

Jakten efter lastbilsförare

Validering får utbud att möta efterfrågan

Transportbranschen behöver anställa 7 000 lastbilsförare per år under de kommande åren. Samtidigt visar rapport efter rapport att invandrare – och särskilt de med utomeuropeisk bakgrund – har svårt att få jobb.

Bland nya svenskar finns erfarenhet av att köra lastbil och viljan att få jobb men ofta otillräckliga förutsättningar för att få en anställning i ett transportföretag.

Validering är ett kostnadseffektivt sätt för samhället och individen att ta vara på den kompetens som finns. Många gånger krävs kompletterande utbildning. Med validering enligt TYAs modell blir utbildningen anpassad till varje förarens kompetens.

TYAs modell har använts i ett pilotprojekt för validering av utländska personers yrkeskompetens. Det kallas ”Validering till 1000!” och har samordnats på regeringens uppdrag av Valideringsdelegationen.



Moses Male från Uganda har blivit mycket bättre på svenska sedan han började i Dufvemåla åkeri.

LÄS MER OM

Moses från Uganda på Dufvemåla åkeri sid 2
Bookh från Somalia på Schenkers åkeri sid 3
Samir från Palestina i Östersund sid 4

Martin från England och Damir från Kroatien
i Skåne sid 4
Amiad från Syrien i Göteborg sid 6

Möt Moses i Dufvemåla

– Hela samhället är mångkulturellt och det är bra om du även på jobbet lär dig att förstå det. Det säger Anders Ahlin vid Smålandslogistik AB som bara ser fördelar med att ha invandrare från flera delar av världen bland sina förare.



Moses blev snabbt outhärdlig i terminalen där han började. Frv: Anders Ahlin, Moses Male och Anders Hansen Fure.

Dufvemåla åkeri i Växjö, ett företag inom Smålandslogistik AB, har inte deltagit i ”Validering till 1000!” men är ett gott exempel på ett åkeriföretag med blandade nationaliteter. De flesta förarna är svenskar men flera kommer från andra länder. Längst bortifrån kommer Moses Male från Uganda. Anders Ahlin, ansvarig för trafik och personal inom Smålandslogistik AB, har inte sökt invandrad arbetskraft särskilt aktivt.

– Ofta kommer någon in för att han känner en som jobbar här eller så kommer man in genom arbetsförmedlingen, säger han. Men det är inget särskilt med att anställa invandrare. Man tittar på vad individen har med sig, precis som man gör med svenskar.

Några problem i arbetslaget med fördomar eller rasistiska tendenser har varken Anders Ahlin eller platschefen Anders Hansen Fure märkt av.

– I hela åkerinäringen är tonen hård men hjärtlig, säger de, och det gäller både svenskar och invandrare.

Däremot finns det fördelar med att ha olika språk och kulturerfarenheter i företaget, menar Anders Ahlin, inte minst när det gäller kontakter åt olika håll. Företaget arbetar mot Schenkers

terminal i Malmö. Där står porten till Sverige och förare av alla möjliga nationaliteter kör dit.

Det är naturligtvis en nödvändighet att en förare som möter kunder måste kunna kommunicera på svenska. Samtidigt har branschen ett stort behov av att få in folk.

– **Har du en knagglig svenska** från början men ändå är på väg att bli bättre, då tycker jag att du ska kunna bli anställd, säger Anders Ahlin. Det är många andra saker än språket som avgör om du är en bra chaufför.

– Se på Moses! Hans svenska har blivit mycket bättre sedan han anställdes här.

Moses Male kom till Sverige från Uganda 2002. Hemmavid hade han tillsammans med sin bror drivit ett företag som transporterade turister till nationalparker och andra sevärdheter. Dels körde han själv, dels samordnade han arbetet och var i praktiken chef.

– En gång, när jag hälsade på vänner i Uppsala, säger han, lockades jag av de stora bilarna som åkte förbi. Min kompis trodde inte det skulle finnas en chans för mig att få jobb eftersom jag kom från Uganda och är svart.

– Men jag fortsatte att tänka som jag ville, säger Moses Male och avslöjar sin beslutsamhet.

Han hade boxats framgångsrikt i Uganda och tränade på en klubb i Växjö. Det gjorde också Niklas Svensson som var anställd vid Dufvemåla åkeri.

– Niklas övertalade mig att försöka få arbete på åkeriet och det fick jag. Jag hade tur!

Moses Male började med att arbeta inne i terminalen och det var inga problem för honom att köra undan bilarna till parkeringen. Det tog honom tre dagar att få svenskt B-körkort. Sedan åkeriet intygat att de ville anställa honom efteråt fick han en utbildning till lastbilsförare bekostad av arbetsförmedlingen.

Språket var ett problem för Moses Male när han skulle erövra övriga behörigheter men det gick. Nu kör han distributionstransporter i Växjö och hanterar utan problem all information som han behöver i arbetet.

Han har aldrig märkt av några problem i arbetet för att han är svart.

– Det är mer en fråga om hur man är än om hudfärg, säger Moses Male. Kunderna verkar gilla mig, var jag än kommer, säger han. Pojkarna på terminalen sa efter fem dagar: När inte du är här går allting på tok!

"Vi måste söka överallt"

–För att få tag på arbetskraft måste vi söka överallt, säger Bo Holmqvist, personalansvarig på Schenkers åkeri i Lunda. Det gäller att vara med i olika projekt och samarbeten. Vi har anställt åtskilliga förare som vi kommit i kontakt med på det viset.

På terminalen vid Schenkers åkeri i Lunda utanför Stockholm visar APL-instruktören Ulf Pettersson hur rutinerna ser ut: var man lägger fraktsedlarna, i vilken ordning man ska lasta och hur man ska se till att ta sakerna i rätt ordning. Han ger Bookh Dahir en fraktsedel och hintar om i vilken rad han ska leta.

–Efter ett tags letande kommer Bookh Dahir och säger Nu har jag hittat det.

–Bra, men har du båda paketen, säger Ulf. Nähä... Kom så ska jag visa dig.

Det är full fart på terminalen vid sjutiden på morgonen men Ulf Pettersson låter sig inte stressas.

–Visst tar det lite längre tid, säger han, men det får man ta. En del som kommer via arbetsförmedlingen har ju aldrig jobbat med det här och då går det lite långsamt.

Bookh Dahir är 28 år, kommer från Somalia och har bott i Sverige sedan 2003. Han har svenskt B-körkort och hoppas att kunna bli lastbilsförare. Han siktar nu på en C- och CE-behörighet.

I Somalia har Bookh Dahir kört lastbil åt ett möbelföretag. Det handlade om att frakta varor från en stad till en annan. Han konsta-



Bo Holmqvist, personalansvarig.



Bookh från Somalia lastade med stöd av APL-handledaren Ulf Pettersson.

terar att jobbet på Schenker är annorlunda.

–Vi lastade inte bilen själv. Det gjorde andra personer som bar lasten på ryggen och hivade upp den på flaket. Där var det inte tal om handtruckar för sådana fanns inte.

–**Vi deltar** i valideringsprojektet av rent egenintresse, förklarar Bo Holmqvist som är personalansvarig vid åkeriet. Vi behöver ju folk!

–Vi har lagt upp det så, att handledaren gör bedömningen i det dagliga arbetet av hur väl lämpad den arbetsökande är. Sedan sätter vi oss tillsammans och går igenom resultatet.

–Det som en blivande lastbilsförare behöver känna till är något om hur baggellyften fungerar, att man är mån om säkerheten och visar ett kvalitetsmedvetande, säger Bo Holmqvist. Språkkunskaperna är naturligtvis också viktiga.

–Ryssarna som vi hade häromdagen genom projektet var bra.

Jag kan tänka mig att vi vill anställa ett par av dem.

Bo Holmqvist förklarar att det är viktigt för företaget att vara med på olika saker. Således deltog man i Brytprojektet som syftade till att få in fler tjejer i branschen.

–Av de tjejer vi hade här har vi nu anställt flera stycken. Man måste söka arbetskraft bland otraditionella grupper och vara med överallt, på arbetsförmedlingen, genom att samarbeta med gymnasieskolan och så vidare.

–Här har vi nu folk från hela världen, både från Afrika och från Latinamerika. Det är bra för företaget när inte alla har samma bakgrund.

ABC

OM UTLÄNDSKA KÖRKORT

För utländska lastbilsförare gäller följande beroende på om han/hon kommer från ett EU-land eller ej.

A. Föraren kommer från ett EU-land och har arbetat (kommerciellt) minst ett år: Kan formellt sett köra i Sverige. (Norge, Schweiz och Liechtenstein räknas också som EU-land i detta sammanhang.)

B. Föraren kommer från ett EU-land men har arbetat mindre tid än ett år: Måste genomgå ett teoretiskt "Yrkeskompetensprov" på Vägarverket om han/hon vill behålla den högre behörigheten. Teoriprovet ska klaras på svenska.

C. Föraren kommer från ett land utanför EU. Får köra/arbota under 1 år från datumet för sin mantalskrivning. Måste därefter på nytt ta B-behörighet, C-behörighet och CE-behörighet samt från och med 10 september 2009, Yrkeskompetensbevis (EU-krav). Teoriproven måste klaras på svenska.

De tyckte nog att jag kan...



Samir Afene från Palestina tycker att jobbet som distributionsförare i Palestina inte skiljer sig så mycket från motsvarande arbete här – utom en sak: snön!

Samir Afene är 50 år och har sitt ursprung i den palestinska delen av Jerusalem. För tre år sedan kom han tillsammans med sin familj till Sverige och bor i Östersund.

Samir Afene fullgör praktik vid en bilverkstad samtidigt som han studerar svenska. Det är bristerna vad gäller kunskaper i svenska som gjort det svårt att få arbete hittills. Han talar engelska och arabiska.

I Palestina har han arbetat som distributionsförare och menar att jobbet där inte skiljer sig så mycket från att vara distributionsförare här. Utom en sak: Här är det mera snö!

Hursomhelst hoppas han att han om några år har transportarbete som sitt yrke.

Valideringsförfarandet tyckte han inte var så svårt.

–De ställde frågor och jag svarade och jag tror att de gillade vad de hörde.

Sven-Eric Johansson, TYAs samordnare av valideringsprojektet i Jämtlands län, berättar att Samir Afene validerades beträffande körningen tillsammans med en man från Uzbekistan.

–Båda var mycket duktiga. När Samir fick nyckeln gick han genast runt bilen och gjorde en säkerhetskontroll.

Körkort – gissel för invandrare

På Yrkesakademien i Hässleholm satt i november Damir Bartolek från Kroatien och Martin Gatford från England och brottades med omvända problem.

Damir Bartolek är van lastbilsförare och saknar bara ett körkort medan Martin inte kan köra lastbil men felaktigt fått behörighet att göra det.

Damir Bartolek bor i Sverige sedan tre år men han är ingen nykomling. Under 13 år har han arbetat med internationella transporter i Europa, bla till Sverige.

–Från början klarade jag mig med engelska, säger han, men nu har jag börjat på SFI för att bli bättre på att förstå och uttrycka mig på svenska. Att läsa tycker jag är lättare. Med SFI tror jag att jag kommer att klara svenska tillräckligt bra för att jobba.

–Jag är inte en sådan som

måste fly på grund av kriget, säger Damir Bartolek, utan jag har velat flytta hit för att få ett bättre liv. Jag visste från början att mitt kroatiska lastbilskörkort inte skulle gälla här.

Damir Bartolek började i trafikskola för egna pengar i juni. Det var frustrerande att behöva vänta sex veckor efter en uppkörning innan han kunde ta nästa steg. När han i september fick höra om valideringsprojektet på arbetsförmedlingen uppfattade han det som ett sätt att få sitt kroatiska körkort validerat och ”översatt” till ett svenskt.

–Då avbokade jag uppkörningen för C-kortet i trafikskolan och som jag skulle göra i oktober, säger han.

Nu är han frustrerad för att han kanske behöver gå en sex månader lång utbildning för att

få sitt körkort som han kunde ha ordnat mycket fortare själv.

–Hur mycket kostar det inte att låta en kille gå och studera i onödan under ett halvår. Jag vill inte slösa bort tiden, utan komma ut och arbeta så jag kan försörja mig och min familj!

Damir Bartolek har kontakter på flera åkeriföretag som är beredda att anställa honom – om han bara har behörigheten klar.

–Jag har tagit B- och C-kort för 20 000 kronor. Jag är beredd att satsa ytterligare 20 000 för att få CE-behörigheten!

Med sig från valideringen får han en utbildningsplan som förutom behörigheten säger att det fattas utbildning för truck och ADR.

Samuel Olofsson, Yrkesakademien i Hässleholm, säger att han tror att arbetsförmedlingen

kommer att skicka tillbaks Damir Bartolek för vidare utbildning.

–Mot bakgrund av den validering som har gjorts ser jag att Damir kan behöva komplettera sina körfärdigheter under några veckor. Däremot behöver de teoretiska kunskaperna efter svenska förhållanden bli väsentligt större.

Martin Gatford har mycket mer att lära innan han kan anställas som lastbilsförare – eller bussförare som han också funderar på – men han har behörigheterna B, CE och D, om än med vissa begränsningar.

Han hade med sig sin B-behörighet när han för sju år sedan anlände från England men så

Damir Bartolek, från Kroatien, (till vänster) har ett körkort för litet och Martin Gatford, från England, har ett för mycket...



tappade han bort körkortet. Han ansökte om ett svenskt och blev bönhörd över hövan. Länsstyrelsen gav honom full behörighet. Martins fru ringde för att rätta till missförståndet och sedan han själv. Länsstyrelsen gav beskedet att de gjort rätt. Ett engelskt B-körkort ska översättas på det viset.

Nu har Martin Gatford gett upp och valt att gå andra vägen: att

fylla på med kunskaper som motsvarar den behörighet han fått. En lite absurd situation, minst sagt.

–Valideringen visade tydligt att jag inte kan köra lastbil, säger Marin Gatford.

Under valideringen på företaget fick han åka som ”matsäck” och insåg att han gärna vill arbeta med sådana arbetsuppgifter som han fick bekanta sig med.

OM VALIDERINGEN

Validering till 1 000! pågick under november 2007 i fyra län: Skåne, Västra Götaland, Stockholm och Jämtland. En utbildningsanordnare i varje län valde i samråd med arbetsförmedlingar ut personer som var lämpliga för validering för lastbilsföraryrket.

I princip pågick validering hos utbildningsanordnaren under 1-3 dagar och vid ett åkeriföretag 1-2 dagar.



Inledningsvis skedde samtal mellan den sökande och en lärare. Som underlag användes TYAs material "Lastbilsförare – något för dig?" Den sökande gjorde en självskattning avseende intresse och kompetens för yrket.

Ett teoretiskt prov genomfördes med stöd av TYAs teoriprov för lastbilsförare. Både samtal och teoriprov genomfördes ofta med hjälp av tolk.



De sökande som hade språkkunskaper och övriga kunskaper så att det bedömdes meningsfullt fortsatte för validering på transportföretag.

Där användes TYAs "Lastbilsförare – ett bra val!" som underlag. Meningen med valideringen på företag var att se hur väl insatt de sökande var i dagliga arbetsuppgifter.

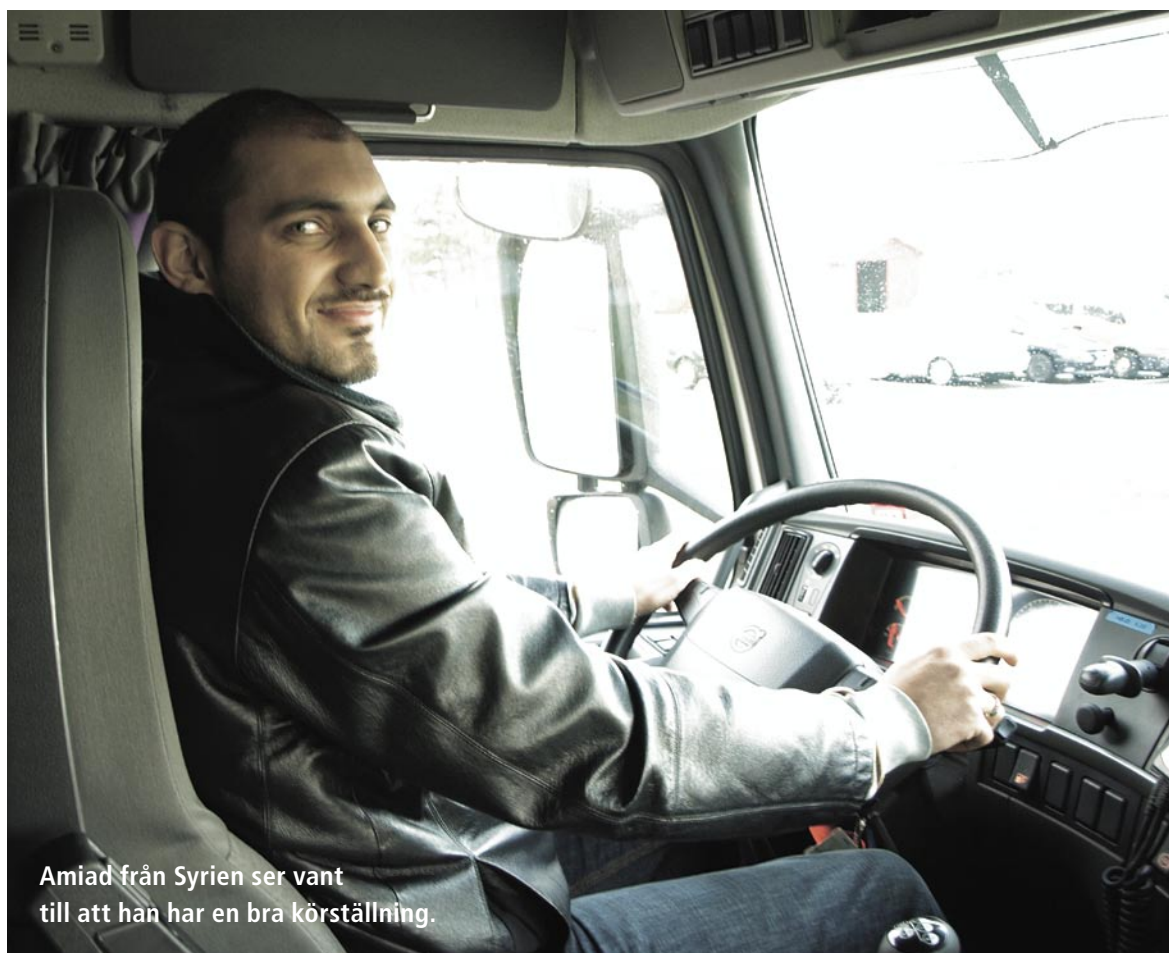
Efter valideringen fick den sökande ett eget exemplar av TYA-

häftet "Lastbilsförare – ett bra val!" I häftet finns dokumentation av vad föraren kan.

Där finns också en individuell utbildningsplan som visar vad den sökande behöver för ytterligare kunskaper för att kunna anställas som lastbilsförare. Där finns också ett intyg som i förekommande fall visar ifall den sökande bedöms kunna söka arbete på en gång. Utbildningsanordnaren skickade



den sökandes individuella utbildningsplan, alternativt intyget över att föraren är "körklar", till den sökandes arbetsförmedling.



Amiad från Syrien ser vant till att han har en bra körställning.

Språkbrist försvårar validering

Hur lätt är det för en som knappt kan göra sig förstådd på svenska att förstå "När bör man inte köra på vägrenen?", säger Jimmy Kroon, validerare vid Bräcke gymnasiet i Göteborg.

Runt bordet på Bräcke gymnasiets transportutbildning på Hisingen i Göteborg sitter åtta personer och studerar intensivt de svenska vägmärkena. De är irakier, syrier, en kurd, en rumän och en serb. Hälften av dem kommer när dagen är slut att rekommenderas fortsatt utbildning för lastbilsföraryrket.

Det är samma hälft som genomgått SFI-utbildning.

–Jag säger till de sökande att vi ska se vad de behöver göra för att på kortast möjliga tid kunna komma ut i arbetslivet. Språket, körträning och behörigheterna. Det måste man ha för att klara sig i arbetslivet, säger George Badra, instruktör på skolan.

I hytten på en av gymnasieskolans bilar blir det uppenbart att Amiad från Syrien är van att hantera lastbil. Ingen tvekan hos honom. Han ställer vant in sätet, rättar till ratten och kör iväg på övningsområdet. George Badra

noterar att båda händerna hålls på ratten, speglarna kollas ofta på båda sidorna och placeringen på vägen är perfekt.

Amiad har varit ett år i Sverige och talar förvånansvärt god svenska. Hans far har åkeri i Syrien och Amiad har kört transporter runt om i Mellanöstern.

För nästa förare går det bättre än dagen innan. Även han backar utan hinder in i parkeringsfickan. En viss osäkerhet märks men föraren förklarar att dagen innan var första gången han bekantade sig med lastbilstypen. George Badra

berättar att en förare skrämde honom rejält dagen innan. Han rekommenderas inte för yrket.

Både George Badra och Jimmy Kroon, som håller i valideringsarbetet för Bräcke gymnasiums del, saknar framförhållning i pilotprojektet.

–Det hade varit bra att veta vilka språkgrupper som skulle komma hit. Då hade vi kunnat förbereda bättre med tolkar. Och med den variation i förkunskaper som de sökande uppvisar skulle det vara full-

ständig omöjligt att göra valideringen med bara en lärare, säger Jimmy Kroon. Vi har klarat oss någorlunda i och med att George kan arabiska.

–En stor del av tiden har vi fått ägna oss åt att översätta vad de svenska vägmärkena betyder till olika språk. Det tar sin tid.

–**Det är verkligen inte** lätt med språket. Tänk dig själv, när man knappt kan göra sig förstådd på svenska, hur man uppfattar följande: ”När bör man inte köra

på väggen?” Det är inte så lätt, du!

I Göteborg har det inte funnits möjlighet att låta de sökande genomgå validering på företaget.

–Med bättre framförhållning hade vi kunnat gå ut till åkeriföretag som har personal som talar samma språk som de sökande kan, säger Jimmy Kroon.

–Vår profession är att göra en så bra bedömning som möjligt. Men för det behöver vi tid för att tala med de sökande.

KUNDE FÅTT HETA VALIDERING TILL 7 000!

Bakgrunden till TYAs engagemang i valideringsfrågor är den stora bristen på utbildade yrkesförare. För TYAs del kunde det nu avslutade pilotprojektet gärna fått heta Validering till 7000!

Det finns cirka 114 000 lastbilsförare i Sverige idag, men de behöver bli 7000 fler bara under de kommande tolv månaderna. Uppgifterna har framkommit i TYAs Arbetskraftsbarometer 2007.

Nära fyra av tio åkerier säger att de kommer att anställa lastbilsförare under denna period. Utökad verksamhet är den främsta anledningen till suget efter arbetskraft. Samtidigt säger sig fyra av tio åkerier ha svårigheter att hitta lämpliga lastbilsförare. För att möta behovet krävs det följaktligen fler utbildningsplatser.

TYA ser mycket positivt på det pilotprojekt som genomförts. Den metod som använts är utvecklad av TYA genom stöd av Valideringsdelegationen.

Sammanlagt har 63 lastbilsförare och 2 truckförare validerats. Inom lastbilsförarområdet: Jämt-

land 12, Stockholms län 18, Skåne 26 och Västra Götaland 7. Inom truckförarområdet: en i Stockholm och en i Västra Götaland.

Pilotprojektet har gett TYA, arbetsförmedlingar och utbildningsanordnare ökad insikt och kunskap om möjligheter och problem.

Möjligheterna för många av de utländska förarna att snabbt komma in på den svenska arbetsmarknaden är tyvärr begränsade, skriver TYA i sin slutrapport till Valideringsdelegationen.

I rapporten beskriver TYA några av de svårigheter som utländska lastbilsförare stöter på.

En är språket. En mycket stor andel av de förare som har validerats behöver grundläggande eller kompletterande svenska för invandrare.

En annan svårighet är att de allra flesta behöver en kompletterande arbetsmarknadsutbildning med inriktning mot lastbilsföraryrket.

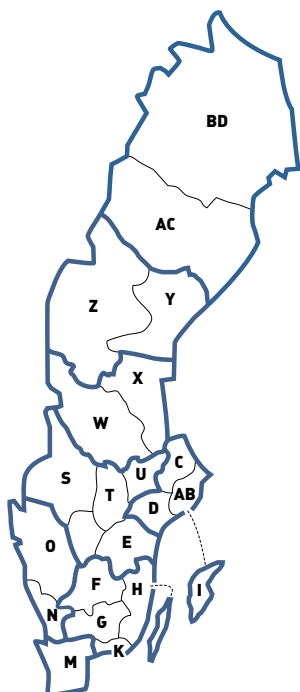
En tredje svårighet är de formalia som gäller körkortskbehörigheterna.

TYA har förhoppningen att validering ska bli en naturlig del i arbetsmarknadsutbildning och kommunal vuxenutbildning/påbyggnadsutbildning för både svenska och utländska förare.

Det krävs dock en långsiktig strategi för att integrera intresserade utländska lastbilsförare i svenska transportföretag.



TYAs regionala utbildningsråd



TYA har åtta regionala utbildningsråd. Rådets främsta uppgifter är att stärka och förbättra:

- rekryteringen av välutbildade förare till TYA-anslutna företag
- samverkan mellan skola, företag och arbetsförmedling
- fortbildnings- och utvecklingsinsatser för anställda förare

TYA har regionala projektledare som är transportbranschens kontaktpersoner när det gäller yrkesförarutbildning och arbetsplatslärande, APL, i regionerna. Projektledarna arbetar för en eller flera rådsregioner.

För mer information om TYAs regionala utbildningsråd, se www.tya.se, under UTBILDNING.



TYA - TRANSPORTFACKENS YRKES- OCH ARBETSMILJÖNÄMND

ETT SAMARBETSORGAN FÖR ARBETSGIVAR- OCH ARBETSTAGARORGANISATIONER INOM TRANSPORTBRANSCHEN

TYA, Box 1826, 171 26 Solna | **TELEFON:** 08-734 52 00 | **TELEFAX:** 08-734 52 02 **E-POST:** info@tya.se | **HEMSIDA:** www.tya.se

ANSVARIG UTGIVARE: Bill Rehn | **MER INFORMATION** om TYAs regionala utbildningsråd: se www.tya.se eller kontakta

PROJEKTLEDARE Robert Dierks, 08-734 52 42, robert.dierks@tya.se | **ART.NR.** 52 343-H | **UPPLAGA:** 1:1, 1 000 ex