

Notat til sak 1 «Norsk Lokomotivførerforbund rapport om lokomotivføreropplæringen»

Til Lokførerskolens styre

Fra rektor

26. februar 2026

Norsk Lokomotivførerforbund rapport om lokomotivføreropplæringen

Innledning

Norsk Lokomotivførerforbund bestilte i 2025 en rapport om «[Undersøkelse og vurdering av lokomotivføreropplæringen](#)». Rapporten ble levert av TÜV Rheinland/Safetec i juli 2025. 2. september 2025 lanserte Norsk Lokomotivførerforbund rapporten for sektoren. Lokførerskolen og Jernbanedirektoratet deltok og hadde en kort innledning om NLF-rapporten.

I etterkant har Norsk Lokomotivførerforbund, gjennom sitt tidsskrift «Lokomotivmands tidende», nr [4](#) og [5](#) (2025) gjennomgang av rapporten og lanseringen. «I tidsskriftet nr 4/25 framhever Norsk Lokomotivførerforbund at rapporten peker på at «samordningen mellom Lokførerskolen og jernbaneforetakene svekker kvaliteten på lokomotivføreropplæringen»

Samferdselsdepartementet har henvist til rapporten i sitt [tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet](#) (side 8):

«Norsk fagskole for lokomotivførere (Lokførerskolen) er organisert som en del av Jernbanedirektoratet. Skolen har en sentral rolle i å sikre at jernbanesektoren har tilgang til nødvendig og riktig kompetanse. I tertialrapport 1 skal Jernbanedirektoratet redegjøre for hvordan Jernbanedirektoratet har fulgt opp funn i evalueringen av lokomotivføreropplæringen som ble gjennomført av TÜV Rheinland/Safetec på oppdrag fra Norsk lokomotivførerforbund i 2025.»

Norsk fagskole for lokomotivførere anser at dette notatet er et grunnlag for å synliggjøre hvordan Lokførerskolen arbeider med NLF-rapporten.

Norsk Lokomotivførerforbund er en sentral organisasjon for togframføring og rapporten vil kunne hjelpe sektoren til å sette nytt lys på noen områder innen opplæring av lokomotivførere. Norsk Lokomotivførerforbund og fagskolen har felles mål i å gi en nasjonal utdanning og foretaksopplæring av lokomotivførere. Vi har et felles ønske om høy kvalitet.

Gjennomgang av rapporten

NLF-rapporten bygger i stor grad på dokumentasjon fra fagskolen, noe dokumentasjon fra noen foretak og intervjuer av enkeltpersoner som Norsk Lokomotivførerforbund har foreslått. Intervjuobjektene fra skolen ble formidlet av rektor. Manglende datagrunnlag gjør det vanskelig for å sammenligne resultat mellom studieløpene, og utfordrende å sammenligne skolens funn med funn i foretakene.

Lokførerskolen vurderer at det foreligger flere mulige feilkilder i datagrunnlaget som TÜV Rheinland/Safetec har lagt til grunn. Disse forholdene kan etter skolens vurdering ha innvirkning på rapportens vurderinger, konklusjoner og anbefalinger.

De mest sentrale mulige feilkildene kan oppsummeres slik:

- Forslaget om å redusere omfanget av utdanningen fra 90 til 60 fagskolepoeng i 2016/2017 ble i utgangspunktet fremmet av Jernbaneverket (JBV) / Bane NOR og Norsk Lokomotivførerforbund. Styret behandlet og imøtekom forslaget. Begrunnelsen var primært at den lange perioden fra opptak til ferdigstilt lokomotivfører kandidat medførte utfordringer for foretakene når det gjaldt planlegging og ressursdisponering. JBV's førere ble i tillegg trukket ut av produksjon i stort omfang og de fikk lønn under utdanning. Jernbaneverket ønsket derfor å få kandidater raskere inn i ordinært arbeid. I tillegg kan det nevnes at det var private aktører som vurderte å opprette private lokomotivførerutdanninger.
- Norsk fagskole for lokomotivførere har hatt status som fagskole siden 2005. Fagskolen har tidligere vært organisert som en del av Norsk jernbaneskole i Jernbaneverket og senere i Jernbanedirektoratet. I 2019 besluttet Bane NOR og Jernbanedirektoratet å dele virksomheten, slik at kursavdelingen ble overført til Bane NOR under navnet Bane NOR Jernbaneskolen, mens fagskolen fikk navnet Norsk fagskole for lokomotivførere.
- Rapporten benytter KI-verktøyet Copilot til oppsummering av funn, kategorisering og kvantifisering av avvik samt analyser. Det er kjent at Copilot kan generere feilaktige eller ikke-verifiserbare opplysninger. Rapporten redegjør ikke for hvilke kvalitetssikringsmekanismer som er anvendt for å verifisere KI-generert materiale.
- Rapporten viser til ulykkesrapportering fra Statens havarikommisjon, men belyser ikke om hendelsene involverer nyutdannede, ny-sertifiserte eller erfarne lokomotivførere. Manglende differensiering kan påvirke vurderingsgrunnlaget.
- Rapporten viser til Blooms og Simpsons taksonomier som analyseverktøy. Fagskolen benytter taksonomier fastsatt i Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk, utviklet av NOKUT. Det fremgår ikke tydelig hvordan taksonomiene som rapporten viser til, er anvendt eller om de er faglig compatible med gjeldende norsk rammeverk.

- Rapporten henviser til den tidligere NSB-skolen, som ble avviklet i 2004 og var en internopplæringsinstitusjon under NSB. Den redegjør i begrenset grad for de regulatoriske endringene som har funnet sted siden, herunder kravene i førerforskriften (EU-direktivet), som har vesentlig betydning for opplæringens formål og struktur.
- Rapporten omtaler ikke at lokomotivførerutdanningen ikke hadde studiepoeng eller fagskolepoeng før 2012. Fagskolepoeng ble innført i 2012/2013, og fagskolestudiepoeng ble i 2017 gjort compatible med den øvrige høyere utdanningen i Norge.
- Eksamen ved Lokførerskolen ble endret i 2016 etter at NOKUT påpekte svakheter ved den tidligere eksamensordningen i 2012. Før 2017 bestod sluttvurderingen av flere underveisvurderinger som ikke oppfylte kravene til formell eksamen. Eksamensordningen har siden 2016 vært stabil, og det har ikke vært foretatt vesentlige endringer det siste ti-året. Endringene i 2017 var for å ta høyde for en helhetlig utdanning og spare tid i forhold til studieløpet, ved å kutte eksamener.
- Når det gjelder praksisvurdering, ønsker vi å utdype noe. Vurderingen ble kalt «eksamen i tog» fram til 2016. Som en del av endringene etter NOKUTs revisjon i 2012, vurderte bransjen at skolen fortsatt skulle gjennomføre en sluttvurdering i øvelseskjøring. Studentenes rettigheter var blant annet uklare i forhold til vurderingsformen. For å etterkomme krav fra NOKUT ble rammene rundt praksisvurdering lagt tett opp til en eksamensavvikling der skolens lærere kom ut og observerte en tur i turnus og ga bestått / ikke bestått. Når skolen reviderte utdanningen etter bransjens ønske i 2017, var et av prinsippene at gjennomføringsløpet skulle ha færre vurderingsformer som tok tid fra undervisning, samt at sluttvurderingen i utdanningen skulle måle sluttkompetansen. I gjennomføringsløpet var det opp til 11 eksamener. Fordi eksamen i tog var svært tidkrevende, var hele 14 dager av øvelseskjøring 3 satt av til eksamen i tog. Ulempene kan oppsummeres i minst fire punkter:
 - Eksamensavvikling er tidkrevende
 - Eksamensavvikling ga et kort innblikk i studentens turnus. Turenes innhold varierer i stor grad og en tur gir ikke nødvendigvis et godt bilde av studentens kompetanse eller utfordringer
 - Skolen ønsket at eksterne skal vurdere studentenes læringsutbytte, særlig ønskelig med vurdering fra yrkesutøvere i bransjen
 - Stort regelverk iverksettes (begrunnelse, klagerett mv.) – høy risiko for feil i gjennomføringen
- Praksisomfang er ikke redusert. Praksismengden har vært uendret siden 2012. Mellom 2005 og 2016 hadde skolen 2 uker «eksamen i tog» under øvelseskjøring 3, der faglærer kom ut og hjalp kjørelærer i å gi praksisvurdering bestått/ikke bestått.

- I skifteopplæringen ble det avholdt eksamen frem til 2017. Skolen og sektoren anså ordningen lite valid og tidkrevende. Basert på erfaringer fra andre fagskoler og profesjonsstudier ble eksamen erstattet med praksisvurdering utført av praksislærere, med to vurderingsforsøk for å bestå praksis.

Konklusjoner og tiltak

Rapporten utarbeidet av TÜV Rheinland/Safetec fremsetter syv anbefalte tiltak som etter deres vurdering bør følges opp av Norsk Lokomotivførerforbund og øvrige aktører i sektoren.

1. Styrking av kvalitet og struktur i internopplæringen

Tiltaket retter seg primært mot foretakene som mottar lokomotivfører kandidater fra fagskolen. Fagskolen anser det som sentralt at både fagskolen og foretakene benytter enhetlige opplæringsplaner med tydelig definerte læringsmål og krav til oppnådd kompetanse.

Fagskolen er i løpende dialog med foretakene om kvalitet og struktur i overgangen fra grunnopplæring til sertifisering. Det er utarbeidet et eget dokument som redegjør for læringsutbyttet etter gjennomført grunnopplæring, samt hvilke kompetanseområder fagskolen vurderer som særlig relevante i den påfølgende sertifiseringsfasen. Dokumentet bygger på de læringsmål som følger av førerforskriften.

2. Forbedre samhandlingen mellom fagskole og foretak og revider læringsutbyttebeskrivelser

Fagskolen deler rapportens vurdering om at et velfungerende samspill mellom utdanningsinstitusjonen og jernbaneforetakene er avgjørende for å sikre en helhetlig og kvalitativt god opplæring av lokomotivførere. Da utdanningen ble etablert som fagskole i 2005, var formålet nettopp å legge opplæringen inn i et rammeverk som ivaretar forutsigbarhet, systematisk kvalitetsutvikling og studentrettigheter.

Fagskolen legger til grunn at samhandling er en kontinuerlig prosess. Skolen involverer derfor brukerråd, fagråd, studentrepresentanter, organisasjoner og styret i arbeidet med å videreutvikle samarbeidet.

Fagskolen, foretakene og studentene har over flere år arbeidet aktivt med forbedringstiltak. I 2025 ble det etablert en arbeidsgruppe bestående av representanter fra foretak, organisasjoner og studenter, som systematisk har vurdert opptaksprosessen. Det er fagskolens erfaring at foretakene og organisasjonene per i dag i større grad anerkjenner at fagskolen er bundet av lov- og forskriftsfestede rammer, og at dette bidrar til å styrke kvaliteten i utdanningen.

Som ledd i utviklingen av samlingsbasert utdanningstilbud har fagskolen hatt dialog med en rekke foretak og interesseorganisasjoner for å tydeliggjøre hvilket læringsutbytte en lokomotivfører kandidat oppnår – både ved samlingsbasert og stedbunden utdanning – samt hvilke krav foretakene må ivareta for å kunne sertifisere kandidaten innen rett kjøretøy-, infrastruktur- og strekningskompetanse. Fagskolen opplever at flere foretak har etablert gode interne systemer og opplæringsplaner som understøtter dette. Slik dialog vurderes å ha en klar samhandlingsfremmende effekt.

Rapporten reiser spørsmål om fagskolen bør ha et utvidet ansvar for læringsutbytte frem til sertifisering. Fagskolen vil kunne ivareta dette dersom sektoren og jernbanemyndighetene fremmer å forlenge studieløpet til for eksempel 1,5 eller 2 år. (90 eller 120 studiepoeng)

Læringsutbyttebeskrivelsene er fastsatt i samsvar med kravene i NOKUTs regelverk og Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk, og er forankret i læringsmålene som følger av førerforskriften. Beskrivelsene ble utarbeidet i samarbeid med bransjen i 2015/2016, og har senere blitt revidert gjennom behandling i brukerråd og fagråd.

Den forventede arbeidsmengde for studenten er fastsatt til 60 studiepoeng. Det er en avtale mellom fagskole og student, og en plikt skolen har og rettighet studenten har. Innenfor denne rammen må fagskolen, i samarbeid med sektoren, fortløpende prioritere hvilke kompetanseområder som skal vektlegges, samt ressursbruken knyttet til disse. Kontinuerlig teknologisk utvikling innen materiell, infrastruktur og regelverk, samt endringer i samfunnsmessige forventninger og studentenes forutsetninger, gjør det nødvendig at fagskolen oppdaterer og videreutvikler innholdet i utdanningen.

Fagskolen vurderer at utdanningen er relevant, noe som underbygges av søkertall, gjennomføringsgrad og evalueringer. Blant annet viser tilbakemeldinger fra kjørelærere (om lag 200 svar i 2025) svært positive vurderinger knyttet til øvelseskjøringens relevans og samarbeidet mellom kjørelærere og fagskolens lærere. Skolen opplever at intervjuobjektene fra rapporten som er kjørelærere ikke er i samsvar med de tilbakemeldinger skolen har fått i sine evalueringer.

Grensesnittet mellom grunnopplæring og sertifiseringsopplæring vil fortsatt være et sentralt element i kvalitetssikringen av det totale utdanningsløpet. Fagskolen vil derfor videreføre og styrke dialogen med foretakene for å sikre best mulig overgang mellom disse to opplæringsnivåene.

3. Vurder innføring av supplerende seleksjonskriterier ved opptak til fagskolen

Fagskolen har historisk foretatt nødvendige justeringer av opptakskriteriene basert på innspill fra bransjen, og vil også fremover vurdere slike tilpasninger innenfor gjeldende lover og forskrifter. Opptaksprosessen er en formell prosess som bygger på dokumentert kompetanse og kvalifikasjoner. Lov- og forskriftsverk fastsetter hvilke kriterier fagskolen

kan og skal vurdere, på samme måte som regelverket regulerer hvilke opplysninger en arbeidsgiver lovlig kan innhente i en ansettelsesprosess.

Avslag på opptak — enten basert på manglende kvalifikasjoner eller testresultater (helse og intervju) — skal alltid vurderes opp mot relevante krav til yrkesutøvelsen. Fagskolen legger til grunn at det ikke finnes en “drømmekandidat” for den ideelle allmenne lokomotivfører. Det avgjørende er at kriteriene som vurderes, er saklige, relevante og knyttet til faktiske krav i yrket, enten som arbeidsmaskinfører, godstogfører eller persontogfører e.a.

I 2025 ba fagskolen sektoren identifisere hvilke egenskaper som kjennetegner den best mulige kandidaten. Fem kompetanseområder ble fremhevet som særlig relevante ved både opptak og gjennomføring: simultankapasitet, kommunikasjon og språk, konsentrasjon og fokus, teoretisk og praktisk forståelse samt personlige egenskaper.

NLF-rapporten peker på at vurdering av motivasjon og holdninger fremstår som lite presist definert i intervjuene. Skolen deler vurderingen av at dette er et krevende fagområde, og at slike vurderinger må utøves med særlig aktsomhet og etterprøvnbarhet. Skolen har derfor fra 2012 latt profesjonelle gjennomføre slike intervjuer, der skolen har gjort intervjubestillingen og helseundersøkelsene bedre og mer presis i forhold til yrkesutøvelsen.

Våren 2025 etablerte fagskolen, i samarbeid med brukerrådet, en arbeidsgruppe med representanter fra foretak, studenter og organisasjoner. Formålet har vært å konkretisere hvilke egenskaper som er relevante for yrkesutøvelsen, og hvordan disse best kan vurderes. Arbeidsgruppen vurderer dagens opptakskriterier som gode. Gruppen har også hatt dialog med leverandøren av helsetester for å sikre bedre treffsikkerhet i undersøkelsene, noe leverandøren har fulgt opp. Videre vedtok styret i 2025 innstramminger i krav til norskkompetanse og innføring av arbeidskrav under studiet.

Fagskolen arbeider fortsatt med å utvikle metoder for å synliggjøre og vurdere skikkethet, både før og under studiet. Det er kjent at flere foretak også har betydelig oppmerksomhet på slike vurderinger i sine ansettelsesprosesser.

Det er samtidig viktig å skille mellom:

- hvilke egenskaper som må foreligge hos søker ved opptak til fagskolen
- hvilke kunnskaper og kompetanser utdanninger skal utvikle, og
- hvilke ferdigheter som tilegnes gjennom praksis og erfaring i yrket.

Fagskolen bemerker at sektoren ikke kan basere seg på intern rekruttering alene over tid. Skolen har de siste årene utdannet et betydelig antall lokomotivførere, og dette har bidratt til å kompensere for den store aldersavgangen i yrkesgruppen. Dette har samtidig

bidratt til et generasjonsskifte og et økt mangfold som tilfører sektoren ny kompetanse og erfaring.

4. Styrk instruktørkapasitet og kompetanseoverføring

Rapporten konkluderer at *«Fagskolen har begrenset tilgang til instruktører og kjørelærere fra jernbanevirksomhetene. Denne knappheten kan relateres til jernbaneforetakenes egne behov og prioriteringer, samt eksisterende insentiver for rekruttering.»*

Lokførerskolen kan ikke uten videre slutte seg til denne vurderingen. Skolen har i dag mer enn 250 tilgjengelige kjørelærere samt tilstrekkelig instruktørkapasitet innen de fagområdene hvor slik kompetanse er nødvendig. Videre har skolen inngått samarbeidsavtaler med over elleve foretak og institusjoner som leverer både instruktører og kjørelærere.

Det er mulig at rapportens konklusjon bygger på informasjonskilder som har lagt vekt på at skolen gjennomfører en relativt begrenset andel øvelseskjøring med lokomotiv og vogn. Sektoren og skolen er godt kjent med at spesielt godsselskapene har hatt utfordringer, de siste årene, med å levere øvelseskjøring for skolen. Dersom dette skal bedres må godsselskapene levere en større andel av øvelseskjøringen.

I de senere årene har fagskolen bevisst gått bort fra ordningen med innleide instruktører i teoriundervisningen. Dette er gjort etter tydelige tilbakemeldinger fra sektoren om at faste lærere i hovedstillinger gir bedre kvalitet og kontinuitet i undervisningen. Skolen vil likevel vurdere om det på sikt kan være hensiktsmessig å benytte innleide spesialister innen særskilte fagområder, for eksempel innen kjøretøy og/eller infrastruktur, der det foreligger et dokumentert behov for særlig ekspertkompetanse.

Instruktører benyttes fortsatt ved praktiske befaringer i og ved spor, samt i skifteopplæringen der det er behov for flere lærere per studentgruppe. Denne bruken er målrettet og knyttet til situasjoner hvor instruktørtetthet er avgjørende for forsvarlig og effektiv opplæring. Fagskolen opplever ikke utfordringer med å rekruttere instruktører.

5. Anvend uavhengige ressurser til å evaluere i forbindelse med øvelseskjøring

NLF-rapporten anbefaler at *«det innføres en ordning med bruk av uavhengige sensorer ved evaluering av øvelseskjøring, med formål å redusere mulige interessekonflikter hos kjørelærerne og sikre at vurderingen baseres utelukkende på formelle kriterier.»*

Fagskolen har kommentert over «under mulige feilkilder» hvordan vi forstår at begrepet «eksamen i tog» har oppstått, endret og forstått. Det er mulig at noen kjørelærere oppfattet faglærere som sensor da skolen gjennomførte «eksamen i tog». Det kan ikke utelukkes at en tilsvarende ordning fantes før 2004, den gang opplæringen ble gjennomført av NSB. Siden opprettelsen av fagskolen har sensurering av

lokomotivføreraspiranter i praksis vært tillagt foretakenes sertifiseringsprosess og ikke grunnutdanningen.

Fagskolen har de senere år sett til praksisordninger i andre profesjonsutdanninger. I slike utdanninger er det vanlig at praksisvurderingen utføres av faglærere eller fagarbeidere som følger studenten i praksisfeltet. En tilsvarende modell er anvendt ved Lokførerskolen. Skolen er opptatt at det er en nærhet til bransjen og yrkesutøvelsen. Faste faglærere bistår kjørelærere og studenter som ber om veiledning, og foretar rådgivende oppfølging gjennom besøk på stasjoneringsteder, deltakelse i togframføringen og i dialog med både studenter og kjørelærere under øvelseskjøring. Skolen anser det som et viktig prinsipp at det er erfarne yrkesutøvere som vurderer praksis.

Dersom sektoren og organisasjonene ønsker at fagskolen skal etablere en formell sensurordning for øvelseskjøring, kan dette utvikles. En slik ordning vil forutsette at enkelte kjørelærere gis særskilt sensorkompetanse i tråd med fagskolens regelverk. Fagskolen vil samtidig presisere at en slik ordning vil kreve utvidet øvelseskjøringstid, ettersom utdanning og eksamen må holdes klart adskilt i henhold til gjeldende utdanningsregler. Ekstra ressursbruk og ekstra kostnader vil kunne påløpe.

Fagskolen anerkjenner at kjørelærerrollen er krevende. Store deler av lokomotivførerutdanningen foregår i førerrommet, og rollen har utviklet seg i takt med endringer i jernbanesektoren, studentgruppen, utdanningens form og innhold samt samfunnsutviklingen generelt. Fagskolen ønsker derfor et strukturert samarbeid med foretakene og organisasjonene for å videreutvikle kjørelærernes rolle, kompetanse og vurderingspraksis. Etter fagskolens vurdering bør slikt arbeid forankres innen rammene av fagskolens lov- og forskriftsfestede ansvar.

6. Tydeliggjør kravene i regelverk

Lokførerskolen vil innledningsvis si at skolen har i begrenset grad myndighet eller faglig grunnlag for å vurdere hvordan kravene i regelverket bør tydeliggjøres eller endres.

Lokførerskolen har siden 2005 vært en av de første offentlige fagskolene som valgte å legge utdanningen under det formelle regelverket for høyere yrkesfaglig utdanning. Formålet var å sikre kvalitet, transparens og etterprøvbarehet i utdanningen, samt å etablere en utdanning som følger de samme prinsippene for kvalitetssikring som andre fagskoleutdanninger.

Begrepet «fagskole» ble senere innarbeidet som et sentralt element i førerforskriften, for å synliggjøre de styrende kravene som gjelder for opplæring av førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet. Jernbanedirektoratet utarbeidet i 2016 en egen veileder for opplæring av lokomotivførere, som bygger på førerforskriften og øvrige relevante lover og forskrifter.

Rapporten anfører at: «Regelverket bør vurderes med tanke på å redusere tolkingsrommet og sikre mer ensartet kvalitet i opplæring og sertifisering på tvers av foretak.»

Etter fagskolens vurdering er dette et forhold som i hovedsak ligger innenfor foretakenes ansvar, samt under myndighetene som forvalter regelverket – særlig Statens jernbanetilsyn, som fører tilsyn med etterlevelsen av førerforskriften og utdanningens kvalitet.

Dersom foretakene eller relevante myndigheter finner det ønskelig, vil fagskolen gjerne bidra i dialog om hvordan regelverkskrav kan tydeliggjøres eller operasjonaliseres, herunder i lys av eksisterende forskrifter og veiledere fra regelverk-og-retningslinjer og styrende dokumenter for jernbanesektoren.

7. Følg opp med tilsyn

Rapporten anbefaler at: «Statens jernbanetilsyn bør intensivere tilsyn med opplæringskvalitet og sertifiseringsrutiner for å sikre at opplæringsansvaret i foretakene ivaretas i tråd med intensjonene i førerforskriften.»

Lokførerskolen vurderer at denne anbefalingen retter seg mot Statens jernbanetilsyn og i hovedsak gjelder foretakenes ansvar for opplæring og sertifisering, ikke fagskolens utdanningsløp. Lokførerskolens virksomhet er allerede regulert gjennom lov- og forskriftsfestede rammer for høyere yrkesfaglig utdanning og underlagt ekstern kvalitetssikring. Dersom myndigheter ønsker tilsyn av utdanningen, ønsker vi alltid det velkommen. Revisjon gir alltid god læring og vil skape en bedre skole.

Dersom foretakene, organisasjoner og/eller Statens jernbanetilsyn ønsker dialog om hvordan tilsyn kan innrettes eller følges opp på en hensiktsmessig måte, er fagskolen innstilt på å bidra i relevante fora og samarbeidsarenaer.

Forslag til vedtak

Styret tar rektors gjennomgang av Norsk Lokomotivførerforbunds rapport «Undersøkelse og vurdering av lokomotivføreropplæringen» til orientering