

”Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025” - hur gick det?



Uppföljning av projektet "Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025", SBUF
ID: 13029

Innehållsförteckning

Utvecklingsprojektnummer 14072 - "Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025" - hur gick det?	2
A. Sammanfattning och slutsatser	2
B. Bakgrund	3
C. Styrgrupp	4
D. Tillgång till och insamling av grunddata	4
E. Förslag om alternativa vägar för insamling av person- och yrkesdata	5
F. Trafikverkets planering av investerings- och underhållsarbeten	6
a. Jämförelse mellan planering och utfall	6
G. Utbildning till BEST-yrken	7
H. Järnvägscollege	8
I. Status för tidigare presenterade förslag	9
a. Förslag om förvaltning av statistik (citat ur rapporten från 2018)	9
b. Förslag om att BYN även ska omfatta BEST-yrken (citat ur rapporten från 2018)	9
c. Förslag om kvalifikationskrav och "organisation" av utbildningsaktörer för BEST-yrken (citat ur rapporten från 2018)	11
d. Förslag om marknadsföring och säkerhetsklassning (citat ur rapporten från 2018)	11
e. Förslag om effektivare resursanvändning genom upphandling, avtal, mm (citat ur rapporten från 2018)	12
J. Trafikverkets planer framåt	12
K. Vidtalade kontakter	12

Utvecklingsprojektnummer 14072 - "Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025" - hur gick det?

A. Sammanfattning och slutsatser

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ, tillsammans med Byggföretagen, initierade en uppföljning av projektet "Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025" för att se om utredningens bedömningar från 2017 stämmer överens med dagens förhållanden. Syftet var också att bedöma behovet av att uppdatera utredningen med tanke på regeringens ambitioner, Trafikverkets planer, entreprenörernas kompetensbehov och utbildningssystemets leveranser.

Uppföljningen skulle spegla den tidigare utredningen från år 2017/18. Att samla in och bearbeta data för jämförelser mellan "då och nu" hade en central roll.

Vidare skulle utredningen jämföra tillgång och leveranser av utbildningar inom BEST-yrken i förhållande till motsvarande uppgifter i den tidigare utredningen.

Efter flera överläggningar från utredningen, enskilt och tillsammans med företrädare från Byggföretagen, med representanter för Seko, får utredningen tyvärr konstatera att efterfrågad data av olika skäl inte kan lämnas ut.

Utredningen har därför fått överge den delen av uppdraget och konstatera att vi inte har kunnat genomföra alla delar av uppdraget.

Därutöver har utredningen konstaterat att merparten av de förslag till utvecklingsområden som den tidigare utredningen förde fram inte har genomförts. Orsaken är främst att parterna inte gått vidare med förslaget att införa järnvägsutbildningar som ytterligare yrken inom BYNs (Byggbranschens yrkesnämnd) verksamhet.

Vidare har organisationen Järnvägscollege bildats med representanter för berörda parter och under ledning av Trafikverket. 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.

Vissa av förslagen i den tidigare utredningen kan komma att aktualiseras inom Järnvägscollege.

Utredningen har tyvärr inte kunnat genomföras som planerat på grund av brist på data. Utredningen visar också att flertalet av den tidigare utredningens förslag inte har genomförts. Orsaken till detta är framförallt att Byggföretagen och Seko valt att inte inlemma BEST-yrken i BYNs verksamhet.

Kompetensförsörjning inom de yrkesområden som BEST-yrken representerar är alltså ett kritiskt utvecklingsområde. Behovet av data för att prediktera behoven kräver fortsatta uppslag och idéer för att berörda aktörer ska få tillgång till nödvändiga uppgifter.

B. Bakgrund

Under 2017/-18 genomförde Sveriges Byggindustrier, nu Byggföretagen, en utredning av kompetensläget inom järnvägssektorn med fokus på behoven fram till 2025. Utredningen begränsades till yrkeskategorierna bantekniker, spårsvetsare, el-, signal- och teletekniker, som utgör produktionspersonal inom BEST-yrken. Syftet var att kvantifiera behovet av kompetens för dessa yrkesgrupper. Projektet finansierades huvudsakligen av SBUF.

Järnvägstransporter blir allt viktigare när klimatfrågorna hamnar högre upp på agendan. Behovet av elektrifierade transporter ökar för att minska koldioxidutsläppen, vilket gör järnvägstransporter till en viktig del av lösningen. Anläggningen behöver underhållas, uppgraderas och byggas ut, men finns det tillräckligt med kompetens för att möta dessa behov?

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ, tillsammans med Byggföretagen, initierade en uppföljning av projektet "Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025" för att se om utredningens bedömningar från 2017 stämmer överens med dagens förhållanden. Syftet var också att bedöma behovet av att uppdatera utredningen med tanke på regeringens ambitioner, Trafikverkets planer, entreprenörernas kompetensbehov och utbildningssystemets leveranser.

Metoden för uppföljningen var att spegla den ursprungliga utredningen. En betydande del av arbetet skulle ägnas åt att samla relevant data och information om kostnader för genomförda underhålls- och investeringsarbeten samt personalsituationen under flera år. Insamlad data skulle sedan bearbetas för att möjliggöra en jämförelse mellan tidigare och nuvarande förhållanden.

Utredningen skulle också analysera utbildningssituationen, inklusive i vilken utsträckning utbildningsaktörer har levererat arbetskraft inom järnvägsyrken till BEST-området enligt tidigare bedömningar. Utredningen skulle även undersöka om de förslag som presenterades i den tidigare utredningen har genomförts och vad som eventuellt hindrar deras genomförande.

Utöver ekonomisk och personaldata skulle utredningen också granska regeringens och Trafikverkets planer och undersöka om dessa har påverkat behoven och bedömningarna från den tidigare utredningen.

C. Styrgrupp

- Lars Redtzer, Byggföretagen
- Susanne Andersson, FSJ Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer
- Christer Johansson, Seko Service- och kommunikationsfacket
- Gölin Forsberg, Strukton
- Anders Lindholm, Infranord
- Lars Sjöström, utredare

D. Tillgång till och insamling av grunddata

När det gäller personaldata var den viktigaste källan i den tidigare utredningen fackförbundet Seko:s medlemsregister. Vid arbetet med projektet "Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025" fick utredningen tillgång till Seko:s avidentifierade medlemsregister med uppgifter om ålder, kön och arbetsgivare för varje medlem i registret. Vidare tillhandahöll Seko uppgifter om yrkesidentitet för sina medlemmar som andelar av det totala medlemsantalet.

Med stöd av den informationen, i kombination med uppgifter från Trafikverket över inköp från adekvata företag, för underhåll respektive investeringar i järnvägsanläggningen, kunde utredningen beräkna utfört arbete relativt gjorda inköp.

Utredningen använde sedan denna information samt Trafikverkets budgeterade planer för underhåll och investeringar under kommande år. Baserat på denna information tillsammans med ett antal kompletterande och korrigerande parametrar kunde utredningen prediktera personalbehoven inom vart och ett av järnvägsområdets BEST-yrken för de kommande åren fram till och med år 2025.

I arbetet med att följa upp den tidigare utredningen från 2017/-18 utgick utredningen från att vi skulle få tillgång till motsvarande data från Seko, nämligen deras avidentifierade medlemsregister från vart och ett av åren 2018, 2019 och 2020 samt 2021. Detta visade sig dock inte vara möjligt.

Efter flera överläggningar från utredningen, enskilt och tillsammans med företrädare från Byggföretagen, med representanter för Seko, får utredningen tyvärr konstatera att Seko av olika skäl inte kan lämna ut efterfrågad information.

Utredningen har följaktligen letat efter alternativa metoder för att erhålla den nödvändiga grunddatan. Först genom kontakter med SCB och deras yrkesregister. Utredningens inventering bland SCBs färdiga tabeller och dem som SCB kan ta fram genom särskilda beställningar är tyvärr inte tillräckliga. Det visar sig att yrkesregistret är för "grovmaskigt" indelat. Yrkesgrupperna bantekniker (varav spårsvetsare), el-, tele- och signaltekniker går inte att urskilja. I synnerhet som vissa av yrkestitlarna även kan förekomma inom andra sektorer än järnvägssektorn.

Utredningen gick därför vidare till andra källor. Vi kontaktade personer som arbetar med Byggföretagens bygglönestatistik och ställde i princip samma frågor som vi ställt till Seko och SCB. Tyvärr nådde vi ingen framgång den vägen heller.

Ett ytterligare försök gick till den relativt nybildade organisationen Järnvägsscollege. De har tyvärr inte heller tillgång till den data som behövs. Däremot visade de stort intresse för en fortsatt dialog kring hur data skulle kunna genereras för ändamålet.

E. Förslag om alternativa vägar för insamling av person- och yrkesdata

Eftersom utredningen inte funnit en tillgänglig källa till persondata för yrkeskategorierna inom BEST-yrken föreslår vi att det skapas en ny statistikarkitektur som kan tillgodose behoven av sådan statistik. Här följer några idéer inom området.

En metod för att samla in sysselsättningsdata är genom Arbetsgivardeklarationen, AGI-rapporten, som alla arbetsgivare som betalar lön till sina anställda i Sverige är skyldiga att lämna till Skatteverket varje månad.

Om den deklARATIONEN (AGI-rapporten) även innehöll uppgifter om vilket yrke medarbetaren verkat och som arbetsgivaren betalat lön för, skulle statistik kunna genereras om antalet anställda i olika yrken, liksom var och för vem medarbetaren arbetat.

Arbetsgivardeklarationen är en rapport som arbetsgivare måste skicka till den svenska skattemyndigheten varje månad. Deklarationen innehåller information om den totala lön som betalats ut till varje anställd under månaden, inklusive eventuella skatteavdrag och arbetsgivaravgifter. Informationen används av skattemyndigheten för att beräkna hur mycket skatt och sociala avgifter som arbetsgivaren ska betala in till staten för varje anställd. Deklarationen ska normalt sett vara skickad senast den 12:e dagen efter utbetalning av lön. I dagsläget innehåller inte denna deklARATION uppgifter om yrken.

Det behövs givetvis en särskild utredning för att klarlägga om och hur en sådan komplettering ska genomföras, vilka ändringar i nuvarande tekniska system som behövs, hur det påverkar informationslämnaren, vilken yrkesnivå som behöver rapporteras etc.

Om den här föreslagna kompletteringen av arbetsgivardeklarationen genomförs torde även andra aktörer till exempel SCB ha nytta av den. Bland annat skulle deras yrkes- och sysselsättningsstatistik få en aktuell och exakt källa att hämta information från. I SCBs rapport "Uppdrag att främja delning och nyttiggörande av data för smart statistik" daterad 2023-02-23 skriver de; "Nya datakällor kan även vara data från administrativa register som inte funnits eller inte använts av statistikproducenten tidigare, till exempel arbetsgivardeklARATIONER på individnivå (AGI)."

En annan metod, dock sannolikt ej lika lätt att genomföra och få tillräckligt hög svarsfrekvens från, är återkommande enkäter till ett representativt urval av entreprenadföretag i järnvägssektorn. Enkäten och det representativa urvalet bör i så fall genomföras och dras av ett "känt" seriöst undersökningsföretag, vilket säkerställer relevansen i undersökningen och erfarenheten av hur man når tillräckligt antal svar för representativitet. Det bör även vara möjligt att svara anonymt i de fall då respondenten bedömer att det finns risk för att affärshemligheter kan röjas.

En tredje väg är att komplettera Byggföretagens lönestatistik så att det ur den går att särskilja BEST-yrken tillsammans med kön- och åldersfaktorer.

Oavsett statistikarkitektur är det angeläget att åtminstone en gång per år hämta information från någon representativ källa om antalet medarbetare inom adekvata BEST-yrken samt deras ålder och kön som arbetat med investerings- eller underhållsarbeten inom järnvägssektorn.

Eftersom arbetsmarknaden präglas av både många arbetslösa och stor brist på arbetskraft är det uppenbart att ytterligare information behövs för att kunna bedöma behoven av kompetens och kapacitet framöver inom BEST-yrken. Den informationen är också nödvändig för att dimensionera utbildningssystemet inom området.

F. Trafikverkets planering av investerings- och underhållsarbeten

Dagen före julafton år 2022 meddelade regeringen att man "lägger om växlarna för järnvägsinfrastrukturen".

"Det svenska järnvägsnätet är av största vikt för att hela Sverige ska fungera. Underhållet är dessvärre eftersatt sedan många år och inte minst därför behövs en ny inriktning av vilka investeringar som ska genomföras. Regeringen prioriterar upprustning av befintlig järnväg, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur, före investeringar i höghastighetståg, och har därför beslutat att ge Trafikverket fyra nya uppdrag, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson."

Utan att penetrera detaljerna i omläggningen, som givetvis gett Trafikverket nya planeringsförutsättning, är det rimligt anta att behovet av kapacitet och kompetens inom BEST-yrken snarare har ökat än minskat till följd av de nya förutsättningarna. I ett fortsatt arbete är det därför angeläget att liksom vid utredningen 2017/18 genom bl.a. Trafikverket hämta in information som möjliggör en bedömning av behoven av relevant produktionspersonal. Det rör sig företrädesvis om Trafikverkets planer som visar den planerade ekonomiska omfattningen av underhålls- respektive investeringsarbeten för varje år i planeringsperioden för kommande år.

Sedan år 2020 har Trafikverket haft uppdrag om kompetensförsörjning. Motsvarande uppdrag finns även i regleringsbrevet för år 2023.

"Trafikverket ska redovisa hur myndigheten arbetat för att förbättra den långsiktiga försörjningen av kompetens inom för den nationella trafikslagsövergripande infrastrukturplanens genomförande kritiska personalkategorier, med särskilt fokus på järnvägssektorn. Trafikverket ska även redovisa vilka övriga åtgärder som vidtagits för att se över och vid behov verka för t.ex. att järnvägstekniska övningsanläggningar möter utbildningsbehoven och andra utbildningssamarbeten i branschen."

Arbetet med detta uppdrag pågår. Det kommer att rapporteras till regeringen i Trafikverkets årsredovisning för 2023.

a. Jämförelse mellan planering och utfall

I anslutning till utredningen 2017/-18 presenterade Trafikverket sina planer fram till och med år 2025. Nedan har vi kapat planeringen vid år 2021 för att jämföra med Trafikverkets redovisning av utfallet till den tidpunkten.

Entreprenadkostnad enligt TRVs planer, MSEK

År:	Utfall			Prognos				
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsarbeten	8 430	9 936	8 262	7 183	9 799	8 329	10 542	12 389
-varav snabbspår	0	0	1	-3	58	325	532	885
Underhållsarbeten	7 427	6 972	7 096	8 418	8 975	10 018	10 684	11 738

Utfall entreprenadkostnad för TRV, MSEK

År:	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringar	8 448	9 649	8 066	5 847	6 599	9 619	13 304	14 244
-varav stambanor	0	0	0	21	122	192	230	161
Underhåll	7 307	6 888	7 126	7 314	7 606	7 938	8 465	9 001

Skillnad – plan/utfall	-101	-371	-165	-2 440	-4 570	-790	544	-881
-------------------------------	------	------	------	---------------	---------------	------	-----	------

Utfallet av den samlade omfattningen av investeringar och underhåll räknat i kostnader har, bortsett från år 2020, varit lägre än det som prognostiserades. Om orsaken hänger samman med brist på kompetens eller om det är andra orsaker har inte varit möjligt att klarlägga. En noterbar iakttagelse är dock att den markanta skillnaden år 2017 och 2018 uteblivit de tre följande åren då kostnadsmassan ökade med mellan 24 och 64 procent jämfört med 2018.

Att kompetensbristen uppenbarligen kunnat lösas, särskilt 2021, imponerar. Det torde vara intressant att ta reda på hur detta har lösts.

Utredningen föreslår därför att en enkät, eventuellt kompletterad med intervjuer, skickas till dem som fakturerat mest (ca 80 procent av totalt kostnadsutfall) till Trafikverket för investerings- respektive underhållsarbeten år 2020 och 2021. Enligt Trafikverkets ekonomiska redovisning rör det sig om ett 20-tal företag när det gäller investeringsarbeten och ett femtontal när det gäller underhållsarbeten. Merparten av företagen är desamma för de två åren, inom respektive område.

G. Utbildning till BEST-yrken

I utredningen 2017/-18 räknade vi med ett tillskott av 200 nyutbildade personer per år 2014, 2015, och 2016 baserat på uppgifter från anordnarna av adekvata utbildningar. För beräkningarna framåt behöll vi antagandet av motsvarande tillskott om 200 nyutbildade per år.

En enkät gjord, inom detta uppföljningsprojekt, till:

- Hushagsgymnasiet Borlänge
- Vansbro Järnvägsskola
- TCC Sverige AB
- Trafikverksskolan

- Nässjöakademin och
- Åmål Banteknik

visar att de planerade utbildningar till BEST-yrken som dessa utbildare genomförde under vart och ett av åren 2020, 2021 och 2022 omfattar runt 150 deltagare. Lite drygt hälften fullföljde utbildningarna. Vilket således är färre än hälften av vårt tidigare antagande om 200 nyutbildade per år.

Av enkäten framgår också att dessa utbildare prognostiserar utbildning för 150-175 deltagare de närmaste tre åren. Om utfallet för dessa år följer samma andel som tidigare stannar tillskottet av personer till BEST-yrken från utbildarna vid ca 80 personer per år. Vilket torde vara betydligt under behovet.

H. Järnvägscollege

Genom det nyligen bildade Järnvägscollege bör flera av de förslag som presenterades i utredningen från 2017/-18 kunna hanteras eftersom en av Järnvägscollege uppgifter är att "Verka för långsiktig kompetensförsörjning kopplat till utbildning".

Kontakt med företrädare för Järnvägscollege har resulterat i upplysningar som redovisas i det följande.

Initiativet till Järnvägscollege emanerar från regeringens uppdrag till Trafikverket i regleringsbrevet för år 2020.

"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."

Inom ramen för regeringsuppdraget, genomförde Trafikverket bl.a. en utredning som mynnade ut i ett förslag om att bilda Järnvägscollege, vilket gjordes hösten 2022.

Citat ur Järnvägscollege verksamhetsplan för 2023-2025 visar:

"Järnvägscollege är inte en skola eller utbildningsanordnare utan en samverkanspart, ett gemensamt ansvar och ambition mellan järnvägsbranschens parter. Arbetets leds av en styrgrupp som består av representanter från Trafikverket och andra av järnvägsbranschens parter. Järnvägscolleges är en neutral mötesplats för järnvägsbranschen i utbildningsfrågor och ett kvalitetssäkringssystem för järnvägsutbildningar.

Järnvägscollege ska arbeta för att dels skapa nya strukturer för systematisk kravställning och kvalitetsuppföljning för att bedriva utbildning, dels genom att säkerställa en effektiv samverkan mellan bransch, utbildningsanordnare, myndigheter och övriga intressenter för att stärka kvalitén på järnvägsutbildningar.

Järnvägscollege syfte är att få en hög och likvärdig kvalitet samt forma fler framtida järnvägsutbildningar genom att samla sektorn, vilket i sin tur möjliggör expansion och säkrar en hållbar framtida kompetensförsörjning."

De organisationer som ingår är:

- Byggföretagen
- Tågföretagen

- Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer - FSJ
- Järnvägsbranschens samverkansforum - JBS
- Swedtrain
- Svensk kollektivtrafik
- Trafikverksskolan
- Trafikverket
- Seko

Trafikverket utser ordförande och håller kansli för organisationen. De finansierar kansliet. Övriga representanter i organisationer medverkar "in kind". Dvs. de står för sina kostnader för att delta och för att fullgöra vissa uppdrag enligt överenskommelse inom Järnvägscollege.

När det gäller frågan om kompetensförsörjning inom BEST-yrken bör Järnvägscollege spela en viktig roll genom att kansliet engagerar sig i arbetet för att utveckla inhämtning av data för att bedöma behovet av kompetens relaterat bl.a. till Trafikverkets planer för underhåll och investering i järnvägsanläggningen. En förutsättning är att Järnvägscollege styrgrupp aktualiserar frågan.

Utredningen föreslår att Byggföretagen och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, genom sitt arbete i Järnvägscollege styrgrupp, aktualiserar behovet av data för att prediktera kompetensbehov inom BEST-yrken. Järnvägscollege har genom sin centrala och samordnande roll mellan beställare (Trafikverket), utbildare och utförare ett stort intresse av prognoser över kompetens- och resursbehov.

I. Status för tidigare presenterade förslag

a. Förslag om förvaltning av statistik (citat ur rapporten från 2018)

"Mot bakgrund av dessa erfarenheter (svårigheten att få tag i statistik redan i den tidigare utredningen) föreslår utredningen att en "central funktion" får ansvar att årligen samla in och lagra data. Utredningen ser helst att ansvaret läggs hos någon etablerad aktör/organisation. Dels för att ta vara på redan tillgänglig kunskap och erfarenhet, dels för att inte öka antalet aktörer. Utredningen pekar inte ut någon aktör, explicit, men ger ändå några exempel på lämpliga aktörer; Järnvägsbranschens samverkansforum, Byggnadsindustrins Yrkesnämnd (numera Byggbranschens yrkesnämnd), Trafikverket, Statistiska centralbyrån, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys.

Samspelet mellan utbildningsaktörer, vilka utbildningar och vilken utbildningsnivå som är relevant, hur utbildningar marknadsförs och kvalitetssäkras, finns tillgång till validering, etcetera är också sådant som kommit upp under utredningens gång och som är viktiga utvecklingsområden."

Av Järnvägscollege verksamhetsplan framgår ingen uttalad uppgift att arbeta med data och statistik över framtida kompetensbehov. Vi föreslår ändå i denna utredning att Byggföretagen och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer tar upp frågan i Järnvägscollege.

b. Förslag om att BYN även ska omfatta BEST-yrken (citat ur rapporten från 2018)

"Utredningen föreslår därför att parterna i Byggnadsindustrins Yrkesnämnd, BYN, utvidgar BYNs uppdrag till att även omfatta produktionspersonal inom BEST-yrken. BYN är ett partsorgan med lång erfarenhet. Det finns en organisation, ett kansli och således ett organ som inte behöver börja från noll. Utredningen tar inte ställning till

om BYN behöver förstärkas med mer kapacitet utan lämnar det till parterna. Bland frågor som är särskilt viktiga att penetrera är de krav som ska ställas på utbildningsprogram till adekvata BEST-yrken utifrån TRVs villkor, liksom att föra dialog med TRV om säkerhets- och behörighetskrav.

BYN följer Yrkesutbildningsavtalet mellan parterna i sitt arbete, vilket också innebär att BYN ska genomföra informationsinsatser av olika slag som främjar intresset för branschens yrken hos politiker, myndigheter, skola, elever med flera.

Om BYN omfattar åberopade BEST-yrken löser det även behovet av marknadsförings- och informationsinsatser som utredningen identifierat, förutsatt att branschens parter och entreprenörer också bidrar. Ett särskilt behov av information om BEST-yrken bör riktas till "allmänheten". Många kan identifiera järnvägsyrken som lokförare och tågvärd medan exempelvis spårsvetsare och signaltekniker är okända.

Eftersom BYN hanterar frågor om lärling, enligt Yrkesutbildningsavtalet, bör BYN även samordna behovet av APL- och LIA-platser i dialog med berörda skolor och företag. Därmed kan de lösa tillgången till sådana platser oavsett vilka entreprenörer som vinner uppdrag där produktionspersonal inom BEST-yrken är aktuella. En sådan ordning syftar till att underlätta och säkerställa utan att befria skolorna från sitt ansvar för APL och LIA.

Nästa punkt på utredningens lista över utvecklingsområden rör tillgång till, organisation av och samspel mellan utbildningsaktörer. Idag finns gymnasieskolor med utbildningsriktning mot ett eller flera BEST-yrken för produktionspersonal på nivå 4, utbildare inom yrkesvux med specialutbildningar till dessa yrken på nivå 4 och yrkeshögskolor på nivå 5 samt olika företags- och specialutbildningar. För att kunna fullfölja utbildning till ett sådant BEST-yrke fordras oftast att utbildaren har tillgång till en spår- och signalanläggning för praktiska moment. Det är således fråga om betydande investeringar och underhåll för att driva en sådan anläggning liksom att köpa in särskilt arbetsmaterial som behövs i undervisningen. Den ersättning per student som skolor och yrkeshögskolor får från Skolverket och Myndigheten för Yrkeshögskolan är inte anpassad till detta.

Eftersom det råder delade meningar hos entreprenadföretagen om utbildningsnivå 4 eller 5 krävs för olika BEST-yrken föreslår utredningen under punkt 4.2.3. att BYN får i uppdrag att samråda med TRV om krav på utbildningsnivå.

Med hänsyn till behovet av betydande kapacitetsökning i form av produktionspersonal, är det angeläget att också lyfta fram vuxenutbildningen som en viktig utbildningsväg.

En flaskhals för många utbildare är tillgången på lärarkapacitet. Å ena sidan söker utbildare lärarkapacitet från entreprenörer, projektörer m.fl. å andra sidan säger flera av dessa att de behöver sådan personal i sin produktion och därför har svårt att bidra även om de förstår behovet. Utredningen tar upp frågan för att uppmana berörda aktörer att stärka sin dialog kring hur frågan kan lösas."

Eftersom parterna, Byggföretagen och Seko inte har gått vidare med förslaget att införa järnvägsutbildningar som ytterligare yrken inom BYNs (Byggbranschens yrkesnämnd) verksamhet har förslagen under denna punkt inte genomförts. De kan dock vara aktuella för Byggföretagen och

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer att väcka i Järnvägscollege även om de inte ingår i organisationens verksamhetsplan.

c. Förslag om kvalifikationskrav och "organisation" av utbildningsaktörer för BEST-yrken (citat ur rapporten från 2018)

"Utredningen föreslår att BYN får i uppdrag att samråda med TRV och kartlägga de olika yrkesrollerna inom adekvata BEST-yrken samt ta fram kvalifikationskrav för respektive utbildning och nivåplacera utbildningarna enligt Sveriges referensram för kvalifikationer (SeQF). Detta skulle leda till att det blir lättare att avgöra på vilken nivå en utbildning bör bedrivas och gränsdragningar mellan gymnasier och yrkeshögskola blir tydligare."

BYN har inte samrått med Trafikverket och det ingår inte i Järnvägscollege uppgifter.

"Utredningen föreslår att ett tiotal gymnasier i Sverige utses som "ingångar" till utbildningar i BEST-yrken. Och att dessa gymnasier länkas till 3-4 branschskolor (typ TRV-skolan) som har spår- och signalanläggning, där eleverna kan slutföra sin utbildning. Branschskolorna ska även kunna bedriva YH- och vuxenutbildning. Utredningen nämner två alternativa vägar för att realisera förslaget; 1) Regeringen ger Skolverket och Myndigheten för yrkeshögskolan ett uppdrag att snabbtreda villkoren för en sådan samordning, 2) BI startar dialog med berörda aktörer för att åstadkomma utredningens förslag på frivillig väg. Oavsett om alternativ 1) eller 2) realiseras bör BYN, med sitt utvidgade uppdrag, ha en central roll med sin kunskap och med sin representation från arbetsmarknadens parter. Även SRSF och FSJ bör engageras i detta."

Området mångfald och integration har också lyfts upp som ett utvecklingsområde i utredningens kontakter. Utan tvekan kan branschen med produktionspersonal inom BEST-yrken, från utbildning till pensionering, göra mer skillnad än idag. Andelen kvinnor är ytterst liten och andelen utrikes födda likaså. Genom mer information och marknadsföring, målgruppsanpassad och i adekvata kanaler, bör det gå att nå en successiv utveckling mot mer mångfald och integration."

Regeringen har beslutat att avsluta försöket med Branschskolor. Och Järnvägscollege fokuserar på området Yrkeshögskolan. Utredningen föreslår att Byggföretagen och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer överväger att väcka förslagen under punkt c ovan i Järnvägscollege.

d. Förslag om marknadsföring och säkerhetsklassning (citat ur rapporten från 2018)

"Utredningen föreslår därför att BYN anpassar sin informationsspridning till behoven av mer jämställdhet, mångfald och integration."

Detta förslag ingår inte i Järnvägscollege verksamhet.

"Utredningen föreslår också att BYN tar särskild kontakt med TRV för dialog om TRVs säkerhetsklassning. Den kan diskvalificera utrikes födda från att arbeta i järnvägsanläggningen. Utredningen respekterar att säkerhetsklassning behövs men lyfter ändå frågan eftersom det kommit fram indikationer om att klassningen bör ses över."

Utredningen har identifierat behovet av en "spindel i nätet" för flera av de frågor som har med kompetensförsörjning att göra. Valet har fallit på BYN som en erfaren och

kompetent aktör. Om BYN av något skäl inte kan ta den rollen, helt eller delvis, behöver BI söka någon annan som samordnar och driver på de aktiviteter som kan lösa eller åtminstone mildra kompetensbristen.

Att kunna intressera flera kvinnor för BEST-yrken beror även av kultur och ledarskap i företagen. Utredningen har inte undersökt detta särskilt men ser det ändå som ett utvecklingsområde efter de kontakter utredningen haft.

Förutom effektiviseringar genom rationaliseringar, teknisk utveckling, annan digitalisering etcetera har utredningen fångat behovet att se över upphandlings- och avtalsformer, liksom tillämpning av LAS samt tillgång till järnvägsanläggningen. Entreprenadföretagen bedömer att längre avtalsperioder, funktionsupphandlingar och längre tidsfönster för tillgång till anläggningen skulle resultera i väsentliga kostnadsvinster och mer effektiv användning av personalresurser vilket kan påverka beräknade personalbehov i denna utredning, liksom branschens attraktionskraft. Tillämpning av LAS § 6b påverkar entreprenörens kostnader för produktion och förutsättningar för att säkra behovet av kompetens och kapacitet. Även frågan om löneglidning har kommit upp under utredningens gång. Det liksom frågan om LAS § 6b är en fråga för parterna.”

Efter kontakter med Trafikverket framgår det att säkerhetsfrågor kopplade till rekrytering och kompetensförsörjning snarare har skärpts eller kommer att skärpas. Det allmänna säkerhetsläget i Europa och erfarenheterna av exempelvis cyberatacker som drabbat företag och organisationer i Sverige är bidragande orsaker till detta. Ökade säkerhetskrav kan leda till att hela företag säkerhetsklassas liksom tidigare gällt för så kallade ”K-företag”.

e. Förslag om effektivare resursanvändning genom upphandling, avtal, mm (citat ur rapporten från 2018)

”Beträffande frågan om upphandling, avtal och tillgång till anläggningen föreslår utredningen att BI tar upp en dialog med TRV om möjligheterna att utveckla detta område till gagn för alla parter och även för skattebetalarna. Medan när det gäller frågan om tillämpning av LAS § 6b är det ett område som utredningen föreslår att parterna diskuterar.”

Trafikverket är intresserat att föra en konstruktiv dialog med branschen om detta. De har även exempel på att dialog med enskilda företag lett till gemensam produktionsplanering. Mer samarbete med branschen och ökad planerbarhet är värdefullt både för beställare och leverantör samt för effektiviteten.

J. Trafikverkets planer framåt

Med hänsyn till att nuvarande regering gjort omprioriteringar av investeringar i och underhåll av järnvägsanläggningen avstår utredningen från att behandla den frågan.

K. Vidtalade kontakter

Under utredningens gång har dessa personer, utöver styrgruppen, lämnat synpunkter, muntligt eller skriftligt:

Från Byggföretagen:

- Lars Tullstedt

Från Seko:

- Magnus Ekeljung
- Sandra Lindström

Från Trafikverket:

- Anders Boethius
- Andreas Pernblad
- Hans Celander
- Karin Tufvesson
- Linda Åhlberg