

Ånge kommun  
Torsgatan 1  
841 81 Ånge

Agmine AB

## Sammanfattning

Satsningen på Järnvägscollage kommer på kort sikt inte leda till en stor ökning av antalet järnvägsrelaterade utbildningar. Branschbristen inom flera järnvägsrelaterade yrken är dock stor och kommer så förbli under många år framåt. Förutsättningarna för Ånge kommun bedöms, genom sin infrastruktur och sitt geografiska läge, goda att bli en betydande utbildningsort för järnvägsrelaterade utbildningar. Ånge kommun rekommenderas att undersöka möjligheterna att själva bli utbildningsanordnare inom järnvägsrelaterade yrken och eller/aktivt söka kontakt med befintliga och potentiella utbildningsanordnare. Ånge kommun rekommenderas att aktivt undersöka möjligheten att bli kommunrepresentant i Järnvägscolleges styrgrupp.

## Bakgrund

Ånge kommun har uppdragit åt Agmine AB att via en förstudie undersöka förutsättningarna och möjligheterna för att kommunen ska kunna ta en aktiv roll i den för järnvägsbranschen gemensamma satsningen Järnvägscollege.

Förstudien ska enligt uppdragsbeskrivningen omfatta följande:

- Vilka förutsättningarna är och hur Ånge kommuns förutsättningar motsvarar dessa
- En aktörskarta för området Järnvägscollege
- Alternativa handlingsvägar och presumtiva partners för Ånge kommun i en satsning på utbildningar inom järnvägssektorn

## Inledning – vad är egentligen Järnvägscollege?

Järnvägscollege är ett rådgivande organ vars syfte är att förbättra järnvägsbranschens kompetensförsörjning. Syftet ska uppnås genom att knyta järnvägsutbildningarna närmare branschen med högre och jämnare kvalitet på utbildningarna som effekt. Kortfattat ska Järnvägscollege samordna och kvalitetssäkra utbildningar inom järnvägsbranschen.

Satsningen på Järnvägscollege är fortfarande i sin linda. Trafikverkets styrelse tog beslut om inrättandet i juni 2022 och ett kansli, som ska bestå av tre personer, började byggas upp i september 2022. Organisatoriskt Järnvägscollege är en del av Trafikverket och de anställda på kansliet kommer vara Trafikverksanställda.

Bakgrunden till bildandet av Järnvägscollege är ett regeringsuppdrag till Trafikverket i december 2019 där Trafikverket uppdrogs att redogöra för vilka åtgärder myndigheten avsåg att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom branschen och man fick till mars 2021 på sig för att redovisa uppdraget och en rapport togs fram i samarbete med branschföreträdare med stöd av konsultfirman Cap Gemini.

Järnvägscollege leds av en styrgrupp bestående av representanter från Trafikverket, Trafikverksskolan, Järnvägsbranschens samverkansforum, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, Tågföretagen, Swedtrain, Svensk kollektivtrafik och Byggföretagen. Trafikverkets HR-direktör är styrgruppens ordförande.

Styrgruppen har s.k. förslagsrätt där styrgruppen ska vara helt enig avseende sina förslag. Förslagen skickas därefter till Trafikverket, där de beslutas, återremitteras eller avslås.

Järnvägscollege finansieras dels via Trafikverket avseende kanslipersonal, kansli lokal (summa 3-4 mkr/år) och uppstartsbudget (3 mkr första året), dels via "in kind" via de branschföretag som skriver avsiktsförklaring med Järnvägscollege. "in kind"-finansiering innebär att branschföretagen ställer upp med personella resurser för styrgrupp, arbetsgrupper och övrig expertis på egen bekostnad.

Järnvägscollege kommer inte vara en skola eller utbildningsanordnare utan beskrivs som en samverkanspart vars huvuduppdrag är att:

- Systematiskt kravställa och kvalitetsuppfölja utbildningar
- Säkra utbildningskvalitet och innehåll i utbildningar
- Verka för långsiktig kompetensförsörjning i järnvägsbranschen

Satsningen på Järnvägscollege inleds som ett pilotprojekt under fyra år. Det första året, år 2023, ska följande två arbetsgrupper tillsättas:

- **Arbetsgrupp för att skapa Järnvägscolleges kriterier**
  - Dessa kriterier har som utgångspunkt i Myndigheten för Yrkehögskolans (MYH) tolv kvalitetskriterier men kompletteras med specifika kvalitetskriterier för järnvägsbranschen som ska spegla branschens övergripande behov
- **Arbetsgrupp för att skapa kriterier för signalteknikerutbildningar**
  - Den andra undernivån på Järnvägscolleges kvalitetskriterier är specifika krav på respektive utbildning. Infrastrukturutbildningar generellt och signalteknikerutbildningar specifikt är initial prioritering för Järnvägscollege, så därför är specifika kvalitetskriterier för signalteknikerutbildningar fokus under det första året.
    - På direkt fråga till ansvarig på Trafikverket (Hans Celander, chef för Trafikverkets externa kompetensförsörjningsområde där Järnvägscollege ingår) varför Järnvägscollege valt just signalteknikerutbildning som initial prioritet, blev svaret: "Det är inom signalteknik som bristen bedöms vara störst. Under flera år har branschen men även vi på Trafikverket sett bristen på signalkompetens och därför är det naturligt att börja med här. Signalområdet innehåller både gammal och ny teknik vilket gör området särskilt utmanande."
    - Utredaren från Cap Gemini, Antonia Stenström, svarade följande på samma fråga: " Grunden till arbetet med Järnvägscollege var en utredning av utbildningssystemet, den fastslog att det framförallt var utbildningar mot

signaltekniker som man hade stora problem med; inställda utbildningsomgångar, få ansökningar till MYH om att bedriva utbildningarna, få studerande och bristande genomströmning. Sen har vi även under arbetet med att ta fram Järnvägsscollege fått signaler om att de största bristerna fanns för utbildningar mot infrastrukturyrken. Störst behov ansågs där vara Signalteknikutbildningar och problematiken med att uppnå "SISÄ"-behörighet. Men sen finns det problem med flera olika yrkesutgångar i järnvägsbranschen, en del i arbetet nu när Järnvägsscollege har startat upp är att fastställa vilka arbetsgrupper som ska prioriteras att starta upp härnäst, både för yrkesutgångar och tvärsektionella frågor."

I beslutet om inrättandet av Järnvägsscollege får styrgruppen i uppdrag att utifrån arbetets framdrift med arbetsgrupperna ovan bedöma om en tredje arbetsgrupp bör startas redan år ett.

## **Förutsättningar och hur Ånge kommun motsvarar dessa förutsättningar**

Av projektbeskrivning och beslut avseende Järnvägsscollege går det, utan att tveka, dra slutsatsen att några effekter på kort sikt avseende att komma till rätta med kompetensbristen i den svenska järnvägsbranschen kommer vi inte att se med anledning av detta. Satsningen på Järnvägsscollege är långsiktig och den handlar om kvalitetssäkring och nätverkande. Det finns dock en möjlighet för Ånge kommun att sitta i styrgruppen; mer om det under avsnittet Alternativa handlingsvägar nedan.

Satsningen på Järnvägsscollege kan dock få branschen att på ett bättre sätt dra åt samma håll kring järnvägsrelaterade utbildningar och samtidigt på sikt höja kvaliteten på utbildningarna. Själva bildandet av Järnvägsscollege sätter också strålkastarljuset på branschbristen av kompetent arbetskraft och kan leda till större anslag från till exempel yrkeshögskolan.

Bristen på viss nyckelkompetens är dock akut inom flera yrkesgrupper i järnvägsbranschen och den bristen kommer av allt att döma kvarstå under överskådlig tid. Främst handlar det om följande yrkesgrupper:

- Inom infrastruktur, främst inom signalteknik
- Verkstadstekniker för fordonsunderhåll
- Lokförare

### Inom infrastruktur, främst inom signalteknik

Trafikverkets infrastruktur avseende spåranläggningar är eftersatt i hela landet och behovet av kompetent arbetskraft inom infrastrukturen är stort. Varför signaltekniker utpekas som initialt fokus för Järnvägsscollege handlar om att införandet av det nya signalsystemet ERTMS kommer kräva mycket resurser inom området samtidigt som signalfel i den gamla anläggningen är ett ständigt återkommande problem för branschen. Ett annat skäl till prioriteringen är troligen också Trafikverkets betydande roll för Järnvägsscolleges finansiering.

### Verkstadstekniker

Järnvägens fordonsunderhållsföretag har länge haft svårt att rekrytera kompetenta verkstadstekniker runt om i landet. Det totala järnvägsresandet (mätt i personkilometer) har mellan 1990 och 2019 ökat med 121 %, där den regionala trafiken står för den största ökningen (286 %). Ökningen har främst möjliggjorts genom regionernas satsningar på regionala tågtrafiksystem där såväl nyanskaffade som äldre tågfordon används. Nyanskaffade tågfordon kräver ny kompetens samtidigt som de äldre fordonen kräver mer och mer underhåll för att kunna fortsätta rulla. För att bli duktiga

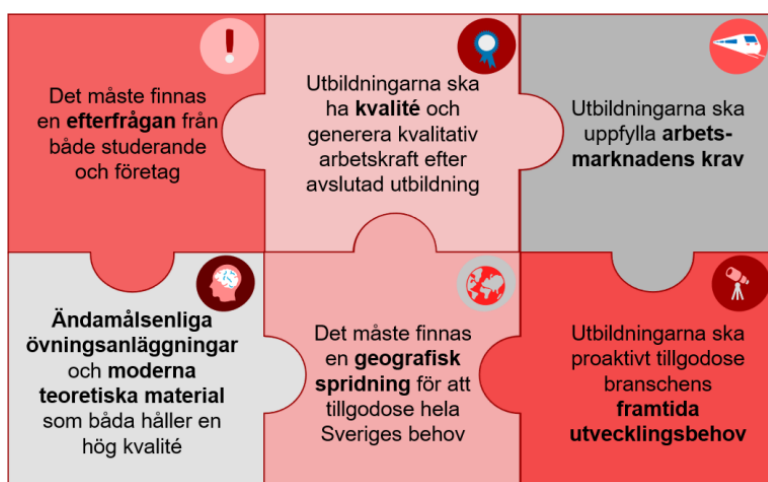
verkstadstekniker krävs det flerårig yrkeserfarenhet, vilket innebär att branschbristen kommer att kvarstå många år framöver även om antalet utbildningsplatser ökar.

### Lokförare

Den ökande tågtrafiken, gynnsamma pensionsvillkor i äldre anställningsavtal, för få beviljade utbildningsplatser av MYH, brist på praktikplatser, uppehåll i utbildningar under coronapandemin samt det senaste årets problem hos SJ med deras personalplaneringssystem respektive hos MTR via en misslyckad start av Mälartågstrafiken, med personalflykt som följd hos bägge företagen där en del individer valt att lämna yrket, har lett till stor branschbrist på lokförare.

### Vad krävs för högklassiga järnvägsutbildningar?

Följande figur, hämtad från rapporten om Järnvägscollege, beskriver vilka pusselbitar som måste falla på plats för att skapa högklassiga järnvägsutbildningar:



Kort genomgång av respektive pusselbit generellt samt ur Ånge kommuns perspektiv:

**Efterfrågan:** hos företagen finns onekligen efterfrågan och med en stundande lågkonjunktur borde efterfrågan från potentiella studenter också bli hög

**Kvalitet:** ett av Järnvägscollege främsta uppgifter är att skapa förutsättningar för högre kvalitet i järnvägsutbildningarna. Att få tillgång till högkvalitativt digitalt utbildningsmaterial kommer, jämte kvalitetsstämpeln det ska innebära att vara ansluten till Järnvägscollege, vara den största drivkraften för utbildningsanordnare att ansluta sig till Järnvägscollege.

**Uppfylla arbetsmarknadens krav:** den breda anslutningen av branschföreningar till Järnvägscollege kommer på sikt borga för det

**Ändamålsenliga övningsanläggningar:** idag råder det brist på övningsanläggningar för järnvägsutbildningar. Ånge kommun, som järnvägsknut respektive infrastrukturförvaltare, med gods- och personbangård och järnvägsbyggnader i anslutning till järnvägen, borde ha goda förutsättningar att tillhandahålla övningsanläggningar.

**Geografisk spridning:** rapporten om järnvägscollege innehåller en problembeskrivning där en av punkterna är att de flesta yrkeshögskole(YH)-utbildningarna inom järnvägsbranschen är centrerade till några få orter i södra Sverige. Undersökningar av MYH respektive Produktivitetskommissionen, som rapporten hänvisar till, visar att en majoritet av alla YH-studerande väljer att bo kvar i sin egen

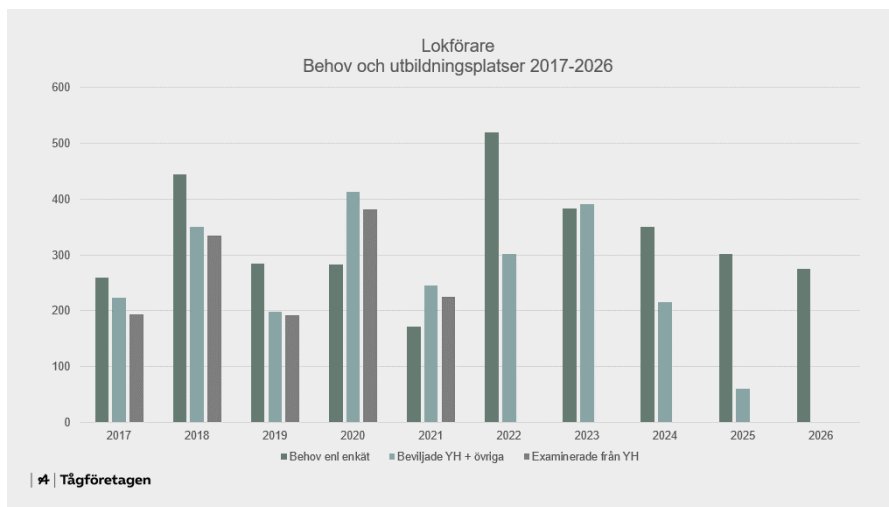
region vilket försvårar kompetensförsörjningen i norra Sverige. Ånge borde ur detta perspektiv vara attraktivt för nya järnvägsrelaterade YH-utbildningar.

**Branschens framtida utvecklingsbehov:** säkerställs genom den breda anslutningen av branschföreningar till Järnvägscollege.

#### Fördjupning om lokförarbristen

Av flera skäl, som anges nedan, talar flera faktorer för att förutsättningarna för Ånge kommun att bli en utbildningsort för lokförare som särskilt gynnsamma. Därför följer här en fördjupning i branschbristen avseende lokförare.

Följande diagram från branschföreningen Tåg företagen visar att branschbristen kommer kvarstå även inom överskådlig tid:



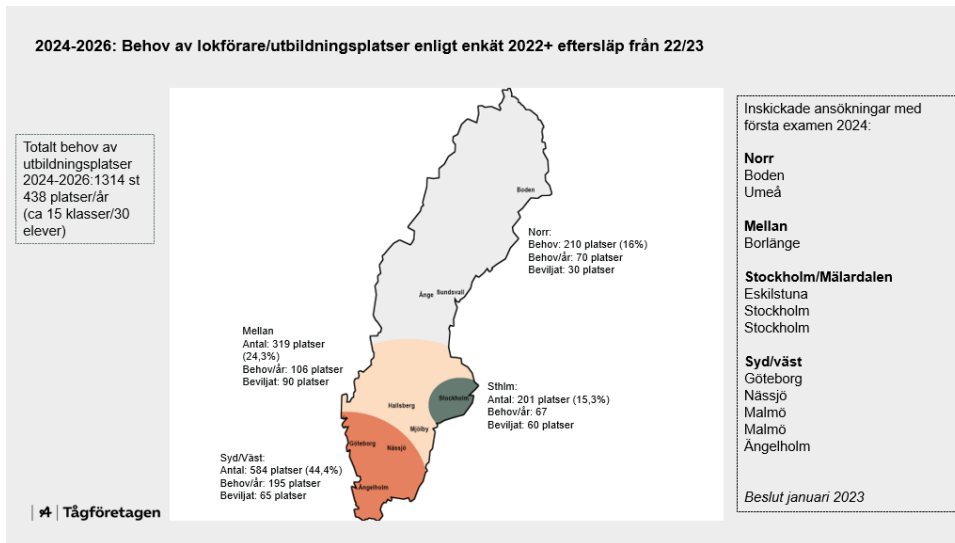
Antalet beviljade utbildningsplatser från MYH täcker inte behovet de närmaste åren och det ackumulerade underskottet sedan tidigare år kommer göra situationen än värre.

Branschbristen på lokförare i kombination med den bristande finansieringen av utbildningsplatser från MYH driver fram lokförarutbildningar utan statlig finansiering, där eleverna i stället för studielån får lön under utbildningen och vid godkänd utbildning är garanterade anställning hos det företag som anordnat utbildningen. Exempel i närtid på företag som startat eller planerar starta sådan utbildning är tågoperatörerna SJ och MTR. Lösningen är förenat med ett relativt stort mått av risktagande hos operatörerna: den svenska arbetsrättslagstiftningen innebär att nytexaminerade lokförare kan välja ta anställning hos något annat företag. SJ och MTR motverkar detta genom att i villkoren för utbildningen ange kostnaden för utbildningen som ett lån, där eleven förbinder sig att arbeta hos företaget minst två år – annars blir eleven återbetalningsskyldig för utbildningskostnaden. Skälen till att de aktuella företagen är beredda att göra dessa satsningar, trots risken, är att alternativkostnaden är ännu större. Bägge företagen har genom egna interna misslyckanden en ännu större brist av lokförare än branschen i genomsnitt och bristen leder till inställd trafik som kostar stora belopp i intäktsbortfall avseende kommersiell trafik respektive stora viten i upphandlad trafik.

Lokföraryrket är, med tanke på den relativt korta utbildningstiden (ca ett år), ett relativt välbetalt yrke. Ingångslönen för en nytexaminerad förare i 2022 års lönenivå ligger strax över 30.000 kronor per månad och efter tre år i yrket uppgår grundlönen till ca 37.500 kronor per månad. För att antas till lokförarutbildning krävs, förutom gymnasieexamen, uppfyllda fysiska, medicinska och psykologiska krav enligt Transportstyrelsen föreskrifter. Kraven som ställs för antagning har

under vissa perioder med låg arbetslöshet inneburit att det har varit svårt att fylla antalet beviljade YH-platser med kvalificerade studenter, vilket ytterligare förvärrat branschen.

Gällande YH-utbildningar för förare, har Tåg företagen tagit fram följande bild:



Norr om Borlänge har endast Boden och Umeå YH-utbildningar för lokförare samtidigt som antalet stationeringsorter för lokförare är stort till antalet (exempelvis Gävle, Sundsvall, Ånge, Östersund, Umeå, Luleå och Kiruna). Ånges geografiska läge är utifrån detta perspektiv utmärkt som ny ort för YH-utbildningar. Dessutom har såväl SJ, Green Cargo som Vy stationerade lokförare i Ånge, ett faktum som underlättar tillgången på instruktörer för praktik samt att dessa företag skulle vara presumtiva arbetsgivare för nytexaminerade förare i Ånge. Inte minst Green Cargo har under lång tid haft brist på förare i Ånge.

## Aktörskarta för området Järnvägscollege

### Styrgruppsmedlemmar Järnvägscollege

Styrgruppsmedlemmarna representerar flertalet av de viktigaste aktörerna inom järnvägsbranschen:

#### Trafikverket

- Förväntas ha en framträdande roll i styrgruppen, genom ordförandeskapet, finansieringen och genom att kanslipersonalen blir Trafikverksanställda. Tydliggörs genom den initiala prioriteringen av utbildning för signaltekniker.

#### Trafikverksskolan

- Resultatenhet inom Trafikverket om verkar kommersiellt på marknaden för järnvägsutbildningar. Har sitt huvudkontor i Ängelholm där de även har utbildningslokaler samt övningsanläggning med bangård, spår och växlar, svetsanläggning, järnvägsfordon, simulatorer, markspann och signalbana.

#### Branschföreningar

- Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS)** är en sammanslutning av aktörer från infrastrukturhållare och transportörer till underhållsentreprenörer, fastighetsförvaltare och

forskare. Syftet är att driva på järnvägens förbättringsarbete för att göra järnvägen mer robust, tillförlitlig och tillgänglig genom samordnad planering och styrning. Ingående parter är Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, Tågföretagen, Byggföretagen, Jernhusen, Region Stockholm, Västtrafik, Skånetrafiken, SJ, MTR och Green Cargo

- **Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FS)** tillvaratar intresset för företag som i Sverige bedriver verksamhet inom järnvägsentreprenörer. De anger sina viktigaste uppgifter som att arbeta för säkerhet, en leverantörsmarknad på lika villkor, tryggad kompetensförsörjning och för att verka för en positiv bild av järnvägsbranschen. Föreningen består av 22 medlemsföretag där Infranord och Strukton Rail är de största
- **Tågföretagen** är bransch- och arbetsgivarorganisation som har som syfte att driva ett aktivt och effektivt påverkansarbete gentemot regering och riksdag, myndigheter, uppdragsgivare, media och andra intressenter nationellt och internationellt. Tågföretagen som arbetsgivarorganisation ansvarar för arbetsgivar sidan för företag som utför spårbundna transporter eller därtill understödande verksamhet. Motparter avseende det centrala kollektivavtal för branschen som Tågföretagen har är fackföreningarna Seko, ST och STRAT. Tågföretagen är en sammanslagning av den tidigare branschföreningen Tågoperatörerna och avtalsområdet spårtrafik inom Almega. Medlemmarna uppgår till ca 70, bland andra trafikföretagen SJ, MTR, Transdev, VR/Arriva, Vy, Hector Rail och Tågab.
- **Swedtrain** är en branschorganisation för industri och lärosäten som levererar lösningar för framtidens järnväg. Syftet är att arbeta för en långsiktig och hållbar utveckling av järnvägsindustrin. Medlemmar är företagen Alstom, Euromaint, Siemens, Voith, Atkins, Faiveley, Sweco, WSP samt lärosätet KTH.
- **Svensk kollektivtrafik** är en bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Organisationen ger stöd och service till medlemmarna och bedriver lobbying och opinionsbildning i syfte att stärka och utveckla kollektivtrafiken. De 29 medlemmarna är de regionala trafikförvaltningarna, kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag.
- **Byggföretagen** är en bransch- och arbetsgivarorganisation för bygg-, anläggnings- och specialföretag med ca. 3.800 medlemmar, från de största NCC, Skanska, Peab, Veidekke, JM, Svevia och Infranord med tusentals anställda till väldigt små bolag med ett fåtal anställda.

#### Övriga viktiga aktörer för området Järnvägscollege

**Myndigheten för Yrkeshögskolan** har som huvuduppdrag att ansvara för frågor som rör yrkeshögskolan i Sverige och verka för att utbildningarna tillgodoser arbetslivets behov av kompetens. Myndigheten analyserar arbetsmarknadens behov av utbildningar, beslutar om vilka utbildningar som ska ingå i yrkeshögskolan samt beviljar statliga medel till utbildningsanordnare. För år 2021 beviljades 484 ansökningar om utbildningar, motsvarande ca 40.000 utbildningsplatser, av totalt 1.482 ansökningar. Totalt utbetalda statsbidrag till utbildningsanordnare inom yrkeshögskolan från myndigheten uppgick under år 2021 till ca 3,4 miljarder kronor.

**Utbildningsanordnare** inom yrkeshögskolan kan vara såväl privata utbildningsföretag, kommuner, regioner, högskolor eller statliga myndigheter. Utbildningar inom yrkeshögskolan ger rätt till studiemedel från CSN. Utbildningsanordnare som ansluter sig till Järnvägscollege förpliktar sig till att uppfylla dessa kvalitetskriterier för sina utbildningar och får därmed den kvalitetsstämpel på sina utbildningar som en anslutning till Järnvägscollege syftar till att innebära, för såväl studenter som potentiella arbetsgivare för studenterna. Eftersom Järnvägscollege precis har startat sin verksamhet är inga utbildningsanordnare ännu anslutna till Järnvägscollege, men exempel på utbildningsanordnare inom järnvägsbranschen är Trafikverksskolan, TCC, Östsvenska Yrkeshögskolan (samarbetar med ProTrain), MTR, Bodens kommun och Nässjö kommun.

## Alternativa handlingsvägar och presumtiva partners för Ånge kommun i en satsning på utbildningar inom järnvägssektorn

Nedan följer tre förslag på handlingsvägar inklusive presumtiva partners för Ånge kommun avseende en satsning av kommunen på utbildningar inom järnvägssektorn. Handlingsvägarna kan utredas respektive genomföras var för sig, men även kombineras.

### 1. Själva bli utbildningsanordnare

- Det finns exempel på där kommuner själva agerar utbildningsanordnare inom yrkeshögskolan avseende lokförare. De senaste exempel är Bodens kommun och Nässjö kommun som bägge bedriver YH-utbildning för lokförare under år 2022 och 2023 med statligt stöd från MYH.
  - **Fördelar:** då äger Ånge kommun själva frågan och kontrollerar hela processen från ansökan till MYH till genomförande av utbildningarna för lokförare (eller andra bristyrken inom järnvägsbranschen)
  - **Nackdelar:** kräver resurser i form av kompetens för ansökan till MYH, anställning av utbildningsledning och lärarresurser m.m. samt affärsrisken för själva utbildningen

### 2. Samverkan med befintlig eller potentiell utbildningsanordnare för etablering inom kommunen

- Enligt kapitlet om förutsättningar ovan, pekar flera faktorer på att Ånge är lämplig ort för utbildning av främst lokförare, bland annat bristen på YH-utbildningar i norra Sverige som Järnvägscollege ser som ett problemområde man vill råda bot på, Ånges järnvägsinfrastruktur samt att flera tågoperatörer redan har Ånge som stationeringsort. Dessutom kräver en ansökan till MYH om yrkeshögskoleutbildning en samverkan med kommun eller region. Ånge kommun skulle därför med fördel kunna samverka med en utbildningsanordnare eller potentiell sådan att starta YH-utbildning i Ånge. Ånges kommuns bidrag i en sådan samverkan skulle vara att hjälpa till att hitta lämpliga lokaler för utbildningen, bostäder för lärare och studerande respektive uppvisa sitt aktiva stöd i utbildningsanordnarens ansökan till MYH.
  - **Fördelar:** Ånge kommun binder upp färre resurser och slipper affärsrisken jämfört med att själv vara utbildningsanordnare



- **Nackdelar:** kräver ett aktivt engagemang från Ånge kommun att för att hitta rätt samarbetspartner och övertyga denne om Ånges fördelar som utbildningsort. Ånge kommun äger i detta alternativ heller inte hela processen och har därmed mindre påverkan på den.
  - **Under arbetet med denna förstudie har en järnvägsoperatör visat intresse för att själva bli utbildningsanordnare och ser Ånge som en intressant ort att bedriva utbildning i. En kontakt med denna operatör rekommenderas om Ånge kommun vill undersöka samverkansspåret vidare.**
- Bristen på övningsanläggningar för järnvägsutbildningar, t.ex. för signalteknikerutbildningar, bantekniker, underhållstekniker etc. ger också möjligheter för Ånge kommun, via järnvägsinfrastrukturen inom kommunen, att få järnvägsutbildningar förlagda till kommunen. Här rekommenderas i första hand direktkontakt med företrädare för Trafikverkets Järnvägsskola eller med Trafikverkets externa kompetensförsörjningsområde.

### **3. Aktivt verka för att representera kommuner/regioner i Järnvägscollege styrgrupp**

- I projektrapporten för Järnvägscollege samt i beslutet om detsamma framgår att styrgruppen har öppna platser där styrgruppen har möjlighet att utse ytterligare representanter som de anser vara relevanta för arbetet och där någon representant för kommuner/regioner pekas ut som potentiell medlem
  - **Ånge kommun rekommenderas därför att aktivt söka kontakt med styrgruppsordföranden för Järnvägscollege och anmäla sitt intresse om representation i styrgruppen. Ånge som järnvägsort och dess geografiska placering borde vara intressant för Järnvägscollege. En sådan representation skulle ge Ånge kommun en unik inblick i Järnvägscolleges framdrift och även förstås möjligheter att delta i och påverka styrningen av det rådgivande organet.**

# Järnvägscollege

Del av Regeringsuppdrag Kompetensförsörjning  
inom järnvägsbranschen

2022-05-25

## SAMMANFATTNING

Trafikverket fick i regleringsbrevet i december 2019 ett regeringsuppdrag kring kompetensförsörjning i Järnvägsbranschen. Uppdraget var formulerat på följande sätt: Trafikverket ska redogöra för vilka åtgärder som myndigheten avser att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom Järnvägsbranschen.

Uppdraget skulle redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i mars 2021. Under 2020 genomfördes olika åtgärder i syfte att kartlägga de mest kritiska utmaningarna samt identifiera förbättringsåtgärder. I mars 2021 lämnades förslag på ett antal prioriterade åtgärder in till Regeringskansliet. Trafikverket har sedan dess samordnat och drivit ett antal av de prioriterade åtgärderna. Denna rapport avser åtgärdsområdet Branschskola/ Järnvägstekniskt kompetenscenter och utredningen att ta fram en modell för en branschskola inom järnvägsbranschen.

Järnvägsbranschen präglas av flertalet utmaningar rörande kompetensförsörjning. En del i arbetet har varit att förstå de bakomliggande utmaningarna och hur en branschskola kan bidra till att lösa dessa. Utmaningar som lyfts i dialoger med utbildningsanordnare och branschen har bland annat varit att det inte finns en aktör med ett övergripande ansvar för järnvägens kompetensförsörjning och att det saknas etablerade samverkansformer och systematik kring utbildningsfrågor. Det uppges leda till svårighet att förstå vilken hjälp det finns att få och var man ska vända sig för gemensam handling i utbildningsfrågor. Andra svårigheter som tagits upp är avsaknaden av nationellt likvärdigt innehåll, tydlighet i vilken kompetens och färdigheter de studerande förväntas få under utbildningen samt ett likvärdigt sätt att säkerställa kunskapen efter avslutade studier. Därtill är antalet utbildningsanordnare i dagsläget få med ojämn geografisk spridning. Kompetensförsörjning är en fråga som berör hela järnvägsbranschen, liksom bör arbetet med att ta fram en modell för Järnvägscollege utgå ifrån branschens gemensamma behov. Den föreslagna modellen är ett resultat av arbete genomfört av projektgruppen i nära dialog med de olika arbetsgrupperna med medlemmar från branschens olika parter, myndigheter, kommuner, regioner och utbildningsanordnare.

Det framtagna förslaget är en modell kallad "Järnvägscollege" vars syfte är att förbättra järnvägsbranschens kompetensförsörjning genom att knyta utbildningarna närmare branschen med högre och jämnare kvalitet som effekt. Järnvägscollege är alltså inte en skola eller utbildningsanordnare utan en samverkanspart. Järnvägscolleges mål är att bli en neutral mötesplats för järnvägsbranschen i utbildningsfrågor och ett kvalitetssäkringssystem för alla järnvägsyrken på yrkeshögskole- och gymnasienivå. Järnvägscollege är ett gemensamt ansvar och ambition mellan Trafikverket och järnvägsbranschen. Järnvägscollege kommer därför aldrig att kunna fatta några egna beslut som utbildningsanordnare eller som andra organisationer eller myndigheter måste följa. Järnvägscollege ska istället tillsammans med branschen etablera strukturer för systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning för att bedriva utbildning per utbildningsnivå. Det sker genom att säkerställa en effektiv samverkan mellan bransch, utbildningsanordnare, myndigheter och övriga intressenter i ett nätverk som främjar kvalitén på järnvägsutbildningar.

Järnvägscollege tillsammans med branschen ska ta fram kvalitetskriterier medan utbildningsanordnare ansluter sig till Järnvägscollege och ansvarar för utbildningsgenomförandet. Anslutna utbildningsanordnare ska leva upp till de kriterier som Järnvägscollege satt upp, men de tar även del av fördelarna av att vara en del av Järnvägscollege. Fördelar är bland annat att få kvalitetsstämpeln "Järnvägscollege" och vara en del av ett välkänt koncept mot studerande, kommuner, regioner och utbildningsmyndigheterna. Andra fördelar är att ta del av gemensamma material och samlad information kring vilka lagar och regler som gäller för utbildningar inom järnväg samt utbytet med nätverket engagerat i Järnvägscollege och dess påverkansarbete.

Initial prioritering kommer att vara yrken med fokus på infrastrukturen, men fler utbildningar kommer adderas över tid utifrån styrgruppens inriktning och branschens engagemang.

Järnvägscollege som organisation föreslås vara en del av Trafikverket i form av ett rådgivande organ. En placering hos Trafikverket medför att Järnvägscollege omfattas av alla de författningar (lagar, förordningar, föreskrifter) som i övrigt träffar en myndighet. Det kan medföra en annan administration, beslutsprocesser och fördelning av kostnader (upphandling) än om Järnvägscollege inte var en del av en myndighet.

Järnvägscolleges styrgrupp tar fram förslag till beslut enligt konsensusprincipen. För att ett förslag till beslut ska gå vidare till ett formellt beslut krävs att samtliga ledamöter i styrgruppen är överens om förslaget. Förslaget till beslut går sedan vidare till Trafikverket för formellt beslut, styrgruppen har med andra ord förslagsrätt. Styrgruppen ska utgöras av nyckelparter i branschen i form av Trafikverket, Trafikverksskolan och utvalda bransch-, arbetsgivar- och samverkansorganisationer samt forum (hädanefter kallat branschens samverkansorganisationer). Att Järnvägscollege är ett rådgivande organ möjliggör en skyndsam implementering och utökade möjligheter till stöd från Trafikverket. Trafikverket bekostar kanslipersonalen och bidrar med resurser "in kind". "In kind" är även den

resterande järnvägsbranschens bidrag till Järnvägsscollege. Definitionen av resurser in kind är att en part bidrar med personal, vars lön betalas av parten själv, som arbetar för Järnvägsscollege under ett antal dagar per år. In kind möjliggör för Järnvägsscollege att få tillgång till kompetens inom järnvägsbranschen samtidigt som parten i sig får möjlighet att påverka arbetet.

Då varje samverkansorganisation och dess medlemsföretag har olika förutsättningar för att engagera sig och samverkan är beroende av tillgänglig tid, resurser samt möjlighet ska det engagemanget ske enligt överenskommelse. Branschens samverkansorganisationer kommer teckna en avsiktsförklaring i samband med att de blir en samarbetspartner till Järnvägsscollege. Då tar samverkansorganisationen och dess medlemsföretag ett gemensamt ansvar att bidra med resurser "in kind". En avsiktsförklaring blir ett sätt att fördela ansvaret mer rättvist mellan medlemsföretag. Det möjliggör också enklare lösning av gemensamma åtaganden oavsett företagsuppköp, personalförändringar etcetera, vilket ses som viktigt då nyckelkompetens är uppknuten på få personer.

Det är visat att en bra samverkan mellan arbetsgivare och utbildare ger en positiv effekt på utbildningarnas innehåll och utformning. En sådan samverkan, där utbildare arbetar fram utbildningsinnehållet med hjälp av arbetsgivare, gör att kvaliteten på utbildningen ökar, branschens möjligheter att rekrytera kompetenta medarbetare ökar och utbildningen blir mer attraktiv för unga att söka sig till.

# 1 Innehållsförteckning

<b>1. Bakgrund</b>	<b>1</b>
1.1. Problembeskrivning	2
1.2. Annalkande utbildningsrevolution	3
1.3. Projektets arbets- och intressentgrupper	5
1.4. Projektets arbetsprocess	5
<b>2. Järnvägscollege</b>	<b>6</b>
2.1. Järnvägscolleges uppdrag	7
2.2. Järnvägscolleges avgränsningar	8
2.3. Organisatoriskt upplägg	10
2.4. Finansiering och bidrag in kind	13
2.5. Förväntningar på samarbetspartners	14
2.6. Järnvägscolleges relation till Trafikverket	15
2.7. Järnvägscollege och branschens samverkansorganisationer (bransch-, arbetsgivar- och samverkansorganisationer och forum)	16
2.8. Järnvägscollege och arbetsgivare	16
2.9. Järnvägscollege och facken	17
2.10. Järnvägscollege och utbildningsanordnare	18
2.11. Järnvägscollege och regioner och kommuner	22
2.12. Järnvägscollege och myndigheter	22
<b>3. Mer om Järnvägscolleges hemvist som rådgivande organ inom myndighet</b>	<b>24</b>
3.1. Järnvägscolleges hemvist på lång sikt	25
3.2. Bortvalda organisatoriska alternativ för Järnvägscollege	26
<b>4. Förslag till beslut</b>	<b>27</b>
4.1. Nästa steg	28
<b>5. Bilagor</b>	<b>29</b>
5.1. Sammanfattning utbildningsmodeller	29
5.2. Beslutande och rådgivande organ	32
5.3. Organisationsmodeller som ratats	33

# 1. BAKGRUND

Trafikverket fick i regleringsbrevet i december 2019 ett regeringsuppdrag för kompetensförsörjning i Järnvägsbranschen. Uppdraget var formulerat på följande sätt: Trafikverket ska redogöra för vilka åtgärder som myndigheten avser att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom Järnvägsbranschen. Uppdraget skulle redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 2 mars 2021. Under 2020 genomfördes olika åtgärder i syfte att i dialog och samverkan med järnvägsbranschen systematiskt kartlägga de mest kritiska utmaningarna inom kompetensförsörjningen på yrkeshögskole-, gymnasie- och yrkesvuxnivå (SeQF 3–5) samt identifiera åtgärder för hur kompetensförsörjningen skulle kunna förbättras för branschen. I mars 2021 lämnades ett förslag på ett antal prioriterade åtgärder in till Regeringskansliet. Trafikverket har sedan dess lett, samordnat och drivit ett antal av de prioriterade åtgärderna som Trafikverket kan lösa med branschen. Denna rapport avser åtgärdsområdet Branschskola/ Järnvägstekniskt kompetenscenter och den pågående utredningen att ta fram en modell för en branschskola inom järnvägsbranschen.

Flera rapporter visar att framtidens lärande bygger på en bra samverkan mellan arbetsgivare och utbildare<sup>1 2</sup>. Enligt rapporten *Kompetensutveckling för hållbar teknikomställning* av Flaggskeppsfabriken<sup>3</sup> ger en bra samverkan mellan arbetsgivare och utbildningsanordnare en positiv effekt på utbildningarnas innehåll och utformning. En sådan samverkan gör att kvaliteten på utbildningen ökar, möjligheten att rekrytera kompetenta medarbetare ökar och utbildningen blir mer attraktiv för unga att söka. För att möjliggöra kompetenshöjande insatser krävs det att utbildningsinnehållet uppdateras kontinuerligt och ofta med kort varsel vilket blir resurskrävande för arbetsgivarna. Därför är arbetsgivarnära utbildningar där utbildningsanordnare arbetar fram utbildningsinnehållet med hjälp av arbetsgivare en bra lösning som inte kräver lika mycket resurser för arbetsgivarna. Bra exempel på en sådan utformning som lyfts i rapporten av Flaggskeppsfabriken är collegeorganisationen Teknikcollege, vilket är ett koncept för att kvalitetssäkra teknikutbildning.

Under utredningen har olika utbildningsmodeller undersökts. Fokus har lagts på collegeorganisationer då collegemodellen var mest jämförbar med järnvägsbranschens behov, för mer information se avsnitt 5.1.2 *Collegemodellen*. Utöver de har även branschskolemodellen undersökts och uteslutits, se avsnitt 5.1.1 *Branschskolemodellen*. Slutligen undersöktes även hur andra branscher med höga krav på säkerhetsstyrning genomförde sin kompetensförsörjning; kärnkrafts- och pilotutbildningen. Kärnkraftsutbildningen var bara till mindre del jämförbar då de som utbildar sig inom branschen är avlönade under studietiden. Även pilotutbildningen var mindre jämförbar då de redan har ett tydligt regelverk över exakt hur utbildningarna och organisationen runt om ska gå till. Utöver det har pilotutbildningen även speciella omständigheter runt utbildningarnas finansiering. Dels har de en högre ersättning från Myndigheten för Yrkeshögskolan (MYH) genom ett speciellt bidrag som är definierat i MYH:s regleringsbrev, dels står flygbolagen för de dyraste delarna i utbildningen.

Det framtagna förslaget är en modell kallad *”Järnvägscollege”*. I denna rapport beskrivs Järnvägscolleges uppdrag, avgränsningar, organisatoriska upplägg, finansiering och samverkan med andra parter. Den föreslagna modellen är ett resultat av arbete genomfört av projektgruppen i nära dialog med de olika arbetsgrupperna vars medlemmar kommer från branschens parter, myndigheter, kommuner, regioner och utbildningsanordnare. Avstämningar har genomförts med relevanta myndigheter till exempel Transportstyrelsen, Skolverket och MYH. Då kompetensförsörjning är en fråga som berör hela järnvägsbranschen har tonvikt av arbetet varit att ta fram en modell utifrån gemensamma behov. Figur 1 visar olika framtida förbättringsområden för järnvägsutbildningar som kan uppnås genom Järnvägscollege.

---

<sup>1</sup> Flaggskeppsfabriken Digital, *Kompetensutveckling för hållbar teknikomställning*, 2021, <https://flaggskeppsfabriken.se/wp-content/uploads/2021/05/Flaggskeppsfabriken-Digital-slutrapport.pdf> (hämtad 2022-02-17)

<sup>2</sup> OECD, *Getting skills right: Sweden*, 2015 [https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary\\_9789264265479-2-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary_9789264265479-2-en#page1) (hämtad 2022-02-17)

<sup>3</sup> Flaggskeppsfabriken Digital, *Kompetensutveckling för hållbar teknikomställning*, 2021, <https://flaggskeppsfabriken.se/wp-content/uploads/2021/05/Flaggskeppsfabriken-Digital-slutrapport.pdf> (hämtad 2022-02-17)



Figur 1 Olika framtida förbättringsområden för järnvägsutbildningar genom Järnvägscollege

## 1.1. PROBLEMBESKRIVNING

I dagsläget präglas järnvägsbranschen av flertalet utmaningar rörande kompetensförsörjningen. En del i arbetet med att ta fram den föreslagna modellen för Järnvägscollege har varit att förstå de bakomliggande utmaningarna som finns samt hur ett Järnvägscollege kan bidra till att lösa dessa.

- **Saknas tilldelade roller/ansvar.** I dagsläget finns det ingen aktör som har det övergripande ansvaret för järnvägens kompetensförsörjning. Många i branschen anser/önskar att Trafikverket/Trafikverksskolan som myndighet har ett övergripande ansvar för kompetensförsörjningen. Regeringen har inte gett Trafikverket detta uppdrag och de har därmed inte tilldelade resurser till det.
- **Saknas etablerade samverkansformer.** I dialog med utbildningsanordnare och bransch lyfts flertalet gånger bristen på etablerade samverkansformer<sup>4</sup> och systematik kring utbildningsfrågor. Det uppges leda till svårighet att navigera vilken hjälp det finns att få och var man ska vända sig för gemensam handling i utbildningsfrågor.
- **Saknas nationellt likvärdigt innehåll eller krav på utbildning.** Det finns inga gemensamt framarbetade utbildningsplaner för järnvägsbranschen vilket gör det svårt att veta vad examinerade studenter ska ha för kompetens och färdigheter efter avslutad utbildning och vilken yrkesroll de kan ta. Därtill finns oklarheter om namn på utbildningar och yrkesroller.
- **Saknas gemensamma metoder att säkerställa kunskapen hos de studerande.** Det saknas idag enhetliga metoder och processer för att säkerställa vilka kunskaper de studerande faktiskt har efter avslutade studier. Exempelvis använder sig andra branscher av standardiserade teoretiska och praktiska prov i sina respektive yrkesämnen såsom yrkesprov.
- **Trafikverksskolans uppdrag.** En del i branschen har lyft att det finns en otydlighet gällande Trafikverksskolans uppdrag. Trafikverksskolan är en del av Trafikverket och är myndighetens utbildningsenhet. Trafikverket genom till exempel Trafikverksskolan är en garant för att lagar och regler följs i Trafikverkets övningsanläggningar. Trafikverksskolan är en resultatenhet vilket innebär att verksamheten ska drivas under bolagsliknande former på marknadsmässiga villkor.

<sup>4</sup> von Zweigbergk, Järnvägsutbildningar 2020 – Möjligheter och brister, 2020, <https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/bilaga-jarnvagsutbildningar-2020--mojligheter-och-brister.pdf> (hämtad 2022-02-17)

- **Utmanande att starta upp nya utbildningar.** När en utbildning ska startas så finns det enligt utbildningsanordnare i branschen oklarheter kring riktlinjer och krav på t ex övningsanläggningar, utbildare och läromedel.
- **Underdimensionerande och minskade utbildningsplatser – få övningsanläggningar.** Antalet utbildningsanordnare är i dagsläget få<sup>5</sup>, vilket leder till minskad kunskap om att utbildningarna/yrkena finns som i sin tur leder till att få söker utbildningsplatserna. Dessutom finns det för få övningsanläggningar vilket skapar svårigheter att öka antalet utbildningsplatser.
- **Få utbildningsanordnare med ojämn geografisk spridning.** De flesta YH-utbildningarna är centrerade till några få orter i södra Sverige. Undersökningar av MYH<sup>6</sup> och Produktivitetskommissionen<sup>7</sup> visar att en majoritet av alla YH- studerande väljer att bo kvar i sin egen region vilket försvårar kompetensförsörjningen i övriga Sverige.
- **Otydligt ansvar för tåg- och järnvägsutbildning.** Järnvägsbranschen har förändrats mycket de senaste årtiondena. Utbildningsfrågorna har fallit mellan stolarna i samband med att sektorsansvaret försvann. Branschen riskerar att förändras igen beroende på utfallet i den pågående utredningen om framtidens järnvägsunderhåll. Eventuella förändringar inom järnvägsbranschen kan påverka engagemang och ansvarsfördelning i den föreslagna modellen Järnvägscollege i framtiden.

## 1.2. ANNALKANDE UTBILDNINGSSREVOLUTION

### 1.2.1. Utredning kring Yrkeshögskolan

Yrkeshögskolan är i dag en etablerad utbildningsform som är central för kompetensförsörjningen i hela landet. För järnvägsbranschen är yrkeshögskoleutbildningarna helt centrala.

Regeringen har tillsatt en ny utredning<sup>8</sup> som bland annat ska:

- föreslå på vilka grunder en utbildningsinriktning inom yrkeshögskolan ska kunna ha längre varaktighet
- föreslå vilka utbildningsinriktningar som bör ingå i ett mer stadigvarande utbud

Det skulle innebära förbättrade förutsättningar för järnvägsutbildningar om kurserna kunde ingå i YH:s stadigvarande utbud, såväl ekonomiskt som attraktivitetsmässigt.

### 1.2.2. Omställningsavtalet

Svenskt Näringsliv, tjänstemannaorganisationen PTK och ett antal LO-förbund har fattat en principöverenskommelse om ett nytt huvudavtal på svensk arbetsmarknad som kommer att träda i kraft vid halvårsskiftet 2022<sup>9</sup>. Det är upp till varje enskilt LO-förbund att besluta om de som förbund, via LO, ansluter sig till huvudavtalet. Majoriteten av LO-förbunden har anslutit sig till detta. SEKO, som är ett relevant fack för Järnvägsbranschen, har vid tidpunkten för denna rapport valt att ställa sig utanför avtalet.

Överenskommelsen innehåller ett nytt offentligt omställningsstudiestöd samt ett nytt kompletterande stöd som betalas av arbetsgivarna. Syftet med stödet är att förbättra förutsättningarna för vuxna att finansiera studier som kan stärka deras framtida ställning på arbetsmarknaden och beakta arbetsmarknadens behov. Överenskommelsen förhandlas nu till lag genom diskussioner med riksdag och regering och tros vara fullt utbyggt till 2026. Den kommer då att omfatta uppskattningsvis 40 000 arbetstagare i utbildning årligen.

<sup>5</sup> von Zweigbergk, Järnvägsutbildningar 2020 – Möjligheter och brister, 2020, <https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/bilaga-jarvagsutbildningar-2020--mojligheter-och-brister.pdf> (hämtad 2022-02-17)

<sup>6</sup> Myndigheten för Yrkeshögskolan, Flyttmönster hos examinerade före och efter Ky-utbildning, 2011, <https://assets.myh.se/docs/publikationer/rapporter/analyser-av-utbildningar-och-studeranden-med-fokus-pa-flyttmonster-hos-examinerade-fore-och-efter-ky-utbildning.pdf> (hämtad 2022-02-17)

<sup>7</sup> Produktivitetskommissionen, Produktivitet och tillväxt i skånskt näringsliv: Fokus på Yrkeshögskolan, 2019, [https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/produktivitetstillvaxt\\_skane.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/produktivitetstillvaxt_skane.pdf) (hämtad 2022-02-17)

<sup>8</sup> Regeringskansliet, Regeringen tillsätter en utredning om framtidens yrkeshögskola, 2021, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/10/regeringen-tillsatter-en-utredning-om-framtidens-yrkeshogskola/> (hämtad 2022-02-17)

<sup>9</sup> Svenskt Näringsliv, Huvudavtal om trygghet, omställning och anställningsskydd, 2020, [https://www.svensknaringsliv.se/sakomraden/arbetsratt/huvudavtal-om-trygghet-omstallning-och-anstallningsskydd\\_1150942.html](https://www.svensknaringsliv.se/sakomraden/arbetsratt/huvudavtal-om-trygghet-omstallning-och-anstallningsskydd_1150942.html) (hämtad 2022-02-17)



Omställningsavtalet kan ge oanade möjligheter att förbättra kompetensförsörjningen för järnvägsbranschen. Personer får mycket förbättrade möjligheter att yrkesväxla till exempelvis järnvägsbranschen. I och med avtalet kommer det att skapas ett tryck underifrån att få vidareutbilda sig eller omskola sig. Personer som arbetat i flera år i besläktade yrken, inom till exempel industrin eller IT-sektorn, kan med rätt utbildning snabbt ställa om till något av järnvägens yrken. De branscher som har väl utvecklade utbildningspaket, som till exempel innehåller validering av redan erhållna kunskaper, kommer att ha ett stort försprång framför andra.

### 1.2.3. Validering

Validering är den process där en persons kunskaper och kompetens identifieras, värderas och dokumenteras på ett strukturerat och rättssäkert sätt, se Figur 2. I och med valideringen får den sökande möjligt tillträde till en viss utbildning eller tillgodoräknade av delar av utbildningen.

Att erbjuda validering, och att ta fram verktyg för hur en validering ska genomföras, ingår i de flesta av de branschskolor som projektet har studerat. En validering av relevant kunskap kan förkorta den studerandes utbildningstid. Det gör utbildningen mer attraktiv för individen och den totala kostnaden för samhället minskar. Validering kan genomföras på en yrkeshögskola, såsom Trafikverksskolan eller annan utbildningsanordnare.

Till exempel har Teknikcollege tagit fram ett system för validering som kallas "Industrieteknik Bas" och som består av ett antal moduler som personen valideras mot på gymnasial- och yrkesvuxnivå. Teknikcollege och andra college har fått bidrag för att skapa sina respektive valideringssystem av Skolverket och Europeiska Socialfonden.

I januari 2022 lämnade regeringen in en lagrådsremiss till Utbildningsdepartementet, "Validering för kompetensförsörjning och livslångt lärande" <sup>10</sup>. Förslaget är bland annat att införa en skyldighet för hemkommunen att se till att den som vill få sitt kunnande kartlagt inför utbildning eller prövning inom Komvux erbjuds en inledande kartläggning samt en skyldighet för huvudmannen för Komvux att se till att en studerande som behöver validering erbjuds det. Lagändringarna föreslås träda i kraft 1 januari 2023.

Förutsättningar för att utbildningsanordnare i samverkan med järnvägsbranschen skulle kunna validera de som vill in i branschen och möjligheten att erbjuda dem kortare kompletterande utbildning bör undersökas. Det är ett område där Järnvägscollege skulle kunna bidra till utveckling av system för validering inom järnvägsbranschen. Det skulle då bidra till att Järnvägsbranschen skulle kunna få tillgång till utbildade medarbetare snabbare och till lägre kostnad då utbildningstiden förkortas.



Figur 2 Järnvägscollege kommer arbeta för att skapa system för validering inom järnvägsbranschen

<sup>10</sup> Regeringskansliet, Validering för kompetensförsörjning och livslångt lärande, 2022, <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagratsremiss/2022/01/validering-for-kompetensforsorjning-och-livslangt-larande/> (hämtad 2022-02-17)

## 1.3. PROJEKTETS ARBETS- OCH INTRESSENTGRUPPER

Projektet har genomförts i samverkan med branschens olika parter, myndigheter, kommuner, regioner och utbildningsanordnare där samtliga bidragit med sina perspektiv och hjälpt till att utforma förslaget. Arbetet har letts genom ett antal arbets- och intressentgrupper med olika syfte:

- **Kärngruppen** består av branschens intressenter. Denna gruppering träffas veckovis och arbetar igenom olika frågeställningar och förslag
- **Samverkansgruppen** består av intressenter ifrån branschen, regioner, kommuner och utbildningsanordnare. Denna gruppering har under projektets designfas träffats vart tredje vecka med målet att vidareutveckla och validera kärngruppens arbete för att säkra en bredare förankring och fler perspektiv
- **Referensgruppen** består av parter som gett inspel i specifika frågeställningar som rör deras kompetensområde
- **Övriga intressenter** har likaså involverats löpande under projektet dels för att samla in fler perspektiv, dels för att få övergripande medhåll att projektet utvecklas i rätt riktning
- Inriktning och styrning har skett genom **projektets styrgrupp** som träffas var tredje vecka samt genom inriktning från **JBS styrelse** i specifika frågeställningar

## 1.4. PROJEKTETS ARBETSPROCESS

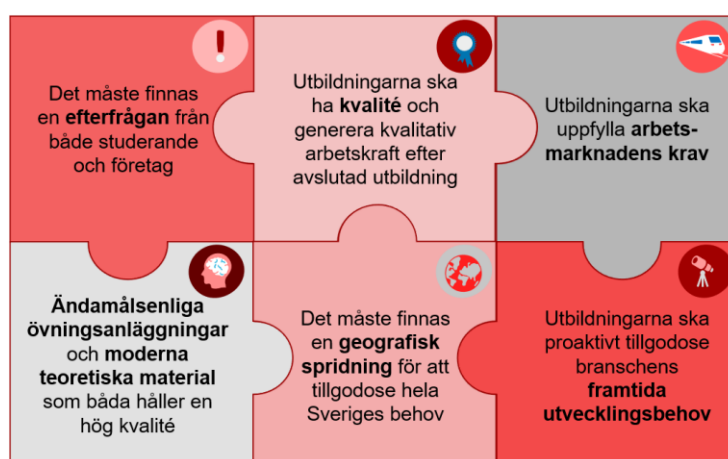
Projektet har arbetat igenom följande steg tillsammans med projektets grupperingar:

- **Utmaningar i kompetensförsörjning**, projektet har sammanställt en gemensam bild över de utmaningar som finns idag kopplat till kompetensförsörjning och vilka av dessa ett Järnvägscollege kan bidra med att lösa
- **Benchmark andra branschskolor och utbildningsmodeller**, projektet har genomfört en studie av hur andra branscher organiserar sin utbildning och vilka befintliga modeller det finns för utbildning i samarbete med branschen
- **Vision som vägledning i design**, projektet har tagit fram en gemensam syn på hur ett framtida läge ser ut att använda som ledstjärna i arbetet att ta fram föreslagen modell
- **Benchmark andra collegeorganisationer**, projektet har genomfört en studie av befintliga collegeorganisationer, deras upplägg, organisation och erbjudande till branschen. För mer information se bilaga 5.1 *Sammanfattning utbildningsmodeller*
- **Föreslagen modell**, projektet har tagit fram en modell för hur ett Järnvägscollege kan organiseras och finansieras, hur samverkan kan ske samt vad som ingår i dess uppdrag i enlighet med vision och identifierade utmaningar ett Järnvägscollege ska bidra till att lösa. Viktiga milstenar i arbetet har varit:
  - Definierat Järnvägscolleges uppdrag, avgränsningar och gränssnitt
  - Identifierat och fått inriktning på de organisatoriska vägvalen
  - Fått branschens inriktning kring involveringsgrad och bidrag i finansiering via JBS styrelse
  - Definierat Järnvägscolleges fokus att kvalitetssäkra utbildningar och inte genomföra utbildning
  - Tagit fram förslag på organisation och organisationsform
  - Validerat vad som är juridiskt möjligt att genomföra på kort och lång sikt
- **Förslag till beslut**, för att kunna realisera den föreslagna modellen "Järnvägscollege" behövs ett officiellt beslut av Trafikverket och/eller regeringen. Projektet har därför tagit fram denna rapport som underlag samt ett förslag till beslut

## 2. JÄRNVÄGSCOLLEGE

Det framtagna förslaget är en modell kallad "Järnvägscollege" vars syfte är att förbättra järnvägsbranschens kompetensförsörjning genom att knyta utbildningarna närmare branschen med högre och jämnare kvalitet som effekt. Järnvägscollege är inte en skola eller utbildningsanordnare utan en samverkanspart. Järnvägscolleges mål är att vara en neutral mötesplats för järnvägsbranschen i utbildningsfrågor och ett kvalitetssäkringssystem för alla järnvägsutbildningar på yrkeshögskole- och gymnasienivå. Det sker genom att Järnvägscollege dels skapar nya strukturer för systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning för att bedriva utbildning per utbildningsnivå, dels genom att säkerställa en effektiv samverkan mellan bransch, utbildningsanordnare, myndigheter och övriga intressenter i ett nätverk som främjar kvalitén på järnvägsutbildningar.

Järnvägscollege ska även verka för att modernisera och digitalisera järnvägsutbildningar. Det genom att bidra till innovation och nytänkande i områden såsom utbildningsgenomförande, ställa krav på rätt teknik i utbildningsinnehåll samt verka för utveckling av gemensamma digitala system för att flytta den tekniska kompetensen framåt. För att skapa moderna, högklassiga och kvalitetssäkrade utbildningar krävs det att flera olika faktorer uppfylls, se Figur 3 för visualisering.



Figur 3 För att skapa högklassiga järnvägsutbildningar måste alla pusselbitar falla på plats

Järnvägscollege är en gemensam angelägenhet för Trafikverket och övriga parter i järnvägsbranschen. Det arbete som genomförs för att etablera och utveckla Järnvägscollege ska ske i en anda av gemensamt ansvar för att på bästa sätt utveckla och förbättra branschens kompetensförsörjning, såväl kvalitativt som kvantitativt.

Branschen ska vara kravställare av innehåll och kvalitet på järnvägsutbildningar, medan utbildningsgenomförandet är de anslutna utbildningsanordnarnas ansvar. Utbildningsanordnare, som bedriver utbildningar inom järnvägsbranschen, kan ansluta sig till Järnvägscollege. Anslutna utbildningsanordnare ska leva upp till de kriterier som Järnvägscollege satt upp, men det finns även möjlighet att ta del av olika kvalitetshöjande aktiviteter som Järnvägscollege erbjuder.

Järnvägscollege ska arbeta med de frågor som branschen tillsammans vill vara med och utforma utanför det lagreglerade området, men även beakta frågor inom och förhålla sig till det lagreglerade området. Det lagreglerade området kan vara en del av exempelvis krav på olika yrkesroller eller utbildningsplaner. Järnvägscollege kan också uppmärksamma aktuell myndighet eller lagstiftaren på eventuella problem eller behov av förändringar med nuvarande författningar. De beslut som är författningsstyrda är fortsatt inom Trafikverkets ansvar och Järnvägscollege lyder under samma författningar.

Initialt kommer Järnvägscollege att prioritera yrken med fokus på infrastrukturen, men fler utbildningar kommer adderas över tid utifrån styrgruppens inriktning och branschens engagemang.

På kort sikt är fokus att etablera ovan beskrivna nätverk och strukturer för systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning. På längre sikt ska Järnvägscollege verka för att hitta lösningar till järnvägsbranschens systematiska problematik. Det kan exempelvis handla om att det finns för få utbildare med rätt kompetens eller att det är få

utbildningsanordnare med en ojämn geografisk spridning i landet. Sättet som Järnvägscollege kan påverka är exempelvis genom att beskriva branschens behov till Regeringskansliet.

Trafikverket är under 2022 i uppstarten av en ny utredning som ska besvara vissa frågeställningar kopplat till övningsanläggningar och tydliggöra vad som krävs för att branschen ska få tillgång till kvalitativa övningsanläggningar i rätt mängd. Frågeställningar som ska besvaras är bland annat; vad är undersöka branschens behov när det kommer till övningsanläggningar, var det finns övningsanläggningar idag och hur dem kan utvecklas, hur kapaciteten på Trafikverksskolans anläggning ser ut idag och hur den nyttjas, var behovet av fler övningsanläggningar finns i Sverige och om det finns möjligheter till ambulerande anläggningar. Utredningen inkluderar även de juridiska och finansiella aspekterna av övningsanläggningar. Järnvägscollege kan ställa sig bakom utredningen och använda utfallet som underlag i dialogerna med Regeringskansliet när det kommer till branschens behov av fler övningsanläggningar.

För att besvara problemformuleringarna i *1.1 Problembeskrivning* anses en etablering av den föreslagna modellen Järnvägscollege skapa de samverkansformer och ett systematiskt arbetssätt kring utbildningsfrågor för utbildningar på yrkeshögskole- och gymnasienivå som efterfrågats av järnvägsbranschen. När det kommer till det övergripande ansvaret för kompetensfrågor kommer Järnvägscollege inte att ta det ansvaret. Dock kommer den övergripande bilden rörande kompetensförsörjningen att skapas genom bildandet av Järnvägscollege. Järnvägscollege kommer att erbjuda samlad och tydlig information kring vilka lagar och regler som gäller för utbildningar inom Järnväg, samt ta fram kvalitetskriterier tillsammans med branschen. Det möjliggör en tydlig kommunikation mellan utbildningsanordnare och arbetsgivare över vilken kompetens de examinerade studerande förväntas besitta. Den tydliggjorda kravställningen kommer även att underlätta för nya utbildningsanordnare som vill starta utbildningar i järnvägsbranschen. Järnvägscollege kommer även att kunna stötta dem med viss kunskap och information. Järnvägscollege hoppas utöver ovan att även kunna prioritera arbetet med validering och examinationsmoment genom bidrag från externa parter, till exempel Europeiska socialfonden (ESF) och Tillväxtverket.

Distinktionen mellan Järnvägscolleges tidshorisonter, kort och lång sikt, är vid tillfället för denna rapport svår att bedöma. Pilotverksamheten kommer pågå i fyra år och därefter utvärderas efter mätbara mål som sätts vid början av pilotverksamheten. Utöver pilotverksamheten påverkar även den pågående utredningen om framtidens järnvägsunderhåll Järnvägscolleges tidshorisont beroende på vad utfallet blir, då det kan ha inverkan på både engagemang från branschen och ansvarsfördelning.

## 2.1. JÄRNVÄGSCOLLEGES UPPDRAG

Järnvägscolleges uppdrag är indelat i tre huvudområden; systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning, utbildningskvalité och innehåll samt långsiktig kompetensförsörjning. Nedan finns en övergripande beskrivning av de tre huvudområdenas innehåll där arbetet sker i enlighet med Järnvägscolleges grundsats att arbeta tillsammans med bransch och utbildningsanordnare.

### Systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning

- Tolka och tydliggöra anläggningsägarens och branschens krav för att bedriva utbildning per yrke (ex. krav på anläggning/utbildare/utbildningsmiljö)
- Systematiskt följa upp krav och kvalitetssäkra genomförandet av utbildningar
- Ta fram nationellt likvärdigt innehåll:
  - Kvalifikationskrav
  - Utbildningsplaner
  - Läromedel på grundnivå
  - Instruktionsmaterial
- Säkra nationellt likvärdiga namn på yrkestitlar och utbildningar
- Ge visst stöd till utbildningsanordnare som bedriver/ vill starta en utbildning (ex. information, kvalitetssäkring)

### Utbildningskvalité och innehåll

- Kvalitetsutveckling och utveckling av utbildares fortbildning samt handledarutbildning
- Systematiskt:
  - Säkerställa kvalité och verka för rätt dimensionering på kurser/ utbildningar

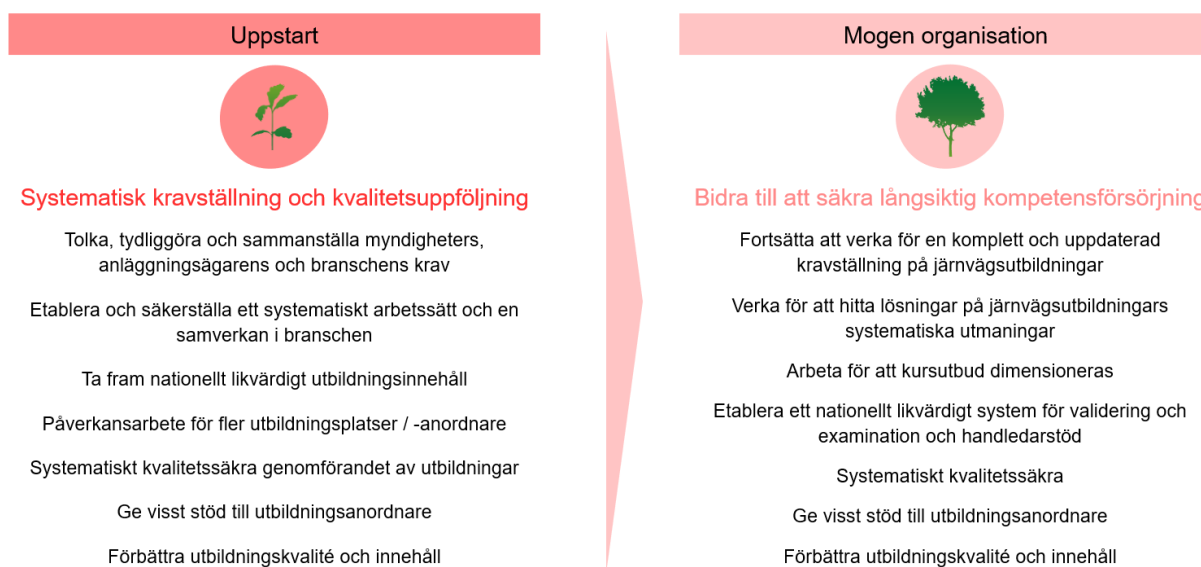
- Hantera skiftande utbildningsbehov genom att skapa nya kurser/ utbildningar eller uppdatera gamla

### Verkan för långsiktig kompetensförsörjning kopplat till utbildning

- Etablera och säkerställa att samverkan mellan bransch och utbildningssektor blir en grundförutsättning genom ett systematiskt arbetssätt
- Undersöka och etablera nationellt likvärdigt system för validering och examination
- Verka för att skapa lösningar som genererar fler utbildare och skapar incitament att bli utbildare
- Kontinuerligt söka lösningar på systembrister (på kort och lång sikt) inom ramen för uppdraget
- Bevaka utvecklingen inom branschen och utbildningsområdet
- Verka för att modernisera och digitalisera de anslutna utbildningarna i områden såsom utbildningsgenomförande, kravställa rätt teknik i utbildningsinnehåll samt verka för utveckling av gemensamma digitala system. Stötta utbildningsanordnarna i den tekniska utvecklingen
- Verka för nationella lösning(ar) som genererar fler övningsanläggningar och ökad tillgång till befintliga anläggningar. Det kan ske genom att Järnvägscollege ger en helhetsbild av branschens behov av fler övningsanläggningar till Regeringskansliet
- Verka för att höja attraktiviteten för de utbildningar som är kopplade till Järnvägscollege och bidra till arbetet med att höja järnvägsbranschens attraktivitet. Se nästa avsnitt, 2.2 *Järnvägscolleges avgränsningar*, för mer information

#### 2.1.1. Utveckling av Järnvägscolleges uppdrag över tid

Järnvägscolleges huvudsakliga uppdrag kommer att utvecklas allt eftersom organisationen blir mer etablerad. Järnvägscollege kommer starta med utvalda delar av uppdraget med huvudfokus på det första området "Systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning" och över tid bredda uppdraget för att täcka samtliga delar. På längre sikt när strukturerna är på plats skiftar fokus till att bidra i säkringen av den långsiktiga kompetensförsörjningen, se Figur 4.



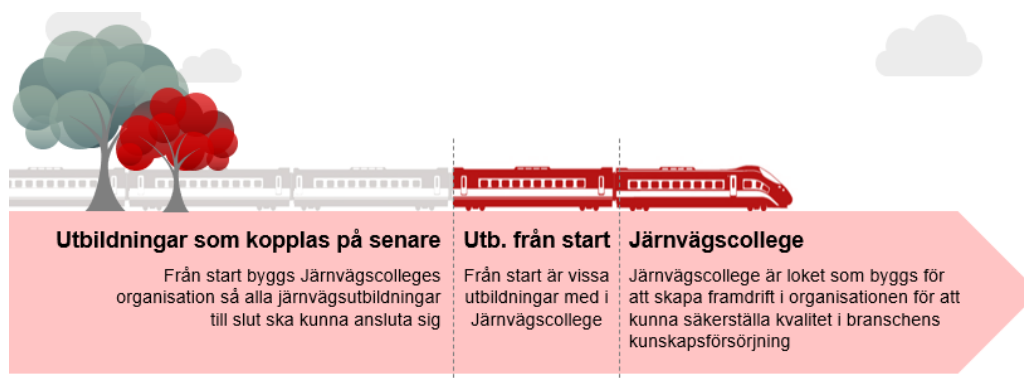
Figur 4 Utvecklingen av Järnvägscolleges huvudsakliga uppdrag över tid

## 2.2. JÄRNVÄGSCOLLEGES AVGRÄNSNINGAR

I arbetet med att ta fram den föreslagna modellen Järnvägscollege har följande avgränsningar gjorts:

- Järnvägscollege kommer inte att vara en utbildningsanordnare eller ha en fysisk skola. Järnvägscollege kommer inte ha någon direkt kontakt med studerande, det är utbildningsanordnarens ansvar

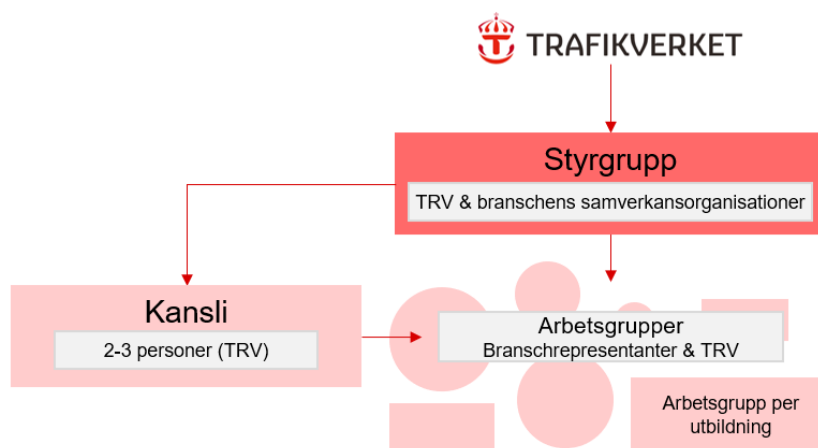
- Enbart utbildningar på yrkeshögskole- och gymnasienivå kan vara en del av Järnvägscollege, det vill säga inte utbildningar inom grundskola, högskola och universitet
- Initial prioritering är yrken med fokus på infrastrukturen, fler utbildningar kommer adderas över tid, se Figur 5. Järnvägscolleges styrgrupp tar fram förslag till beslut vilka järnvägsutbildningar och i vilken takt de läggs till
- Järnvägscolleges arbete med kriterier och kvalitetshöjande åtgärder kommer enbart att hantera frågor utanför det lagreglerade området. Järnvägscollege måste dock förhålla sig till det lagreglerade området. Exempelvis måste Järnvägscolleges framarbetade utbildningsplaner även ta i beaktande de lagreglerade krav som Trafikverket och Transportstyrelsen ställer. Tillsammans skapas en helhetsbild över både branschens behov och de lagreglerade kraven för utbildningsplanerna
- Järnvägscollege kommer inte att vara ansvarig för branschens analyser av kompetensförsörjningsbehov och motsvarande analyser. Järnvägscolleges olika förslag till beslut kommer att baseras på fakta och de analyser som kanslipersonalen har möjlighet att själva genomföra eller med hjälp av tillsatta arbetsgrupper. Järnvägscollege kommer dock inte ha en systematisk analysfunktion. Branschens bidrag av underlag över sina kompetensbehov blir således viktigt så att Järnvägscollege på ett bra sätt kan summera de behov som finns. Järnvägscollege kan även uppmärksamma behovet av specifika analyser.
- Järnvägscollege kommer inte att ansvara för att starta upp eller driva några övningsanläggningar. Dock kommer Järnvägscollege arbeta med att tydliggöra vilka krav som ska ställas på övningsanläggningar för olika typer av utbildningar inom Järnvägscollege. Dessutom kommer Järnvägscollege verka för att främja användningen och antalet övningsanläggningar enligt branschens önskemål. Det kan bland annat ske genom att Järnvägscollege ger en helhetsbild av branschens behov av fler övningsanläggningar till Regeringskansliet, dels genom att undersöka hur användningen av befintliga anläggningar kan maximeras
- Järnvägscollege kommer inte att ha något tillsynsansvar. För mer information om gränssnitten mellan Järnvägscollege och myndigheter se avsnitt 2.12 *Järnvägscollege och myndigheter*
- Järnvägscollege kommer inte att arbeta med branschens attraktivitet. Det kommer fortsatt att vara ett viktigt arbete för alla branschens aktörer där till exempel JBS är verksam. JBS Kompetensförsörjning har bland annat tagit fram ett gemensamt arbetsgivarerbjudande (EVP) för Järnvägsbranschen. Ett EVP ska besvara frågorna "vilka är vi som arbetsgivare?" och "vad erbjuder vi våra nuvarande och framtida anställda och vad förväntar vi oss av dem i gengäld?". I maj 2022 kom JBS styrelse överens om att JBS ska äga EVP och JBS kompetensförsörjning har fått i uppdrag att förvalta och tillgängliggöra budskapet i Järnvägsbranschens EVP. Till skillnad från JBS som har ett bredare branschfokus är Järnvägscolleges inriktning att informera om och bygga varumärket Järnvägscollege. Järnvägscolleges arbete kommer ta hänsyn till och genomföras i linje med andra initiativ rörande branschens attraktivitet såsom EVP.
- Järnvägscollege kommer initialt att arbeta med Trafikverket som enda infrastrukturförvaltare. Dialoger har genomförts med andra infrastrukturförvaltare och dessa ställer sig positiva till att inkluderas i Järnvägscolleges organisation allt eftersom
- Järnvägscollege kommer inte att köpa in och tillhandahålla teknisk utrustning (simulatorer, VR m.m.). Järnvägscollege ska dock verka för att modernisera och digitalisera järnvägsutbildningar genom att bidra till innovation och nytänkande i områden såsom utbildningsgenomförande, ställa krav på rätt teknik i utbildningsinnehåll samt verka för utveckling av gemensamma digitala system för att flytta den tekniska kompetensen framåt



Figur 5 Hur Järnvägscollege kommer att utvecklas över tid för att inkludera fler utbildningar

## 2.3. ORGANISATORISKT UPPLÄGG

Järnvägscollege kommer att arbeta på en nationell nivå och då bestå av styrgrupp, kansli, arbetsgrupper per utbildning samt de arbetsgrupper som styrgruppen beslutar tillsätta. Se Figur 6 för en visualisering av Järnvägscolleges organisatoriska struktur.



Figur 6 Järnvägscolleges organisatoriska struktur

### 2.3.1. Styrgruppen

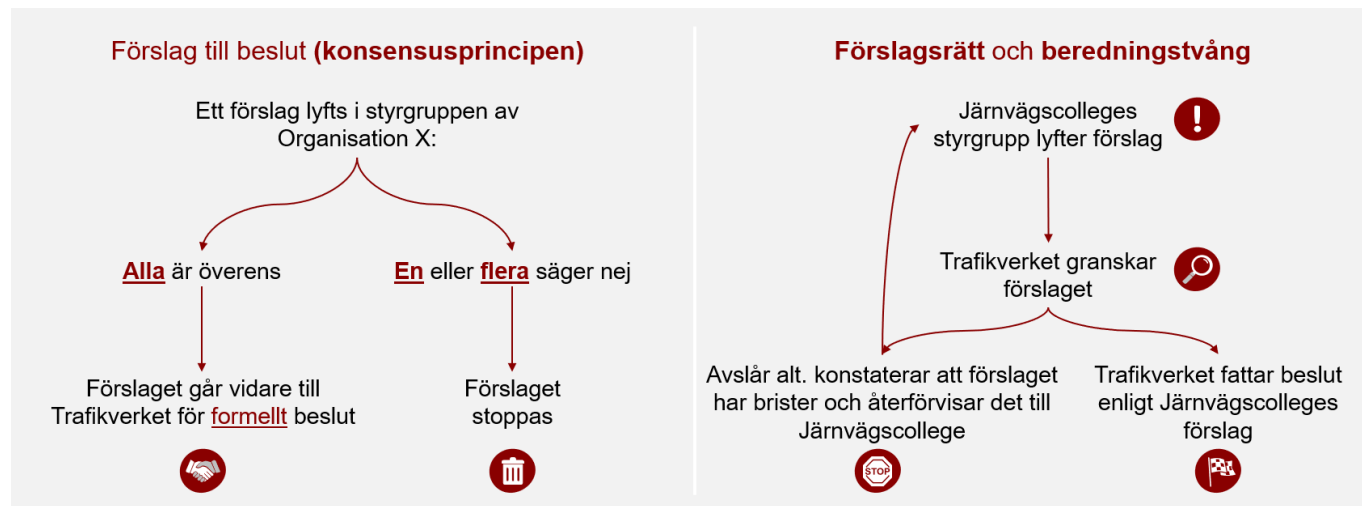
Styrgruppen kommer att vara sammansatt av representanter från Trafikverket, Trafikverksskolan och representanter från branschens samverkansorganisationer. Tillsammans ska de representera den kompetens som verksamheten behöver. Styrgruppen ska bestå av minst sju och högst nio ledamöter inklusive styrgruppens ordförande vilket kommer vara en representant från Trafikverket. Kanslichefen för Järnvägscollege kommer att vara adjungerad till styrgruppen såsom föredragande på mötena.

Branschens samverkansorganisationer kommer att välja om de vill utse en representant från den egna organisationen eller välja att låta en person från ett medlemsföretag representera organisationen. Styrgruppen kan välja in ytterligare två representanter för att ytterligare bredda sitt kompetensområde.

Styrgruppsledamöterna kommer formellt sett ha en rådgivande roll då Järnvägscolleges kommer vara ett rådgivande organ inom Trafikverket. Det gör att styrgruppen inte kommer ha någon formell bestämmanderätt utan kan enbart ta fram förslag som sedan Trafikverket som förvaltningsmyndighet formellt beslutar om. Styrgruppens arbetsätt kommer därför följa en tydlig process för att säkerställa att Trafikverket och andra inblandade parter står bakom de beslut som tas av Järnvägscollege. Styrgruppen tar fram förslag till beslut enligt konsensusprincipen. För att ett förslag ska gå vidare till ett formellt beslut krävs alltså att samtliga ledamöter i styrgruppen är överens om

förslaget. Förslaget till beslut går sedan vidare till Trafikverket för formellt beslut (Styrgruppen har med andra ord förslagsrätt).

Det formella beslutet kan tas på olika sätt där ett sätt skulle kunna vara att Trafikverkets representant, som även är styrgruppens ordförande, får mandat av Trafikverket (på delegation) att fatta det formella beslutet. Det andra alternativet är att beslutet formellt fattas i någon högre instans inom Trafikverket. Då har Trafikverket tre vägar att gå: Antingen kan de fatta beslut enligt styrgruppens förslag, avslå styrgruppens förslag eller konstatera att förslaget har brister (till exempel inte är tillräckligt berett) och att det därför återförvisas till Järnvägscollege för kompletteringar (beredningstväng). Efter kompletteringarna skickas det ändrade förslaget sedan tillbaka till Trafikverket där de återigen får ta ställning till huruvida förslaget är tillräckligt utrett för att kunna fatta ett formellt beslut. Järnvägscollege kommer inte att förändra Trafikverkets rätt att som myndighet fatta beslut inom kompetensförsörjningsområdet, men målsättningen är att gemensamt bereda sådana beslut med Järnvägscollege. För visualisering, se Figur 7.



Figur 7 Visualisering av konsensusprincipen, förslagsrätt och beredningstväng

Styrgruppen kommer att bereda beslut om verksamhetsplan, prioriteringar och övergripande ärenden rörande Järnvägscollege och dess verksamhet. Styrgruppens olika förslag till beslut kommer att baseras på fakta och analyser framtagna av kansliet eller tillsatta arbetsgrupper, men Järnvägscollege kommer inte att ha någon systematisk analysfunktion, se 2.2 Järnvägscolleges avgränsningar. Styrgruppen kan tillsätta arbetsgrupper med expertis från branschen för att ta fram underlag för vidare beslut inom Järnvägscollege, för mer information se avsnitt 2.3.3 Arbetsgrupper. Styrgruppen kommer säkra att det finns tillräckligt med resurser för att driva arbetet i de olika arbetsgrupperna.

Styrgruppen kommer att träffas fyra gånger per år. För de representanter som deltar i styrgruppen innebär det en arbetsinsats om sammanlagt cirka två veckors arbete per år, men framförallt att de tar ett ansvar för att leda Järnvägscollege framåt och att koppla ihop sin egen organisation med Järnvägscollege. Se avsnitt 2.4 Finansiering och bidrag in kind för mer information om beräkningen av tidsåtgång för att vara med i Järnvägscolleges styrgrupp.

### 2.3.2. Kansliet

Kansliet kommer att arbeta såväl operativt som strategiskt med fokus på att driva, leda och koordinera samarbetet mellan organisationens styrgrupp och arbetsgrupperna. Kansliets främsta arbetsuppgift kommer vara att projektleda Järnvägscolleges olika projekt. Exempel på projekt kan vara att bygga upp interna arbetsprocesser för Järnvägscollege och att starta upp och stödja arbetsgrupperna som ska titta på lösningar för branschens systematiska utmaningar. Kansliet kommer även att ansvara för helheten i Järnvägscolleges verksamhet, dels när Järnvägscollege byggs upp från grunden, dels när organisationen är etablerad. Kansliet kommer att förbereda inför styrgruppsmötena där de bland annat tar fram förslag till verksamhetsplan och andra beslut som sedan tas upp för dialog i styrgruppen. Annars kommer en viktig arbetsuppgift för kansliet vara att agera som en relationsbyggare, alltså att säkra kommunikation och samverkan mellan olika parter, privata som offentliga, inom både järnvägsbranschen och utbildningsväsendet. På så vis kommer kansliet även vara en katalysator mot andra myndigheter, såsom Skolverket och MYH, samt skapa rutiner och arbetssätt gentemot dem för att förenkla utbytet med utbildningsanordnarna. I



kansliets arbetsuppgifter kommer det även ingå att tillsammans med andra söka fonder och bidrag till Järnvägscolleges olika projekt och satsningar.

Kansliet kommer att bestå av 2–3 personal som är anställda av Trafikverket. Det innebär att de anställda har sin arbetsplats och chef på Trafikverket likaså har de samma rättigheter och skyldigheter som alla anställda inom Trafikverket. För att säkerställa den unika kompetens som hör till Trafikverket/Trafikverksskolans område ska kansliet ha möjlighet att anlita Trafikverket/ Trafikverksskolan inom ramen för den tredje tjänsten i kansliet. Det är utöver bidraget in kind som de båda parterna lägger på sitt deltagande i styrgruppen och i olika arbetsgrupper precis som alla andra parter. Huvudregeln ska fortsatt vara att Järnvägscollege med branschens gemensamma krafter löser gemensamma kompetensförsörjningsproblem med in kind tid i styrgrupp och arbetsgrupper.

### 2.3.3. Arbetsgrupper

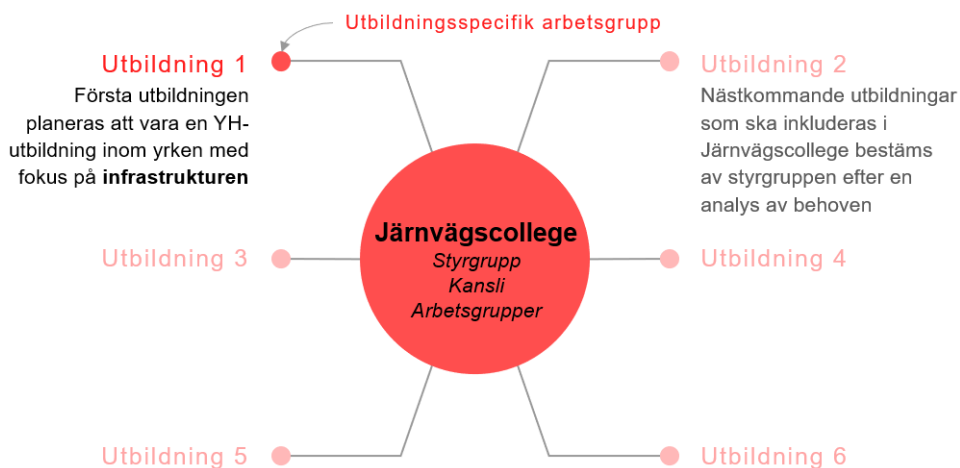
Arbetsgrupper kommer att tillsättas av styrgruppen. Arbetsgrupper kan tillsättas för de arbetsuppgifter där branschens kunskap och samsyn är särskilt viktig, samt för att branschen ska kunna påverka utifrån sina behov och önskemål så att behoven fångas mer än det som styrs i regelverk. Det kan även handla om att arbeta fram nya kriterier för anslutna utbildningar, jämställdhetsprojekt, granskningsgrupper och grupper för att gå igenom nya ansökningar.

Att delta i en arbetsgrupp kommer att vara frivilligt. Deltagare i en arbetsgrupp kan hämtas från de olika organisationerna som är representerade i styrgruppen, men det kan också vara andra representanter för arbetsgivare, fack- och arbetsgivareorganisationer, bransch- och samverkansorganisationer och forum samt regioner och kommuner. Det är styrgruppen som kommer att ansvara för att säkerställa att det finns tillräckligt med kompetens och resurser för att driva arbetet i de olika arbetsgrupperna. Parternas engagemang kommer att vara en grundsten för vilka arbetsgrupper som tillsätts och vilka arbetsgrupper som kommer att vara framgångsrika. Finns det ett behov och intresse att skapa en specifik arbetsgrupp ska det tydliggöras för kansliet eller direkt till styrgruppen. Att delta i arbetsgrupper kommer att vara ett sätt för branschen att bidra till Järnvägscollege in kind. Det är varje arbetsgrupp själv som bestämmer hur mycket arbete som ska läggas ned, och av vem. Det innebär att leveranserna från arbetsgrupperna kommer att påverkas av deltagande och engagemanget från Järnvägscolleges olika parter. Om det inte går att hitta deltagare till en arbetsgrupp så kommer arbetet inte att kunna genomföras.

### 2.3.4. Arbetsgrupp per utbildning

Järnvägscollege (inkl. styrgrupp, kansli och arbetsgrupper) kommer på kort sikt att arbeta med att sätta de övergripande kvalitetskriterierna, skapa processer och de grundläggande materialen som varje utbildning kommer använda sig av. De kommer även att säkra framdrift i Järnvägscolleges olika projekt och grupperingar. Därefter är målet att varje utbildningstyp ska ha en fast arbetsgrupp, där utbildningsanordnare och branschen samlas för att med gemensamma krafter ansvara för arbetet med den specifika utbildningen inom Järnvägscollege. Exempel på sådana arbetsgrupper per utbildning kan vara signaltekniker. Denna arbetsgrupp ska arbeta och ansvara för de utbildningsspecifika frågorna. Se Figur 8 för visualisering. De utbildningsspecifika arbetsgruppernas arbetsuppgifter kommer bland annat vara:

- Att sätta de utbildningsspecifika kraven och kvalitetskriterierna
- Att säkra att det utbildningsspecifika nätverket träffas kontinuerligt och genomförs på ett bra sätt
- Att kontinuerligt arbeta för att förbättra utbildningskvalité



Figur 8 Visualisering av de utbildningsspecifika arbetsgruppernas upplägg

## 2.4. FINANSIERING OCH BIDRAG IN KIND

Järnvägscollege kommer initialt att vara ett rådgivande organ inom Trafikverket och kommer då att få sin huvudsakliga finansiering från Trafikverket. Trafikverket kommer att bekosta Järnvägscolleges kanslipersonal. Resterande projekt utöver den vanliga verksamheten såsom ramverk för validering, utbildningsmaterial och handledarutbildningar kommer att finansieras genom ansökan om olika bidrag. Järnvägscollege ska söka bidrag från b.l.a. Europeiska socialfonden (ESF) och Tillväxtverket. De medel som Järnvägscollege skulle få från eventuella bidrag måste fortsatt följa upphandlingslagstiftningen om varor och tjänster ska köpas in till verksamheten (exempelvis inköp måste konkurrensutsättas).

Det första verksamhetsåret föreslås Järnvägscollege tilldelas en uppstartsbudget som bekostas av Trafikverket. Den finansieringen kommer att bekosta vissa delar i samband med Järnvägscolleges uppstart. Den budgeten föreslås användas för att skapa en digital profil och etablera Järnvägscolleges digitala kommunikationskanaler samt genomföra kommunikationsaktiviteter. En uppstartsbudget möjliggör att Järnvägscollege snabbare skapar värde för järnvägsbranschen.

Utöver de finansiella bidragen kommer även den resterande järnvägsbranschen att bidra med resurser "in kind". Definitionen av resurser in kind är att en part bidrar med personal, vars lön betalas av parten själv, som arbetar för Järnvägscollege under ett antal dagar per år. In kind möjliggör så att Järnvägscollege får tillgång till kompetens inom järnvägsbranschen samtidigt som parten i sig får möjlighet att påverka Järnvägscolleges arbete. Det är inte möjligt för andra organisationer (till exempel de organisationer som sitter i Järnvägscollege styrgrupp) att bidra med medel för kostnader för den löpande förvaltningen av Järnvägscollege. Deras bidrag blir tiden in kind.

De representanter som sitter med i styrgruppen kommer avsätta ca 1–2 veckor in kind för styrgruppsarbete (baserat på fyra möten per år och visst för- och efterarbete för varje möte). De representanter som sitter i styrgruppen kan också ta initiativ till att bilda arbetsgrupper, och kan då bidra med personal till dessa arbetsgrupper. Vilka, och hur många, arbetsgrupper parterna vill delta i och i vilken omfattning är upp till respektive part. Även de organisationer som inte sitter i styrgruppen är välkomna att delta i arbetsgrupper enligt samma system. Deltagare kan då hämtas från för övriga arbetsgivare, fack- och arbetsgivareorganisationer, bransch- och samverkansorganisationer och forum samt regioner och kommuner. Under Järnvägscollege första verksamhetsår kommer två arbetsgrupper att behöva tillsättas:

- Arbetsgrupp för att skapa Järnvägscolleges övergripande kriterier
- Arbetsgrupp för att skapa kriterier för signalteknikerutbildningar

Det första verksamhetsårets två arbetsgrupper förväntas innebära en arbetsinsats om tio arbetsmöten per arbetsgrupp. Sammantaget innebär det en arbetsinsats på två arbetsveckor per representant och arbetsgrupp.

Styrgruppen får utifrån arbetets framdrift och identifierade behov bedöma om en tredje arbetsgrupp bör startas redan år ett.

Järnvägscollege kommer inte att ge något finansiellt stöd till utbildningsanordnare, för etablering av nya övningsanläggningar, teknisk utveckling eller inköp av ny teknik samt finansiering av attraktivitetsarbete. Se avsnitt 2.2 *Järnvägscolleges avgränsningar* för en beskrivning av hur Järnvägscollege bidrar till en positiv förändring i dessa områden utan att bidra med finansiella medel.

## 2.5. FÖRVÄNTNINGAR PÅ SAMARBETSPARTNERS

Modellen för Järnvägscollege bygger på gemensamt engagemang där ett fungerande system för samarbete med alla branschens parter är av yttersta vikt. Då varje samarbetspart har olika förutsättningar för att engagera sig och samverka är beroende av tillgänglig tid, resurser samt möjlighet ska det engagemanget ske enligt överenskommelse. Branschens samverkansorganisationer föreslås bli den som tecknar en avsiktsförklaring i samband med att de och dess medlemsföretag blir en samarbetspartner till Järnvägscollege. Varje avsiktsförklaring är unik då dokumentet tydligt definierar vad varje samverkansorganisation och dess medlemsföretag förväntas bidra med inom Järnvägscollege. En gemensam avsiktsförklaring blir ett sätt för samverkansorganisationen och dess medlemsföretag att ta ett gemensamt ansvar att bidra med resurser "in kind" och fördela bidraget rättvist mellan medlemsföretagen. Det möjliggör också att det blir enklare att lösa gemensamma åtaganden oavsett företagsuppköp, personalförändringar och dylikt, vilket ses som viktigt då nyckelkompetens är uppknuten på få personer. Då det finns olika sätt att samverka på har avsiktsförklaringen två huvuddelar, definition av vad samarbetspartnerns bidrag är och vad samarbetspartnern tillsammans med Järnvägscollege åtar sig att göra:

Exempel på bidrag kan vara;

- Delta i arbetsgrupper eller styrgrupp
- Delta i handledarutbildning
- Bjuda in studerande till studiebesök eller hålla i föreläsningar
- Förse studerande med verklighetsbaserade övningar och problem att lösa
- Bidra med information om behov och tillgång av resurser inom olika yrken

Exempel på vad Järnvägscollege och samarbetspartnerna tillsammans åtar sig att göra kan vara:

- Bidra till att utveckla Järnvägscollege till branschens mötesplats för gemensamma utbildningsfrågor (ex. lyfta frågor kopplat till utbildning som är av intresse för hela branschen eller vara en aktiv del i nätverket)
- Informera om och vara en ambassadör för Järnvägscollege

Samtidigt som förväntningarna på varje samarbetspartner definieras genom avsiktsförklaringen finns det även en generell förväntan på järnvägsbranschen. Järnvägscolleges potentiella framgångar är direkt beroende av hur mycket järnvägsbranschen, som helhet, engagerar sig i frågorna. Om det finns engagemang och vilja från samarbetsparterna kommer deras insatser möjliggöra att arbetet i Järnvägscollege leder till kvalitetshöjande förändringar. Därför bör Järnvägscolleges styrgrupp anpassa Järnvägscolleges arbete och mål utefter hur mycket järnvägsbranschen kan delta i arbetet, se Figur 9. Då engagemanget inom Järnvägscollege anpassas utifrån samarbetspartens storlek och resurser kommer alla kunna vara med utifrån sina förutsättningar.



Figur 9 Sambandet mellan samarbetsparternas engagemang och Järnvägscolleges prestationer

Efter att Järnvägscolleges är etablerat finns det flera typer av intressanta samarbetspartners att undersöka. Först bör Järnvägscollege undersöka vilka andra liknande organisationer internationellt som ett samarbete kan initieras med. Förväntan är att både dra lärdomar av andra länders lösningar och samarbete för att driva utvecklingen framåt tillsammans. Exempel på internationella organisationer som kan involveras är nyinstiftade belgiska Infrabel Academy, med utbildningar för branschens olika yrken eller nederländska Railcenter, som skapats av järnvägsmyndigheten Prorail i samverkan med branschen. Utöver möjliga internationella samarbetspartners finns det även flera andra collegeorganisationer som har både gymnasie- och yrkeshögskolenivå. Dessa collegeorganisationer anses vara relevanta att ha erfarenhetsutbyte med och gemensamt utveckla konceptet college tvärs olika branscher.

## 2.6. JÄRNVÄGSCOLLEGES RELATION TILL TRAFIKVERKET

Järnvägscollege kommer bli en enhet inom central funktion HR hos Trafikverket (en del av förvaltningsmyndigheten Trafikverket). Järnvägscollege får ett tydligt gränssnitt mot Trafikverkets övriga verksamheter genom att det har ett Rådgivande organ; en styrgrupp för Järnvägscollege. Upplägget möjliggör en skyndsam implementering och ökade möjligheter till stöd av Trafikverket. För mer information se *Kapitel 3 Mer om Järnvägscolleges hemvist som rådgivande organ inom myndighet*.

Järnvägscolleges styrgrupp har en styrelseordförande från Trafikverket som utses av Trafikverkets styrelse. Denna person kan få beslutanderätt enligt Trafikverkets arbetsordning. Styrgruppen har även en representant från Trafikverksskolan, resterande ledamöter är från branschens samverkansorganisationer. För mer information om styrgruppens upplägg se avsnitt 2.3.1 *Styrgruppen*.

Utöver deltagare till Järnvägscolleges styrgrupp kommer Trafikverket att bidra med resurser och expertis. Samarbetet med Trafikverkets säkerhetsansvariga inom infrastrukturyrkena kommer vara särskilt viktigt i uppstarten av Järnvägscollege där deras arbetsbidrag krävs för att ta fram de kriterier som ska gälla för Järnvägscolleges initiala utbildningar.

Trafikverket kommer även att bekosta Järnvägscolleges kanslipersonal och lokalkostnader. Kanslipersonalen kommer att vara anställda under Trafikverket och har således samma rättigheter och skyldigheter som andra anställda inom Trafikverket.

Värt att notera är att en placering av Järnvägscollege hos Trafikverket medför att det också omfattas av alla de författningar (lagar, förordningar, föreskrifter) som i övrigt träffar en myndighet. Några exempel på detta är förvaltningslagen, offentlighet- och sekretesslagen (möjlighet för allmänheten att ta del av allmänna handlingar) och upphandlingslagstiftningen om varor och tjänster ska köpas in till verksamheten (inköp måste konkurrensutsättas). Det kan medföra en annan administration, beslutsprocesser och fördelning av kostnader (upphandling) än om Järnvägscollege inte var en del av en myndighet.

### 2.6.1. Järnvägscollege och Trafikverksskolan

Under arbetets gång har vikten av en branschskola som en neutral mötesplats lyfts fram. En etablering av Järnvägscollege under Trafikverksskolans paraply hade kunnat vara genomförbar med rätt förutsättningar. Det har dock lyfts upp som en risk av parter i järnvägsbranschen att etablera Järnvägscollege under Trafikverksskolans paraply då det skulle kunna bli en utmaning med den eftersträlvade neutraliteten. Dels då Trafikverksskolan är en utbildningsleverantör med resultatansvar vilket går i strid med Järnvägscolleges uppdrag att vara en neutral aktör som arbetar med att främja fler utbildningsanordnare med ökad geografisk spridning i landet. Dels då järnvägsbranschen måste involveras i verksamheten på ett mer strukturerat och transparent sätt.

Ett Järnvägscollege fristående från Trafikverksskolan möjliggör en tydlig roll gentemot bransch, Trafikverket och utbildningsanordnare, och ett särskilt ansvar att på ett transparent och inkluderande sätt verka för en ökad och jämn utbildningsstandard i hela branschen. Järnvägscollege möjliggör samverkan i frågor som rör alla parter med bibehållen integritet.

Trafikverksskolan är idag en etablerad utbildningsanordnare med välfungerande utbildningar, strukturer och nätverk. Trafikverksskolan har lång erfarenhet och därmed ett försprång i storlek och erfarenhet av att bedriva

järnvägsutbildning givet andra potentiella utbildningsanordnare i Järnvägscolleges nätverk. En lyckosam etablering av Järnvägscolleges tar hävstång från den erfarenhet och kunskap som finns i Trafikverksskolan, vilket innebär att det kommer krävas tid från Trafikverksskolan. För att möjliggöra att Järnvägscollege får viss tillgång till Trafikverksskolans kompetens kan det finnas en möjlighet att anlita personal från Trafikverksskolan inom ramen för den tredje tjänsten i kansliet. Den tiden kommer vara utöver den in kind tid som läggs på deltagande i styrgruppen och arbetsgrupper. Speciellt då Trafikverksskolan i dagsläget har flertalet utbildningstyper som är intressanta att införliva inom Järnvägscollege paraply.

Även om etableringen av Järnvägscollege kommer att driva tid för Trafikverksskolan så förväntas det på sikt medföra en positiv förändring. Trafikverksskolan får en tydligare roll som utbildningsanordnare i flera områden. Bland annat kommer Järnvägscollege på sikt att avlasta Trafikverksskolan genom att omhänderta den kontakt med andra utbildningsanordnare som ber om vägledning vid etablering samt andra frågor. På så vis får Trafikverksskolan även ett renodlat ansvar att bedriva utbildning. Järnvägscollege kommer utöver att vara en neutral plats för mötet mellan Trafikverket, bransch och utbildningsanordnare även leda branschens dialoger med myndigheter i utvalda utbildningsfrågor. Andra bidrag är att ta fram kvalitetsmål i samverkan med branschen och ta fram grundläggande utbildningsmaterial.

Utöver ovan nämnda områden skulle Trafikverksskolan till exempel även kunna utföra kompletterande spetsutbildningar för utbildningsanordnare som inte har möjlighet att utföra dem själva. På sikt är det möjligt att fler utbildningsanordnare i Järnvägscolleges nätverk kan erbjuda olika delar av den spetsutbildning som idag endast finns på Trafikverksskolan.

## 2.7. JÄRNVÄGSCOLLEGE OCH BRANSCHENS SAMVERKANSORGANISATIONER (BRANSCH-, ARBETSGIVAR- OCH SAMVERKANSORGANISATIONER OCH FORUM)

Projektet har dels haft representanter från branschen med i arbetet (i olika konstellationer), dels haft föredragningar för olika organisationers styrelser. De saker som särskilt lyfts har varit:

- Avvägningen mellan ekonomiskt ansvar och organisatoriskt ansvar
- Styrgruppsrepresentation
- Bidrag med personal In kind till verksamheten

Branschens samverkansorganisationer kommer ha en viktig roll i Järnvägscollege. Här finns en samlad kunskap om arbetsmarknadens behov och arbetsmarknadens utveckling och nya krav. Branschens samverkansorganisationer kommer representera sina delar av branschen, och sina medlemsföretag, i Järnvägscolleges styrgrupp. Branschens samverkansorganisationer kan välja att utse en representant från den egna organisationen eller välja att låta en person från ett medlemsföretag representera organisationen. De arbetsgrupper som styrgruppen tillsätter kan fyllas av experter från dessa samverkansorganisationer eller deras medlemmar. Hur många personer och hur stor deras insats kommer att vara årligen, genom in kind, är upp till varje part att besluta. För att läsa mer om styrgruppen och dess beslutsgång se avsnitt 2.3.1 *Styrgruppen*.

Branschens samverkansorganisationer kommer också ha en viktig roll att fylla när det gäller att sprida kunskap om behovet av praktikplatser (LIA och APL) och att det finns en positiv inställning kring att ge anställdas möjlighet att hoppa in som utbildare eller handledare. Slutligen har samverkansorganisationerna en viktig funktion i att återkoppla och utvärdera kvalitén på nyutexaminerade personer.

För förväntningar på dig som en av branschens samverkansorganisationer kan du läsa avsnitt 2.5 *Förväntningar på samarbetspartners*. För en förklaring av in kind kan du läsa avsnitt 2.4 *Finansiering och bidrag in kind*.

## 2.8. JÄRNVÄGSCOLLEGE OCH ARBETSGIVARE

Projektet har haft representanter från arbetsgivare med i arbetet (i olika konstellationer) men också haft dialog med olika arbetsgivare. De saker som särskilt lyfts med arbetsgivarna är:

- Avvägningen mellan ekonomiskt ansvar och organisatoriskt ansvar
- Styrgruppsrepresentation
- Bidrag med personal In kind till verksamheten

Arbetsgivarna kommer ha en viktig roll i Järnvägscollege. För att utbildningarna inom Järnvägscollege ska kunna hålla sin höga och uppdaterade nivå krävs det engagemang, samarbete och kunskapen om arbetsmarknadens behov av kompetens och resurser från arbetsgivarna. Genom att engagera sig i Järnvägscollege får arbetsgivare möjlighet att påverka järnvägsutbildningarna så att de motsvarar framtida behov av kompetens, se Figur 10. Branschen ska vara kravställare på järnvägsutbildning, medan utbildningsgenomförandet är de anslutna utbildningsanordnarnas ansvar. Arbetsgivarna får dessutom tillgång till ett värdefullt nätverk där bland annat andra arbetsgivare och utbildningsanordnare runt om i landet ingår.



Figur 10 Järnvägscolleges nytta för arbetsgivare

Arbetsgivare representeras indirekt i styrgruppen genom någon av branschens samverkansorganisationer, alternativt att de själva sitter med som representant för någon av branschens samverkansorganisationer.

Arbetsgivarnas expertis inom kompetensförsörjning kommer att vara en viktig källa till kunskap för Järnvägscollege. Ett sätt att bidra med denna kunskap är att engagera personal, in kind, i de arbetsgrupper som kommer att bildas. Det är viktigt att redan från början veta hur stort uppdrag parten tar på sig. För att försäkra tydlighet kring åtagandet ska ett avtal skrivas, en s.k. avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen skrivs mellan Järnvägscollege och branschens samverkansorganisationer och täcker bland annat vem som ska genomföra vilka arbetsuppgifter och hur lång tid det förväntas ta på årsbasis. Samverkansorganisationen och dess medlemmar tar då ett gemensamt ansvar för de In kind resurser som avses.

För mer information om avsiktsförklaringar och förväntningar på dig som arbetsgivare se avsnitt 2.5 *Förväntningar på samarbetspartners*. För en förklaring av in kind kan du läsa avsnitt 2.4 *Finansiering och bidrag in kind*.

## 2.9. JÄRNVÄGSCOLLEGE OCH FACKEN

Det finns flera fördelar med att ha ett nära samarbete med de berörda fackföreningarna inom arbetsgrupperna i Järnvägscollege. Fack och arbetsgivarorganisationer brukar historiskt inte ha olika syn när det gäller kompetensförsörjningsfrågor. Arbetsgivare och fack har en större styrka om de tillsammans ställer krav på politiska beslut. En annan fördel med att ha fackföreningarna i arbetsgrupperna är att de finns representerade med kanslier på många ställen i Sverige. Vid till exempel besök och examinationer ute hos utbildningsanordnare kan det vara en fördel att ha lokala representanter som redan finns på plats. Fackföreningarna har också, precis som bransch- och arbetsgivarorganisationer, en bred kompetens kring kompetensförsörjningsfrågor. Inom collegemodellerna Teknikcollege och Vård- och omsorgcollege är facket en av de tunga parterna inom respektive college där de alternerar mellan

fack och arbetsgivare som styrelseordförande. Fackrepresentanter förväntas engagera sig i de arbetsgrupper av relevans som bildas.

## 2.10. JÄRNVÄGSCOLLEGE OCH UTBILDNINGSANORDNARE

Järnvägscollege är ett gemensamt ansvar och ambition mellan Trafikverket och järnvägsbranschen. Järnvägscollege kommer därför aldrig att kunna fatta några egna beslut som utbildningsanordnare eller som andra organisationer eller myndigheter måste följa. Arbetet går istället ut på att branschen tillsammans tar fram kvalitetskriterier som ska leda till en förbättrad kompetensförsörjning inom branschen, genom till exempel tydligare utbildningsstruktur och kvalitetskrav. Förhoppningen är att så många utbildningsanordnare som möjligt kommer att ansluta sig till Järnvägscollege och därmed använda sig av de kriterier som Järnvägscollege satt upp.

Järnvägscollege ska vara en kvalitetsmärkning av en utbildning inom järnväg och organisera utbildningsanordnarna i ett nätverk. En utbildningsanordnare som är ansluten till Järnvägscollege ska ha branschen bakom sig och ger därmed sina studerande de bästa förutsättningarna för att få en bra utbildning och ett framtida jobb. För att bli en del av nätverket kommer utbildningsanordnaren att behöva uppfylla de kriterier som Järnvägscollege satt upp. Att Järnvägscollege har en dialog med utbildningsanordnaren om de kriterier som finns, och vad de betyder för den specifika utbildningsanordnaren, kommer bli ett första steg i kontakten dem emellan. Järnvägscollege ska också fungera som en lots för de utbildningsanordnare/kommuner/regioner som önskar starta en järnvägsutbildning, men som är osäkra på vilka krav som ställs eller vilka parter man ska ha kontakt med som utbildningsanordnare. Figur 11 visar en visualisering över fördelarna som utbildningsanordnarna får av att vara en del av Järnvägscollege.

Järnvägscollege kommer att sätta upp kvalitetskriterier med hjälp av experter från branschen. För att skapa en kvalitetssäkrad utbildning ska utbildningsanordnarna bland annat säkerställa att de följer dessa kriterier. Järnvägscolleges kriterier för gymnasieutbildning och yrkeshögskoleutbildningar kommer delvis att skilja sig då Myndigheten för Yrkeshögskolans verksamhet redan utgår från arbetsmarknadens behov.

Arbets sättet inom Järnvägscollege rörande utbildningarna kommer vara att varje utbildningstyp ska ha en fast arbetsgrupp, där utbildningsanordnare och branschen samlas för att med gemensamma krafter ansvara för arbetet med den specifika utbildningen inom Järnvägscollege. Ett exempel på en sådan arbetsgrupp per utbildning kan vara signaltekniker. Denna arbetsgrupp ska arbeta och ansvara för de utbildningsspecifika frågorna. De utbildningsspecifika arbetsgruppernas arbetsuppgifter kommer bland annat att vara:

- Sätta de utbildningsspecifika krav och kvalitetskriterierna
- Säkra att det utbildningsspecifika nätverket träffas kontinuerligt och genomförs på ett bra sätt
- Kontinuerligt arbeta för att förbättra utbildningskvalité



Figur 11 Fördelarna som utbildningsanordnarna får genom att vara en del av Järnvägscollege

## 2.10.1. Utbildningsanordnare inom Yrkeshögskolan

Myndigheten för Yrkeshögskolan (MYH) är den viktigaste utbildningsnivån för Järnvägsscollege. Här finns det största antalet studeranden och utbildningsanordnare. MYH har ett väl utvecklat samarbete med branscherna. Bland annat har de ett arbetsmarknadsråd som ska bistå med information inom yrkeshögskoleområdet. Arbetsmarknadsrådet är ett centralt organ med representanter för svensk arbetsmarknad. För utbildningar på yrkeshögskolenivå har MYH satt upp krav på att varje utbildning ska ha en ledningsgrupp där majoriteten i gruppen ska representera arbetslivet. För vissa branscher finns också nationella branschråd.

Utbildningsanordnare inom Yrkeshögskolan kommer kunna ansöka om att bli anslutna till Järnvägsscollege. Det betyder att de åtar sig att leva upp till de kriterier som Järnvägsscollege kommer ha satt upp som kvalitetskrav på utbildningarna.

MYH har också ansvar för att granska kvaliteten på de utbildningar som ligger inom deras ansvarsområde där de utgår från tolv kvalitetskriterier som tillsammans ska täcka in vad som anses vara en god utbildning. Samverkan mellan Järnvägsscollege och MYH kommer att utgå från MYH:s befintliga tolv kvalitetskriterier. Kvalitetskraven från MYH säkrar upp att utbildningsanordningarna uppfyller de krav som krävs för att genomföra en utbildning på YH-nivå. Syftet med Järnvägsscolleges kriterier är att komplettera MYH:s kriterier och då tillföra branschens samlade syn, från olika yrkesområden inom järnvägsbranschen. Kvalitetskriterierna är ett verktyg för Järnvägsscollege och utbildningsanordnare att arbeta målstyrt för att säkerställa att branschens syn och behov tydliggörs samt speglas i utbildningarna. Järnvägsscolleges kriterier ska således vara styrande i samverkan kring och arbetet med järnvägsutbildningar. För utbildningsanordnare inom yrkeshögskolan kommer en anslutning till Järnvägsscollege att vara en enklare process då de redan är bekanta med MYH:s kvalitetskriterier.

Järnvägsscolleges kvalitetskriterier kommer att handla om två olika typer där den första är generella kvalitetskriterier som belyser branschens övergripande behov och syn på utbildningarna. Därefter kommer det finnas utbildningsspecifika kvalitetskriterier som beskriver branschens specifika krav på kompetens kopplat till varje utbildning, till exempel signaltekniker och den signaltekniska kompetensen. De utbildningsspecifika kriterierna bestäms och underhålls av de fasta och utbildningsspecifika arbetsgrupperna som består av experter från branschen.

*Yrkeshögskoleutbildningarna har även egna ledningsgrupper per utbildning tillsammans med branschen. Järnvägsscollege kommer inte att vara operativt inblandade i utbildningarna på ledningsgruppsnivå utan kommer se till standarden för utbildningarna i branschen i stort och kompetensbehovet över tid. Att samla utbildningsanordnare med samma typ av utbildningar under Järnvägsscollege, som utbildningsspecifika arbetsgrupper, kommer säkra en gemensam utveckling av utbildningarna samt ett nätverk dem och branschen emellan. Att skapa en samverkan mellan olika yrkesrollutbildningar inom järnvägsbranschen kommer i sig vara ett sätt att skapa en förbättrad kvalitet. Såväl utbildare som studerande kommer då få en förbättrad förståelse av hur hela branschen fungerar (jämför till exempel fördelen med att tågklarare och lokförare får god kunskap om varandras profession). Järnvägsscolleges breda nätverk av både utbildningsanordnare och företag inom flera olika järnvägsyrken kommer att säkra kunskapsöverföring och branschförankrad utveckling av utbildningarna. Genom tillgången till nätverket kommer utbildningsanordnarna även att bli en del av helheten där utbildningarna och de studerande kommer närmare branschen i stort, inte enbart sitt område.*

### Återcertifiering

Fokus för yrkeshögskolorna, vars grund redan är samarbete med branschen, kommer bli ett återkommande kvalitetsarbete som sker tillsammans med Järnvägsscollege. En officiell återcertifiering kommer att ske med tre års intervall.

### Exempel på vad Järnvägsscollege kan bidra med till Yrkeshögskolan:

#### Kvalitetsstämpel

- En kvalitetsstämpel visavi studerande, kommuner, regioner och MYH. En utbildningsanordnare som är ansluten till Järnvägsscollege kommer ha branschen bakom sig.



## Påverkan

- Järnvägscollege kommer arbeta för att skapa fler utbildningsplatser, fler utbildningsanordnare på fler platser i landet och verka för ökad tillgång till fler övningsanläggningar spridda över Sverige. Det kan bland annat ske genom att Järnvägscollege ger en helhetsbild av branschens behov av fler övningsanläggningar till Regeringskansliet samt genom att undersöka hur användningen av befintliga anläggningar kan maximeras. De anslutna utbildningsanordnarna är en viktig part i strävan för en förbättrad kompetensförsörjning.

## Nätverk

- Återkommande träffar med utbildningsanordnare, arbetsgivare, myndigheter, kommuner och regioner. Här kommer det finnas möjligheter till att utbyta idéer och utöka sitt nätverk
- Vägleda utbildningsanordnare vid anordning av distansutbildningar till rätt partners i en ledningsgrupp
- Bidra med ett holistiskt perspektiv på järnvägsarbeten – vilka yrkesroller finns och vilka andra yrkesroller kommer de studerande att arbeta tillsammans med? Hur kan utbildningsanordnarna se till att de studerande i möjligaste mån också får kontakt med studerande inom andra yrkesområden i branschen?

## Välkänt koncept

- Collegemodellen är välkänd för många som arbetar med utbildningsfrågor inom kommuner, regioner och myndigheter. College är en kvalitetsstämpel och har blivit utnämnt till Best Practice av OECD<sup>11</sup>. För studerande som gått något yrkesprogram på gymnasiet är collegemodellen också ofta ett välkänt begrepp

## Gemensamt material

Anslutna utbildningsanordnaren kommer fortsatt att vara ansvariga för att ta fram utbildningsmaterial och LIA-platser samt att hitta kompetenta utbildare till skolan, men Järnvägscollege ska vara behjälpliga med:

- Handledarstöd till de som ska agera handledare på arbetsplatsen under LIA
- Digital momentförteckning som förenklar och förbättrar kontakten mellan handledare och lärare – vilka moment har den studerande gått igenom?
- Bistånd från branschen att skapa en grund till urvalsprov

## Lätt att göra rätt

- Samlad och tydlig information kring vilka lagar och regler som gäller för utbildningar inom Järnväg
- Kvalitetsrekommendationer kring LIA – till exempel hur stor del av LIA som är lämpligt att göra på plats respektive simulator och vilka maskiner och anläggningar som ska finnas till hands

## 2.10.2. Utbildningsanordnare inom gymnasieskolan/vuxenutbildningen

Gymnasieutbildningar/anordnare av yrkesvux kommer kunna ansöka om att bli anslutna till Järnvägscollege. Det betyder att de åtar sig att leva upp till de kriterier som Järnvägscollege har satt upp som kvalitetskrav på utbildningarna.

Gymnasieutbildningar faller under skollagen och gymnasieförordningen. Det innebär att de har sitt fokus på att alla barn och elever ska inhämta och utveckla kunskaper genom att utbildningsanordnaren främjar deras utveckling, lärande samt en livslång lust att lära.

Hur gymnasieskolan och yrkesvux ska kunna komma närmare arbetsmarknaden och de olika branscherna har varit en fråga för flera utredningar de senaste åren. Frågorna har både rört hur attraktiviteten för yrkesutbildningarna ska höjas och hur kunskapen om samt kvaliteten på utbildningen ska kunna förbättras. För de tolv yrkesprogrammen på gymnasiet finns nationella programråd som ett sätt att koppla ihop branschen och respektive utbildning.

Ett svar från flera branscher har varit skapandet av college-konceptet. Det innebär att branschen själva har gått samman för att säkra kvalitet och samverkan mellan skola och arbetsgivare. Gemensamt för de college-koncept som finns i Sverige idag är att de använder sig av kvalitetskriterier (som beslutats av branschen) för att ge

---

<sup>11</sup> OECD, *Getting skills right: Sweden, 2015* [https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary\\_9789264265479-2-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary_9789264265479-2-en#page1) (hämtad 2022-02-17)

gymnasieskolor och yrkesvuxanordnare en tydlig vägledning till en högkvalitativ utbildning, som förbättrar chansen för de studerande att få jobb inom området de är utbildade inom.

Det finns i dagsläget mycket få studerande på gymnasieskolan som läser kurser inom järnväg. Även inom yrkesvux är antalet studerande och utbildningsanordnare få.

Att ansluta sig till Järnvägscollege kommer vara en kvalitetsstämpel för både gymnasieutbildningar/yrkesvux. Certifieringsprocessen för gymnasieskolor kommer innebära ett förändrat arbetssätt som kommer vara närmre branschen. Utöver certifieringsprocessen kommer Järnvägscollege att använda sig av gemensamma arbetsprocesser, strukturer och verktyg för att förenkla utbildningsanordnarnas vardag.

Det första steget för en utbildningsanordnare i processen att bli en del av Järnvägscollege kommer vara att författa en ansökan. Det kommer vara en process som kan ta olika lång tid. För utbildningsanordnare inom gymnasieskolan/yrkesvux kan det innebära ett längre samarbete mellan utbildningsanordnare och Järnvägscollege för att säkerställa att de lever upp till de kriterier som Järnvägscollege ställer. Många utbildningsanordnare involverade i andra branschens college-koncept vittnar om att det är ansökanprocessen som egentligen är det väsentliga momentet i att vara med i collegearbetet. Det kommer vara under ansökningsprocessen som utbildningsanordnaren ska kunna visa upp att deras eget utbildningsupplägg uppfyller Järnvägscolleges kriterier, eller ge en beskrivning av hur de ska förbättra sitt upplägg så att de i framtiden kommer att kunna möta kraven.

## Återcertifiering

Återcertifiering kommer ske med återkommande intervall för att säkra att utbildningsanordnaren fortsatt möter Järnvägscolleges rådande kriterier.

För att skapa en långsiktig kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen kommer utbildningsanordnarna även att utvärderas och återkoppla till Järnvägscollege gällande förbättringspotential i kurs och utbildningsinnehåll. Utbildningsanordnarna ska aktivt delta i kvalitetssäkring och kontroller av den egna skolan och utvärdera kursinnehåll.

Utbildningsanordnarna kommer få stöd från kansliet och den utbildningsspecifika arbetsgruppen. Det kan exempelvis vara att bli inbjuden till Järnvägscolleges nätverk och forum för utbildningsanordnare emellan där även branschen kommer att vara med och diskutera utbildningsgemensamma frågor.

## Exempel på vad Järnvägscollege kan bidra med för stöd inom gymnasieskolan/vuxenutbildningen

### Kvalitetsstämpel

- En kvalitetsstämpel visavi studerande, föräldrar, kommuner, regioner och politiker. En utbildningsanordnare som är ansluten till Järnvägscollege kommer ha branschen bakom sig

### Påverkan

- Järnvägscollege kommer arbeta för att skapa fler utbildningsplatser, fler utbildningsanordnare på fler ställen i landet och verka för tillgång till fler övningsanläggningar spridda över Sverige. Det kan bland annat ske genom att Järnvägscollege ger en helhetsbild av branschens behov av fler övningsanläggningar till Regeringskansliet samt genom att undersöka hur befintliga anläggningars användning kan maximeras. De anslutna utbildningsanordnarna är en viktig part i strävan för en förbättrad kompetensförsörjning

### Nätverk

- Återkommande träffar med utbildningsanordnare, arbetsgivare, myndigheter, kommuner och regioner. Här kommer det finnas möjligheter till att utbyta idéer, utöka sitt nätverk och att höja sin egen kompetens inom järnvägsfrågor
- Ett förbättrat nätverk kommer göra att utbildningsanordnaren enklare kan hitta rätt väg in i branschen för att ordna studiebesök och besök i skolan av företag etcetera

### Välkänt koncept

- Collegemodellen är välkänd för många som arbetar med utbildningsfrågor inom kommuner, regioner och myndigheter. College är en kvalitetsstämpel och har blivit utnämnt till Best Practice av OECD<sup>12</sup>. På teknik- och industritekniska programmet studerar majoriteten av alla elever på en college-certifierad utbildning

### Gemensamt material

- Järnvägscollege kommer verka för att det ska finnas ett grundmaterial i vissa kursmoment. Anslutna utbildningsanordnaren är fortsatt ansvarig för att ta fram utbildningsmaterial, praktikplatser eller APL samt hitta kompetenta utbildare till skolan. Dock kan Järnvägscollege i det fall förutsättningarna tillåter vara behjälpliga med att ta fram ett utbildningsmaterial för grundläggande järnvägsutbildningar och utbildningsmaterial till handledare. Järnvägscollege kommer arbeta aktivt med att få fler arbetsgivare att ta emot praktikanter och att låta anställda hoppa in som utbildare eller handledare, men det yttersta ansvaret kommer ligga kvar på utbildningsanordnaren

### Lätt att göra rätt

- Samlad och tydlig information kring vilka lagar och regler som gäller för utbildningar inom Järnväg

## 2.11. JÄRNVÄGSCOLLEGE OCH REGIONER OCH KOMMUNER

Engagemang från kommuner och regioner är helt nödvändigt för att starta och bedriva utbildning inom järnvägsbranschen. Samverkan mellan kommuner, regioner och branschen är dessutom ett krav för utbildningar inom Yrkesvux. Vid ansökan om en yrkeshögskoleutbildning till MYH krävs också samverkan. För Järnvägscollege kommer samarbetet med regioner/kommuner dels att bestå i att ge dem vägledning kring vilka krav som ställs på utbildningsanordnaren kring anläggningar etc. Men det kan också vara en aktiv kontakt från Järnvägscollege sida för att uppmantra regioner/kommuner att engagera sig i etableringen av fler järnvägsutbildningar. Idag är utbildningarna ojämnt fördelade i Sverige, med en stor andel av utbildningarna i södra Sverige och ett mycket litet antal utbildningar norr om Stockholm. Det kommer att vara en viktig arbetsuppgift för Järnvägscollege att bygga ett intresse för att skapa fler utbildningar i mellersta och norra Sverige.

Om så önskas kan regioner/kommuner vara representerade i olika arbetsgrupper. I styrgruppen finns initialt tomma platser, som skulle kunna besättas av någon representant för kommuner/regioner.

## 2.12. JÄRNVÄGSCOLLEGE OCH MYNDIGHETER

Järnvägscollege kommer vara ett gemensamt ansvar och ambition mellan Trafikverket och järnvägsbranschen. Järnvägscollege kommer därför aldrig att kunna fatta några egna beslut som utbildningsanordnare eller andra organisationer eller myndigheter måste följa. Arbetet går istället ut på att branschen tillsammans tar fram kvalitetskriterier som ska leda till en förbättrad kompetensförsörjning inom branschen, genom till exempel tydligare utbildningsstruktur och kvalitetskrav. Förhoppningen är att så många utbildningsanordnare som möjligt kommer att ansluta sig till Järnvägscollege och därmed använder sig av de kriterier som Järnvägscollege satt upp.

Kopplingen mellan Järnvägscollege och Trafikverket och Trafikverksskolan har definierats i avsnitt 2.5 *Förväntningar på samarbetspartners* och avsnitt 2.6 *Järnvägscolleges relation till Trafikverket*.

Övriga myndigheter som Järnvägscollege kommer att ha samverkan med är:

- Regeringskansliet
- Myndigheten för Yrkehögskolan
- Skolinspektionen

---

<sup>12</sup> OECD, *Getting skills right: Sweden, 2015* [https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary\\_9789264265479-2-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary_9789264265479-2-en#page1) (hämtad 2022-02-17)

- Skolverket
- Transportstyrelsen

I Regeringskansliet så ligger frågorna om järnvägsutbildningar uppdelade på flera departement. Det är främst Utbildningsdepartementet och Infrastrukturdepartementet som ansvarar för att utbildningarna kommer till stånd, men även Arbetsmarknadsdepartementet, Finansdepartementet, Försvarsdepartementet, Miljödepartementet och Näringsdepartementet är berörda av frågorna. Att järnvägens kompetensförsörjningsfrågor ligger så uppdelade ställer stora krav på branschen när det gäller dialogen med politiker och tjänstemän. Stora satsningar på järnvägsinfrastruktur, som till exempel utgår från miljökrav, arbetsmarknadspolitik eller regionalpolitik, får alla implikationer på behovet av kompetensförsörjning.

Järnvägscollege kan till Regeringskansliet bistå med att ge en helhetsbild av branschens kompetensförsörjningsbehov, inte minst utifrån övriga politiska beslut som fattas. Det kan handla om ett ökat antal utbildningsplatser, en höjd ersättningsnivå till utbildningsanordnarna inom MYH för järnvägsutbildningar men också om att få till fler övningsanläggningar i Sverige. En ökad geografisk spridning av utbildningarna är också en viktig uppgift.

Järnvägscollege kommer att ha en nära samverkan med utbildningsmyndigheterna MYH, Skolverket och Skolinspektionen. Frågor om vilka programfördjupningskurser som ges, dess kursinnehåll och behörighetskrav och frågor runt Yrkesvux är exempel på frågor där Järnvägscollege kan vara en relevant samarbetspartner till Skolverket. Skolinspektionen har i dagsläget problem vid inspektion av yrkeskurser då de inte har personal med fördjupad kunskap om vilken maskinpark/anläggning som krävs för att eleven ska få en fullgod utbildning inom olika områden. Här skulle Järnvägscollege kunna bidra med kunskap och även säkerställa att de krav som ställs motsvarar arbetsmarknadens krav på eleverna efter genomförd utbildning.

Yrkeshögskolan är den idag viktigaste utbildningsnivån för Järnvägscollege. Här finns det största antalet studeranden och flest antalet utbildningsanordnare. Myndigheten för yrkeshögskolan har ett väl utvecklat samarbete med branscherna. Bland annat har MYH ett arbetsmarknadsråd som skulle kunna bistå med information inom yrkeshögskoleområdet. Arbetsmarknadsrådet är ett centralt organ med representanter för svensk arbetsmarknad. På utbildningsnivå har Myndigheten för Yrkeshögskolan satt upp krav på att varje utbildning ska ha en ledningsgrupp där majoriteten i gruppen ska representera arbetslivet.

Myndigheten har också ansvar för att granska kvaliteten på de utbildningar som ligger inom deras ansvarsområde. MYH utgår från tolv kvalitetskriterier som tillsammans ska täcka in vad de anser vara en god utbildning (de tittar dock inte på den unika kompetensen inom respektive utbildning till exempel signalteknik).

Samverkan mellan Järnvägscollege och MYH kommer att utgå från MYH:s tolv kvalitetskriterier som redan finns. Kvalitetskraven från MYH säkrar upp att utbildningsanordningarna uppfyller de krav som krävs för att genomföra en utbildning på YH-nivå. Syftet med Järnvägscolleges kriterier är att komplettera MYH:s kriterier och då tillföra branschens samlade syn, från olika yrkesområden inom järnvägsbranschen, på frågor som till exempel rör LIA och önskad kompetens. Det kan handla om hur lång tid av LIA som faktiskt ska ske på plats och hur mycket som kan ske i en simulator, vilken maskinpark och anläggning som de studerande ska få tillgång till samt hur utbildningsanordnare kan se till att de studerande i möjligaste mån också får kontakt med studerande inom andra yrkesområden inom branschen.

Då Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet inom järnvägsbranschen är även de en given myndighetskontakt. Järnvägscollege uppdrag kommer innefatta att förenkla för de utbildningsanordnare som vill börja ge utbildningar inom järnvägsområdet. En del av den information, om krav och riktlinjer, som en ny utbildningsanordnare behöver känna till kommer från Transportstyrelsen. Denna information, tillsammans med information från Trafikverket, kommer Järnvägscollege att föra ut till berörda utbildningsanordnare. Målet är att det ska bli ännu lättare att göra rätt när man startar en järnvägsutbildning, och att det på så sätt kommer att startas fler utbildningar.

### 3. MER OM JÄRNVÄGSCOLLEGES HEMVIST SOM RÅDGIVANDE ORGAN INOM MYNDIGHET

Särskilda organ är vanligt förekommande i myndigheter och har blivit fler de senaste åren. De delas vanligtvis in i kategorin rådgivande eller beslutande organ. Enligt Statskontorets rapport<sup>13</sup> finns det 2021, 101 beslutande organ och 63 rådgivande organ, varav det totalt blivit åtta fler sedan år 2013. Över 50 myndigheter har minst ett beslutsorgan och över 40 myndigheter har minst ett rådgivande organ, se Figur 12.

Det finns inga bestämmelser om särskilda organ i myndighetsförordningen utan de regleras oftast i myndighetens instruktion. I instruktionen anges det att organet ska finnas, om det är beslutande eller rådgivande samt uppgifter och ansvar. Vanliga beteckningar på de särskilda organen är delegation, nämnd, enhet, råd eller kommitté. I instruktionen regleras vanligtvis även antalet ledamöter och hur de ska utses. I normalfallet utser regeringen ledamöterna, i andra fall utses ledamöterna av myndighetens styrelse eller chef. I de flesta fall är myndighetens chef eller någon annan med, ofta som ordförande.

**Beslutsfattande organ** inrättas ofta vid ett väl avgränsat ansvarsområde som kräver ett kollektivt beslutsfattande och särskild kompetens. Uppgifterna för beslutsfattande organ är oftast reglerade i lag. Bland de särskilda beslutsorgan som finns ansvarar en tredjedel för beslut som rör enskilda medborgare eller om tillståndsgivning till arbetsgivare eller enskilda och en tiondel för handläggning av frågor om statligt stöd. En stor del av beslutsorganen går inte att klassificera utifrån en enskild funktion eller uppgift. Det kan både ta fram riktlinjer, främja en viss verksamhet och fatta beslut i enskilda fall.

**Rådgivande organ** inrättas ofta där råd, riktlinjer och förslag i ett visst avgränsat ämne behövs av ett samråds- eller expertorgan. Särskilda rådgivande organ besitter ofta någon typ av expertkunskap. Exempelvis är vissa av de rådgivande organen vetenskapliga råd och vissa bidrar med råd eller tolkningar av författningsfrågor. De rådgivande organen är till stor utsträckning instruktionsreglerade i myndigheternas instruktion, medan vissa utses av myndighetens ledning. De särskilda rådgivande organen har inget delegerat beslutsmandat i sin instruktion och har ingen författning att fatta beslut utifrån. De är rådgivande till myndigheten som har det slutgiltiga beslutsmandatet.



Figur 12 Beskrivning av särskilda organ inom myndigheter

Den stora skillnaden mellan ett rådgivande och ett beslutande organ är att ett beslutande organs uppgifter oftast är reglerade i lag och beslutsfattandet görs på offentligrättsliga principer, medan de rådgivande organen inte har något delegerat beslutsmandat i sin instruktion och har varken lag eller förordning att fatta beslut utifrån. I bilaga 5.2 *Beslutande och rådgivande organ* finns tre exempel på beslutsfattande och rådgivande organ inom utbildning och kompetensförsörjning.

<sup>13</sup> Statskontoret, Statsförvaltningen i korthet, 2021, <https://www.statskontoret.se/siteassets/rapporter-pdf/2021/statsforvaltningen-i-korthet--webb.pdf> (hämtad 2022-02-17)

Järnvägscollege blir en enhet inom central funktion HR hos Trafikverket (en del av förvaltningsmyndigheten Trafikverket). Järnvägscollege får ett tydligt gränssnitt mot Trafikverkets övriga verksamheter genom att det har ett Rådgivande organ; en styrgrupp för Järnvägscollege.

Den rättsverkan och beslutskapacitet som är given utifrån Trafikverkets regelverk kommer inte föras över till ett Järnvägscollege, det kommer inte skapas någon ny beslutskapacitet. Styrgruppen tar fram förslag till beslut utifrån konsensus och aktivt deltagande av parterna. Styrkan ligger i att frågorna gemensamt har arbetats igenom och tar fram förslag till beslut enligt konsensusprincipen. För att ett förslag ska gå vidare till ett formellt beslut krävs att samtliga ledamöter i styrgruppen är överens om förslaget. Förslaget till beslut går sedan vidare till Trafikverket för formellt beslut (Styrgruppen har med andra ord förslagsrätt).

Det formella beslutet kan tas på olika sätt där ett sätt skulle kunna vara att Trafikverkets representant, som även är styrgruppens ordförande, får mandat av Trafikverket (på delegation) att fatta det formella beslutet. Det andra alternativet är att beslutet formellt fattas i någon högre instans inom Trafikverket. Då har Trafikverket tre vägar att gå: Antingen kan de att fatta beslut enligt styrgruppens förslag, avslå beslutet eller att konstatera att förslaget har brister (till exempel inte är tillräckligt berett) och att det därför återförvisas till Järnvägscollege för kompletteringar (beredningstvång). Efter kompletteringarna skickas det ändrade förslaget sedan tillbaka till Trafikverket där de återigen får ta ställning till huruvida förslaget är tillräckligt utrett för att kunna fatta ett formellt beslut. Järnvägscollege förändrar inte Trafikverkets rätt som myndighet att fatta beslut inom kompetensförsörjningsområdet, men målsättningen är att gemensamt bereda sådana beslut med Järnvägscollege.

Placeringen som ett rådgivande organ möjliggör ett aktivt deltagande av samtliga parter i Järnvägscollege, även om den organisatoriska tillhörigheten är Trafikverket.

Värt att notera är att en placering av Järnvägscollege hos Trafikverket medför att det också omfattas av alla de författningar (lagar, förordningar, föreskrifter) som i övrigt träffar en myndighet. Några exempel på detta är offentlighet- och sekretesslagen (möjlighet för allmänheten att ta del av allmänna handlingar) och upphandlingslagstiftningen om varor och tjänster ska köpas in till verksamheten (inköp måste konkurrensutsättas). Det kan medföra mer administration, längre beslutsprocesser och fördelning av kostnader (upphandling) än om Järnvägscollege inte var en del av en myndighet.

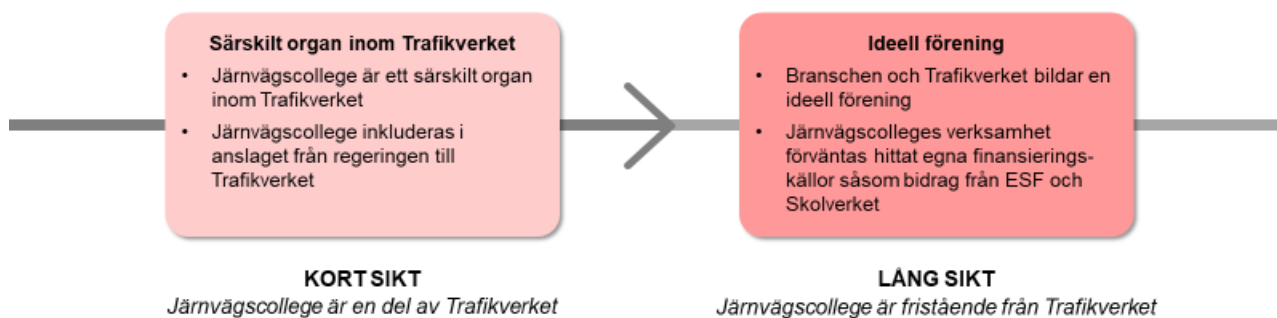
### 3.1. JÄRNVÄGSCOLLEGES HEMVIST PÅ LÅNG SIKT

I ett första skede, beskrivet ovan, är förslaget att Järnvägscollege ska vara en del av Trafikverket i form av ett rådgivande organ. Upplägget möjliggör neutralitet, en skyndsam implementering och utökade möjligheter till stöd från Trafikverket under tiden som Järnvägscolleges bygger upp strukturer och arbetssätt.

Förslaget är att på längre sikt, när strukturer och tillräcklig mognadsgrad uppnåtts, omvandla Järnvägscollege till en ideell förening, se Figur 13. I en ideell förening uppnås en ökad form av samägarskap då Trafikverket och branschen har delat ägarskap. Då de offentlighetsrättsliga regelverken inte gäller för en ideell förening finns inte samma möjlighet till insyn och uppföljning. Beslutet att omvandla Järnvägscollege till en ideell förening måste fattas av Trafikverket och branschen gemensamt. Dock kräver en sådan "avknoppning" ett regeringsbeslut.

Trafikverket kan ingå i en framtida ideell förening för Järnvägscollege efter medgivande från regeringen. Trafikverket kan betala medlemsavgift utan särskilt medgivande om det 1) ej rör sig om väsentliga belopp 2) inte tillkommer krav på ytterligare bidrag. Om det rör sig om större kapitaltillskott till en ideell förening måste regeringen ge medgivande. För att Trafikverket ska kunna ha finansiella förpliktelser som sträcker sig över längre tid än ett år krävs tillåtelse från riksdagen. Samägarskapet av Järnvägscollege innebär att båda parterna förväntas bidra till organisationens finansiering. Organisationsformen ideell förening öppnar dock upp för enklare finansieringsmöjligheter och möjlighet att hitta egna inkomstkällor.

Järnvägscolleges tidshorisont är vid tillfället för denna rapport svår att bedöma och således är det svårt att definiera när en ovan beskriven avknoppning kan ske. Pilotverksamheten kommer pågå i fyra år och därefter utvärderas efter mätbara mål som sätts vid början av pilotverksamheten. Utöver pilotverksamheten kan även den pågående utredningen om framtidens järnvägsunderhåll påverka tidshorisonten beroende på vad utfallet blir, då det kan ha inverkan på både engagemang från branschen och ansvarsfördelning.



Figur 13 På kort sikt anses den lämpligaste placeringen vara ett rådgivande organ inom Trafikverket, långsiktigt är förslaget en ideell förening ägd av Trafikverket och branschen

## 3.2. BORTVALDA ORGANISATORISKA ALTERNATIV FÖR JÄRNVÄGSCOLLEGE

Under arbetets gång har många olika organisatoriska alternativ undersökts. Att Järnvägscollege skulle vara ett eget aktiebolag, en ideell förening alternativt en del av ett redan existerande college är alternativ som presenteras i bilaga 5.3 *Organisationsmodeller som ratats*. Här förklaras också varför dessa alternativ valts bort. Utöver de organisatoriska alternativen finns även olika utbildningsmodeller presenterade, där collegemodellen ansågs vara mer passande och branschskolemodellen valdes bort, för mer information se bilaga 5.1.1 *Branschskolemodellen*.

## 4. FÖRSLAG TILL BESLUT

Förslaget är att Trafikverket ber regeringen om ett uppdrag att inrätta ett Järnvägscollege som en enhet inom central funktion HR inom Trafikverket med ett rådgivande organ som styrgrupp, samt fattar beslut inom myndigheten.

**Syfte:** Järnvägscolleges syfte är att förbättra järnvägsbranschens kompetensförsörjning genom att knyta utbildningsanordnare närmare branschen med högre och jämnare kvalité som effekt. Järnvägscollege är inte en skola eller utbildningsanordnare utan en samverkanspart. Järnvägscolleges mål är att vara en neutral mötesplats för järnvägsbranschen i utbildningsfrågor och ett kvalitetssäkringssystem för alla järnvägsutbildningar på yrkeshögskole- och gymnasienivå. Det sker genom att Järnvägscollege dels skapar nya strukturer för systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning för att bedriva utbildning per utbildningsnivå, dels genom att säkerställa en effektiv samverkan mellan bransch, utbildningsanordnare, myndigheter och övriga intressenter i ett nätverk som främjar kvalitén på järnvägsutbildningar. Järnvägscollege ska även verka för att modernisera och digitalisera järnvägsutbildningar. Det genom att bidra till innovation och nytänkande i områden såsom utbildningsgenomförande, ställa krav på rätt teknik i utbildningsinnehåll samt verka för utveckling av gemensamma digitala system för att flytta den tekniska kompetensen framåt.

Järnvägscollege är ett gemensamt ansvar och ambition mellan Trafikverket och övriga parter i järnvägsbranschen. Det arbete som genomförs för att etablera och utveckla Järnvägscollege ska ske i en anda av gemensamt ansvar för att på bästa sätt utveckla och förbättra branschens kompetensförsörjning, såväl kvalitativt som kvantitativt.

Branschen ska vara kravställare av innehåll och kvalitet på järnvägsutbildningar, medan utbildningsgenomförandet är de anslutna utbildningsanordnarnas ansvar.

**Avgränsningar:** Järnvägscollege kommer inte att vara en utbildningsanordnare eller ha en fysisk skola. Järnvägscolleges utbildningsfokus är utbildningar på yrkeshögskole- och gymnasienivå, d v s att utbildningar på grundskola, högskole- och universitetsnivå nivå ingår inte i Järnvägscolleges uppdrag. Järnvägscollege är ett kvalitetssäkringssystem för alla utbildningar inom Järnvägsbranschen (gymnasie-/YH-nivå) men initial prioritering kommer att vara yrken med fokus på infrastrukturen. Fler utbildningar kommer adderas över tid utifrån styrgruppens prioriteringar och branschens engagemang. Järnvägscollege kommer initialt att arbeta med Trafikverket som enda infrastrukturförvaltare.

Järnvägscollege ska tillsammans med branschen arbeta för att förbättra kompetensförsörjningen, dock kommer Järnvägscollege inte att ha något tillsynsansvar. Andra avgränsningarna är att Järnvägscollege inte kommer: ha en dedikerad analysfunktion, start upp eller driva några övningsanläggningar, tillhandahålla teknisk utrustning eller arbeta med branschens attraktivitet. I många av dessa områden kommer Järnvägscollege arbeta med påverkansarbete, för mer information se avsnitt 2.2 *Järnvägscolleges avgränsningar*.

**Förutsättningar:** Utifrån collegemodellen och befintliga collegeorganisationer bygga ett Järnvägscollege inom järnvägsbranschen. Idag finns det en handfull utbildningsanordnare, men ingen central funktion med uppdrag att ta fram kvalitetskriterier samt kvalitetssäkra utbildningsgenomförande för samtliga. Järnvägscollege har en styrgrupp, ett kansli, arbetsgrupper per utbildning samt de arbetsgrupper som styrgruppen beslutar tillsätta. Det första verksamhetsåret ska två arbetsgrupper, med resurser in kind från branschen, tillsättas;

- Arbetsgrupp för att skapa Järnvägscolleges övergripande kriterier
- Arbetsgrupp för att skapa kriterier för signalteknikerutbildningar

Styrgruppen får utifrån arbetets framdrift och behov bedöma om en tredje arbetsgrupp bör startas redan år ett. Styrgruppens olika förslag till beslut, exempelvis vilka arbetsgrupper som ska startas, kommer att baseras på fakta och analyser gjorda av kansliet eller tillsatta arbetsgrupper.

**Resurser:** Teknikcollege och Motorbranschcolleges kansli har en budget på ca 3–4 mkr/år. Det kan vara en rimlig nivå även för Järnvägscollege. Utöver den tillsatta budgeten bidrar branschen med resurser in kind.

**Finansiering:** Budgeten på 3–4 mkr/år avser resurserna i kansliet, resterande projekt utöver den vanliga verksamheten såsom ramverk för validering, utbildningsmaterial och handledarutbildningar finansieras genom ansökan om olika bidrag. För det första verksamhetsåret föreslås det dock att Järnvägscollege tilldelas en uppstartsbudget på 3 mkr, utöver budgeten på 3–4 mkr för kansliet. Uppstartsbudgeten föreslås användas för att skapa en digital profil och etablera Järnvägscolleges digitala kommunikationskanaler samt genomföra kommunikationsaktiviteter. En uppstartsbudget möjliggör att Järnvägscollege snabbare skapar värde för järnvägsbranschen.



**Tid:** En fyraårig pilotverksamhet med start 2022. Järnvägscollege bör under den fyraåriga pilotverksamheten skapa förutsättningar för en permanent verksamhet såväl organisatoriskt som finansieringsmässigt. Den fyraåriga pilotverksamheten ska utvärderas av en oberoende part och vägledas av mätbara mål som sätts upp vid uppstarten av pilotverksamheten. Utöver pilotverksamheten kan även den pågående utredningen om framtidens järnvägsunderhåll påverka Järnvägscolleges tidshorisont beroende på vad utfallet blir. Järnvägscolleges tidshorisont är vid tillfället för denna rapport svår att bedöma och således är det svårt att definiera när en avknoppning till ideell förening kan ske.

**Samverkan/samarbete:** Trafikverket ges uppdrag att starta Järnvägscollege i samverkan med branschen. Styrgruppen ska utgöras av nyckelparter i branschen såsom Trafikverket, Trafikverksskolan och branschens samverkansorganisationer. En utredning pågår om vilka som ska ingå i en initial styrgrupp. Utöver de fasta platserna ska styrgruppen också ha öppna platser där styrgruppen har möjlighet utse ytterligare representanter de anser vara relevanta för arbetet

## 4.1. NÄSTA STEG

Förslaget om Järnvägscollege har under remissen bearbetats av projektgruppen i enlighet med inkomna remissvar och dialog med remissinstanserna samt genom förankring av föreslagna uppdateringar internt inom Trafikverket. Resultatet är ett uppdaterat förslag om Järnvägscollege som presenterats för remissinstanserna den 25e april och summerats i detta material.

Efter avslutad remiss är målet att gå vidare med det uppdaterade förslaget för beslut. Förslaget kommer att lyftas i Trafikverkets styrelse i juni för beslut, där inriktningen är att Järnvägscollege ska vara ett rådgivande organ placerat på Trafikverket som en enhet inom central funktion HR. Trafikverket kommer även att be om ett regeringsuppdrag att starta upp Järnvägscollege som en fyraårig pilotverksamhet. Den fyraåriga pilotverksamheten bör ha definierade måttal innan uppstart för att på ett gott sätt kunna följa upp utfallet.

Etableringen av Järnvägscollege påbörjas så fort beslut har fattats för att bibehålla det momentum som finns.

Etableringen kommer att utgå från att få grundstrukturerna på plats såsom att formera styrgruppen och kansliet samt att definiera kriterierna som är ett av collegeorganisationers styrande dokument. Arbetet med att få på plats den första utbildningen bör ske parallellt med definitionen av kvalitetskriterierna.

Den initiala prioriteringen är yrken med fokus på infrastrukturen. Järnvägscollege är till för alla utbildningar i järnvägsbranschen men kommer att starta i liten skala och växa över tid. Fler utbildningar kommer adderas utifrån styrgruppens prioriteringar och branschens engagemang.

Branschens expertis och engagemang inom sina kompetensområden och utbildningar är en avgörande framgångsfaktor. Detta blir ett, för många, nytt sätt att arbeta med branschens kompetensförsörjning. En väl genomförd etableringsfas kan vara en avgörande framgångsfaktor för att skapa förståelse för vilka vinsterna är med ett gemensamt Järnvägscollege. Marknadsföring och kommunikationsaktiviteter är därför även de prioriterade i ett etableringsarbete för att sprida förståelse och bibehålla det engagemang som finns inom järnvägsbranschen. Projektgruppen föreslås vara med i en etablering- och överlämningsfas för att möjliggöra Järnvägscollege att driva arbetet vidare självständigt.

## 5. BILAGOR

### 5.1. SAMMANFATTNING UTBILDNINGSMODELLER

Projektet har genomfört en studie över hur andra branscher valt att organisera sin utbildning och kvalitetskontroll och vilka modeller det finns för utbildning i nära samarbete med branschen. Resultatet visar att det finns två övergripande inriktningar:

- 1) *branschskolemodellen* där en specifik utbildningsanordnare utgör navet för branschens utbildning och tar emot studerande från hela landet
- 2) *collegemodellen* där ett kansli arbetat med kvalitetssäkring av ett nätverk av anslutna utbildningsanordnare som genomför utbildningen i enlighet med satta standarder tillsammans med branschen.

#### 5.1.1. Branschskolemodellen

I branschskolemodellen utgör en utbildningsanordnare navet för branschens utbildning med samlad kunskap och kvalité i utbildningsgenomförande på en plats. På branschskolan genomför de studerande hela eller delar av sin utbildning. De studerande som genomför delar av sin utbildning på branschskolan läser grundläggande kurser på en hemmaskola och kommer till branschskolan för spetsdelar av utbildningen. Branschskolan blir således ett centrum för kompetensutveckling och erbjuder ofta vidareutbildningskurser och yrkesprov samt bekvämligheter såsom studentboenden och delpension.

Skolverket har under tre läsår genomfört en försöksverksamhet med branschskolor och har under november 2021 släppt en utvärdering<sup>14</sup>. Överlag anser Skolverket att försöksverksamheten har bidragit till att stärka den nationella kompetensförsörjningen inom små yrkesområden som har stor efterfrågan på rätt kompetens. Där konstaterar de att branschskoleutbildningarna har ökat utbudet av yrkesutbildning för studerande på olika platser i landet. Dessutom anses utbildningarna varit värdefulla och av god kvalité för berörda studenter. Skolverket konstaterar dock att antalet branschskole-studerande har varit betydligt lägre än förväntat med en ojämn spridning över försöksverksamhetens olika yrkesområden. Dessutom har det funnits svårigheter att de studerande exempelvis känt en svag samhörighet till sina hemskolor, att hemskolan och branschskolan inte lyckats samordna deras sammantagna undervisning och en risk att den redan skeva könsfördelningen förstärks ytterligare.

I september 2021 valde projektet att inte gå vidare med modellen branschskola.

#### 5.1.2. Collegemodellen

College är ett utbrett koncept i Sverige som står för kvalitetssäkrad utbildning i närhet till branschen och har på både nationell och internationell nivå uppmärksammats som framgångsrik. Ett starkt samarbete mellan parter på nationella, regionala och lokala nivåer anses vara en nyckelfaktor för att stärka kunskapsmatchningen och få till relevanta utbildningar. Collegemodellen, och specifikt Teknikcollege, lyfts som extra gynnsam för att stärka samarbetet mellan olika nivåer av OECD i en rapport<sup>15</sup> från 2015. Teknikcollege lyfts även som ett framgångsrecept i Flaggskeppsfabrikens rapport<sup>16</sup> "Kompetensutveckling för hållbar teknikomställning". Slutsatser från rapporten är att samverkan mellan utbildning och näringsliv är en nyckelfaktor för att åstadkomma högkvalitativa utbildningar med rätt fokus och att det är viktigt att säkerställa näringslivets möjlighet att påverka och bidra i utbildning. Collegemodellen anses kunna stå modell för utvecklingen av denna typ av samarbeten.

I collegemodellen utgör ett kansli kärnan av verksamheten och arbetar med kvalitetssäkring av utbildning. I kansliet ingår uppgifter såsom att fastställa kvalitetskriterier, sätta standarder och besluta utbildningsinnehåll samt att

---

<sup>14</sup> Skolverket, Försöksverksamhet med branschskolor – En utvärdering av de tre första läsåren, 2021, <https://www.skolverket.se/getFile?file=8920> (hämtad 2022-02-17)

<sup>15</sup> OECD, Getting skills right: Sweden, 2015 [https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary\\_9789264265479-2-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary_9789264265479-2-en#page1) (hämtad 2022-02-17)

<sup>16</sup> Flaggskeppsfabriken Digital, Kompetensutveckling för hållbar teknikomställning, 2021, <https://flaggskeppsfabriken.se/wp-content/uploads/2021/05/Flaggskeppsfabriken-Digital-slutrapport.pdf> (hämtad 2022-02-17)

tydliggöra krav på anläggningar, utbildare m.m. Kansliet följer upp och kvalitetssäkrar utbildningsgenomförandet. Oftast är arbetsgrupper kopplade till kansliet som genomför olika projekt såsom att ta fram förslag till nya kriterier eller att ta fram strategier för att få fler tjejer att söka utbildning.

Utbildningsgenomförandet sker genom ett nätverk av anslutna utbildningsanordnare. Utbildningen sker i enlighet med uppsatta standarder och kvalitetskriterier från kansliet som följer upp genomförandet löpande. Utbildningsanordnare som uppfyller målbilden får en kvalitetsstämpel/ certifiering att de är en del av det kvalitetssäkrade nätverket av utbildningsanordnare. Återcertifiering sker oftast vart tredje år första certifieringsperioden, sedan vart femte år.

## College som koncept

**Kvalitetssäkring.** För collegeorganisationer är målet att säkra bra kvalitet och arbetsgivarnära utbildningar där grunden är en kvalitetssäkrad samverkan mellan utbildningsanordnare och branschen. Dessutom är det av stor vikt att kommuner, utbildningsanordnare och arbetsgivare tillsammans samarbetar för att öka utbildningars status och kvalitet. Arbetsgivarnas engagemang är centralt, eftersom det är genom ett starkt stöd från branschens arbetsgivare som utbildningsanordnarna får rätt verktyg att kunna erbjuda de studerande en relevant utbildning som lever upp till arbetslivets behov.

Grundstenen i konceptet college är kvalitetskriterier som tydligt styr samverkan mellan de olika parterna. Syftet med kriterierna är att skapa utbildningar som matchar de kompetensförsörjningsbehov som branschens arbetsgivare har. Kvalitetskriterierna baserades på erfarenheter från samverkan och framgångsrika utbildningsanordnare som har omarbetats till en kravlista. För att kunna bli certifierad enligt collegeorganisationen måste samverkan mellan utbildningsanordnare och näringsliv leva upp till de satta kriterierna. För att på ett tydligt och strukturerat sätt beskriva vad som krävs för att få en certifierad samverkan finns dels de övergripande kriterierna och underordnade riktlinjerna. Kriterierna är styrande i arbetet för att stärka kompetensförsörjningen och riktlinjerna är konkreta mål som ska ge stöd under utvecklingsarbetet.

**Organisering.** Collegeorganisationer har ofta flera nivåer i sin organisationsstruktur, nationellt, regionalt och lokalt. Den nationella nivån är en styrelse som tenderar att bestå av representanter från partnerorganisationerna och är ytters ansvariga för verksamheten inom collegeorganisationen. Styrelsens arbetsuppgifter handlar ofta om att definiera collegeorganisationens strategiska inriktning, utvecklingsarbete och arbeta för ett erfarenhetsutbyte. Under styrelsen finns det ett kansli som ansvarar för det operativa arbetet, exempelvis med att projektleda organisationen och ha kontakt med de olika interna grupperingarna. Kansliet består av 2–4 personer som har heltidsanställning av collegeorganisationen. En viktig del för att kunna driva en collegeorganisation är att det finns ett starkt kansli men även många personer runt omkring som engagerar sig i organisationen "in kind", alltså ett ideellt engagemang som görs under arbetstid och är bekostat av respektive arbetsgivare.

Majoriteten av de som arbetar med collegeorganisationer är såldes resurser "in kind" och det är de som får den dagliga verksamheten att fungera. Resurserna "in kind" är dels representanter från partnerorganisationerna som ofta är med i de nationella nivåerna av collegeorganisationerna, dels representanter från företag/kommuner/utbildningsanordnarna som är aktiva i det dagliga operativa arbetet i utbildningarna. För att det ska fungera träffas de olika grupperna på olika basis. De parter som vill vara med i en arbetsgrupp, och därmed ha möjlighet att påverka resultatet, väljer själva att gå in i arbetet. Ingen part kan tvinga någon annan part att lägga ett specifikt antal arbetstimmar, utan allt bygger på samverkan och eget engagemang.

**Finansiering.** De olika collegeorganisationerna har flera finansieringskällor gemensamt; bidrag från partnerorganisationer, medlemsavgifter, in kind och bidrag från myndigheter. Bidrag från partnerorganisationerna är det oftast som en storleksbaserad medlemsavgift per organisation som sitter med i styrelsen. Det förekommer också att partnerorganisationerna bekostar personalavgifterna för de som arbetar i kansliet och då arbetar heltid med collegeorganisationen. In kind innebär att organisationen får gratis arbetskraft för att genomföra de arbetsuppgifter som styrelsen beslutat att genomföra. En annan finansieringskälla är medlemsavgifter från anslutna utbildningsanordnare, kommuner eller regioner. Den sista stora finansiella inkomstkällan är bidrag som finns att söka från Skolverket och Europeiska Socialfonden.

**Samverkan.** Arbetet med collegeorganisationerna tog avstamp i samverkan med parterna. Tillsammans identifierade de klara brister i utbildningarnas kvalitét och aktiviteter behövdes initieras för att starta en kvalitetssäkringsmodell. För att kunna genomföra stora satsningar inom kvalitetssäkring krävs samverkan mellan rätt parter. I

dagsläget har alla tre collegeorganisationer både fackförbund och branschens samverkansorganisationer som ägare vilket är baserat på att de parterna äger branschens fackliga avtal.

Collegeorganisationernas beslut bygger på konsensus och en grundläggande faktor är att besluten respekteras av branschen, därför är det av stor vikt att ha partnerorganisationers legitimitet och stora branschinflytande i ryggen. Parternas involvering skickar även tydliga signaler till de andra parterna som är med i samverkan (arbetsgivare, kommuner, regioner, utbildningsanordnare) att besluten har tagits av människor som förstår branschen och de krav som ställs är välgrundade. Inflytandet i det strategiska och operativa arbetet beror på att partnerorganisationernas representanter sitter med i collegeorganisationens styrelse och således bestämmer den strategiska riktningen och utvecklingsområden. Dessutom bidrar representanterna med expertis och kunskap från deras fackförbund eller branschens samverkansorganisationer.

## Konstateranden Collegemodellen

- **Collegemodellen är en branschomfattande organisation** som på ett tydligt sätt skapar engagemang från alla olika intressenter av utbildningar som branschen önskar; utbildningsanordnare, arbetsgivare, facken samt branschens samverkansorganisationer
- **Collegemodellens arbetssätt är framgångsrikt enligt forskning.** Rapporter<sup>17 18</sup> menar att samverkan mellan utbildning och näringsliv är en nyckelfaktor för att åstadkomma högkvalitativa utbildningar med rätt fokus och att det är viktigt att säkerställa näringslivets möjlighet att påverka och bidra i utbildning
- **Collegemodellen har ett tydligt arbetssätt för att sätta ramar för kvalitetssäkring.** Det sker genom grundstenarna i konceptet; kvalitetskriterierna mot utbildarna och mappningen av branschens behov som sedermera används för att skapa branschnära utbildningar
- **Collegemodellen är flexibel och främjar en geografisk spridning.** Collegemodellens arbetssätt består av aktiviteter som exempelvis; nätverksfrämjande, samverkan mellan olika parter och kunskaps- och informationsspridning till utbildningsanordnare. Aktiviteterna bidrar till en delning av information och "best practice" till andra utbildningsanordnare, således är det enklare att starta upp nya utbildningar och det möjliggör en geografisk spridning
- **Collegemodellen är ett väletablerat utbildningskoncept i Sverige.** Konceptet har stor igenkänningsfaktor bland utbildningsanordnare, kommuner, regioner och utbildningsmyndigheterna och är synonymt för kvalitetssäkrad utbildning i närhet till branschen<sup>19 20</sup>
- **Collegemodellen främjar samarbete mellan branscherna i collegegemensamma frågor.** Användningen av college som koncept i flera branscher möjliggör en gemensam utveckling av konceptet, de kvalitéer det står för och synergier som finns collegeorganisationerna emellan

## Skillnader mellan Järnvägscollege och befintliga collegeorganisationer

Konstaterandena kring collegemodellen belyser de styrkor som finns i modellen och det genomslag den haft i andra branscher. Något att ta i beaktande är dock att Järnvägscollege har andra förutsättningar än de andra collegeorganisationerna och kan därför inte jämföras med dem fullt ut.

De undersökta collegeorganisationerna har uppstått utifrån branschens identifierade behov och egna initiativ att stärka befintliga utbildningar. De har börjat i liten skala med organisk tillväxt utifrån branschens engagemang och vilja att förändra. Förslaget om Järnvägscollege utgår ifrån ett regeringsuppdrag som Trafikverket fått och dess placering kommer initialt vara inom myndigheten. Även om den föreslagna organisationsformen tillåter gemensam framtagning av underlag till beslut med branschen genom platser i styrgrupp och arbetsgrupper (se avsnitt 3.1 *Mer om Järnvägscolleges hemvist som rådgivande organ inom myndighet*), så har initiativet inte skapats på initiativ från branschen. Projektet har genom dess olika grupperingar arbetat för att säkra bred förankring och olika perspektiv i arbetet (se avsnitt 1.3 *Projektets arbets- och intressentgrupper*). En nyckelfaktor framåt kommer vara att fortsätta

---

<sup>17</sup> Flaggskepsfabriken Digital, Kompetensutveckling för hållbar teknikomställning, 2021, <https://flaggskeppsfabriken.se/wp-content/uploads/2021/05/Flaggskeppsfabriken-Digital-slutrapport.pdf> (hämtad 2022-02-17)

<sup>18</sup> OECD, Getting skills right: Sweden, 2015 [https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary\\_9789264265479-2-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary_9789264265479-2-en#page1) (hämtad 2022-02-17)

<sup>19</sup> Flaggskepsfabriken Digital, Kompetensutveckling för hållbar teknikomställning, 2021, <https://flaggskeppsfabriken.se/wp-content/uploads/2021/05/Flaggskeppsfabriken-Digital-slutrapport.pdf> (hämtad 2022-02-17)

<sup>20</sup> OECD, Getting skills right: Sweden, 2015 [https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary\\_9789264265479-2-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/employment/getting-skills-right-sweden/executive-summary_9789264265479-2-en#page1) (hämtad 2022-02-17)

arbetet att förankra Järnvägscollege med hela järnvägsbranschen för att säkra det engagemang och driv som krävs för att lyckas tillsammans.

De undersökta collegeorganisationerna och dess branscher har en annan utbildningsstruktur än järnvägsbranschen med stor geografisk spridning på utbildningarna med många studerande (Motorbranschcollege: 24 utbildningsanordnare, Teknikcollege: 24 regioner med flertalet utbildningar per region, Vård- och omsorgscollege 22 regioner med ca 100 tillhörande lokala college). Deras organisationsstrukturer är uppdelade på olika nivåer: nationellt, regionalt och/ eller lokalt. Ser man till utbildningarna i järnvägsbranschen som kräver tåg- och järnvägsspecifik kompetens är det få utbildningsanordnare med ojämn geografisk spridning och få studerande. Järnvägscolleges organisation och arbetssätt kan därför inte efterlikna de andra collegeorganisationerna. Det blir av stor vikt att få med sig befintliga- och främja fler utbildningsanordnare för att etablera Järnvägscollege. Varje ansluten utbildningsanordnare kommer ha stor betydelse för ett framgångsrikt koncept.

Järnvägscollege lutar sig tillbaka på college som ett koncept men alla delar i de befintliga collegeorganisationerna är inte replikerbara utan kommer få anpassas till järnvägsbranschens förutsättningar

## 5.2. BESLUTANDE OCH RÅDGIVANDE ORGAN

Nedan är tre exempel på beslutsfattande och rådgivande organ inom utbildning och kompetensförsörjning:

### **Rådet för Dansarutbildning**

*Ett beslutande organ inom Skolverket*

- Rådet för Dansarutbildning är en del av Skolverket och är ett beslutande organ. Paragraf 28–30 i Myndighetens instruktion reglerar rådets verksamhet
- Rådet ansvarar för att organisera och genomföra antagnings- och urvalsprocessen till dansarutbildningen, utse jurymedlemmarna till färdighetsproven, besluta om vilka sökande som ska antas samt bidra till uppföljning. De har en förordning om dansarutbildning som grund för sina beslut
- I rådets uppdrag ingår även uppföljning och utveckling av kvaliteten i utbildningen där en viktig del i det arbetet är att främja dialogen mellan utbildningsanordnare och branschen
- Rådet består av en ordförande samt minst sex och högst tio andra ledamöter, varav alla ska ha en ersättare
- Ordföranden och dennes ersättare i rådet utses av regeringen för en bestämd tid. Övriga ledamöter i rådet och ersättare för dessa utses av myndigheten för en bestämd tid.
- Rådet ligger organisatoriskt under Skolverkets ledning
- Rådet ansvarar för sina beslut. Rådet ansvarar för sin verksamhet inför myndighetens ledning
- Myndighetens ledning ansvarar inför regeringen för att Rådet för dansarutbildning tilldelas medel och resurser i övrigt för sin verksamhet och för att verksamheten bedrivs författningsenligt och effektivt samt redovisas på ett tillförlitligt sätt.

### **Rådet för högskoleförberedande konstnärliga utbildningar**

*Ett rådgivande organ inom Myndigheten för Yrkeshögskolan*

- Rådet för högskoleförberedande konstnärliga utbildningar är en del av MYH som ett rådgivande organ. Paragraf 13a och 15 i Myndighetens instruktion reglerar rådets verksamhet
- Rådet för högskoleförberedande konstnärliga utbildningar skapades för att ge MYH en ökad legitimitet vid beslut om konstnärliga utbildningar. Rådet förväntas ge MYH en ökad kunskap kring den specifikt konstnärliga kvaliteten hos de utbildningar som söker stöd hos MYH.
- Rådet utformar kriterier, indikatorer och principer för uppföljning, kvalitetsgranskning och kvalitetssäkring av utbildningsanordnare
- Rådets ska även lämna förslag till myndigheten på vilka högskoleförberedande konstnärliga utbildningar som ska beviljas statligt stöd
- Rådet består av en ordförande och fyra ledamöter. Ordförande är MYH:s generaldirektör, två av ledamöterna representerar konstnärliga högskolor, en representant är utsedd av regeringen och en plats är inte styrd men är idag en representant från Stockholms Konstnärliga (dans)

- Rådet har en administrativt ansvarig person, ibland också kallad "sammanhållande person". Själva rådet ligger under Generaldirektören, men den administrativt ansvariga ligger under enheten "Planering och uppföljning"

### **Nationella vårdkompetensrådet**

*Ett rådgivande organ inom Socialstyrelsen*

- Det Nationella Vårdkompetensrådet är en del av Socialstyrelsen som ett rådgivande organ. Paragraf 17a-b samt 22a i Myndighetens instruktion reglerar rådets verksamhet
- Rådet är ett samverkansforum mellan regioner, kommuner, lärosäten, Socialstyrelsen och Universitetskanslersämbetet och ska bidra till en god planering av vårdens kompetensförsörjning genom att:
  - göra samlade bedömningar av kompetensförsörjningsbehoven baserade på tillgängliga kunskapsunderlag och tillgängliggöra sammanställningar av kunskapsunderlag
  - stödja beslutsfattare och andra berörda aktörer på nationell och regional nivå i frågor av betydelse för kompetensförsörjningen när det gäller hälso- och sjukvårdspersonal
  - åstadkomma samverkan mellan- och föra dialog med berörda aktörer
  - stödja de sjukvårdsregionala råden
- Rådet består av en ordförande och 13 andra ledamöter, varav fem ska representera lärosätena, tre representera regionerna, två representera kommunerna, en representera Socialstyrelsen, en representera Universitetskanslersämbetet och en representera de sjukvårdsregionala råden
- Ledamöterna i rådet utses av regeringen för en bestämd tid
- Rådet ligger organisatoriskt under Socialstyrelsens analysenhet

## **5.3. ORGANISATIONSMODELLER SOM RATATS**

### **5.3.1. Aktiebolag**

Ett annat alternativ som undersöktes var att omvandla Trafikverksskolan till ett aktiebolag som sedermera relevanta parter i branschen kunde driva. Detta alternativ ansågs inte vara intressant på grund av två faktorer. Den första är bristen på tilltänkta ägare till aktiebolaget. Vid tidigare undersökning har varken branschens samverkansorganisationer eller arbetsgivare varit villiga att bidra med rena finansiella medel. Parterna ansåg enbart att det var rimligt att bidra med resurser "in kind". Den andra anledningen anspelar på den första, om det inte fanns en intern köpare inom branschen hade det öppnat upp för en extern intressent eller utbildningsföretag. Där bedöms det som att både bransch och Trafikverket tappar kontrollen över järnvägsutbildningarna. Svårigheterna om kontrollen försvinner är att det således blir svårt att leva upp till de många lagar och förordningar med säkerhetsklassning som finns inom järnvägsbranschen. Därför krävs interna intressenter med kunskaper om utbildningsbehov, lagar och regler. Dessutom är externa utbildningsföretags mål att gå med vinst och i dagsläget finns flera kritiska järnvägsutbildningar som har en utmanande finansiering. Utöver den förlorade kontrollen finns det även en risk till påverkan på försvaret. Sveriges järnväg är en kritisk del för landets beredskap och där har Trafikverket ett ansvar som måste upprätthållas. Således ansågs det inte vara intressant att försöka skapa ett aktiebolag.

### **5.3.2. En del av ett befintligt college**

Dagens collegeorganisationer bygger sin verksamhet på de kollektivavtal som finns i de olika branscherna. Inom varje collegeorganisation så är de avtalsbärande parterna även de som är ägare. Exempelvis var det inte möjligt för vare sig Motorbranschcollege eller Vård- och omsorgscollege att gå med i Teknikcollege då industri, motor-och vårdbransch grundar sig i olika kollektivavtal. Teknikcolleges avtalsbärande part är Industrirådet som har Industriavtalet och exempelvis Vård- och omsorgscolleges avtalsbärande part är Kommunal. Järnvägsbranschens fackförningar är inte en avtalsbärande part i en annan collegeorganisation, därför är det inte möjligt för järnvägsbranschen att vara en del av ett befintligt college.

### 5.3.3. Ideell förening

Det sista alternativet var att Järnvägscollege skulle vara en ideell förening som drevs av järnvägsbranschens parter. Detta alternativ ansågs vara det lämpligaste alternativet för att uppnå en helt neutral organisation. Under de genomföra intervjuerna med intressenter från järnvägsbranschen har neutraliteten varit en av de viktigaste faktorerna att uppnå. Branschen och Trafikverket skulle i en ideell förening ha lika stor bestämmanderätt.

Dock finns det svårigheter med alternativet som inte är möjligt att lösa med dagens förutsättningar, där den största handlar om finansiella medel. Alla parter inom järnvägsbranschen anser att Järnvägscollege ska startas upp så snabbt som möjligt, vilket kräver finansiella medel. Dock har arbetet haft dialog med branschens samverkansorganisationer och arbetsgivare inom järnvägsbranschen och ingen part har varit villiga att bidra till Järnvägscollege med rena finansiella medel. Parterna ansåg enbart att det var rimligt att bidra med resurser "in kind". Därför krävs det att Trafikverket tillskjuter finansiella medel från start för kanslipersonal. Det är dock svårt för en myndighet att bidra med finansiella medel till en ideell förening. Regeringen måste i detta alternativ ge medgivande för att Trafikverket ska kunna ge kapitaltillskott till en ideell förening. För att myndigheten ska kunna ha finansiella förpliktelser som sträcker sig över längre tid än ett år krävs tillåtelse från riksdagen. Anledningen att det krävs regeringens godkännande är p.g.a. legalitetsprincipen och att myndigheten inte får samma möjlighet till styrning, insyn och uppföljning av en ideell förening då de offentlighetsrättsliga regelverken inte gäller.

Således rekommenderas det att Järnvägscollege på kort sikt är en del av Trafikverket för att säkra strukturer och finansiella medel från start. Men på lång sikt anses en förflyttning mot en ideell förening vara möjlig då Järnvägscollege är mer etablerat och har befast stöd från järnvägsbranschens intressenter.