



**Trafikverkets PM
utbildningsverksamhet 2015:8**

**Trafikverkets PM
utbildningsverksamhet 2015:8**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Producent: Pangea design

Publiceringsdatum: 2015-05-26

Förord

Kompetensförsörjning är en viktig faktor för att kunna uppfylla de transportpolitiska målen i framtiden. Trafikanalys har genomfört en kartläggning av yrkesutbildning som bedrivs i regi av Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Trafikverket. Föreliggande PM behandlar Trafikverkets utbildningar, med fokus på Järnvägsskolan. Utbildningarnas organisation och finansiering idag belyses mot den reformerade myndighetsstruktur och nya marknadsförutsättningar som nu föreligger.

Kartläggningen har genomförts av Petra Stelling, kvalificerad utredare på Trafikanalys.

Trafikanalys vill tacka intervjupersoner för deras medverkan.

Stockholm i maj 2015

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
1 Inledning	7
1.1 De transportpolitiska målen.....	8
1.2 Offentligt åtagande och effektiv förvaltning.....	8
1.3 Det svenska eftergymnasiala utbildningssystemet	10
2 Trafikverket	13
2.1 Utbildningsverksamhet.....	13
2.2 Utbildningscenter	14
2.3 Järnvägsskolan	14
2.4 Alternativa utbildningsanordnare.....	17
2.5 Nordisk jämförelse	17
3 Diskussion	21
4 Slutsatser	23
5 Referenser	25
5.1 Litteratur och offentligt tryck.....	25
5.2 Webbssidor	26
5.3 Intervjuer	27
6 Bilagor	29
A. Yrkehögskolan.....	29
B. YH-guiden	30
C. Utbildningsanordnare och examinatorer tågförare.....	31

1 Inledning

Transportsektorn har genomgått stora förändringar under de senaste decennierna. Såväl branschens aktörer som myndigheter¹ har varit och är berörda av dessa förändringar. Tidigare offentliga monopol har avreglerats, vissa offentliga verksamheter har bolagiserats och konkurrensutsatts, medan andra delar av myndigheters verksamhet upphandlas i konkurrens.

Transportmyndigheternas kompetensförsörjning har historiskt huvudsakligen skötts av sektorsmyndigheten för respektive trafikslag, d.v.s. det tidigare Statens Järnvägar/Banverket, Vägverket, samt tidigare former av Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Omregleringen och omorganiseringen av transportsektorn påverkar även förutsättningarna för utbildningsverksamheterna vid de statliga myndigheterna. Till exempel utbildades tågförare inom det gamla monopolet Statens Järnvägar, men idag sker utbildningen på ett antal olika utbildningsställen.² Det finns dock fortfarande en rad utbildningar som helt eller delvis organiseras eller finansieras av transportmyndigheterna. Denna rapportserie syftar till att kartlägga vilka utbildningar transportmyndigheterna organiserar och finansierar idag, samt analysera huruvida denna organisering och finansiering är ändamålsenlig och lämplig utifrån de transportpolitiska och förvaltningspolitiska målen. Studien består av tre delar, en för respektive transportmyndighet som organiserar utbildning³, varav denna del avser utbildning inom Trafikverket.

Med utbildning avses i denna rapportserie yrkesutbildning. Intern vidareutbildning och kursverksamhet, t.ex. kurser i projektledning, nya säkerhetsrutiner etc., dvs. kurser som är självklara delar av all verksamhet kan beskrivas kort, men är inte i fokus i studien. För att bättre kunna belysa organisatoriska möjligheter och eventuella alternativa utbildningsorganisationer, görs en nordisk jämförelse samt en beskrivning av alternativa utbildningsorganisationer i förekommande fall.

Analysen syftar bland annat till att belysa om till exempel ansvarsfördelning och former för finansiering av utbildning är ändamålsenliga för att kunna uppnå målen för transportpolitiken, liksom om utbildningens organisation kan tillgodose marknadsaktörernas behov av kompetens på lika och konkurrensneutrala villkor. I de fall där analysen visar på problem eller brister lämnas förslag på åtgärder.

I rapporten granskas inte utbildningarnas kvalitet. Metoden som har använts i studien är kvalitativ och utgör en blandning av litteraturstudie och intervjustudie. Analysen görs i huvudsak utifrån de transportpolitiska målen och principerna. Rapporten inleds med att beskriva dessa mål och principer, samt de motiv som finns för offentligt åtagande. Därpå följer en översikt över det svenska eftergymnasiala utbildningssystemet. Kapitel två beskriver Trafikverkets utbildningsverksamhet. Därefter följer en nordisk jämförelse. Rapporten avslutas med en analys och slutsatser.

¹ Myndigheterna inom transportområdet är idag Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Transportstyrelsen, VTI och Trafikanalys.

² Se mer i kapitel 2.

³ De tre myndigheterna som avses är Trafikverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

1.1 De transportpolitiska målen

I Sverige är det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet kan brytas ned i funktionsmål och hänsynsmål. Inom dessa finns det ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om tillgänglighetsaspekten, dvs. att transportsystemet ska utformas så att dess funktion och användning medverkar till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Transportsystemet ska även utformas så att det kan bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska även svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemet utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.⁴

De transportpolitiska målen visar vilka områden som är politiskt prioriterade och utgör en utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet. De fungerar även som utgångspunkt för myndigheterna när de ska genomföra sina uppdrag och för den nationella transportplanen och för lagstiftning inom transportområdet.

I proposition 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter* slås följande transportpolitiska principer fast:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska genomföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan mellan och inom trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

De transportpolitiska målen och principerna är den viktigaste utgångspunkten för regeringens åtgärder och val av styrmedel. Infrastrukturplanering, organisering och styrning av myndigheter, lagstiftning och regelgivning samt ekonomiska styrmedel är de viktigaste medlen inom transportområdet.

Valet av organisering av statliga myndigheter har stor betydelse för transportpolitikens utformande och resultat enligt regeringens bedömning.

1.2 Offentligt åtagande och effektiv förvaltning

Den offentliga sektorns verksamheter är sådana som är av gemensamt intresse för medborgarna och som troligen inte kan utföras av andra på ett tillfredställande sätt. Historiskt har den offentliga sektorn varit stor och omfattat många områden såsom utbildning, vård och

⁴ Regeringen, Prop. 2008/09:93, *Mål för framtidens resor och transporter*.

omsorg, polis etc. Offentliga åtaganden har ofta motiverats av vad i teorin kallas för marknadsmisslyckanden. Marknadsmisslyckanden kan ta sig olika form:

- *Stordriftsfördelar* – föreligger när man har avtagande genomsnittskostnad, dvs. när den genomsnittliga kostnaden per enhet avtar med ökande produktionsvolym. Detta leder till att det är få aktörer på utbudssidan. Om det bara är effektivt med en säljare brukar man benämna det för naturligt monopol. Eftersom säljaren är ensam finns det risk för att denne tar ut monopolpriser, för att undvika detta kan staten antingen reglera eller införa statligt huvudmannaskap.
- *Asymmetrisk information* – föreligger när alla aktörer på marknaden inte har tillgång till samma information. Problem uppstår när någon aktör drar fördel av sitt informationsövertag.
- *Externa effekter* – föreligger om det vid produktion av en vara eller tjänst uppstår effekter på någon annan aktörs nytta eller produktion som inte beaktas av den förre aktören eller dess marknad.
- *Kollektiva nyttigheter* – föreligger när en vara eller tjänst konsumeras av en individ, samtidigt som det inte påverkar en annan individs konsumtion av varan eller tjänsten, s.k. icke rivalitet, och inte utesluter någon annan från konsumtion, s.k. icke exkluderbarhet. Ett exempel på en kollektiv vara är radio. Transporter har drag av kollektiva varor, t.ex. alla kan köra på vägarna, åka med kollektivtrafik etc. en begränsning finns dock i form av trängsel och slitage, varpå man kan prata om semikollektiva nyttigheter.
- *Fördelningspolitiska mål* – en marknad kan vara välfungerande, men var ojämnt fördelad t.ex. geografiskt. Ofta handlar det om att man vill omfördela hushållens disponibla inkomster, men det kan även vara andra faktorer varpå offentligt ingripande krävs i någon form.
- *Internationella överenskommelser* – staten förbinder sig emellanåt att fullfölja internationella överenskommelser som kan innebära att man måste se till att vissa uppgifter utförs.
- *Problem med statliga aktörer* – Statliga aktörer kan ibland korssubventionera verksamheter eller använda sig av informationsövertag.

Effektiviteten i den offentliga förvaltningen ifrågasattes under 1980-talet. Genom att införa marknadsekonomi (i olika grad) skulle effektiviteten inom dessa offentliga verksamheter ökas. Så har också skett och vi har haft flera marknadsöppningar under de senaste 30 åren. Organisering i det här fallet handlar om marknadsorganisering till skillnad från organisation av enskilda verksamheter.

Grundläggande principer både i Sverige och för EU är att det offentliga/staten i sin verksamhet ska främja, eller i varje fall inte motverka, marknad och konkurrens. Organisering av enskilda verksamheter inom det offentliga utgår från regeringens förvaltningspolitiska proposition "Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt". Den anger att avgörande för valet av organisationsform bör alltid verksamhetens karaktär vara.⁵ Vidare måste organisationsformens konsekvenser beaktas så att möjligheterna till styrning, insyn och kontroll inte försämras. Rättssäkerhet och effektivitet måste upprätthållas. Organiseringen ska även vara

⁵ Regeringen, Prop2009/10:175, *Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt*, Regeringskansliet 2010

tydlig ur ett ansvars- och uppgiftsfördelningsperspektiv; myndigheter bör således inte ha överlappande uppgifter och rollkonflikter inom en enskild myndighet bör undvikas.

1.3 Det svenska eftergymnasiala utbildningssystemet

Den del av utbildningssystemet som är intressant för den här rapporten är de utbildningar som är eftergymnasiala, dvs. utbildningar inom bl. a. folkhögskolan (särskilda kurser), yrkeshögskolan och utbildningar på universitet och högskola. Eftergymnasiala utbildningar utanför högskolan återfinns framförallt i yrkeshögskolan, på folkhögskolornas särskilda kurser fanns ca 17 000 elever år 2013, inom yrkeshögskolan studerade år 2013 knappt 43 000 och störst är utbildningar på universitet och högskola där det fanns ca 414 000 registrerade studenter under läsåret 2012/2013. Specifikt för utbildningar inom yrkeshögskolan är att de är utformade i samarbete med arbetslivet för att möta arbetsmarknadens behov av kompetens och att syftet är att de ska leda till jobb. Arbetsmarknadens behov ska styra innehåll och inriktning på utbildningarna vilket innebär att detta kan variera över tid. Såväl privata utbildningsföretag, kommuner, landsting samt universitet och högskolor kan vara utbildningsanordnare. Inom yrkeshögskolan finns det både yrkeshögskoleutbildningar (YH-utbildningar) och kvalificerade yrkesutbildningar (KY-utbildningar).⁶ Det finns utbildningsanordnare som ger kurser på motsvarande nivå, men som inte klassas som YH då de inte har bedömts uppfylla kraven på att svara mot arbetsmarknadens behov. Vår bedömning är att de utbildningar vi avser i rapporten, närmast motsvarar YH-utbildning, då de är eftergymnasiala samt har stora inslag av praktik (lärande i arbetet).

För att en utbildning ska få ingå i yrkeshögskolan måste den enligt förordning 2009:130⁷ svara mot behov av kvalificerad arbetskraft i arbetslivet som inte tillgodoses genom en utbildning enligt högskolelagen (1992:1434)⁸ eller en utbildning som kan leda fram till en examen enligt lagen (1993:792)⁹ om tillstånd att utfärda vissa examina, eller medverka till att utveckla eller bevara kvalificerat yrkeskunnande inom ett smalt yrkesområde som är av betydelse för individen och samhället. Vidare ska utbildningen ha en från samhällssynpunkt lämplig regional placering, och utbildningsanordnaren ska ha förutsättningar att följa de föreskrifter som gäller för utbildningen enligt 2–4 kap. förordning (2010:1144)¹⁰. Det är Myndigheten för yrkeshögskolan som beslutar om en utbildning ska ingå i yrkeshögskolan. Beslutet ska avse en viss tid. Myndigheten beslutar också om utbildningsanordnaren får ta ut studerandeavgifter för utbildningen.

Yrkeshögskolans utbildningar inom transportområdet (se också bilaga A)¹¹ innefattar utbildning till t.ex. trafikflygare, yrkesförare, helikopterpilot, tågförare samt olika slags tekniker. Såväl antagningskrav för elever som utbildningsanordnare regleras för flera yrken/utbildningar genom certifikat från Transportstyrelsen.

Utbildning på universitet och högskola är akademiska utbildningar. Utbildningen ska ge studenterna ämneskunskaper och färdigheter, samt ge studenterna en förmåga att

⁶ <https://www.myh.se/Verksamhetsomraden/Yrkeshogskolan/>

⁷ SFS, 2009:130, *Förordning om Yrkeshögskolan*

⁸ SFS, 1992:1434, *Högskolelag*

⁹ SFS, 1993:792, *Lag om tillstånd att utfärda vissa examina*

¹⁰ SFS 2010:1144 *Förordning om ändring i förordningen (2009:130) om yrkeshögskolan*

¹¹ <https://www.yrkeshogskolan.se/Utbildningar/Transporttjanster/>

självständigt göra kritiska bedömningar, samt identifiera, formulera och lösa problem och kunna hantera förändringar. Universitet och högskolor har tre uppgifter: utbildning, forskning och samverkan med samhället.

Utöver de allmänna programmen/utbildningarna finns det två sjöfartshögskolor som utbildar sjöbefäl. Det är Linnéuniversitet och Chalmers tekniska högskola. Vad gäller utbildning med inriktning mot järnvägen anordnar Lunds universitet i samarbete med Järnvägsskolan i Ängelholm (skolan beskrivs närmare i avsnitt 2.1) en högskoleutbildning till järnvägsingenjör. Inom många av de tekniska högskolorna ges inriktningar mot olika delar av transportsystemet inom ramen för ingenjörsutbildningarna. Linköpings universitet har i samarbete med Luftfartsverket en kandidatutbildning inom flyglogistik och flygledning (se rapporten om Luftfartsverkets utbildningar).

Utöver detta har som nämnts olika myndigheter inom transportsektorn anordnat utbildning inom sina respektive verksamhetsområden. I de kommande kapitlen beskrivs utbildningar som anordnas av de olika transportmyndigheterna.

2 Trafikverket

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Myndigheten ansvarar för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Vidare verkar Trafikverket för en grundläggande tillgänglighet i den inter-regionala kollektiva persontrafiken genom bland annat upphandling av trafik. Trafikverket har även till uppgift att pröva frågor om statligt stöd till svensk sjöfart. Verksamheten regleras i Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.¹² Där anges också att Trafikverket med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv ska skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska även verka för att de transportpolitiska målen nås. § 6 anger att Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings-, och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår enligt 4:e punkten att tillhandahålla utbildningsverksamhet.

2.1 Utbildningsverksamhet

Vid bildandet av Trafikverket 2010 fanns inom de tidigare väg- och banverken utbildningsverksamheter som varit inriktade på respektive sektor. Inom Vägverket fanns utbildning för förarprövare och tekniska utbildningar mot väganläggning. Inom Banverket fanns Järnvägsskolan (tidigare Banskolan), där all järnvägsspecifik utbildning skedde. När Trafikverket bildades gjordes uppdelningen om. Av Vägverkets tidigare utbildningsdel bildades Utbildningscenter, dit all intern kompetensutbildning är förlagd. Utbildning mot vägteknik har flyttats till Järnvägsskolan, som ansvarar för extern utbildning. Några få undantag finns dock vilket beskrivs nedan. I den s.k. Trafikverksutredningen¹³ förslås att en särskild utredning ska tillsättas för att ta fram en handlingsplan och strategi för hur utbildningsväsendet kan ta över skolverksamheten inom Vägverket och Banverket. Någon sådan utredning har inte tillsatts.

När Trafikverket bildades aktualiserades alltså utbildningsfrågan och det fanns tankar på att sälja av Järnvägsskolan. Även om intressenter fanns, blev inte försäljningen av, utan Järnvägsskolan kom att behållas inom Trafikverket. Trafikverket var i början av sin verksamhet således inte så fokuserade på utbildning, vilket kan förstås då hela den nya organisationen skulle byggas upp. Trafikanalys har i intervjuer fått intryck av att man nu inom Trafikverket lägger mer fokus på kompetensutveckling, något som också märks i olika projekt inom Trafikverket.

Under våren 2015 gör Trafikverket en översyn av sin utbildningsverksamhet. Enligt projektledaren har Trafikverket haft en splittrad organisation för hur inköp av utbildning har genomförts, vilket har lett till att man har svårt att få en överblick och det finns också en misstanke om att det även ger högre kostnader. Projektet undersöker bl. a. effekter av en samordnad inköpskanal samt även effekter av en samlad utbildningsorganisation, d.v.s. en

¹² SFS, 2010:185, *Förordning med instruktion för Trafikverket*

¹³ SOU, 2009:31, *Effektiva transporter och samhällsbyggande - en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg*

sammanslagning av Utbildningscenter och Järnvägsskolan. Projektet väntas vara klart till sommaren 2015.

Ett annat projekt som även berör utbildning har varit utredningen om trafikledning som la fram ett förslag i en rapport i november 2014.¹⁴ Enligt denna kommer det att krävas andra kompetenser för framtidens trafikledning, det kommer troligen att krävas högskoleutbildning i större utsträckning än idag. En verksamhetsutvecklare med inriktning på trafikledning kommer att inrättas under våren 2015, vilken kommer att arbeta vidare med frågan om vad framtida trafikledare kommer att behöva för utbildning.¹⁵

2.2 Utbildningscenter

Utbildningscenter ansvarar för Trafikverkets internutbildning, dvs. kurser i nya säkerhetsrutiner, processledning etc. Det handlar om kompetensutveckling av Trafikverkets anställda, dvs. en form av utbildningar som inte är fokus i den här rapporten. Undantaget är utbildningen till förarprövare som Trafikverket genomför på uppdrag av Transportstyrelsen (för att bli trafiklärare krävs en ett och ett halvt år lång utbildning inom yrkeshögskolan). Förarprövarkursen vänder sig till de som ska jobba som förarprövare inom Trafikverket, gymnasielärare på fordonsprogram med yrkesförarutbildning, samt till förarprövare inom det militära. Syftet med utbildningen är att ge de kunskaper som krävs för att verka i myndighetsrollen som förarprövare. Under utbildningens gång bedöms deltagarens förmåga att uppnå olika delmål som visar att han/hon har de rätta förutsättningarna att både utbilda och examinera i olika körkortsbehörigheter. För förarprövare i Trafikverket är teoriperioden ca åtta veckor lång och perioden med praktik under handledning är ca 44 veckor. Utbildningens längd är ca 52 veckor. För förarprövare inom Försvarsmakten är teoriperioden ca nio veckor lång, och perioden med praktik under handledning är ca 25 veckor. Handledningen är fokuserad på prov för tunga fordon såväl "civila som militära fordon".¹⁶

För förarprövare i gymnasieskolan samt kommunal vuxenutbildning är teoriperioden ca sju veckor lång. Praktiken innebär till stor del att vederbörande åker med vid förarprov på ett förarprovskontor och koncentreras till prov för tunga fordon. Utbildningens längd är ca 30 veckor och kostnaden är ca 70 000 kronor per elev.¹⁷

Då det gäller "Grundutbildningen av förarprövare riktat till Trafikverket Förarprov" tas ingen kursavgift ut, utan nedlagd tid faktureras till resultatenheten förarprov inom Trafikverket. Troligen kommer samma förfarande att användas gentemot Försvarsmakten. I övrigt gäller att Utbildningscenters alla kurser är avgiftsfinansierade, vilket innebär att den som är beställare av kursen betalar för den.¹⁸

2.3 Järnvägsskolan

Skolans huvuduppgift är att förse järnvägens alla aktörer (entreprenörer, konsulter, järnvägsföretag, utländska järnvägsförvaltningar m fl.) med den kompetens de behöver för att kunna

¹⁴ Trafikverket, TRV 2014/75917, *Rätt funktion på rätt plats*, 2014

¹⁵ Fridolin, Kenneth, Trafikverket, 2015-03-17

¹⁶ Holmquist, Kjell, Trafikverket, 2014-05-23

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

arbeta och verka så effektivt som möjligt. Skolan utbildar varje år flera tusen personer.¹⁹ På skolans område är alla de tekniska system som finns inom järnvägen uppbyggda för att utbilda tekniker, ingenjörer och tågpersonal i både teori och praktik.

Järnvägsskolan är en resultat enhet inom Trafikverket. Skolan har fungerat så sedan 1994 då Järnvägsskolan blev en resultat enhet i Banverket och sedan dess har skolan inte varit anslagsfinansierad. Skolans huvudkunder utgörs av järnvägsförvaltningar, tågoperatörer, konsulter och entreprenadföretag i Skandinavien. Därutöver har skolan varje år ett antal uppdrag i olika delar av världen.

Till största del vänder sig skolan till externa kunder. Dessa utgör ca 85 procent av skolans kunder. Resterande 15 procent är intern järnvägs specifik utbildning av bl.a. tågtrafikledare eller eldriftsingenjör inom Trafikverket. Omsättningen år 2013 för externa respektive interna kunder var 65 miljoner kronor respektive 18 miljoner kronor.²⁰ Även järnvägsinfrastruktur förvaltarna i både Norge och Danmark köper viss utbildning från Järnvägsskolan, eftersom den kompetens inom järnvägssektorn och den utbildningsanläggning som finns på järnvägsskolan är unik. Tillsammans svarar deras inköp för fyra miljoner kronor. Under de senaste tre åren har Järnvägsskolan ökat sin omsättning från 76,1 miljoner kronor 2011 till 82,6 miljoner för år 2013. Under 2012 hade man dock en omsättning på 85,7 miljoner kronor. Rörelseresultatet för samma period visar en positiv utveckling där man har gått från en förlust om 5,6 miljoner kronor till en vinst om 2,3 miljoner kronor. Under hösten 2013 hade man förväntat sig en sjunkande efterfråga, vilken dock kom senare än beräknat. På grund av denna förväntade efterfrågeminskning har man arbetat med kostnadsminskningar. Framöver bedöms risken för sjunkande efterfrågan på marknaden vara fortsatt hög (Trafikanalys tycker detta kan ses som en paradox med tanke på det behov av underhåll som finns, samt de satsningar som regeringen ämnar göra på området). Åtgärderna som vidtas är dels att försöka öka den interna försäljningen, dels att öka vägutbildningarna, där marknadsläget inte är lika svårt.

En stor del av Järnvägsskolans utbildningar riktar sig till entreprenörer som är verksamma som underleverantörer till Trafikverket och kan ses som en slags uppdragsutbildning. Utbildningar med inriktning mot vägsektorn erbjuds framför allt inom områdena planering, projektering samt drift och underhåll av vägar. Utöver dessa erbjuds kurser inom broinspektion, geoteknik och vägväderinformationssystem.²¹ Utbildningar med inriktning mot järnvägssektorn handlar om ban-, el-, signal-, teleteknik samt fordonsförare (växling och spärrfärd). Vidare ges säkerhetsutbildningar med olika inriktning

Några av utbildningarna genomförs inom ramen för det allmänna utbildningsväsendet, dels i form av utbildningsavsnitt som ingår i universitets och högskolors ordinarie ingenjörsutbildningar, dels i form av kvalificerade yrkesutbildningar till tågförare och järnvägstekniker, vilka ingår i yrkeshögskolan.

På akademisk nivå genomförs en treårig järnvägsingenjörsutbildning (180 hp) i samarbete med Lunds Tekniska Högskola (LTH). Utbildningen inleds med ett års studier vid LTH i Helsingborg, varpå följande år läses vid Järnvägsskolan för att sedan avslutas med ett år vid LTH i Helsingborg. Vissa kurser ges även vid avdelningen för trafik och väg på LTH i Lund. Eftersom det här är en högskoleutbildning finansieras den genom den vanliga statliga ersättningen som högskolor erhåller. Järnvägsskolan erhåller ersättningen genom att fakturera LTH.²²

¹⁹ <http://www.jarnvagsskolan.se/sv/Jarnvagsskolan00.aspx>

²⁰ Jonsson, Stellan, Trafikverket (Järnvägsskolan), 2014-05-14

²¹ <http://www.jarnvagsskolan.se/sv/Vag00.aspx>

²² Jonsson, Stellan, Trafikverket (Järnvägsskolan), 2014-05-14

Organiseringen av de yrkeshögskoleutbildningar som Järnvägsskolan bedriver liknar upplägget med universitetsutbildningen vid LTH. För yrkeshögskoleutbildningarna är det Ängelholms kommun som är utbildningsanordnare och erhåller utbildningsbidrag. Kommunen köper sedan utbildningen av Järnvägsskolan som då erhåller utbildningsbidraget, minus en administrativ avgift. För dessa utbildningar inom det allmänna utbildningsväsendet är täckningsbidraget nära noll, dvs. inkomsten ger inte täckning för gemensamma kostnader.²³

De yrkeshögskoleutbildningar som Järnvägsskolan ger är utbildning till tågförare och järnvägstekniker. Utbildning till tågförare är reglerad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av tågförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen och Kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 av den 3 december 2009 om gemenskapsmodeller för tågförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om tågförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG. I Sverige är det Transportstyrelsen som är ansvarig myndighet för tillståndsgivning för utbildningsanordnare. För att få tillstånd att bedriva utbildning ska "den sökandes personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt vara sådana att sökanden bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning. Den sökande ska vidare ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och vara opartisk".²⁴ De krav som ställs på utbildningsanordnare framgår i Lagen (2011:725) om behörighet för tågförare och i Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2011:60) om förarutbildning om behörighet för tågförare.²⁵

Transportstyrelsen har tagit fram en utbildningsplan och vägledning vid utbildning för tågförarbeviset. Syftet med utbildningsplanen och tillhörande vägledning är att utbildningsanordnare med tillstånd från Transportstyrelsen ska ha en gemensam utbildningsmodell och på det sättet uppnå samma mål i utbildningen för tågförarbeviset.

Utbildningsanordnaren utfärdar utbildningsbevis till eleven efter genomförd utbildning. Utbildningen för tågförarbeviset avslutas med ett prov som Transportstyrelsen ansvarar för. Innan provet får genomföras ska eleven visa upp ett utbildningsbevis på genomförd utbildning för de allmänna yrkeskvalifikationerna för tågförarbevis och en godtagbar identitetshandling för provförrättaren.

Efter att en tågförarelev har tagit sin YH-examen krävs kompletterande utbildning hos respektive operatör beroende på vilken sorts tåg och trafik som respektive tågförare kommer att arbeta med.²⁶

De utbildningar som är interna för Trafikverket är, som tidigare nämnts, eldriftsingenjörsutbildning och trafikledarutbildning. Utbildningen till trafikledare har olika inriktning beroende på vilken roll eleven skall vara verksam i, t.ex. som lokaltågklarare, fjärrtågklarare, eller tågledare, samt beroende på vilket signalsystem som är aktuellt i verksamhetsområdet. Den teoretiska utbildningen varierar mellan 10 till 13 veckor för tågklarare med efterföljande praktik om cirka nio veckor. För att bli tågledare måste man först ha genomgått tågklararutbildningen, varpå man gör ytterligare en veckas praktik, åtta dagars teoretisk utbildning och cirka fyra veckor avslutande praktik.

Eldriftsingenjörsutbildningen består av diverse kurser som sammantaget omfattar 70 dagar. För att anställas som eldriftsingenjör krävs högskoleutbildning med elinriktning.

²³ Ibid.

²⁴ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/Lokforarkorkort/Utbildningsanordnare/>

²⁵ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/Lokforarkorkort/>

²⁶ Jonsson, Stellan, Trafikverket (Järnvägsskolan), 2014-05-14

2.4 Alternativa utbildningsanordnare

Utbildning till tågförare finns idag som yrkeshögskoleutbildning på ytterligare fyra orter (Mjölby, Hallsberg, Huddinge och Boden). Det finns även andra aktörer som erbjuder tågförarutbildning, såsom Östersunds Järnvägskompetens samt flertalet tågoperatörer.²⁷

Utbildningar i anläggning och underhåll ges även inom ramen för bygg och anläggningsprogrammet i gymnasieskolan. Vissa gymnasieskolor har speciella inriktningar mot järnväg t.ex. Brinellgymnasiet i Nässjö.²⁸ Här handlar det dock om gymnasieutbildning, medan Järnvägsskolan ger yrkeshögskoleutbildning. Det finns inom yrkeshögskolan en utbildning till järnvägsprojektör i Varberg och Stockholm, till tågtekniker i Västerås, till signaltekniker med specialisering ERTMS i Falköping, till nordisk spårsvetsare i Vansbro, samt till anläggningsingenjör järnväg i Nacka. Ängelholms kommun startar till hösten 2015 en gymnasielinje i samarbete med järnvägsskolan. Efter att ha gått en gymnasieutbildning till järnvägstekniker är man dock inte färdigutbildad utan gymnasieutbildningen är en bra bas för att de YH-utbildningar som Järnvägsskolan erbjuder.

Söktrycket till yrkeshögskolans utbildningar inom området transporttjänster (där bl. a. utbildning lokförare, men också helikopterpilot och trafikflygare finns) har varit högt med 7,4 sökande per utbildningsplats för år 2012 (2011: 4,9 sökande/plats, 2010: 3,2 sökande/plats och 2009: 3,7 sökande/plats). För utbildningarna inom samhällsbyggnad och byggt teknik var det 4 sökande per utbildningsplats 2012 (2011: 3,5 sökande/plats, 2010: 4,6 sökande/plats och 2009: 1,9 sökande/plats). Andelen examinerade i arbete (anställd och egenföretagare året efter examen) har för utbildade inom transporttjänster visat en uppåtgående trend från 77 % för examinerade år 2008 till 90 % för examinerade år 2011. För samhällsbyggnad och byggt teknik är motsvarande siffror 92 % för examinerade år 2008 och 92 % för examinerade år 2011.

2.5 Nordisk jämförelse

Danmark

Banedanmark är den danska motsvarigheten till Sveriges tidigare Banverket. Banedanmark erbjuder järnvägsanknyten utbildning till entreprenörer likt Järnvägsskolan. Det handlar om säkerhetsutbildningar och bantekniska utbildningar. Banedanmark har, i samarbete med flera aktörer inom järnvägsbranschen, etablerat en ny individuell yrkesutbildning inom järnvägsområdet, vilken ges på motsvarande svensk gymnasienivå. Utbildningen till spårtekniker är tvåårig och varvar teoretiska studier med praktikperioder.²⁹ Vidare erbjuder de utbildning till tågförare enligt certifikat som ställs ut av Trafikstyrelsen för sina och sina underentreprenörers anställda.³⁰

Banedanmark utbildar även sina trafikledare internt. Beroende på om trafikledaren ska vara verksam inom fjärrtrafik eller S-banan³¹ ser utbildningen olika ut. Trafikledarutbildningen för

²⁷ Se **Tabell** i bilaga C.

²⁸ För mer information se t.ex. <http://www.gymnasium.se/utbildning/el-och-energiprogrammet-ee-elteknik-42884> eller <http://www.nassjojarnvagsutbildning.se/>

²⁹ <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=16726>

³⁰ <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikkelID=3946>

³¹ Lokaltåg i Köpenhamn

fjärrtrafik varar i ca elva månader, medan trafikledarutbildningen för S-banan är ca sex månader. Under båda utbildningarna varvas teori och praktik.³²

Tågförarutbildning erbjuds inom det offentliga utbildningssystemet och ges vid utbildningsinstitutionerna EUC Syd i Tønder eller CPH West i Tåstrup, men ansökan och antagning hanteras av tågoperatörerna, t.ex. Arriva eller DSB. På så sätt regleras antalet utbildningsplatser efter arbetsmarknadens behov.³³ Som EU-medlem lyder Danmark under EU-rätten varpå Europeiska unionens direktiv om tågförare (2007/59/EG) och järnvägslagen (304/2011) gäller. Trafikstyrelsen är ansvarig för certifiering av tågförare och utbildnings-anordnare, liksom säkerhetsregler vid banarbete.³⁴ Trafikstyrelsen är även ansvarig för tillståndsgivning för utbildningar till yrkesförare. Däremot är det Rigspolisens som är ansvarig för allt rörande körkort, inklusive utbildning av förarprövare.

Vejdirektoratet är infrastrukturhållare på vägsidan. De fastsätter utbildningskrav på alla som arbetar med underhåll och nybyggnation.³⁵ Utbildning inom väganläggning sker genom det allmänna danska utbildningssystemet, som yrkesutbildning. Sådan utbildning inbegriper ett slags lärlingssystem, där studenten under teoretiska utbildningen kan få studiemedel, men som lärling erhåller elevlön.³⁶

Finland

Utbildning i järnvägsbranschen ges av läroanstalter, där en godkänd studieprestation i ett uppgiftsspecifikt utbildningsprogram ger kompetens att arbeta med säkerhetsrelaterade uppgifter i järnvägsbranschen. Utbildningen i järnvägsbranschen regleras av lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009) och Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om utbildningsprogram för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter (Trafi/14723/03.04.02.13/2010), Europeiska unionens direktiv om tågförare (2007/59/EG) och järnvägslagen (304/2011).

För att läroanstalterna ska kunna ge trafiksäkerhetsutbildning för järnvägsbranschen, ska både läroanstalterna och de utbildningsprogram som de erbjuder vara godkända av Trafiksäkerhetsverket. Personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska upprätthålla sin kompetens genom att regelbundet delta i repetitionsutbildning. Även de som ger repetitionsutbildning ska vara godkända av Trafiksäkerhetsverket.³⁷ Från 2013 är det examinatorer som förbereder och tar emot examina som berättigar till förarbevis för förare av rullande materiel och till kompletterande intyg. Sedan 2013 godkänner Trafiksäkerhetsverket examinatorer.

Bolag och andra sammanslutningar i järnvägsbranschen behöver utbildning exempelvis för att få säkerhetsbetyg och säkerhetstillstånd och läroanstalterna ska ge utbildning i enlighet med utbildningsprogrammen på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Vid sidan av läroanstalterna ordnar också Trafiksäkerhetsverket vid behov utbildning i järnvägsbranschen, exempelvis om lagändringar och säkerhetstillstånd i anslutning till branschen. Trafikverket och de läroanstalter som Trafiksäkerhetsverket godkännt svarar för utbildning i anslutning till byggande och underhåll av banor. En person med ansvar för banarbete har dock en sådan säkerhetsrelaterad uppgift som avses i behörighetslagen (1664/2009). Utbildning för denna uppgift ges

³² <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=12859>, <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=12860>

³³ <http://www.arriva.dk/index.php/lokomotivfoerere>

³⁴ <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Jernbanesikkerhed/Uddannelse-og-personale.aspx>

³⁵ <http://www.vejdirektoratet.dk/da/Sider/Default.aspx>

³⁶ http://www.ug.dk/uddannelser/erhvervsuddannelsereudveud/byggeoganlaeg/anlaegsstruktoer_bygningsstruktoer_og_brolaegger.aspx

³⁷ Mer information om läroanstalter och repetitionsutbildare som Trafiksäkerhetsverket godkännt finns på sidan Godkända läroanstalter. http://www.trafi.fi/sv/jarnvagur/utbildning/godkanda_laroanstalter

av läroanstalter som godkänts av Trafiksäkerhetsverket enligt utbildningsprogram som också är godkända av Trafiksäkerhetsverket.

Inom vägsektorn utbildar Trafiksäkerhetsverket inte själv aktörer, utan beviljar organisationer tillstånd att utbilda, övervaka och vara examinator.

Järnvägsrelaterade utbildningar ansvarade tidigare VR Utbildningscenter för. Sedan 1 januari 2014 har utbildningscentret tagits över av KSAO rautatieala ("Kouvola regionala yrkesinstituts järnvägsavdelning) och är del av yrkesutbildningen i det allmänna utbildningssystemet.

Norge

I Norge pågår en översyn av organiseringen av samtliga transportmarknader. Sedan 2013 har man infört en transportslagsövergripande nationell transportplan, likt den vi har i Sverige.³⁸ En reform av den norska järnvägssektorn är att vänta framöver meddelade den norska regeringen i december 2014.³⁹ Dock har man fortfarande olika myndigheter för de olika transportslagen. Statens vegvesen ansvarar för vägar och Jernbaneverket för järnvägarna.

Statens vegvesen erbjuder kurser till sina och externa entreprenörers medarbetare som ska arbeta med väganläggning. Kurserna är avgiftsfinansierade. De ges med viss regelbundenhet eller vid behov beroende på typ av kurs.⁴⁰ Förarprövare (sensor) är i Norge trafiklärare som har gått en påbyggnadskurs internt i Statens vegvesen, samt vid Högskolan i Nord-Trøndelag. För att bli trafiklärare krävs en tvåårig högskoleutbildning.⁴¹

Utbildning inom järnvägssektorn sker sedan 2005 på Norsk jernbaneskole. Skolan upprättades då Samferdselsdepartementet gav Jernbaneverket ansvaret för att införa en yrkesskola för tågförare. Skolan erbjuder en rad järnvägsanknutna utbildningar inom ban-, signal- och elteknik samt grundutbildning för tågtrafikledare. Tågförarutbildningen ges inom ramen för det statliga offentliga utbildningssystemet och är på eftergymnasial nivå. Ansökningarna är öppna för alla som uppfyller kraven. Utbildningen är på ett och ett halvt år och kombinerar teori och praktisk utbildning hos någon tågoperatör. Utbildning inom trafikledning ges som internutbildningar till Jernbaneverket, som således sköter rekryteringsprocessen. Utbildningen är en kombination av teori och praktik och varar i nio månader. Inom de bantekniska utbildningarna ges olika kurser för medarbetare inom Jernbaneverket samt för de entreprenörer som arbetar med infrastruktur. I Norge finns ett lärlingssystem. Inom ramen för detta arrangerar Norsk jernbaneskole utbildning för banmontörer och signalmontörer. Utbildningen består av två års teoretiska studier och två år som lärling, varav lärlingsutbildningen genomförs genom Norsk jernbaneskole. Efter utbildningen erhålls fackbrev.⁴²

Norsk jernbaneskole finansieras till större delen genom statliga medel. Staten anslår medel till Jernbaneverket, som köper utbildningar hos Norsk jernbaneskole. Skolan omsätter ca 110 miljoner norska kronor per år, varav ca 70 miljoner kommer från statliga medel och ca 40 miljoner är intäkter från kursverksamheten som erbjuds externa företag.⁴³

³⁸ <https://www.regjeringen.no/nb/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan---ntp/id2076326/>

³⁹ https://www.regjeringen.no/nb/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetransport/reform-av-jernbanereformen/id2344653/

⁴⁰ Dahlen, Jon, Statens vegvesen, 2014-06-10

⁴¹ Kallarberg, Gunnar, Statens vegvesen, 2014-06-10

⁴² Jensen, Kai Erik, Norsk jernbaneskole, 2014-06-10

⁴³ Ibid.

Sammanfattande jämförelse

Trafikverkets utbildningsverksamhet spänner över drift och anläggning inom väg och järnväg, förarprövare, samt tågtrafikledare och tågförare. Det är således många olika utbildningar. Finland har, i likhet med Sverige, sedan 2010 ett trafikverk som ansvarar för alla trafikslag. I Norge pågår just nu en stor omorganiseringsfas⁴⁴ av transportsektorn, bl.a. med en ny nationell trafikslagsövergripande transportplan, men även ny organisering av förvaltningen är under utredning. Danmark har fortfarande separata förvaltningar för varje trafikslag.

I alla nordiska länder sker de utbildningar som här beaktas såväl inom ramen för det allmänna utbildningssystemet som i myndigheternas/statliga bolagens regi. Både Norge och Danmark arbetar mer med lärlingsutbildning, vilket har vissa likheter med yrkeshögskolan i Sverige då lärande i arbete (LIA) är ett viktigt inslag i yrkeshögskoleutbildningen. De järnvägsrelaterade utbildningarna uppvisar stora likheter mellan de nordiska länderna, dock har Finland nyligen separerat utbildningen helt från VR. Järnvägstekniska utbildningar anordnas av infrastrukturförvaltaren även om utbildningen på ett eller annat sätt kan ingå i det allmänna utbildningssystemet.

⁴⁴ Ostnes, Ottar, Samferdseldepartementet, presentation på Nordiskt seminarium, Trafikanalys, Stockholm, 2014-05-13

3 Diskussion

Regeringen menar att svenska transportmyndigheter inte bör bedriva sådan verksamhet som andra aktörer kan bedriva.⁴⁵ Utbildning i Sverige bedrivs till största del inom ramen för det allmänna utbildningssystemet, som exempelvis inom yrkeshögskolan och högskolan.

Trafikanalys är i denna rapport intresserade av frågeställningen huruvida nuvarande organisation av utbildningarna är nödvändig för måluppfyllelsen. Före Trafikverkets bildande hade de dåvarande transportmyndigheterna ett sektorsansvar. Detta togs bort i samband med den nya myndighetsorganiseringen i transportsektorn genom budgetpropositionen 2010. Trafikverket ska dock verka för att de transportpolitiska målen uppnås.⁴⁶

Som tidigare nämnts får Trafikverket enligt instruktionen även bedriva utbildning. Trafikanalys menar dock att detta inte innebär att det åligger Trafikverket att säkerställa att utbildningarna faktiskt erbjuds. Således finns det ingen skyldighet för Trafikverket att vara utbildningsanordnare. Den uttryckta önskan om att myndigheter inte skall ha överlappande uppgifter eller ägna sig åt verksamhet som andra aktörer kan sköta, får snarast tolkas som att myndigheter bör renodla sin verksamhet. Utbildning bedrivs i Sverige av universitet, högskolor, kommuner, företag och privata organisationer. Trafikverket tillhör inte någon utav dessa kategorier utan är en infrastrukturförvaltande myndighet, i vars kärnverksamhet utbildning inte passar in.

För de utbildningar som redan ingår i det allmänna utbildningssystemet befinner sig avnämarna, dvs. potentiella arbetsgivare till studenterna, på en konkurrensutsatt marknad där inte Trafikverket är (den primära) avnämaren. Detsamma gäller för kurser som ges till underentreprenörerna i form av uppdragsutbildning. Således bör inte problematiken med sammanblandning av roller eller korssubvention finnas. Trafikverket kan i det avseendet bedömas vara konkurrensneutralt, såsom vilken utbildningsinstitution som helst.

En alternativ organisering för transportmyndigheternas utbildning skulle kunna vara att de antingen bolagiserades och ev. försåldes eller överfördes till det allmänna utbildningssystemet. Nedan diskuteras vad som kan vara lämplig organisering av Trafikverkets utbildningsverksamhet utifrån en samlad målbild.

Enligt Trafikverkets instruktion får myndigheten bedriva utbildningsverksamhet, vilket sker av två enheter: Utbildningscenter och Järnvägsskolan.

Utbildningscenter bedriver på uppdrag av Transportstyrelsen utbildning för förarprövare. För förarprövare finns det tre avnämare: Trafikverket, gymnasieskolan/komvux och Försvarsmakten. Ur ett konkurrensperspektiv finner Trafikanalys inga hinder för att Trafikverket är utbildningsanordnare. Avnämarna torde inte konkurrera på samma marknad, varpå det inte bör föreligga någon problematik med konkurrensneutraliteten. Trafikanalys kan samtidigt konstatera att regeringen har gett i uppdrag åt Transportstyrelsen att ansvara för utbildningen till förarprövare och att Trafikverket alltså används som en ren utförare.

De utbildningar som anordnas av Järnvägsskolan är antingen del av det allmänna utbildningssystemet i form av YH-utbildning eller högskoleutbildning, eller så är det utbildning för interna yrkesroller (eldriftsingenjör och tågtrafikledare) inom Trafikverket. Till viss del är det även

⁴⁵ Regeringen (2011). *Budgetproposition för 2012*, prop.2011/12:1, utgiftsområde 22, sid 43. Finansdepartementet. Stockholm.

⁴⁶ SFS (2010:85), *Förordning med instruktion för Trafikverket*

uppdragsutbildning till underentreprenörer till Trafikverket. Utbildningarna behövs för att Trafikverket ska kunna fullfölja sina uppgifter som infrastrukturförvaltande myndighet. I förlängningen är utbildningarna essentiella för att de transportpolitiska målen skall nås.

Trafikledningsutbildningen (teori och praktik) omfattar ca 20-28 veckor och eldriftsingenjörsutbildningen ca 14 veckor. De är således lite kortare än YH-utbildningarna som vanligtvis är mellan ett och två år och kan därför tänkas inte passa in i den kategorin. Då Trafikverket för närvarande arbetar med trafikledning för att bland annat kunna förbättra punktlighet och kapacitet i järnvägssystemet är det troligt att även utbildningen berörs. Hur den kommer att förändras är ännu för tidigt att avgöra. I Trafikverkets egen utredning om trafikledning anges att det kan komma att krävas högskolekompetens i större grad av framtidens trafikledare. Ett annat alternativ kanske är att det under ändrade behov finns förutsättningar för att ingå i yrkeshögskolan.

Järnvägsskolans anläggning gör att utbildningen kan genomföras under säkra förhållanden, man är även certifierad för de utbildningar som kräver certifikat, således torde man bidra till hänsynsmålet. Den kompetens som de utbildade erhåller är mycket viktig för att järnvägen skall fungera, exempelvis signalfel som "åtgärdas" felaktigt kan t.ex. leda till brand i ställverk, med påföljande stopp i trafiken. Även elfel som t.ex. ett strömbortfall leder till tågstopp. Konsekvenserna av ett trafikstopp är avhängigt den geografiska lokaliseringen av felet, samt tidsåtgången som krävs för avhjälpning. Förseningar, inställda resor, godsleveranser (såväl in- som utleveranser) kostar såväl samhället, enskilda individer som näringslivet stora summor. Att personalen som är ute i spåren och genomför underhållsarbetet innehar rätt kompetens är viktigt för måluppfyllelsen av många transportpolitiska mål. Trafikanalys anser således att det är viktigt att säkerställa att utbildningen anordnas. Det finns inga likvärdiga utbildningsanordnare vare sig i Sverige eller internationellt (delvis eftersom järnvägstekniken i stor utsträckning är nationellt specifik t.ex. avseende signal- och elsystem). Trafikanalys finner inga skäl till att Trafikverket måste vara huvudman för utbildningen. Trafikverket har tidigare försökt sälja av järnvägsskolan, utan framgång. Trafikanalys har förståelse för att utsikterna för en försäljning inte finns idag, men menar att man bör vara observant på om ändrade förutsättningar uppkommer.

4 Slutsatser

I rapporten beskrivs de utbildningar som anordnas av Trafikverket. Vi har vidare presenterat argument för när offentligt åtagande kan vara befogat, samt återgett regeringens syn på organisering, t.ex. att myndigheter inte bör ha överlappande uppgifter. Genom att göra en nordisk jämförelse har vi även kunnat konstatera att det i de nordiska länderna ser snarlikt ut beträffande de utbildningar som bedrivs inom Trafikverket, speciellt avseende de banrelaterade utbildningarna, man kan dock konstatera att i Finland ingår utbildningen i större grad i det allmänna utbildningsväsendet.

Utifrån de transportpolitiska målen och de förvaltningspolitiska principerna finner Trafikanalys egentligen inga hinder för att Trafikverket är huvudman för de utbildningar som Trafikanalys har kartlagt i rapporten, men å andra sidan finner Trafikanalys inte heller stöd för att utbildningarna skall vara organiserade som de är idag. Snarare har underlaget gett upphov till ett nya frågeställningar:

- Förarprovare: Att Trafikverket är ansvarig för förarprövarutbildningen rimmar illa med den allmänna strävan för Trafikverket att fokusera på sin huvuduppgift. Eventuellt skulle ett alternativ kunna vara att flytta över utbildningen till det allmänna utbildningsväsendet liknande den modell som finns i Norge?
- Trafikanalys kan konstatera att de flesta av de utbildningar som erbjuds på Järnvägsskolan i dagsläget inte har någon alternativ utbildningsanordnare. Samtidigt är kompetensen som lärs ut essentiell för järnvägens funktion. I såväl Norge som Danmark är organiseringen för motsvarande utbildningar mycket snarlik den svenska, medan Finland har avskilt utbildningen från myndigheten.

5 Referenser

5.1 Litteratur och offentligt tryck

Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av tågförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

Europeiska unionens direktiv om tågförare (2007/59/EG) och järnvägslagen (304/2011).

FFS, (1664/2009) *Lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet*

Kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 av den 3 december 2009 om gemenskapsmodeller för tågförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om tågförarbevis enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

Premfors, R. et al., *Demokrati & byråkrati*, 2:a uppl. Studentlitteratur, 2009.

Regeringen, Dir. 2014:64

Regeringen, Dnr. N2014/2029/TE, *Direktiv till Statskontoret om uppdrag att följa upp Trafikverket och Transportstyrelsen.*

Regeringen, Prop. 2008/09:93, *Mål för framtidens resor och transporter.*

Regeringen, Prop.2010/11:1, *Budgetproposition för 2010, utgiftsområde 22.*

Regeringen, Prop.2011/12:1, *Budgetproposition för 2012, utgiftsområde 22.*

Regeringen, Prop2009/10:175, *Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt*, Regeringskansliet 2010

SFS, 1992:1434, *Högskolelag*

SFS, 1993:792, *Lag om tillstånd att utfärda vissa examina*

SFS, 2007:515, *Myndighetsförordningen*

SFS, 2009:130, *Förordning om Yrkeshögskolan*

SFS, 2010:1144, *Förordning om ändring i förordningen (2009:130) om yrkeshögskolan*

SFS, 2010:185, *Förordning med instruktion för Trafikverket*

SFS, 2011:725, *Lagen om behörighet för tågförare*

SOU, 2009:31, *Effektiva transporter och samhällsbyggande - en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg*

TRAFI/604/03.04.01.00/2011

Trafiksäkerhetsverket (TrafI/14723/03.04.02.13/2010) *Föreskrift om utbildningsprogram för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter,*

Trafikverket, TRV 2014/75917, *Rätt funktion på rätt plats*.

Transportstyrelsen, TSFS, 2011:60, *Transportstyrelsens föreskrift om förarutbildning om behörighet för tågförare*

Transportstyrelsen, TSFS, 2012:61, *Transportstyrelsens föreskrift om förordnande att förrätta prov*.

5.2 Webbsidor

http://en.wikipedia.org/wiki/Student_benefit

<http://www.arriva.dk/index.php/lokomotivfoerere>

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=12859>

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=12860>

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=16726>

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=3946>

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2003/20030940>

<http://www.gymnasium.se/utbildning/el-och-energiprogrammet-ee-elteknik-42884>

<http://www.jarnvagsskolan.se/sv/Jarnvagsskolan00.aspx>

<http://www.jarnvagsskolan.se/sv/Vag00.aspx>

<http://www.kela.fi/web/sv>

<http://www.nassjojarnvagsutbildning.se/>

<https://www.regjeringen.no/nb/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonalt-transportplan---ntp/id2076326/>

https://www.regjeringen.no/nb/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetrasport/reform-av-jernbanereformen/id2344653/

<http://www.regeringen.se/sb/d/2462>

http://www.studentum.se/transport__250__.html

<http://www.su.dk/Sider/default.aspx>

http://www.trafi.fi/sv/jarnvagar/utbildning/godkanda_laroanstalter

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Jernbanesikkerhed/Uddannelse-og-personale.aspx>

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/Lokforarkorkort/>

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/Lokforarkorkort/Utbildningsanordnare/>

http://www.ug.dk/uddannelser/erhvervsuddannelsereudveud/byggeoganlaeg/anlaegsstruktoer_bygningsstruktoer_og_brolaegger.aspx

<http://www.vejdirektoratet.dk/da/Sider/Default.aspx>

<http://www.vej-eu.dk/Nyheder.aspx?ID=55>

<http://www.yhguiden.se/#!/sok?&lan=&utbildningsomraden=11>

<https://www.myh.se/Verksamhetsomraden/Yrkeshogskolan/>

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=144126>

<https://www.retsinformation.dk/Forms/r0710.aspx?id=152191>

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=6472>

<https://www.yrkeshogskolan.se/Utbildningar/Transporttjanster/>

5.3 Intervjuer

Dahlen, Jon, Statens vegvesen, 2014-06-10

Holmquist, Kjell, Trafikverket, 2014-05-23

Jensen, Kai Erik, Norsk jernbaneskola, 2014-06-10

Jonsson, Stellan, Trafikverket, Järnvägsskolan, 2014-05-14, 2015-03-04

Kallarberg, Gunnar, Statens vegvesen, 2014-06-10

Landh, Margareta, Myndigheten för yrkeshögskolan, 2014-04-28

Nilsson, Jan, Trafikverket, Järnvägsskolan, 2015-03-04

Ostnes, Ottar, Samferdseldepartementet, presentation på Nordiskt seminarium, Trafikanalys, Stockholm, 2014-05-13

Fridolin, Kenneth, Trafikverket, 2015-03-17

6 Bilagor

A. Yrkeshögskolan

- Helikopterpilotutbildning, Svensk Pilotutbildning AB, Säve.
- Integrerad Helikopterutbildning, BF Scandinavian Aviation Academy AB, Västerås.
- Integrerad Trafikflygarutbildning, BF Scandinavian Aviation Academy AB, Västerås.
- Internationell Speditör, Sigtuna Kommun, Centrum för vuxenutveckling, Stockholm-Arlanda.
- Internationell transportlogistik, Norrköpings kommun, Logistikprogrammet, Norrköping.
- Logistiker, Campus Varberg/Varbergs kommun, Varberg.
- Logistiker- Arbetsledning och Tredjepartslogistik, Södertälje kommun, Vuxenutbildningen, Södertälje.
- Lokförare, Bodens kommun, Vuxenutbildningen, Boden.
- Lokförare, Mjölby kommun, Vuxenutbildningen, Mjölby.
- Lokförare, Stiftelsen för Kvalificerad Yrkesutbildning i Mellansverige, Hallsberg.
- Lokförare Stiftelsen för Kvalificerad Yrkesutbildning i Mellansverige, Huddinge.
- Lokförare, Ängelholms kommun Vuxenutbildning, Ängelholm.
- Maritime Sustainability Coordinator, Uddevalla kommun, Högskolecentrum Bohuslän, Uddevalla.
- Skärgårdskapten, Klart Skepp Marinteknik AB, Stocksund.
- Terminalstyrning, Göteborgs Stad Utbildning, Göteborg.
- Trafikflygare i kommersiell luftfart med MPL-certifikat, Lunds universitet Trafikflyghögskolan, Ljungbyhed.
- Transportlogistiker, Helsingborg kommun/Yrkeshögskolan i Helsingborg, Helsingborg.

B. YH-guiden

- Energi- och miljöeffektiv transportlogistik, VÄNERSBORG
- Exportförsäljning - interkulturellt affärsmannaskap, JÖNKÖPING
- Helikopterpilotutbildning, SÄVE
- Integrerad Helikopterutbildning, VÄSTERÅS
- Internationell Speditör GÖTEBORG
- Internationell speditör SIGTUNA
- Internationell transportlogistik NORRKÖPING
- Logistiker VARBERG
- Logistikutbildning SÖDERTÄLJE
- Lokförare BODEN
- Lokförare HALLSBERG
- Lokförare ÄNGELHOLM
- Lokförare HUDDINGE
- Lokförare MJÖLBY
- Maritime Sustainability Coordinator UDDEVALLA
- Produktionslogistik GÖTEBORG
- Skärgårdskapten DANDERYD
- Terminalstyrning GÖTEBORG
- Trafikflygarutbildning Ljungbyhed
- Trafikflygarutbildning VÄSTERÅS
- Transportlogistiker HELSIGNBORG
- Tågförare VÄNNÄS
- Tågtekniker VÄSTERÅS
- Utrikesspeditör STOCKHOLM

C. Utbildningsanordnare och examinatore tågförare

På Transportstyrelsens hemsida kan man utläsa vilka utbildningsanordnare som får bedriva utbildning för förare av järnvägsfordon, samt vilka examinatore som får genomföra prov för kompletterande intyg, enligt lagen (2011:725) om behörigheter för lokförare.

Utbildningsanordnare = Ua

Examinator = Ex

Tabell C-1 Utbildningsanordnare tågförare

<i>Tillstånd Ua, giltigt tom</i>	<i>Tillstånd Ex, giltigt tom</i>	<i>Företag/ Ort</i>	<i>Telefon/ E-post</i>
2019-01-17		Spark Trade AB Nässjö	076- 7611 599 torsten.ahman@sparktrade.se
2018-10-23	2018-10-23	SWT Swedtrac Trafik AB Solna	010-4809800 info@swedtrack.com
2018-10-09	2018-10-09	Tågakeriet i Bergslagen AB Kristinehamn	0550-87504 info@tagakeriet.se
2018-06-17	2018-06-17	A-Train AB Stockholm	08-58889000 www.arlandaexpress.se
2018-09-09	2018-09-09	TX Logistik AB Helsingborg	042-6005010 info@txlogistik.se
2018-09-06	2018-09-06	Infranord AB Solna	010-1211000 pa-center@infranord.se
2018-09-06		VR Track Sweden AB Luleå	076-7743744 torsten.ahman@vrtrack.se
2018-08-23	2018-08-23	Veolia Transport Sverige AB Solna	08-6295000 info@veolia-transport.se
2018-06-24		CQ Correct AB Solna	08- 624 3400 info@c-q.se
2018-06-18	2018-06-18	Strukton Rail AB Nacka	010-480 50 31
2018-05-29		Baneservice Skandinavien AB Göteborg	0767-711780 baneservice.skandinavien@baneservice.se
2018-04-19	2018-04-19	Railcare Logistik AB Skelleftehamn	0910- 438 800 info@railcare.se

2018-04-10	2018-04-10	Arvidsjaur Järnvägsförening Arvidsjaur	0960-21821 ll.ajf@home.se
2017-11-27	2017-11-27	LKAB Malmtrafik AB Kiruna	0980-729 51 info@lkab.com
2017-07-12	2017-09-19	Tågfrakt Produktion i Sverige AB Falköping	0515-199 50 bokningen@tagfrakt.se
2017-05-15	2017-05-15	Arriva Östgötapendeln AB Stockholm	08-449 25 40 info@arriva.se
2017-05-07	2017-05-07	Arriva Tåg AB Malmö	08- 449 25 40 info@arriva.se
2017-06-01	2017-06-01	Botniatåg AB Umeå	0722- 012 440 info@botniatag.se
2017-03-29	2017-04-26	Green Cargo AB Solna	010-455 71 11 info@greencargo.com
2018-02-06	2018-02-06	ISS Facility Services AB Stockholm	020-155 155 mapadmin@se.issworld.com
2017-02-17	2017-08-12	Pro Train Sverige AB Mjölby	070-416 70 40
2017-03-15	2017-05-10	SJ AB Stockholm	010-751 60 00 diariet@sj.se
2017-05-28	2017-05-28	Stockholmståg KB Stockholm	08-562 242 00 info@stockholmstag.se
2017-09-30	2017-09-30	Svenska tågkompaniet AB Gävle	026-420 64 00 info@tagkompaniet.se
2017-01-25	2017-04-11	TCC Holding AB Gävle	026-14 1000 info.tcc@tcc.se
2017-06-24	Tills vidare	Trafikverket Järnvägskolan Ångelholm	0431-44 20 20 jarnvagsskolan@trafikverket.se
2017-02-23	2017-04-19	Östersunds Järnvägskompetens AB Östersund	063-18 18 75 info@jarnvagskompetens.se

2018-01-15	2018-01-15	Hector Rail AB Danderyd	08-544 967 20 info@hectorrail.com
2018-02-12	2018-02-12	Inlandståget AB Östersund	063-194418 ---
2018-02-24	2018-02-24	Järnvägshistoriska riksförbundet Solna	styrelsen@jhrf.se
2018-03-05	2018-03-05	CFL cargo Sverige AB Nässjö	070-317 25 24 info@cflcargo.se
	2018-02-21	Mikael Bjurström Lerum	070-439 17 74 mikael.bjurstrom@telia.com
2018-03-11	2018-03-11	DSB Sverige AB Malmö	040-6319880
2017-12-19	2017-12-19	Arriva Sverige AB Stockholm	08-4492540 info@arriva.se



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.