

Transporterhvervets Uddannelser (TUR) EUD udviklingsredegørelser for 2014

Udviklingsredegørelsen omfatter flg. erhvervsuddannelser:

- Vejgodstransport
- Personbefordring
- Lager og terminal
 - Redder
 - Havn
 - Lufthavn
- Togklargøring

Transporterhvervets Uddannelser
 Det faglige udvalg for Vejgodstransport
 September 2013

Udviklingsredegørelse for 2014 for erhvervsuddannelsen til Vejgodstransport

Nøgletal	2010	2011	2012
Igangværende uddannelsesaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	514	589	704
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	440	496	608
Igangværende skolepraktikaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	0	0	0
Elever optaget i skolepraktik i det aktuelle år	0	0	0
Bruttopraktikpladssøgende pr. 31.12 i det aktuelle år	25	52	101
Fuldførte *	415	328	
Fuldførelsesprocent **	82	81	

*) Fuldførte er det antal elever, som i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år har fuldført uddannelsen.

**) Fuldførelsesprocenten er andelen af dem, der begyndte i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år, som forventes at fuldføre deres uddannelse angivet i procent.

Bemærk: Ministeriet har endnu ikke tal for antal fuldførte og fuldførelsesprocent for 2012, og udvalgene bedes selv indsætte tal, i det omfang udvalgene har tallene (evt. skønnede tal).

	2010	2011	2012
Beskæftigelsesfrekvens (inkl. syge/barselfrekvens)***	0,96	0,96	
Videreuddannelsesfrekvens****	0,03		

***) Beskæftigelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2009, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2010, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2011.

****) Videreuddannelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2008, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2009, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2010.

1. Den erhvervmæssige udvikling og udviklingsmulighederne inden for uddannelsens område og tilgrænsende områder

I juni 2012 udkom EU's vismandsrapport om udvikling af det europæiske vejgodstransportmarked¹. Heri peges der specifikt på en række udfordringer for transportindustrien i de kommende år, som alle har relevans for hele transportområdet uddannelser:

Rapporten angiver, at transportbranchen nødvendigvis må tilpasse sig strukturelle ændringer i branchen såvel nationalt som internationalt, møde udfordringer inden for gods- og transportlovgivningen, indgå i en implementering af reglerne for cabotagekørsel, og generelt hvordan branchen kan udvikle sig innovativt således, at der i højere grad bidrages til vækst, produktivitetsstigning og bæredygtig transport. Det angives således, at ”selvom der ikke findes en akut chaufførmangel i den nuværende økonomiske situation, så må det forventes at blive en alvorlig udfordring i fremtiden når væksten stiger og en forholdsvis stor del af chaufførerne trækker sig tilbage fra arbejdsmarkedet.”²

Der peges således på, at transportsektorens image skal hæves for at tiltrække nye medarbejdere. Og der er ingen tvivl om, at erhvervsuddannelserne vil komme til at spille en central rolle i denne sammenhæng.

Vismandsrapporten anfører direkte: “Erhvervets image skal hæves således at det bliver mere attraktivt for en større del af arbejdskraften at søge ind i branchen. Karrieremulighederne skal udvikles, således at man via erhvervsuddannelsesystemet og virksomhedsintern mobilitet kan indtage positioner inden for disponering, transportplanlægning og management”.³

Uddannelsesmuligheder og finansiel understøttelse, i forhold til at tilføre branchen nødvendige kvalifikationer, er afgørende for at sikre ny arbejdskraft til transportbranchen.

Vismandsrapporten har særligt fokus på cabotagereglerne, som i fremtiden bliver et nødvendigt element i uddannelsen af chauffører.⁴

Den danske transportbranche er i meget høj grad påvirket af generelle internationale udviklingstendenser. I 2006 var der ca. 75.000 beskæftigede inden for vejgodstransportområdet. I 2008 var tallet faldet til 67.000.⁵ Ikke desto mindre har tallene fra Danmarks statistik vist, at der inden for de sidste 12 måneder (heri indregnet tallene for 1. kvartal af 2012), er den nationale godsmængde steget med 6 pct., mens den internationale godsmængde er faldet med 3 procent.⁶

Dette betyder således, at godsmængderne ikke bliver mindre, tværtimod. Endvidere er der løbende blevet tilført øgede uddannelses- og kompetencekrav til chaufførerne, som betyder, at behovet for uddannelse ikke er faldet.

Danske lastbiler fragtede 38,7 mio. ton gods i første kvartal 2012, hvoraf hovedparten (94 procent) var ved kørsel i Danmark.⁷ Dette betyder, at danske chauffører ikke i samme udstrækning som tidligere udfører internationale godstransporter. Selv om disse udføres i danskejede lastbiler, så vil chaufførerne ofte være af anden nationalitet end dansk. Dette forhold skaber naturligvis også nye uddannelsesmæssige udfordringer ikke blot i EU-regi, men også i Danmark.

¹ Report of the High Level Group on Development of the EU Road haulage market

² Summary of Report of the High Level Group on the Development of a Single European Transport Area side 2

³ Samme side 2 (recommandations)

⁴ Samme afsnit vedr.: cabotage side 4

⁵ Danmarks Statistik Nøgletal for Transport 2011

⁶ Nyt fra Danmarks Statistik nr. 318

⁷ Samme side 1 nederst

Vejgodstransportområdet er løbende under indflydelse af EU-lovgivning. Inden for de senere år har særligt kravet om ”Grundlæggende Kvalifikationsuddannelse” betydet ændringer i erhvervsuddannelsen på området. I 2013 træder en ny bekendtgørelse om kørekort i kraft, og det er nødvendigt at afvente en vurdering af, om den nye EU-opdeling af kørekort til lastbil kan få indflydelse på uddannelsen. Det faglige udvalg forventer dog ikke, ud fra den aktuelle viden om den kommende bekendtgørelse, at den nye bekendtgørelse vil få afgørende indflydelse på Vejgodstransportuddannelsen.

Inden for lastsikringsområdet, som er et højprofileret fagligt område af stor trafiksikkerhedsmæssig betydning, vil EN 12195-1:2010 som er den nye europæiske standard på området (og dermed også danske standard), blive implementeret i erhvervsuddannelsen. Dels i den praktiske lastsikringsprøve og dels i den teoretiske prøve til ”Grundlæggende kvalifikationsuddannelse”.

Det faglige udvalg følger endvidere nøje forlydende om eventuelle kommende myndighedskrav i forhold til uddannelse til førere af ledsagebiler, der anvendes ved særgodstransporter.

På vejgodsområdet spiller den teknologiske udvikling, specifikt rettet mod transporterens miljømæssige belastninger og energirigtige kørselsmønstre og teknologier, en helt central betydning.

CO2 reducerende teknologi er i hastig udvikling og rent uddannelsesmæssigt, skal elever på vejgodsuddannelsen have dyb viden om området, dets teknologier og anvendelsen af disse. Dette område omfatter: store køretøjers hurtige teknologiske udvikling, flådestyringssystemer og udvikling af GPS systemer, hvilket fortsat og løbende vil skulle tilpasse sig erhvervsuddannelsernes indhold og forløb. Hele denne proces understøttes af regeringens handlingsplan for grøn transport.⁸

Den tidligere omtalte vismandsrapport fra EU⁹ peger på, at lovgivningsmæssige forhold og myndighedskrav i transportbranchen spiller en kolossal rolle for erhvervet, dets konkurrencevilkår samt behov for tilførte kompetencer blandt medarbejderne.

En indsats er nødvendig på en række områder for at opnå høj kvalitet, bæredygtig og energieffektiv vejgodstransport. Innovation kan være en chauffør, som gennem uddannelse på dette område har opnået redskaber til at skabe effektive forbedringer i sektoren gennem både en teknisk og procesrelateret forandringsproces¹⁰.

Der er ingen tvivl om, at netop denne indsats kræver opdaterede og relevante erhvervsuddannelser på vejgodsområdet.

Nogle virksomheder, inden for vejgodstransportområdet, er eksempelvis begyndt at arbejde med optimeringsprocesser/LEAN¹¹, hvorfor der er øget opmærksomhed på udviklingen af virksomhedernes interne strukturer. Det er derfor vigtigt, at faglærte chauffører har indsigt i, viden om samt kan anvende begreber fra hele dette område og dermed indgå i processer, som samlet set og på et bæredygtigt grundlag øger produktivitet og effektive/konkurrencedygtige transportydelse.

⁸ Regerings aftale om en grøn transportpolitik: Aftalen indeholder en række initiativer for at fremme en grøn transportpolitik og nedbringe transportens CO2-udledning.

⁹ Report of the High Level Group on Development of the EU Road haulage market

¹⁰ Summary of Report of the High Level Group on the Development of a Single European Transport Area side 5

¹¹ TUR miniguide om Lean 2012

Det fremtidige behov for faglært arbejdskraft inden for Vejgodstransport vil være stigende. Vejgodstransportområdet bliver, som anført ovenfor, stadig mere komplekst og for at kunne varetage opgaver inden for jobområdet, kræver det stor viden om nyeste teknologier, lovgivning på området m.v. således, at virksomhederne kan klare sig i konkurrencen nationalt og internationalt i fremtiden.

Udviklingen på AMU-området inden for Vejgodstransportområdet hænger nøje sammen med Vejgodstransportuddannelsen. Der er til stadighed behov for at tilpasse begge veje - således at også "ikke faglærte" har mulighed for at få de nødvendige kompetencer, og faglærte har mulighed for at vælge nye mål inden for AMU som led i deres uddannelser.

Den internationale lastbiltrafik på Danmarks grænseovergange fortsatte i årets første kvartal den stigende tendens, som har været kendetegnende i de seneste tre år. I årets første kvartal kørte der i gennemsnit 4.810 lastbiler ind i Danmark i døgnet. I samme kvartal 2010 var tallet 4.264. Det svarer til en vækst i den grænseoverskridende lastbiltrafik på 12,6 procent over de tre år.

Tallene er godt nyt for den danske udenrigshandel, da trafikken med lastbiler på grænserne udgør en stærk indikator for dansk import og eksport i forhold til de vigtige nærmarkeder. Der er dog stadig et stykke op til rekorden fra 2. kvartal 2008, hvor 5.104 lastbiler krydsede grænserne i døgnet. Kigger vi nærmere på tallene, så gemmer der sig også godt nyt for de danske vognmænd. Det er nemlig i høj grad danske vognmandsvirksomheder, der står for væksten i grænsetrafikken.

Tilbage i 1. kvartal 2010 var det kun 34 procent af de lastbiler, der kørte over grænsen, der var ejet af danske transportvirksomheder. I 1. kvartal i år var andelen steget til knapt 49 procent, samtidig med at den samlede trafik også steg i perioden. Danskejede biler dækker her over danske transportvirksomheders lastbiler, uanset om de er indregistreret i Danmark eller i udlandet.

Antalsmæssigt svarer det til, at de danskejede lastbiler i grænsetrafikken er steget fra 1.450 i døgnet i 1. kvartal 2010 til 2.342 i 1. kvartal i år. Det betyder, at danske vognmandsvirksomheder har øget deres kørsler på den danske grænse med samlet 61 procent i forhold til 1. kvartal for tre år siden.

I sammenligningen mellem 2010 og indeværende år har de dansk indregistrerede lastbiler øget deres kørsler over grænsen med 18 procent fra 895 grænsepassager i døgnet i 1. kvartal 2010 til 1.053 i år.

Selv om lastbiler med dansk nummerplade er gået frem i grænsetrafikken, er det dog de danskejede lastbiler på udenlandsk nummerplade, der fører an i væksten. I 1. kvartal 2010 kørte der dagligt 596 udenlandske lastbiler med dansk ejerskab over den danske grænse. I første kvartal i år var antallet steget til 1.388.

Hvordan det danske indenrigsmarked for lastbiltransport eventuelt er påvirket af den øgede trafik med udflagede lastbiler er usikkert. De tilgængelige data tyder dog ikke på store forskydninger i indenrigsmarkedet.

Danmarks Statistik melder om en fremgang i det nationale transportarbejde med danske lastbiler på 14,7 procent forrige år og 2,2 procent sidste år. Og dette indikerer, at transportbranchen forventeligt i stigende omfang vil have et øget behov for solide erhvervsuddannelser på vejgodstransportområdet.

Vejgodstransport reguleres i høj grad både nationalt og internationalt af EU- regulativer, og dette har til stadighed indflydelse på uddannelsen. Det være sig inden for transport af farligt gods, transport af levende dyr, transport af affald, særtransporter og andre specifikke former for transport. Herunder

kommer der løbende nye regler for bæredygtig- og miljørigtig kørsel, lastsikring og øvrige sikkerhedsbestemmelser.

Den teknologiske udvikling inden for vejtransport går mere og mere i retning af registrering og dokumentation via computere, tablets og Smartphones. En chauffør kan have brug for apps og skal ofte kunne navigere i forskellige typer af programmer, som kan give informationer. Samtidig skal chaufføren afgive og indtaste informationer til registrering af forskellige typer af data. Der kan i visse tilfælde også være tale om, at chaufførerne skal tage elektroniske billeder, som skal lagres i it-programmer. Dette sker i dag inden for f.eks. renovationsområdet.

Årstal	2010	2011	2012
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	440	496	608

Det fremtidige behov for faglært arbejdskraft indenfor uddannelsens område skønnes at være stigende, idet stadig flere virksomheder satser på at konkurrere på kvaliteten af transporten. Antallet af indgåede uddannelsesaftaler viser også, at flere og flere virksomheder vælger at satse på faglærte chauffører, som har en bred vifte af kvalifikationer på et højt niveau.

2. Behov for nyetablering af uddannelse

Der er ikke behov for en nyetablering af uddannelsen.

3. Behov for omlægning/revision af uddannelsen

I et overordnet perspektiv anser det faglige udvalg det for meget vigtigt, at der foretages en nøje gennemgang og forventelig revision af en lang række fagmål i vejgodstransportuddannelsen. Dette med henblik på at sikre, at vejgodstransportsuddannelsen er på niveau med de kompetencekrav, som chaufførerne mødes med under udførelsen af jobbet, og som samtidig cementerer det faglige niveau på et højt kvalitativt niveau, imødekommende en forventning om at også uddannelse kan bidrage til øget produktivitet.

Udvalget har nedsat 5 arbejdsgrupper, som i øjeblikket arbejder med specialerne:

- Godschauffør
- Tankbilchauffør
- Renovationschauffør
- Kranfører
- Flyttechauffør

Som anført under pkt. 1, vil der blive behov for nyudvikling og revision af allerede eksisterende fag samt forventeligt nye fag som målrettes temaer inden for miljø, energirigtig kørsel m.m., optimering af processer (lean), produktivitet og innovation samt ny teknologi. Dette vil givetvis betyde en tilknytning af nye valgfrie specialefag, afkobling af valgfrie specialefag samt evt. ændring af strukturen i de enkelte specialer. Derudover vil der givetvis blive behov for en hævnning af det faglige niveau på en række områder.

4. Behov for nedlæggelse af uddannelsen

Der er ikke behov for nedlæggelse af uddannelse.

5. Den løbende kvalitetsudvikling og kvalitetssikring af uddannelsens ordinære praktik og skolepraktik

Branchen har megen fokus på uddannelsens praktikdel og har prioriteret kvalitetssikring af denne højt. Derfor er der udviklet styringsværktøjer, som har til hensigt at sikre, at praktikmålene er synlige for virksomheder og elever, således at eleverne når uddannelsens praktikmål.

Der er ikke skolepraktik i uddannelsen.

6. Opfølgning på sidste års udviklingsredegørelse

Der er foretaget tilpasninger og mindre revisioner ift. sidste års udviklingsredegørelse i løbet af 2012 og 2013.

7. Opfølgning på de centrale analyse- og prognoseprojekter offentliggjort 2013

Udvalget har bemærket, at CAP projekterne offentliggjort 2013 primært drejer sig om enkelte udvalgte specifikke fagområder, dog med udblik til generelle problemstillinger, som også har transportområdets bevågenhed.

Konklusioner og anbefalinger fra CAP-projekt "Det Blå Danmark" - *arbejdskraft-, kompetence- og uddannelsesbehov*" omfatter fokus på temaer, som indgår i transportbranchens løbende udvikling og overvågning af EUD-uddannelsesforløb på alle transportfaglige områder. Der er her tale om særlig interesse i forhold til internationalisering, miljø og LEAN-processer.

Udvalget finder endvidere, at en række konklusioner og anbefalinger i CAP-projekt "*Bæredygtig vækst i industrien*" giver indsigter, som tydeligvis kan overføres til transportbranchens bestræbelser i forhold til uddannelse i energirigtige og bæredygtige tiltag.

Ligeledes omfatter CAP-projekt "*Kompetencer til social innovation*" elementer, som i sit regulære indhold er dybt overensstemmende med mange transportarbejders interaktion med andre mennesker og kunde grupper.

8. Trin i uddannelsen

Uddannelsen er etableret med tre trin, hvilket har vist sig at fungere efter hensigten og samtidig givet mulighed for, at et reelt eksisterende uddannelsesbehov har kunnet indfries.

9. Handlingsplan for tilvejebringelse af praktikpladser

En konkret og tidsfæstet angivelse af de handlinger udvalget vil iværksætte i forhold til de opgaver, som er fastsat i erhvervsuddannelseslovens § 43, stk. 2.

Udvalget fremlægger flg. konkrete og tidsfæstede plan for tilvejebringelse af praktikpladser m.v.:

August 2013 til december 2013: Iværksættelse af elektronisk virksomhedsgodkendelsessystem inden for lager- og terminalområdet samt personbefordringsområdet. Vejsgodstransportområdet har fået etableret elektronisk virksomhedsgodkendelse i foråret 2013. Dette system sikrer en meget effektiv og brugervenlig sagsbehandling og betyder, at virksomhederne inden for meget kort tid opnår deres godkendelser.

Oktober 2013 til januar 2014: Der gennemføres analyse af elevmålgruppens uddannelsesbehov og forventninger til arbejdet inden for transportområdet. Tillige interviewes en række oplæringsansvarlige i virksomhederne (40 interviews samt feltstudier) med henblik på at få indsigt i virksomhedernes behov for styrings- og hjælperedskaber i forbindelse med praktikforløb.

Februar 2014 til juni 2014: Ovennævnte analyse forventes at blive udmøntet i konkrete kommunikative værktøjer til kommende elever og virksomheder, som skal varetage praktikforløb.

September 2013 til februar 2014: TUR har modtaget en AUB bevilling, til i samarbejde med 5 udvalgte transportskoler at gennemføre en konkret kampagne i forhold til øgningen af praktikpladser indeholdende trin 3 i TURs erhvervsuddannelser.

September 2013 til september 2014: TUR afsætter tillige betragtelige midler til sikring af løbende information til virksomhederne om rammer, vilkår og bonusordninger ved ansættelse af lærlinge. Dette sker gennem www.tur.dk, der dagligt opdateres, gennem nyhedsbreve, der videreformidler relevant viden om praktikpladser, herunder beretninger om succesrige uddannelsesforløb fortalt af lærlinge og/eller virksomhedsledere. TUR leverer løbende artikler til aviser og fagblade omkring erhvervsuddannelserne inden for transportområdet.

TUR har i samarbejde med en række brancheorganisationer etableret et særligt internetforum (www.meritvejen.dk) med information til virksomhederne om meritvejen, som i løbet af hele 2013 og 2014 løbende vil blive opdateret og vedligeholdt.

TUR fortsætter arbejdet med den løbende kvalitetsudvikling ved kontaktmøder med EUD-skolerne, udvikling og revidering af uddannelsesjournaler, - logbøger og faglæreruddannelser.

Efteråret 2013 og foråret 2014: TUR gennemfører i samarbejde med uddannelsesfonden TSU en kampagne blandt folkeskolelærere (9. til 10. klasse), på erhvervsskoler og på virksomheder om brug af computerspillet "Cargo Dynasty", som et centralt værktøj til almen indlæring i transportfaglige emner og til synliggørelse af, hvilke arbejdsopgaver der findes i branchen, samt hvorfor det reelt kan være en god ide at uddanne sig inden for transportområdet. Kampagnen vil synliggøre transportuddannelsernes fordele og indhold samt videreuddannelsesmuligheder.

Oplysninger om det faglige udvalgs konkrete samarbejde med de lokale uddannelsesudvalg om praktikpladsskabelse.

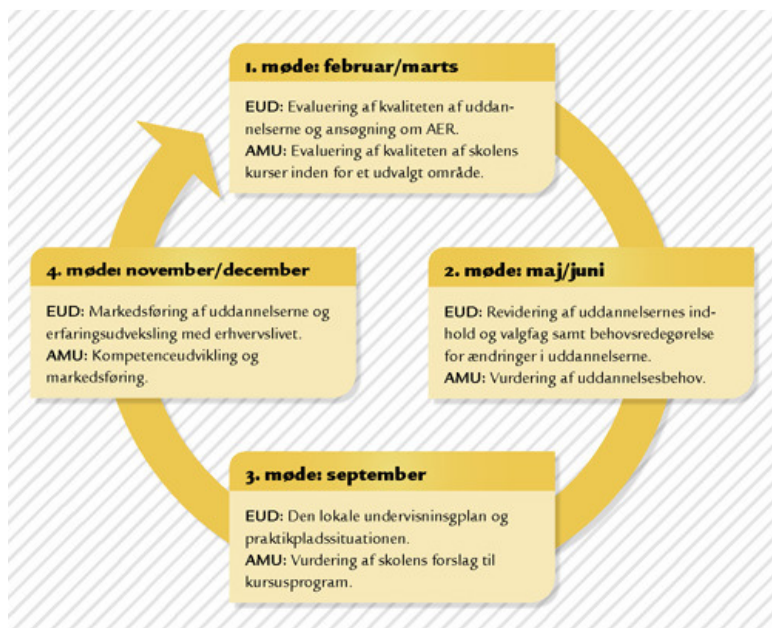
Udvalget samarbejder tæt med de lokale uddannelsesudvalg gennem afholdelse af årlige konferencer og gennem anden direkte dialog samt via et særligt forum for de lokale uddannelsesudvalg på flg. link:

<http://www.tur.dk/luu.aspx>.

Forud for indsendelsen af den årlige udviklingsredegørelse anmoder TUR alle lokale uddannelsesudvalg om at tilkendegive, hvorvidt der er behov for ændringer i erhvervsuddannelserne.

Tillige har TUR udarbejdet et årshjul for de lokale uddannelsesudvalg, som sikrer, at udvalgene igennem hele året arbejder med praktikpladsopsøgning samt kvalitet i den enkelte skoles formidling af erhvervsuddannelserne på transportområdet.

Årshjul for LUU på transportområdet:



Transporterhvervets Uddannelser
 Det faglige udvalg for personbefordringsuddannelsen
 September 2013

Udviklingsredegørelse for 2014 for erhvervsuddannelsen til Personbefordring

Nøgletal	2010	2011	2012
Igangværende uddannelsesaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	295	437	650
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	526	487	948
Igangværende skolepraktikaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	0	0	0
Elever optaget i skolepraktik i det aktuelle år	0	0	0
Bruttopraktikpladssøgende pr. 31.12 i det aktuelle år	0	0	0
Fuldførte *	81	111	
Fuldførelsesprocent **	92	95	

*) Fuldførte er det antal elever, som i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år har fuldført uddannelsen.

**) Fuldførelsesprocenten er andelen af dem, der begyndte i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år, som forventes at fuldføre deres uddannelse angivet i procent.

Bemærk: Ministeriet har endnu ikke tal for antal fuldførte og fuldførelsesprocent for 2012, og udvalgene bedes selv indsatte tal, i det omfang udvalgene har tallene (evt. skønnede tal).

	2010	2011	2012
Beskæftigelsesfrekvens (inkl. syge/barselfrekvens)***	0,97	1,02	
Videreuddannelsesfrekvens****	0,01		

***) Beskæftigelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2009, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2010, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2011.

****) Videreuddannelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2008, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2009, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2010.

1. Den erhvervsmæssige udvikling og udviklingsmulighederne inden for uddannelsens område og tilgrænsende områder

Ifølge Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel 2012 steg de samlede udgifter til busdriften i 2007 fra 5.372,9 mio. kr. til 6.356,3 mio. kr. i 2012. Der skete tillige en vækst i antallet af passagerer med ca. 1,2 procent. Den samlede vækst i antallet af personkilometre på bus, tog og metro udgjorde i 2012 i alt 2,8 procent.¹²

Beskæftigelsen inden for området omfattede:

Rutebusdrift 12.845 personer, turistbusområdet 4320 personer og taxiområdet 10.659 personer.¹³

Herudover er et større antal personer beskæftiget inden for handicapbefordring eller inden for rammerne af flextrafikområdet.

Den kollektive transport udgør et alternativ til privatbilerne og understøtter samtidig omstillingsbestræbelser til grøn transport. Der vil derfor være et krav om løbende udvikling og øgning af kvaliteten og kapaciteten i den kollektive trafik, således at samfundet kan imødekomme den stigende efterspørgsel på transport.

Herunder vil nøglebegreber som høj frekvens, regularitet og punktlighed i persontransporten af mennesker og arbejdskraft betegne nødvendige målsætninger, som efterstræbes i det danske samfund. Kvaliteten og kapaciteten af den kollektive trafik skal styrkes gennem investeringer og kompetenceudvikling af de beskæftigede på området.

Erhvervsuddannelserne inden for personbefordringsområdet dækker to meget forskellige områder:

- By- og rutebusområdet
- Turistbusområdet

Bybus og rutebilområdet er ikke *direkte* påvirket af internationalisering på det operative område, da busser normalt kører i lokalsamfund ført af dansktalende chauffører. Ikke desto mindre bliver den egentlige internationalisering tydelig, når man ser på ejerforholdene i branchen.

Anderledes er det med turistbusområdet, som hovedsageligt kan deles i tre segmenter:

- Et segment består af lokal kørsel med turister, der besøger Danmark. Der kan være tale om kørsel til og fra store krydstogtskibe, eller direkte sightseeing for samme kundegruppe. Her træder de nye rejsemønstre blandt EU-borgere (og andre) positivt igennem, da dette medfører et stigende antal kunder. I denne sammenhæng er der tale om en positiv effekt af internationaliseringen.
- Det andet segment er regulær national turist- og bestillingskørsel, hvor branchen oplever en direkte stagnation.
- Det tredje segment består af international turistbuskørsel i form af kørsel til og fra turistmål i udlandet. Den type kørsel er gået meget tilbage på grund af stor konkurrence fra lavpris flytrafikken. Inden den økonomiske krise var der en stigende efterspørgsel efter rundture med et tema og tilknyttet ekspert til at orientere om seværdigheder undervejs; såkaldte kulturrejser/temarejser, men krisen har presset disse rejser ned i aktivitet.

¹² Trafikstyrelsen: Nøgletal for offentlig buskørsel 2012

¹³ Danmarks Statistik: Nøgletal for transport

Teknologiudviklingen på busområdet virker positivt på branchen i form af hjælpesystemer for chaufføren, som er med til at give passagererne en større komfort og sikkerhed. Primært kan nævnes ESC bremsesystemet samt videoovervågning af bussens omgivelser, som begge er med til at forebygge person- og materielskader.

Omstillingen til grøn transport udgør et kerneindsatsområde for busbranchen.

Der er ikke de mange ændringer i virksomhedernes størrelse og struktur. På bybus- og rutebilområdet har de sidste års udliciteringer fjernet flere mindre og lokale busvognmænd.

Behovet for faglært arbejdskraft er stigende, da stadig flere af de regionale trafikselskaber prioriterer leverandører med mange faglærte chauffører. Det betyder, at mange allerede ansatte buschauffører indgår uddannelsesaftale som voksenlærling med deres arbejdsgivere. Antallet af indgåede uddannelsesaftaler i årene 2010, 2011 og 2012 viser, at der i disse år er indgået et betragteligt antal uddannelsesaftaler. I perioden fra 2011 til 2012 er der sket mere end en fordobling i antallet af indgåede uddannelsesaftaler.

Stigningstakten vil næppe fortsætte i samme omfang i 2013. Den første halvdel af 2013 tyder på en vis tilbagegang i antallet af indgåede uddannelsesaftaler, dog vil tallet for igangværende uddannelsesaftaler fortsat være det højeste nogensinde på området.

Ikke desto mindre må det faglige udvalg konstatere, at det netop igangsatte stop for jobrotationsydelse til bl.a. vokselever har haft en voldsom og negativ effekt på antallet af indgåede uddannelsesaftaler.

Det kan således konstateres, at branchen har fået tilført rigtig mange faglærte medarbejdere, men personaleudskiftningen i branchen er også stor, hvorfor der under alle omstændigheder fortsat vil være betydelig efterspørgsel på uddannelse af flere faglærte medarbejdere i de kommende år.

Som et særtræk ved branchen, med særligt udblik til rutebusområdet, gælder en årelang opmærksomhed på aktuelle og fremtidige rekrutteringsproblemstillinger. Således fremhæver EU vismandsrapporten fra 2012 netop, at andre transportområder kan lære af busselskabernes rekrutteringspraksis:

”... Især blandt potentielle kvindelige chauffører, som på det seneste med stor succes er blevet integreret i rutebus sektoren”¹⁴. Det samme kunne med rette siges om busselskabernes vellykkede processer med integration af indvandre i branchen.

Ikke mindst på baggrund af et alderskrav på 21 år ved begyndelsen af skoleuddannelsen er uddannelsesområdet massivt præget af voksenlærlinge, og der findes næsten ikke ordinære lærlinge i branchen.

Turistbusområdet består fortsat af både mindre og større forretninger, som alle hjælper hinanden ved større kørselsopgaver.

Strukturen på EUD- og AMU-området er under udvikling, således består AMU-området nu af tre selvstændige søjler, som omfatter:

- Bybus- og rutebilchauffør
- Turistbuschauffør
- Taxichauffør/Offentlig Service Trafikchauffør (OST)

¹⁴ Summary of Report of the High Level Group on the Development of a Single European Transport Area side 2

På EUD-området er der én personbefordringsuddannelse med to specialer:

- Bybus- og rutebilchauffør
- Turistbuschauffør

Som det fremgår af de følgende punkter 2 og 3, så ønsker det faglige udvalg at vurdere, om der findes behov for oprettelse af en ny uddannelse for personbefordring i Offentlig Service Trafik (OST) og taxi, som vil bygge på den nye kørekortkategori D1 (mindre busser).

2. Behov for nyetablering af uddannelse

Der er fra visse dele af taxibranchen udtrykt et klart ønske om at få løftet standarden i branchen via en uddannelsesindsats. Ønsket er at få uddannet medarbejderne til et mere fleksibelt arbejdsmarked, hvor chaufførerne skal være parate til at befordre både dansk- og udenlandstalende gæster med et højt internationalt serviceniveau.

Udvalget ønsker at undersøge mulighederne for indfrielse af ovennævnte ønsker og uddannelsesbehov, og samtidig er der fra visse dele af taxibranchen udtrykt et klart ønske om, at det undersøges, om der eventuelt kan og/eller bør etableres en kort selvstændig erhvervsuddannelse.

3. Behov for omlægning/revision af uddannelsen

I et overordnet perspektiv anser det faglige udvalg det for meget vigtigt, at der foretages en nøje gennemgang og forventelig revision af en lang række fagmål i personbefordringsuddannelsen. Dette med henblik på at sikre, at personbefordringsuddannelsen er på niveau med de kompetencekrav, som chaufførerne mødes med under udførelsen af jobbet, og som samtidig cementerer det faglige niveau på et højt kvalitativt niveau imødekomme en forventning om, at også uddannelse kan bidrage til øget produktivitet.

Som allerede adviseret i tidligere udviklingsredegørelser, vil det faglige udvalg undersøge det faglige indhold og de strukturelle rammer for Personbefordringsuddannelsens specialer i fremtiden. Dette skal ske med udblik til brancheområdets tre funktionsområder, hvortil der knytter sig forskellige jobprofiler:

- Taxi og offentlig servicekørsel
- Bybus- og rutebilkørsel
- International turistbuskørsel

Baggrunden for denne undersøgelse er tillige at sikre et hensigtsmæssigt udbud af uddannelser inden for de respektive områder. Således er der allerede på AMU-området gennemført en opdeling mellem bybus/rutebil- og turistbuschaufføruddannelsen, hvilket har bevirket, at der kun er to skoler, som udbyder turistbuschaufføruddannelsen, hvilket modsvares af det mindre antal chauffører (jf. de ovenfor anførte beskæftigelsestal), der findes i dette segment, samt den store forskel der eksisterer på disse to faglige områder.

Det faglige udvalg planlægger at implementere en mentoruddannelse af en uges varighed i både rutebil- og turistbusspecialerne på trin 2. Implementeringen vil være omkostningsneutral, da man anviser kompenserende besparelser på trin 1. Trin 1 bliver således en uge kortere, mens trin 2 tilsvarende bliver længere.

Mentoruddannelsen skal afspejle et nyt kompetencemål, som skal indføres i bekendtgørelsen efter det nuværende punkt 12:

"12a. på baggrund af sin viden om mentorens jobfunktion hjælpe nyansatte ind i job og arbejdsfællesskab, samt vejlede om kompetenceudvikling og relevant lokal efteruddannelse."

Derudover ønskes inddraget en uge grundlæggende psykologi for at støtte op omkring en god uddannelse af mentorer.

Samlet set ønsker det faglige udvalg, at Personbefordringsuddannelsens tre trin fremover får hver sin tydeligt markerede profil efter flg. principper:

Trin 1:

Eleven erhverver kompetencer således, at vedkommende kan udføre et godt og højt kvalificeret chaufførjob med indsigt i både samfundsforhold (nationalt), teknologi, konflikthåndtering og naturligvis nødvendige kørselsfærdigheder, herunder bæredygtig og energirigtig kørsel af bus.

Trin 2:

Eleven erhverver kompetencer på et højere niveau, som indebærer en egentlig mentoruddannelse kombineret med en dybere indsigt i branchen og buserhvervet internationalt set således, at vedkommende kan bidrage til virksomhedens udvikling og produktivitet og samtidig tilføre den uddannede indsigt i forretningsforståelse samt principper for optimering af produktions- og kørselsprocesser (LEAN).

Trin 3:

Eleven kan varetage disponent- og kørselslederopgaver byggende på ikke mindst de bløde kvalifikationer, som erhverves på trin 2, og som udbygges i trin 3 forløbet.

4. Behov for nedlæggelse af uddannelsen

Der er ikke behov for nedlæggelse af uddannelse.

5. Den løbende kvalitetsudvikling og kvalitetssikring af uddannelsens ordinære praktik og skolepraktik

Branchen har meget fokus på uddannelsens praktikdel og har prioriteret kvalitetssikring af denne højt. Derfor er der udviklet styringsværktøjer, som har til hensigt at sikre, at praktikmålene er synlige for virksomheder og elever således, at eleverne når uddannelsens praktikmål.

Der er ikke skolepraktik i uddannelsen.

6. Opfølgning på sidste års udviklingsredegørelse

Opdelingen i to selvstændige bilagsnumre for de to eksisterende specialer er blevet udsat til det kommende år, hvor det kan gennemføres som en samlet løsning for de tre søjler personbefordringsuddannelsen forventes at komme til at bestå af.

7. Opfølgning på de centrale analyse- og prognoseprojekter offentliggjort 2012

Udvalget har bemærket, at CAP projekterne offentliggjort 2013 primært drejer sig om enkelte udvalgs specifikke fagområder, dog med udblik til generelle problemstillinger, som også har transportområdets bevågenhed.

Konklusioner og anbefalinger fra CAP-projekt *"Det Blå Danmark" - arbejdskraft-, kompetence- og uddannelsesbehov* omfatter fokus på temaer, som indgår i transportbranchens løbende udvikling og overvågning af EUD-uddannelsesforløb på alle transportfaglige områder. Der er her tale om særlig interesse i forhold til internationalisering, miljø og LEAN-processer.

Udvalget finder endvidere, at en række konklusioner og anbefalinger i CAP-projekt *"Bæredygtig vækst i industrien"* giver indsigter, som tydeligvis kan overføres til transportbranchens bestræbelser i forhold til uddannelse i energirigtige og bæredygtige tiltag.

Ligeledes omfatter CAP-projekt ”*Kompetencer til social innovation*” elementer, som i sit regulære indhold er dybt overensstemmende med mange transportarbejders interaktion med andre mennesker og kundegrupper.

8. Trin i uddannelsen

De to eksisterende specialer i personbefordringsuddannelsen er opdelt i tre trin, og trinene bruges i praksis af branchen og skolerne.

Den nye personbefordringsuddannelse for mindre personbefordringskøretøjer planlægges som en kort erhvervsuddannelse og vil derfor ikke indeholde trin.

9. Handlingsplan for tilvejebringelse af praktikpladser

Beskrivelse af udvalgets konkrete forventninger til praktikpladsudviklingen for den enkelte uddannelse i 2014 og evt. de følgende et/ to år.

Udvalget forventer et forholdsvis stabilt antal uddannelsesaftaler de nærmeste år.

Personbefordringsbranchen er dog meget speciel derved, at der er en minimums indgangsalder på 21 år jf. kørekortbekendtgørelsen. Derfor optager branchen i praksis ikke ungdomselever. Når skolerne gennemfører en ordinær uddannelse på personbefordringsområdet (uden merit til personer med kørekort D) foregår det udelukkende ved, at en busentreprenør ansætter et helt hold voksne på typisk mindst 25 år, hvorfor der ikke er behov for etablering af yderlige praktikpladser.

Herudover skal der gøres opmærksom på, at stort set alle både rutebus- og turistbusvirksomheder allerede er godkendte praktikpladsvirksomheder, og at de i stort omfang får deres medarbejdere løftet til faglærte medarbejdere.

En konkret og tidsfæstet angivelse af de handlinger udvalget vil iværksætte i forhold til de opgaver, som er fastsat i erhvervsuddannelseslovens § 43, stk. 2.

Udvalget fremlægger flg. konkrete og tidsfæstede plan for tilvejebringelse af praktikpladser m.v.:

August 2013 til december 2013: Iværksættelse af elektronisk virksomhedsgodkendelsessystem inden for lager- og terminalområdet samt personbefordringsområdet. Vejdokumentationsområdet har fået etableret elektronisk virksomhedsgodkendelse i foråret 2013. Dette system sikrer en meget effektiv og brugervenlig sagsbehandling og betyder, at virksomhederne inden for meget kort tid opnår deres godkendelser.

Oktober 2013 til januar 2014: Der gennemføres analyse af elevmålgruppens uddannelsesbehov og forventninger til arbejdet inden for transportområdet. Tillige interviewes en række oplæringsansvarlige i virksomhederne (40 interviews samt feltstudier) med henblik på at få indsigt i virksomhedernes behov for styrings- og hjælperedskaber i forbindelse med praktikforløb.

Februar 2014 til juni 2014: Ovennævnte analyse forventes at blive udmøntet i konkrete kommunikative værktøjer til kommende elever og virksomheder som skal varetage praktikforløb.

September 2013 til februar 2014: TUR har modtaget en AUB bevilling til i samarbejde med 5 udvalgte transportskoler at gennemføre en konkret kampagne i forhold til øgningen af praktikpladser indeholdende alle 3 trin i TURs erhvervsuddannelser.

September 2013 til september 2014: TUR afsætter tillige betragtelige midler til sikring af løbende information til virksomhederne om rammer, vilkår og bonusordninger ved ansættelse af lærlinge. Dette sker gennem www.tur.dk, der dagligt opdateres, gennem nyhedsbreve, der videreformidler relevant viden om praktikpladser, herunder beretninger om succesrige uddannelsesforløb fortalt af lærlinge og/eller virksomhedsledere. TUR leverer løbende artikler til aviser og fagblade omkring erhvervsuddannelserne inden for transportområdet.

TUR har i samarbejde med en række brancheorganisationer etableret et særligt internetforum (www.meritvejen.dk) med information til virksomhederne om meritvejen, som i løbet af hele 2013 og 2014 løbende vil blive opdateret og vedligeholdt.

TUR fortsætter arbejdet med den løbende kvalitetsudvikling ved kontaktmøder med EUD-skolerne, udvikling og revidering af uddannelsesjournaler, - logbøger og faglæreruddannelser.

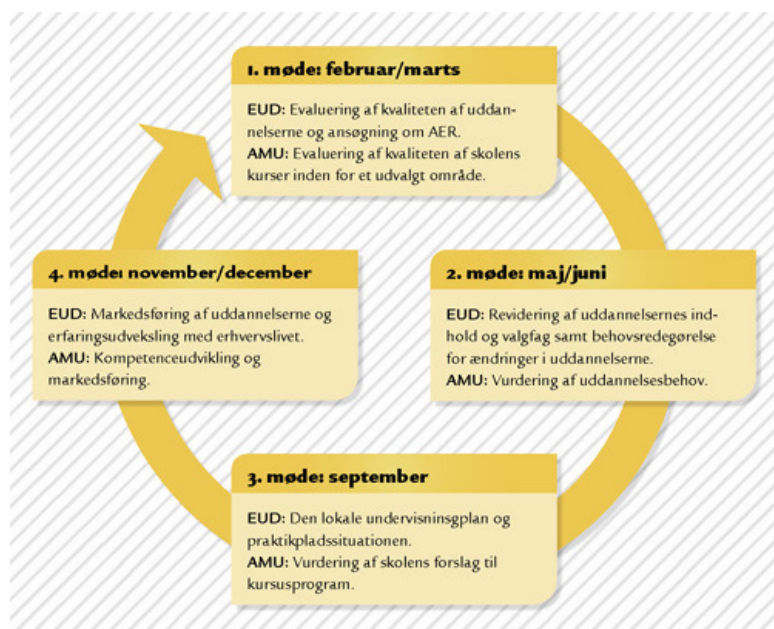
Oplysninger om det faglige udvalgs konkrete samarbejde med de lokale uddannelsesudvalg om praktikpladsskabelse.

Udvalget samarbejder tæt med de lokale uddannelsesudvalg gennem afholdelse af årlige konferencer og gennem anden direkte dialog samt via et særligt forum for de lokale uddannelsesudvalg på flg. link: <http://www.tur.dk/luu.aspx>.

Forud for indsendelsen af den årlige udviklingsredegørelse anmoder TUR alle lokale uddannelsesudvalg om at tilkendegive, hvorvidt der er behov for ændringer i erhvervsuddannelserne.

Tillige har TUR udarbejdet et årshjul for de lokale uddannelsesudvalg, som sikrer, at udvalgene igennem hele året arbejder med praktikpladsopsøgning samt kvalitet i den enkelte skoles formidling af erhvervsuddannelserne på transportområdet.

Årshjul for LUU på transportområdet:



Transporterhvervets Uddannelser
 Det faglige udvalg for lager- og terminaluddannelsen
 September 2013.

Udviklingsredegørelse for 2014 for erhvervsuddannelsen til Lager og terminal

Nøgletal	2010	2011	2012
Igangværende uddannelsesaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	564	722	836
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	435	485	530
Igangværende skolepraktikaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	116	103	110
Elever optaget i skolepraktik i det aktuelle år	183	138	156
Bruttopraktikpladssøgende pr. 31.12 i det aktuelle år	148	173	158
Fuldførte *	294	330	
Fuldførelsesprocent **	69	74	

*) Fuldførte er det antal elever, som i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år har fuldført uddannelsen.

**) Fuldførelsesprocenten er andelen af dem, der begyndte i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år, som forventes at fuldføre deres uddannelse angivet i procent.

Bemærk: Ministeriet har endnu ikke tal for antal fuldførte og fuldførelsesprocent for 2012, og udvalgene bedes selv indsætte tal, i det omfang udvalgene har tallene (evt. skønnede tal).

	2010	2011	2012
Beskæftigelsesfrekvens (inkl. syge/barselfrekvens)***			
Videreuddannelsesfrekvens****			

***) Beskæftigelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2009, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2010, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2011.

****) Videreuddannelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2008, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2009, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2010.

1. Den erhvervmæssige udvikling og udviklingsmulighederne inden for uddannelsens område og tilgrænsende områder

Lagerfunktionen har forskellig betydning afhængig af virksomhedens art og virksomhedens placering i forhold til afsætningsmønstret på det pågældende marked.

Lagerfunktionen bliver imidlertid, som alle andre funktioner i en virksomhed, påvirket af den samfundsmæssige udvikling og deraf udledte ændringer i markedet.

Tendenserne globalt og i samfundet generelt (politisk/økonomisk) har siden slutningen 1980`erne været liberalisering og åbning af markederne.

Denne udvikling har betydet, at virksomhederne har forsøgt at specialisere sig og samtidig bevare en stor fleksibilitet. For medarbejderne betyder udviklingen jf. ovenfor, at de også må være fleksible dels i forhold til ansættelsesforhold (vikar, fastansat, selvstændig), og dels i forhold til kvalifikationer (nogle skal måske have flere og bredere kvalifikationer, andre færre kvalifikationer).

Dertil har der i de seneste år været en generel tendens til, at virksomhederne flytter dele af produktionen til udlandet. Dette har medført, at virksomhederne i højere grad har fokus på kvalitetsstyring, certificeringer, serviceydelser og effektivitet.

Lagerfunktionen er, og vil sandsynligvis i endnu højere grad blive, en nøglefunktion i forbindelse med kvalitetsstyring og kontrol af varerne i forbindelse med modtagelse og afsendelse. Lagerfunktionen må endvidere forventes at ændre betydelig karakter som en konsekvens af den øgede anvendelse af tredjepartslogistik.

Udviklingstendenserne for tiden inden for lagerområdet er, at mange toneangivende virksomheder - især i en-gros leddet - har valgt at centralisere lagerfunktionen. Der er tale om et markant skifte fra decentrale lagre med stort sortiment til typisk et enkelt stort centrallager, som servicerer virksomhedens kunder fra hele landet. Disse centrallagre er ofte indrettet som blandingslagre: Det vil sige, at visse dele er fuldautomatiserede, og andre dele er automatiseret i forskellig grad. Arbejdsopgaverne er således ganske anderledes, da mange af de opgaver, som tidligere krævede håndtering og faglig indsigt, nu udføres maskinelt.

Denne udvikling sammenholdt med anvendelsen af 3.-parts logistik – som nævnt ovenfor - medvirker, at mange jobfunktioner er blevet meget enkle og kræver kun ganske kort introduktion/oplæring. Paradoksalt nok er der samtidig opstået en del jobfunktioner, hvor der stilles større krav til kompetencerne hos nogle få ”nøglemedarbejdere”, da der i forbindelse med opbygning og vedligeholdelse af logistiksystemer, kvalitetsstyringssystemer mv. kræves langt mere viden om såvel teknologi, udstyr og IT, som til begreberne logistik, udvikling og kvalitet.

Det er udvalgets opfattelse, at der i fremtiden generelt bliver færre beskæftiget i lagerfunktionen, men at der vil være et svagt stigende behov for faglært arbejdskraft, idet de job, der nedlægges, primært vil være de enkle/basale job (jf. også ovenfor).

Udvalgets kommentarer til udviklingen i nøgletallene:

Som det fremgår af nøgletallene ovenfor, er antallet af igangværende og indgåede uddannelsesaftaler steget markant fra 2011 til 2012. Antallet af igangværende uddannelsesaftaler har – glædeligvis – været jævnt stigende siden 2004.

Udvalget forventer et svagt stigende eller stagnerende antal igangværende og indgåede aftaler for 2013. Der er tale om et noget usikkert skøn, idet konsekvenserne af oprettelse af skolepraktikcentre er ukendte. Udvalget forventer imidlertid, at det vil påvirke antallet af indgåede ordinære uddannelsesaftaler i negativ retning, men det vil muligvis først påvirke 2014-tallene.

Antallet af elever i skolepraktik er steget lidt fra 2011 til 2012. Udvalget forventer, at tallet vil stige yderligere i 2013-2014 som en konsekvens af oprettelsen af skolepraktikcentre.

2. Behov for nyetablering af uddannelse

Der er ikke behov for en nyetablering af uddannelsen.

3. Behov for omlægning/revision af uddannelsen

I et overordnet perspektiv, anser det faglige udvalg det for meget vigtigt, at der foretages en nøje gennemgang og mulig revision af en række fagmål i uddannelsen. Dette med henblik på at sikre, at uddannelsen er på niveau med de kompetencekrav som lager- og terminalarbejdere mødes med under udførelsen af jobbet, og som samtidig cementerer det faglige niveau på et højt kvalitativt niveau imødekomme en forventning om, at også uddannelse kan bidrage til øget produktivitet.

Det faglige udvalg har forventninger om, at der i løbet af 2014 bliver behov for dels at tilknytte nye valgfrie specialefag og dels at afkoble valgfrie specialefag.

Udvalget afventer resultaterne af de kommende politiske drøftelser om en reform af erhvervsuddannelserne.

4. Behov for nedlæggelse af uddannelsen

Der er ikke behov for nedlæggelse af uddannelse.

5. Den løbende kvalitetsudvikling og kvalitetssikring af uddannelsens ordinære praktik og skolepraktik

I lageruddannelsen er der i dens nuværende version indlagt en velovervejede progression i såvel skolefagene som i praktikmålene, og tillige sammenhæng mellem de enkelte skoleperioder og praktikperioderne. Der er endvidere indbygget en vis grad af fleksibilitet således, at der ikke fra udvalgets side er fastlagt faste varigheder på praktikperioderne. Det vil ligeledes være muligt – men ikke hensigtsmæssigt – at flytte enkelte skolefag skoleperioderne imellem; man skal ikke nødvendigvis følge de vejledende forløbsbeskrivelser.

Det er det faglige udvalgs opfattelse, at lageruddannelsen har en tilpas varighed og med den rette fordeling mellem skoleundervisning og praktik i virksomhed. Det er vigtigt med tilstrækkelig tid i uddannelsens praktikdel således, at eleverne opnår den nødvendige rutine, selvstændighed og sikkerhed i udførelsen af arbejdsopgaverne sådan, at eleverne når et fagligt niveau, som er i overensstemmelse med branchens forventninger til en faglært medarbejders kvalifikationer.

Det faglige udvalg finder det derfor ikke hensigtsmæssigt, hvis hensigten er, at der åbnes for at der reelt kan ske en afkortning af uddannelsens praktikdel, såfremt uddannelsen gennemføres i et skolepraktikcenter. Dette vil i sig selv medføre, at uddannelsens valør vil være forskellig afhængig af, om uddannelsen afsluttes i et praktikcenter eller i en virksomhed.

Dertil kommer, at det faglige udvalg for lageruddannelsen er skeptisk over for, hvorvidt alle skolepraktikcentrene dels har det nødvendige udstyr, tilstrækkelige lokaler og et tilstrækkeligt fagligt miljø, og dels er i stand til at give eleverne de nødvendige faglige udfordringer (relevante og realistiske arbejdsopgaver), hvilket vil være helt afgørende for, om uddannelsen får nogenlunde samme valør afhængig af, hvor praktikdelen gennemføres.

Det faglige udvalg finder ikke grundlag for at vurdere uddannelsesstiden for elever, der optages i praktikcentre, anderledes end for elever i ordinære uddannelsesaftaler.

Udover at afkorte uddannelsesstiden på baggrund af ”tidligere uddannelse eller beskæftigelse jf. erhvervsuddannelseslovens § 57, har andre faglige udvalg også en praksis, hvor man afkorter uddannelsesstiden efter en konkret vurdering i situationer, hvor eleven f.eks. har opnået anden beskæftigelse, påbegynder en videregående uddannelse eller flytter til udlandet jf. § 59 om ”særlige omstændigheder”. Denne praksis betyder, at ingen elever fastholdes i oplæring, hvis uddannelsens mål er nået, og eleven har fået mulighed for at starte på noget nyt, og denne praksis vil også omfatte elever optaget i praktikcentre.

Det faglige udvalg for lageruddannelsen er af den opfattelse, at de nuværende praktikmål i uddannelsen er ganske godt dækkende og velbeskrevet således, at fagfolk forstår dem, og kan tilrettelægge elevernes praktikuddannelse derefter. Udvalget har imidlertid besluttet at se på, om beskrivelserne kan udvides og gøres endnu mere brugervenlige. Dette arbejde er påbegyndt og forventes klar ved næste reform af erhvervsuddannelserne.

6. Opfølgning på sidste års udviklingsredegørelse

Der er foretaget tilpasninger og mindre revisioner ift. sidste års udviklingsredegørelse i løbet af 2012 og 2013.

7. Opfølgning på de centrale analyse- og prognoseprojekter offentliggjort 2013

Udvalget har bemærket, at CAP projekterne offentliggjort 2013 igen primært drejer sig om enkelte udvalgs specifikke fagområder med megen fokus på globalisering, innovation, iværksætteri og bæredygtighed. Udvalget finder naturligvis disse emner interessante – dog virker emnerne innovation og iværksætteri efterhånden noget slidte og er næppe af særlig betydning for de udfordringer, erhvervsuddannelserne står over for. Udvalget så derfor hellere analyseprojekter, der havde fokus på mere generelle og presserende problemstillinger - for eksempel i forhold til at tiltrække og fastholde elever på erhvervsuddannelserne.

8. Trin i uddannelsen

Uddannelsen er etableret med tre trin, hvilket har vist sig at fungere efter hensigten og samtidig givet mulighed for, at et reelt eksisterende uddannelsesbehov har kunnet indfries.

9. Handlingsplan for tilvejebringelse af praktikpladser

Beskrivelse af udvalgets konkrete forventninger til praktikpladsudviklingen for den enkelte uddannelse i 2014 og evt. de følgende et/ to år.

Udvalget forventer et uændret eller svagt stigende antal uddannelsesaftaler de kommende år. Se også kommentarer under pkt. 1 ovenfor.

En konkret og tidsfæstet angivelse af de handlinger udvalget vil iværksætte i forhold til de opgaver, som er fastsat i erhvervsuddannelseslovens § 43, stk. 2.

Udvalget fremlægger flg. konkrete og tidsfæstede plan for tilvejebringelse af praktikpladser m.v.:

August 2013 til december 2013: Iværksættelse af elektronisk virksomhedsgodkendelsessystem inden for lager- og terminalområdet samt personbefordringsområdet. Vejgodstransportområdet har fået etableret elektronisk virksomhedsgodkendelse i foråret 2013. Dette system sikrer en meget effektiv og brugervenlig sagsbehandling og betyder, at virksomhederne inden for meget kort tid opnår deres godkendelser.

Oktober 2013 til januar 2014: Der gennemføres analyse af elevmålgruppens uddannelsesbehov og forventninger til arbejdet inden for transportområdet. Tillige interviewes en række oplæringsansvarlige i virksomhederne (40 interviews samt feltstudier) med henblik på at få indsigt i virksomhedernes behov for styrings- og hjælperekskaber i forbindelse med praktikforløb.

Februar 2014 til juni 2014: Ovennævnte analyse forventes at blive udmøntet i konkrete kommunikative værktøjer til kommende elever og virksomheder, som skal varetage praktikforløb.

September 2013 til februar 2014: TUR har modtaget en AUB bevilling til i samarbejde med 5 udvalgte transportskoler at gennemføre en konkret kampagne i forhold til øgningen af praktikpladser indeholdende alle 3 trin i TURs erhvervsuddannelser.

September 2013 til september 2014: TUR afsætter tillige betragtelige midler til sikring af løbende information til virksomhederne om rammer, vilkår og bonusordninger ved ansættelse af lærlinge. Dette sker gennem www.tur.dk, der dagligt opdateres, gennem nyhedsbreve, der videreformidler relevant viden om praktikpladser, herunder beretninger om succesrige uddannelsesforløb fortalt af lærlinge og/eller virksomhedsledere. TUR leverer løbende artikler til aviser og fagblade omkring erhvervsuddannelserne inden for transportområdet.

TUR har i samarbejde med en række brancheorganisationer etableret et særligt internetforum (www.meritvejen.dk) med information til virksomhederne om meritvejen, som i løbet af hele 2013 og 2014 løbende vil blive opdateret og vedligeholdt.

TUR fortsætter arbejdet med den løbende kvalitetsudvikling ved kontaktmøder med EUD-skolerne, udvikling og revidering af uddannelsesjournaler, - logbøger og faglæreruddannelser.

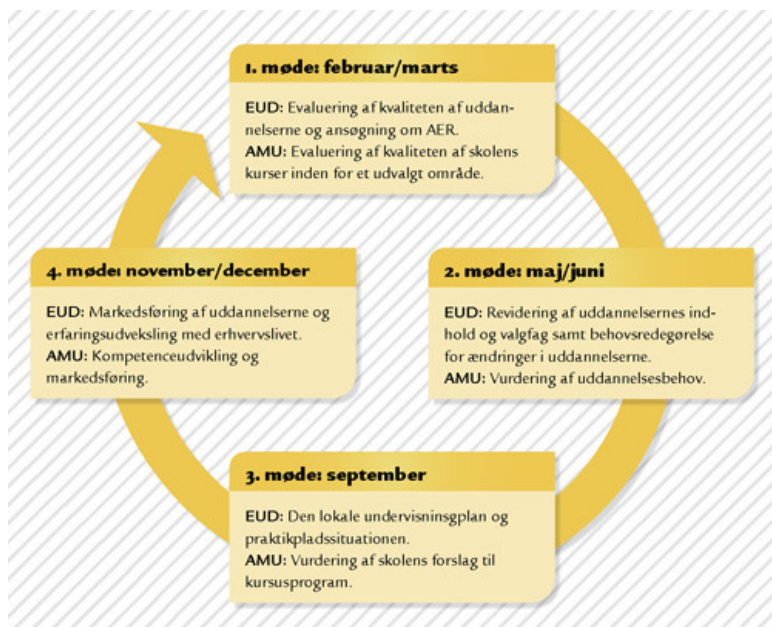
Oplysninger om det faglige udvalgs konkrete samarbejde med de lokale uddannelsesudvalg om praktikpladsskabelse.

Udvalget samarbejder tæt med de lokale uddannelsesudvalg gennem afholdelse af årlige konferencer og gennem anden direkte dialog samt via et særligt forum for de lokale uddannelsesudvalg på flg. link: <http://www.tur.dk/luu.aspx>.

Forud for indsendelsen af den årlige udviklingsredegørelse anmoder TUR alle lokale uddannelsesudvalg om at tilkendegive, hvorvidt der er behov for ændringer i erhvervsuddannelserne.

Tillige har TUR udarbejdet et årshjul for de lokale uddannelsesudvalg, som sikrer, at udvalgene igennem hele året arbejder med praktikpladsopsøgning samt kvalitet i den enkelte skoles formidling af erhvervsuddannelserne på transportområdet.

Årshjul for LUU på transportområdet:



Transporterhvervets Uddannelser
 Det faglige udvalg for redderuddannelsen
 September 2013.

Udviklingsredegørelse for 2014 for erhvervsuddannelsen til redder

Nøgletal	2010	2011	2012
Igangværende uddannelsesaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	393	373	324
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	228	165	131
Igangværende skolepraktikaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år			
Elever optaget i skolepraktik i det aktuelle år			
Bruttopraktikpladssøgende pr. 31.12 i det aktuelle år			
Fuldførte *	215	226	
Fuldførelsesprocent **	92	91	

*) Fuldførte er det antal elever, som i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år har fuldført uddannelsen.

***) Fuldførelsesprocenten er andelen af dem, der begyndte i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år, som forventes at fuldføre deres uddannelse angivet i procent.

Bemærk: Ministeriet har endnu ikke tal for antal fuldførte og fuldførelsesprocent for 2012, og udvalgene bedes selv indsatte tal, i det omfang udvalgene har tallene (evt. skønnede tal).

	2010	2011	2012
Beskæftigelsesfrekvens (inkl. syge/barselfrekvens)***			
Videreuddannelsesfrekvens****			

***) Beskæftigelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2009, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2010, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2011.

****) Videreuddannelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2008, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2009, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2010.

1. Den erhvervmæssige udvikling og udviklingsmulighederne inden for uddannelsens område og tilgrænsende områder

Redderuddannelsen er målrettet faglige kvalifikationer og kompetencer inden for brand, redning, autohjælp/bjærgning og ambulancetjeneste.

Udviklingstendenser inden for redderområdet:

Redderområdet er stadig karakteriseret ved strukturmæssige forandringer. Disse forandringer er konsekvenser af den gennemførte kommunalreform, strukturændringer og ændrede styringsprincipper i regionerne samt udliciteringer og nye aktører i branchen.

Der er, og har gennem længere tid været, blandt branchens aktører og interessenter megen fokus på de sundhedsfaglige kompetencer blandt reddere. Dette har hidtil betydet en styrkelse af de faglige kompetencer - blandt andet via løbende udvikling af redderelevuddannelsen, som i dag omfatter uddannelsen til Ambulanceassistent.

De ovenfor omtalte strukturmæssige forandringer mv. vil givetvis fortsætte på mange områder i branchen i de kommende år. Således ses øget tendens til, at brand- og redningsberedskabet også i fremtiden skal opfatte særlige servicefunktioner kommunalt og regionalt samt at branchen som helhed i stigende omfang får en meget direkte funktion under katastrofe- og terrorberedskaber.

Endvidere har brancheområdet inden for de senere år yderligere oplevet en markant adskillelse af de enkelte jobfunktioner i branchen. Dette vil afstedkomme en fokuseret uddannelsesindsats i branchen og forventeligt også medføre en stigende uddannelsesaktivitet og efterspørgsel på kvalificeret/veluddannet arbejdskraft i branchen.

Branchen omstrukturerer sig i øjeblikket således, at de 4 ovenfor nævnte jobområder nu deles op, således at redderhvervet fremover bliver opdelt i:

- reddere med kompetencer inden for ambulance
- reddere med kompetencer som redningsarbejder
- reddere med kompetencer inden for autohjælp/bjærgning
- reddere med kompetencer inden for brand

Dette betyder blandt andet, at den tidligere praktiserede samdriftsmodel i branchen ikke længere er aktuel i samme omfang, hvilket også har bevirket, at den primære kilde til rekruttering i branchen - erhvervsuddannelsen til redder - efter den seneste revision af erhvervsuddannelserne er blevet opdelt i to selvstændige specialer: ambulanceassistent og autohjælp. Disse to specialer kan endvidere udbygges via valgfrie specialefag til at omfatte yderligere kompetencer inden for brand og redning. Hele denne omstrukturering af redderområdet har tillige medført behov for løbende vurdering af arbejdsmarkedsuddannelserne på området, således at der stadig sikres komplementaritet mellem EUD og AMU i forhold til faglig indhold og niveau.

Det gennemførte udbud af ambulancetjeneste og sygetransportydelse i regionerne har ændret virksomhedsstrukturen på området.

I lighed med ambulanceområdet sker der også strukturelle ændringer inden for autohjælpsområdet. Forsvaret har i en periode anvendt redderuddannelsen (ambulance) for sanitetspersonel således, at danske soldater i krigstjeneste i udlandet sikres behandling ved tilskadekomst på samme kvalitative niveau som civile borgere i Danmark. Forsvaret har besluttet, at de ikke længere vil benytte uddannelsen. Forsvaret forventes fortsat at anvende AMU-uddannelserne.

Redderuddannelsen er generelt overensstemmende med standarder for indhold og varighed i tilsvarende uddannelser i EU-området. For tiden bliver der ikke ansat personer ansat fra andre lande, idet der i Danmark uddannes et tilstrækkeligt antal ambulancereddere.

Danske virksomheder har aktiviteter i udlandet, hvorfor henlæggelse af praktik i udlandet kan forventes at komme til at spille en – begrænset - rolle i fremtiden for redderuddannelsen.

Ambulance- og redningsbranchen har et jævnt og løbende behov for arbejdskraft, men søgningen er stor, og der stilles mange krav til nye ansøgere. Det samlede antal elevpladser er også begrænset. Der optages flest elever under uddannelsen som faglært redder med speciale som ambulanceassistent. Ingen virksomheder i branchen optager elever, før de er fyldt 20 år. Der stilles krav om, at ansøgere besidder personlige og almene kvalifikationer, således at han/hun på baggrund af en samfundsmæssig og menneskelig indsigt kan handle fagligt sikkert, kvalitetsbevidst, etisk korrekt og disciplineret i situationer, hvor redningsindsats og nødbehandling er nødvendig.

- Udvalgets kommentarer til udviklingen i nøgletallene:

Antallet af igangværende uddannelsesaftaler er faldet fra 2011 til 2012 og antallet af indgåede aftaler det aktuelle år er ligeledes faldet. Antallet af indgåede aftaler er faldet mere end udvalget havde forventet, men der er efter udvalgets opfattelse tale om en midlertidig nedgang. Udvalget forventer, at tilgangen bliver cirka 200 elever årligt, og antal igangværende aftaler forventes at stagnere på et antal af cirka 400 elever årligt.

2. Behov for nyetablering af uddannelse

Det faglige udvalg har på baggrund af udviklingsredegørelsen for 2012 i maj 2012 fremsendt særskilt ansøgning om at oprette et trin 2 i redderuddannelsen samt nogle få øvrige ændringer. Det ønskede trin 2 omfatter uddannelsen til Ambulancebehandler. Disse ønsker om ændringer i redderuddannelsen er stadig aktuelle, men udvalget afventer resultaterne af de kommende politiske drøftelser om en reform af erhvervsuddannelserne.

Udvalget overvejer fortsat, om der bør oprettes et tredje speciale i redderuddannelsen inden for brand- og redningstjenesten, ligesom udvalget overvejer mulighederne for at speciale Ambulance etableres som en eux-uddannelse.

3. Behov for omlægning/revision af uddannelsen

I et overordnet perspektiv anser det faglige udvalg det for meget vigtigt, at der foretages en nøje gennemgang og mulig revision af en række fagmål i uddannelsen. Dette med henblik på at sikre, at uddannelsen er på niveau med de kompetencekrav, som nutidens reddere mødes med under udførelsen af jobbet, og som samtidig cementerer det faglige niveau på et højt kvalitativt niveau imødekommende en forventning om, at også uddannelse kan bidrage til øget produktivitet.

Det faglige udvalg har på baggrund af udviklingsredegørelsen for 2012 fremsendt særskilt ansøgning til ministeriet (maj 2012) om at udvide varigheden af praktikdelen i uddannelsen og om udvidelse af skoleundervisningen (for begge specialer) på grund af ændrede myndighedskrav (en uge ekstra på Grunduddannelse Indsats (brand)).

Endvidere har udvalget søgt om en udvidelse af skoleundervisningen med to uger for speciale Auto hjælp som konsekvens af udvalgets ønsker om ændringer i forhold til kompetencemålene forud for

påbegyndelse af hovedforløbet. Ønskerne om ændringer er som nævnt i pkt. 2 stadig aktuelle, men udvalget afventer resultaterne af de kommende politiske drøftelser om reform af erhvervsuddannelserne.

Det faglige udvalg noterer, at der aktuelt sker ændringer i uddannelseskravene på området for befordring af bevægelseshæmmede. Disse ændringer skal indføres i redderelevuddannelsen.

4. Behov for nedlæggelse af uddannelsen

Der er ikke behov for nedlæggelse af uddannelse.

5. Den løbende kvalitetsudvikling og kvalitetssikring af uddannelsens ordinære praktik og skolepraktik

Praktikuddannelsen har branchens store bevågenhed. Der er derfor udviklet styringsværktøjer, som skal sikre, at alle elever når alle praktikmål.

Særlig opmærksomhed har den praktikuddannelse, som henlægges til sygehusene. På grund af et stort uddannelsespres på de enkelte sygehusafdelinger bør der være bestandig overvågning af kvaliteten af denne uddannelsesdel og på, hvorvidt sygehuse/regioner kan leve op til den krævede standard.

Der er ikke skolepraktik i uddannelsen.

6. Opfølgning på sidste års udviklingsredegørelse

Se oven for under punkt 2 og 3.

7. Opfølgning på de centrale analyse- og prognoseprojekter offentliggjort 2013

Udvalget har bemærket, at CAP projekterne offentliggjort 2013 igen primært drejer sig om enkelte udvalgte specifikke fagområder med megen fokus på globalisering, innovation, iværksætteri og bæredygtighed. Udvalget finder naturligvis disse emner interessante – dog virker emnerne innovation og iværksætteri efterhånden noget slidte og er næppe af særlig betydning for de udfordringer erhvervsuddannelserne står over for. Udvalget så derfor hellere analyseprojekter, der havde fokus på mere generelle og presserende problemstillinger - for eksempel i forhold til at tiltrække og fastholde elever på erhvervsuddannelserne, om end dette bestemt ikke er et problem for redderuddannelsen.

8. Trin i uddannelsen

Redderuddannelsen er i dag ikke trindelt, men uddannelsen er derimod opdelt i to selvstændige specialer, som i uddannelsesforløbet på givne tidspunkter og i begrænset omfang kan samlæses.

TUR har som nævnt ansøgt om, at der oprettes et trin 2 i redderuddannelsen omfattende uddannelse til Ambulancebehandler.

9. Handlingsplan for tilvejebringelse af praktikpladser

Beskrivelse af udvalgets konkrete forventninger til praktikpladsudviklingen for den enkelte uddannelse i 2014 og evt. de følgende et/to år.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at antallet af praktikpladser inden for uddannelsen til Ambulanceassistent er nøje fastlagt i udbudskriterierne (angående ambulanceberedskab) og i de kontrakter, som entreprenørerne indgår med Regionerne.

Udvalget forventer, at antallet af praktikpladser vil være nogenlunde stabilt på det nuværende niveau.

Oplysninger om det faglige udvalgs konkrete samarbejde med de lokale uddannelsesudvalg om praktikpladsskabelse.

Det faglige udvalg har tæt dialog med de lokale uddannelsesudvalg, da flere af medlemmerne fra det faglige udvalg også repræsenterer parterne i de lokale uddannelsesudvalg.

En konkret og tidsfæstet angivelse af de handlinger udvalget vil iværksætte i forhold til de opgaver, som er fastsat i erhvervsuddannelseslovens § 43, stk. 2

TUR afsætter tillige betragtelige midler til sikring af løbende information til virksomhederne om rammer, vilkår og bonusordninger ved ansættelse af lærlinge. Dette sker gennem www.tur.dk, der dagligt opdateres, gennem nyhedsbreve, der videreformidler relevant viden om praktikpladser, herunder beretninger om succesrige uddannelsesforløb fortalt af lærlinge og/eller virksomhedsledere. TUR leverer løbende artikler til aviser og fagblade omkring erhvervsuddannelserne inden for transportområdet.

Transporterhvervets Uddannelser
 Det faglige udvalg for havne- og terminaluddannelsen
 September 2013.

Udviklingsredegørelse for 2014 for erhvervsuddannelsen til Havne og terminal

Nøgletal	2010	2011	2012
Igangværende uddannelsesaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	-	36	50
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	-	38	44
Igangværende skolepraktikaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	-		
Elever optaget i skolepraktik i det aktuelle år	-		
Bruttopraktikpladssøgende pr. 31.12 i det aktuelle år	-		
Fuldførte *	-		
Fuldførelsesprocent **	-		

*) Fuldførte er det antal elever, som i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år har fuldført uddannelsen.

**) Fuldførelsesprocenten er andelen af dem, der begyndte i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år, som forventes at fuldføre deres uddannelse angivet i procent.

Bemærk: Ministeriet har endnu ikke tal for antal fuldførte og fuldførelsesprocent for 2012, og udvalgene bedes selv indsætte tal, i det omfang udvalgene har tallene (evt. skønnede tal).

	2010	2011	2012
Beskæftigelsesfrekvens (inkl. syge/barselfrekvens)***			
Videreuddannelsesfrekvens****			

***) Beskæftigelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2009, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2010, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2011.

****) Videreuddannelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2008, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2009, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2010.

1. Den erhvervsmæssige udvikling og udviklingsmulighederne inden for uddannelsens område og tilgrænsende områder

Havnene i Danmark er en vigtig del af infrastrukturen og en vigtig faktor i transportsystemet. Havnene er transportcentre, nogle for få arter af varer, andre for mange. Tilsammen udgør havnene et netværk af transportcentre. I dag kommer 75 procent af udenrigshandlen gennem havnene.

Infrastrukturkommissionen har i deres visioner peget på havnene som centrale i fremtidens transport og logistik. Det må ligeledes forventes, at havnene – og især måske de mindre havne – kommer til at spille en stigende rolle i distributionen af varer, som en aflastning af det overbelastede vejnet.

Inden for havne- og terminalområdet udføres både lager- og transportfunktioner, sammen med havne- og terminalfunktioner, i forbindelse med lastning og losning af skibe.

Havne- og terminalarbejde kan foregå i direkte forbindelse med losning og lastning af skibe, containere og foregå på terminaler eller pakhuse, på råvare- og grovvarelagre, varehoteller og toldlagre, eller direkte på havnearealer.

Udviklingen de seneste år går i retning af, at de enkelte havne specialiserer sig inden for f.eks. containere, logistik/lager, krydstogtskibe, RO/RO, reovering af boreplatforme, osv.

Dette indebærer, at der håndteres vidt forskellige emner og produkter. I nogle havne foregår en væsentlig del af arbejdet i og omkring terminaler, hvor godset håndteres under forskellige betingelser.

På visse typer terminaler/lagre arbejdes der under særlige forhold, f.eks. køle- og frysehuse med håndtering af ferske fødevarer med hertil hørende hygiejnekrav, håndtering af kemiske varer eller gods med miljøkrav mv.

Også inden for havne- og terminalområdet sker en hurtig teknologisk udvikling. Edb-udstyr anvendes næsten alle steder, og trådløs datafangst, bearbejdning og elektronisk kommunikation medfører mange steder, at den enkelte operative medarbejder bliver i stand til at træffe beslutninger på stedet, som tidligere blev truffet af en mellemløber. Der vil typisk være krav til medarbejderen om stor fleksibilitet med hensyn til at kunne udføre stort set alle arbejdsfunktioner inden for området.

I forbindelse med arbejdet anvendes ofte maskiner og udstyr, hvortil der kræves kørekort og/eller certifikater. I 2011 blev der udstedt en bekendtgørelse (Transportministeriet; BEK nr 551 af 27/05/2011) om særlige køretøjer på havne- og terminalområder, som skærper kravene til, hvilke kørekort, der er nødvendige ved anvendelse af typiske køretøjer og maskiner i havnene og terminalerne. I forbindelse med terrorsikringen af havnene (som er implementeret i dansk lovgivning på baggrund af EU Forordning og EU Direktiv) kan der opstå behov for efteruddannelse af medarbejderne i havnene. Medarbejderne kan i forskelligt omfang endvidere blive inddraget i egentligt sikkerhedsarbejde (security).

- Udvalgets kommentarer til udviklingen i nøgletallene:

Erhvervsuddannelsen til havne- og terminalarbejder er ny; de første uddannelsesaftaler trådte således først i kraft ultimo 2011.

2. Behov for nyetablering af uddannelse

Der er ikke behov for en nyetablering af uddannelsen.

3. Behov for omlægning/revision af uddannelsen

I et overordnet perspektiv anser det faglige udvalg det for meget vigtigt, at der foretages en nøje gennemgang og forventelig revision af en lang række fagmål i havne- og terminaluddannelsen. Dette

med henblik på at sikre, at uddannelsen er på niveau med de kompetencekrav, som havnearbejderne mødes med under udførelsen af jobbet, og som samtidig cementerer det faglige niveau på et højt kvalitativt niveau imødekomme en forventning om, at også uddannelse kan bidrage til øget produktivitet.

Udvalget er i dialog med Undervisningsministeriet med henblik på at tilføje kompetencemål, som eleven skal besidde før påbegyndelse af uddannelsens hovedforløb. Det faglige udvalg besluttede ved etableringen af uddannelsen, at grundforløbet skulle svare til grundforløbet for vejgodstransportuddannelsen, idet der her blandt andet erhverves kompetencer i forhold til køretøjsbetjening og kranarbejde. Ved en fejl var ikke alle kompetencemålene tilføjet i bilaget for havne- og terminalarbejderuddannelsen.

4. Behov for nedlæggelse af uddannelsen

Der er ikke behov for nedlæggelse af uddannelse.

5. Den løbende kvalitetsudvikling og kvalitetssikring af uddannelsens ordinære praktik og skolepraktik

Branchen har megen fokus på uddannelsens praktikdel og har prioriteret kvalitetssikring af denne højt. Derfor er der udviklet styringsværktøjer, som har til hensigt at sikre, at praktikmålene er synlige for virksomheder og elever, således at eleverne når uddannelsens praktikmål.

Der er ikke skolepraktik i uddannelsen.

6. Opfølgning på sidste års udviklingsredegørelse

Se under pkt. 3.

7. Opfølgning på de centrale analyse- og prognoseprojekter offentliggjort 2013

Udvalget har bemærket, at CAP projekterne offentliggjort 2013 igen primært drejer sig om enkelte udvalgte specifikke fagområder med megen fokus på globalisering, innovation, iværksætteri og bæredygtighed. Udvalget finder naturligvis disse emner interessante – dog virker emnerne innovation og iværksætteri efterhånden noget slidte og er næppe af særlig betydning for de udfordringer, erhvervsuddannelserne står overfor. Udvalget så derfor hellere analyseprojekter, der havde fokus på mere generelle og presserende problemstillinger - for eksempel i forhold til at tiltrække og fastholde elever på erhvervsuddannelserne.

Udvalget har dog bemærket, at CAP "*Det Blå Danmark – arbejdskraft-, kompetence- og uddannelsesbehov*" er lidt mere tværfaglig - og samtidig konkret - end de øvrige analyseprojekter. Rapporten indeholder således konklusioner og anbefalinger, som udvalget har noteret sig.

8. Trin i uddannelsen

Udvalget finder ikke anledning til at ændre på den nuværende struktur i uddannelsen.

9. Handlingsplan for tilvejebringelse af praktikpladser

Beskrivelse af udvalgets konkrete forventninger til praktikpladsudviklingen for den enkelte uddannelse i 2014 og evt. de følgende et/ to år.

Det er udvalgets forventning, at antallet af praktikpladser vil stige det/de kommende to år. Da der imidlertid er tale om en nyetableret erhvervsuddannelse, og om et fagområde med et forholdsvis begrænset antal medarbejdere, vil stigningen numerisk være lille, men marginalt stor. Udvalget forventer imidlertid en relativ større stigning i antallet af indgåede uddannelsesaftaler, idet uddannelsen især søges af allerede ansatte medarbejdere.

Oplysninger om det faglige udvalgs konkrete samarbejde med de lokale uddannelsesudvalg om praktikpladsskabelse.

Parterne i det faglige udvalg arbejder løbende med at påvirke såvel virksomheder som medlemmer af den faglige organisation i forhold til at få skabt flere praktikpladser og flere uddannelsesaftaler. Dette sker konkret ved at sprede oplysningen om den nye erhvervsuddannelse, om mulighederne for at blive godkendt som praktikvirksomhed og om de forskellige aftalemuligheder, i forskellige relevante fora. For DI's vedkommende sker det via DI's medlemsvirksomhed Danske Havnevirksomheder og for 3F's vedkommende sker det blandt andet via medlemsmøder og via Landsklubben for Havne- og terminalarbejdere. Udvalget har igangsat et AUB projekt i forhold til at styrke den opsøgende indsats over for havnevirksomheder, der endnu ikke er godkendt som praktiksted. Denne styrkede indsats forventes at munde ud i cirka 12 ekstra uddannelsesaftaler.

En konkret og tidsfæstet angivelse af de handlinger udvalget vil iværksætte i forhold til de opgaver, som er fastsat i erhvervsuddannelseslovens § 43, stk. 2

Det faglige udvalg har tæt dialog med det lokale uddannelsesudvalg, idet formandskabet i det lokale uddannelsesudvalg udgøres af medlemmer fra det faglige udvalg. På det lokale uddannelsesudvalgs møder følges praktikpladssituationen nøje og det samme gør tilrettelæggelsen af uddannelsesforløbene.

September 2013 til september 2014: TUR afsætter tillige betragtelige midler til sikring af løbende information til virksomhederne om rammer, vilkår og bonusordninger ved ansættelse af lærlinge. Dette sker gennem www.tur.dk, der dagligt opdateres, gennem nyhedsbreve, der videreformidler relevant viden om praktikpladser, herunder beretninger om succesrige uddannelsesforløb fortalt af lærlinge og/eller virksomhedsledere. TUR leverer løbende artikler til aviser og fagblade omkring erhvervsuddannelserne inden for transportområdet.

TUR har i samarbejde med en række brancheorganisationer etableret et særligt internetforum (www.meritvejen.dk) med information til virksomhederne om meritvejen, som i løbet af hele 2013 og 2014 løbende vil blive opdateret og vedligeholdt.

TUR fortsætter arbejdet med den løbende kvalitetsudvikling ved kontaktmøder med EUD-skolerne, udvikling og revidering af uddannelsesjournaler, - logbøger og faglæreruddannelser.

Transporterhvervets Uddannelser
 Det faglige udvalg for Lufthavnsuddannelsen
 September 2013

Udviklingsredegørelse for 2014 for erhvervsuddannelsen til Lufthavn

Nøgletal	2010	2011	2012
Igangværende uddannelsesaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	125	150	167
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	107	131	268
Igangværende skolepraktikaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	0	0	0
Elever optaget i skolepraktik i det aktuelle år	0	0	0
Bruttopraktikpladssøgende pr. 31.12 i det aktuelle år	0	0	0
Fuldførte *	50	80	
Fuldførelsesprocent **	91	89	

*) Fuldførte er det antal elever, som i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år har fuldført uddannelsen.

**) Fuldførelsesprocenten er andelen af dem, der begyndte i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år, som forventes at fuldføre deres uddannelse angivet i procent.

Bemærk: Ministeriet har endnu ikke tal for antal fuldførte og fuldførelsesprocent for 2012, og udvalgene bedes selv indsætte tal, i det omfang udvalgene har tallene (evt. skønnede tal).

	2010	2011	2012
Beskæftigelsesfrekvens (inkl. syge/barselfrekvens)***	0,98	0,93	
Videreuddannelsesfrekvens****	0,00		

***) Beskæftigelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2009, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2010, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2011.

****) Videreuddannelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2008, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2009, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2010.

1. Den erhvervmæssige udvikling og udviklingsmulighederne inden for uddannelsens område og tilgrænsende områder

Tendenserne globalt og i samfundet generelt (politisk/økonomisk) har siden slutningen 1980`erne været liberalisering og åbning af grænser for person- og godstransport, hvilket også har haft betydning for øgning af passagertransport og luftfragt med alle de tilhørende støttefunktioner, der findes i en lufthavn. Flere af disse jobfunktioner er omfattet af uddannelsen som specialer.

Branchen er nok især kendt for passagertransport, men også luftfragt spiller en stadig større rolle i den internationale handel og transport af varer og gods.

Branchen er imidlertid også særdeles følsom over for konjunkturudsving – faldet i passagertrafikken efter konjunkturedgang i 2008/2009 er dog vendt i positiv retning. Antallet af udenlandske flyselskaber, som flyver til Danmark, er også steget generelt. For transportarbejderne i DK lufthavne betyder denne øgede frekvens af udenlandske selskaber et øget behov for indlæring af nye systemer/procedurer, men også øget indsigt i og forståelse for kulturelle forskelle.

Set over en lidt længere periode øges behovet for luftfragt fra Danmark, fordi danske virksomheder i højere grad specialiserer sig i produkter af høj kvalitet og med højt indhold af viden. Når sådanne relativt dyre varer skal afsættes internationalt, skal der være gode muligheder for at få fløjet disse varer til kunderne.

Det øgede antal selskaber, der flyver til/fra Danmark giver øget konkurrence og mindre indtjening på den enkelte rejse. Når der er nedgang i indtjeningen, vil der fra virksomhederne være et stigende fokus på effektivisering således, at arbejdet med passagerer, bagage, gods, catering og servicering i øvrigt foregår hurtigt og effektivt. Beparelserne kan findes i den samlede arbejdstid, der bruges på et fly og den tid, flyene skal være på jorden.

Der er flere områder, der stiller stigende krav til lufthavnsarbejderne, f.eks. logistik og samarbejde (flere faggrupper om flyet på en gang), håndtering af nye anlæg og maskiner (inkl. viden om at undgå arbejdsulykker), større krav til sikkerhedsregler, bevidsthed om miljø og arbejdsmiljø m.v.

Udvalget forudsiger, at der over tid vil blive mere avancerede hjælperedskaber til udførelsen af jobfunktionerne. Brugen af it vil have fokus på at nedsætte fejlfrekvensen ved f.eks. bagagehåndtering. Samlet set vil der blive stigende krav til lufthavnsarbejdernes it-færdigheder.

Det ser ud til, at de senere års udvikling i retning af, at mange af arbejdsopgaverne udføres af flere forskellige mindre entreprenører fortsætter. De mange nye aktører på markedet har som konsekvens en lidt anden måde at organisere arbejdet på, hvilket får betydning for den samlede logistik i lufthavnene. Også de mange specielle regler og procedurer i forbindelse med sikkerheden har betydning for den samlede logistik og de kvalifikationer, hver enkelt medarbejder har behov for.

Det er udvalgets vurdering, at der vil ske en jævn stigning i andelen af faglært arbejdskraft inden for uddannelsens område. Da den største del af de indgående uddannelsesaftaler er med voksne, som allerede er i beskæftigelse (Meritvejen), kan antal indgåede uddannelsesaftaler for f.eks. 2012 ikke bruges

som målestok for behovet for ny arbejdskraft, men mere som behov og ønske om faglært arbejdskraft inden for uddannelsens område.

Inden for AMU til lufthavsarbejdere udvikles der uddannelser, som har relevans for EUD-uddannelsen, herunder som valgfrie specialefag for at holde listen over disse opdateret.

Der har været en markant stigning i antal indgåede uddannelsesaftaler fra 2009 til 2012. Udvalget forventer ikke, at denne stigning vil fortsætte. Udvalget forventer nogle år med det nuværende eller faldende aktivitetsniveau. Dvs. at der forventes et faldende antal indgåede uddannelsesaftaler.

2. Behov for nyetablering af uddannelse

Udvalget vil undersøge, om der i branchen er et ønske om etablering af et trin 3 på samme måde som i flere af TURs øvrige uddannelser, og i givet fald vil der blive behov for nyetablering af uddannelsen.

3. Behov for omlægning/revision af uddannelsen

I et overordnet perspektiv anser det faglige udvalg det for meget vigtigt, at der foretages en nøje gennemgang og mulig revision af en række fagmål i uddannelsen. Dette med henblik på at sikre, at uddannelsen er på niveau med de kompetencekrav, som transportarbejdere i lufthavn mødes med under udførelsen af jobbet, og som samtidig cementerer det faglige niveau på et højt kvalitativt niveau imødekomme en forventning om, at også uddannelse kan bidrage til øget produktivitet.

Udvalget har konstateret et behov for at se nærmere på målgruppe og indhold i speciale Airport Service med henblik på evt. at kunne inddrage en større målgruppe ved at revidere specialet. Det vil formentlig kunne klares med en ændring af uddannelsesordningen.

Udvalget følger anvendelsen af specialerne tæt – såfremt der ikke er aktivitet, vil udvalget søge om, at pågældende specialer nedlægges ved en omlægning/revision af uddannelsen. I løbet af 2013 er det udvalgets forventning, at der vil blive indgået uddannelsesaftaler inden for samtlige eksisterende specialer.

Et andet forbehold, som udvalget også gerne vil nævne, er omkring rammerne for den afsluttende prøve. Specialestrukturen er forholdsvis ny, og der kun har været gennemført få svendeprøver på visse specialer. Når der er tilstrækkeligt med erfaring, vil udvalget sammen med skolen (TEC) evaluere rammerne for svendeprøverne. Udvalget skønner, at der i givet tilfælde skal ske ændring af både bekendtgørelse og uddannelsesordning.

Ændringerne skønnes at være udgiftsneutrale.

4. Behov for nedlæggelse af uddannelsen

Der er ikke behov for nedlæggelse af uddannelsen.

5. Den løbende kvalitetsudvikling og kvalitetssikring af uddannelsens ordinære praktik og skolepraktik

Branchen har megen fokus på uddannelsens praktikdel og har prioriteret kvalitetssikring af denne højt. Derfor er der udviklet styringsværktøjer, som har til hensigt at sikre, at praktikmålene er synlige for virksomheder og elever, således at eleverne når uddannelsens praktikmål.

Der er ikke skolepraktik i uddannelsen.

6. Opfølgning på sidste års udviklingsredegørelse

Uddannelsen er revideret i 2010, 2012 og 2013, fordi udvalget på branchens vegne følger uddannelsen tæt. Der er i 2013 implementeret et nyt speciale og nedlagt et andet speciale.

7. Opfølgning på de centrale analyse- og prognoseprojekter offentliggjort 2012

Udvalget har bemærket, at CAP projekterne offentliggjort 2013 primært drejer sig om enkelte udvalgte specifikke fagområder, dog med udblik til generelle problemstillinger, som også har transportområdets bevågenhed.

Konklusioner og anbefalinger fra CAP-projekt "Det Blå Danmark" - arbejdskraft-, kompetence- og uddannelsesbehov" omfatter fokus på temaer, som indgår i transportbranchens løbende udvikling og overvågning af EUD-uddannelsesforløb på alle transportfaglige områder. Der er her tale om særlig interesse i forhold til internationalisering, miljø og LEAN-processer.

Udvalget finder endvidere, at en række konklusioner og anbefalinger i CAP-projekt "Bæredygtig vækst i industrien" giver indsigter, som tydeligvis kan overføres til transportbranchens bestræbelser i forhold til uddannelse i energirigtige og bæredygtige tiltag.

Ligeledes omfatter CAP-projekt "Kompetencer til social innovation" elementer, som i sit regulære indhold er dybt overensstemmende med mange transportarbejderes interaktion med andre mennesker og kundegrupper.

8. Trin i uddannelsen

Som nævnt under punkt 2 vil udvalget undersøge, om der i branchen er et ønske om etablering af et trin 3 på samme måde som i flere af TURs øvrige uddannelser. Udvalget finder ikke anledning til at nedlægge nogen af de nuværende trin i uddannelsen.

9. Handlingsplan for tilvejebringelse af praktikpladser

Beskrivelse af udvalgets konkrete forventninger til praktikpladsudviklingen for den enkelte uddannelse i 2014 og evt. de følgende et/to år.

Da uddannelse som nævnt for tiden mest bruges af medarbejdere, der allerede er ansat i branchen, og som dermed bruger deres normale "arbejdsplads" til deres uddannelse, er der en tæt sammenknytning mellem antal uddannelsesaftaler og antal praktikpladser. Og udvalget forventer som nævnt et forholdsvis stabilt antal uddannelsesaftaler de nærmeste år.

Der forventes en mindre stigning i antal aktive praktikpladser for EUD-elever under 25 år med baggrund i den handlingsplan, som er fastsat for tilvejebringelse af praktikpladser.

En konkret og tidsfæstet angivelse af de handlinger udvalget vil iværksætte i forhold til de opgaver, som er fastsat i erhvervsuddannelseslovens § 43, stk. 2.

Antallet af praktikpladssøgende er i 2010 opgjort til 1 person og i 2011 til 10 personer. Udvalget har derfor tæt kontakt til en række virksomheder for at øge antallet af praktikpladser. Udvalget vil fastholde kontakten og i samarbejde med TEC, er udvalget overbevist om, at det vil være muligt at fremskaffe flere praktikpladser i årene fremover. Denne forventning bygger udvalget på en række positive reaktioner fra virksomheder i branchen. Udvalget og TEC har afholdt en konference i maj 2013 for interesserede virksomheder inden for branchen og forventer at gentage dette årligt.

September 2013 til september 2014: TUR afsætter tillige betragtelige midler til sikring af løbende information til virksomhederne om rammer, vilkår og bonusordninger ved ansættelse af lærlinge. Dette sker gennem www.tur.dk, der dagligt opdateres, gennem nyhedsbreve, der videreformidler relevant viden om praktikpladser, herunder beretninger om succesrige uddannelsesforløb fortalt af lærlinge og/eller virksomhedsledere. TUR leverer løbende artikler til aviser og fagblade omkring erhvervsuddannelserne inden for transportområdet.

TUR har i samarbejde med en række brancheorganisationer etableret et særligt internetforum (www.meritvejen.dk) med information til virksomhederne om meritvejen, som i løbet af hele 2013 og 2014 løbende vil blive opdateret og vedligeholdt.

TUR fortsætter arbejdet med den løbende kvalitetsudvikling ved kontaktmøder med EUD-skolerne, udvikling og revidering af uddannelsesjournaler, - logbøger og faglæreruddannelser.

Oplysninger om det faglige udvalgs konkrete samarbejde med de lokale uddannelsesudvalg om praktikpladsskabelse. TEC og parterne er enige om, at medlemmerne af det faglige udvalg også er medlemmer af LUU, da der kun er 1 godkendt udbyder. Alle møder i det faglige udvalg efterfølges af et møde i LUU. TEC og udvalget vil ved fælles hjælp forsøge at fremskaffe flere praktikpladser til ungdomselever over hele landet.

Transporterhvervets Uddannelser
 Det faglige udvalg for togklargøringsuddannelsen
 September 2013

Udviklingsredegørelse for 2014 for erhvervsuddannelsen til Togklargøring

Nøgletal	2010	2011	2012
Igangværende uddannelsesaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	0	0	0
Indgåede uddannelsesaftaler i det aktuelle år	0	0	0
Igangværende skolepraktikaftaler pr. 31/12 i det aktuelle år	0	0	0
Elever optaget i skolepraktik i det aktuelle år	0	0	0
Bruttopraktikpladssøgende pr. 31.12 i det aktuelle år	-	-	-
Fuldførte *	0	0	0
Fuldførelsesprocent **	-	-	-

*) Fuldførte er det antal elever, som i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år har fuldført uddannelsen.

**) Fuldførelsesprocenten er andelen af dem, der begyndte i perioden 1/10 forrige år til 30/9 i det aktuelle år, som forventes at fuldføre deres uddannelse angivet i procent.

Bemærk: Ministeriet har endnu ikke tal for antal fuldførte og fuldførelsesprocent for 2012, og udvalgene bedes selv indsatte tal, i det omfang udvalgene har tallene (evt. skønnede tal).

	2010	2011	2012
Beskæftigelsesfrekvens (inkl. syge/barselfrekvens)***	-	-	-
Videreuddannelsesfrekvens****	-	-	-

***) Beskæftigelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2009, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2010, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2011.

****) Videreuddannelsesfrekvensen i 2010 baserer sig på færdiguddannede i 2008, frekvensen i 2011 baserer sig på færdiguddannede i 2009, og frekvensen i 2012 baserer sig på færdiguddannede i 2010.

1. Den erhvervmæssige udvikling og udviklingsmulighederne inden for uddannelsens område og tilgrænsende områder

De internationale transportmønstre for godstogsdriften betyder, at Danmark i større udstrækning bliver et transitområde med faldende beskæftigelse til følge.

De nuværende internationale lavkonjunkturer med faldende forbrug betyder også et fald i godstogsdriften.

Dog er der en lille positiv udvikling i den indenlandske godstogsdrift efter flere års fald. Det skyldes formentlig en forhøjelse af udgifterne til visse former for landevejstransport og ser ikke ud til at være politisk styret.

Inden for overskuelig tid ser udvalget ingen væsentlig teknologisk udvikling inden for den praktiske jobfunktion. Der kunne komme en udvikling inden for jernbanesikkerhed, hvor regelændringer ikke længere kommer i papirformat men derimod elektronisk. Dette kunne betyde, at det tilsvarende uddannelsesområde også skal organiseres anderledes både på skolen og i praktikken.

Udvalget forudser, at der over tid vil blive mere avancerede hjælperedskaber til udførelsen af jobfunktionerne. Brugen af it vil have fokus på at nedsætte fejlfrekvensen. Samlet set vil der blive stigende krav til togklargørernes it-færdigheder.

Indførelse af ERTMS, nyt radiosystem og gps-baseret togkontrolanlæg på det danske jernbanenet i årene fremover vil få indflydelse på udførelse af rangeringsopgaver m.m.

Transport af gods på jernbanen kan på små volumener ikke konkurrere med lastbiltransport omkring pris, fleksibilitet og hurtighed. Der er derfor set en udvikling i retning af færre brugere af godstransport på jernbanen.

På baggrund af et EU direktiv har Trafikstyrelsen udstedt en ny bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere i 2011. Bekendtgørelsen fastslår, at togklargøringspersonale, der skal udføre rangering m.m. skal have udstedt lokomotivførerlicens og a-certifikat senest 29. oktober 2013.

Lokomotivførerlicensen udstedes af Trafikstyrelsen på baggrund af både teoretisk og praktisk prøve og a-certifikatet udstedt af den pågældende jernbanevirksomhed. A-certifikatet dokumenterer, hvor medarbejderen må rangere og med hvilket udstyr.

Dette skal indføres i erhvervsuddannelsen, hvis den skal leve op til sit nuværende niveau. Det faglige udvalg afventer resultatet af en arbejdsgruppe, som Trafikstyrelsen har nedsat. Det faglige udvalg har ikke selv kunnet blive medlem af arbejdsgruppen. Men det faglige udvalg har også noteret sig ministeriets holdning omkring nedlæggelse af uddannelsen. Det faglige udvalg er bekendt med, at der ikke er indgået uddannelsesaftaler siden 1/7 2007, og at de sidste elever blev udlært 1/7 2009.

En del af de nuværende togklargørere er ikke faglærte. Der har dog ikke været indgået uddannelsesaftaler for denne gruppe på samme måde, som det sker på det øvrige TUR område via Meritvejen. Parterne bag det faglige udvalg diskuterer løbende indholdet i uddannelsen.

Der er formentlig et faldende behov for togklargørere til godstogsområdet. Aldersfordelingen for de nuværende beskæftigede vil dog betyde en væsentlig afgang i de næste 8-10 år, hvilket på sigt kan betyde en forøget uddannelsesmængde af togklargørere.

Den nuværende uddannelse har kun været benyttet inden for godstogsområdet. Inden for uddannelse af personale til togklargøring af persontog benyttes en blanding af sidemandsoplæring, virksomhedsuddannelse og AMU.

Det faglige udvalg har flg. kommentarer til udviklingen i nøgletallene:

Ingen tal er tilgængelige for de pågældende år pga. manglende uddannelsesaktivitet.

Da uddannelsesudviklingen er meget præget af en enkelt virksomhed, vil nøgletal derfor være afhængigt af konjunktur i denne virksomhed. Med det faldende behov for togklargørere til godstogsområdet har virksomhederne ikke haft behov for nyansættelser og har dermed ikke haft behov for at indgå uddannelsesaftaler.

Virksomhederne er dog klar over, at afgangsmønstret vil give behov for rekruttering, men ønsker at uddanne medarbejdere, som er specialiserede i forhold til de nuværende og fremtidige arbejdsopgaver. Få medarbejdere har i dag f.eks. behov for alle de kvalifikationer, der findes i den nuværende uddannelse f.eks. kørekort til lastbil og den tilhørende kvalifikationsuddannelse. Samtidigt ser virksomhederne unødvendig skoleundervisning som et problem i forhold til arbejdsplanlægning m.m. Arbejdsmarkedets parter diskuterer løbende problemstillingen.

2. Behov for nyetablering af uddannelse

Parterne har erkendt, at erhvervsuddannelsen i sin nuværende form ikke bruges og forventer at følge ministeriets indstilling om at nedlægge uddannelsen i sin nuværende form.

Arbejdsmarkedets parter diskuterer forskellige løsninger på den uddannelsesmæssige opgave i branchen herunder indfasning af lokomotivførerlicens og a-certifikat til togklargørerne.

Når disse drøftelser er afsluttet, vil der evt. blive fremsendt en ansøgning om nyetablering af en uddannelse, som kan bruges af branchen.

3. Behov for omlægning/revision af uddannelsen

I forlængelse af ovenstående vil der formentlig være behov for en væsentlig omlægning/revision af uddannelsen ved en evt. nyetablering.

4. Behov for nedlæggelse af uddannelsen

Da der ikke sker nyrekruttering af medarbejdere til togklargøring af godstog og de nuværende medarbejdere ikke gennemfører erhvervsuddannelse via Meritvejen, forventer udvalget at indsende ansøgning om nedlæggelse af uddannelsen. Udvalget vil dog først gå i dialog ministeriet omkring nedlæggelse eller omlægning/revision af uddannelsen, når arbejdsmarkedets parter har et bedre billede af det fremtidige uddannelsesbehov, og hvorledes dette kan løses.

5. Den løbende kvalitetsudvikling og kvalitetssikring af uddannelsens ordinære praktik og skolepraktik (hvis der i uddannelsen er skolepraktik)

Da der kun er 1 skole på området samt et yderst begrænset antal praktikvirksomheder, har der altid været god kontakt mellem udvalget, skolen, LUU og praktikvirksomhederne, når der har været elever. Praktikvirksomhederne og dermed arbejdsområdet er underlagt godkendelse af Trafikstyrelsen specielt på den del af uddannelsesområdet, der har med jernbanesikkerhed at gøre. Der er tradition for et tæt samarbejde mellem skole og praktikvirksomheder for at sikre, at eleverne har de rigtige kompetencer.

Det er derfor vurderingen, at der ikke umiddelbart er behov for yderlig kvalitetsudvikling og kvalitetssikring.

Der er ikke skolepraktik i uddannelsen.

6. Opfølgning på sidste års udviklingsredegørelse

Se ovenfor under pkt. 1 - 4.

7. Opfølgning på de centrale analyse- og prognoseprojekter offentliggjort 2012

Udvalget har bemærket, at CAP projekterne offentliggjort 2013 primært drejer sig om enkelte udvalgte specifikke fagområder, dog med udblik til generelle problemstillinger, som også har transportområdets bevågenhed.

Konklusioner og anbefalinger fra CAP-projekt "Det Blå Danmark" - *arbejdskraft-, kompetence- og uddannelsesbehov*" omfatter fokus på temaer, som indgår i transportbranchens løbende udvikling og overvågning af EUD-uddannelsesforløb på alle transportfaglige områder. Der er her tale om særlig interesse i forhold til internationalisering, miljø og LEAN-processer.

Udvalget finder endvidere, at en række konklusioner og anbefalinger i CAP-projekt "*Bæredygtig vækst i industrien*" giver indsigter, som tydeligvis kan overføres til transportbranchens bestræbelser i forhold til uddannelse i energirigtige og bæredygtige tiltag.

Ligeledes omfatter CAP-projekt "*Kompetencer til social innovation*" elementer, som i sit regulære indhold er dybt overensstemmende med mange transportarbejderes interaktion med andre mennesker og kundegrupper.

8. Trin i uddannelsen

Udvalget finder ikke anledning til at ændre på den nuværende struktur i uddannelsen.

9. Handlingsplan for tilvejebringelse af praktikpladser

Beskrivelse af udvalgets konkrete forventninger til praktikpladsudviklingen for den enkelte uddannelse i 2013 og evt. de følgende et/ to år.

Se ovenfor under pkt. 1 - 4.

En konkret og tidsfæstet angivelse af de handlinger udvalget vil iværksætte i forhold til de opgaver, som er fastsat i erhvervsuddannelseslovens § 43, stk. 2.

Se ovenfor under pkt. 1 - 4.

Oplysninger om det faglige udvalgs konkrete samarbejde med de lokale uddannelsesudvalg om praktikpladsskabelse.

Se ovenfor under pkt. 1 - 4.