



STORTINGET

Representantforslag 73 S

(2021–2022)

fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Kari-Anne Jønnes, Jan Tore Sanner, Svein Harberg og Margret Hagerup

Dokument 8:73 S (2021–2022)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Trond Helleland, Kari-Anne Jønnes, Jan Tore Sanner, Svein Harberg og Margret Hagerup om å vurdere endringer i trafikklærerutdanningen for å sikre tilstrekkelig rekruttering av trafikklærere for tunge kjøretøy

Til Stortinget

Bakgrunn

Offentlige videregående skoler og private trafikkskoler uttrykker at det er vanskelig å rekruttere trafikklærere for tunge kjøretøy, noe som oppleves som en flaskehals i arbeidet med å utdanne flere yrkessjåfører. Det finnes lite oppdatert kunnskap å vise til, men det er gjort noen optellinger blant de videregående skolene som viser en rekrutteringsutfordring i årene som kommer. En rundspørring blant de 11 landslinjene i 2018 utført av Nord universitet viste at det innen seks år var behov for 18 trafikklærere. I 2021 viste en lignende rundspørring, utført av Erik Lysenstøen, linjekoordinator for de 11 landslinjene, at det manglet 16 lærere og ytterligere 14 innen tre år.

Læremangelen får direkte konsekvenser for hvor mange elever som utdannes til sjåfører totalt, og i videregående skole kommer færre lærlinger gjennom løpet grunnet denne kapasitetsmangelen. Det er verdt å nevne at det er mange søkere til landslinjene.

Mange av dagens sjåfører nærmer seg pensjonsalder. I tillegg er det ventet økt konkurranse fra sjåfører fra Øst-Europa. Norges Lastebileier-Forbund anslår at Nor-

ge trenger 10 000 sjåfører de neste 8–10 årene. Klarer ikke bransjen å rekruttere flere sjåfører disse årene, kan det bli dramatisk. Norge kan oppleve større distribusjons- og logistikkutfordringer som vil ha store konsekvenser for tilgang på en rekke råvarer, varer og tjenester. Til syvende og sist vil det også kunne gå ut over trafikksikkerheten på norske veier og arbeidet med å nå nullvisjonen dersom man ikke får utdannet nok sjåfører med de kvalifikasjonene som er ønskelige. For å unngå dette må en jobbe for å få opp rekrutteringen til faget, men en må også løse denne problemstillingen som meldes rundt rekruttering av trafikklærere for tunge kjøretøy.

Dagens ordning for å utdanne trafikklærere innen tungtransport

Den videregående skolen har siden en forskriftsendring i 2005 vært underlagt samme krav til undervisningspersonell som private trafikkskoler (jf. trafikkkopplæringsforskriften § 6-2). Den som skal utdanne seg til trafikklærer for tunge kjøretøy, må etter denne forskriften først ha tre års variert praksis med tunge kjøretøy for deretter å ta to år (120 studiepoeng) på universitetet for å bli trafikklærer for lette kjøretøy. Deretter må man ta en tilleggsutdanning over 6 måneder ved Nord universitet som gir 30 studiepoeng. Etter dette kan man bli godkjent trafikklærer for tunge kjøretøy.

Parallelt med dette kan man oppnå godkjenning som trafikklærer for lette kjøretøy gjennom utdanning i utlandet. Dette er en vei som er noe benyttet i Norge.

Trafikklærer for tunge kjøretøy i privat trafikkopplæring og offentlig skole

Det er ulike krav til utdanning når en lærer skal tilsettes, avhengig av om man skal praktisere i privat trafikkskole eller i videregående skole. For å arbeide i privat trafikkopplæring er det kun godkjenningskrav etter trafikkopplæringsforskriften, mens i videregående opplæring er det krav om minimum 180 studiepoengs utdanning, med minimum 60 studiepoeng i faget man skal undervise i, jf. forskrift til opplæringslova § 14 (her er det også listet opp alternative krav og utdanningsveier). Dagens ordning gir 150 studiepoeng til den som utdanner seg til trafikklærer for tunge kjøretøy. Dette medfører at vedkommende mangler 30 studiepoeng for fast tilsetning i videregående skole. Dette løses per i dag ved at skolen tilsetter på vilkår med en frist for å oppfylle kravet til studiepoeng.

Målgruppe for rekruttering

Innen all annen utdanning av yrkesutøvere er det sett på som vesentlig at læreren har kompetanse i det faget det undervises i. Yrkesfaglærere i skolen har relevant fagutdanning og praksis. En setter ikke en frisør til å utdanne en elektriker og heller ikke en sveiser som yrkeslærer i kokkefaget. I transportbransjen bør en utdanne sjåfører som er lært opp av en lærer som kjenner til sjåføryrket, også i praktisk betydning. En yrkesfaglærer som kan gods og persontransport, har jobbet på veien og ikke minst har kjennskap til det å kjøre tung bil under alle vær- og føreforhold, er viktig. I dette arbeidet er også sikkerhet og nullvisjonen viktig.

Veien mot å bli trafikklærer for tunge kjøretøy legger i dag ikke til rette for at en yrkessjåfør med fagbrev kan gå rett på en relevant utdanning slik som andre fagpersoner. Vedkommende kan ikke ta toårig yrkesteoretisk utdanning og pedagogikk eller treårig yrkeslærerutdanning, slik som andre fagpersoner, for så å bli godkjent. Det er flere hinder på veien for en sjåfør, som begrenser mulighetene for dem som vil utdanne seg til lærer.

Hinder nummer 1

Kommer en yrkessjåfør inn på studiet for trafikklærer klasse B? Ikke alle yrkessjåfører har studiekompetanse. En yrkessjåfør har gjerne fagutdanning og må søke realkompetanse for å komme inn på et to års trafikklærerstudium. På OsloMet holder det med yrkesfaglig norsk og matte, men ved Nord universitet må du ha studiekompetanse i disse fagene. Dessuten: Vil man kunne konkurrere seg inn som realkompetansesøker til et studium hvor det er stor søkning og hard konkurranse?

Hinder nummer 2

Økonomi. Studiet til trafikklærer klasse B er budsjettfinansiert. Dette vil si at kostnadene dekkes over universitetets budsjetter bortsett fra semesteravgift og materiell. Påbygningen til tungbillærer ved Nord universitet har en egenbetaling på 131 500 kroner. Dette gjør det vanskelig å få tak i sjåfører til å ta denne utdanningen. En som vil bli lærer i klasse B, kan begynne på dette studiet mens han er i 20-årene og studere som en annen ungdom. En sjåfør som har praktisert noen år og vil gå denne veien, har gjerne forpliktelser med hus og familie og må sette lån og økonomi på vent. Samtidig må man antakelig finansiere studieopphold og i tillegg betale en dyr egenbetaling for tungbilstudiet.

Det behøves en utdanningsmodell som møter disse hindrene.

Mulige alternativer for å møte utfordringen

En kandidat med fagbrev og praksis kan søke på og få starte i jobb som yrkesfaglærer på vilkår om å starte på yrkesfaglærerutdanningen i løpet av 2–3 år. Dette gjelder for alle yrkesfag unntatt for yrkessjåførfaget. Der må en i tillegg tilfredsstille krav i trafikkopplæringsforskriften før man kan begynne i lærerjobben i videregående skole.

I dag er trafikklærerutdanningen for lette kjøretøy toårig. Denne modellen kunne fungert også for de som skal være lærer på tunge kjøretøy. Dette utdanningsløpet kan gå parallelt med utdanningen til trafikklærer på lette kjøretøy, hvor de to studentgruppene kan følge hverandre i flere fag og ha separate emner der det er nødvendig. Praksisplasser for studenter på trafikklærerutdanningen for tunge kjøretøy kan finnes i videregående skole uten at studentene dermed er bundet til skolen etter endt utdanning. Det blir praksisplasser som ellers i yrkeslærerutdanningen. Dette utdanningsløpet må være budsjettfinansiert på lik linje med andre studier. Begge disse studiene kunne hatt tilbud om å bygge på med godkjenning i motsatt kjøretøyklasse.

For å møte utdanningskravet i videregående skole kan det etter disse to årene bygges på med fagskolepoeng eller andre studier. For å sikre opptak av kompetente studenter må en også vurdere inngangskriteriene til studiet og ulike alternativer for dette.

Videre bør det ses på muligheten for modulbasert opplæring, hvor hele studiet eksempelvis kan gjøres samlingsbasert. Det bør være mulig å ta denne utdanningen samtidig som man er yrkesaktiv og kan bo sammen med familien.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen, i dialog med utdannings-tilbydere og relevante bransjer, utrede mulige endringer i trafikklærerutdanningen og særlig hvordan tilgang, fleksibilitet og omfang av utdanningen av trafikklærere for tunge kjøretøy i Norge vil kunne imøtekomme den store etterspørselen på en best mulig måte.
2. Stortinget ber regjeringen vurdere et alternativt utdanningsløp for yrkesfaglærerutdanningen hvor tungtransport blir egen grunnutdanning parallelt med personbilutdanningen.
3. Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan trafikklærerutdanningenes studieavgiftsnivå oppleves som et hinder for rekruttering, og ved behov vurdere hvordan finansiering eller insentiver kan sikre at ikke egenkostnaden for studentene blir for høy.

18. januar 2022

Liv Kari Eskeland

Trond Helleland

Kari-Anne Jønnes

Jan Tore Sanner

Svein Harberg

Margret Hagerup

