



## Swedtrains remissvar

# Järnvägscollege - Del av Regeringsuppdrag Kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen

Swedtrain tackar för inbjudan att lämna remissvar på det viktiga förslaget om hur vi bättre kan organisera utbildningarna inom järnvägssektorn framöver. För svensk järnvägsindustri är frågan om kompetensförsörjningen akut inom många sektorer.

Swedtrain – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier, är branschorganisationen för industrin och lärosätena som levererar lösningarna för framtidens järnväg. Vi arbetar för en långsiktig och hållbar utveckling av järnvägsindustrin där våra medlemmar bidrar med innovation, kompetens och teknik i framkant. Swedtrains medlemmar står för de tekniska lösningar och det underhåll som skapar förutsättning för en stark och hållbar utveckling inom transportsektorn. Swedtrains syfte är att stärka järnvägsindustriens och medlemsföretagens konkurrenskraft samt, genom att vara drivande för nya tekniska lösningar, förbättra järnvägens funktion. Med en modern järnväg kan vi nå uppsatta klimatmål.

I grunden tycker vi att förslaget är ett genomarbetat och bra förslag på hur ett Järnvägscollege kan organiseras. I det följande framför vi det fåtal, men dock viktiga, synpunkter vi har på utredningen.

### Våra synpunkter:

- Att skapa en neutral mötesplats, likt som beskrivs i rapporten är viktigt. Vi ser dock utmaningar i hur det säkerställs att det finns neutralitet mellan Trafikverket, Järnvägscollege och Trafikverksskolan. Detta då Trafikverket äger Trafikverksskolan, vilken är organiserad som en resultatenheter som ska konkurrera på marknaden samt avser att ta in Trafikverksskolan som konsulter till kansliet avseende en tredjedel av de totala personalresurserna. Det står även tydligt i inledningen att "Styrgruppen ska utgöras av nyckelparter i branschen i form av Trafikverket, Trafikverksskolan och utvalda bransch-, arbetsgivar- och samverkansorganisationer samt forum (hädanefter kallat branschens samverkansorganisationer)". Därmed har Trafikverksskolan direkt fått en särställning gentemot övriga utbildningsaktörer i form av en av två garanterade platser i styrgruppen. Vi har med det sagt dock respekt för den stora upparbetade kunskap som finns inom Trafikverksskolan, men anser att andra lösningar kan vara relevanta att undersöka. Exempel på detta skulle kunna vara att rekrytera en relevant person från Trafikverkets Trafikverksskolan till Järnvägscollege.

- I förklaringen till varför det inte föreslås att Järnvägscollege direkt etableras i form av en ideell förening påtalas främst finansieringsfrågan och behovet av ett regeringsbeslut för att Trafikverket skulle kunna finansiera organisationen både på kort sikt och löpande. Då beslutet om att starta ändå kräver regeringsbeslut anser Swedtrain att det kan vara relevant att ändå undersöka denna möjlighet ytterligare för att undvika den tidigare påtalade utmaningen med neutraliteten i organisationen när värden/ägaren även driver utbildningar som en resultatenhet.
- Vi tror att det är rimligt att, likt förslaget säger, börja med få eller till och med en utbildning för att snabbt kunna testa och bygga på konceptet. Vi ser dock att det snabbt behöver skalas upp till att även beröra fordonsnära utbildningar där våra medlemmar även ser stora behov av tekniker som i flera fall mycket väl kan utbildas på gymnasie- och yrkeshögskolenivå.
- Vi har tveksamhet till beslutsordningen om konsensusbeslut i styrgruppen som kan riskera en långsam organisation och att olika grupperingar vill få igenom olika beslut för att gå vidare. Vi rekommenderar att beslut fattas med enkel majoritet.
- Användandet av resurser in kind kan vara svårt och det krävs att rätt person används till rätt uppgift så att tidsåtgången och byråkrati minimeras hos personer som redan idag har mycket att göra. Här stödjer vi att det redan i inledningen tas upp att det finns en vilja för individuell anpassning "Då varje samverkansorganisation och dess medlemsföretag har olika förutsättningar för att engagera sig och samverka är beroende av tillgänglig tid, resurser samt möjlighet ska det engagemanget ske enligt överenskommelse." Det är dock viktigt att denna avsiktsförklaring just är en avsiktsförklaring och inte utvecklas till ett avtal som ska garantera tillgänglighet då detta kan vara svårt att utlova om förutsättningar förändras.
- För att välja rätt inriktning i val av utbildningar som ska ingå i Järnvägscollege krävs goda analyser av kompetensbehov kopplat till olika yrkesgrupper samt kunskap om befintlig utbildningskapacitet. Eftersom avsikten är att Järnvägscollege inte ska ha egen analyskapacitet bör det därför i förslaget framgå hur Järnvägscollege, förutom genom styrgruppens kompetens, ska säkerställa relevant beslutsunderlag för sin fortsatta utveckling. Kostnaderna för detta bör ingå i de uppstartsmedel som föreslås.
- Att starta upp en ny järnvägsutbildning och inriktning tar tid – läroplaner ska tas fram, lärare rekryteras, lokaler, verktyg och maskiner behöver införskaffas. Dessutom måste Järnvägscolleges kravställningar tas fram och implementeras i utbildningen. Så även om en ny utbildningsutövare står i startgroparna direkt när Järnvägscollege bildas, så kan det dröja innan utbildningen står klar – och därmed kan det vara svårt att hinna få tillräckliga data för utvärdering innan tre år har gått. En risk är även att tidsbegränsningen på tre år inverkar negativt på viljan hos en potentiell utbildningsutövare att starta upp en utbildning, om aktören oroar sig för att stödet från Järnvägscollege kan försvinna i ett stadie

när utbildningen fortfarande är ung, eller i värsta fall fortfarande under utveckling. Vi föreslår en uppstartstid på tre år som planerat då konceptet Järnvägscollege snabbt skalas upp och en garanterad tid på ytterligare minst fem år, gärna sju år. Detta garanterar en långsiktighet på 8-10 år som krävs för att säkerställa viljan att införskaffa nödvändig utrustning.