

Feedback områdesanalys Transport

Bakgrund

En av Myndigheten för Yrkeshögskolans uppgifter är att analysera arbetsmarknadens behov av utbildningar inom yrkeshögskolan. Från och med 2020 lanserades en ny modell för regional återkoppling på dessa områdesanalyser. Som regionalt utvecklingsansvarig ska Region Skåne återkoppla i vilken grad de trender som belyses ur ett nationellt perspektiv i MYH:s områdesanalyser har signifikans för Skåne. För denna uppgift har Region Skåne bjudit in representanter från företag, organisationer och branschföreträdare till dialog, nedan presenteras deras regionala återkoppling. Denna summering har sammanställts av YhiS maj 2021.

Intro

Det bör påpekas att innehållet och slutsatserna i MYH:s rapport grundar sig på det analysarbete som utfördes innan Coronavirusets utbrott. Vilka konsekvenserna av pandemin blir på 3–5 års sikt är i dagsläget svårt att förutse.

Nedan en kort summering av varje trend, ställningstagande i vilken grad det stämmer för Skåne och kommentar.

För varje trend ges branschföreträdare möjlighet att bedöma om konsekvenserna för kompetensbehovet i regionen blir desamma som det som beskrivs i analysen utifrån nedanstående alternativ:

- Extra viktigt i vår region
- Ja, vi instämmer i beskrivningen
- Ja, men det finns regionala avvikelser
- Nej, vi instämmer inte i beskrivningen
- Vet ej
- Ej aktuellt

Kort summering av samtliga trender i områdesanalysen för Transport

Den stora samhällsutmaningen är att nå ett hållbart samhälle. Genom förbättrad infrastruktur och ökad effektivitet i hela transportsystemet kan hållbarhetsmålen nås. Det kräver dock medverkan från alla aktörer och optimering av logistiskt smartare upplägg, genomförande av infrastrukturella satsningar, teknikutveckling och beteendeförändring hos köpare och beställare av transporttjänster. I denna rapport görs ett antal nedslag och spaningar i de olika trafikslagen väg, järnväg, sjöfart och luftfart utifrån den mångfald av utbildningsinriktningar inom yrkeshögskolan (YH) som har koppling till området.

Trender

1. Tillväxtprognos, strategier och satsningar som påverkar kompetensbehovet inom transportområdet (Tilltagande trend)

Utvecklingen inom transportsektorn är betydande, men bristen på kompetens kan komma att påverka utvecklingstakten negativt. Transportvolymerna beräknas öka fram till 2030 samtidigt som transporterna förväntas ske på ett klimatsmart och effektivt sätt. Utifrån högt uppsatta mål för fossilfria transporter till 2030, har regeringen publicerat en helt ny godsstrategiplan och Trafikverket har tagit fram en ny nationell transportplan för åren 2018–2029. Dessa strategier och planer ger en bild av vilka infrastrukturella förutsättningar de olika transportslagen ges att utvecklas inom och vilka politiska ambitioner som finns men påverkar också behovet av kompetens för att satsningarna ska kunna genomföras.

Kommentar:

- *Extra viktigt i vår region*

Nationella moderniseringen även av stor vikt i Skåne. Stort/akut brist i hela landet gällande anläggning och infrastrukturområdet såsom järnvägstekniska roller som arbetar både med under- och överbygganden dvs anläggningsarbete samt bana, el, signal och spårsvets men även projektering, konstruktion, besiktning, drönarbesiktning och arbetsledning. Detta gäller såväl arbete med den befintliga elektromekaniserade järnvägen som den kommande datorstödda och digitaliserade järnvägen med bl.a. datorställverk och implementeringen av det nya signalsäkerhetsystemet ERTMS. Teknisk anpassning och utveckling mot ERTMS innebär stort behov av nya/uppdaterade YH inom bana, signal och fordon samt korta YH för spårsvets, ERTMS etc. Det saknas idag en grundläggande signalteknisk yrkeshögskoleutbildning för arbete med den datorstödda järnvägen och ERTMS.

Trafikverksskolan ser över möjligheterna till signalteknisk utbildning via andra skolor än Trafikverksskolan, dock under övervakning av dem och i enlighet med deras utbildningsplaner.

Trafikverket har tagit fram ny inriktningsplan till 2033/2037. Miljön har getts högsta fokus, klimatmålet ska nås. Föreslagna åtgärder kommer inte ensamt nå dit. Trafikverket föreslår politiska styrmedel därtill såsom kraftig ökning av skatter på drivmedel. Förordning om revidering av transeuropeiska transportnätet TEN-T görs och kommissionen ska efter sommaren presentera förändringsförslag med inriktningen på åtgärder hur EU:s klimatambitioner ska konkretiseras, dvs kraftigt minskade växthusgasutsläpp till 2030 och klimatneutralitet till 2050.

Hög och hållbar aktivitet i hela logistikkedjan (speditörer, varuägare, rederier, järnvägsoperatörer och hamnar) ökar arbetstillfällena och behovet av yrkeskompetens samt stärker svensk transports konkurrenskraft internationellt. Fehmarn Bältbronns färdigställande i Danmark 2028 kommer medföra ökat tryck på infrastrukturen i Skåne. Det finns risk för att regionen dräneras på kompetens inom anläggningsområdet.

2. Utbildningar behöver anpassas snabbare framöver (Tilltagande trend)

Sveriges transportnäring har gått igenom många förändringar och utvecklas ständigt. Hållbarhet är i fokus och den pågående digitaliseringen effektiviserar och bidrar till mer smarta och hållbara transporter. Men digitaliseringen påverkar också befintliga yrkesroller och medför att utbildningar behöver utvecklas och anpassas snabbare för att arbetslivet ska få rätt kompetens. Transportföretagen tar i sin nya rapport "Kompetensförsörjning när transportsektorn digitaliseras" upp hur olika yrkesroller påverkas och ger förslag på åtgärder som handlar om utbildningsfrågor för att klara omställningen. Inom YH finns flera utbildningsinriktningar som leder till yrken inom transportsektorn: utbildningar för byggnation och projektering, tåg- och järnväg, fordon, luft- och sjöfart. Det finns också ett antal inriktningar för spedition, transport och logistik.

Kommentar:

- *Extra viktigt i vår region*

Den tekniska utvecklingen inom transportnäringen (anläggning och infrastrukturområdet), inte minst genom ny teknik, nya metoder och lösningar, men även krav på hållbarhet och minskad miljöpåverkan kommer att kräva nytänk, kompetensutveckling av befintlig personal men även helt nya utbildningar med större inslag av kunskap inom råden som digitalisering och hållbarhet. Möjlighet till bra YH-utbildningar ger branschen en möjlighet att locka nya förmågor till branschen och på så sätt klara kompetensförsörjningen på lång sikt.

Rapporter från bland annat Sveriges Byggindustrier och Byggföretagen styrker denna trend och beskriver kompetensbristen, som inom vissa områden redan är akuta och förutspår ytterligare ett ökat kompetensbehov de närmsta åren. VTI (statens väg- och transportforskningsinstitut) förutspår ett ökat kompetensbehov på 20 % fram till 2025. Kompetensbehovet baseras på den nationella planen som räckte till 2025. Allt tyder på att om man gör analysen på den nationella planen som sträcker sig till 2029 kommer kompetensbehovet vara minst lika stort om inte större till 2029. Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörers medlemsföretag har varit delaktiga i framtagandet av VTI:s rapport.

YH kan kontra högskola relativt snabbt utveckla och ställa om och kan komplettera högskolans relativt få anläggningsinriktade utbildningar. Stort behov av både vanliga YH-utbildningar och korta YH. Digitalisering genomsyrar och det finns ett mycket stort och växande behov av kompetens inom programmering/mjukvara i fordonsbranschen.

Åkerier är redan i mycket hög grad digitaliserade.

3. Järnväg och spårtrafik: Kompetensbrist kan leda till att satsningar försenas (Tilltagande trend)

Enligt Trafikverket innebär den nya nationella planen för transportsystemet för åren 2018–2029 kraftigt ökade anslag för upprustning, modernisering och utbyggnad av järnvägen. De sträckor som pekas ut för höghastighetståg är delen mellan Göteborg och Borås, sträckan mellan Hässleholm och Lund, samt Ostlänken mellan Linköping och Järna. Ostlänken byggs för att klara minst 320 kilometer i timmen. Satsning på underhåll och ny teknik kommer att modernisera järnvägen och ge en mer tillförlitlig järnväg med färre störningar. Men Sveriges Byggindustrier varnar i en ny rapport för brist på kompetens för de järnvägstekniska yrken som till merparten utbildas till inom YH: bantekniker, kontaktledningstekniker och signaltekniker. Även YH-inriktningen spårsvetsare lyfts fram i rapporten. Utöver dessa utbildningsinriktningar finns även lokförare och tågtekniker som utbildningsinriktningar inom YH.

Kommentar:

- *Extra viktigt i vår region*

Stor ekonomisk satsning på nationell plan för transportsystem kommer försenas till följd av akut kompetensbrist nu och på sikt. Behovet av en stabil och utbyggd järnväg är fortsatt en förutsättning för att klara klimatmålen och transportköparnas behov. Vi behöver en stabil bas av järnvägsutbildningar för att vara relevanta på transportmarknaden. Där är YH en viktig samarbetspartner för järnvägsbranschen, för att kunna skapa kvalitativa och agila utbildningar som kan formas vartefter tekniken utvecklas och branschens behov ändras.

Finns ett stort behov av både ny kompetens OCH fler individer med traditionell kompetens samt behov av omställning av befintlig personal. Flera rapporter har under senare år pekat på risken att tillgången på arbetskraft inte kommer räcka för att planera och genomföra de nya stambanorna eller för att bibehålla ett effektivt järnvägsunderhåll.

I övrigt se kommentar under punkt 1. OBS. Sveriges Byggindustrier heter numera Byggföretagen.

4. Fordon och väg: Fordonsindustrin går mot eldrivna och självkörande bilar (Tilltagande trend)

Utvecklingen inom fordonsindustrin är omvälvande. Eldrivna fordon lanseras nu runt om i världen och tester för självkörande fordon har påbörjats i Sverige. Utvecklingen har redan lett till att nya jobb har skapats och programmerarna har blivit en viktig kompetens för fordonsindustrin. Den tekniska utvecklingen medför också att gymnasiet fordons- och transportprogram behöver utvecklas, vilket i sin tur kommer påverka vilket innehåll eventuella YH-utbildningar inom fordonsteknik bör ha.

Kommentar:

- Ja, vi instämmer i beskrivningen

När fordonsindustrin går mot eldrivna och självkörande bilar sker en kraftig ökning av behovet av verkstadskompetens och kompetens att sätta upp och drifta laddinfrastrukturen i hela landet, oberoende av var tillverkning sker. Gällande detta har trenden ovan stor signifikans för Skåne. Programmerare efterfrågas i fordonsbranschen men också i princip i alla sektorer idag, allt digitaliseras. I detalj skiljer sig kompetensbehovet åt och kan nischas. Transportföretagen framför att utbildningar med inriktning för el- och hybridfordon genomförs av generalagenter, som därför måste knytas till utbildningarna.

När det gäller självkörande lastbilar i det offentliga rummet finns få utsikter inom överskådlig framtid att detta kommer att bli verklighet. Inom industriområden, gruvor etc finns detta redan idag. Gällande eldrivna yrkesfordon bedömer vi att lokala och regionala transporter kan komma i fråga och då med mindre tonnage (distribution, renhållning etc.). Tyngre ekipage upp till 74 ton i fjärrtrafik (över 30 mil) omfattar ca 8 % av svensk åkerinäring och här finns utmaningen i kapaciteten och vikten på batterier. Fordonstillverkare tror att vätgas/bränsleceller kommer att användas på denna typ av transport.

5. Flygteknik och luftfart: Additiv tillverkning, digitalisering, elflyg och drönare påverkar branschen (Tilltagande trend)

Additiv tillverkning, digitalisering, utveckling av elflyg och drönare driver på utvecklingen inom luftfarten. Med hjälp av additiv tillverkning kan betydligt lättare och kanske också starkare komponenter ersätta mer traditionella delar i flygplanets motorer och konstruktion. Underhåll på moderna flygplan sker genom ett nytt datoriserat stöd och spännvidden över vad en flygtekniker måste kunna bara ökar. Men nya typer av farkoster och transporttjänster via luften växer också fram. Utveckling av elflyg kan öppna upp för en helt ny typ av transporter. Nya användningsområden för obemannade farkoster, drönare, kan bidra till att skapa både samhällsnytta och nya affärsmöjligheter. Inom området finns förutom drönaroperatör, YH-utbildningar till trafikflygare, helikopterpilot och flygtekniker. Dessa utbildningar kräver tillstånd av Transportstyrelsen och European Aviation Safety Agency (EASA) för att kunna bedrivas.

Kommentar:

- Ja, vi instämmer i beskrivningen

Fler måste utbildas för flygbranschen nu, för att stå redo att matcha behoven när pandemin är över. Det finns också större pensionsavgångar att vänta från en större arbetsgivare i branschen. Som exempel tar det minst fyra år för en flygtekniker att erhålla sitt certifikat. Två års utbildning och två års praktikperiod. Denna tidsaspekt i kombination med pensionsavgångar och att fler anställda än vanligt lämnat flygbranschen och sökt sig till andra arbete i och med pandemin, skapar ett ytterligare behov av nyutbildad personal och medför ett mycket stort behov av studieplatser inom yrkeshögskolan för flygrelaterade yrken.

Med sitt strategiska läge som Sveriges södra nod och koppling till resten av Europa framstår Skåne som en region med goda förutsättningar att ta en ledande roll i framtidens flygrelaterade utbildningar. Specialisering på de nya tekniska landvinningarna som beskrivs i sammanfattningen, samt andra såsom vätgasdrift och biobränslen samt ökad automatisering, AI och hantering and big data blir de verktyg som regionen kan växa med, och inte bara med fördelar för flygindustrin utan även för andra industrier.

Vi bedömer att personflyget kommer ha samma frekvens efter pandemin, som före. Affärsflygets bedöms minska och transportflyget kommer att växa efter pandemin. Vi ser att ett frekvent användande av elflyg ligger långt fram i tiden.

6. Sjöfart: Ett attraktivt trafikslag för att nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 (Tilltagande trend)

Samhällsekonomin är starkt beroende av sjöfarten, hela 85 procent av Sveriges import och export sker med hjälp av sjöfart. Den strategiska påverkan som sjöfarten har på samhällets möjligheter att nå de politiska målen om ett hållbart samhälle är hög. Detta har uppmärksammats av politiker från alla block och från myndigheterna inom området såsom Trafikverket, Sjöfartsverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen. Ett bra exempel på detta är regeringens godsstrategi som är väldigt sjöfartstung. Stora satsningar sker nu också på sjöfarten i den nationella transportplanen och regeringen verkar för en överflyttning från transporter via väg till sjöfart med hjälp av en ekobonus för att minska utsläppen. Den strategiskt höga påverkan kommer dels ur ett ekonomiskt-/resursperspektiv dels ur ett miljö-/klimatperspektiv men också ur ett säkerhetsperspektiv: inom den svenska handelssjöfarten har ingen yrkesverksam omkommit de senaste fyra åren. Enligt Transportföretagens senaste uppgifter kommer branschen att behöva anställa cirka 800 personer inom en femårsperiod och det verkar finnas utrymme för en ökning av kompetens som kan komma från YH. Inom YH finns för närvarande ett fåtal utbildningar för sjöfart såsom kapten och maskinist för ångbåt samt marinteknik. För godshantering och transportledet finns inriktningarna till speditör, transportledare och logistik.

Kommentar:

- *Extra viktigt i vår region*

Revidering av det transeuropeiska transportnätet TEN-T och Trafikverkets nya inriktningsplan med fokus på miljö och klimatmål ställer krav på hållbara transporter och åtgärder kommer att krävas. Fehmarn Bältbronns färdigställande i Danmark 2028 kommer medföra ökat tryck på infrastrukturen i Skåne och trafikvolymerna via Skåne kommer att öka. Kort distans till kontinenten innebär optimalt nyttjande av fartyg. Det tillsammans med klimatanpassade fartyg, alternativa bränslen & transport till och från hamn per järnväg ger hållbar transporter. Det ställer krav på hamninfrastruktur & logistik.

Med batterifordon och självkörande bilar kommer man att komma en bra bit fram avseende persontransporter, men godssidan blir svårare även om mycket forskning görs. Det kommer att krävas åtgärder på alla plan utöver de rent tekniska. Det kommer att krävas mycket ny kompetens och självklart utbildningar som matchar dessa krav för att länka transportsystem, bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen och utvecklande av sjöfarten.

Övrigt

Ett övergripande nationellt problem är att för få unga söker de nationella yrkesprogrammen på gymnasiet och det leder i sin tur till att färre skolor erbjuder programmen. Då ingen gymnasieskola i Skåne erbjuder järnvägsteknisk inriktning på Bygg- och anläggningsprogrammet är det viktigt att det satsas på YH-utbildningar inom området i denna region.

Tillgången till lärare och utbildare inom anläggning, infrastruktur och järnväg är begränsad och utgör en flaskhals.

Under punkt två, se bland annat rapporter från Sveriges Byggindustrier-FSJ 2017 och 2019, från VTI 2020 samt Ramböll 2020.

Exempel identifierade bristyrken möjliga att utbilda för inom YH

- Drönanoperatör (besiktning inför projektering)
- Programmerare inriktning fordon
- Marin servicetekniker/serviceingenjör
- Tågtekniker
- Fartygs- och maskinbefäl
- Speditör/logistiker/transportledare
- Trafikflygare
- Helikopterpilot
- Flygtekniker
- Bantekniker
- El/kontaktledningstekniker
- Signaltekniker
- Lokförare