detta används en simulator med filmade sekvenser där det också går att lägga till animeringar, samt en ATC-simulator. På senare år har också arbete med attityder kommit in som en viktig del i utbildningen.

Den intervjuade framhöll att KY-upplägget ställer krav på att företagen tar sitt ansvar för LIA och operatörsdel. Enligt de krav som ställs på en KY-utbildningen skall eleverna få en allsidig utbildning, varför det är bra om eleverna gör sin LIA på flera olika företag. Vid LIA del 1 och 2 är syftet att omsätta de teoretiska kunskaperna i praktiken, medan LIA del 3 har mer inriktning på vad eleven vill arbeta med efter utbildningen. Det har funnits svårigheter att hitta LIA-platser, men det har blivit bättre när efterfrågan på förare har ökat. Järnvägsskolan har fått positiva synpunkter på LIA från både företag och elever. Sedan 2003 har en loggbok använts för att beskriva elevernas kunskapsnivå inför LIA, samt för att dokumentera vad eleverna har gjort under sin praktik. Den intervjuade anser att det är olyckligt när elever hamnar direkt hos ett uthyrningsföretag efter utbildningen, då denna typ av arbete ställer mer krav på förarna.

Lärare är en bristvara, men Järnvägsskolan har två lärare med fullständig förarbehörighet. Järnvägsskolan ställer också krav på att lärarna skall bibehålla sin kompetens att köra tåg, så att de inte tappar sin förankring i verkligheten.

Antagningsprocessen inleds med att de som är kvalificerade att gå utbildningen ordnas efter poäng, som grundar sig på betyg och arbetslivserfarenhet. De med högst poäng kallas till urvalstest. Max fyra personer per tillfälle kan antas utan att uppfylla kraven på högskolebehörighet. Dessa skall vara sådana som har haft trafiksäkerhetstjänst och i urvalstest befunnits ha förutsättningar att studera. De

genomgår också en intervju samt får skriva ett personligt brev där de beskriver varför de vill gå utbildningen.

Urvalstestet genomförs av Arbetspsykologiska utvecklingsinstitutet. Tidigare användes ett annat företag för urvalet, men Järnvägsskolan var inte nöjda eftersom det antogs elever som inte var lämpliga.

Mellan 30 och 40 % av befolkningen klarar ett urvalstest av detta slag. I den grupp som söker är det något fler som får godkänt. Unga sökande som inte klarar urvalstestet är välkomna att försöka igen om några år, men äldre vill Järnvägsskolan inte lägga pengar på att låta testa om, då det har visat sig att det är en ytterst marginell skillnad i resultat i ett andra försök. Av dem som blir rekommenderade efter urvalstestet faller en del bort i hälsotestet som skall göras innan utbildningen påbörjas.

Utvärderingar av utbildningen görs kontinuerligt.

Vid tentamina finns krav på minst 75 % rätt för att få godkänt. Järnvägsskolan använder sig av ”röda frågor” där eleven måste ha rätt för att få godkänt på tentamen. Eleven har rätt till två omtenteringar. I tentamina finns även situationsfrågor där eleven, med stöd i de regelverk som finns, får redogöra för sitt förfaringsätt med hänsyn till den uppgift som skall utföras och de förutsättningar som har givits.

Vid utfärdande av examensbevis ser Järnvägsskolan inte enbart till tentamensresultat, utan det ställs även krav på tillräcklig närvaro, deltagande i vissa moment, tillräckliga erfarenheter vid LIA samt rätt attityd till säkerhetsfrågor. Om eleven inte uppfyller kraven för utfärdande av examensbevis skriver Järnvägsskolan ut ett utbildningsbevis istället. Reglerna är sådana att skolan inte får ange vilka moment eleven inte klarat av, utan endast de som är avklarade. Dock anger Järnvägsskolan på baksidan av utbildningsbevisen vad en komplett utbildning innehåller, då de vill förvissa sig om att inga företag misstolkar informationen och tror att en elev är färdig i sin utbildning fast så inte är fallet.

Den intervjuade är lite oroad för operatörsdelen då den inte är tillräckligt omfattande hos samtliga företag. Det kan enligt den intervjuade variera från 15 veckor ner till så lite som ett par veckor. Med anledning av detta anser den intervjuade att det är bra att Järnvägsstyrelsen ställer krav på operatörsdelens omfattning. Han tycker att det vore bra om det fanns en gemensam ledningsgrupp för KY-utbildningarna, som ställer upp gemensamma krav.

Utbildningen är upplagd så att eleverna måste klara ett steg innan det går att komma till nästa. I utbildningen är teori och praktik varvade och simulator används för att öva ovanliga situationer.

Den intervjuade anser att Järnvägslagen är för snäv. Det borde vara så att Järnvägsstyrelsen har tillsynsmandat även mot bemannings- och utbildningsföretag.

Psykolog arbetspsykologiska utvecklingsinstitutet

Arbetspsykologiska utvecklingsinstitutet uppger att vissa som klarar de tester som används väljs ändå bort pga. personliga egenskaper som gör att de inte skulle fungera i arbetet.

När personers lämplighet testas efter att de varit inblandade i någon händelse är resultaten av testerna ofta samstämmigt med hur personen har agerat i verkligheten.

Någon uppföljning av om urvalet är korrekt görs inte. Framförallt är det svårt att utvärdera prestation hos förare eftersom fackföreningarna motsätter sig detta.

Arbetspsykologiska utvecklingsinstitutet är öppna för att träffas och diskutera urval och de tester som tillämpas.

Arbetspsykologiska utvecklingsinstitutet tester är anpassade efter den arbetsuppgift som den testade i framtiden skall utföra.

Enligt uppgift har simultankapacitetstestet förenklats av TCC för att det blir billigare.

5.10 Verifiering KY-utbildade förare

Vid temainspektionen intervjuades sju färdiga förare som har gått Branschföreningen Tågoperatörernas utbildningsmodell. Intervjufrågorna fokuserade på hur de har upplevt utbildningen och testade även deras kompetens gentemot BVF 900. För kompetensmätningen användes följande frågor:

- betydelsen av ”två gröna” resp. ”tre gröna” i huvudljussignal,
- betydelsen av ”grön blink till vänster” resp. ”grön blink till höger” i huvuddvärgsignal,
- innebörden av hastighetsbegreppet ”krypfart”, ”växlingsfart” och siktart,
- handhavande vid balisfelslarm BF2 eller BF3,
- handhavande vid ATC-felslarm,
- innerbörden av ”förvarningstavla”, ”tavla försignalbaliser”, ”tavla repeterbaliser”, ”tilläggstavla, ATC-restriktioner”,
- handhavande vid tillstånd att passera huvudsignal som ej visar kör enl. § 70.

Av de intervjuade hade tre stycken läst 40 poäng, tre stycken 55 poäng och en 60 poäng. De KY-utbildades omdömen om utbildningen redovisas nedan, liksom bedömningen av deras kunskaper i trafiksäkerhetsinstruktioner.

KY-utbildad förare av tåg, Mjölby, 40 p

Den intervjuade anser att utbildningen hade för lågt tempo. Innehållsmässigt hade mer praktik och mindre teori varit önskvärt. De lärare som var anställda på skolan var bra. Externa lärare togs in med kort varsel och var därför inte lika bra.

Den intervjuade var osäker på vilken hastighet man får hålla när man fått tillstånd att passera signal i stopp. Kunskaperna i tavlors betydelse var också bristfälliga. Den intervjuade var osäker på signalbilders betydelse i huvuddvärgsignaler och

huvudsignaler och hade även brister i kunnandet i § 69 i BVF 900. Intrycket efter att ha åkt med den intervjuade är att det finns ett stort ATC-beroende.

KY-utbildad förare av tåg, Mjölby, 40 p

Den intervjuade tycker att utbildningen var bra i det stora hela. Det var ett rätt så lugnt tempo. Den intervjuade upplever att motivation i gruppen var bra. Andra utbildningsomgångar har det varit sämre med det, har lärarna sagt. Urvalstestet var tufft. Vid intervjun var det inte helt klart för den intervjuade vad som menas med ”operatörsspecifik del”. Den intervjuade fick fordonsdelen under ca 3 veckor av instruktionsförare, därefter följde körning med handledare ett par veckor och examination en vecka.

Vid kontrollfrågorna uppvisar den intervjuade vissa brister i kunnandet. Svaren satt inte i ryggmärgen som de borde, t ex vad man gör vid balisfel. Den intervjuade hade inte heller helt klart för sig vad som skiljer växlingsfart och siktfart åt.

KY-utbildad förare av tåg, Mjölby, 40 p

Den intervjuade tycker att utbildningen på det hela taget var bra, men att den var lite för anpassad till Banverket. Mer praktik och mindre teori hade varit att föredra. Kvaliteten på lärarna var varierande.

Utifrån de kontrollfrågor som ställdes var kunskaperna godkända.

KY-utbildad förare av tåg, Hallsberg, 55 p

Den intervjuade anser att utbildningen var bra. Inledningen var svår, då det inte gick att göra kopplingen till praktisk användning. Därför vore det bra om praktiken kom tidigare. Den intervjuade tycker att det i utbildningen borde betonas vad som är viktigt för att bli lokförare och att man måste läsa själv.

De kontrollerade kunskaperna var utan anmärkning.

KY-utbildad förare av tåg, Hallsberg, 55 p

Den intervjuade tyckte att utbildningen i stort var bra, men vissa ämnen kändes mindre relevanta för yrket. Det var brist på lärare i tågämnena, vilket ledde till att lärare togs in med kort varsel. Detta sänkte kvaliteten. Den intervjuade hade gärna sett att det hade varit flera men kortare praktikperioder så att praktik och teori följts åt bättre.

De kontrollerade kunskaperna var godkända.

KY-utbildad förare av tåg, Hallsberg, 60 p

Den intervjuade ansåg att utbildningen sammantaget var bra, men att studier i trafiksäkerhetsinstruktioner kommer in alldeles för sent. Det var också för mycket kringämnena och dessa tillmättes för stor betydelse då det krävdes godkänt även på dem för att få sin examen. Utbildningen på lok hade vissa brister, ansåg den intervjuade.

De kontrollerade kunskaperna var godkända, vissa brister fanns i kunnandet om agerande vid balisfel.

Redovisat i tabellform såg de KY-utbildade förarnas kunskaper ut enligt nedanstående:

| Utbildning | 40 p Mjölby | 40 p Mjölby | 40 p Mjölby | 55 p Hallsberg | 55 p Hallsberg | 60 p Hallsberg |
|--|----------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Frågeområde | | | | | | |
| Huvudsignalers och huvuddvårgsignalers betydelse | OK | Ej OK | OK | OK | OK | OK |
| Hastighetsbegrepp | Ej OK | Ej OK | OK | OK | OK | OK |
| Balisfel, ATC-fel | Ej OK | Ej OK | OK | OK | OK | OK |
| Tavlors betydelse | OK | Ej OK | OK | OK | OK | OK |
| Passera signal i stopp | OK | OK | OK | OK | OK | OK |

6 Analys

6.1 Urvalsprocess till KY-utbildning

Det är angeläget att urvalet har fokus på såväl elevens möjlighet att tillgodogöra sig utbildningen som på förmågan att utföra det framtida yrket. En svårighet vid urval till förare av tåg är att arbetsuppgifterna är varierande i belastning. I urvalet ställs höga krav på t ex simultankapacitet och vigilans för att tågföraren skall ha goda förutsättningar att hantera komplexa situationer, men det är inte alltid dessa egenskaper som brukas i det dagliga arbetet. Det finns en risk för att en del personer blir kognitivt understimulerade. En utmaning vid urvalstestning är därför att finna personer som är tillräckligt väl presterande när arbetsbelastningen så kräver, men inte finner arbetsuppgifterna för enahanda när belastningen är lägre. De vidtalade urvalsföretagen uppger att testerna har förändrats i takt med förändrade krav i yrket som förare av tåg.

Ingen uppföljning görs av om det är rätt personer som väljs ut vid urvalstesterna, varför det är relevant att fundera över om det urval som görs är riktigt. En orsak, enligt Arbetspsykologiska Utvecklingsinstitutet, till att det inte görs några uppföljningar är att fackföreningarna motsätter sig utvärderingar av förarnas prestationer. Något som talar för testernas giltighet är dock att när personers lämplighet testas efter att de varit inblandade i någon händelse är resultaten av testerna ofta samstämmiga med hur personen har agerat i sitt dagliga arbete.

Det är viktigt att urvalet görs av en psykolog som kan tolka resultaten på rätt grunder, annars finns det risk att det blir fel oavsett hur bra testet är till sin utformning. I TCC:s första sällning används inte psykologkompetens, men enligt den psykolog TCC anlitar är det inte nödvändigt i det skedet.

Flera intervjuade har uppgett att de tycker sig se att attityden till arbetet som tågförare har ett starkt samband med personlig mognad. I lokförardirektivet avsnitt 1 "Förarbevis" har det meddelats att medlemsstaterna skall fastställa en minimiålder på minst 20 år för att ansöka om förarbevis. Medlemsstaterna får dock utfärda förarbevis för personer som fyllt 18 år, men giltigheten skall då vara begränsad till den utfärdade medlemsstatens territorium.

6.2 KY-utbildning allmän del

Många företag skulle vilja se en utbildning som är mer inriktad mot en viss typ av arbete (person- eller godstrafik). Företagen anser också att det är bra om eleverna har gjort större delen av sin LIA hos dem. Detta står i konflikt med de krav som ställs på en KY-utbildning, nämligen att eleverna skall få en allsidig utbildning.

Det har ifrågasatts hur elever kan ha blivit godkända när de har sådana kunskapsbrister när de kommer ut till företagen. Förklaringen kan delvis vara att det har uppstått en lucka mellan avslutad utbildning och påbörjad anställning. På denna

tid hinner mycket falla i glömska, om inte åtgärder vidtas för att hålla kunskapen vid liv.

Flera företag kände inte till skillnaden i praktiktid mellan 40- och 55-poängsutbildningarna. Detta i kombination med att inte använda något diagnostiskt prov innebär en dålig kontroll på vad förarna kan.

Reglerna är sådana att skolan inte får ange vilka moment eleven inte klarat av, utan endast de som är avklarade. Dock anger Järnvägsskolan på baksidan av utbildningsbevisen vad en komplett utbildning innehåller, då de vill förvissa sig om att inga företag misstolkar informationen och tror att en elev är färdig som inte är det. Mot detta kan invändas att det förutsätter att båda sidorna kopieras.

Järnvägsskolan utfärdar examensbevis till elever som uppfyllt samtliga krav. Om en elev inte fullgjort alla moment eller har fel attityd till säkerhetsfrågor utfärdas ett utbildningsbevis där det framgår vilka delar som uppfyllts. På baksidan anges vad en komplett examen innehåller.

TCC utfärdar examensbevis till den som fullgjort samtliga moment. Utbildningsbevis får den som inte fullgjort alla delar. TCC skiljer dock på vilka delar som inte fullgjorts. Är det utbildningen i trafiksäkerhetsinstruktioner som inte är komplett är eleven inte behörig lokförare, men är det t ex momentet Kost och friskvård så är eleven behörig. Om det fattas LIA-tid är det något som kan rättas till hos det företag som anställer. Här kan det finnas risk för att järnvägsföretagen har svårt att veta vad som gäller. Praktiska svårigheter kan också finnas för bemanningsföretagen om det fattas LIA-tid.

I samband med temainspektionen har det framförts från flera håll att det råder brist på kompetenta lärare. Detta innebär en risk för försämrad kvalitet på utbildningen, vilket i sin tur kan leda till otillräckliga kunskaper hos de förare som utbildas. Redan nu pekar flera företag på att de KY-utbildade förare som kommer ut har brister i sitt kunnande, t ex angående växlingsinstruktion. Det har även framförts önskemål om att utbildningen skulle vara mer inriktad mot de enskilda företagens behov, men detta är inte förenligt med kraven på att en KY-utbildning skall vara generell.

Utbildningsföretagen har framfört att det är mycket svårt att skilja en elev med fel attityd till säkerhetsfrågor från utbildningen, enligt det regelverk som finns. Detta förhållande kan utgöra ett problem, då det förmodligen vore bättre för alla parter att den som inte är lämplig skiljs från utbildningen.

Det finns också synpunkter från järnvägsföretag på fördelningen 2/3 teori och 1/3 praktik och att det omvända kanske vore att föredra för en utbildning till förare av tåg. Även i detta fall är det reglerna för KY-utbildningar som utgör de ramar som utbildningen måste bedrivas inom.

Körjournaler, som beskriver KY-elevernas väg genom utbildningen och deras kunskapsnivå för stunden, används av såväl TCC som Järnvägsskolan. Detta är bra då det klargör vad eleven har för erfarenheter och vad handledarna kan förvänta sig.

Flera besökta företag framför att det har stor betydelse för kunskandet vilken praktik eleverna har haft. Enligt regelverket för KY-utbildning skall utbildningen vara generell, men företagen upplever det som positivt med elever som gjort huvuddelen av sin praktik hos dem. Här finns en konflikt mellan reglerna för KY-utbildning och järnvägsföretagens önskemål.

Det har också framförts negativa synpunkter på att de som är utbildade av Järnvägsskolan har kunskaper inom exempelvis A-arbete, spårmedgivande och banarbete på bekostnad av sådant som anses vara mer relevant för en lokförare. Järnvägsskolan har dock fått positiv återkoppling på att deras upplägg ger en bättre helhetssyn och ökad förståelse för järnvägen som system. Det är svårt att värdera om för- eller nackdelarna överväger.

Vid intervjuerna med färdiga KY-utbildade lokförare framkom att utbildningen i stort uppfattas som bra. Många efterfrågar en ökad fokusering på järnvägsfrågor och mer praktik på bekostnad av teori. Detta står dock i konflikt med utbildningsformen. Vissa synpunkter finns också på lärarkvaliteten. Den rådande bristen på lärare kan på sikt bli ett problem.

6.3 KY-utbildning operatörsdel

KY-utbildning är en eftergymnasial utbildningsform som är utformad i samarbete med arbetslivet för att leda till jobb. När den allmänna delen är gjord får eleven ett utbildningsbevis eller ett examensbevis. Utbildningsbeviset visar att eleven har genomgått utbildningen men inte har fullgjort alla ämnena i utbildningen eller inte har kunnat tillgodogöra sig den LIA-tid som erfordras under allmän del. Examensbeviset visar att eleven har genomgått utbildningen med godkänt resultat.

När den allmänna delen är genomförd med godkänt resultat (eleven innehar ett examensbevis) skall sista delen i utbildningen, operatörsdelen, genomföras. Operatörsdelen skall leda till att eleven kan examineras till förare av tåg. Det har visat sig att det har varit svårt att få operatörsdelen inom rimlig tid efter den allmänna delen beroende på att det tidigare inte var så stor efterfrågan på lokförare hos järnvägsföretagen. Det har framgått av de företag som Järnvägsstyrelsen besökte att vissa elever har haft väldigt dålig järnvägs kunskap när de skall göra sin operatörsdel. Detta har konstaterats hos de verksamhetsutövare som gör ett skriftligt kunskapstest på eleven när han/hon skall göra sin operatörsdel hos dem. Kunskapsbristerna kan bero på att det blir svårt att bibehålla sin järnvägs kunskap när uppehållet blir för långt mellan allmän del och operatörsdel. Om de teoretiska kunskaperna inte får omsättas i praktisk tillämpning inom rimlig tid, så finns det en uppenbar risk för att saker och ting faller i glömska.

Det finns en risk för att elever med endast utbildningsbevis, som ej fullgjort allmän del, får göra sin operatörsdel hos en verksamhetsutövare som inte är insatt i KY-utbildningens upplägg och inte uppmärksammar att allmän del inte är komplett. Det finns också risk för att de verksamhetsutövare som inte är insatta i Branschföreningen Tågoperatörernas utbildningsmodell missar operatörsdelen med konsekvensen att eleverna inte erhåller den slutgiltiga examinationen till förare av tåg.

Av de besökta järnvägsföretagen och bemanningsföretagen var det två stycken som inte hade godkänd utbildningsplan för operatörsdelen enligt kraven i BV-FS 2000:3.

Vid besöken hos järnvägsföretagen och bemanningsföretagen visade det sig att kännedomen om operatörsdelens innehåll inte var så ingående och att det då heller inte görs någon anpassning av operatörsdelen utifrån vilken grundutbildning eleverna fått. Vid besöken konstaterades också att det finns åtminstone något fall där en förare av tåg förmodligen inte har genomgått operatörsdelen.

Ovanstående brister kan bero på att kommunikationen inte har fungerat fullt ut mellan järnvägsföretagen, bemanningsföretagen och lokförarutbildningarna. Det kan konstateras att det finns brister i dokumentation och kontroll såväl hos bemanningsföretag som hos järnvägsföretag när brister av detta slag förekommer.

TCC genomför handledarutbildningar för att få en gemensam och mer korrekt observation av deltagarna under LIA-perioderna beträffande kunskaper, förståelse, grundfärdigheter, beteende och attityd för lokförartjänsten. Detta uppnår TCC genom att utbilda handledarna i lärovetenskap samt KY-utbildningens innehåll och upplägg, fördjupning i trafiksäkerhetsinstruktioner mm.

TCC:s handledarutbildning kan ge en mer fullständig och anpassad handledare för ”Branschföreningen Tågoperatörernas” utbildningsmodell. Det kan även innebära att handledarna tillsammans då gör en mer korrekt observation av deltagarna under LIA-perioderna.

6.4 KY-utbildades inblandning i olyckor och tillbud

I samband med frågorna om KY-utbildades inblandning i olyckor och tillbud har de intervjuade ombetts att i bedömningen ta hänsyn till det faktum att det rör sig om nyutbildade som av naturliga skäl inte kan ha den erfarenhet och rutin som den som arbetat en längre tid. Av de intervjuade företagen är det endast TKAB som uppger att KY-utbildade förare är överrepresenterade i olyckor och tillbud. Enligt intervjuad representant för TKAB förekommer de i statistiken och det handlar om vad han kallar ”klantfel”. Notabelt är att inom TKAB är det enbart KY-utbildade som har skiljts från trafiksäkerhetstjänst.

Av de företag som besökts under temainspektionen har endast Green Cargo gjort en dokumenterad analys över KY-förarnas inblandning i olyckor och tillbud. Flera av de övriga företagen är dock så pass små att de kan antas ha en överblick inom detta område ändå. Valet att göra en analys eller inte hänger självfallet också samman med hur företagen upplever kvaliteten på de KY-utbildade förare som rekryteras. Incitamenten för att göra en analys är större om ett företag upplever detta som ett problemområde. Värt att notera är att de resurser företagen lägger på att ta reda på kunskapsnivån hos de nyanställda går hand i hand med hur stora bristerna upplevs vara. Detta diskuteras vidare under stycket ”KY-utbildades kunskapsnivå”.

En handfull händelser där KY-utbildade varit inblandade har kommit till Järnvägsstyrelsens kännedom. Det är dock inte möjligt att dra några slutsatser utifrån

ett så litet antal händelser, utan det skulle vara nödvändigt att närmare analysera samtliga tillbud från företag som har eller har haft KY-utbildade förare anställda.

Vid intervju med TKAB redovisades att en förare varit inblandad i flera tillbud, såväl hos TKAB som hos en tidigare arbetsgivare. Vart den föraren sedan tagit vägen är oklart. Järnvägsstyrelsen konstaterar att det är ett problem att förare som visat sig olämpliga kan gå vidare till anställningar hos andra arbetsgivare.

6.5 KY-utbildades kunskapsnivå

Att undersöka KY-utbildades kunskapsnivå är en av anledningarna till att Järnvägsstyrelsen genomförde temainspektionen. Det har florerat rykten om att KY-utbildade förare har sämre kunskaper i trafiksäkerhetsinstruktioner. Denna kontroll gick ut på att järnvägsstyrelsen intervjuade personer från järnvägsföretag, bemanningsföretag och utbildningsföretag som chefer, personer med personalansvar, trafiksäkerhetsansvariga, instruktionsförare, lärare och handledare. Järnvägsstyrelsen intervjuade och ställde också kunskapsfrågor på trafiksäkerhetsinstruktioner till färdiga KY-utbildade lokförare.

De intervjuade utbildningsföretagens uppfattning är att KY-elevernas kunskapsnivå är god. Kunskapskontroller genomförs kontinuerligt genom hela utbildningen. Om brister upptäcks under utbildningen kan det rättas till på ett tidigt stadium, menar utbildningsföretagen.

Vid intervjuerna med chefer, trafiksäkerhetsansvariga, instruktionsförare och handledare vid järnvägsföretag och bemanningsföretag varierade deras uppfattning om KY-elevernas kunskapsnivå. För de företag som har genomfört ett skriftligt kunskapstest inför operatörsdelen har varierande kunskaper inom trafiksäkerhetsinstruktioner påträffats, medan de som inte har genomfört något skriftligt kunskapstest inte har uppfattat några brister. Variationen i KY-elevernas upplevda kunskapsnivå skulle kunna bero på att de företag som kontrollerar KY-elevernas status genom ett skriftligt kunskapstest får en mer korrekt bedömning jämfört med de företag som inte har detta tillvägagångssätt.

Vid de utvalda kontrollfrågor till KY-utbildade förare som ställdes ur BVF 900, § 3 Signalinrättningar och tavlor, § 69 Åtgärder under gång, § 70 Huvudsignal visar ej ”kör” blev spannet stort kunskapsmässigt. De som har gått 55 poäng förefaller ha en mycket bredare kunskap i dessa paragrafer och de har ett mycket bättre inarbetat ryggmärgsbeteende för att kunna agera i oförutsedda händelser som ex. ”ATC-fel” och ”Balisfel”.

Detta skulle kunna bero på att de som har gått 55 poäng har exponerats mer i praktiken (19 veckor gentemot 13 veckor) och ytterligare kunnat fördjupa sina inlärd kunskaper och grundfärdigheter från teoridelarna. Med längre praktiktjänst kan mer oförutsedda händelser inträffa som eleven har nytta av att konfronteras med. En annan aspekt är att det kan bli en mer korrekt observation av deltagarens kunskaper, förståelse, grundfärdigheter, beteende och attityd vid längre praktik i lokförartjänsten.

Iakttagna brister i kännedomen om signalers och tavlors betydelse kan ha sin förklaring i att kunskaperna inte hålls vid liv p.g.a. att förarna förlitar sig väldigt mycket på ATC.

6.6 Fortbildning av förare av tåg

Då uthyrning av förare blivit ett allt vanligare fenomen väcks nya frågeställningar kring området fortbildning. Fortbildningen är på de flesta företag, utöver repetition av trafiksäkerhetsföreskrifter, ett sätt att överföra erfarenheter och dragna lärdomar från den egna verksamheten till samtliga berörda. Det finns risk för att detta går förlorat, beroende på hur uthyrningsföretagen löser detta för sina anställda. I vissa fall fortbildas uthyrningsföretagens förare på ett företag de är kontinuerligt uthyrda till och då är detta inget problem. Det är när förare är uthyrda till många olika företag under en kort tidsperiod som det finns anledning att fundera över den fortbildning de får. I en del fall används en inhyrd fortbildare och frågan är då i vilken omfattning förarna får ta del av vunna erfarenheter från de företag som de sedan hyrs ut till. Det är värt att poängtera att det är de inhyrande järnvägsföretagens ansvar att tillse att den personal de använder har fått en adekvat fortbildning.

7 Slutsatser

Urvalet till KY-utbildningarna är en uppgift som i allra högsta grad är kritisk för utfallet, det vill säga vilken kvalitet som uppnås i utbildningen. Då det inte görs några uppföljningar på det urval som görs finns en osäkerhet i hur bra urvalstesten skiljer ut vilka som är lämpliga respektive olämpliga för arbetet som förare av tåg. Det kan finnas anledning för Järnvägsstyrelsen att närmare granska förekommande urvalsmetoder och urvalskriterier. Det är dock angeläget att framhålla att det är järnvägsföretagens ansvar att se till att personal de anställer har genomgått ett urvalsförfarande som säkerställer deras lämplighet.

Temainspektionen har påvisat att det finns risker med de utbildningsbevis som utfärdas istället för examensbevis, när allmän del inte är slutförd. Om företagen inte är insatta i KY-utbildningens upplägg kan detta leda till misstag. Företag kan tro sig anställa någon med fullgjord allmän del i utbildningen, som i själva verket bara erhållit ett utbildningsbevis. Det finns också en risk att de verksamhetsutövare som inte är insatta i Branschföreningen Tågoperatörernas utbildningsmodell missar operatörsdelen med konsekvensen att eleverna aldrig blir examinerade till förare av tåg. Mot bakgrund av ovanstående är det viktigt att järnvägsföretag och bemanningsföretag informerar sig om innehåll i och förutsättningar för KY-utbildningar.

Temainspektionen har dessutom visat att ett alltför långt uppehåll mellan allmän del och operatörsdel kan innebära en risk för att inlärd järnvägskunskap inte bibehålls. Det är därför extra viktigt att det företag som genomför operatörsdelen kontrollerar elevens kunskapsnivå, t ex genom ett skriftligt kunskapstest.

Det är viktigt att de examensbevis som utfärdas tydligt anger om eleverna har en komplett allmän del, samt att eleverna inte är behöriga som förare av tåg innan operatörsdelen har genomförts.

Vid iakttagelser vid medåkning på tåg visade det sig att de förare av tåg som läst 55 poäng har bättre och bredare järnvägskunskap gentemot de som har läst 40 poäng. Mer praktiktjänst ger personen bättre förutsättningar att kunnat fördjupa sina inlärd kunskaper och grundfärdigheter från teoridelarna i den allmänna delen. Eleven får även mer erfarenheter från oförutsedda händelser vid en längre LIA-period. En längre LIA-period ger även en mer korrekt observation av deltagarens kunskaper, förståelse, grundfärdigheter, beteende och attityd till lokförartjänsten. Det finns skäl för Järnvägsstyrelsen att överväga om det är tillräckligt med en grundutbildning omfattande 40 poäng. Det krävs dock djupare kunskaper för detta övervägande, bland annat om hur det förhåller sig med KY-utbildades inblandning i olyckor och tillbud då detta är svårt att utröna med de fakta som står till buds. Framgent är det därför önskvärt att Järnvägsstyrelsen efterfrågar inblandad personals utbildningsbakgrund i den olycks- och tillbudsrapportering som begärs in.

En handledarutbildning borde vara obligatorisk för de handledare, instruktörer och lärare som skall jobba med KY-elever under LIA-perioden och operatörsdelen. Det

skulle innebära att handledare, instruktörer och lärare kan göra en mer korrekt observation av deltagarna under LIA-perioderna och operatörsdelen med utgångspunkt från Branschföreningen Tågoperatörernas utbildningsmodell.

Den förare av tåg som har sin anställning i ett bemanningsföretag riskerar att få en fortbildning som innehåller mindre av erfarenhetsåterföring, jämfört med den som är anställda av ett järnvägsföretag. De järnvägsföretag som hyr in personal måste tillse att även inhyrda som får sin fortbildning på annat håll får del av de lärdomar som dragits utifrån inträffade händelser.

8 Förslag till åtgärder

I samband med den genomförda temainspektionen uppdagades brister i uppfyllandet av Järnvägsstyrelsens krav på kompetens och utbildning hos personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten. Med anledning av detta ges nedanstående förslag till förbättringsåtgärder. Syftet är att verksamhetsutövarna själva skall skapa bättre förutsättningar för en säker verksamhet. För bemannings- och utbildningsföretag kan Järnvägsstyrelsen inte ställa krav på efterlevnad av åtgärdsförslagen, utan endast framföra dem som rekommendationer. Ett antal åtgärdsförslag är riktade till Järnvägsstyrelsen.

Samtliga järnvägsföretag skall:

- Tillse att även inhyrda förare som får sin fortbildning på annat håll får del av de erfarenheter som finns från inträffade olyckor och tillbud.

4 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Stockholmståg KB, TX Logistik AB och Svenska Tågkompaniet AB skall:

- Informera sig om innehåll i och förutsättningar för KY-utbildningar.

10 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

TX Logistik AB skall:

- Mäta elevens kunskaper innan operatörsdelen påbörjas.

10 § Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Traindrivers Rental Scandinavia AB och Liselotte Löf AB Tågtjänst rekommenderas att:

- Informera sig om innehåll i och förutsättningar för KY-utbildningar.
- Införa en mätning av elevens kunskaper, som utförs innan operatörsdelen påbörjas.

TCC och Järnvägsskolan rekommenderas att:

- Utforma examensbevis som tydligt anger om eleverna har en komplett allmän del, samt att eleverna inte är behöriga som förare av tåg innan operatörsdelen har genomförts.

Järnvägsstyrelsen rekommenderas att:

- Överväga om kompetenskrav innefattande en handledarutbildning bör finnas för de handledare, instruktörer och lärare som skall jobba med KY-elever under LIA-perioden och operatörsdelen.
- Efterfråga inblandad personals utbildningsbakgrund i den olycks- och tillbudsrapportering som begärs in från företag.
- Närmare granska urvalsmetoder och urvalskriterier för utbildning till förare av tåg.

Bilaga 1

Checklista (frågor till intervjuerna)

Ledning/utbildningsansvariga

Vad är er erfarenhet av de KY-utbildades kunskapsnivå?

Vilka rutiner har ni för att kontrollera att personal ni anställer har tillräcklig kompetens?

Hur har urvalsprocessen gått till?

- Intresseanmälan?
- Psykologiskt urvalstest?

Vad gör ni om någon har otillräckliga kunskaper?

Känner ni till innehållet i KY-utbildningens grunddel (40 p/55 p)?

Vilka anpassningar gör ni av operatörsdelen, med hänsyn till vilken KY-utbildning en lokförare har gått?

Hur sker fortbildning av inhyrda/uthyrda lokförare?

Hur dokumenteras/kommuniceras att fortbildning genomförts?

Hur följer ni upp KY-utbildades inblandning i tillbud?

Instruktionsföreläsare/lärare

Vad är er erfarenhet av de KY-utbildades kunskapsnivå?

Vilka förutsättningar har du fått från ledningen, vad gäller den operatörsspecifika delen?

Vad gör ni för kontroll för att säkerställa att eleverna uppnått utbildningsmålen?

Är frågor i teoretiska prov adekvata för att kontrollera att eleverna har nödvändig kompetens?

Hur avgör ni examinationens omfattning?

Rapport 2007:6



Järnvägsstyrelsen