

Beslutningsgrunnlag for å forbedre bransjens tilfredshet med lokfører kandidatenes egnethet og skikkethet

Dato 2. desember 2025

Innhold

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Oppsummering | 3 |
| 2. | Innledning | 3 |
| 2.1 | Oppdrag..... | 3 |
| 2.2 | Mål..... | 3 |
| 2.3 | Prinsipielle spørsmål | 4 |
| 3. | Beskrivelse av nåsituasjon..... | 4 |
| 4. | Forventede gevinster | 5 |
| 5. | Tiltak for å realisere ønsket endring | 5 |
| 5.1 | Strengere skikkethetstest ved opptak | 5 |
| 5.2 | Skikkethetsbygging..... | 6 |
| 5.3 | Stramme inn opptakskriterier | 7 |
| 5.4 | Utdanne flere lokomotivkandidater | 8 |
| 5.5 | Intervju av søkere i forbindelse med opptak..... | 8 |
| 5.6 | Informasjon..... | 9 |
| 5.7 | Praksisvurdering..... | 10 |
| 5.8 | Null-alternativ | 11 |
| 6. | Innstilling..... | 13 |
| 7. | Videre prosess..... | 13 |

1. Oppsummering

Denne rapporten samler og vurderer innspill til Lokførerskolen som har som mål å forbedre forutsigbarheten for studentenes egnethet og skikkethet.

Rapporten beskriver 7 tiltak i tillegg til å beskrive et null-alternativ. Avslutningsvis anbefales 2 tiltak til videre prosess.

2. Innledning

2.1 Oppdrag

På brukerrådet i november 2024 stilte bransjen spørsmål ved om lokfører kandidatene de ansetter er vurdert godt nok på områdene egnethet og skikkethet. Bakgrunnen er at foretakene opplever at kandidatene har endret seg, og at dette først og fremst oppleves gjennom personlige egenskaper.

Det ble satt ned en arbeidsgruppe for å undersøke temaet nærmere. Arbeidsgruppen bestod av representanter fra skolen, studentene, leverandør av helseundersøkelser, foretak og arbeidstakerorganisasjoner. I løpet av 2025 har brukerrådets arbeidsgruppe sett på tre hovedtemaer innen opplæring:

- Opptak inkludert statistikk om helsegodkjenning og gjennomføring sammenlignet med opptaksbakgrunn
- Helse- og yrkespsykologisk undersøkelse
- Skolens opplæring og overgangen til sertifisering

Skolen har hentet inn tall og evalueringer fra bransjen og fra kandidater med vitnemål i løpet av 2025. I september 2025 publiserte Safetec en undersøkelse gjennomført på oppdrag fra NLF, der fokus var på endringen i skolens opplæring fra 90 til 60 studiepoeng med virkning fra november 2017, og om denne endringen hadde hatt negativ påvirkning på lokomotivførernes samlede kompetanse.

I tillegg til endringen i skolens opplæringsløp førte fagskoleforskriften til endringer i kvalifikasjonsgrunnlaget og rangering av søkere. Disse endringene fikk konsekvenser for søkere til Lokomotivførerutdanningen i og med at skolen har 10 søkere per studieplass, og antall rangeringspoeng søkere oppnår får stor innflytelse på om de blir tilbudt plass eller ikke. Endringen har ført til at de fleste studentene som blir tilbudt opptak ved skolen er tatt opp på bakgrunn av fagbrev (tabell 4, 5 og 6).

På bakgrunn av dette har skolen undersøkt 7 mulige tiltak for å bedre resultatet av egnethet og skikkethet før, under og etter grunnopplæringen.

2.2 Mål

Samfunns mål – sikker togframføring gjennom god opplæring og effektiv ressursbruk.

Effektmål – berørte grupper

- Søkere – god informasjon om hva som forventes i yrket. Søkerrettigheter er ivaretatt gjennom riktige kriterier for opptak og skikkethetstesting.
- Studenter – er godt egnede og skikket til å søke arbeid som lokførere, vet hva yrket innebærer og hva foretakene forventer. Studentrettigheter og læringsmiljø er ivaretatt gjennom tydelige kriterier for skikkethet.

- Lokførerskolen – får godt kvalifiserte studenter som er skikket til å gjennomføre opplæringen. Har gode verktøy for å følge opp studentenes skikkethet. Effektiv opplæring og høy gjennomføringsprosent for kandidatene.
- Foretak – får mange nok og godt skikkede kandidater til stillinger som lokførere, effektiv internopplæring og lav strykprosent i internopplæringen. Nyansatte lokførere blir effektivt sertifisert, gjør få feil og blir i yrket over lengre tid.

2.3 Prinsipielle spørsmål

Skolen reguleres av regelverk for fagskoler og for jernbane.

- førerforskriften som setter krav til skikkethet og læringsutbytte.
- fagskolelov som regulerer studentrettigheter og skikkethet for visse utdanninger, unntatt medisinsk skikkethet som er regulert i annet regelverk
- fagskoleforskrift som regulerer opptakskrav, rangering av søkere og behandling av skikkethetssaker
- Skolens mandat som fastsetter at skolen skal tilby lokførerutdanning som fagskoleutdanning, som dekker bransjens behov.

3. Beskrivelse av nåsituasjon

Opptakskrav

Lokomotivførerutdanningen ved Norsk fagskole for lokomotivførere skal utdanne lokomotivførere som har gode kunnskaper, ferdigheter og kompetanser som er jernbanespesifikk. I EUs direktiv 2007/59/EF som er utgangspunkt til Førerforskriften (FOR-2009-11-27-1414) framheves fem kjernekompetanser:

1. Forståelse av teknikk og materiell (eks. hva påvirker bremseeffekt)
2. Sikkerhetsoverblick (eks. simultanhandtering under framføring)
3. Robusthet (mental styrke for å håndtere uønskede hendelser)
4. Service (bl.a. kommunikasjon med kunder)
5. Innlæringsevne (oppdatering av nye regler og instruksjoner)

Lokførerskolens opptakskrav reflekterer disse kjernepunktene. Fagskolen ønsker studenter som har grunnleggende kunnskap og kompetanse i teknikk og mekanikk. Lokomotiv er bygget opp av elektriske komponenter og mekaniske deler. Opptakskriteriene til fagskolen er relatert til mekanikkfaget, elektrofag, jernbanefag og/eller en bred realfaglig kompetanse fra videregående skole.

Grunnlaget for å søke opptak ved Lokomotivførerutdanningen bygger på NKRs nivå 4 (Nivå 4 A og B: Fullført videregående opplæring – Fag- og yrkeskompetanse (A) og - Generell studiekompetanse (B)) Kriteriene for opptak legger til grunn at søker har grunnforståelse av teknikk og materiell og god innlæringsevne. I tillegg vil vi legge noe vekt på service og sikkerhetsforståelse. Disse områdene mener fagskolen er dekket ved at skolen tar opp studenter fra NKR nivå 4 A og B som har gitt eleven god innlæringsevne, kombinert med forståelse av teknikk og materiell. Lokførerskolen aksepterer per i dag fagbrevne i tabell 7, og generell studiekompetanse med matematikk R1.

Språk

Det er høye krav til språkforståelse i lokføreryrket. Kommunikasjonen følger strenge formalkrav, og foregår på norsk. Søkere må derfor dokumentere at de behersker norskfaget godt muntlig og skriftlig, enten gjennom fullført og bestått norskfag i videregående skole (tilsvarende 393 timer), norsk for yrkesfag (tilsvarende 112 timer), eller gjennom dokumentert B2 nivå ifølge fagskoleforskriftens § 9. Språkforståelse vil likevel være en del av vurderingen av studentene underveis i opplæringen i form av læremål som skal oppnås i teoriundervisning og praksis. For eksempel har utdanningen læringsutbyttebeskrivelser med ferdigheter innen språk. Studentene må kunne anvende den kommunikasjonsstandarden som er angitt for det nasjonale jernbanenett, og vise at de forstår kommunikasjonsmetodene som benyttes mellom fører og andre involverte funksjoner.

Medisinsk og yrkespsykologisk skikkethet

Norsk fagskole for lokomotivførere er underlagt krav til medisinsk skikkethet og yrkespsykologisk skikkethet. Kravene til å bestå helseundersøkelsen er beskrevet i førerforskriften. Det norske lovverket er det samme som i andre europeiske land. Formålet med disse bestemmelsene er å hindre ulykker i jernbanesektoren.

Søkere til skolen blir kalt inn til en grundig helseundersøkelse med medisinske og psykologiske tester. De som gjennomfører testene på vegne av skolen må være godkjent av Statens jernbanetilsyn. Søkere som består testene, får utstedt en helseattest. Etter at de har bestått testene er de underlagt samme krav som sertifiserte førere.

Under studieløpet vil skolen følge opp skikkethet. Skolens leverandør av helseundersøkelser utfører tilleggsundersøkelser dersom det oppstår tvil om skikkethet ifølge kravene i førerforskriften.

I forarbeidene til fagskoleloven er krav til medisinsk skikkethet som skolen er underlagt etter førerforskriften, ikke omfattet av fagskolelovens bestemmelser. Skolens forskrift har likevel lagt seg tett opp mot fagskolelovens bestemmelser om saksbehandling i skikkethetssaker for å sikre studentrettigheter på best mulig måte.

Stadig flere søkere blir underkjent i skikkethetstesten i forbindelse med opptak (tabell 20) og en økende andel er underkjent i den yrkespsykologiske testen (tabell 21).

Jernbanedirektoratet bestiller antall plasser i november hvert år for påfølgende skoleår. I grunnlaget hentes det inn tall fra foretak, arbeidstakerorganisasjoner og SJT.

Vurdering

Studentene har krav til oppmøte, arbeidskrav og studieprogresjon. Studentene har avsluttende eksamener i teorifag, og praksisvurdering i praksisemnet.

4. Forventede gevinster

Gjennom å gjøre tiltak for å styrke skolens og foretakenes forutsigbarhet om studentenes egnethet og skikkethet, håper skolen å avklare og samkjøre forventningene til berørte grupper. Arbeidet har som mål at foretakene mener skolen leverer gode kandidater, mest mulig effektivt og innenfor skolens rammer.

5. Tiltak for å realisere ønsket endring

5.1 Strengere skikkethetstest ved opptak

Et av tiltakene skolen kan gjennomføre er å stramme inn kriteriene for å få bestått helsetest i forbindelse med opptak. Testene kan strammes inn enten ved å legge til tester, eller ved å stramme inn kriteriene for hva som skal til for å bestå testene.

Prinsipielle spørsmål

Tiltaket reiser prinsipielle spørsmål ved søkerrettigheter opp mot formål med testene. Dersom testene skal underkjenne flere søkere må skolen og foretakene være sikre på at testene fanger opp personlige egenskaper som bidrar til en sikker togframføring, og ikke måler læringsutbytte som studentene skal tilegne seg.

Usikkerhet

Det er usikkert om en innstramming vil føre til ønsket gevinst, spesielt for foretakene. I arbeidsgruppa har det blitt diskutert hvordan testene skal utformes opp mot hvilke egenskaper en drømmekandidat skal ha. Det har vist seg vanskelig å formulere kriterier for drømmekandidaten som egner seg til testing.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|---|---|--|--|
| Negativ effekt ved at det er vanskeligere å komme inn, samt at flere vil bruke opp sine 2 forsøk til å få bestått | Litt positiv effekt ved at de som kommer inn har bestått en strengere test ved opptak | Større utgifter ved gjennomføring av helsetestene fordi strykprosenten vil øke | Usikkert om effekten vil føre til ønsket endring så lenge det ikke er mulig å definere indikatorer ved opptak som vil påvirke egnetheten til ansatte |

5.2 Skikkethetsbygging

Profesjonsutdanninger på universitet og høyskoler har krav til løpende skikkethetsvurdering i studiene. Fagskoler har også bestemmelser om løpende skikkethetsvurdering. I arbeidsgruppa har medlemmene definert kjernekompetanser for en lokomotivfører.

De 5 mest sentrale kompetansene for en lokfører

- 1. Simultankapasitet og prioritering**
Evne til å håndtere flere oppgaver samtidig og prioritere riktig under stress.
- 2. Stressmestring og mental utholdenhet**
Bevare roen og konsentrasjonen over tid, også i monotone eller krevende situasjoner.
- 3. Kommunikasjon og språkferdigheter**
Tydelig og presis kommunikasjon på norsk og engelsk, spesielt i sikkerhetskritiske situasjoner.
- 4. Teoretisk forståelse og praktisk anvendelse**
Forstå regelverk og tekniske systemer, og anvende teori effektivt i praksis.
- 5. Personlige egenskaper og holdninger**
Ansvarsbevisst, pålitelig, serviceinnstilt og samarbeidsvillig med høy sikkerhetsbevissthet.

Lokførerskolen kan ta tak i disse kompetansene som utgangspunkt for en skikkethetsvurdering underveis i utdanningen.

Det er grovt sett to veier for skikkethetsvurdering. Den ene veien kan være å innføre en formell skikkethetsvurdering som beskrevet i fagskoleforskriften. Den andre veien kan være å lage en veiledningsstruktur for dannelse innen yrkesutøvelsen ved hjelp av kompetansene beskrevet av bransjen.

Lokførerskolen bruker allerede i dag ressurser på studentsamtaler og veiledning av studenter som opplever utfordringer underveis i studiet. Det kan kreve mye ressurser fra skolen å lage en struktur for veiledning om skikkethetsbygging, men det kan kreve mindre forberedelse fra fagpersonalet i gjennomføringen av veiledningen.

Effekten av veiledning kan variere og det er ikke usannsynlig at effekten vil være lavere når konsekvensen er mindre. Lokførerskolen har likevel motiverte studenter som har et sterkt ønske om å bli en del av yrkesgruppen. Det kan øke effekten.

Lokførerskolens omdømme kan øke dersom bransjen mener dette er et godt tiltak, og at kandidatenes bevissthet rundt viktige kompetanser øker.

Ivaretaking av studentrettigheter avhenger av konsekvensene. Dersom konsekvensen kan innebære tap av studieplass, er det viktig at studentrettighetene er godt sikret. Dersom konsekvensen først og fremst er økt bevissthet, kan det styrke studentenes muligheter til å gjøre det godt i yrket.

Prinsipielle spørsmål

Fagskoleforskriften beskriver at skikkethetsvurdering skal innføres for utdanninger der yrkesutøvere kan være en risiko for liv og helse, med tanke på barn, unge og sårbare grupper.

Usikkerhet

Det er usikkert om Lokførerskolen kan definere at yrkesutøvelsen faller under fagskoleforskriftens bestemmelser.

Innføring av løpende skikkethetsvurdering vil ikke utestenge søkere fra yrket og utdanningen mer enn maksimalt 2 år.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|---------------------|--|--|---|
| Ingen stor virkning | Potensiell stor virkning. Positivt ved at opplæringen gir god informasjon og oppfølging av hvilke forventninger som ligger til yrkesutøvelsen og i foretakene. Negativt ved at det er store konsekvenser for studenter som vurderes usikkelig. | Styrket systematikk for lærere og veiledere i oppfølging av skikkethet. Systematikken kan føre til økt administrasjon. Skikkethetsvurderinger kan også påvirke gjennomføringsprosenten negativt dersom flere blir veiledet ut av opplæringen og yrket. | Positiv virkning for foretakene med kandidater som har riktige egenskaper for yrkesutøvelsen. |

5.3 Stramme inn opptakskriterier

Lokførerskolen kan stramme inn på opptakskriteriene

- Karakterer i spesielle fag
- Krav til karaktersnitt
- Endre utvalg fagbrev som kvalifiserer

Det er antatt at høye karakterer viser at søkere har evne til å tilegne seg lærestoff og dermed fullføre utdanningen. Undersøkelser skolen har gjort viser at regelverket for tildeling av rangeringspoeng gjør at flere av søkerne som kommer inn har karaktersnitt under 3 (tabell 9). Når vi sammenligner karaktersnitt og rangeringspoeng med stryk på eksamen, er snittet på kandidater med ikke bestått høyt (tabell 16). Gjennomgangen av søkere som er underkjent viser at det er mange søkere med fagbrev innen TIP og SS (tabell 10) utgjør flest underkjente. Undersøkelser av fagbrev innen områdene viser at det er bilskadefaget (TIP) og yrkessjåførfaget (SS) som har flest underkjente (tabell 11 og 12).

Prinsipielle spørsmål

Skolen har undersøkt om det er mulig å sette krav til karaktersnitt. Det bekrefter Samordna opptak at vi kan, men det fordrer at vi har gjort en grundig analyse og har et godt beslutningsgrunnlag.

Samordna opptak har per i dag ikke tilrettelagt for at skolene kan hente ut informasjon om fagbrev og karaktersnitt fra søkermodulen.

I tillegg påpeker Samordna opptak at begrunnelsen må være ekstra god for utdanninger med så høy gjennomføringsprosent som lokomotivførerdanningen.

Usikkerhet

Tallmaterialet er fra 2024 og er litt tynt til å bygge en innstramning i regelverket på.

Skolen må føre statistikk over flere år for å ha et godt grunnlagsmateriale. Det er usikkert om karaktersnitt og krav til karakterer kan forutsi hvem som blir gode yrkesutøvere.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|--|--|---|--|
| Mange søkere vil oppleve negativ virkning ved at det blir vanskeligere å komme | Innstramning av opptakskriteriene vil ha liten virkning på studenter som er tatt | Innstramning av opptakskravene kan føre til færre søkere til opptaket. En positiv | Kan føre til at foretakene får lokomotivførere som er bedre skikket til yrket. |

| | | | |
|----------------|------|---|---|
| inn på skolen. | opp. | virkning kan være at gjennomføringsprosenten kan øke. | Kan føre til at det blir utdannet færre lokførere dersom søkertallene synker dramatisk. |
|----------------|------|---|---|

5.4 Utdanne flere lokomotivkandidater

I dag bestemmes antall studieplasser av Jernbanedirektoratet, basert på en analyse av bransjens behov. Formålet er å utdanne så mange som bransjen trenger, både fra et effektivitetshensyn og av hensyn til kandidatene som velger en utdanning som er rettet mot togframføring og som i mindre grad er generisk. Dersom skolen utdanner flere kandidater, vil foretakene ha flere å velge mellom ved ansettelse, og kan selv få mer innflytelse på hvilke kandidater de velger.

Prinsipielle spørsmål

Det er ingen formelle krav til hvordan antall studieplasser beregnes. Arbeidstakerorganisasjonene har motsatt seg dette tiltaket tidligere, og tiltaket vil kunne møte stor motstand i styret.

Usikkerhet

Den største usikkerheten vil knytte seg til om foretakene har ressurser til å gjennomføre øvelseskjøring for flere studenter dersom antallet øker mye. Effekten av tiltaket er også avhengig av at ansettelsesprosessene i foretakene egner seg til å skille ut kandidatene som egner seg til yrket.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|---|---|---|---|
| En virkning kan være at flere søkere blir tilbudt plass på utdanningen. | Store konsekvenser for studenter som kan risikere å stå uten arbeid i lengre tid, eller ikke få arbeid som lokomotivfører i det hele tatt. Vanskelig å opprettholde kompetansen i perioden de står uten arbeid. | Negativ virkning at utdanningen blir mindre effektiv og økte utgifter til opplæring og administrasjon. Utgiftene vil øke selv om behovet for lokførere i sektoren ikke øker. Kan føre til utfordringer med å få nok søkere til opptak dersom oppfattelsen sprer seg om at studenter ikke er sikret arbeid etter endt utdanning. | Positiv virkning at foretakene har flere søkere å velge mellom ved ansettelser. Kan føre til at det blir utdannet færre lokførere dersom søkertallene synker dramatisk. Vanskelig for foretakene å utnytte beholdningen i markedet ettersom de selv må ta høyde for at noen kandidater har gått lenge før ansettelse, og det vil føre til utfordringer / forlenget internopplæring. |

5.5 Intervju av søkere i forbindelse med opptak

Intervju av søkere har blitt spilt inn flere ganger som et mulig tiltak for å sikre studentenes motivasjon og skikkethet. Fram til 2011 ble søkere intervjuet av medlemmer i opptaksnemnda, som på det tidspunktet bestod av sertifiserte lokførere. Intervjumalene bestod av en blanding av faglig spørsmål, spørsmål om motivasjon og egnethet. I forbindelse med innføringen av førerforskriften i 2012 ble intervjuet overført til skolens leverandør av helsetester, og utføres av en psykolog. Intervjuet skal ifølge førerforskriften undersøke om søkeren er egnet til å utføre arbeidet og kan ligne et ansettelsesintervju. Etter at Falck helse vant anbudet, har de justert intervjuet fordi de vurderte det slik at informasjonen de

fikk fra søkerne ikke var valid, at søkerne lett kunne forestille seg og svare det de forstod var ønsket av intervjueren.

Skolen har flere ganger fanget opp at intervjuet som ble gjennomført av opptaksnemnda er etterspurt, og at mange lokførere mener det var en god måte å undersøke egnethet på.

Prinsipielle spørsmål

Søkerne skal behandles rettferdig i opptaket. Dersom intervju skal brukes i fagskoleopptak, må det utarbeides kriterier for gjennomføring og rangering av resultatet. En ordning tilsvarende intervju av opptaksnemnda vil ikke ha rett til å undersøke for eksempel sykdomshistorie eller tidligere / nåværende diagnoser.

Dersom det skal gis rangeringspoeng i forbindelse med et opptaksintervju, vil alle kvalifiserte søkere måtte få tilbud om å gjennomføre intervjuet.

Usikkerhet

Lokomotivførerutdanningen mottar i dag 1500 søkere, hvorav ca. 1200 er kvalifiserte. Et intervju med opptaksnemnda vil være ressurskrevende, og må derfor i høy grad være treffsikkert.

Utvelgelsen av hvem som skal gjennomføre intervjuene vil ha stor betydning. Dersom det er sertifiserte lokførere uten andre kvalifikasjoner, vil utkomme av intervjuene være svært usikkert. For eksempel er det et spørsmål om hvordan skolen skal ivareta mangfold ved opptak dersom kriteriene for egnethet ikke er stramme nok. Dersom det er personer som har erfaring med ansettelser, vil kanskje utkomme være litt bedre, men de vil da ha erfaring med ansettelsesintervju som vil skille seg fra et intervju til opptak i en fagskole. Disse personene vil også møte de samme kandidatene i en senere intervjusituasjon ved ansettelse.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|---|--|--|--|
| Ressurskrevende søknadsprosess dersom søkere må stille til intervju i tillegg til helseundersøkelse. Usikkerhet rundt ivaretaking av rettigheter. | Ingen stor virkning etter opptak til skolen. | Potensielt veldig ressurskrevende organisering av opptak. Usikkerhet rundt effekt. | Potensielt veldig ressurskrevende organisering av opptak. Usikkerhet rundt effekt. |

5.6 Informasjon

I bransjerådet ble det stilt spørsmål ved om studentene har god nok informasjon om hvilke forventninger foretakene har til egnethet og egenskaper hos en lokfører. Ved å styrke informasjon til søkere og studenter om hva foretakene forventer, kan skolen og foretakene påvirke egnethet. Informasjonen kan sendes ut ved søknad, før oppstart og underveis. Foretakene kan inviteres til egne informasjonsdager der de forteller om sine forventninger til kandidatene. Lokførerskolen kan bruke informasjonen til å referere til i studentsamtaler og tilbakemeldinger på studentenes arbeid.

Prinsipielle spørsmål

Det er ingen utfordringer knyttet til regelverk. Det vil ikke gi noen formelle virkninger for søkere eller studenter.

Usikkerhet

Som med alt informasjonsarbeid er det knyttet usikkerhet til hvor effektivt det vil være.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|--|--|---|--|
| Ingen stor virkning utover at søkere er mer klar over hva som forventes i yrket. | Positiv virkning for studenter som får tydelig informasjon om hva som forventes av | Noe administrasjon og utvikling av materiell. Felles forståelse og tydeliggjøring av krav til | Kan gi noen administrative utgifter til organisering og oppmøte på skolen. |

| | | | |
|--|-----------------------|--|---|
| | dem i yrkesutøvelsen. | yrkesutøvelsen kan styrke skolens tilbakemeldinger til studentene. | Kan gi positiv virkning dersom informasjonen bidrar til kandidater som er bevisst foretakenes ønsker. |
|--|-----------------------|--|---|

5.7 Praksisvurdering

I dag gjennomføres praksisvurdering ved avslutning av delemnene skifting og øvelseskjøring. Det er kjørelærer eller **instruktør** / veileder som gjennomfører praksisvurderingen. Lokførerutdanningen er en praktisk utdanning der togframføring er sentralt i yrkesutøvelsen og i vurderingen. Øvelseskjøring utgjør en stor del av utdanningen, med over 16 uker der studentene følger en kjørelærer i turnus. Skolen følger opp studenter og kjørelærere underveis i øvelseskjøringen, med spesielt fokus på studenter som trenger mer oppfølging, eller kjørelærere som trenger støtte til vurdering.

Lokførerskolen har mottatt innspill fra kjørelærere og fra bransjen at noen opplever vurderingssituasjonen som krevende, og at resultatet kan være at kandidater blir godkjent uten å ha oppnådd fastsatt læringsutbytte. I foretakenes egen sertifiseringsordning kommer en sensor ut for å vurdere aspirantens ferdigheter. Bransjen har oppfordret skolen til å undersøke alternative måter å gjennomføre praksisvurderingen på. Bransjen har også gitt skolen tilbakemelding om at kjørelærerne trenger mer kompetanse i å gi tilbakemeldinger og vurderinger.

Praksisvurdering kan styrkes hovedsakelig på to måter. Den ene veien er å innføre en form for sensorordning for delemnene praksis og øvelseskjøring der praksisvurderingen er en type eksamen. Den andre veien er å beholde vurderingsformen, men styrke instruktørens og kjørelærernes kompetanse i vurdering.

Prinsipielle spørsmål

Det er ingen formelle rammer som hindrer skolen i å organisere og gjennomføre praksisvurdering på en annen måte. Prinsippet om lik og rettferdig behandling av studentene må være i fokus.

Gjennomføringen har noen praktiske følger. Dersom praksisvurdering skal gjennomføres mer som en eksamen, vil eksamensperioden komme i etterkant av opplæringen for å sikre en lik og rettferdig vurdering av alle studentene. Det vil enten forkorte tiden studentene har til å oppnå læringsutbyttet, eller utvide den samlede tiden til praksis.

Dersom kjørelærerne skal få mer kompetanse og opplæring for å gjennomføre praksisvurdering, må skolen omstrukturere kjørelæreropplæringen, og foretakene må frigi kjørelærere til å gjennomføre opplæringen.

Usikkerhet

Dersom Lokførerskolen innfører sensorordning som ligner foretakenes sertifiseringsvurdering, vil det være en usikkerhet i om sensor får innsikt i studentens kompetanse. Turene i en turnus er ulike og sensor får bare et kort innblikk som kan være mer tilfeldig enn ønskelig. En sensur skal være objektiv og sikre studentrettighetene, og det vil være begrenset hvor mye informasjon kjørelæreren kan dele med sensor om studentenes kompetanse.

Det er også usikkert hvem som skal kunne ha sensorrollen for praksis. Sensor skal helst være ekstern, og det vil være usikkert hva som kan regnes som eksternt i denne situasjonen. Skolens kontaktlærere kjenner studentene godt og bør ikke utøve en slik sensorrolle. Sensorer fra samme foretak som kjørelæreren kan også regnes å være intern og dermed heller ikke ønskelig. Kjørelærere i samme foretak kan ha hatt med seg studenten i tidligere øvelseskjøringer, og vil da heller ikke være objektiv som sensor.

Dette bringer også inn en annen usikkerhet, nemlig at organiseringen av en slik type sensorordning for praksis vil kreve mye administrasjon og kvalitetssikringssystem i foretakene. Det er variasjon i foretakenes størrelse og tilgang til administrativ støtte, og dermed stor risiko for at dette blir gjennomført ulikt fra foretak til foretak. Dette vil igjen utgjøre en risiko for at studentene får en lik og objektiv vurdering av sine ferdigheter.

Styrke kjørelærernes vurderingskompetanse kan kvalitetssikre vurderingen, men det er usikkerhet knyttet til effekt og om foretak vil kunne frigi kjørelærere til utvidet opplæring.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|-----------------------------|---|---|---|
| Liten eller ingen virkning. | Kan påvirke negativt dersom endringen fører til kortere tid til opplæring eller utvidet øvelseskjøring for å gjennomføre eksamen. Kan også påvirke negativt dersom sensuren ikke ivaretar en lik og objektiv vurdering. Kan påvirke studentene i stor grad dersom administrasjonen av ordningen ikke fungerer. Positiv virkning dersom tiltaket fører til kvalitativt bedre underveis og sluttvurderinger | Kan få konsekvenser for studieløpet (omorganisering). Vil kunne påvirke organiseringen dersom foretakene ikke klarer å organisere sensureringen. Økt kompetansetilbud til kjørelærere vil kreve ressurser, men kan påvirke kvaliteten og omdømmet positivt. | Vil kreve høy administrativ støtte. Vil være stor usikkerhet om effekten vil treffe når det gjelder kandidatenes egnethet siden sensor får et begrenset innblikk i studentens kompetanse. Økt opplæring til kjørelærere vil kunne påvirke ressursbruken, men økt kompetanse kan påvirke internt sertifiseringsprosessen positivt. |

5.8 Null-alternativ

Lokførerskolen leverer gode resultater i antall kandidater og innhold i utdanningen. Utdanningen får svært gode tilbakemeldinger fra studenter og bransje.

Prinsipielle spørsmål

Skolen drives ifølge regelverk beskrevet i punkt 3. Ifølge Lokførerskolens mandat skal skolen levere kompetanse som bransjen trenger. Som beskrevet i punkt 2.1 har skolen fått tilbakemelding i brukerråd og bransjeevaluering at foretakene opplever en endring i kandidatenes egnethet og skikkethet.

Usikkerhet

Skolen har arbeidet sammen med bransjen for å undersøke hva den oppfattede endringen består av. Det er opprettet en arbeidsgruppe for å forsøke å konkretisere bransjens tilbakemeldinger. Det har likevel vært vanskelig å finne hvilke faktorer og egenskaper foretakene mener er sentrale, og påfølgende å beregne effekt av eventuelle tiltak. Noen effekter er krevende å forutsi på grunn av manglende konkretisering, andre effekter er krevende å følge opp fordi ledetiden fra tiltak til virkning er lang.

Safetec-rapporten nevner også at det er krevende å få konkrete tiltak eller vurderinger fra bransjemedlemmer som oppgir at de mener egnetheten dårligere. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til alle endringer ved nå-situasjonen, eller ved å gjøre tiltak.

Fordelingsvirkning

| Søkere | Studenter | Lokførerskolen | Foretak |
|--|--|--|---|
| Vanskelig å komme inn på studiet, stadig økende andel underkjente søkere i | Noen studenter vil ikke kunne fullføre utdanningen på en god måte, og vil stå i fare | Økende utgifter til gjennomføring av helsetest etter hvert som andelen | Økende utgifter til internopplæring, ansettelse og feilansettelser. |

| | | | |
|-------------|---|---|--|
| helsetesten | for ikke å bli ansatt etter endt utdanning. | underkjent fortsetter å øke. Foretak og bransje anser at skolen ikke svarer ut deres behov for kompetanse | |
|-------------|---|---|--|

6. Innstilling

Tiltakene er prioritert etter vurdering av ressursbruk, usikkerhet rundt ønsket effekt, påvirkning på omdømme og innstramning av studentrettigheter.

Høyest mulig poengsum er 20.

Ressursbruk: 5 betyr lav ressursbruk

Effekt: 5 betyr høy effekt

Omdømme; 5 betyr høy positiv påvirkning på omdømmet

Studentrettigheter: 5 betyr lav negativ påvirkning

| | ressursbruk | effekt | omdømme | Student-rettigheter | total |
|---|-------------|--------|---------|---------------------|-----------|
| Skikkethetsbygging | 2 | 3 | 5 | 4 | 14 |
| Praksisvurdering – økt kompetanse | 3 | 3 | 3 | 5 | 14 |
| Praksisvurdering – ny sensurordning | 1 | 3 | 4 | 4 | 12 |
| Informasjon | 5 | 1 | 3 | 5 | 14 |
| Utdanne flere lokomotivkandidater | 1 | 3 | 1 | 2 | 7 |
| Null-alternativ | 3 | 3 | 2 | 5 | 13 |
| Strengere skikkethetstest ved opptak | 1 | 2 | 2 | 3 | 8 |
| Stramme inn opptakskriterier | 4 | 1 | 2 | 2 | 9 |
| Intervju av søkere i forbindelse med opptak | 1 | 1 | 3 | 1 | 6 |

På bakgrunn av vurderingen er tiltakene prioritert som under. Det er 3 tiltak som er vektet høyere enn null-alternativet.

- 5.2 Skikkethetsbygging
- 5.7 Praksisvurdering
- 5.6 Informasjon
- 5.8 *Null-alternativ*
- 5.6 *Informasjon*
- 5.3 *Stramme inn opptakskriterier*
- 5.4 *Utdanne flere lokomotivkandidater*
- 5.1 *Strengere skikkethetstest ved opptak*
- 5.5 *Intervju av søkere i forbindelse med opptak*

7. Videre prosess

Det anbefales å gå videre med 2 tiltak:

Skikkethetsbygging

Lokførerskolen bør sette opp en arbeidsgruppe for å konkretisere skikkethetsvurderingen, og lage en struktur for oppfølging. I arbeidet bør det også inngå informasjon til søkere og studenter.

Arbeidsgruppe skikkethet

Vy Øst

CargoNet

NLF

Student

Studiesjef
Fagsjef praksis

Praksisvurdering

Det anbefales å sette i verk tiltak for å styrke praksisvurdering. I første omgang anbefales det å sette i verk den minst omfattende delen av tiltaket: styrke instruktørers og kjørelæreres veiledning og vurderingskompetanse.

Arbeidsgruppe praksisvurdering
Utviklingsansvarlig
Fagsjef teori
Faglærer