

TUR

**TRANSPORTERHVERVETS
UDDANNELSER**

**ANALYSE AF HVORDAN UDDANNELSER FOR
FLYGTNINGE/INDVANDRERE GENNEMFØRES SET I
RELATION TIL SENERE DELTAGELSE I REGULÆRE
FAGLIGE AMU KURSER, DECEMBER 2018**



MB ANALYSE

Stolbjergvej 21
3070 Snekkersten
Tlf.: 2040 2039

December 2018

Fotos: Colourbox

Analyserapporten er udarbejdet af konsulent
fra MB Analyse for Transporterhvervets
Uddannelsesråd

RESUME	2
1. INDLEDNING.....	5
1.1 ANALYSENS FORMÅL.....	5
1.2 ANALYSENS BAGGRUND	5
1.3 AMU-UDDANNELSER INKLUDERET I ANALYSEN.....	6
1.4 ANALYSEDESIGN.....	7
1.5 BEGREBSAFKLARING.....	9
1.6 PROJEKTORGANISERING.....	10
1.7 ANALYSERAPPORTENS OPBYGNING	10
2. AMU-SYSTEMETS MULIGHEDER FOR TOSPROGEDE KURSISTER.....	13
2.1 AMU-UDDANNELSER UDVIKLET TIL TOSPROGEDE	14
2.2 SÆRLIGE UDDANNELSESFORLØB FOR TOSPROGEDE	15
2.3 ANDRE UDDANNELSESTILBUD TIL VOKSNE TOSPROGEDE I SAMSPIL MED AMU.	16
2.4 SPROGLIGE FORUDSÆTNINGER I AMU-SYSTEMET	18
3 INTEGRATIONSGRUNDUDDANNELSEN (IGU).....	22
4. VEJE IND I AMU-SYSTEMET.....	24
4.1 PERSONBEFORDRING MED BUS OG GODSTRANSPORT MED LASTBIL.....	24
4.2 MULIGHEDER UNDER LOV OM AKTIV BESKÆFTIGELSESINDSATS (LAB)	25
5. BRUG AF AMU EFTER HERKOMST.....	30
6. BRUG AF F/I KURSER I AMU-SYSTEMET	33
7. ORDINÆRE FORLØB PERSONBEFORDRING MED BUS	37
8. ORDINÆRE FORLØB, GODSTRANSPORT MED LASTBIL.....	40
9. SKOLERNES ERFARING MED KURSISTER MED SPROGLIGE UDFORDRINGER.....	43
10. TRANSPORTSKOLERNES AFHOLDELSE AF SÆRLIGE FORLØB.....	45
10.1 TRANSPORTSKOLERNES BRUG AF F/I FORLØB UNDER IGU	45
10.2 SÆRLIGE FORLØB, PERSONBEFORDRING MED BUS (40531).....	48
10.3 SÆRLIGE FORLØB, GODSTRANSPORT MED LASTBIL (47854)	51
10.4 SÆRLIGE UDDANNELSESFORLØB FOR TOSPROGEDE IDV, BUS OG GODS	53
10.5 DELKONKLUSION KVANTITATIV UNDERSØGELSE	54
11. PRAKSIS PÅ TRANSPORTSKOLERNE	57
11.1 PRAKSIS OG ERFARINGER HOS UCPLUS A/S.....	57
11.2 PRAKSIS OG ERFARINGER HOS AMU JUUL A/S	60
11.3 PRAKSIS OG ERFARINGER HOS DEKRA.....	62
11.4 DELKONKLUSION – PRAKSIS HOS TRANSPORTSKOLERNE	65
11.5 NORDSJÆLLANDS REKRUTTERINGSSERVICE	68
12 ANBEFALINGER OG GOD PRAKSIS.....	72
BILAG 1: LITTERATURLISTE	76

Resume

AMU-systemets udbydere af arbejdsmarkedsuddannelser har adgang til en række særlige uddannelsesstilbud til tosprogede kursister, der ikke har tilstrækkelige danskundskaber til at kunne få tilfredsstillende udbytte af en ordinær AMU-uddannelse på den normerede tid. Denne analyse sætter fokus på, hvordan transportskolerne anvender mulighederne for at tilbyde og gennemføre uddannelser målrettet tosprogede, og i hvilket omfang de sikrer en dansksproglig opkvalificering gennem fælleskatalogets F/I kurser.

Analysen tager udgangspunkt i de to uddannelser; Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil, da de begge indeholder kørekortet til hhv. bus og lastbil og er adgangsgivende til at arbejde som ufaglært chauffør i hhv. bus- eller godstransportbranchen.

Analysen er baseret på en registerundersøgelse af AMU-aktiviteten hos transportskolerne, en spørgeskemaundersøgelse blandt transportskolerne samt en interviewundersøgelse om praksis og erfaringer hos 3 transportskoler: UCplus A/S, AMU Juul A/S og DEKRA A/S. Rapporten indbefatter også et interview med Nordsjællands Rekrutteringsservice, der repræsenterer 9 jobcentre, om jobcentrenes praksis og erfaringer med at efterspørge AMU-uddannelser målrettet tosprogede.

Manglende udnyttelse af AMU-systemet muligheder.

Analysen afdækker, at brugen af de særlige uddannelser til tosprogede bliver benyttet i et meget lille omfang.

Særligt bemærkelsesværdigt er det på uddannelsen Personbefordring med bus, hvor skolerne har en langt højere procentdel tosprogede end i AMU-systemet generelt. Tidligere rapporter har påpeget, at en stor del af deltagerne har svært ved at tilegne sig den nødvendige viden for at bestå køreprøverne på den normerede tid grundet sproglige og boglige udfordringer. Trods mulighederne for at tilbyde uddannelser, der giver deltagerne bedre tid og sproglig/faglig støtte, bliver disse muligheder stort set ikke udnyttet af transportskolerne.

Analysen peger på, at den lille udnyttelse af systemets muligheder for tosprogede hænger sammen med flere faktorer:

- Skolernes udfordringer med at lave optimal kapacitetsudnyttelse ved forløb, der adskiller sig i længde fra deres ordinære uddannelser, eller ikke kan tilpasses deres normale opstartsfrekvens.
- Jobcentrenes manglende efterspørgsel samt muligheder for at bevillige et relativt dyrere forløb, hvis der skal tilkøbes sproglig opkvalificering, ekstra tid og køretimer.
- Trods informationsindsatser m.m., at der er en relativ lille viden om AMU-systemets muligheder for tosprogede.

Sproglige kompetencer nødvendige for at gennemføre uddannelserne

Et stort tema i transportskolernes tilbagemeldinger er, at dansksproglige kompetencer svarende til prøve i Danskuddannelse 2, i overvejende grad ikke er tilstrækkeligt til at gennemføre uddannelserne på ordinære vilkår.

Transportskolerne forsøger at afhjælpe problematikken ved at tilbyde forskellige former for lektiehjælp, sprogværksteder m.m. på deres ordinære uddannelser. Analysen afdækker, at der umiddelbart kan konstateres en sammenhæng mellem at deltagerne har de fornødne almene sproglige kompetencer, i kombination med undervisning i fagligt relateret dansk, og beståelsesprocenten på køreprøverne.

Sproglig opkvalificering af tosprogede

Spørgeskemaanalysen viser, at den sproglige opkvalificering på særlige forløb for tosprogede, som skolerne oftest gennemfører som enkeltstående projekter i samarbejde med jobcentre, i overvejende grad sker i samarbejde med sprogskoler under anden lovgivning.

Skolerne udliciterer sprogundervisningen under henvisning til, at de ikke har tilstrækkelig aktivitet og efterspørgsel på området til ansættelse af personale med de krævede kompetencer. For jobcentrenes vedkommende kan det af økonomiske årsager også være attraktivt at sikre den fornødne sproglige opkvalificering under de almene tilbud, da finansieringen er mere fordelagtig end køb af længerevarende AMU-forløb.

Integrationsgrunduddannelsen (IGU)

Analysen har naturligt den nye Integrationsgrunduddannelse som et af sine fokuspunkter. Analysens elementer afdækker, at de skoler, der har taget IGU'en til sig, i høj grad udnytter AMU-systemets muligheder for tosprogede. Skolerne fremhæver, at det specielt skyldes, at finansieringen af IGU'en ikke ligger hos kommunen.

IGU'en understøtter også den IGU-ansattes muligheder for at optræne faglige og sproglige kompetencer i et praksisnært miljø og samtidig opnår erfaring som chauffør inden ordinær ansættelse.

Praksis hos transportskolerne

En væsentlig erfaring med forløbene for tosprogede er, at deltagerne måske kun har det til fælles, at de netop er tosprogede. Deltagerne kan have vidt forskellig indlærings-kapacitet og forudsætninger for at modtage faglig undervisning. Skolernes erfaringer og anbefalinger til god praksis centrerer sig derfor meget omkring mulighederne for at tilbyde understøttende undervisning. Herunder kan adgang til lektiecaféer/sprogværksteder og ekstra ressourcer afhjælpe sociale og strukturelle elementer, der kan være barrierer for undervisningen.

Derudover fokuserer skolerne på, at de undervisningskompetencer i dansk som andetsprog, der er tilknyttet forløbene, også skal have den faglige indsigt. Skolerne kommenterer alle på, at deltagerne med den rette støtte, fleksibilitet og tid kan gennemføre uddannelserne når det sproglige niveau er tilstrækkeligt.

Bedre resultater gennem et stærkere samarbejde

Jobcentrenes finansiering af lediges deltagelse på uddannelserne, herunder 6-ugers jobrettet uddannelse, står for min. 47% af deltagerne på Personbefordring med bus og lidt færre på Godstransport med lastbil. Bus- og godstransportbranchen samt transportskolerne er derfor i høj grad afhængige af jobcentrenes køb af pladser. Når

Beskæftigelsesministeriets regelforenkling træder i kraft medio 2019, vil kommunernes budget til bl.a. opkvalificerende indsatser bliver givet som et bloktilskud til kommunen i stedet for den nuværende refusionsordning. Det forudses, at det dermed kan blive sværere at skaffe finansiering til opkvalificering, der ikke er lokalpolitisk fokus på.

Den rekordhøje beskæftigelse medfører, at branchens rekrutteringsgrundlag oftere har ringere tilknytning til arbejdsmarkedet. Kombineret med en forventet mindre henvisning fra jobcentre, vil forsyningssikkerheden af ufaglærte chauffører via AMU-systemet kræve et tættere samarbejde mellem jobcentre, transportskoler og arbejdsgiver for at sikre, at deltagerne på uddannelserne har den fornødne støtte til at opnå de sproglige, faglige og brancherelaterede kompetencer til at indtræde på arbejdsmarkedet.

1. Indledning

1.1 Analysens formål

Formålet med dette analyseprojekt har været, i et samarbejde med transportskolerne, at undersøge, hvordan skolerne udbyder og gennemfører uddannelser for flygtninge/indvandrere.

Undersøgelsen skal give inspiration til udvikling af relevante uddannelsesaktiviteter og – designs for målgruppen samt sikre samlet viden om, hvordan AMU-systemets muligheder for målgruppen konkret anvendes.

I analysen vil der være fokus på hvordan de grundlæggende uddannelser i fælleskataloget (F/I forløb) udbydes og benyttes, herunder de muligheder AMU-bekendtgørelsen stiller til rådighed for tilrettelæggelsen af de særlige forløb til målgruppen, i samspil med de fagspecifikke AMU-uddannelser samt hvordan brugen af IGU uddannelsen har udviklet sig på transportskolerne og i hvordan den afvikles.

Analysen vil også undersøge, hvordan transportskolerne markedsfører uddannelserne samt i relation hertil samarbejder med beskæftigelsesystemet og andre interessenter i branchen.

1.2 Analysens Baggrund

Transportbranchen har de senere år oplevet en mangel på kvalificeret arbejdskraft og DI og 3F forventer at godsområdet i de kommende år vil mangle omkring 2500 medarbejdere. På godsområdet forventes manglen ydermere forværret af at et meget stort antal godschauffører vil gå på pension i de kommende år.

Danmark oplever i disse år en højkonjunktur og beskæftigelsen er historisk høj og ledigheden er i august 2018 på det laveste niveau siden 2009 med et fald i bruttoledigheden på 11.200 på et år¹. En tendens der forventes at fortsætte i de kommende år.

Regeringen har både selvstændigt og i samarbejde med arbejdsmarkedet parter igennem to- og trepartsaftalerne taget en række initiativer til at afhjælpe de kommende rekrutteringsproblemer, bl.a. gennem en mere jobrettet integrationsindsats, lovforslag om at gøre det lettere for udenlandsk arbejdskraft at arbejde i Danmark, samt styrkelse af Erhvervs- og arbejdsmarkedsuddannelserne.

Tidligere analyser fra TUR har peget på nogle af de udfordringer specielt elever med boglige udfordringer samt tosprogede har ved at gennemføre de nuværende prøveformer under gældende lovgivning om erhvervelse af kørekort til erhvervsmæssig brug.

Under højkonjunkturer med faldende ledighed m.m. vil store dele af erhvervslivet og beskæftigelsesindsatsen kigge mod at aktivere en større del af arbejdsmarkedsreserven. I takt med den faldende ledighed, vil en større og større del af reserven bestå af ledige, der mangler en tilknytning til arbejdsmarkedet. Det må derfor forventes, at også en del af

¹ <https://dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=25909>

transportbranchens rekrutteringsproblemer både på den korte og mellemlange bane skal løses gennem uddannelse og opkvalificering af ledige med problemer ud over ledighed (aktivitetsparate ledige) samt flygtninge og familiesammenførte (både nyankomne og flygtninge og familiesammenførte, der har været i landet i mere end 5 år, men som ikke har fundet fodfæste på det danske arbejdsmarked).

På baggrund af dette har TUR ønsket at få undersøgt, hvordan AMU-systemets muligheder for planlægning og gennemførelse af uddannelser for tosprogede anvendes, samt udarbejde anbefalinger for god praksis på området.

1.3 AMU-uddannelser inkluderet i analysen

Projektgruppen bag analysen fandt det formålstjenligt at fokusere både den kvantitative og den kvalitative analyse på 2 arbejdsmarkedsuddannelser:

- 40531 Personbefordring med bus
- 47854 Godstransport med lastbil

Disse uddannelser blev valgt, da de er den grundlæggende kvalifikationsuddannelse til de respektive områder indenfor transportbranchen, og det i alt overvejende grad er disse uddannelser deltagerne på dagpenge, kontanthjælp, integrationsydelse mm bliver tilmeldt på via relevant myndighed.

1.3.1 Kort beskrivelse af 40531 Personbefordring med bus

AMU-kurset Personbefordring med bus varer 30 dage/6 uger og gør deltageren i stand til at føre stor bus til erhvervmæssig befordring. Målgruppen er personer, der ønsker at kunne fungere som buschauffør i den kollektive trafik eller turistbranchen.

I uddannelsesmålene for uddannelsen angives det at:

Deltageren kan på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde føre og betjene køretøjet og er i stand til at vurdere egen og andre trafikanters adfærd og på denne baggrund udføre en sikker og forsvarlig kørsel.

Efter uddannelsen har deltageren erhvervet kørekort, kategori D-EP jf. gældende myndighedskrav beskrevet i undervisningsplanen for køreuddannelse til denne kategori jf. bek. nr. 1301 af 27/11/2017.

Deltageren kan føre køretøjet rationelt med hovedvægt på sikkerhed, anvende reglerne og har kendskab til sundhed, færdselssikkerhed og miljø sikkerhed, service og logistik jf. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens bek. nr.1327 af 29/11/2017 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.

Uddannelsen opfylder endvidere uddannelseskravet jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder.

Eksamen: Der afholdes teoretisk og praktisk køreprøve til kategori D-EP, ligesom der afholdes prøve i de grundlæggende kvalifikationer efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens regler.

Det 6-ugers kursus indeholder en teoretisk og en praktisk køreprøve samt en prøve i de grundlæggende kvalifikationer. Både den teoretiske og den praktiske køreprøve til kørekort D-EP skal aflægges på dansk uden brug af tolk².

1.3.2. Kort beskrivelse af 47854 Godstransport med lastbil

AMU-kurset Godstransport med lastbil varer 6 uger/30 dage og henvender sig til personer, der ønsker beskæftigelse som chauffør indenfor godstransport med lastbil. Uddannelsen kan efterfølgende suppleres med en bred vifte af specialer inden for faget.

I uddannelsesmålene for uddannelsen angives de at:

Deltageren kan føre køretøjet rationelt med hovedvægt på sikkerhed, anvende reglerne og har kendskab til sundhed, færdsels- og miljø sikkerhed, service og logistik mv. jf. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens BEK nr. 1327 af 29/11/2017 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.

Efter uddannelsen har deltageren erhvervet kørekort kategori C jf. gældende myndighedskrav beskrevet i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bekendtgørelse om undervisningsplan for køreuddannelsen til stor lastbil BEK nr. 1297 af 27/11/2017.

Eksamen: Der afholdes teoretisk og praktisk køreprøve til kategori C, ligesom der afholdes prøver i de grundlæggende kvalifikationer efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens regler.

Det 6-ugers kursus indeholder en teoretisk og en praktisk køreprøve samt en prøve i de grundlæggende kvalifikationer. Både den teoretiske og den praktiske køreprøve til kørekort C kan aflægges med brug af tolk.

1.4 Analysedesign

Ved projektets opstart blev der gennemført en desk research, der har bidraget til at skabe overblik over de rammer, vejledninger, love og bekendtgørelser, der har direkte eller indirekte indflydelse på målgruppens muligheder for at blive opkvalificeret. Desk researchen inkluderede udtræk af data i Undervisningsministeriets databank og Danmarks Statistik samt diverse offentliggjort statistik på Udlændinge og Integrationsministeriets hjemmeside, herunder integrationsbarometeret. Desuden blev en større mængde tilgængelige rapporter om IGU'en, integrationsindsatsen og tosprogede i AMU-systemet (se venligst bilag 1, Litteraturliste) samt diverse artikler omhandlende transportbranchen og tosprogede gennemgået.

På baggrund af data, og som forberedelse til design af spørgeskemaanalysen, blev der gennemført 4 præ-interviews med 4 transportskoler. Disse interviews havde til formål at opnå indblik i transportskolernes uddannelser og erfaringer med den tosprogede målgruppe.

² En uddybende analyse af undervisningens gennemførelse på uddannelsen kan læses i TURs analyse *Kørekort på Personbefordringsområdet, en analyse med særlig opmærksomhed på fremmedsprogede deltagere* fra december 2015.

På grundlag af viden fra desk research og præ-interviews blev spørgerammen til den kvantitative analyse designet. Spørgerammen blev sammensat af op til 73 spørgsmål og er inddelt i 5 overordnede tematikker:

- IGU-forløb indeholdende Personbefordring med bus eller Godstransport med lastbil.
- Personbefordring med bus, ordinære forløb.
- Særlige forløb for tosprogede indeholdende Personbefordring med bus.
- Godstransport med lastbil, ordinære forløb.
- Særlige forløb for tosprogede indeholdende Godstransport med lastbil.

Hvert tema er indledt med et spørgsmål til respondenterne om transportskolen inden for en given periode har udbudt den uddannelse den efterfølgende spørgeramme omhandler. Såfremt transportskolen ikke udbyder, eller har udbudt uddannelsen, springes spørgerammen over. Antallet af spørgsmål som respondenterne møder er altså svarafhængig og kan svinge mellem minimum 5 og maksimum 71 spørgsmål.

Spørgeskemaundersøgelsen blev præsenteret for transportskolerne på et AMU dialogmøde afholdt af TUR. På mødet blev de foreløbige konklusioner og problemstillinger på baggrund af desk researchen præsenteret og diskuteret. Spørgeskemaanalysens formål og indhold blev præsenteret og skolerne blev adviseret om udsendelsen af spørgeskemaet. Skolerne blev orienteret om, at besvarelserne ville blive behandlet anonymt.

Respondenterne til analysen er de skoler, der er godkendt til FKB 2288 Personbefordring med bybus og rutebil, eller FKB 2728 Grundkompetence chauffør gods. Projektgruppen valgte at det skulle være FKB 2728 der blev benyttet, da alle udbydere på FKB 2224 også er godkendt til 2728, men det er kun 2728 der inkluderer alle skolerne. Listen over godkendte udbudssteder er fremkommet ved at søge på de respektive FKB'er på Uddannelsesadministrationen.dk. Listen over transportskoler, der har godkendelse til en eller begge FKB indeholder 32 respondenter (N=32).

Udbudsretten til AMU-uddannelser er betinget af et geografisk dækningsområde. Der er derfor enkelte transportskoler, der har flere godkendelser, hvis deres virksomhed omfatter flere geografiske dækningsområder. Da respondenterne er betinget af FKB-godkendelsen, er der enkelte udbydere, hvor det er deres geografiske forretningsenheder der har modtaget invitation til deltagelse i analysen og ikke moderselskabet.

Svarene er indsamlet i perioden mellem 5. oktober til 31. oktober 2018. Der blev udsendt 2 påmindelser i perioden og deadline for sidste rettidige svar blev rykket til 31. oktober grundet efterårsferien. Ved udløb af perioden var der indløbet 19 svar ud af 32 inviterede respondenter, hvilket giver svarrate på 59,4 %, hvilket er under styregruppens målsætning om deltagelse af 2/3 af transportskolerne. De 59,4% anses for være tilstrækkeligt for at give et repræsentativt billede af skolernes aktivitet.

Efter fristens udløb blev de indkomne data bearbejdet kvalitativt. På baggrund af skolernes svar i spørgeskemaanalysen, blev de skoler, der havde angivet erfaring med at afholde særlige forløb for tosprogede, herunder IGU-forløb, inviteret til at deltage i et interview. 6

skoler blev inviteret, hvoraf 2 afslog, 3 indvilligede og 1 meldte umiddelbar interesse, men vendte ikke yderligere tilbage trods henvendelse.

På baggrund af analysens målsætning og de indkomne svar i analysen, blev der også etableret et interview med Nordsjællands Rekrutteringsservice som repræsentant for jobcentrene. Der blev også forsøgt at etablere kontakt til diverse projektejere fra projektbeskrivelser fremsøgt på internettet. Ingen af disse reagerede på henvendelserne.

Projektet er gennemført i perioden september – december 2018.

1.5 Begrebsafklaring

I projektbeskrivelsen af analysen benyttes begrebet flygtninge/indvandrere om målgruppen for uddannelsesindsatserne. Målgruppen kan forstås yderligere differentieret ved følgende afsnit i projektbeskrivelsen:

”Det vil tillige være af stor betydning at få belyst, om skolerne allerede nu tager konkrete initiativer jf. den øgede tilstrømning af flygtninge. Endvidere nærmere indsigt i, hvordan skolerne konkret opbygger og markedsfører uddannelsessystemets muligheder samt i relation hertil samarbejder med relevante myndigheder jobcentre, flygtningecentre og andre involverede myndigheder”

Styrelsen for Undervisning og Kvalitet har i beskrivelsen af tema 1 under UUL Puljen 2017, som denne analyse er udarbejdet under, beskrevet følgende i forhold til målgruppen:

”Som en del af arbejdet med udvikling af nye uddannelsesstrukturer, er det under året pulje en delopgave at pege på mere målrettede veje ind på det danske arbejdsmarked for tosprogede, bl.a. flygtninge og indvandrere ved hjælp af sammensætning af AMU-branchepakker, der afspejler lokale beskæftigelsesmuligheder”³

Indtil 2013 blev målgruppen af personer, som ikke har dansk som modersmål, betegnet flygtninge og indvandrere i regelgrundlaget for AMU-uddannelserne. Med revisionen af AMU-loven i 2013 blev betegnelsen flygtninge og indvandrere erstattet med tosprogede. Betegnelsen flygtninge og indvandrere er dog bibeholdt som markør for de særlige AMU-uddannelser, der er udviklet til tosprogede i det obligatoriske fælleskatalog. Disse særlige uddannelser er alle markeret med ”...for F/I” eller ”(F/I)” i slutningen af titlen (f.eks. *Introduktion til et brancheområde (F/I)*).

Der anvendes altså flere forskellige begreber for de AMU-deltagere, der ikke har dansk som modersmål. Når der henvises til regelgrundlaget og arbejdsmarkedsuddannelserne i fælleskataloget anvendes ”tosprogede” og ”flygtninge og indvandrere” synonymt, men i andre sammenhænge er gruppen af flygtninge og indvandrere en delmængde af gruppen af tosprogede.

³ Indkaldelsesbrev, UUL puljen 2017. S 1. <https://uvm.dk/puljer-udbud-og-prisuddelinger/puljer/puljeoversigt/tidligere-udmeldte-puljer/voksne/puljen-til-udvikling-af-arbejdsmarkedsuddannelser>

En yderligere specificering af målgruppen i henhold til at beskrive AMU-uddannelser for tosprogede opstår på baggrund af Integrationsgrunduddannelsen (IGU), der bliver nærmere beskrevet i kapitel 3, der blev vedtaget som en del af Trepartsaftalen om arbejdsmarkedsintegration fra marts 2016. IGU er en 3-årig forsøgsordning, som skal sikre mulighed for arbejde og opkvalificering for flygtninge og familiesammenførte til flygtninge, hvis kvalifikationer endnu ikke står mål med kravene på det danske arbejdsmarked. AMU er lovmæssigt en del af den faglige opkvalificering i IGU, og dermed omfattet af denne analyse, og føjer endnu en delmængde til målgruppen.

Projektgruppen bag analysen har vedtaget at benytte de målgruppedefinitioner som KL benytter i deres udspil *Veje til fællesskabet*⁴:

Nyankomne flygtninge og familiesammenførte: Betegnelsen henviser til flygtninge- og familiesammenførte til flygtninge, der er i målgruppen for integrationsprogrammet, hvilket på nuværende tidspunkt vil være dem, der er kommet til Danmark siden 2013.

Flygtninge og indvandrere: Betegnelsen henviser til alle ikke-vestlige flygtninge, familiesammenførte og øvrige indvandrere, uafhængigt af opholdsgrundlag og –længde.

Tosprogede: Betegnelsen henviser til alle indvandrere og efterkommere.

Figur 1: KL; KL, *Veje til fællesskabet: Rammer og muligheder i kommunernes integrationsindsats*. S. 6.

I omtale af de særlige AMU-uddannelser for tosprogede vil disse benævnes i henhold til regelsættet for AMU-uddannelser, men med markøren (F/I).

1.6 Projektorganisering

Projektet er gennemført i et samarbejde mellem konsulenter i Transporterhvervets Uddannelser med ansvar for de 2 uddannelser behandlet i analysen samt konsulent fra det eksterne konsulentfirma MB Analyse. Projektleder fra TUR var Kitte Verup.

Der blev gennemført 3 styregruppemøder i projektperioden. Først et indledende møde, hvor analysens målsætninger og scope blev aftalt og planlagt. Efterfølgende et midtvejsmøde, hvor relevant research indenfor analysens formål og målsætninger blev præsenteret af MB Analyse med efterfølgende justeringer i forhold til opbygning og spørgeramme af den kvantitative analyse. Endeligt er der afholdt et møde i den afsluttende fase, hvor resultaterne af den kvalitative bearbejdning blev fremlagt og præsenteret inden den endelige afrapportering.

1.7 Analyserapportens opbygning

Rapporten består af 3 dele:

Del 1

Første del introducerer læseren til de generelle bestemmelser der vedrører AMU-systemet og specifikt de muligheder som udbyderne har for at tilbyde tosprogede deltagere fleksible

⁴ KL, *Veje til fællesskabet: Rammer og muligheder i kommunernes integrationsindsats*. S. 6.
http://www.kl.dk/ImageVaultFiles/id_86657/cf_202/Veje_til_f-llesskabet_-_2018.PDF

muligheder for at udvikle deres erhvervsrettede kompetencer på en måde, der tager hensyn til deres særlige sproglige, faglige eller kulturelle uddannelsesbehov. Endvidere gives der en bred introduktion til de regler og love som særligt regulerer lediges adgang til AMU-uddannelserne.

Der præsenteres data fra Undervisningsministeriets databank der giver overblik over i hvilket omfang uddannelserne, der bliver behandlet i denne rapport, benyttes og hvordan den etniske sammensætning på uddannelser er registreret. En vigtig parameter i rapportens fokusområder er, at få overblik over i hvor høj grad uddannelserne bliver benyttet af beskæftigelsesystemet som også bliver afdækket i Del 1.

Del 2

I anden del præsenteres den kvalitative bearbejdning af skolernes svar på spørgeskemaundersøgelsen. Udbredelsen af Integrationsgrunduddannelsen vil blive gennemgået ligesom skolernes gennemførelse af Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil analyseres sammen med deres tilbagemeldinger om brug af særlige forløb.

Del 3

I denne del af rapporten præsenteres de kvalitative interviews med UCPlus A/S, AMU Juul A/S og DEKRA A/S. Skolernes erfaringer og praksis på forløb for tosprogede præsenteres komparativt. Der suppleres med et interview med Nordsjællands Rekrutteringsservice for at belyse samspillet mellem AMU-systemet og jobcentre fra et regionalt perspektiv.

Del 3 afsluttes med anbefalinger til god praksis og anbefalinger.

Del 1: Regelgrundlaget og kvantitative data fra Undervisningsministeriet.

I de følgende kapitler præsenteres et bredt udsnit af regler, bekendtgørelser m.m., der har tilknytning til og indflydelse på tosprogedes brug af AMU-systemet. Del 1 har til formål at orientere læseren bredt i forhold til området samt præsentere kvantitative data fra Undervisningsministeriet databank, der i senere kapitler bliver berørt.

2. AMU-systemets muligheder for tosprogede kursister.

Arbejdsmarkedsuddannelserne (AMU) er kortvarende uddannelser, der udvikles og godkendes i et tæt samarbejde mellem Undervisningsministeriet og arbejdsmarkedets parter, som har til formål at dække ufaglærtes og faglærtes behov for erhvervsrettede kvalifikationer og kompetencer, der er efterspurgt på både det private og offentlige arbejdsmarkedet.

Som en naturlig udvikling af efterspørgslen af udenlandsk arbejdskraft i 1960'erne, har der siden da været særlige tilbud til personer med udenlandsk baggrund i AMU-systemet. De særlige tilbud har som formål at understøtte deres tilknytning til det danske arbejdsmarked og støtte dem i deres faglige udvikling og indlæring. Tilbuddene til tosprogede i AMU udmærker sig ved at være erhvervsrettede i modsætning til de fleste andre uddannelses tilbud til tosprogede. AMU giver mulighed for at kombinere erhvervsrettet dansk som andetsprog med faglig opkvalificering og ”på den måde opfylder AMU for tosprogede en særlig plads i uddannelsesbilledet for voksne tosprogede”⁵

I Undervisningsministeriets Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede fra november 2016 beskriver Styrelsen for Undervisning og Kvalitet relevansen af AMU-systemets tilbud til målgruppen i henhold til det aktuelle arbejdsmarked:

Derfor kan de særlige tilbud til tosprogede i AMU være et meget relevant element i forhold til den aktuelle integrationsindsats, hvor der er fokus på at flygtninge og indvandrere hurtigst muligt ud på det danske arbejdsmarked, og hvor indlæringen af det danske sprog skal være mere erhvervsrettet. Derfor indgik en øget brug af AMU, herunder AMU's tilbud til tosprogede, også som en del af trepartsaftalen om arbejdsmarkedsintegration fra marts 2016 med fokus på mulighederne i AMU-branchepakke, og AMU som elementer i den nye integrationsuddannelse (IGU)⁶

Parterne bag AMU-systemet har i mange år haft fokus på, at bekendtgørelser og indhold tager højde for den del af de tosprogede deltagere på uddannelserne, der ikke har de dansksproglige forudsætninger for at gennemføre en AMU-uddannelse på ordinære vilkår. De særlige tilbud til tosprogede i AMU består af:

- AMU-uddannelser udviklet til tosprogede
- Særlige uddannelsesforløb for tosprogede

AMU-bekendtgørelsen beskriver, at arbejdsmarkedsuddannelserne normalt afholdes på dansk, men, med mindre myndighedskrav forhindrer dette, at udbyderne kan afholde uddannelserne på andre sprog end dansk eller i en kombination af dansk og andre sprog hvis det er oplyst i markedsføringen⁷. Derudover er det muligt at gennemføre en AMU-uddannelse med tolk.

⁵ Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede, Styrelsen for Undervisning og kvalitet, 2016, s 2

⁶ Ibid s. 2

⁷ AMU-bekendtgørelsen §17 stk 6., <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=191408>

2.1 AMU-uddannelser udviklet til tosprogede

Arbejdsmarkedsuddannelser udvikles og beskrives af efteruddannelsesudvalg, der er nedsat af arbejdsmarkedets parter, og godkendes af Undervisningsministeriet. Hver arbejdsmarkedsuddannelse udvikles inden for en faglig ramme i en fælles kompetencebeskrivelse (FKB), som også afgør, hvilke institutioner, der bliver godkendt til udbud af uddannelsen. Størstedelen af AMU-uddannelserne er dermed udviklet og beskrevet i forhold til et begrænset jobområde. Men der er også udviklet AMU-uddannelser der retter sig mod generelle og tværgående kompetencer. Disse uddannelser administreres i det der kaldes fælleskataloget. Der findes 2 typer af fælleskataloguddannelser;

- En der *"...består af uddannelser, der af efteruddannelsesudvalgene med godkendelse fra Undervisningsministeriet konkret kobles til relevante fælles kompetencebeskrivelser"*⁸
- En der *"...består af uddannelse, der på baggrund af en generel forståelse mellem efteruddannelsesudvalgene og ministeriet automatisk tilkobles alle fælles kompetencebeskrivelser"*⁹

Den sidste type kaldes den obligatoriske del af fælleskataloget og AMU-uddannelser udviklet til tosprogede, der ikke er branchespecifikke, hører ind under denne. Alle udbydere, uafhængigt af brancheområde, har dermed muligheden for at kunne udbyde disse uddannelser.

Som beskrevet under pkt. 1.2 er alle AMU-uddannelser målrettet tosprogede mærkede med forkortelsen F/I

2.1.1. Oversigt over AMU-uddannelser udviklet til tosprogede

I det obligatoriske fælleskatalog findes der otte tværgående uddannelser, udviklet af Undervisningsministeriet, til tosprogede. Alle AMU-udbydere kan udbyde disse.

Kode	Særkode	Titel	Max. varighed
45 572	45 545	Dansk som andetsprog for F/I, basis	40 dage
45 573	45 567	Dansk som andetsprog for F/I, alment niveau	40 dage
45 574	45 569	Dansk som andetsprog for F/I, udvidet niveau	40 dage
40 137	45 571	Fagunderstøttende dansk som andetsprog for F/I	10 dage
40 532	-	Introduktion til arbejdsmarkedsuddannelserne for F/I	3 dage
40 533	.	Introduktion til et brancheområde (F/I)	40 dage
40 534	-	Arbejdsmarked, it og jobsøgning (F/I)	40 dage
48 569	-	Introduktion til det danske arbejdsmarked (F/I)	5 dage

I perioden 2015-19 er der oprettet en række særkoder til kurserne i dansk som andetsprog da deltagerbetalingen på disse kurser bortfalder hvis de tages i sammenhæng med et fagspecifikt kursus.

⁸ Vejledning om udbud, tilrettelæggelse og gennemførelse af arbejdsmarkedsuddannelser m.v. (VEJ nr 10847 af 09/09/2015). S. 8

⁹ Ibid s. 8

De særlige uddannelser til tosprogede er angivet i max. varighed i modsætning til ordinære uddannelser der er angivet i faktisk varighed. Dette giver uddannelsesudbyderne muligheden for at tilpasse uddannelserne i overensstemmelse med deltagerne behov og forudsætninger.

Ud over de ovenstående 8 tværgående uddannelser fra det obligatoriske fælleskatalog målrettet tosprogede er der også mulighed for at udvikle brancherettede AMU-uddannelser med fagspecifikke mål for tosprogede. Et eksempel på en sådan uddannelse er 45 902 Almen fødevarerhygiejne for F/I. Der findes kun et mindre antal af disse fagspecifikke uddannelser for tosprogede (4 i december 2018).

2.2 Særlige uddannelsesforløb for tosprogede

AMU-bekendtgørelsen indeholder muligheder for oprettelse af særlige uddannelsesforløb for tosprogede. Forløbene giver målgruppen muligheder for fleksibelt at udvikle deres erhvervsrettede kompetencer under hensyntagen til særlige sproglige, faglige og kulturelle uddannelsesbehov.

AMU-uddannelserne kan ifølge AMU-bekendtgørelsen afvikles under særlige afholdelsesmuligheder:

1. Varigheden af AMU-uddannelser og enkeltfag, som indgår i særlige uddannelsesforløb for tosprogede, kan forlænges af uddannelsesstedet med op til 25 pct, hvis det vurderes nødvendigt for, at deltagerne kan nå målet med uddannelsen (se AMU-bekendtgørelsen § 26, stk. 1)
2. Der er tilknyttet en tillægstakst til de særlige uddannelsesforløb for at honorere de koordinationsopgaver, som planlægning og gennemførelse af et særligt uddannelsesforløb for tosprogede medfører. Tillægstaksten ligger i 2016 på 8.580 kr. pr. årselev eksklusiv moms.
3. Ved uddannelsesforløb, hvor der indgår undervisning i dansk som andetsprog i AMU, kan en del af undervisningen i dansk som andetsprog integreres med den faglige undervisning, så der kan være to undervisere til stede samtidig i op til en tredjedel af den ugentlige undervisningstid (se AMU-bekendtgørelsen §26 stk. 2)

Figur 2 Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede, Styrelsen for undervisning og kvalitet, Undervisningsministeriet. November 2016. S 9

Desuden beskriver §26, stk. 2, at der kan indgå praktik i de særlige uddannelsesforløb, såfremt praktikken i samlet længe ikke overstiger varigheden af undervisningstiden, at praktikken er maks. 12 uger og den enkelte praktikperiode ikke er længere end 4 uger.

§ 26 stk. 4 foreskriver, at en ansøger til et særligt uddannelsesforløb skal gennemgå en sprogtest senest ved påbegyndelsen af uddannelsen.¹⁰

¹⁰ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=191408>

2.2.1 Sammensætning af et uddannelsesforløb for tosprogede

AMU-bekendtgørelsen beskriver også i §25, hvilke elementer et særligt uddannelsesforløb for tosprogede kan sammensættes af. Forløbet skal være sammenhængende og der skal indgå mindst 2 af følgende elementer:

- Arbejdsmarkedsuddannelser, herunder arbejdsmarkedsuddannelser for tosprogede
- Enkeltfag optaget i en fælles kompetencebeskrivelse
- Praktik

Det er de enkelte AMU-udbydere, der udvikler og sammensætter et særligt forløb ud fra en gruppes eller enkelte kursisters forudsætninger og uddannelsesbehov. Der er ingen øvre grænse for, hvor mange uddannelseselementer et forløb må bestå af, eller hvor lang tid det må vare. Undervisningsministeriets vejledning om AMU's tilbud til tosprogede inddrager også muligheden af at kombinere det særlige uddannelsesforløb med andre tilbud da det *"...kan være relevant at samtænke et særligt uddannelsesforløb for tosprogede med andre uddannelsesstilbud...Hvis deltageren fx skal deltage i en danskuddannelse jf. lov om danskuddannelse for voksne udlændinge m.fl. kan det give god mening, hvis man tænker de to uddannelsesforløb samme, så danskuddannelsen understøtter den erhvervsrettede uddannelse"*¹¹.

2.3 Andre uddannelsesstilbud til voksne tosprogede i samspil med AMU.

Der findes flere offentlige uddannelsesstilbud til tosprogede. Overordnet set skelnes der mellem de tilbud der hører under Udlændinge- og Integrationsministeriet (danskuddannelserne 1-3 og erhvervsrettet dansk) og dem, der hører under Undervisningsministeriet (FVU, AMU og AVU). De tilbud, der hører under Udlændinge- og Integrationsministeriet er de grundlæggende uddannelsesstilbud, som nyankomne udlændinge skal bygge videre på mens Undervisningsministeriets tilbud kræver en vis grad af dansk kundskaber erhvervet igennem f.eks. danskuddannelserne.

2.3.1 Danskuddannelserne

Danskuddannelserne er tilbud til nyankomne udlændinge der består af grundlæggende undervisning i dansk med henblik på at give voksne udlændinge de nødvendige forudsætninger for at klare sig i job, i uddannelse og i det danske samfund. Udlændinge bliver som led i integrationsprogrammet indplaceret på den danskuddannelse, der passer bedst til deres uddannelsesmæssige baggrund. Kriterierne for indplacering på danskuddannelserne er:

- **Danskuddannelse 1:** Tilrettelagt for kursister, som ikke kan læse og skrive på deres modersmål samt latinske alfabeter, som ikke behersker et europæisk skriftsystem.
- **Danskuddannelse 2:** tilrettelagt for kursister, som har en kort skole- og uddannelsesbaggrund fra hjemlandet
- **Danskuddannelse 3:** Tilrettelagt for kursister, der har en mellemlang eller lang skole- og uddannelsesbaggrund. Det kan være erhvervsuddannelser, en gymnasieuddannelse eller en videregående uddannelse

De tre selvstændige danskuddannelser er inddelt i 6 moduler og kan afsluttes med en danskprøve. Ved oprykning til næste modul aflægges en modultest.

Undervisningsministeriets Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede fremhæver, at det vil være hensigtsmæssigt for den nyankomne udlændings tilegnelse af arbejdsmarkedsrettede kompetencer, at der bliver skabt et samspil mellem undervisningen på danskuddannelserne og et mere fagrettet/jobrettet AMU-forløb¹²: Hvis personen ikke har bestået Dansk 1 kan danskundervisningen kombineres med et AMU-forløb på et for udlændingen forståeligt sprog, mens med en bestået Dansk 1 kan danskundervisningen kombineres med et AMU-forløb, hvor hele eller dele af undervisningen gennemføres på dansk i kombination af AMU's fagrettede undervisning i dansk som andetsprog.

2.3.2 Almen Voksenuddannelse (AVU)

AVU er enkeltfags undervisning for voksne i almene fag på grundskoleniveau. Alle fag afsluttes med en prøve/eksamen. Det er muligt for, at udlændinge, der ønsker at styrke deres færdigheder i dansk, kan tilmelde sig Dansk som andetsprog i AVU. Det er dog en forudsætning, at deltageren skal kunne klare sig på grundlæggende dansk svarende til minimum bestået Dansk 2. Der kan oprettes kombinationsforløb mellem AMU og AVU, men dette er ikke så udbredt¹³

2.3.4 Forberedende voksenundervisning (FVU)

Formålet med FVU er at give voksne generelt mulighed for at forbedre og udvikle deres grundlæggende færdigheder inden for regning, læsning, stavning m.m. i forhold til styrke deltagerens forudsætninger på arbejdsmarkedet. FVU er blevet udviklet de senere år i forhold til ambitionen om at løfte befolkningens grundlæggende færdighedsniveau. FVU bestod oprindeligt af 2 fag: FVU læsning og FVU matematik. I 2015 blev paletten udvidet med FVU-læsning målrettede tosprogede samt det nye FVU-start. FVU-start er målrettet tosprogede, der ikke har gode nok danskundskaber til at følge ordinær FVU.

I forbindelse med indgåelse *Trepartsaftale om styrket og mere fleksibel voksen-, efter- og videreuddannelse* indgået mellem regeringen og arbejdsmarkedet parter i oktober 2017, blev det aftalt at indføre FVU-digital og FVU-engelsk, primært som virksomhedsrettede forløb.

Deltageren på FVU skal gennemføre en obligatorisk, men vejledende test inden start. De dansksproglige krav til FVU svarer ca. til prøve i Dansk 1.

Målgruppen for AMU og FVU er ofte sammenfaldende og mange AMU forløb bliver planlagt med at deltageren enten inden eller sideløbende med AMU-uddannelsen styrker grundlæggende færdigheder via FVU samtidig med deres faglige kompetencer styrkes gennem AMU-uddannelsen.

¹² Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede s. 28

¹³ Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede s. 30

2.3.4 Integrationsgrunduddannelsen (IGU)

Som et nyt tilbud til tosprogede blev Integrationsgrunduddannelsen indført i 2016. IGU'en hører under Udlændinge- og Integrationsministeriet og kan sammensættes af elementer fra AMU og de andre tilbud. IGU'en vil blive nærmere beskrevet i kapitel 3.

2.4 Sproglige forudsætninger i AMU-systemet

Adgangskravene til AMU er som udgangspunkt centreret omkring deltagernes tilknytning til Danmark, da AMU-Bekendtgørelsen foreskriver i §9 at *"adgang til arbejdsmarkedsuddannelse og individuel kompetencevurdering har personer, som på henholdsvis uddannelses- eller vurderingstidspunktet har fast bopæl eller reel eller faktisk beskæftigelse i Danmark"*¹⁴. En person der er registreret med bopæl i CPR registeret, anses for at have fast bopæl i Danmark.

Der er altså ikke i AMU-bekendtgørelsen et adgangskrav om et vist sprogligt niveau for ordinære AMU-uddannelser, men i Undervisningsministeriets gældende Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede fastsættes kravet til minimum dansksproglige kompetencer svarende til prøve i Dansk 2.

For de særlige uddannelser for tosprogede er der i de senere udgaver af bekendtgørelsen under §25.3 angivet at deltageren skal have minimum et dansksprogligt niveau svarende til beståelse af Dansk 1 for at kunne deltage i særlige uddannelsesforløb. I kurserne Dansk som andetsprog for F/I er der i beskrivelserne af uddannelsernes uddannelsesmål beskrevet et niveau for dansksproglige kompetencer. Uddannelsen Dansk som andetsprog for F/I, basis har et forventet niveau for deltagelse svarende til Dansk 1 og Dansk som andetsprog for F/I, alment niveau forudsætter at deltageren har færdigheder svarende til gennemførsel af det meste af Dansk 2.

Ifølge Bekendtgørelsen er det kun ved særlige uddannelsesforløb for tosprogede, der er krav om en sprogtest senest ved forløbets begyndelse. AMU-udbydere har dog muligheden for at pålægge ansøgere til ordinære AMU-uddannelser at gennemføre en sprogtest til vurdering af om ansøgerne vil kunne få fuldt udbytte af undervisningen.

2.4.1 Sproglige forudsætninger ordinære AMU-forløb

De sproglige forudsætninger for at deltage på ordinære AMU-forløb er defineret i Undervisningsministeriet Vejledning om AMU's tilbud til Tosprogede fra november 2016 hvor det angives at *"de sproglige krav vil afhænge af AMU-uddannelsens kompleksitet. Hvis deltageren skal følge en ordinær AMU-uddannelse på dansk, vil det som minimum kræve dansksproglige kompetencer svarende til en prøve i Dansk 2"*¹⁵. Både spørgeskema-analysen og de kvalitative interviews med transportskolerne giver indikationer på at gradueringen omkring 'minimum' og 'kompleksitet' mere eller mindre er bortfaldet og at

¹⁴ AMU Bekendtgørelsen, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=191408#ida44267fd-c11d-4e7a-924b-567c4a2bc2f7>

¹⁵ Styrelsen for undervisning og Kvalitet, Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede, november 2016. S. 8.

branchens aktører, inkl. jobcentrene, opererer med at Prøve i Dansk 2 er adgangskravet til de ordinære AMU-uddannelser.

I vejledningen om prøve i Dansk 2 angiver Styrelsen for International Rekruttering og Integration niveauet for prøve i Dansk 2. Nedenfor gengives beskrivelsen fra vejledningen.

Målet med undervisningen på Danskuddannelse 2, modul 6, der fører frem til Prøve i Dansk 2, er, at kursisten i relation til arbejde, uddannelse samt hverdagsliv og medborgerskab

- kan fungere dansksprogligt i en- og tovejskommunikation ved anvendelse af et sammenhængende sprog med en vis grad af kompleksitet og korrekthed i hyppigt forekommende kommunikationssituationer, hvor kontekst og indhold er bekendt, herunder:
 - kan forstå indholdet i enkel kommunikation, hvor der anvendes et tydeligt udtalt sprog med en vis grad af kompleksitet.
 - kan kommunikere mundtligt i et sammenhængende og flydende sprog med en vis grad af kompleksitet og korrekthed om almindelige hverdagsforhold på en forståelig og situationstilpasset måde.
 - kan finde information og forstå indholdet i et bredt udsnit af tekster, der i et forholdsvis komplekst sprog omhandler konkrete og almindelige hverdagsforhold; kan læse og udfylde forholdsvis komplicerede blanketter.
 - kan formulere sig skriftligt i et forholdsvis sammenhængende sprog med en vis grad af kompleksitet og korrekthed på en forståelig og situationstilpasset måde om konkrete og almindelige hverdagsforhold.

Figur 4 Kilde: <http://uim.dk/filer/danskuddannelse/vejledninger-om-danskprover/Vejledning-om-proeve-i-dansk-2.pdf>

2.4.2 Den danske Kvalifikationsramme for Livslang Læring

Den danske Kvalifikationsramme for Livslang Læring er udviklet af Uddannelses- og Forskningsministeriet. Den giver et systematisk og niveaudelt oversigt over offentligt udbudte grader og uddannelsesbeviser, der kan erhverves inden for det danske uddannelsessystem. Systemet er opdelt i 8 niveauer, hvor grader og uddannelsesbeviser er indplaceret på et givet niveau i forhold til det læringsudbytte som uddannelserne giver. Hvert niveau har en beskrivelse af den viden, færdigheder og kompetencer uddannelsen giver.

Rammen er udviklet med henblik på at vejlede i forhold til uddannelsesniveauerne i Danmark. Offentligt godkendte uddannelsesbeviser, der er udbudt i henhold til danske love og bekendtgørelser og som er underlagt en offentlig kvalitetssikring, indplaceres i systemet. Arbejdsmarkedsuddannelser er derfor omfattet af kvalifikationsrammen og indplaceret på niveau 2-5¹⁶.

¹⁶ Uddannelses og forskningsministeriet <https://ufm.dk/uddannelse/anerkendelse-og-dokumentation/dokumentation/kvalifikationsrammer/om-kvalifikationsrammen>

UDDANNELSESBEVISER OG GRADER		BEVISER FOR SUPPLERENDE KVALIFIKATIONER	
1	Grundskole	1	Forbereden- de voksen- undervisning
2	10. klasse	2	Almen voksen- uddannelse
3		3	HF- enkeltfag
4	Gymnasiale uddannelser	4	Gymnasiale kurser
5	Erhvervsakademi- og akademi- uddannelser	5	
6	Bachelor- og diplomuddannelser	6	
7	Kandidat- og masteruddannelser	7	
8	Ph.d.-uddannelser	8	
			Grundforløb og enkeltfag på erhvervs- uddannelser Arbejds- markeds- uddannelser

Figur 5 Kilde: Uddannelses og forskningsministeriets hjemmeside <https://ufm.dk/uddannelse/anerkendelse-og-dokumentation/dokumentation/kvalifikationsrammer/typer/hardtableview>

FVU-uddannelserne er indplaceret på niveau 1. De dansksproglige adgangskrav til FVU svarer ca. prøve i Dansk 1, bortset fra FVU Start, der er lidt lavere. Folkeskolens afgangseksamen efter 10. klasse er indplaceret på niveau 2.

På Uddannelses- og Forskningsministeriets informationssider om kvalifikationsrammen bliver AMU-kurset Konflikt håndtering for Personbefordringschauffører (43149) anført som et eksempel på en uddannelse, der fører til kvalifikationsniveau 3. Kurset benyttes i høj grad i branchepakker målrettet busbranchen i kombination med Personbefordring med bus m.fl.

I uddannelsesmålene for de 2 arbejdsmarkedsuddannelser Persontransport med bus (40531) og Godstransport med lastbil (47854) står der opgivet under begge uddannelser, at de er indplaceret på niveau 3¹⁷.

Læringsudbyttet i form af den viden, de færdigheder og de kompetencer, der opnås på niveau 3 uddannelser er angivet ved:

¹⁷ Uddannelsesmål for de enkelte arbejdsmarkedsuddannelser kan fremsøges på <https://www.amu.uddannelsesadministration.dk/>

Viden	Færdigheder	Kompetencer
<ul style="list-style-type: none"> • Skal have viden om basale metoder og normer inden for et erhvervs- eller fagområde. • Skal have forståelse af egne indflydelsesmuligheder på arbejdsmarkedet og i samfundet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Skal kunne udføre praktiske arbejdsopgaver inden for faget/erhvervet. • Skal kunne løse faglige problemer. • Skal kunne søge og vurdere information med relevans for en praktisk arbejdsopgave indenfor et fag eller et erhverv. • Skal kunne anvende faglig terminologi i kommunikationen med kolleger, medstuderende og brugere. 	<ul style="list-style-type: none"> • Skal kunne tage ansvar for afgrænsede arbejdsprocesser. • Skal kunne indgå i tværfagligt samarbejde inden for et erhvervs eller et fags praksis. • Skal kunne indgå aktivt i læringssituationer inden for et erhvervs- eller fagområde.

Figur 6 Kilde: <https://ufm.dk/uddannelse/anerkendelse-og-dokumentation/dokumentation/kvalifikationsrammer/niveauer-i-kvalifikationsrammen/niveau-3>

På baggrund af uddannelsernes klassifikation i kvalifikationsrammen på niveau 3, der bl.a. angiver kompleksiteten i uddannelsen sammenholdt med både Undervisningsministeriets vejledning og EVA's rapport, må det forventes, at de dansksproglige kvalifikationer, der kræves i forhold til kurserne Personbefordring med bus eller Godstransport med lastbil og branchepakker, der indeholder disse, ligger over niveau svarende til Prøve i Dansk 2.

Problematikken omkring uddannelsernes kompleksitet og et sprogligt niveau svarende til Dansk 2, der ikke er suppleret med erfaring fra det danske arbejdsmarked, understreges også af tilbagemeldinger fra transportskolerne i både rapportens spørgeskemaanalyse og de kvalitative interviews. Her angiver flere respondenter utilstrækkeligheden af Dansk 2 og det italesættes af skolerne som det gældende sproglige adgangskrav til AMU.

Undervisningsministeriets egen vejledning fastslår, afhængigt af den ordinære AMU-uddannelse kompleksitet, at deltagerens dansksproglige niveau minimum er på niveau med Prøve i Dansk 2.

Ifølge sprogskolerne tager en Dansk 2 gennemsnitlig 18 måneder med 30 timer om ugen. Derfor må det også forudsættes at en tosproget deltager der optages på et særligt forløb, hvor den faglige undervisning har en niveau 3 kompleksitet ikke kan opnå tilstrækkelig dansksproglig opkvalificering gennem f.eks. kurser Dansk som andetsprog for F/I (basis) på 40 dage til at gennemføre den ordinære AMU-uddannelse i forløbet.

3 Integrationsgrunduddannelsen (IGU)

I 2016 indgik regeringen og arbejdsmarkedets parter Trepartsaftale om arbejdsmarkedsintegration¹⁸. Hovedformålet med trepartsaftalen var at langt flere flygtninge og familiesammenførte kommer hurtigere i beskæftigelse. Aftalen indeholder en række initiativer, der *”skal understøtte, at alle parter – kommuner, virksomheder og medarbejdere – får de bedste rammer for at bidrage til en vellykket integration, og at flygtninge og familiesammenførte er motiverede for at arbejde, når de kommer ud på virksomhederne i fx ordinære stillinger, virksomhedspraktik, løntilskud eller bliver ansat i andre oplæringsstillinger”*¹⁹.

Et centralt element i Trepartsaftalen er indførslen af en 3-årig forsøgsordning med en ny Integrationsgrunduddannelse (IGU). Ordningen trådte i kraft den 1. juli 2016 og udløber dermed i sin nuværende form i juli 2019.

Et IGU-forløb varer i alt i 2 år og indeholder en lønnet praktikstilling på en virksomhed, hvor den ansatte bliver aflønnet i henhold til de overenskomstaftalte EGU-satser, samt 20 ugers skoleundervisning med uddannelsesgodtgørelse. Integrationsgrunduddannelsen kan påbegyndes af flygtninge og familiesammenførte til flygtninge, der har folkeregisteradresse i Danmark, ved start tidspunktet er fyldt 18 år, er under 40 år og har haft folkeregisteradresse i Danmark i mindre end 5 år²⁰. I forhold til KL’s målgruppedefinition, er målgruppen for IGU’en nyankomne flygtninge og familiesammenførte mellem 18 og 39 år.

Aftalen om en Integrationsgrunduddannelse kan indgås med en privat eller offentlig virksomhed og det er virksomheden, der i samarbejde med den IGU-ansatte har ansvaret for at planlægge, hvad den samlede uddannelse skal indeholde. Skoleundervisningen kan sammensættes af undervisning inden for Arbejdsmarkedsuddannelse (AMU), Forberedende voksenundervisning (FVU), Almen voksenuddannelse (AVU), HF-enkeltfagsundervisning og Danskuddannelse for voksne udlændinge m.fl.²¹

Der er ingen krav til vægtningen af de enkelte tilbud i de 20 ugers skoleundervisning, bortset fra andelen af AMU: For IGU-ansatte, der har bestået prøve i Dansk 1, 2 eller 3 skal AMU udgøre mindst 8 uger ud af de 20 ugers skoleundervisning. Hvis den IGU-ansatte endnu ikke har bestået en af danskprøverne, er det et krav, at AMU indgår i skoleperioden, men der er ikke krav til et bestemt antal uger.²²

3.1 Registrerede antal IGU forløb

Nedenstående viser udviklingen i antallet af registrerede antal IGU-aftaler siden ordningen trådte i kraft i Juli 2016 til og med september 2018. Tallene er opdateret november 2018 og de seneste tal kan findes på integrationsbarometer.dk der er udviklet og vedligeholdes af Udlændinge og Integrationsministeriet.

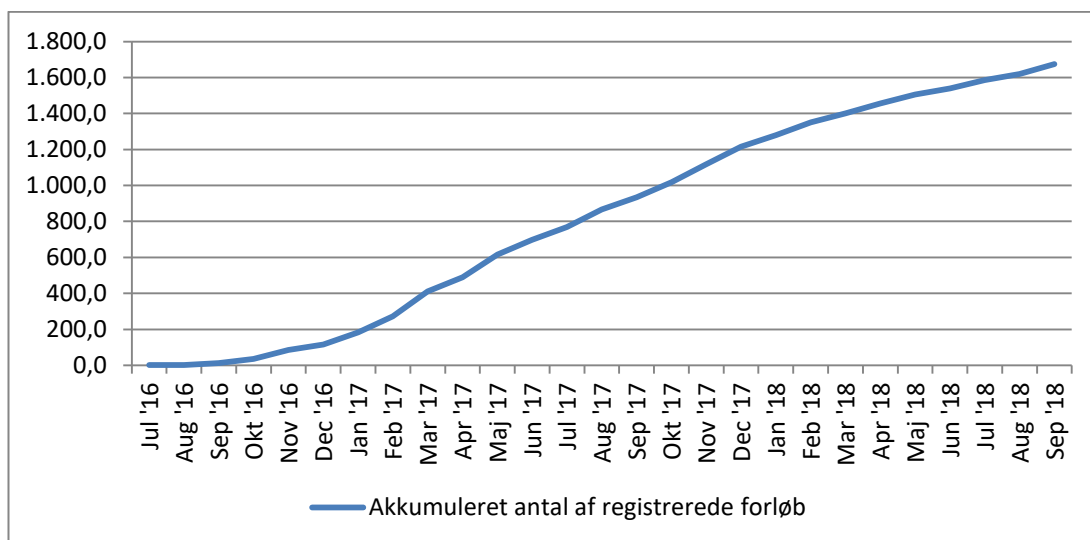
¹⁸ <https://www.altinget.dk/misc/Trepartsaftaleomarbejdsmarkedsintegration.pdf>

¹⁹ Ibid s. 1

²⁰ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=181798>, Lov om Integrationsgrunduddannelse (igu).

²¹ <http://uim.dk/arbejdsmarkedsintegration/integrationsgrunduddannelsen/hvad-indeholder-et-igu-forlob>

²² Vejledning om AMU’s tilbud til tosprogede, s 30



Figur 7 Udviklingen i antallet af registrerede antal IGU forløb i perioden juli 2016 til september 2018. Pga. efterregistreringer vil data for især de seneste måned være vurderet for lavt. Kilde: <https://integrationsbarometer.dk/aktuelt/6>

I Rambølls Evaluering af Integrationsindsatsen fra juni 2018 har de lavet en opgørelse af antallet af registrerede IGU-aftaler i perioden juli 2016 til marts 2018 fordelt på brancher. Ud af de 1386 registrerede forløb Udlændinge- og Integrationsministeriet havde registreret i marts 2016, er 150, eller 11 (10,8) %, registreret inden for Transport og Godshåndtering²³. Under forudsætning af, at denne tendens stadig er gældende, vil det betyde, at der pr. september 2018 er registreret ca. 181 IGU-aftaler indenfor branchen Transport og godshåndtering.

Rambølls evaluering fremhæver også, at det særligt er AMU-udbydere inden for transportbranchen, der opretter hold særligt til målgruppen. 35% af de hold, der særligt er oprettet til målgruppen, er inde for branchen Transport²⁴. Strukturelt understøtter IGU-uddannelser målrettet bus og gods oprettelsen af hold, da erhvervelsen af kørekort til de respektive brancher, samt yderligere faglig opkvalificering, skal være sket inden den IGU-ansatte kan starte sin lønnede praktik i virksomheden.

²³ Rambøll, Evaluering af Integrationsuddannelsen, Juni 2018. s. 26.

²⁴ Ibid s. 12

4. Veje ind i AMU-systemet

AMU-systemet er et bredt udbud af "arbejdsmarkedsuddannelser og er efteruddannelse til faglærte og ufaglærte fra private og offentlige virksomheder. Ledige og selvstændige har også mulighed for at tage et AM-kursus"²⁵. Systemet har til formål at dække målgruppens behov for erhvervsrettede kvalifikationer, der er efterspurgt på arbejdsmarkedet.

Kvalifikationerne udvikles og evalueres løbende af arbejdsmarkedets parter.

En stor del af deltagerne på AMU-uddannelserne er derfor beskæftigede, hvor formålet er, at de tilegner sig nye fagspecifikke kompetencer, herunder at vedligeholde allerede erhvervede kompetencer gennem lovpligtige efteruddannelseskurser. Men AMU-uddannelserne benyttes også i høj grad til aktivering af ledige som 6 ugers jobrettet uddannelse eller som led i tilbud efter §32 Vejledning og opkvalificering under Lov om Aktiv Beskæftigelsesindsats (LAB).

AMU-systemet er en del det erhvervsrettede Voksen- og Efteruddannelsestilbud (VEU) og en langt overvejende del af kursisterne er da også registreret som "Beskæftigede" i Undervisningsministeriets databank:

	2014	2015	2016	2017	2018 (1. kvrt)
Total antal kursister i AMU pr. år totalt	564.186	488.109	459.692	464.649	140.440
Antal kursister i AMU i beskæftigelse pr. år	442.816	399.322	370.842	392.602	117.960
Antal procent beskæftigede kursister i AMU pr. år	78%	82%	81%	84%	84%

Figur 8. Kilde: Undervisningsministeriets databank. Der forefindes på analysens tilblivelsestidspunkt kun tal for 1. kvrt 2018.

Antallet af kursister i AMU-systemet har været faldende siden 2009 (antal årlige kursister i 2009: 1.056.627) og aktiviteten i 2017 er 43% af aktiviteten i 2009/2010 hvor den toppede, men andelen af kursister i beskæftigelse udviser en svagt stigende tendens. Den svagt stigende tendens er også udtryk for, at de kursister i AMU-systemet, der bliver registreret som "ledig", "uden for arbejdsstyrken" eller "Uoplyst/Ukendt" er faldende (Ukendt er gennemsnitlig 2% om året), hvilket kan være udtrykt for både de stigende konjunkturer, hvor ledigheden er faldende og dermed flere beskæftigede, der skal opkvalificeres, samt en mere begrænset brug af AMU-uddannelser indenfor beskæftigelsesindsatsen.

4.1 Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil

Forholdet mellem det samlede antal kursister og andelen af kursister, der er registreret som beskæftigede på de 2 uddannelser Personbefordring med bus (40531) og Godstransport med lastbil (47854) viser en anden fordeling end for AMU-systemet generelt:

Persontransport med bus (40531)	2014	2015	2016	2017	2018 (1. kvrt)
Totale antal kursister pr. år totalt	1.841	2.012	2.369	2.146	472
Antal beskæftigede kursister pr. år	856	1.056	1.325	1.499	324
Antal procent beskæftigede kursister pr. år	46%	52%	56%	70%	69%

²⁵ <https://www.amukurs.dk/hvad-er-amu/>

Godstransport med lastbil (47854)	2014	2015	2016	2017	2018 (1. kvrt)
Totale antal kursister pr. år totalt	1.202	3.100	3.599	4.251	1.146
Antal beskæftigede kursister pr. år	738	2.065	2.482	3.168	847
Antal procent beskæftigede kursister pr. år	61%	67%	69%	75%	74%

Figur 9 beregninger på baggrund af data fra Undervisningsministeriets databank

Begge uddannelsers andel af kursister i beskæftigelse er markant lavere end for AMU-uddannelser generelt. Begge uddannelser er grunduddannelser i AMU-systemet, der giver kvalifikation til at føre bus eller lastbil og dermed adgang til branchen. Begge forløb er derfor i varierende grad benyttet af beskæftigelsesystemet som opkvalificerende forløb med formålet, at kursisten efterfølgende opnår ordinær beskæftigelse. Specielt benyttes Personbefordring med bus i høj grad til at introducere mennesker uden for arbejdsmarkedet til bus branchen.

På begge uddannelser, men specielt markant på Personbefordring med bus, er der en stigning i andelen af kursister der er registreret som beskæftigede fra 2015 til 2017. En forklaring på en del af denne stigning kan være indførslen af IGU i juli 2016, hvor antallet af IGU ansatte stiger markant i løbet af 2017 (se afsnit 3.1 Registrerede antal IGU forløb). Et centralt punkt i IGU ordningen er, at den nyankomne flygtning eller familiesammenførte bliver ansat på virksomheden og dermed vil deres arbejdsmarkedsstatus i Undervisningsministeriet blive angivet til "Beskæftiget".

4.2 Muligheder under Lov om Aktiv Beskæftigelsesindsats (LAB)

Beskæftigelseslovgivningen har under Afsnit 4 forskellige tilbud til borgere udenfor arbejdsmarkedet. De fleste tilbud har som mål at den ledige igen opnår permanent fodfæste på det ordinære arbejdsmarked og er derfor centreret omkring afklarende, motiverende, vejledende og opkvalificerende indsatser, der kombineres med mulighederne for praktikker og ansættelse med løntilskud i private eller offentlige virksomheder.

Overordnet set skelner LAB-loven mellem forsikrede ledige (dagpengemodtagere) og ikke forsikrede ledige (borgere på kontanthjælp, Integrationsydelse, ledighedsydelse etc.). Derudover bliver ledige vurderet til at høre til en af kategorierne jobparat eller aktivitetsparat alt efter om jobcenteret vurderer borgeren er i stand til at kunne varetage et arbejde og forsørge sig selv (jobparat) eller ej (aktivitetsparat) inden for 3 måneder. LAB-loven har, alt efter ydelsesgrundlag og parathedsvurdering, et omfattende regelsæt for hvilke tilbud, der kan stilles til rådighed for borgeren, for at denne kan blive selvforsørgende igennem ordinær beskæftigelse.

Nedenfor gennemgås nogle af de begreber og styringsmekanismer, der ligger til grund for lediges deltagelse på Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil.

4.2.1 Arbejdsmarkedsbalancen

Arbejdsmarkedsbalancen er et styringsværktøj som Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) udgiver halvårligt. Arbejdsmarkedsbalancen er baseret på statistik om ledighed, beskæftigelse og jobomsætning sammen med en undersøgelse blandt ca. 14.000

virksomheder omkring deres aktuelle rekrutteringssituation. Balancen er derfor et halvårligt billede af den aktuelle situation på arbejdsmarkedet. Ud fra statistikken og data fra survey angives de aktuelle jobmuligheder for ca. 850 stillingsbetegnelser. Stillingerne bliver vurderet inden for 5 kategorier:

1. Omfattende mangel på arbejdskraft: Stillinger med særligt udbredte rekrutteringsproblemer og meget lav ledighed. For stillingerne gælder derfor, at jobmulighederne er rigtig gode.
2. Mangel på arbejdskraft: Stillinger med rekrutteringsproblemer og lav ledighed. Der er mangel på arbejdskraft. For stillingerne gælder derfor, at jobmulighederne er rigtig gode. (Gods)
3. Paradoksproblemer: Stillinger med rekrutteringsproblemer og høj ledighed. For stillingerne gælder, at jobmulighederne er rigtig gode. (Gods)
4. Gode jobmuligheder: Stillinger uden rekrutteringsproblemer og med lav ledighed og høj jobomsætning. For stillingerne gælder derfor, at jobmulighederne er gode. (Gods og bus)
5. Mindre gode jobmuligheder: Stillinger uden rekrutteringsproblemer og med høj ledighed og lav jobomsætning. Der er overskud af arbejdskraft. For stillingerne gælder derfor, at jobmulighederne er mindre gode.²⁶

Arbejdsmarkedsbalancen rapporterer om "Gode jobmuligheder" i alle regioner for stillingsbetegnelsen "Buschauffør" mens der for vejgodsområdet rapporteres om regionale udsving fra "Gode jobmuligheder" og "Paradoksproblemer" til "Mangel på arbejdskraft".

Arbejdsmarkedsbalancen har stor betydning for hvilke uddannelser, der optræder på den landsdækkende positivliste for seks ugers jobrettet uddannelse.

4.2.2 Positivlisten og 6 ugers jobrettet uddannelse

Ledige dagpengemodtagere har efter 5 ugers ledighed ret til seks ugers jobrettet uddannelse såfremt de er ufaglærte, faglærte eller har en kort videregående uddannelse i kombination med en erhvervsfaglig uddannelse. Det er A-Kassen, der træffer afgørelse om en ledig har ret til seks ugers jobrettet uddannelse.

De ledige dagpengemodtagere, der får tilkendt ret til seks ugers jobrettet uddannelse, kan vælge mellem de uddannelser, der fremgår af den aktuelle landsdækkende positivliste²⁷. Uddannelserne på positivlisten tager bl.a. afsæt i de nuværende AMU-kurser og EUD-enkeltfagskurser, der er tilkøbt en fælles kompetencebeskrivelse (FKB).

Udvalget af AMU-kurser og EUD-enkeltfagskurserne på den landsdækkende positivliste er udvalgt af de 11 efteruddannelsesudvalg under hensyntagen til den aktuelle arbejdsmarkedsbalance og indstillinger fra de regionale arbejdsmarkedsråd.

Både Personbefordring med bus (40531) og Godstransport med lastbil (47854), der begge varer 30 dage/6 uger, er på den landsdækkende positivliste. Det er derfor muligt for ledige

²⁶ <https://star.dk/viden-og-tal/udvikling-paa-arbejdsmarkedet/arbejdsmarkedsbalancen/>

²⁷ <https://star.dk/media/8554/16-11-2018.pdf>

dagpengemodtagere i målgruppen at kunne vælge disse uddannelser efter 5 ugers ledighed såfremt deres A-Kasse bevilliger dem ret til tilbuddet.

4.2.3 Vejledning og opkvalificering under LAB

Hvis en ledig ikke har ret til 6 ugers jobrettet uddannelse, enten på grund af uddannelsesniveau eller de ikke er berettigede til dagpenge, har man som ledig mulighed for at blive opkvalificeret under LAB §32. Her kan kommunen bevillige uddannelser og kurser, der har hjemmel i lov, og som umiddelbart er rettet mod beskæftigelse på arbejdsmarkedet. I vurderingen af, om kommunen ønsker at bevillige kurser og uddannelser under §32 vægter, f.eks. aftaler med arbejdsgivere om hensigt om at ansætte borgeren, såfremt de fuldfører uddannelsen eller kurset, højt, da specielt dyrere og længerevarende kurser vejer tungt i Jobcentrenes bevilling til opkvalificering. Kurserne Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil giver på 6 uger giver mulighed for at opnå kompetencer og certifikater, der giver adgang til ordinær beskæftigelse på områder, hvor der som minimum er gode jobmuligheder. Der er derfor ofte velvillighed i jobcenteret til, såfremt borgeren er motiveret for branchen, at henvise til forløb på en transportskole på et ordinært forløb.

Ud over LAB §32 og Jobrettet uddannelser udmelder Beskæftigelsesministeriet jævnligt arbejdsmarkedsrettede initiativer ud som f.eks. pulje til opkvalificering inden for mangel områder, regionale uddannelsespuljer m.m. hvor de ledige har mulighed for at blive opkvalificeret til mangel områder i diverse brancher.

4.2.4 Nyankomne flygtninge og familiesammenførtes jobparathed.

Op til indgåelsen af Trepartsaftalen om arbejdsmarkedsintegration i 2016 var det kutyme at vurdere flygtninge og familiesammenførte i integrationsprogrammet som aktivitetsparate grundet de sproglige udfordringer. I forbindelse med trepartsaftalen blev arbejdsmarkedets parter enige om at manglende dansk kundskaber ikke skulle stå i vejen for en vurdering som jobparat. I aftale teksten pkt. 7 angives det at arbejdsmarkedets parter er enige om, at *"Flygtninge og familiesammenførte i integrationsprogrammet fremover som udgangspunkt skal mødes som jobparate"*²⁸. Det er kun, hvis der er helt åbenbare sociale eller helbredsmæssige problematikker, at flygtningen eller den familiesammenførte visiteres som aktivitetsparat. Dette betød, at andelen af jobparate i gruppen steg fra 10,5% i juli 2016 til omkring 70% i april 2017, hvor den siden har ligget (aktuelt 72%)²⁹. Langt størstedelen af de flygtninge og familiesammenførte, der i dag modtager integrationsydelse og som er omfattet af integrationsprogrammet, vurderes til inden for 3 mdr. at kunne blive selvforsørgende, og kommunernes indsats fastlægges efter dette. Dette har indflydelse på, at jobcentrene i høj grad har fokus på kortere kurser m.m. mod jobområder med mangel på arbejdskraft jf. Arbejdsmarkedsbalancen, og dansksproglige kompetencer ikke vurderes afgørende for udførelsen af arbejdet.

²⁸ <http://uim.dk/filer/nyheder-2016/trepartsaftale-om-arbejdsmarkedsintegration.pdf> s. 3

²⁹ <https://integrationsbarometer.dk/aktuelt/4>

4.2.5 Kursister efter rekvirent

I Undervisningsministeriets databank er det også muligt at udsøge rekvirenterne til den enkelte kursists uddannelse. På Personbefordring med bus (40531) fordeler det årlige antal deltagere sig som følger i forhold til rekvirent.

	2014	2015	2016	2017	2018 (Q1)
An aktør 6uge					
Indenl. selvbet		10	16		
Kom, aktiveret	118	88	114	38	
Kom, fleksjob					
Kom, revalidend			13		
Ledige,udd.ord.	39				
St i Jobc. 6uge	680	799	925	772	166
Stat i Jobcent.	230	282	351	203	51
Uoplyst/ukendt	204	236	313	333	75
UVM	550	584	629	783	173
Total	1.841	2.012	2.369	2.146	472

I ovenstående tabel kan det ses at der i 2017 var 772 deltagere på Personbefordring med bus under Jobrettet uddannelse (St i Jobc. 6uge), 203 registreret som staten i jobcenteret og 38 under kommunen, aktiveret. Sammenlagt giver dette 1013 kursister som det forudsættes er uden for beskæftigelse, da henvisningen sker under Lov om Aktiv Beskæftigelsesindsats (LAB) (se nedenfor). Der kan være flere kursister henvist af en offentlig myndighed i antallet af uoplyste.

Det årlige antal deltagere på Personbefordring med bus (40531) var i 2017 2146. Fratrukket de kursister der forudsættes ikke at være i beskæftigelse da de er henvist under LAB loven giver det maksimalt 1133 kursister i 2017 der er i beskæftigelse. Dette tal er i modsætning til UVM data hvor 1499 kursister er registreret som værende i beskæftigelse. Ovennævnte %vise antal kursister der er i beskæftigelse må derfor anses for at være behæftet med en del usikkerhed. Usikkerheden gør sig også gældende for Godstransport med lastbil (47854).

Antallet af årlige kursister under Jobrettet Uddannelse kan udsøges på flere måder i databanken med samme resultat. Det forudsættes derfor at usikkerheden er meget lav ved disse registreringer.

Benyttes ovenstående udregning til at bestemme antallet af deltagere på Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil der er rekvireret i forbindelse med en aktivering eller opkvalificering af en ledig af jobcenteret, er minimum 47% af deltagerne på bus uddannelsen (1103 kursister ud af 2146 kursister) og minimum 38% på gods uddannelsen (1606 kursister ud af samlet 4251 kursister) finansieret af kommune/stat i 2017. Fordelingen i 2017 er repræsentativ for fordelingen i de seneste år.

I analysen *"Kørekort på personbefordringsområdet, En analyse med særlig opmærksomhed på fremmedsprogede deltagere"*³⁰ fra december 2015 der er udgivet af TUR, hvor undervisningen på Personbefordring med bus bliver observeret på 3 forskellige hold, observeres på side 29 sammenhængen mellem uddannelsen og rekvirent:

"Alle de fremmedsprogede deltagere på de tre hold var ledige, da de startede på uddannelse. Det samme var tilfældet for næsten alle de øvrige deltagere, men der var dog også enkelte deltagere, der var i beskæftigelse."

Der er store forskelle på, hvor stor andel af transportskolernes kursister der bliver henvist fra Jobcentrene og dette bliver gennemgået i kapitel 7 og 8 i forbindelse med den kvantitative analyse. På Personbefordring med bus er det hovedparten af transportskolerne der får henvist over 50% af kursisterne fra Jobcenteret, men det for Godstransport med lastbil er noget lavere. Henvisningerne fra Jobcenteret, og specielt 6 ugers jobrettet uddannelse, må konstateres at have en meget høj betydning for at rekrutteringen i bus- og godsbranchen.

³⁰ <http://www.tur.dk/media/228575/koerekort-paa-personbefordringsomraadet-en-analyse-med-saerlig-opmaerksomhed-paa-fremmedsprogede-deltagere-december-2015-isbn-978-87-92324-64-1.pdf>

5. Brug af AMU efter herkomst

Undervisningsministeriets databank giver mulighed for at skelne mellem kursister med dansk baggrund, indvandrere og efterkommere af indvandrere; kategorien indvandrere inkluderer alle deltagere på AMU-uddannelser, der ikke er født i Danmark, herunder også flygtninge og familiesammenførte, der opfylder kriterierne for deltagelse i AMU.

I undervisningsministeriets databank benyttes kategorierne *indvandrere* og *efterkommere*, der samlet set er synonymt med hvad der i 1.2 blev defineret som tosprogede. Det skønnes overvejende sandsynligt, at der vil være en vis usikkerhed og overlap forbundet med registreringen af *Dansk herkomst* og *efterkommere* i databanken, og derfor vil der i nedenstående afsnit udelukkende blive kigget på de kursister, der er registreret i databanken som indvandrere, da det vil give et mere retvisende billede af udviklingen.

Fordelingen af kursister i AMU efter herkomst	2014	2015	2016	2017	2018 (1. kvrt)
Dansk herkomst	509.199	435.130	406.144	405.600	122.680
Efterkommere	4.849	5.406	5.135	5.771	1.749
Indvandrere	48.013	45.284	46.014	50.527	15.271
Uoplyst	2.125	2.289	2.399	2.751	740
Antal AMU forløb i alt	564.186	488.109	459.692	464.649	140.440

Antal indvandrere i % 8,5% 9,3% 10,0% 10,9% 10,9%

Figur 10 Kilde Undervisningsministeriets databank

Note: Kategorien *Uoplyst* kan dække over både danskere, indvandrere og efterkommere. Kategorien dækker over mangelfulde deltagerregistreringer.

I ovenstående tabel ses det at antallet af kursister i AMU-systemet generelt er faldende og har været det siden 2009/2010 hvor der var over 1.000.000 kursister pr. år. Den procentvise andel af tosprogede er derimod svagt stigende.

Indenfor de AMU-uddannelser der ligger under TURs ansvarsområde observeres en udvikling der adskiller sig fra hele AMU generelt, da både antallet af deltagere på uddannelserne og andelen af indvandrere er i vækst de senere år.

Fordelingen af kursister under TUR efter herkomst

	2014	2015	2016	2017	2018 (1. kvrt)
Dansk herkomst	87.686	90.104	86.319	91.895	29.863
Efterkommere	1.189	1.334	1.491	1.892	642
Indvandrere	9.886	10.723	12.182	15.352	4.532
Uoplyst	338	378	838	751	165
Antal AMU forløb i alt	99.099	102.539	100.830	109.890	35.202

Antal indvandrere under TUR i % 10,0% 10,5% 12,1% 14,0% 12,9%

Figur 11 Kilde Undervisningsministeriets databank

Den procentvise andel af tosprogede deltagere på TURs område stiger i højere grad end for AMU generelt. Specielt i 2017 opleves der en relativ stor vækst som kan skyldes den igangværende højkonjunktur samt IGU'en.

5.1.1 Kursister efter herkomst på Personbefordring med bus (40531) og Godstransport med lastbil (47854)

På de to uddannelser Personbefordring med bus (40531) og Godstransport med lastbil (47854), som der er fokus på i denne analyse, observeres en fordeling efter herkomst, der for Godstransport med lastbils vedkommende ligger lidt over både TUR og AMU generelt, men som følger tendensen. På Personbefordring med bus observeres en markant større andel tosprogede kursister.

Fordelingen af kursister på Personbefordring med bus (40531) efter herkomst

	2014	2015	2016	2017	2018 (1. kvrt)
Dansk herkomst	1.224	1.307	1.516	1.360	296
Efterkommere	65	68	62	60	18
Indvandrere	552	637	791	726	158
Uoplyst					
Antal AMU forløb i alt	1.841	2.012	2.369	2.146	472

Antal indvandrere på 40531 i % **30,0%** **31,7%** **33,4%** **33,8%** **33,5%**

Figur 12 Kilde: Undervisningsministeriets databank

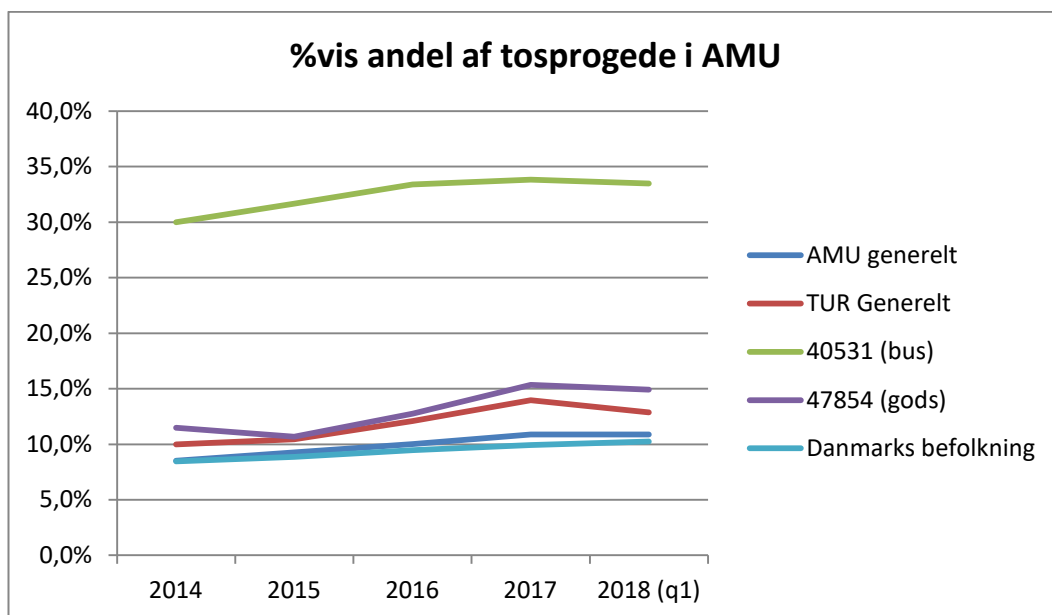
Fordelingen af kursister på Godstransport med lastbil (47854) efter herkomst

	2014	2015	2016	2017	2018 (1. kvrt)
Dansk herkomst	1.031	2.690	3.027	3.429	928
Efterkommere	33	79	113	169	47
Indvandrere	138	331	459	653	171
Uoplyst					
Antal AMU forløb i alt	1.202	3.100	3.599	4.251	1.146

Antal indvandrere på 47854 i % **11,5%** **10,7%** **12,8%** **15,4%** **14,9%**

Figur 13 Kilde: Undervisningsministeriets databank

Samlet set afspejler udviklingen af antallet af kursister med indvandrerbaggrund i AMU-systemet udviklingen i andelen af Danmarks befolkning generelt. Det skønnes forventeligt med henblik på målgruppen for AMU, at andelen i AMU vil ligge over befolkningen generelt. For TURs område og uddannelsen Godstransport med lastbil observeres en kraftigere vækst. Andelen af kursister med indvandrerbaggrund er markant højere på Personbefordring med bus.



Figur 14 Kilde: Undervisningsministeriets databank og integrationsbarometer.dk

6. Brug af F/I kurser i AMU-systemet

Som beskrevet i kapitel 2 er der i AMU-systemet en række særlige AMU-uddannelser, der er udviklet til tosprogede. Det er Undervisningsministeriet der er ansvarlig for uddannelserne og de kan udbydes af alle udbydere. Varigheden af F/I uddannelserne er angivet i en "maksimal varighed" i modsætning til ordinære uddannelser, der har angivet en "normeret varighed". Udbyderen kan altså kombinere de særlige uddannelser i forløb med fagspecifikke uddannelser i varierende varighed. Bortset fra *Fagunderstøttende dansk som andetsprog for F/I*, der kun må udbydes i kombination med andre AMU-uddannelser, kan uddannelserne også udbydes separat.

I fælleskataloget findes yderligere 2 forløb, der er markeret med forkortelsen F/I end dem der er vist i kapitel 2: *Praktik for F/I* og *Individuel kompetencevurdering i AMU – F/I*. Disse betragtes ikke som egentlige uddannelser og medtages ikke i nedenstående opgørelse af aktiviteten.

Proportionelt bliver F/I forløbene fra det obligatoriske fælleskatalog ikke benyttet i særligt stort omfang. Danmarks Evalueringsinstitut (EVA) udgav i 2014 en evaluering af AMU for tosprogede kursister, hvor de slog fast, at størstedelen af tosprogede (EVA benytter tosprogede synonymt med indvandrere i Undervisningsministeriets databank) kursister på AMU følger ordinære uddannelser og ikke F/I eller særligt tilrettelagte forløb for tosprogede³¹. Nedenfor vises antallet af kursister på de særlige tilbud fra 2014 og frem. Da en kursist i princippet kan have deltaget på flere af forløbene kan antallet af personer, der har deltaget være mindre, ligesom flere af F/I forløbene kan have været indeholdt i særlige forløb eller branchepakker til tosprogede.

	Kode	2014	2015	2016	2017	2018 (Q1)
Arbejdsmarked, it og jobsøgning (F/I)	40534	63	95	51	39	
Dansk som andetsprog for F/I, alment niveau	45567		40	42	54	36
Dansk som andetsprog for F/I, alment niveau	45573	134	25	19	94	61
Dansk som andetsprog for F/I, basis	45545		126	109	179	165
Dansk som andetsprog for F/I, basis	45572	296	131	113	336	85
Dansk som andetsprog for F/I, udvidet niveau	45569		11		22	
Dansk som andetsprog for F/I, udvidet niveau	45574	51				
Fagunderstøttende dansk som andetsprog for F/I	40137	336	219	68	123	18
Fagunderstøttende dansk som andetsprog for F/I	45571		40	26	143	87
Introduktion til arbejdsmarkedsuddannelserne (F/I)	40532	43				12
Introduktion til det danske arbejdsmarked (F/I)	40535	46	67		70	
Introduktion til det danske arbejdsmarked (F/I)	48569				23	44
Introduktion til et brancheområde (F/I)	40533	55	100	25	274	231
Total		1024	854	453	1357	739

Figur 15 Kilde: Undervisningsministeriets databank

Note: Introduktion til det danske arbejdsmarked (F/I) optræder 2 gange i oversigten, da uddannelsen blev revideret i 2017 hvor varigheden også blev forlænget fra 3 til 5 dage. Koder med fed skrift er særkoder.

³¹ Danmarks Evalueringsinstitut, AMU for tosprogede kursister. 2014 s. 7

Sammenholdt med både det samlede antal årlige kursister i AMU og antallet af årlige kursister, der er registreret som indvandrere i Undervisningsministeriets databank, udgør F/I forløb kun en lille del af den samlede årlige aktivitet:

%vis antal årlige F/I kurser af samlet antal kurser i AMU

	2014	2015	2016	2017	2018 (Q1)
Antal kursister pr. år i AMU	564.186	488.109	459.692	464.649	140.440
Antal årlige F/I uddannelser	1.024	854	453	1.357	739
Antal % af samlet aktivitet	0,18%	0,17%	0,10%	0,29%	0,53%

Figur 16 Kilde: Undervisningsministeriets databank

%vis antal årlige F/I kurser af samlet antal kursister (indvandrere) i AMU

	2014	2015	2016	2017	2018 (Q1)
Antal kursister (indvandrere) pr år i AMU	48.013	45.284	46.014	50.527	15.271
Antal årlige F/I uddannelser	1.024	854	453	1.357	739
Antal % af samlet aktivitet	2,1%	1,9%	1,0%	2,7%	4,8%

Figur 17 Kilde: Undervisningsministeriets databank

I begge beregninger kan der observeres nogle markante udsving i antallet af forløb: Der er et stort fald fra 2015 til 2016, hvorefter der kommer en kraftig stigning til og med 1. kvartal 2018. Denne stigning kan skyldes indgåelsen af Trepartsaftalen om arbejdsmarkedsintegration fra marts 2016, der mundede ud i 32 initiativer, der sikrer, at indsatsen for flygtninge og familiesammenførte begynder tidligere og i højere grad foregår ude på virksomhederne. Centralt i aftalen er IGU, der har bidraget til den øgede brug af F/I forløb.

Fra juli 2016 til og med oktober 2018 er der registreret 1721 IGU forløb³². I rapportens kvantitative analyse har de transportskoler, der har/har haft IGU-uddannelser indeholdende Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil alle inkluderet min. 3 af fælleskatalogets F/I forløb. Såfremt størstedelen af alle de registrerede IGU-forløb indeholder, eller har indeholdt, et eller flere F/I forløb fra fælleskataloget, må indførslen af IGU alene forklare den øgede stigning i brugen af fælleskatalogets tilbud til tosprogede.

I Trepartsaftalen om arbejdsmarkedsintegration fra marts 2016 er regeringen og arbejdsmarkedets parter enige om i pkt. 27, at *"der skal gennemføres en informationsindsats overfor kommuner om mulighederne ved brug af branchepakker i den lokale beskæftigelsesindsats over for flygtninge og familiesammenførte, bl.a. ved formidling af gode eksempler. Informationsindsatsen vil også rette fokus på, at arbejdsmarkedsuddannelser om nødvendigt kan gennemføres på andre sprog end dansk, ligesom det synliggøres, at AMU-branchepakkerne kan suppleres med danskundervisning og udbydes fleksibelt"*³³. Informationsindsatsen resulterede i folderen *AMU-Branchepakker, På vej til job for flygtninge og indvandrere*³⁴ fra september 2016, hvor der bl.a. fokuseres på muligheden for at kombinere ordinære AMU-uddannelser med sproglig opkvalificering

³² <https://integrationsbarometer.dk/aktuelt/6>

³³ <https://bm.dk/media/6669/trepartsaftale-om-arbejdsmarkedsintegration-pdf.pdf> s. 12

³⁴ Folderen kan hentes digitalt her <https://uvm.dk/arbejdsmarkedsuddannelser-amu/uddannelser-og-uddannelsessteder/tosprogede-i-amu/amu-branchepakker/om-amu-branchepakker>

gennem de særlige tilbud for tosprogede i fælleskataloget. Der er ikke umiddelbart indikationer i udviklingen i brugen af F/I forløb i Undervisningsministeriets databank, at Trepartsaftalens intentioner om øget brug af AMU-branchepakker med tilhørende sproglig brancherettet opkvalificering via F/I forløb har haft den ønskede effekt.

EVA konkluderede i 2014 i sin rapport "AMU for tosprogede kursister" i forhold til brugen af fælleskatalogets tilbud til tosprogede:

"En anden forklaring på den begrænsede brug af de særlige tilbud for tosprogede kursister er, at hverken kursister, virksomheder eller jobcentre efterspørger tilbuddene. Og evalueringen tyder på, at disse tre grupper formentlig ikke kender til mulighederne for at deltage i særlige kurser og forløb. Størstedelen af AMU-udbydere har enten en begrænset viden om gruppernes kendskab eller vurderer, at grupperne mangler viden om mulighederne. Kun en tredjedel af AMU-udbydere har selvstændige informationsindsatser på området. Økonomiske og tidsmæssige hensyn kan også spille en rolle for den ringe efterspørgsel efter de længere og dermed dyrere særlige tilbud"³⁵

³⁵ Danmarks Evalueringsinstitut, AMU for tosprogede kursister, 2014. ss. 8-9.

Del 2: Resultaterne af spørgeskemaanalysen

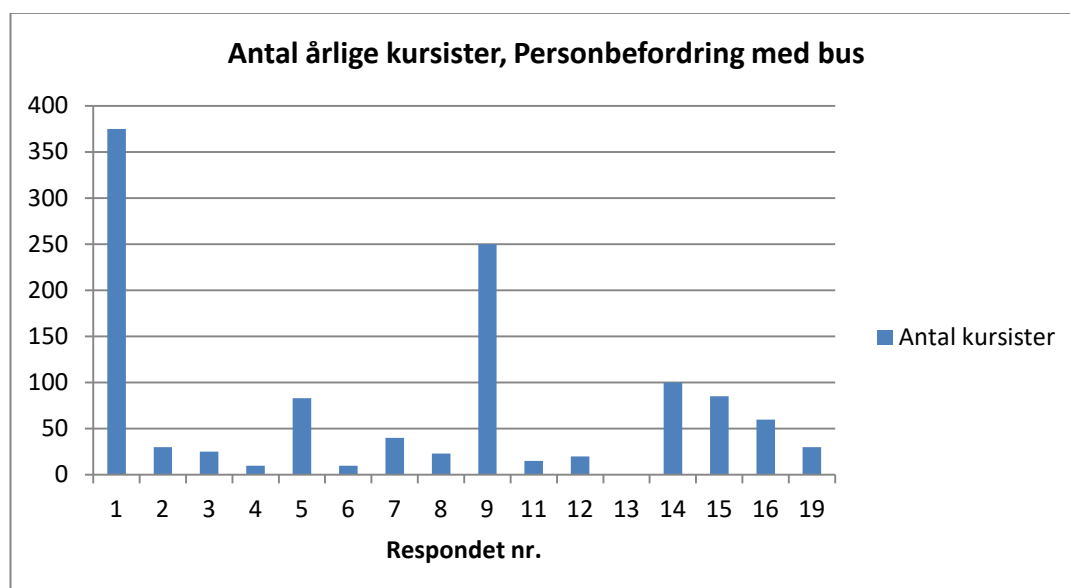
I de følgende kapitler præsenteres resultaterne af spørgeskemaanalysen. Først vil der være en gennemgang af transportskolernes erfaringer med de ordinære forløb Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil med fokus på deltagersammensætning, rekvirent og sproglige udfordringer. Dernæst vil skolernes brug af IGU-ordningen, F/I forløb og afholdelse af særlige forløb blive præsenteret.

7. Ordinære forløb Personbefordring med bus

Ud af de 19 respondenter, der har besvaret analysen, udbyder de 16 af dem uddannelsen Personbefordring med bus. Respondenterne oplyser, at de sammenlagt ca. har 1.156 deltagere på uddannelsen/år (1 af de 16 respondenter, respondent nr. 13, har ikke opgivet et ca. antal årlige kursister). I 2017 blev der registreret 2.146 deltagere på Personbefordring med bus (40531) i Undervisningsministeriets databank. De 16 respondenter, der står for lidt over halvdelen af det samlede antal kurser, er derfor repræsentative for området generelt.

Spørgeskemaundersøgelsen fokuserede i den del, der omhandler ordinære forløb på Personbefordring med bus, på data omkring transportskolernes vurdering af deltagersammensætning m.m. på deres ordinære forløb for at skabe overblik over kursistgruppen. Derudover spørges der ind til, hvilke initiativer skolerne har iværksat for elever med sproglige udfordringer.

Der er store udsving i forhold til de enkelte transportskoler i forhold til antallet af årlige kursister (mellem 10 og 375 kursister/år).



Transportskolerne optager elever, hvor deres uddannelse enten betales af dem selv eller af en arbejdsgiver, men en overvejende stor del af kursisterne bliver henvist til transportskolerne via Jobcenter eller A-kasse:

Hvor stor andel af skolens elever på 40531 Personbefordring med bus visiteres via Jobcenter eller lignende myndighed?	
0 - 20%	1
21 - 40%	1
41 - 60%	4
61 - 80%	7
81 - 100%	2

Figur 18 Antallet af skoler (n= 15 da en skole ikke har svaret på spørgsmålet) der har svaret på den procentvise andel af henvisninger fra jobcenter eller lignende

9 af de adspurgte transportskoler modtager altså over 60% af deres deltagere via henvisninger fra Jobcenter eller lignende myndighed, og 2 skoler angiver, at mellem 81 og 100% af deres kursister bliver henvist via Jobcenteret eller lignende myndighed. Der er også umiddelbar sammenhæng mellem transportskolens volumen i antallet af deltagere og antallet af henvisninger fra jobcenter og lignende.

På spørgsmålet om, hvor stor en andel af deres deltagere på Personbefordring med bus, der er tosprogede, ligger transportskolernes vurdering i tråd med data fra Undervisningsministeriets databank, hvor der er registreret omkring 1/3 indvandrere på uddannelsen. Her svarer hovedparten af skolerne, at de har mellem 21 og 40 % tosprogede kursister på deres kurser.

Hvor stor andel af skolens elever på 40531 Personbefordring med bus er tosprogede?	
0 - 20%	4
21 - 40%	8
41 - 60%	2
61 - 80%	1
81 - 100%	0

Figur 19 n=15 da en skole ikke har svaret på spørgsmålet

Fordelingen af transportskoler, der gennemfører sprogtest i forbindelse med ordinære forløb på Personbefordring med bus, adskiller sig fra antallet af tosprogede ved et umiddelbart lavere antal end antallet af tosprogede. Der er en sammenhæng mellem antallet af tosprogede kursister og antallet af sprogtest, da de 3 skoler, der har det højeste antal tosprogede også er blandt de 4, der udfører de fleste sprogtest. Det er kun ved de særlige forløb for tosprogede, at der er lovmæssigt krav om sprogtest i visiteringen, mens det for ordinære forløb er udbyderen, der vurderer behovet. Det lavere niveau hænger sandsynligvis også sammen med, at transportskolerne ikke har været i direkte kontakt med deltageren før de påbegynder kurser. Interview med skolerne i del 3 af denne rapport afdækker, at skolerne gerne vil screene deltagerne, men at henvisninger fra Jobcenter, eller A-kasse ofte sker uden afdækning af sproglige kompetencer. Hvis skolerne i højere grad var i dialog med henvisende myndighed og kommende deltagere inden uddannelsesstart, ville forbruget af sprogtest sandsynligt være højere.

Hvor stor andel af skolens elever på 40531 Personbefordring med bus bliver sprogtestet inden opstart?	
0 - 20%	11
21 - 40%	4
41 - 60%	0
61 - 80%	0
81 - 100%	0

Figur 20 n=15 grundet manglende svar fra en transportskole.

Skolernes vurdering af, hvor mange af deres kursister, både tosprogede kursister og kursister af dansk herkomst, på uddannelsen, der skønnes at have sproglige udfordringer med at gennemføre uddannelsen, følger skolernes svar på antallet af tosprogede.

Hvor stor andel af skolens elever på 40531 vurderes generelt at have sproglige barrierer i forhold at gennemføre uddannelsen?	
0 - 20%	5
21 - 40%	8
41 - 60%	1
61 - 80%	1
81 - 100%	0

Figur 21 n=15, en transportskole har ikke besvaret spørgsmålet

Der er dog enkelte udsving i skolernes svar, der ikke følger skolernes svar på antallet af tosprogede. En af transportskolerne, der har 0-20% tosprogede angiver, at 61-80% af deres kursister har sproglige udfordringer, mens skolen, der angav at have 61-80% tosprogede, angiver, at det ca. er halvdelen, 21-40%, af skolens kursister, der har sproglige udfordringer.

Sammenligner man skolernes svar 1 til 1 på spørgsmålene om antallet af tosprogede og andelen af deres kursister med sproglige udfordringer, er der ikke entydige sammenhænge; nogle skoler angiver flere med sproglige udfordringer end antallet af tosprogede og det modsatte. Der er derfor ikke entydig sammenhæng mellem tosprogethed og sproglige udfordringer og der dermed også er mange kursister med dansk herkomst, der også har sproglige udfordringer med at bestå Personbefordring med bus. Ligesom der også er en indikation af, at de skoler, der tilbyder lektiecafeer m.m. har en vurdering af det samlede antal af kursister med sproglige barrierer med uddannelsen er lavere end antallet af tosprogede.

7.1. Tiltag til støtte for kursister med sproglige udfordringer på Personbefordring med bus.

7 ud de 16 transportskoler, der udbyder personbefordring med bus angiver i spørgeskemaet, at de tilbyder ekstra tilbud til kursister med sproglige udfordringer. Det er tilsyneladende specielt de skoler der har de højeste årlige kursistantal med høj henvisningsprocent fra jobcenter der har ekstra tilbud til kursister med sproglige udfordringer.

Skolerne angiver de ekstra tilbud som følger (1 skole har svaret "ja" til at de tilbyder ekstra tiltag, men har ikke angivet tilbuddet).

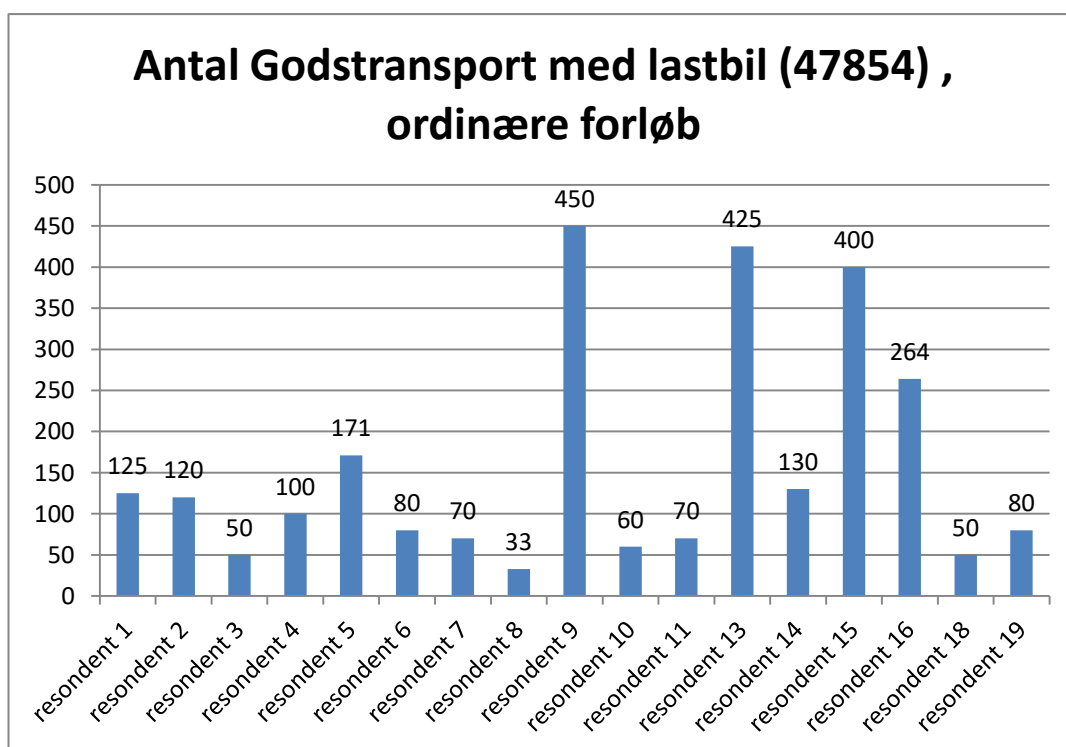
Angiv de ekstra tilbud skolen tilbyder elever med sproglige udfordringer
"Støtte i dansk værksted"
"Sproglærer tilstede i forskellige undervisningssituationer"
"Længere forløb, med dansk undervisning"
"Faglig dansk"
"Faglig relateret danskundervisning"

"Kursister med sproglige udfordringer kan deltage i læse værksted inden opstart. Så de er bedre forberedt inden de starter på kursus"

8. Ordinære forløb, Godstransport med lastbil

Der er 17 ud af de samlede 19 respondenter på spørgeskemaanalysen, der udbyder Godstransport med lastbil (47854). De 17 respondenter oplyser, at de har ca. 2.678 om året på uddannelsen, hvilket, i forhold til de 4.251 forløb, der er registreret i UVMs databank, svarer til 63% af den samlede aktivitet i AMU på Godstransport med lastbil.

Der er stor spredning på antallet af årlige kursister mellem de enkelte respondenter:



Godstransport med lastbil optræder på positivlisten og der er registreret områder med mangel på arbejdskraft inden for området på arbejdsmarkedsbalancen. Dette afspejler sig også i tallene for hvor stor en del af deltagerne på skolernes kurser, der er henvist fra Jobcentre og lignende. Tallet er lidt lavere for lastbil end for bus, hvor 9 skoler angav, at over 60% af deres deltagere var blevet henvist af offentlig myndighed, hvor det er 5 skoler på lastbilsområdet, der modtager over 60%. En stor del af skolernes aktivitet på uddannelserne er også her afhængige af henvisning og finansiering fra det offentlige.

Hvor stor andel af skolens elever på 47854 Godstransport med lastbil visiteres via Jobcenter eller lignede myndighed?	
0 - 20%	1
21 - 40%	6
41 - 60%	4
61 - 80%	4
81 - 100%	1

Figur 22 n=17, men en skole har ikke besvaret spørgsmålet

I undervisningsministeriets databank var der i 2017 registreret 15,4% af kursisterne på Godstransport med lastbil var indvandrere i modsætning til 33,8% på bus.

Transportskolernes egen angivelse af tosprogede på deres uddannelser går i tråd med registreringerne i databanken. Transportskolernes angivelse af tosprogede på deres kurser afspejler, at busbranchen i højere grad appellerer til tosprogede end godsbranchen. Der kan i registreringerne i databanken aflæses en væsentlig stigning, fra 10,7% i 2015 til 15,4 i 2017, i antallet af tosprogede der søger ind i godsbranchen.

Hvor stor andel af skolens elever på 47854 Godstransport med lastbil er tosprogede?	
0 - 20%	12
21 - 40%	3
41 - 60%	1
61 - 80%	0
81 - 100%	0

Figur 23 n=17, men en skole har ikke besvaret spørgsmålet

I henhold til skolernes angivelse af antallet af tosprogede på Godstransport med lastbil, er deres generelle brug af sprogtest i forbindelse med kurserne lavt.

Hvor stor andel af skolens elever på 47854 Godstransport med lastbil bliver sprogtestet inden opstart?	
0 - 20%	14
21 - 40%	0
41 - 60%	0
61 - 80%	0
81 - 100%	0

Figur 24 n=17, men 3 skoler har undladt at svare

Transportskolernes vurdering af antallet deres kursister, der generelt har sproglige udfordringer med at gennemføre uddannelsen, ligger også væsentlig lavere end ved Personbefordring med bus.

Hvor stor andel af skolens elever på 47854 vurderes generelt at have sproglige barrierer i forhold at gennemføre uddannelsen?	
0 - 20%	14
21 - 40%	2
41 - 60%	0
61 - 80%	0
81 - 100%	0

Figur 25 n=17. En skole har undladt at svare.

Ligesom ved bus er der også en del af skolerne, der tilbyder ekstra tilbud til kursister med sproglige udfordringer. Der er 6 skoler, der angiver de har ekstra tilbud og 5 af skolerne har beskrevet dem som nedenfor:

Angiv de ekstra tilbud skolen tilbyder elever med sproglige udfordringer
"Samme som til bus" (Sproglærer tilstede i forskellige undervisningssituationer)
"SPS- speciel pædagogisk støtte"
"AMU forløb med FVU Dansk"
"Faglig dansk via dansklærer"
"Kursister med sproglige udfordringer kan deltage i læse værksted inden opstart. Så de er bedre forberedt inden de starter på kursus."

Figur 26 n=6. En skole har ikke angivet tilbuddets art. Ved skoler der svarer "samme som bus" er deres svar fra den del af spørgeskemaet der omhandlede Personbefordring med bus angivet i parentes.

9. Skolernes erfaring med kursister med sproglige udfordringer

I spørgeskemaet blev transportskolerne bedt om at beskrive deres positive eller negative erfaringer med tiltag overfor deltagere på Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil med sproglige udfordringer generelt. Listen af erfaringer er samlet nedenfor.

<i>"Negativ: det kan virke demotiverende for de andre i klassen hvis der er for mange der ikke er gode til dansk - tempoet bliver for lavt hvis alle skal med. Positive: Danskfagligt for-forløb inden IGU. Dobbeltlærer ordningen med dansklærere. Der kan søges hjælp i danskværkstedet"</i>
<i>"Sprogbarriere er en udfordring, men det kan overvindes, ofte i et godt samarbejde med andre skoler/myndigheder"</i>
<i>"Dårlig tolkning"</i>
<i>"Gode erfaringer med undervisning på Gaffeltruck med brug af Tolk og vha. elektronisk tilrettelagt undervisningsmateriale"</i>
<i>"Meget positive og med flere gode eksempler på kursister der gennemfører, som formentlig ikke ville gennemføre uden hjælp"</i>
<i>"Vi har ikke særlige tiltag i forhold elever med sproglige udfordringer udover de daglige lærer kvalifikationer og hjælpemidler eks. IT udstyr, vi har fokus på den enkelte elev, og har ikke hele hold med sproglig udfordrede men de deltager på ordinære hold."</i>
<i>"teoriprøverne er forbundet med meget svært dansk, selv for danskere, det at skulle tage stilling til og forstå hvornår forskellige typer af formuleringer anvendes kan være en uoverstigelig forhindring, for en flygtning, selvom de har været i landet i flere år. f.eks. begreber, lovstof m.m. hvor den eneste rigtige svarmulighed er forskellig fra lovgivningens max. eller min. grænse."</i>
<i>"Ingen mulighed for tolk til prøver."</i>
<i>"Generelt ikke tilstrækkeligt med et bevis på dansk niveau 2. Vi sprogtester selv alle 2-sprogede elever inden opstart. Det er især teoriprøven, der er en stor udfordring for de 2-sprogede - selv med ekstra faglig dansk undervisning."</i>
<i>"Vi tilbyder ekstra undervisning hvis ikke man når i mål inden for kursus perioden, og det hjælper ofte."</i>
<i>"Forståelsesproblemer i trafik og faglig relateret stof"</i>
<i>"Positivt.: dem vi sætter i læseværkstedet kommer igennem på samme tid som alm. Kursister"</i>
<i>"Tit bliver 2 sproget elever frustreret over det høje niveau. Det vil være nyttigt at give den tilstrækkeligt information, og gøre den opmærksom på det høje niveau."</i>
<i>"Generelt et stærkt samarbejde med Jobcentre om visitering inden opstart på kurset derfor opleves der ikke et særligt behov for sproglige udfordred"</i>

Figur 27 Listen er redigeret i forhold til de skoler der har angivet samme svar på både bus og gods, ligesom kommentarer som "ingen erfaring" mm er udeladt for overskuelighed skyld.

En stor del af transportskolerne understreger vigtigheden af, at de har ekstra tilbud til kursister med sproglige udfordringer, ligesom det er vigtigt, at deres lærerkræfter tilrettelægger undervisningen pædagogisk i forhold til det differentierede sproglige niveau i undervisningen.

Skolerne kommenterer også på kompleksiteten af undervisningen specielt i forhold til teoriprøverne. Dette understøttes af TURs analyse fra december 2015 "Kørekort på personbefordringsområdet - En analyse med særlig opmærksomhed på fremmedsprogede

deltagere”³⁶, hvor det fremhæves, at dumpeprocenten på landsplan i 2014 til teoriprøven var 43,6% og på den praktiske køreprøve 31,8% og det konkluderes at:

”Analysen har afdækket, at de fremmedsprogede deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen har særligt store udfordringer med at bestå prøverne.

Udfordringen med at bestå den teoretiske prøve hænger bl.a. sammen med, at der er meget teoristof, der skal indlæres, for at deltagerne kan bestå prøven. Der anvendes mange tekniske udtryk og begreber, som det kan være en udfordring at forstå. Det er især de fremmedsprogede deltagere, der har udfordringer med at bestå og anvende de tekniske udtryk og begreber, der anvendes i prøverne”³⁷

En enkelt skole angiver, at det generelle krav om et dansksprogligt niveau svarende til en prøve i Dansk 2 ikke er tilstrækkeligt til at bestå teoriprøven, selv med ekstra hjælp fra skolerne. Dette understøttes også af kapitel 4 i denne analyse, hvor der tilsyneladende er et gab mellem kravet om en Dansk 2 og at både Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil begge klassificeres som niveau 3 på Kvalifikationsrammen for livslang læring, altså på niveauet over folkeskolens afgangsprøve efter 10 klasse.

Udfordringerne omkring kompleksiteten af det teoristof, der skal indlæres i forhold til prøverne, understreges også af, at de skoler, der udbyder og gennemfører IGU og/eller særlige forløb på både bus- og godsområdet, alle fremhæver samarbejdet med jobcentrene som den vigtigste parameter for et succesfuldt forløb (se nedenfor for uddybning). Det er i overvejende grad jobcentrene, der forestår visiteringen til forløbene og dermed også deres vurdering af om borgerens sproglige kvalifikationer er tilstrækkelige til at gennemføre uddannelsen. Dette understøttes også af den skole, der angiver vigtigheden af informationsmaterialer med understregning af det sproglige niveau som uddannelserne gennemføres. I de interviews med skolerne, der er gennemført i forbindelse med denne rapport, er et helt centralt tema for skolerne netop de sproglige forudsætninger det kræver at gennemføre begge uddannelser, men i særlig grad Personbefordring med bus.

³⁶ <http://www.tur.dk/media/228575/koerekort-paa-personbefordringsomraadet-en-analyse-med-saerlig-opmaerksomhed-paa-fremmedsprogede-deltagere-december-2015-isbn-978-87-92324-64-1.pdf>

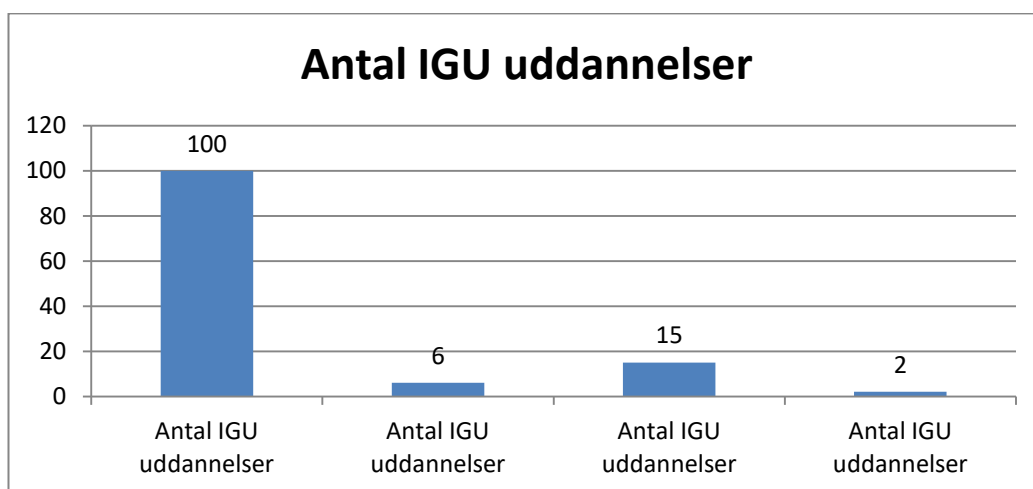
³⁷ Ibid s. 81

10. Transportskolernes afholdelse af særlige forløb

I oplægget til denne analyse var en af opgaverne at undersøge transportskolernes brug af kurser fra fælleskataloget, samt hvordan og i hvilket omfang særlige kurser og forløb for tosprogede udbydes og gennemføres. Som nævnt i 1.3 blev det i styregruppen besluttet at fokusere på uddannelserne Personbefordring med bus (40531) og Godstransport med lastbil (47854), herunder IGU forløb og særlige forløb for tosprogede, der indeholder en af disse uddannelser.

10.1 Transportskolernes brug af F/I forløb under IGU

Af de 19 skoler, der besvarede spørgeskemaet, angiver 4, at den transportskole de repræsenterer, har igangværende eller afsluttede uddannelser inden for transportområdet under IGU forsøgsordningen. Alle 4 respondenter har IGU uddannelser indeholdende Personbefordring med bus og 2 af de 4 har endvidere IGU indeholdende Godstransport med lastbil. Der er stor spredning på antallet af IGU forløb hos de 4 respondenter:



De 4 skoler angiver på spørgsmålet om initiering af forløbene, at enten har skolerne selv henvendt sig til Operatør/vognmænd/Jobcenter eller at det er operatør/vognmand/jobcenter der har henvendt sig til skolen. Svarene indikerer, i overensstemmelse med hensigten med ordningen, at der er en bred interaktion mellem de 3 centrale aktører i ordningen; virksomhederne, uddannelsesinstitutionerne og kommunerne.

Alle 4 skoler svarer, at de har tilrettelagt den danskfaglige opkvalificering omkring AMU-uddannelser målrettet tosprogede (F/I forløb i fælleskataloget). Nedenfor ses hvilke forløb de enkelte skoler har inkluderet i deres IGU uddannelser

	Arbejdsmarked, it og jobsøgning (F/I)	Dansk som andetsprog for F/I, basis	Dansk som andetsprog for F/I, alment niveau	Dansk som andetsprog for F/I, udvidet niveau	Fagunderstøttende dansk som andetsprog for F/I	Introduktion til arbejdsmarkedsuddannelserne (F/I)	Introduktion til det danske arbejdsmarked (F/I)	Introduktion til et brancheområde (F/I)
respondent 1		X	X			X		
respondent 5		X	X			X		X
respondent 9		X	X					
respondent 12					X	X		X

Respondent 12 har ikke benyttet sig af "Dansk som andetsprog" kurserne, men derimod "Fagunderstøttende dansk som andetsprog". Respondenten har haft 2 IGU forløb så valget af kurser kan være praktisk og økonomisk begrundet.

10.1.1 Transportskolernes brug af AMU-bekendtgørelsens §26 muligheder for tilrettelæggelsen af særlige forløb på IGU forløb

Som beskrevet under 2.2 muliggør AMU-bekendtgørelsen, at særlige forløb for tosprogede kan tilrettelægges under hensyntagen til kursisternes sproglige forudsætninger.

Transportskolerne har mulighed for at modtage en særlig tillægstakst til at håndtere de koordinationsopgaver, som planlægningen og gennemførelse af et særligt uddannelsesforløb for tosprogede kan medføre. Skolerne har ligeledes mulighed at forlænge varigheden af forløbet med op til 25% samt, såfremt det særlige forløb indeholder danskundervisning, integrere undervisningen i dansk som andetsprog med den faglige undervisning via dobbeltlærerdækning i op til en tredjedel af den ugentlige undervisningstid.³⁸

De 4 skoler, der i spørgeskemaet angiver, at de har afsluttede eller igangværende IGU forløb, har valgt at gøre brug af bekendtgørelsens muligheder på forskellig vis:

	Forlængelse af varigheden med op til 25%	Integration af dansk som andetsprog i den faglige undervisning i op til 1/3 af den ugentlige undervisningstid	Praktik i maks. 3 x 4 uger	Tillægstaksten til særlige uddannelsesforløb
Respondent 1		X		X
Respondent 5	X			
Respondent 9				X
Respondent 12	X			

³⁸ AMU-bekendtgørelsen §26

Der er kun én af skolerne, der har valgt at integrere undervisningen i den faglige undervisning med dobbeltlærerdekning i op til en tredjedel af tiden. Der er 2 skoler der har valgt at forlænge tiden som den IGU-ansatte har til at tilegne sig den faglige viden, mens en skole udelukkende har valgt tillægstaksten til at koordinere forløbene for kursisterne.

IGU-ordningen muliggør med sine 20 ugers skoleundervisning, at skolerne i høj grad benytter AMU-bekendtgørelsens muligheder og fælleskatalogets kurser målrettet tosprogede til at sikre de IGU ansattes faglige og sproglige opkvalificering.

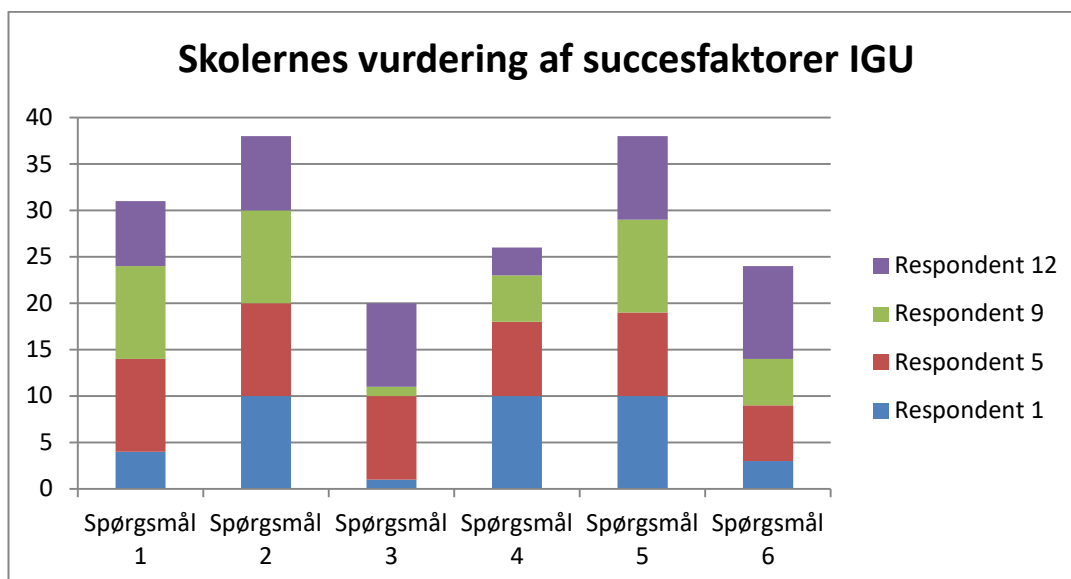
IGU-forløb, der retter sig mod transportbranchen, og som indeholder enten Personbefordring med bus eller Godstransport med lastbil, adskiller sig fra mange andre IGU-forløb på den måde, at den IGU-ansatte starter med hele eller størstedelen af uddannelsesdelen, da den ansatte skal have sit kørekort til bus eller lastbil på plads inden de indgår i deres lønnede praktikstilling og virksomhedens drift. Mange andre IGU-uddannelser har en langt større vekselvirkning mellem skoleophold og ophold på virksomheden.

10.1.2 Skolernes vurdering af succesfaktorer på IGU forløb

Det er blevet undersøgt i spørgeskemaet, hvordan de transportskoler der udbyder IGU forløb vurderer forskellige faktoreres indflydelse på forløbenes succes. Skolerne blev bedt om at angive på en skala fra 1 til 10, hvor 1 er mindst og 10 er højest, i hvor høj grad nedenstående 6 faktorer/spørgsmål bidrager til en succesfuld gennemførelse af uddannelsen.

- Spørgsmål 1: *Arbejdsgiver deltager ved screening af potentielle deltagere*
- Spørgsmål 2: *Samarbejdet med Jobcenteret*
- Spørgsmål 3: *Brug af tolk i undervisningen*
- Spørgsmål 4: *Udvidet brug af sprogtest*
- Spørgsmål 5: *Afklaring af deltagerens motivation for arbejdsområdet og -vilkår*
- Spørgsmål 6: *Brug af mentor i virksomheden*

De 4 transportskoler har vurderet enkelte faktorer meget forskelligt, hvilket nedenstående stablede tabel viser (skolernes svar er adderet og stablet i forhold til de enkelte spørgsmål/faktorer):

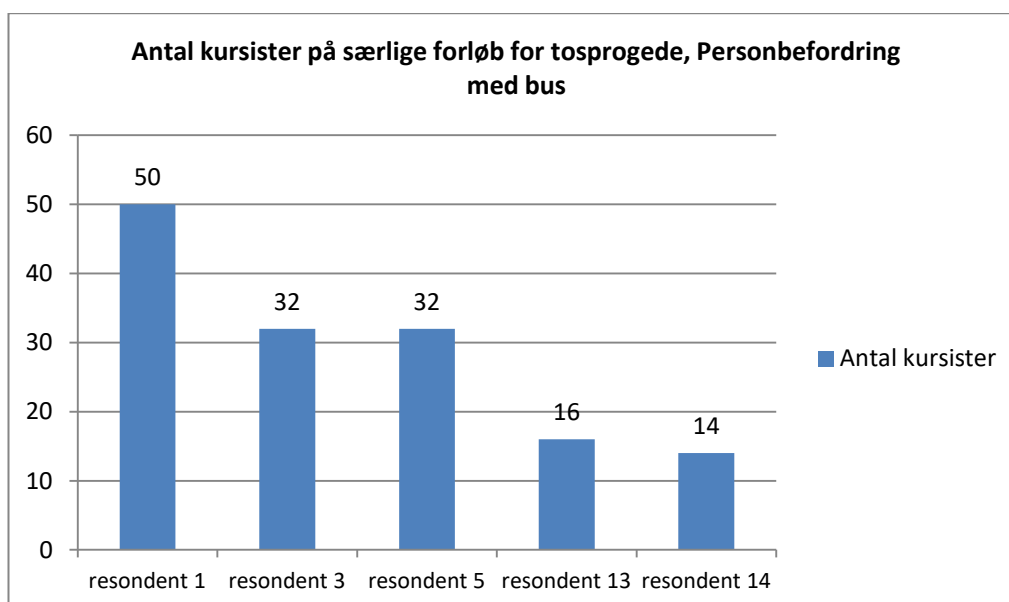


Der er bred enighed blandt skolerne om i hvor høj grad samarbejdet med Jobcenteret og afklaring af deltagerens motivation for at arbejde i branchen er vigtige for den succesfulde gennemførelse af forløbet. Skolernes vurdering af brugen af tolk deler respondentgruppen i 2, hvor 2 skoler svarer 1 og 2 skoler svarer 9.

10.2 Særlige forløb, Personbefordring med bus (40531)

Af analysens 19 respondenter udbyder 16 af skolerne Personbefordring med bus. 15 af skolerne angiver, da der var en skole der ikke svarede på spørgsmålet, at de ca. har 1.156 deltagere på uddannelsen om året. I 2017 er der i Undervisningsministeriets databank registreret 2146 kursister på Personbefordring med bus, så analysens respondenter repræsenterer omkring halvdelen (54%) af de årlige forløb på uddannelsen.

Der er 5 ud af de 16 skoler, der angiver at de har afholdt særlige uddannelsesforløb/branchepakker for tosprogede, hvori Personbefordring med bus indgår siden januar 2016. De 5 skoler varierer også her i aktiviteten om end ikke så meget som på IGU.



På spørgsmålet om den danskfaglige opkvalificering tilrettelagt omkring AMU-uddannelser målrettet tosprogede (F/I forløb i fælleskataloget), svarer 2 af skolerne nej, mens 3 svarer ja. Den ene af skolerne, der svarer ja, angiver ikke nogen F/I forløb på spørgsmål om disse og angiver, at den danskfaglige opkvalificering blev foretaget via FVU. Af dette konkluderes at den reelle brug af F/I forløb fra fælleskataloget er foretaget af 2 ud af de 16 skoler. De 2 skoler, der har benyttet F/I forløb fra fælleskataloget har haft 46 kursister siden jan. 16 og deres forløb har inkluderet:

	Arbejdsmarked, it og jobsøgning (F/I)	Dansk som andetsprog for F/I, basis	Dansk som andetsprog for F/I, alment niveau	Dansk som andetsprog for F/I, udvidet niveau	Fagunderstøttende dansk som andetsprog for F/I	Introduktion til arbejdsmarkedsuddannelserne (F/I)	Introduktion til det danske arbejdsmarked (F/I)	Introduktion til et brancheområde (F/I)
respondent 5		X			X			
respondent 14	X		X				X	X

De øvrige 3 skoler har sikret den sproglige opkvalificering af deres deltagere på deres særlige forløb for tosprogede via:

Respondent 1	<i>"Forskellige modeller af for-forløb, modul dansk, AMU dansk og FVU dansk"</i>
Respondent 3	<i>"Gennem de kommunale sprogskoler"</i>
Respondent 13	<i>"FVU Dansk"</i>

Andelen af kursister, der er registreret som indvandrere i UVMs databank på Personbefordring med bus, er markant højere end på AMU og TURs område generelt. Af de 16 transportskoler, der har deltaget i spørgeskemaundersøgelsen og som udbyder Personbefordring med bus har 5 skoler siden januar '16 udbudt særlige forløb for tosprogede. Af de 5 skoler har 2 valgt at udføre den dansksproglige opkvalificering gennem AMU-systemets muligheder.

10.2.1 Tilrettelæggelse af de særlige forløb, Personbefordring med bus

4 af de 5 skoler med særlige forløb har på spørgsmålet om, hvordan det særlige forløb er tilrettelagt angivet følgende kommentarer:

- *"Dansk bliver tilegnet inden start på bus uddannelse"*
- *"6 ugers kørekort og dele af kval udd - 4 ugers praktik- 6 ugers opfølgning på kval samt fokus på områder som BAB og kundebetjening"*
- *"Kombination af AMU og FVU Dansk"*
- *"I tæt samarbejde mellem faglærerne og dansklærere"*

3 af skolerne angiver, at de har benyttet AMU-bekendtgørelsens muligheder for tilrettelæggelse af de særlige forløb:

	Forlængelse af varigheden med op til 25%	Integration af dansk som andetsprog i den faglige undervisning i op til 1/3 af den ugentlige undervisningstid	Praktik i maks. 3 x 4 uger	Tillægstaksten til særlige uddannelsesforløb
respondent 1				
respondent 3		X		
respondent 5	X			
respondent 13				
respondent 14	X	X	X	X

Respondent 5 og 14, der begge har gennemført den sproglige opkvalificering gennem AMU-kurser fra fælleskataloget, har benyttet sig af mulighederne for tilpasse det særlige forløb i forhold til målgruppen. Respondent 3 har valgt at lade opkvalificeringen ske gennem "de kommunale sprogskoler" og samtidig arbejde med dobbeltlærerdækning i op mod en tredjedel af tiden. De sidste 2 skoler, der enten har sørget for den danskfaglige opkvalificering inden opstart på kørekortet eller via FVU dansk, har ikke benyttet afholdelsesmulighederne for særlige forløb.

Der er stor forskel på markedsføring af de særlige forløb fra skolernes side. En skole har gennemført de særlige forløb i samarbejde med 3 Jobcentre og ladet Jobcentrene stå for rekruttering/markedsføring og andre har markedsført forløbene gennem materialer på sprogskoler, Jobcentre, hjemmeside m.m. Forskellene i markedsføringen henføres til at nogle skoler har afholdt de særlige forløb på opfordring af et jobcenter eller en klynge af jobcentre i et projekt, mens andre skoler, evt. på baggrund af en henvendelse fra en operatør eller lignende, selv har taget initiativ til at kontakte jobcenteret og været ansvarlig for markedsføringen på web, sprogskoler, jobcentre m.m.

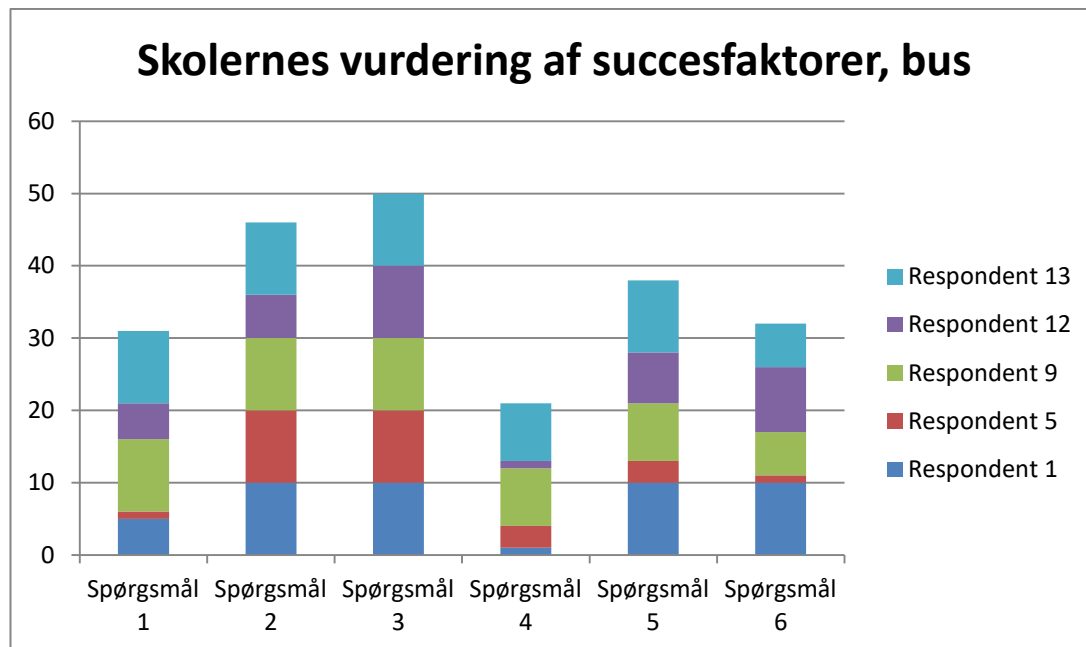
10.2.2 Transportskolernes vurdering af succesfaktorer, bus

Det er blevet undersøgt i spørgeskemaet, hvordan de transportskoler, der udbyder de særlige forløb for tosprogede, vurderer forskellige faktorer indflydelse på forløbenes succes. Skolerne blev bedt om at angive på en skala fra 1 til 10, hvor 1 er mindst og 10 er højest, i hvor høj grad nedenstående 6 faktorer/spørgsmål bidrager til en succesfuld gennemførelse af uddannelsen.

- Spørgsmål 1: Arbejdsgiver deltager ved screening af potentielle deltagere ved Jobgaranti eller lignende aftaler om efterfølgende beskæftigelse
- Spørgsmål 2: Afklaring af deltagerens motivation for arbejdsområdet, herunder arbejdstider m.m. inden opstart
- Spørgsmål 3: Samarbejdet med Jobcenteret
- Spørgsmål 4: Brug af tolk i undervisningen
- Spørgsmål 5: Tilbud om lektiehjælp, lektiecafé mm

– Spørgsmål 6: *Tilknytning af personale med fremmedsproglige kompetencer*

De 5 transportskoler har vurderet enkelte faktorer meget forskelligt, hvilket nedenstående stablede tabel viser (skolernes svar er adderet og stablet i forhold til de enkelte spørgsmål/faktorer):



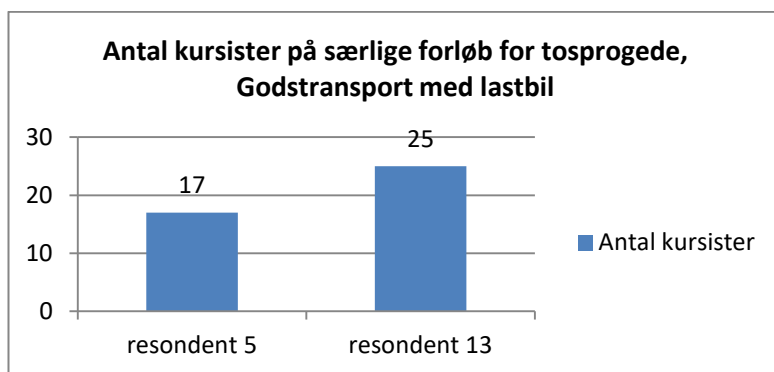
Alle 5 skoler vurderer, at samarbejdet med jobcenteret er en alt overvejende faktor i forhold til, at der kommer en succesfuld gennemførelse af uddannelsen. 4 af skolerne vurderer afklaringen af kursistens motivation for arbejdsområdet lige så højt som samarbejdet med jobcenteret, mens en skole vurderer ikke motivationen så højt som samarbejdet med jobcenteret.

Skolernes vurdering af faktorer, der påvirker forløbenes succes, læner sig op af svarene i forhold til IGU'en, hvor samarbejdet med jobcentrene og afklaring af kursistens reelle motivation for beskæftigelse i branchen rangerede højest. Ligesom ved IGU vurderes brugen af tolk lavest i forhold til dets indflydelse på forløbet overordnede succes.

10.3 Særlige forløb, Godstransport med lastbil (47854)

17 skoler ud af de 19 respondenter på spørgeskemaanalysen udbyder uddannelsen Godstransport med lastbil. De 17 skoler angiver, at de tilsammen har ca. 2.678 kursister om året på Godstransport med lastbil. I 2017 var der 4.251 deltagere på Godstransport med lastbil ifølge UVMs databank, så de 17 skoler repræsenterer ca. 63% af aktiviteten på uddannelsen.

Der er 2 af de 17 skoler der siden januar 2016 har afholdt særlige uddannelsesforløb for tosprogede indeholdende Godstransport med lastbil. Antallet af deltagere fremgår af nedenstående:



Af de to skoler, der tilbyder særlige forløb indeholdende Godstransport med lastbil, udbyder 1 skole danskfaglig opkvalificering gennem F/I forløb i fælleskataloget:

	Arbejdsmarked, it og jobsøgning (F/I)	Dansk som andetsprog for F/I, basis	Dansk som andetsprog for F/I, alment niveau	Dansk som andetsprog for F/I, udvidet niveau	Fagunderstøttende dansk som andetsprog for F/I	Introduktion til arbejdsmarkedsuddannelserne (F/I)	Introduktion til det danske arbejdsmarked (F/I)	Introduktion til et branchemråde (F/I)
respondent 5		x	x		x			

Den anden transportskole, der tilbyder særlige forløb har varetaget den sproglige opkvalificering via "FVU Dansk".

UVMs registreringer af herkomst på Godstransport med lastbil angiver, at der i 2017 var 15,8% indvandrere på uddannelsen svarende til 653 kursister (se. 5.1). Respondenterne i undersøgelsen angiver, at der siden januar 2016 er 42 kursister, der har deltaget på særlige forløb for tosprogede, hvoraf 17 deltagere har modtaget sproglig opkvalificering vha. AMU-kurser. De 17 skoler står for ca. 63% af aktiviteten på uddannelsen ifølge deres eget angivet aktivitetsniveau.

10.3.1 Tilrettelæggelse af de særlige forløb, Godstransport med lastbil

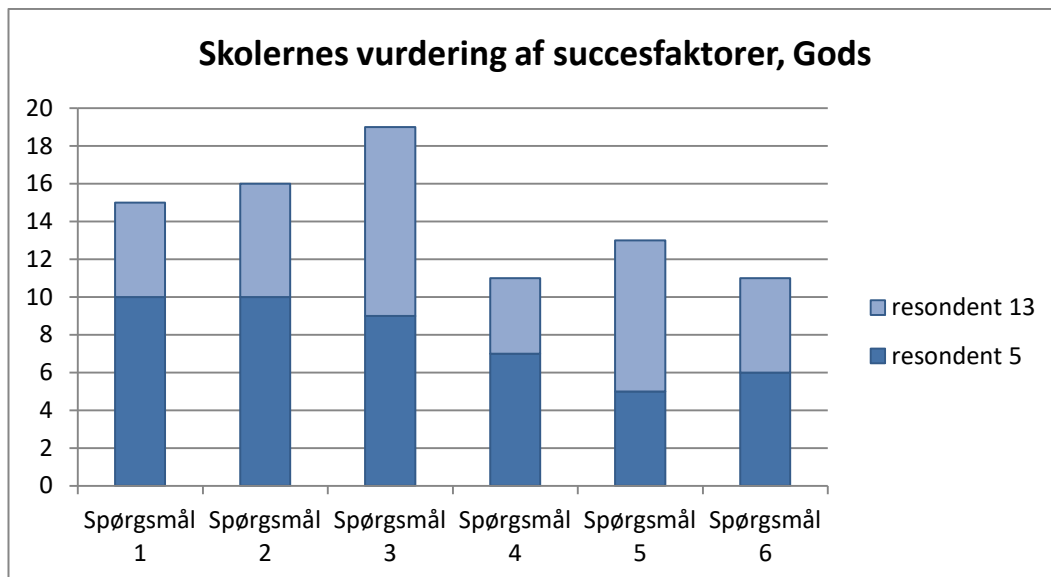
Skolen, der har sikret den dansksproglige opkvalificering af deltagerne gennem F/I forløbene fra fælleskataloget, har udelukkende valgt muligheden for at forlænge varigheden af det særlige forløb med op til 25% jf. AMU-bekendtgørelsens §26. 1. Skolen, der kombinerede den faglige opkvalificering med FVU Dansk, har ikke benyttet bekendtgørelsens muligheder for at tilrettelæggelsen af det særlige uddannelsesforløb.

Skolerne blev også på de særlige forløb med Godstransport med lastbil bedt om at vurdere følgende faktorerens betydning for de særlige forløbs succes. Skolerne blev bedt om at vurdere nedenstående spørgsmåls betydning mellem 1 og 10 (1 er mindst og 10 størst).

- Spørgsmål 1: *Arbejdsgiver deltager ved screening af potentielle deltagere ved Jobgaranti eller lignende aftaler om efterfølgende beskæftigelse*
- Spørgsmål 2: *Afklaring af deltagerens motivation for arbejdsområdet, herunder arbejdstider m.m. inden opstart*
- Spørgsmål 3: *Samarbejdet med Jobcenteret*

- Spørgsmål 4: *Brug af tolk i undervisningen*
- Spørgsmål 5: *Tilbud om lektiehjælp, lektiecafé mm*
- Spørgsmål 6: *Tilknytning af personale med fremmedsproglige kompetencer*

I et stablet søjlediagram fordeler skolernes vurdering sig som nedenstående.



Som med IGU og Personbefordring med bus, er det også her samarbejdet med jobcenteret skolerne vurderer som den faktor, der har den største indflydelse på forløbets succes, mens afklaringen af deltagernes motivation for brancheområdet vurderes næsthøjest. Respondent 13, der sikrede den dansksproglige opkvalificering via FVU, vurderer at brugen af tolk højt.

10.4 Særlige uddannelsesforløb for tosprogede IDV, bus OG Gods

Et fokusområde i projektet er, om transportskolerne har taget konkrete initiativer i forhold til den øgede tilstrømning af flygtninge, herunder samarbejder med flygtningecentre og relevante myndigheder. Historisk er der siden projektbeskrivelsen blev udformet taget en mængde politiske tiltag for at lægge en dæmper på tilstrømningen af flygtninge, og i skrivende stund er antallet af flygtninge, der kommer til Danmark, kraftigt reduceret (i 2015 var der 21.316, der søgte asyl i Danmark, mens der til og med 31/10-2018 er registreret 2961 ansøgere³⁹). Kriteriet for at blive optaget på AMU er ifølge bekendtgørelsen og som beskrevet i kapitel 4, at man har fast bopæl eller fast og reel beskæftigelse i Danmark. Asylansøgere kan derfor først komme i betragtning til AMU, når de har fået udstedt en opholdstilladelse og har registreret en fast bopæl i CPR-registeret i deres opholdskommune. Herudover er det også et krav i forhold til Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil, at de har et dansk niveau svarende til modul 2 med mindre de deltager på et særligt tilrettelagt forløb indeholdende dansk som andetsprog, hvor forudsætningen er Dansk 1.

³⁹ <http://uim.dk/tal-og-statistik/tal-og-statistik-om-indrejse-og-ophold>

AMU-kurser er derfor ikke målrettet helt nyankomne flygtninge og indvandrere grundet krav om fast bopæl, hvilket kræver en opholdstilladelse, og et dansksprogligt niveau minimum svarende til Dansk 2. Hvis udbyderne ønsker at afholde kurser for eks. vis asylansøgere, må de gøre det som indtægtsdækket virksomhed (IDV) og senere overføre deres kompetencer/udstede bevis via en individuel kompetencevurdering (IKV).

I spørgeskemaanalysen blev skolerne, der har udbudt særlige forløb for tosprogede, spurgt om de har forsøgt at markedsføre deres særlige forløb på baggrund af den øgede tilstrømning af flygtninge og familiesammenførte, herunder overfor asylansøgere som IDV. 2 af skolerne, der har udbudt Personbefordring med bus som særlige forløb, har svaret, at de har forsøgt at sælge forløbene som IDV, mens ingen af skolerne på Godstransport med lastbil har forsøgt.

Den ene af skolerne der har angivet at have afholdt IDV forløb har en ikke uddybet antal mm på det særlige IDV forløb, men 1 skole har angivet at skolen har haft 14 kursister på et forløb der er markedsført gennem "sprogskoler og jobcentre" og det er afholdt som IDV.

Hertil kan det nævnes, at i forbindelse med invitation til at deltage i de kvalitative interviews, har transportskolen, der angav antal IDV-deltagere efterfølgende oplyst, at projektet er 4 år gammelt og derfor ikke forsøgt markedsført og solgt som konsekvens af den øgede tilstrømning af flygtninge.

10.5 Delkonklusion kvantitativ undersøgelse

På baggrund af den i kapitel 6 gennemgåede opgørelse over brugen af F/I forløb i hele AMU-systemet, adskiller transportområdet sig ikke væsentligt fra den statistik. Når man ser bort fra IGU-området, er antallet af tosprogede deltagere, der opnår kørekort til bus eller lastbil gennem et særligt forløb, hvor de også opkvalificeres både dansk- og fagsprogligt, meget få i forhold til skolernes samlede antal deltagere. De særlige forløb som skolerne oplyser de har afholdt de seneste 3 år, er for størstedelens vedkommende kommet i stand efter en henvendelse fra et jobcenter. De få særlige forløb er altså i overvejende grad afholdt som projekter i samarbejde med et jobcenter og eventuelle andre interessenter.

Isoleret set er der indbyggede strukturelle vilkår i IGU-ordningen, der understøtter, at de skole,r der uddanner deltagere under ordningen, i markant højere grad udnytter AMU-systemets muligheder for opkvalificering af tosprogede. Skolernes frihed til at planlægge de 20 ugers skoleperiode under AMU samtidig med, at finansieringsansvaret er løftet fra kommunerne, er væsentlige faktorer, der tilskynder skolerne til at give deltageren den sproglige og faglige opkvalificering til et succesfuldt praktikophold i virksomheden.

Hvis man sammenholder dumpeprocenterne på landsplan, der blev præsenteret i kapitel 9; skolernes angivelse af tosprogede på deres uddannelser, kommentarer om utilstrækkelige sproglige kompetencer med en Dansk 2 og et forholdsvis højt antal deltagere med sproglige barrierer, må man konstatere, at der er ringe sammenhæng med transportskolernes udnyttelse af AMU-systemets muligheder for tosprogede.

En af grundene til dette paradoks er, at jobcentrene ikke har nogen interne incitamenter til at efterspørge opkvalificerende kurser af længere varighed end højst nødvendigt. Ydermere

har jobcentrene brug for hyppige opstart af kurser til at overholde falddatoer for aktivering af deres borgere. Dette betyder, at jobcentre, herunder A-kasserne med 6-ugers jobrettet uddannelse, efterspørger korte forløb, der retter sig mod ordinær beskæftigelse for borgeren, med mere eller mindre løbende optag til så få midler som muligt. Et 6-ugers fagrettet kursus, hvor det er op til skolerne at forsøge at hjælpe deltageren igennem, er derfor at foretrække, fremfor et 12 ugers kursus, hvor deltageren bliver bedre klædt på arbejdsmarkedet.

En anden grund er, at skolerne skal gøre ekstraordinære tiltag og tilknytte ekstra ressourcer på de særlige forløb, der ikke passer ind i deres løbende kapacitetsudnyttelse. Begge årsager vil blive analyseret i del 3 af denne rapport.

Del 3: Praksis hos transportskolerne - Resultater af interviews.

I de følgende kapitler præsenteres resultaterne af de kvalitative interviews. Der er gennemført interviews med 3 skoler samt med Nordsjællands Rekrutteringsservice. Skolernes erfaringer er sammenfattet komparativt i en delkonklusion. Del 3 afsluttes med et kapitel om anbefalinger til god praksis.

11. Praksis på Transportskolerne

Udvælgelsen af de transportskoler, der blev inviteret til at deltage i den kvalitative interviewrunde, skete på baggrund af rapportens formål og skolernes respektive erfaringer med særlige forløb/brug af F/I forløb og IGU. Som beskrevet i del 2 af rapporten, er der ikke mange af transportskolerne, der specifikt gennemfører uddannelser for tosprogede og specielt er anvendelsen af F/I forløb meget lille i forhold til de antal ordinære uddannelser skolerne gennemfører. Skolerne, der blev inviteret til medvirken til de kvalitative interview, er derfor de skoler, der primært udbyder IGU, samt skoler der, på et eller flere områder, har benyttet forløbene fra det obligatoriske fælleskatalog, samt benyttet de særlige afholdelsesmuligheder for tosprogede som AMU-bekendtgørelsen tilbyder. I forlængelse af den kvalitative bearbejdning af de kvantitative data, blev der inviteret 6 transportskoler til at deltage i de kvalitative interviews, hvoraf 3 skoler accepterede invitationen. De deltagende skoler er UCplus A/S, AMU Juul A/S og DEKRA A/S.

11.1 Praksis og erfaringer hos UCplus A/S

UCplus har i mere end 40 år specialiseret sig i grund- og efteruddannelse af chauffører til transportbranchen. UCplus uddanner buschauffører, taxichauffører, lastbilchauffører, handicapchauffører, personale til person- og godstog samt sprogkursister⁴⁰.

UCplus havde i 2017 94 kursister på Godstransport med lastbil, hvoraf 37 er registreret som indvandrere i UVMs databank. Ud af de 94 kursister er de 40 registreret som deltagere under 6-ugres jobrettet uddannelse. På Personbefordring med bus er der i 2017 registreret 311 forløb på uddannelsen hos UCplus, hvoraf 226 er registreret som indvandrere og 129 ud af de 311 deltagere var henvist under 6-ugers Jobrettet uddannelse. Ud over at tilbyde transportuddannelser enten som AMU eller Erhvervsuddannelse, er UCplus også godkendt som sprogcenter og kan udbyde undervisning og prøve i Dansk 1-3.

UCplus har siden 2007 kørt et forløb der hedder "Dansk og Chaufføruddannelsen", hvor kursister, der er berettiget til danskuddannelse og har et ønske om at starte i transportbranchen kan gennemføre en danskfaglig opkvalificering inden den faglige opkvalificering begynder. UCplus underviser sideløbende med modulerne i det almene dansk også i fagsprog og giver køretimer. En leder formulerer det som "*vi er en danskuddannelse kun for borgere, der ønsker at komme videre indenfor transportuddannelserne*". Så når kursisterne har bestået prøven i Dansk 2 og samtidig har modtaget undervisningen i fagsprog, der er indlagt i undervisningen på danskuddannelserne, er kursisten klar til at påbegynde sin ordinære AMU-uddannelse. UCplus understreger i interviewet, at det er kombinationen af alment- og fag-dansk der muliggør, at kursisten kan gennemføre på baggrund af en Dansk-2 prøve. En prøve i Dansk 2 fra et ordinært sprogcenter er i UCplus optik ikke tilstrækkeligt til at bestå en chaufføruddannelse.

⁴⁰ Oplysninger fra <https://ucplus.dk/om-ucplus/>

11.1.1 IGU

UCplus' første IGU-elever blev færdiguddannet i Q4 2017 og de har både IGU-forløb i Århus og i København. I København er der løbende optag hver 3. uge mens det er holdforløb i Århus. UCplus angiver forskellen på de 2 gennemførselsformer som følger:

"I København har vi ligesom et hjul der kører inden de starter på den ordinære chaufføruddannelse. Volumen betyder at logistikken kan lade sig gøre, ellers kan man jo ikke. I Århus er vi ikke lige så store, så der kører vi hold, men vi har stort set lige så mange igennem over tid som vi har her i København. Århus har haft flere, da der er flere flygtninge derovre".

UCplus angav i spørgeskemaanalysen, at de primo oktober 2018 har ca. 100 IGU elever i afsluttede eller igangværende forløb.

UCplus begrundelse for at begynde at udbyde IGU uddannelser er, *"at det var oplagt at gøre. Det løftede udgiften til chaufføruddannelsen fra kommunerne, så det var kommunerne vældigt interesserede i, da vi har kørt noget lignende (Dansk og Chaufføruddannelsen. Red.)inden IGU'en kom, som kommunerne finansierede".* UCplus modtager kursisterne på et for-forløb ligesom på Dansk og Chaufføruddannelsen og sikrer at alment og fagligt dansk er tilstrækkeligt inden de starter på IGU uddannelsen. Da finansieringsansvaret af selve uddannelsen og den efterfølgende praktikansættelse er løftet fra kommunerne, er oplevelsen hos UCplus at villigheden til at bevillige en chaufføruddannelse er højere hos jobcentrene.

I København er der løbende optag på IGU'en og kursisten starter i for-forløb til rette dansk niveau er opnået. Derefter starter kursisten på de 20 ugers skoleundervisning af IGU forløbet. De 20 ugers/100 dages undervisning er fordelt på 42 dage med dansk og 52 dage med chaufføruddannelse. UCplus oplyser i spørgeskemaanalysen, at de har tilrettelagt den dansksproglige opkvalificering omkring Dansk som andetsprog for F/I (basis), Dansk som andetsprog for F/I (alment niveau) og Introduktion til arbejdsmarkedsuddannelserne (F/I). I forhold til AMU-bekendtgørelsens muligheder for særlige forløb angiver UCplus, at de har benyttet muligheden for integration af dansk som andetsprog i den faglige undervisning i op til 1/3 af tiden samt tillægstaksen for koordinering af forløbene.

I UCplus afdeling i Århus har de afholdt de 20 ugers skoleperiode på IGU'en som regulære hold. I interviewet med UCplus præciserede de, at det var på holdforløbene i Århus de havde benyttet muligheden for integration af dansk som andetsprog i undervisningen ved, at sproglæren var til stede den faglige undervisning. UCplus understregede, at denne planlægning kun kunne lade sig gøre ved holdforløb, da kursisterne i København følger de ordinære uddannelser. UCplus understreger, at de i København *"tager undervisere ind fra Danskuddannelserne for at hjælpe, så her (i København. Red.) giver vi eleverne noget vi ikke får penge for".*

UCplus fremhævede en væsentlig erfaring med at gennemføre uddannelser for tosprogede: *når man er flygtning, er der meget mere end det faglige man skal have fat i. Der er rigtig mange sociale issues, som der skal være tid til at bearbejde".* UCplus fremhæver her dobbeltlærerenrollen via integration af dansk i den faglige undervisning som en væsentlig

faktor til at understøtte kursisternes gennemførelse af undervisningen, da dansklæreren, ud over at sikre sammenhængen mellem dansk- og fagundervisningen, også fungerer som social mentor og hjælper med tanke på de mange strukturelle udfordringer omkring kursisternes deltagelse. I København har de også tilkøbt en ressourceperson, hvor deltagerne kan få råd og vejledning, da det er UCplus' erfaring at *"det er nødvendigt, at der er nogle ressourcepersoner omkring holdene, som de kan gå til med sociale og praktiske forhold"*.

UCplus har gode erfaringer med at højtideliggøre overgangen fra for-forløbet med moduldansk til IGU-forløbet. Dette er vigtigt i forhold til at få deltageren til at forstå, at de nu er 'skildt' fra kommunen og de nu er ansat i en virksomhed. Dette hjælper også den IGU-ansatte til at forstå, at de ikke længere har samme muligheder for at gå til lægen mm i arbejdstiden, og *"at nu er det ikke kommunen, der bestemmer over dem mere selvom de stadig går i skole...de er herre i eget hus"*.

11.1.2 Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil

UCplus sikrer tosprogede elevers gennemførelse af de ordinære AMU-uddannelser ved at sikre, at de dansksproglige kompetencer er tilstrækkelige inden påbegyndelsen af de ordinære forløb. De har derfor ikke særlige forløb for tosprogede planlagt omkring F/I uddannelserne i det obligatoriske fælleskatalog eller efter mulighederne i AMU-bekendtgørelsen.

UCplus har indført en test efter 2 uger på de ordinære uddannelser, hvor de gennem en samtale tester deres forståelse af undervisningen. Dem, der kommer fra sproguddannelserne og har problemer, kan komme i et "sprogværksted" hvor andre kursister også har mulighed for få hjælp og støtte. På værkstedet kommer *"kursisterne ind de sidste 10 dage inden de skal til køreprøve, hvis de ikke føler sig sikre og her sidder de sammen underviseren fra Dansk og Chauffør, der giver dem en overhaling så de bliver skarpe på at formulere sig. For tit kan du jo sagtens stoffet, men kan simpelthen ikke svare hvis de bliver de spurgt på en anden måde end der står i lærebøgerne"*.

UCplus' elever på Godstransport med lastbil, som for en stor dels vedkommende er tilrettelagt sammen med Personbefordring med bus, vil også være omfattet af samtaletesten efter 2 uger. UCplus har meget få deltagere på gods, der kommer fra danskuddannelserne, da disse forløb oftest bevilliges på baggrund af der er en aftale med en arbejdsgiver. I forhold til de sproglige udfordringer på gods, kommenterer UCplus, at de *"generelt oplever, at gods ikke er helt så svær som bus og man må også gå til test med tolk"*.

Afslutningsvis kommenterede UCplus på deres erfaringer og anbefalinger på god praksis på forløb for tosprogede:

Deltagerne skal kunne "Dansk inden de starter på bus...de skal kunne dansk. Der er ikke nogen nemme veje her... der er kun den hårde vej. Og man skal vide det med at prøverne ikke er tilstrækkelige, for det er for alment sprog. For hvis man ikke ved hvad et fodgængerfelt, eller en kantsten eller en spærreflade er... er man lost. For vi bruger vores sprogforståelse for at lære det næste nye. Og hvis man ikke er helt der,

kan man ikke lære det nye. Det er meget banalt, men det er det vi gør her...vi bygger den bro ved hjælp af det almene og det fagrelaterede sprog"

11.2 Praksis og erfaringer hos AMU Juul A/S

AMU Juul ligger i Roskilde og omfatter også et uddannelsescenter i Køge. AMU Juul udbyder uddannelser inden for buschauffør, lastbilchauffør, taxachauffør samt handicapbefordring.

AMU Juul havde i 2017 ifølge UVMs databank 393 kursister på Godstransport med lastbil, hvoraf 51 er registreret som indvandrere. Ud af de 393 kursister er 90 registreret som henvist under 6-ugers jobrettet uddannelse. På Personbefordring med bus har AMU Juul registreret 234 kursister i 2017, hvoraf 63 er registreret som indvandrere. 88 ud af de 234 kursister har taget uddannelsen under 6-ugers jobrettet uddannelse.

11.2.1 IGU

AMU Juul har arbejdet i 1 år på opstart af IGU-hold på busområdet. De oplever kommunerne som meget velvillige overfor initiativer på IGU-området, da Jobcenteret ikke selv skal betale og *"tilskuddet kan hæves direkte hos Undervisningsministeriet"*. AMU Juul beskriver begrundelsen for den lange opstartsperiode i forholdet til projektet med at *"det er problemet med de her projekter, man skal have flere Jobcentre til at grave dybt på samme tid...man kan sjældent få en kommune til at hive 16 (borgere, red.) ned fra hylden som kan og vil. Det tog tid før vi havde 3 kommuner, der så muligheden på samme tid"*.

AMU Juul beskriver også, at markedet er meget motiveret for at kigge i IGU-retningen, samt at arbejdsgiverne er motiveret for at bruge den ekstra tid for at få de IGU-ansatte ordentligt kørt ind i stillingen og arbejdsopgaverne. Det er AMU Juuls oplevelse, at *"virksomhederne er glade for den arbejdskraft de får ud af ordningen...de opfatter det ikke bare som et socialt projekt"*. Ud over det allerede etablerede forløb, har AMU Juul en håndfuld vognmænd, der er klar til IGU-elever på godsområdet, men at koordineringen med Jobcentrene er besværlig, da *"det handler om timing når det skal organiseres i et projekt, da alle skal stille med 3-5 kandidater på samme tid"*.

AMU Juul er på tidspunktet for interviewet i opstarten af deres første IGU-projekt. Deres projektplanlægning går i retning af en vekselvirkning med 1 dag med sproglig opkvalificering og 1 dag med faglig opkvalificering, samt dage, hvor både sprog- og faglærere er til stede i undervisningen. AMU Juul vil monitorere kursisternes udvikling og justere løbende i forhold til kursisternes sproglige og faglige progression. De planlægger, at kursisterne skal til teoriprøve efter 50 dage, da *"de skal have god tid til at komme op til en eventuel anden eller tredje prøve inden for de 100 dage"*.

AMU Juul har valgt at lave et samarbejde med en sprogskole om den sproglige opkvalificering på IGU-forløbet. De har dermed valgt at udlicitere sprogundervisningen, da de ved en tidligere lejlighed havde evalueret, om de skulle udbyde F/I forløb: *"Da der blev fokus på F/I forløb for nogle år siden, gik vi med det samme ind og forholdt os til, om det var noget vi kunne drage nytte af. Vi endte med, at kravet om at det skulle være en uddannet dansk sprogunderviser, der skulle afholde de fag, var den store hæmsko. På transportområdet er det ikke nok du er sproglærer, der skal du også være faglærer. Vi er*

faktisk endt med at give de sproglærere vi samarbejder med et stort kørekort, da det er et meget fagteknisk sprog”.

AMU Juul har en ambition om at nå og at starte 1 eller 2 IGU-forløb mere op inden ordningen udløber i juli 2019.

11.2.2 Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil

AMU Juul har grundet kravet om en uddannet sproglærer til at forestå undervisningen i de dansk som andetsprog kurser, der er indeholdt i det obligatoriske fælleskatalog, ikke afholdt særlige forløb indeholdende Personbefordring med bus eller Godstransport med lastbil. AMU Juul beskriver også ,at projektbaserede uddannelser, hvor undervisningen er suppleret med andre opkvalificerende tiltag og som ikke følger tidsrammen for deres ordinære uddannelser, er svære at håndtere logistisk og økonomisk. Ligesom det er et stort koordineringsarbejde med Jobcentrene om at fylde et hold.

AMU Juul har taget ”den ledelsesmæssige prioritering om at stille ressourcer til rådighed for at få flest muligt mennesker igennem”. De har opstart på ordinære forløb hver 14 dag, hvilket betyder, at de hele tiden har et undervisningsmiljø at placere kursisten i såfremt vedkommende har brug for ekstra tid til at gennemføre uddannelsen; ”det vi har haft succes med, når vi har haft kursister, der er udfordret sprogligt, er, at give dem tilstrækkeligt med tid til at gennemføre det. Vi giver dem det juridiske grundlag for at komme op til prøve og placere dem i et miljø, hvor de kunne lære det i deres eget tempo med en faglærer til rådighed. Det er ikke fordi de ikke kan gøre det, de skal bare bruge længere tid på det i forhold til de ordinære 6 uger”.

AMU Juul har et åbent værkstedsmiljø, hvor kursisterne kan få støtte til undervisningen og har ledelsesmæssigt prioriteret at stille ressourcer til rådighed for kursister med sproglige udfordringer, da deres erfaring er, at *”det er tilstrækkelig tid, rummelighed og fleksibilitet der er styrken...Man skal huske på at vi er født ud af køreskolebranche og der forholder man sig ikke til 4 eller 6 uger. Der forholder man sig til, at kursisterne skal være færdige. Så det har aldrig været i deres mind-set, at der skal være en start og en slutdato, men der er en mængde regler, der skal overholdes. Vi har ikke i vores vildeste fantasi forestillet os, at vi måtte sige stop når kursusperioden er færdig”.*

AMU Juul sammenfatter den ledelsesmæssige prioritering om at stille ressourcer, tid m.m. til rådighed for at hjælpe flest muligt igennem uddannelserne:

”...man skal gøre det, hvis man vil prioritere det og bruge energien på det, for det kræver det. Det er jo blevet en parameter for os skoler, at kunne skaffe arbejdskraft til vores kunder i transportbranchen. Og vi er et helt naturligt bindeled mellem beskæftigelsesindsatsen og erhvervslivet. Vi kender branchen ekstremt godt, da de kommer på deres lovpligtige efteruddannelse hos os og bruger os til kompetencegivende kurser. Så det er også blevet en konkurrenceparameter for os skoler om, hvem der kan skaffe arbejdskraft til virksomhederne”.

11.3 Praksis og erfaringer hos DEKRA

DEKRA er en landsdækkende transportskole, der udbyder kurser og uddannelser inden for bus, gods, taxa og handicapbefordring. DEKRA er geografisk opdelt i mindre datterselskaber, der hver kan udbyde de 2 FKB'er under hvilke man kan udbyde Personbefordring med bus (40531) eller Godstransport med lastbil (47854). Ifølge uddannelsesadministrationen.dk er DEKRA indehaver af 5 udbudsrettigheder på FKB 2288 Personbefordring med Bybus eller Rutebus og 7 godkendelser under FKB 2728 Grundkompetence chauffør gods. Da kriteriet for at være respondent i spørgeskemaundersøgelsen var, at man var registreret på uddannelsesadministrationen.dk som indehaver af udbudsretten til en af de 2 FKB'er, er DEKRA repræsenteret flere gange i spørgeskemaundersøgelsen. I forhold til de kvalitative interviews optræder DEKRA som samlet enhed ligesom oplysninger om antal kursister m.m. er det samlede antal for hele landet.

DEKRA havde samlet i 2017, ifølge UVMs databank, 2.386 kursister på Godstransport med lastbil, hvoraf 384 er registreret som indvandrere. 705 af kursisterne deltog på uddannelsen under 6-uger jobrettet uddannelse. På Personbefordring med bus havde DEKRA samlet 1.063 kursister i 2017, hvoraf 340 er registreret som indvandrere i databanken. Af de 1.063 kursister deltog 384 under Jobrettet uddannelse.

11.3.1 IGU

DEKRA har ikke kørt nogen IGU-forløb, da de ikke har oplevet en efterspørgsel efter dem. DEKRA beskriver deres oplevelser omkring at skulle starte et projekt omkring IGU op:

”Du skal selv skabe efterspørgslen og skal selv ud og skabe nogle projekter. Det er svært at skaffe arbejdsgiverne som der kan laves aftaler med. Du skal have en hvis population af elever, som skal have en arbejdsgiver. Det bliver et kæmpe spind af salgsarbejde, hvis du ikke har et par arbejdsgivere og et par kommune,r der er comittet til projektet. Det kan være en meget stor arbejdsindsats for noget, der kan være svært at få til at lykkes... Det er ikke naturligt, at arbejdsgiverne kommer og siger de gerne vil have IGU-elever, så der er nogen, der skal komme og føde idéen for dem. Hvis man oven i købet skal håndtere 16 forskellige borgere og 8 forskellige jobcentre, så er det håbløst.”

DEKRA oplever altså, i modsætning til UCplus og AMU Juul, en manglende efterspørgsel hos arbejdsgiverne, og deler ikke oplevelsen af, at forløbene er lettere at igangsætte grundet finansieringen ikke ligger hos kommunerne.

11.3.2 Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil

DEKRA deltager i flere projekter med henblik på at opkvalificere tosprogede til transportbranchen. De er selv projektejere på forløbet Transportdansk og har netop lige lanceret en uddannelse til godstransport med lastbil på arabisk. Derudover har de leveret den faglige opkvalificering på projekter, der har til formål at bredt opkvalificere tosprogede til branchen.

Transportdansk til tosprogede kursister er et 12 ugers forløb, hvor den dansksproglige opkvalificering fylder 6 uger og den faglige de andre 6. På forløbet er kursisterne blandet,

hvad enten målet er et kørekort til bus eller til lastbil. DEKRA har valgt, at den sproglige opkvalificering foregår via FVU, hvor de har opkvalificeret sprog læreren fagligt i forhold til transportområdet. Undervisningen er delt op mellem sprog dage og fagdage, så der er vekselvirkning hen over forløbet. DEKRA benytter ikke kurserne fra det obligatoriske fælleskatalog til den sproglige opkvalificering ligesom de ikke benytter AMU-bekendtgørelsens muligheder for tilrettelæggelsen af særlige forløb for tosprogede. Om begrundelsen for at benytte FVU gennem en sprogskole, beskriver DEKRA:

”Vi har haft enormt vanskeligt ved at få folk på holdene. Det er en prioritering, hvis du sidder som jobcenter, fordi det koster relativt meget i forhold til et rengøringsforløb, så der skal en vis investeringsvillighed til, der gør, at populationen er relativt begrænset. Det er jo stadig småting, der på holdene med transportdansk. På Sjælland er det 40 personer. Det kræver uforholdsmæssigt meget at gøre det. Hvis jeg så skal have nogen, der har de sproglige kompetencer inde i huset, det kan jeg ikke få, for jeg har ikke et kontinuert udbud, der kan gøre, at vedkommende kan være i gang hele tiden. Så skal man have fat i en ekstern part, og så er det rigtigt fint for os, at vi har en sprogskole, der har kompetencerne som vi kan arbejde sammen med”.

På Transportdansk tilbyder DEKRA kursisterne, at de kan komme i en lektiecafé, hvor der bl.a. er en arabisktalende medarbejder til at hjælpe med det faglige. Derudover har de en formiddag om ugen en medarbejder i undervisningen til at håndtere strukturelle problematikker i kursisters forløb. Denne medarbejder er ifølge DEKRA et helt centralt element i at få kursisterne igennem, både i forhold til den hjælp det er for kursisterne, men også i forhold til samarbejdet med jobcentre. Den interne tovholder skal ”sørge for at få Jobcenteret holdt til ilden, håndholde indsatsen og kommunikere, hvis en kursist udebliver. Det er nogle helt basale ting omkring mødetider m.m., som der skal være styr på, og det kan man kun, hvis man dedikerer nogle ekstra kræfter til det. Der skal være et menneske, der reagerer, når der er et hul i protokollen”.

DEKRA beskriver også den ledelsesmæssige prioritering, der ligger i at udbyde og afholde særlige forløb for tosprogede:

”Man skal ville det. Man skal mene det er en del af det at være AMU-skole, når man også fremmer den borgergruppe, og så lade være med at kigge på, om det er her man tjener 2 kroner eller ej, for det er ikke her. Man skal tage det som en del af det hele. Jeg synes der er en forpligtelse til at gøre noget - og det er i hvert fald det vi forsøger. Det nytter ikke noget man kun tager flødeskummen - det dur bare ikke.”

DEKRA afholder løbende inspirationsdage, hvor kommende kursister kan høre mere om uddannelserne. Dette giver også DEKRA muligheden for at danne sig et indtryk af de kommende kursisters sproglige niveau og screene dem. De opfordrer Jobcentre og A-kasser til at sende deres borgere til screening på en inspirationsdag, da DEKRA ikke i forbindelse med optag ” har fat i dem inden, det er kun hvis Jobcenteret eller A-kassen tager imod vores tilbud om at vi screener dem eller de kommer på en inspirationsdag”.

DEKRA oplever, at der er meget stor forskel på kursisternes sprog-mæssige kompetencer i forhold til Dansk 2 kravet, og at det har stor betydning for kursistens muligheder efterfølgende. I DEKRAs erfaring er det specielt det sproglige niveau, der kan være en barriere for kursisten på arbejdsmarkedet: *”Det, der er udfordringen efterfølgende, er, at selvom de har kørekortet og selvom de har FVU dansk, så er de ofte stadig ikke skarpe nok til at komme ud, sprog-mæssigt, på arbejdsmarkedet....så på trods af Dansk 2 kravet kan de være meget meget forskellige i deres evne til at kommunikere på en arbejdsplads”.*

For at hjælpe kursisten bedre ind på arbejdspladsen benytter DEKRA, når Jobcenteret er villig til at bevillige det, ansættelse med løntilskud i transportvirksomheden efter endt kursus. DEKRAs erfaring med udplacering af kursister, der har gennemført Transportdansk er, *”at de stadig har udfordringer i forhold til at kunne varetage et job. De bliver bedre til dansk, når de kommer ud på arbejdsmarkedet, så det hænger sammen med at man bruger de arbejdsmarkedspolitiske redskaber der er f.eks. i form af løntilskud”.*

11.3.3 Chaufførklassen

DEKRA leverer kørekortundervisningen på integrationsprojektet Chaufførklassen, der er blevet til i et samarbejde mellem DEKRA, Clavis (sprogskole), Integration Roskilde og Vikarbureauet Flyers Aps. Flyers er et specialiseret vikarbureau for transportbranchen og har gennem sin tilknytning til Viggo Petersen Eftf. et stort netværk til vognmænd samt viden om jobåbninger og krav i branchen.

Flyers indledte i 2015 et samarbejde med Høje-Taastrup kommune om forløbet Job i Transportbranchen, hvor de opkvalificerer kontanthjælpsmodtagere m.m., herunder både etniske danskere og tosprogede. Formålet med forløbet er, at deltagerne kan opnå beskæftigelse på ordinære vilkår indenfor transportbranchen, primært som chauffør og sekundært som lagermedarbejdere. Høje-Taastrup valgte efter den første projektperiode fra 2015 til 2017 at gå i udbud med forløbet primo 2018⁴¹ som Flyers vandt.

Følgende beskæftigelses- og uddannelsesrettede indsatser indgår i programmet⁴²:

- Praktik som lastbilschauffør eller lagermedarbejder i transportbranchen
- Danskundervisning, hvis der er behov for dette
- Sundhedstilbud
- Kørekort til personvogn eller lastbil, lagerkurser m.v.
- Opkvalificering og arbejdspladskultur

Roskildeprojektet Chaufførklassen er udsprunget af dette projekt. Chaufførklassen henvender sig til nyankomne flygtninge og familiesammenførte, der har været i Danmark mellem 6 måneder og 3 år, og som er blevet udvalgt i samarbejde mellem Jobcenteret og vognmændene bag. Deltagerne starter med at modtage et B-kørekort, hvor undervisningen forgår på arabisk, for derefter at gå i gang med et Kørekort C på 10 uger, hvoraf de 4 uger er sproglig opkvalificering. DEKRA beskriver, hvordan forløbet er sammensat med en sproglig og faglig opkvalificering samt *”noget vi kalder chaufførklassen, hvor de (eleverne, red.) kigger ind i, hvordan det er at være ude på arbejdsmarkedet. Så der er noget arbejdsmarkedetsrettet, den hårde kørekortsundervisning og sprogundervisning.* Projektet

⁴¹ Se evaluering her <https://www.htk.dk/~media/ESDH/committees/27/2058/29231.ashx>

⁴² <https://flyers-vikar.dk/projekter.aspx>

fokuserer på at give deltagerne en samlet pakke af alment sprog, faglig opkvalificering, samt en viden om branchen som helhed.

DEKRA har som den eneste af de interviewede skoler valgt løbende at udbyde særlige forløb for tosprogede. Forløbet Transportdansk er i løbende drift på Sjælland og dertil har de netop lanceret dem føromtalt godstransport med lastbil på Arabisk. Derudover deltager de også sammen med Flyers i deres projekter. DEKRA beskriver vigtigheden i at forsøge at finde nye veje i indsatsen: *Det der er vigtigt for at få det til at køre er, at der er nogen, der skal være first movers f.eks. et Jobcenter eller lignende...for så går de andre med...der skal laves et fællesskab mellem skole og Jobcenter og der er nogen der skal lægge hovedet på blokken med at få dem i job bagefter".* DEKRA fremhæver vigtigheden af at afsøge nye veje i den tosprogede indsats samtidigt med, at der etableres et stærkt samarbejde mellem jobcenter og skole, samt at målet med ordinær beskæftigelse skal håndhæves for jobcentrenes evne og vilje til at bevillige forløbene.

11.4 Delkonklusion – Praksis hos Transportskolerne

De tre transportskoler UCplus, AMU Juul og DEKRA, står samlet for 75% af uddannelserne på Personbefordring med bus og 67,5% af uddannelsen på Godstransport med lastbil i 2017. Skolerne oplyser i spørgeskemaanalysen, at en væsentlig del af deltagerne på Personbefordring med bus (mellem 41 og 100%) og Godstransport med lastbil (mellem 21 og 100%) bliver henvist via jobcenteret. 28% af deltagerne på bus og 20% af deltagerne på gods er under 6-ugers jobrettet uddannelse. En stor del af skolernes aktivitet og drift er afhængigt af Jobcentrenes henvisninger og dermed underlagt de tidsfrister for rettidig aktivering, som er en vigtig parameter, når Jobcentre og A-kasser skal overholde deres retningslinjer og måltal.

Skolernes praksis omkring at gennemføre forløb for tosprogede udspringer i høj grad af deres respektive forretningsmodeller. UCplus har udviklet virksomheden til også at omfatte et sprogcenter, mens AMU Juul og DEKRA har køreskole som kerneopgave. UCplus har i deres forretningsmodel indarbejdet udfordringen med tosprogedes sproglige niveau gennem danskuddannelser målrettet transportbranchen, inden deltageren overgår til den faglige uddannelse. AMU Juul og DEKRA udtaler begge, at den faglige opkvalificering er kerneforretningen, hvor deltagerens sproglige udfordringer i overvejende grad bliver løst "på gulvet", og at enkeltstående særlige forløb og projekter udfordrer den løbende kapacitetsudnyttelse. AMU Juul og DEKRA oplever, at efterspørgslen og indsalget af uddannelser målrettet tosprogede er problematisk, da det kræver, at flere jobcentre har villigheden og borgere til at fylde holdene på samme tid. Begge virksomheder beskriver den ledelsesmæssige prioritering, der ligger bag indsatsen med at oprette særlige forløb for tosprogede, hvor prioriteringen ligger i den ekstra salgsindsats på forløb, der ikke umiddelbart kan indgå i den løbende drift.

Jobcentrene anskuer en ordinær uddannelse i Personbefordring med bus eller Godstransport med lastbil som relativt dyr; Høje Taastrup Jobcenter beskriver f.eks. i en evaluering af Flyers projektet Job og Transportbranchen, at den at tommelfingerreglen for

udgifter til aktivering for en fuldtidsledig er kr. 19.000 pr. år⁴³. En ordinær transportuddannelse er altså relativt dyr for Jobcenteret og specielt, hvis borgeren også har brug for sproglig opkvalificering og yderligere kurser i særlige forløb eller branchepakker gennem AMU under tilbud efter LAB §32, Vejledning og opkvalificering. Jobcentrene benytter i langt højere grad korte opkvalificerende kurser rettet mod ordinær beskæftigelse i eks. vis køkken, rengøring m.m. i en vægtning af økonomi og effekt på måltal. Etableringen af et særligt forløb under AMU hos en transportskole vil derfor også være et spørgsmål om en ledelsesmæssig og politisk beslutning i et Jobcenter, før de ved, om de kan finde borgerne til at fylde holdet. Jobcentrene har hermed også et væsentligt incitament til at dansksproglig opkvalificering m.m. foregår i henhold til andre love end LAB, f.eks. Danskuddannelserne under integrationsprogrammet eller FVU, grundet økonomi og interne måltal.

En del af forklaring på den lave brug af F/I forløbene og oprettelsen af særlige forløb for tosprogede på transportskolerne hænger tilsyneladende i høj grad sammen med det manglende incitament fra både rekvirent og leverandørernes side; det kræver koordineret ledelsesmæssig- og politisk prioritering og oftest sammen med muligheden for økonomisk tilskud via puljer eller andre midler, samt et eventuelt tværkommunalt samarbejde m.h.p. rekruttering.

11.4.1 Sproglig opkvalificering

Skolerne er enige i, at en prøve i Dansk 2 ikke alene er tilstrækkeligt til at gennemføre uddannelserne, specielt på Personbefordring med bus, grundet kompleksiteten af prøvestoffet.

UCplus har igennem mange år udviklet en model, hvor deltageren modtager danskundervisning på UCplus eget sprogcenter under Danskuddannelserne, kombineret med undervisning i fagdansk, inden de af UCplus bliver vurderet klar til et ordinært forløb på bus eller gods. En deltager kan derfor gå op til 18 måneder på Dansk 2, inkl. fagsprog, hos UCplus inden start på Personbefordring med bus eller Godstransport med lastbil. Det er kun de sidste 6 uger som er bevilliget under LAB §32.

AMU Juul og DEKRA har begge valgt at samarbejde med sprogskoler for den sproglige opkvalificering til hhv. deres IGU og Transportdansk forløb. De har begge fravalgt at stå for danskundervisningen i eget regi, herunder F/I forløbene i fælleskataloget, under henvisning til AMU-bekendtgørelsen §14. stk. 5. Denne foreskriver, at lærere, der underviser i dansk som andetsprog, skal være uddannet til at undervise i Dansk som andetsprog. Begge skoler understreger, at såfremt der var en kontinuerlig efterspørgsel ville de overveje at supplere deres kerneforretning med de relevante kompetencer, da de begge efterspurgte sproglærere, der også besad den fagsproglige viden om transportområdet.

Spørgeskemaanalysen synliggjorde den meget lave brug, specielt når IGU'en ikke medregnes, af F/I forløb fra fælleskataloget til dansksproglig opkvalificering. Af de transportskoler, der har valgt at køre særlige forløb for tosprogede, har hovedparten valgt at samarbejde med sprogskoler til at varetage danskundervisningen. De kvalitative

⁴³ <https://www.htk.dk/~media/ESDH/committees/27/2058/29231.ashx> s. 4

interviews afdækker skolernes bevæggrunde for at vælge dette. Men skolerne forholder sig ikke til bestemmelserne om ansættelse af sprog lærere på timebases eller muligheden fra 1. juli 2016 for at udlicitere tværgående eller generelle AMU-uddannelser, der er optaget i fælleskataloget, til godkendte sprogcentre⁴⁴. Bekendtgørelsen og vejledningerne på området åbner dermed for muligheder for transportskolerne til at udbyde og gennemføre F/I forløb og tilrettelægge særlige forløb under bekendtgørelsen uden at have kompetencerne til at undervise i dansk som andetsprog i virksomheden.

11.4.2 IGU

UCPlus og AMU Juul, der har IGU, nævner i interviews, at fordelene med uddannelsen er, at den ikke er finansieret af kommunerne, og at kommunerne ser velvilligt på de længere forløb grundet at finansieringsbyrden er løftet fra dem. Det er ydermere en fordel for kommunerne, da deltagerne opnår ansættelse i virksomheden og dermed påvirker statistikken og deres måltal positivt.

UCplus afholder IGU-forløb både som hold og løbende optag. Det er kun på holdforløbene i Århus afdeling, at de benytter muligheden for integration af dansk i undervisningstiden med op til en tredjedel. UCplus fremhæver fordelene ved denne af bekendtgørelsens muligheder, da det giver dobbeltlæreren muligheden for også at optræde som mentor for deltagerne og hjælpe dem med diverse udfordringer. De 20 ugers skoleperiode giver også skolerne mulighed for at udnytte bekendtgørelsens muligheder og fælleskatalogets kurser i planlægningen inden for de 20 uger, uden de skal skele til økonomiske komplikationer for rekvirenten.

Der er forskelle på, hvordan skolerne oplever virksomhedernes efterspørgsel; DEKRA oplever ikke, at virksomhederne efterspørger IGU, men både UCplus og AMU Juul beskriver, specielt nu, hvor ordningen har kørt længe nok til de første elever er kommet succesfuldt igennem forløbet, at de oplever en stigende reel interesse fra virksomhederne.

UCplus og AMU Juul beskriver begge de økonomiske rammer for de IGU-ansatte som en udfordring: AMU Juul har oplevet, at det er en udfordring i rekrutteringen, at den IGU-ansatte kan blive ringere stillet økonomisk grundet mistede tillæg på integrationsydelse, og UCplus beretter om manglende konsistens i udbetalinger til eleverne, når de er påbegyndt deres uddannelse.

11.4.3 Best practice

Et tema i de kvalitative interviews var at udspørge skolerne om best practice i forhold til at gennemføre uddannelser for tosprogede. Antallet af forløb for tosprogede generelt i analysen giver næppe et tilstrækkeligt stort data- eller erfaringsgrundlag at bygge en best practice på. I de gennemførte interviews er der dog nogle erfaringer, der går igen:

- UCplus og DEKRA giver begge udtryk for, at en central mentor /koordinator på holdene, der er til stede i undervisningen, er en positivt medvirkende faktor til, at interne og eksterne forstyrrende faktorer i deltagerens liv kan afhjælpes, så de kan fokusere på det faglige. UCplus havde erfaret en positiv effekt på tilstedeværelsen

⁴⁴ Vejledning om AMU's tilbud til tosprogede, s. 21.

af dobbeltlæreren, der ud over at sikre integrationen af dansk i fagundervisningen, også fungerede som social mentor for IGU-ansatte. DEKRA har allokeret en medarbejder til at deltage på Transportdansk en formiddag om ugen for at hjælpe deltagerne.

- Alle 3 skoler understreger vigtigheden af, at de sproglærere der er tilknyttet forløbene for tosprogede, også har indsigt i fagspecifikt sprog og termer. UCplus supplerer deres undervisning på danskuddannelserne i deres sprogcenter med fagdansk, så deltagerne er klar til de ordinære AMU-forløb.
- Alle skoler anskuer Dansk 2 kravet som for lavt i forhold til kompleksiteten af uddannelserne Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil. UCplus anbefaler, at den sproglige opkvalificering sker inden opstart på ordinær uddannelse. De andre skoler arbejder med en veksling mellem sproglig og faglig undervisning. På Roskilde projektet Chaufførklassen, som DEKRA deltager i, er den sproglige og faglige undervisning også suppleret med bred faglig/ arbejdsmarkedsrettet undervisning for at forberede deltagerne på hverdagen i branchen.
- Skolerne kredser også om nogle blødere begreber omkring rummelighed, social ansvarlighed, ledelsesmæssig prioritering m.m., som understreger, at forløb for tosprogede kræver ekstra ressourcer af skolerne og ofte skal køre ved siden af den ordinære drift. UCplus har i mange år opbygget en forretningsmodel omkring at sikre deltagerens sproglige fundament inden start på de ordinære forløb, men har også måtte indbygge 2 ugers test, sprogværksteder m.m. for at sikre gennemførelsen. AMU Juul beskriver, at evnen til at skaffe kvalificeret arbejdskraft er blevet en konkurrenceparameter hos skolerne, så fremtiden for skolerne under højkonjunkturen vil i stigende grad stille krav til skolernes håndtering af deltagere med ringere tilknytning til arbejdsmarkedet og dermed skolernes fleksibilitet i forhold til deltagerens forløb.

11.5 Nordsjællands Rekrutteringsservice

Som led i analysens målsætning om at skabe en indsigt i, hvordan transportskolerne samarbejder med relevante myndigheder, blev der gennemført et interview med Nordsjællands Rekrutteringsservice (NRS). NRS er et rekrutteringsfællesskab mellem 9 Jobcentre i Nordsjælland og som er opstået på baggrund af beskæftigelsesreformen i '14, hvor der blev stillet krav om øget virksomhedsservice og koordinering på tværs af kommunegrænserne.

NRS har generelt en udfordring sammen med resten af regionen i forhold til bygge og anlæg, herunder lastbil, og har ikke fokus på bus området.

NRS beskriver deres berettigelse med henvisning til det gamle AF-system, hvor beskæftigelsesindsatsen var regional og ikke kommunal, som den har været siden kommunalreformen. De beskrev, at *”det var en kæmpe udfordring dengang AF lukkede, for der havde man en organisation der gjorde man kunne tænke i det regionale arbejdsmarked”*. I relation til specielt at tænke i særlige forløb for målgrupper i beskæftigessystemet, herunder tosprogede og integrationsforløb, understregede de

udfordringen i den nuværende kommunale opdeling; *"Man kan ikke som lokalt Jobcenter købe et helt hold på en skole, da målgruppen er alt for lille. Det er en kæmpe begrænsning der har været i jobcentrene tidligere hen...man gik kun ud og gjorde noget for sine egne ledige. Derfor har kommunernes rekrutteringssamarbejde (f.eks. Nordsjællands Rekrutteringsservice, red) en stor berettigelse".*

NRS har bl.a. fået penge fra Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) som en del af Kompetent Arbejdskraft til Greater Copenhagen, hvor formålet er at sikre, at der er nok kvalificeret arbejdskraft til de meget store anlægsprojekter i hovedstadsregionen i disse år. Målgruppen er bygge og anlæg, herunder godstransport med lastbil. Som en del af projektet bliver erhvervsskolerne i området halvårligt præsenteret for det forventede kommende behov for opkvalificeringsforløb de kommende 6 mdr., og så kan skolerne byde ind. Når forløbene er på plads, meldes de ud til jobcentrene, som kan begynde at visitere til holdene. På oversigten over forløbene er der ikke nogen hold med Godstransport med lastbil, men der udbydes et erfaringskursus for chauffører, hvor ufaglærte chauffører kan opnå en yderligere erfaring indenfor transport⁴⁵. Målgruppen for forløbene er job- og aktivitetsparate ledige, men de omfatter ikke integration og unge.

NRS beretter, at det bliver sværere og sværere at finde egnede kandidater til forløbene. De ved, at der er mange jobparate på integrationsområdet, så *"det er et område, hvor man skulle gøre noget specifikt, så det skal vi til at finde ud af"*. NRS fortæller de er opmærksomme på muligheden for at forlænge undervisningstiden med 25%, men at *"der er et forløb på Hotel og Restaurations-skole, som er det eneste forløb vi kender, hvor den model er afprøvet"*. NRS er i overvejelser om at udvikle modeller for opkvalificering af tosprogede, men at deres udfordring ved at prøve forskellige modeller af er, at der ikke er nok i målgruppen. De har været i dialog med integrationsteamet på Jobcenter Hillerød, der vurderer der ikke er nok til at samle hele hold, så *"de vil hellere have forløb, hvor der kan være andre målgrupper med, altså dagpenge og kontanthjælpsmodtagere, men hvor der gøres noget, så man kan håndtere integrationsmålgruppen i de kurser, hvor der også er etniske danskere"*. NRS ser også en fordel med blandede hold i forhold til dynamik, succesrate m.m.:

"Der er mange gode grunde til man laver forløb for blandede målgrupper i forhold til motivation, generel introduktion, netværk, for at få virksomhederne til at interessere sig for de opkvalificerende forløb. Der er mange gode grunde til man laver blandede hold, men hvor man prøver at lave nogle modeller, hvor man kan rumme dem som ikke er på samme sprogniveau. "

Konkret arbejder NRS med 2 modeller i forhold til at kunne håndtere hold med blandede målgrupper inden for bygge og anlæg:

"Vi tænker at forsøge med de 2 uger om brancheintroduktion inden for AMU på et forløb. For der kunne vi tage flere forskellige sprog med ind og så ville de forhåbentlig kunne køre sammen med dansktalende. En anden model er at køre AMU-kurser fra

⁴⁵ Kursuslisten for første halvår 2019 kan ses her <https://rar-bm.dk/media/8773/opkvalificering-1-halvaar-2019.pdf>

mandag til torsdag, med 2 parallelle forløb; ét for dansktalende og så ét etnisk, der havde sproglig hjælp om fredagen.”

NRS beskriver efterfølgende udfordringerne med rekrutteringen af tosprogede til projekterne:

”Men vi har en anden udfordring, da det er rigtig svært at gøre denne her branche (bygge og anlæg, red.) attraktiv for de etniske minoriteter. Bygge og anlæg er svært, men transport er lettere. Men vores arbejdsmarked dikterer, at det meste af det vi kører skal være bygge og anlæg, da der er et langt større behov, end der er inden for transport. Så ét er at have ideerne og en teoretisk volumen af borgere til at kunne lave en 2-ugers brancheintroduktion eller at køre med sprogstøtte hver fredag...så skal der være nogen stykker og nogen, der gider denne her branche.”

NRS forventer ikke, at der fremover vil komme et større incitament og politisk vilje til at lave tværregionale opkvalificerende forløb som f.eks. forløb, der kan tage hensyn til de målgrupper, der har sproglige udfordringer. NRS beskriver, hvordan Jobcentrenes muligheder ser ud fra juli 2019, når aftalen En Forenklet Beskæftigelsesindsats træder i kraft:

AMU refusionen kommer jo også til at forsvinde med regelforenklingen. Med den ene hånd vil man gerne have opkvalificering og med den anden hånd tager man refusionen fra kommunerne. Fremover tilfalder pengene kommunen som bloktilskud ...de tilfalder ikke engang jobcenteret direkte. Så skal man sidde og forhandle i kommunen om, hvor mange penge kan man så få til bl.a. opkvalificering...og det er en udfordring. Og det er min bekymring...hvad sker der, når puljemidlerne udløber, hvor villige er kommunerne så til - og har de overhovedet pengene til at lave - tværgående kursuskøb - Har de overhovedet penge til det? For dem, der sidder med borgerne, de ved jo også, fordi tiderne er gode, når andre kan komme direkte ud til ordinær beskæftigelse, så bliver de manglende kompetencer hos restgruppen rigtig rigtig tydelige. Dem kan vi altså ikke bare lige sende ud, for de har ikke det, der skal til, for at leve op til kravene.”

NRS er til en vis grad opmærksomme på mulighederne i AMU-bekendtgørelsen og en enkelt af de muligheder for særlige forløb for tosprogede. De nævner også et enkelt kursus fra det obligatoriske fælleskatalog. De ser ikke mange muligheder for at kunne købe særlige forløb til tosprogede og slet ikke inden for transportbranchen.

De har samarbejde med erhvervsskoler og AMU-centre gennem branchenetværkene og planlægningen af kommende opkvalificeringsindsatser, men da NRS' købekraft kun er via puljer, oplever de ikke en nævneværdig markedsføringsindsats overfor dem. NRS kan se fordelene i at kunne planlægge forløb, der kan håndtere kursister med sproglige udfordringer, men ser dem gerne i et samspil med ordinære forløb; både på grund af dynamikken, men også grundet udfordringerne ved at kunne visitere til et helt hold. De påpeger de manglende muligheder for det enkelte jobcenter til at købe hele hold og forudser, at mulighederne vil blive endnu mindre fra juli 2019.

11.5.1 Særligt om KAGC og manglen på chauffører

I foranalysen til STARs projekt Kompetent Arbejdskraft til Greater Copenhagen (KACG) bliver det anslået, at de store anlægsprojekter i hovedstadsregionen kommer til at mangle erfarne chauffører til guds. Det anslåede niveau er:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Chauffører	10	35	110	135	125	80	35	5

Figur 28 Kilde: Kompetent Arbejdskraft til Greater Copenhagen – foranalyse, <https://hovedstadensrekrutteringsservice.dk/wp-content/uploads/2018/01/Kompetent-Arbejdskraft-til-Greater-Copenhagen-Foranalyse-.pdf> s. 14

NRS nævner flere gange i interviewet en skole, der er begyndt at udbyde erfaringskurser til lastbilschauffører. I foranalysen, som Region H, Hovedstadens Rekrutteringsservice, Nordsjællands Rekrutteringsservice, LO-Hovedstaden og bygherrerne på projekterne står bag, bliver behovet for erfarne chauffører beskrevet:

*"...der bliver ikke efterspurgt ufaglærte chauffører. Det forventes, at der tidligst efterspørges faglærte chauffører ved udgangen af 2018. Det, der efterspørges, er faglærte chauffører med erfaring og kilometer i armene. De kompetencer, ledige kan erhverve sig via opkvalificering til chauffør, er ikke de kompetencer, der efterspørges i forbindelse med anlægsbyggerierne. Chaufførområdet er et område, hvor der er mangel på arbejdskraft og opkvalificering til chauffør er indskrevet i projektbeskrivelsen til kompetent arbejdskraft. Når der er fundet entreprenører, anbefales det derfor, at styregruppe og Advisory Board medio 2018 tager stilling til, om, eller hvordan der kan opkvalificeres til chauffør i forhold til det kommende behov i forbindelse med anlæg af byggerierne."*⁴⁶

Som resultat af ovenstående er TEC, som det ses på tidligere nævnte kursusliste, begyndt at udbyde erfaringskurser til ufaglærte chauffører. Kurser af denne type kan eventuelt indtænkes af transportskolerne i fremtidige samarbejder med Jobcentrene.

⁴⁶ <https://hovedstadensrekrutteringsservice.dk/wp-content/uploads/2018/01/Kompetent-Arbejdskraft-til-Greater-Copenhagen-Foranalyse-.pdf> s. 18

12 anbefalinger og god praksis

På baggrund af denne analyses deskresearch, præ-interviews, spørgeskemaanalyse inkl. kvalitativ bearbejdning samt de kvalitative interviews, opstilles der nedenfor en række anbefalinger til god praksis i forhold til gennemførelse af transportuddannelser for tosprogede i AMU-systemet.

Uddannelser med fagspecifikke mål for tosprogede

En af hovedkonklusionerne i denne analyse er, at en prøve i Dansk 2 i alment dansk ikke er tilstrækkeligt til at få fuldt udbytte af en ordinær 30 dages niveau 3 uddannelse som f.eks. Personbefordring med bus eller Godstransport med lastbil.

AMU-systemet giver udbyderne muligheder for at tilbyde tosprogede deltagere fleksible muligheder for at udvikle deres erhvervsrettede kompetencer på en måde, der tager hensyn til deres særlige sproglige, faglige eller kulturelle uddannelsesbehov. Disse muligheder bliver kun udnyttet i meget ringe omfang og specielt F/I forløbene, der er designet til netop at supplere deltagernes almene dansk kompetencer med det fagrettede dansk som skolerne efterspørger, bliver næsten ikke benyttet.

Skolernes tilbagemeldinger peger i retning af, at deltagerne i overvejende grad godt kan bestå med mere tid og hjælp. En løsning på dette kan være at udvikle primært Personbefordring med bus og sekundært Godstransport med lastbil med fagspecifikke mål for tosprogede, f.eks. Personbefordring med bus for F/I med en varighed over 30 dage. Alternative forløb af denne type, ville også muliggøre en øget brug af sprogtest/visitation for skolerne.

Der er en årlig pulje til køb af Jobrettet uddannelse på over 6 uger på 5.1 mio. kr. Det er dermed muligt at få optaget et transport F/I forløb på positivlisten. Så et længere forløb udelukker ikke automatisk de deltagere, der ønsker uddannelse under jobrettet uddannelse, men som har brug for lidt ekstra tid. På den aktuelle positivliste fra 27-11-2018⁴⁷ findes der, trods mulighederne for at udbyde dem, kun et kursus over 6 ugers varighed; Dansk som andetsprog for F/I, basis 40 dage.

Dansk- og fagsprogligt niveau

I TURs rapport Kørekort på Personbefordringsområdet fra 2015⁴⁸ fastlægges den landsdækkende dumpeprocent for erhvervsdelen af kørekort D erhverv til 43,6% for den teoretiske prøve og 31,8% for den praktiske prøve. I Københavns politikreds var dumpeprocenten for den teoretiske prøve på 38,4%, mens den for den praktiske var helt oppe på 48%. Deltageren skal have bestået den teoretiske, før man kan gå op til den praktiske.

UCplus udtaler i interview at deres beståelsesprocent på teoripróven *"må være langt over 90% for dem der består første gang...det er så sjældent der er nogen der dumper teorien"*. UCplus egne mål er, at over 70% består kørepróven første gang. UCplus angiver, at der er

⁴⁷ https://star.dk/media/8651/positivlisten_27-11-2018.pdf

⁴⁸ Kørekort på Personbefordringsområdet, En analyse med særlig opmærksomhed på fremmedsprogede borgere, December 2015.S. 6

mellem 61 og 80% tosprogede på Personbefordring med bus. Der er tilsyneladende en sammenhæng mellem UCplus model og en markant højere beståelsesprocent end landsgennemsnittet. UCplus fremhæver selv, at dette udelukkende kan lade sig gøre, såfremt almen- og fagdansk bliver tilegnet inden opstart på det ordinære forløb.

På baggrund af transportskolernes generelle feedback og praksis hos UCplus anbefales det, at Transportskolerne i højere grad afsøger mulighederne for at inkludere fagdansk i uddannelserne gennem fælleskatalogets forløb, der evt. kan udliciteres til et sprogcenter, men som gennemføres i samarbejde med skolen.

Branchenærhed –actionlearning

Som beskrevet, er der i AMU-systemet generelt, og hermed også på transportområdet, meget lidt aktivitet på særlige forløb for tosprogede. Under STAR projektet Kompetent Arbejdskraft til Greater Copenhagen (KAGC) bliver der udbudt aktiveringsforløb til ledige godschauffører, hvor formålet er at give dem erfaring.

Projekterne i Høje-Taastrup og Roskilde som vikarvirksomheden Flyers ApS er primus motor på, er en model, der har skabt opmærksomhed. De opkvalificerende forløb fokuserer i høj grad på livet i transportbranchen, hvor deltagerne har deres daglige gang på en fragtcentral og de kan, når de har opnået deres kørekort, trænes erfaringsmæssigt igennem virksomheden. Den branchenære model ligger også til grund for IGU-forløbet.

Arbejdsgiverne efterspørger chauffører med mere erfaring og projekter, hvor godsfirmaer, vognmænd m.m. er involveret og engageret giver i højere grad et generelt erfaringsniveau og branchekendskab. Det kan derfor anbefales, at udvikle og afprøve flere modeller, hvor beskæftigelsessystemet, skolerne og virksomhederne samtænker opkvalificerende og erfaringsopbyggende indsatser.

IGU

Under rapportens afdækning af indhold i IGU'en observeres det, at skolerne benytter F/I forløbene og mulighederne for tilrettelæggelsen af de særlige forløb. IGU'en tilskynder tilsyneladende skolerne i langt højere grad til at benytte AMU-bekendtgørelsens muligheder for tilrettelæggelse og brug af de sprogligt opkvalificerende elementer fra fælleskataloget. De IGU-ansatte opnår i høj grad branchekendskab og erfaring. Det er altså ikke AMU-systemets muligheder, der ligger til grund for den ringe brug af mulighederne, da IGU-uddannelserne bekræfter, når de rette økonomiske muligheder er til stede, at F/I forløb og særlige afholdelsesmuligheder med succes kan kombineres til effektfulde uddannelser.

Analysens resultater understøtter derfor i høj grad både KL og Rambølls anbefalinger for IGU-ordningens fremtid⁴⁹. Begge anbefaler at:

- Ordningen forlænges, når den nuværende ordning ophører i 2019
- Aldersgrænsen for de IGU-ansatte hæves eller bortfalder helt.

⁴⁹ KL, Veje til fællesskabet side. 10 og Rambøll, Evaluering af Integrationsuddannelsen s. 11

- Ordningen udvides til også at omfatte flygtninge og familiesammenførte, der har været i landet over 5 år, og som ikke har haft tilknytning til arbejdsmarkedet.

Rambøll angiver endvidere følgende idéer fra aktørernes side til justering af ordningen: Intensiv sproglig opkvalificering inden praktikforløb i virksomheden, for-forløb med fokus på dansk arbejdspladskultur, samt understøttelse fra centralt hold af tværkommunale kursusløb.

Nordsjællands Rekrutteringsservice har implementeret et for-forløb, da alle deltagere under KAGC projektet visiteres til et 1 uges for-forløb på uddannelserne for at evaluere motivation og sprog inden start på AMU-uddannelse. Der er også et økonomisk incitament for Jobcentrene i for-forløbsmodellen, da deltagere, der ikke har motivationen, eller vurderes egnede til jobområdet, efter for-forløbet, kun koster en uges kursusafgift.

Ovenstående idéer til justering af IGU-ordningen fra Rambølls rapport, kan på baggrund af tilbagemeldinger fra transportskolerne i høj grad overføres til den tosprogede indsats under AMU generelt.

I forventningen om, at de ledige de skal aktiveres i de kommende år, såfremt beskæftigelsen forsætter med at stige, har ringere og ringere tilknytning til arbejdsmarkedet, er det også analysens anbefaling, at det vurderes om elementer fra IGU-ordningen også kunne finde anvendelse på aktivitetsparate ledige generelt.

Løbende vurdering af deltagernes forståelse

En anbefaling til god praksis på baggrund af interviews med de 3 transportskoler, er at der på særlige forløb for tosprogede, inkl. IGU skoleperioder, tilknyttes ressourcer, der ikke udelukkende er fagligt orienteret. De tosprogede deltagere har meget forskellig erfaring, når det kommer til at modtage undervisning, så en tilknyttet mentor/koordinator kan hjælpe deltagerne socialt og praktisk til at kunne fokusere på undervisningen og samtidigt sikre samarbejdet med Jobcenter, andre myndigheder og praktiksted/arbejdsgiver. Den tilknyttede ressource bør også bidrage til den løbende vurdering af, om deltagerne følger læringskurven og planlægning af deltagelse i lektieværksteder eller lignende.

En indlæggelse af en obligatorisk 'test' efter 2 uger, hvor faglæreren, på baggrund af en kort snak med deltageren, vurderer om vedkommende har brug for ekstra hjælp sikrer også at deltagere, der ikke kommunikerer manglende evne til at følge med, kan identificeres. På baggrund af faglærerens vurdering kan der iværksættes støttende tiltag i den resterende undervisningstid.

Innovation og udvikling af metode

Analysen har bidraget til et billede af at Jobcentrenes begrænsede muligheder for at bevillige den ekstra tid som mange tosprogede har brug for til at tilegne sig den viden og de færdigheder uddannelserne Personbefordring med bus og Godstransport med lastbil fordrer. Det anses også som overvejende sandsynligt, at Jobcentrene, når Regelforenklingen træder i kræft medio 2019, i endnu større grad vil vægte at bevillige billigere og kortere kurser med gode muligheder for ordinær beskæftigelse. På den baggrund anbefales det, at branchen, som helhed gennem innovation og udvikling af

metoder, afsøger mulighederne for at hæve gennemførselsprocenterne for deltagerne på uddannelserne for at sikre det nuværende og fremtidige rekrutteringsbehov.

Enkelte skoler forsøger at løfte opgaven gennem forskellige innovative tiltag; AMU Fyn udbyder en fleksuddannelse på den dobbelte tid, hvor deltagerne kan følge danskundervisning ved siden af, og både AMU Fyn og UCplus har forsøgt at aktivere frivillige til at hjælpe deres tosprogede elever. Men det er, når man ser bort fra IGU'en, overvejende enkeltstående projekter, der er blevet gennemført på skolerne, hvilket gør det svært for skolerne at opbygge en rentabel drift samt et bredt erfaringsgrundlag, der kan udbredes i branchen.

En af analysens konklusioner er, at interessenterne i forsyningskæden af nye chauffører til bus og godsbranchen, lige fra Jobcentre til vognmænd/operatører, i højere grad bør arbejde sammen om udvikling af metoder og indsatser. Det bliver vigtigt i de kommende år, at uddannelsesleddet i kæden i højere grad tænker i at sikre deltagernes generelle kompetencer og erfaring end blot kørekortet. En udvikling, der i høj grad også involverer Jobcentre og arbejdsgiverne.

Transportbranchen er en vigtig branche for tosprogede og integrationsindsatsen, da man gennem AMU tilbyder muligheden for synlige og gode ordinære beskæftigelsesmuligheder:

"Styrken i transportuddannelserne er, at man inden for 6 uger kan lave et radikalt brancheskift til en overenskomstmæssig god løn...det er da en kæmpe kæmpe styrke" (AMU Juul)

Der er altså væsentlige menneskelige, samfundsmæssige og økonomiske grunde til at fremme brugen af AMU-systemets muligheder for tosprogede. En væsentlig konklusion i rapporten er, at succesraten for at uddanne ufaglærte chauffører der er klar til at indtræde i en ordinær beskæftigelse stiger med erhvervelsen af det sproglige fundament og ekstra tid til at tilegne sig det faglige indhold. Der er derfor forbundet en væsentlig Return-of-Investment (ROI) gennem at sikre at tosprogede har den fornødne tid og støtte til at gennemføre en uddannelse. Og gennem denne investering, øge sandsynligheden for at deltageren efterfølgende finder fodfæste på det ordinære arbejdsmarked og integreres som skatteydende borger.

Bilag 1: Litteraturliste

1. Vejledning om AMU's Tilbud til Tosprogede. Styrelsen for Undervisning og kvalitet, Undervisningsministeriet. November 2016. <https://www.uvm.dk/-/media/filer/uvm/udd/voksne/pdf17/jan/170112-ny-vejledning-om-amus-tilbud-til-tosprogede-december-2016.pdf>
2. Kørekort på Personbefordringsområdet. En analyse med særlig opmærksomhed på fremmedsprogede deltagere. Transporterhvervets Uddannelsesråd. December 2015. <http://www.tur.dk/media/228575/koerekort-paa-personbefordringsomraadet-en-analyse-med-saerlig-opmaerksomhed-paa-fremmedsprogede-deltagere-december-2015-isbn-978-87-92324-64-1.pdf>
3. AMU for tosprogede kursister. Danmarks Evalueringsinstitut. 2014. <https://www.eva.dk/voksen-efteruddannelse/amu-tosprogede>
4. Veje til Fællesskabet, Rammer og muligheder i kommunernes integrationsindsats. KL. 2018. <https://www.integrationsviden.dk/nyankomne/1.%20Integrationsindsatser/veje-til-faellesskabet-2013-rammer-og-muligheder-i-kommunernes-integrationsindsats>
5. Evaluering af Integrationsgrunduddannelsen (IGU), Rambøll på vegne af Udlændinge og Integrationsministeriet. Juni 2018. <https://integrationsbarometer.dk/tal-og-analyser/filer-tal-og-analyser/arkiv/evaluering-af-integrationsgrunduddannelsen>
6. Vejledning om udbud, tilrettelæggelse og gennemførelse af arbejdsmarkedsuddannelser m.v. VEJ nr. 10847 af 09/09/2015. <https://uvm.dk/-/media/filer/stuk/pdf16/160613-vejledning-om-udbud.pdf?la=da>
7. Uddannelsesstrukturer og branchepakker målrettet tosprogede, Snedkernes Uddannelser. 2017. <https://www.snedkerudd.dk/media/1998/rapport-uddannelsesstrukturer-og-branchepakker-maalrettet-tosprogede-analyserrapport-december-2017.pdf>
8. Aktiviteten hos udbydere af danskuddannelse for voksne udlændinge m.fl. i 2017. Udlændinge og Integrationsministeriet. 2017. <http://uim.dk/publikationer/aktiviteten-hos-udbydere-af-danskuddannelse-for-voksne-udlaendinge-m-fl-i-2017/@@download/publication>

Love, bekendtgørelser m.m.

Bekendtgørelsen om arbejdsmarkedsuddannelser mv.:

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=191408>

Bekendtgørelse af Lov om Aktiv Beskæftigelsesindsats:

<https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=184891>

Bekendtgørelse af Lov om danskuddannelse til voksne udlændinge m.m.:

<https://www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=193933>

Trepartsaftale om arbejdsmarkedsintegration:

<http://uim.dk/filer/nyheder-2016/trepartsaftale-om-arbejdsmarkedsintegration.pdf>