

## **Bakgrund till ansökan om järnvägsutbildningar**

Utdrag från Slimmat, snabbt och svenskt, rapport av Sverigeförhandlingen angående höghastighetsspår. Pär Isaksson 2017.

*Järnvägen anses avgörande för att bygga smarta och hållbara samhällen. Ändå dras den med banvallar från 1860-talet och signalsystem från 1940-talet. Sedan början av 1990-talet har järnvägsresandet fördubblats, men infrastrukturen har inte hängtt med. Idag är det fullt på tågen och på spåren och Trafikverkets entreprenörer utkämpar en nästan hopplös kamp för att hinna reparera och underhålla dagens system. Därför måste Sverige bygga nytt. Vissa bedömare anser att det räcker att rusta upp det befintliga nätet. Men både Alliansregeringen 2014 och den rödgröna regeringen 2016 konstaterade att nya stambanor behöver byggas och Sverigeförhandlingen är det stora greppet. Sverigeförhandlingen har också haft ett viktigt deluppdrag i att förhandla fram kommunala åtaganden om att bygga nya bostäder. Detta har givit ytterligare dignitet och fler dimensioner åt projektet.*

*Men så rådde också hösten 2014 stor politisk enighet om att något måste göras åt järnvägen. Vintrarna 2010 och 2011 var en provotid för hundratusentals tågresenärer, med inställda och försenade tåg. Trafikverket investerade i snöröjningsutrustning och järnvägsbranschen drog igång samverkansprogram för att få tågen att gå i tid. Men efter hand blev det allt tydligare att järnvägens problem visserligen förvärrades av snö, is och kyla men i själva verket var strukturella. I juli 2014 inträffade fler så kallade ”storstörningar” (trafiken ställs in i flera timmar i en hel landsända) än under en normal vintermånad. I nästan alla fall visade sig felet bero på utsliten utrustning och bristfälligt underhåll. Arbetet med att bygga ut delar av järnvägsnätet hade inletts tidigare. 2010 invigdes Citytunneln som förband Malmö med Öresundsbron och Botniabanan mellan Sundsvall och Umeå. Citybanan under Stockholm invigdes 2017. Samma år började entreprenadarbetena för Ostlänken mellan Järna och Linköping. Totalt miljarder satsades på järnvägen. Men det stora helhets-greppet saknades.*

## **Eftersatt underhåll: Sverige har Europas sämsta kontaktledningar**

**(Sydsvenskan 12/9 2016)**

Svenska järnvägar har Europas mest olycksdrabbade strömförsörjning. Trafikverket har misslyckats med att få kontaktledningarna EU-certifierade – trots att alla tåg numera lever upp till EU:s krav. – Därför rivs så många kontaktledningar ner, säger järnvägsexperten Per Corshammar.

Av: Erik Magnusson

Häromdagen satt hundratal tågresenärer fast i solheta pågatåg på järnvägen mellan Malmö och Lund. Det berodde på en nedriven kontaktledning.

Ingen fick lämna tåget. Eftersom den strömförande ledningen låg på marken fanns det risk att också tågdörrarna var strömförande.

Sådana incidenter tillhör vardagen längs svenska järnvägar. Det framgår av statistik från den internationella järnvägsunionen UIC att Sverige är det EU-land som oftast drabbas av tågförseningar till följd av krånglande strömförsörjning.

Per Corshammar är en av Sveriges ledande järnvägsexperter med ett förflutet bland annat på dåvarande Banverket, konsultbolaget Ramböll och Järnvägsskolan i Ängelholm.

Enligt honom beror en allt för hög andel av svenska tågförseningar på att kontaktledningarna längs Sveriges järnvägar inte håller måttet. De lever inte upp till de stränga EU-krav som gäller sedan 2002.

Alla pågatåg och Öresundståg som rullar i Skåne uppfyller numera EU:s så kallade TSDkrav - "tekniska specifikationer för rullande material". De kraven anger bland annat vilka krafter och rörelser som tågens strömavtagare ska klara.

Men kontaktledningen som strömavtagaren hämtar ström från lever inte upp till samma krav. – Trafikverket har försökt att certifiera järnvägsnätet, men det har för många brister. Svenska kontaktledningar är alldeles för kläna för att leva upp till EU-normerna, säger Per Corshammar.

Sverige och Norge är de länder som har mest problem med utebliven strömförsörjning i järnvägsnätet. Det är här som det uppstår flest förseningstimmar på grund av trilskande kontaktledningar.

Däremot är det mer sällsynt i Sverige än i andra EU-länder med sena tåg på grund av signalfel, spårarbeten och krånglande plankorsningar.

– Så länge det svenska järnvägssystemet inte är EU-certifierat får vi räkna med att det fortsätter att dimpa ner kontaktledningar, även nyuppsatta ledningar, säger Per Corshammar.

EU:s regelverk ställer stränga krav på hur mycket en kontaktledning tillåts röra sig åt olika håll, hur mycket den får utvidgas vid olika temperaturer och hur stor resonans den ska klara.

De svenska kontaktledningarna **är inte lika slitstarka** som ledningsnätet längs franska och tyska järnvägar. De har **större resonansproblem** än motsvarande ledningar nere på kontinenten. Sverige **saknar dessutom anordningar** som ser till att nedrivna kontaktledningar inte faller hela vägen ner till marken.

– Om kontaktledningar fångas upp innan de når marken blir det lättare att evakuera stillastående tåg. Det möjliggör dessutom **nöddrift** så att tåg kan passera en nedriven kontaktledning i låg fart, säger Per Corshammar.

Enligt EU:s regelverk ska ett strandat tåg utrymmas inom 60 minuter – i första hand genom att tåget först bogseras bort med nödkoppel och att passagerarna därefter evakueras. Det kan lösas med hjälp av sk DUO-lok som både kan drivas elektriskt eller dieselelektriskt.

Lokförarutbildningen i denna ansökan utbildar blivande lokförare på bägge loktyperna. Idag måste tågen evakueras.

Den ordningen är till för att människor inte ska bli utsatta för extrem värme eller kyla. Enligt Trafikverkets egna regler ska ett strandat tåg utrymmas inom två timmar. I Burlöv dröjde det dock tre timmar innan ett havererat pågatåg evakuerades. Enligt Per Corshammar bryter Sverige öppet mot EU-kraven. Det är ett fusk som Trafikverket egentligen borde anmäla till Transportstyrelsen, som i sin tur borde vidarebefordra bristerna till EU-kommissionen i Bryssel.

**Fotnot:** Strömavtagare är den släpkontakt som överför drivström från kontaktledning till tåg eller trådbuss.

## **Kommande godstrafikbehov**

Trafikanalys från Näringsdepartementet: Ett par viktiga EU-mål som ännu inte uppfyllts: att kunna köra 740 m långa godståg på alla stambanor med en hastighet av 100 km/h.

Granskningen inleddes i januari 2017 varvid konstaterades att trots vetskapen om EU-målen

enligt TEN-T ingenting blivit gjort 2013-2016. (TEN-T = Trans European Transport Networks). Målen avser transportlogistik inom hela EU och beslutades redan på 1980-talet. Beslut togs 2013 att acceptera TEN-T förordningen. TEN-T förordningen är en bindande rättsakt.

Från JSB – möte på Münchenbryggeriet i mars 2018

Tågoperatörerna överlämnade i veckan till infrastrukturminister Thomas Eneroth, underlag till regeringens godsstrategi. Vi har tillsammans med medlemsföretag och partners på kort tid arbetat fram ett underlag som också koordineras med Regeringens initiativ Fossilfritt Sverige som leds av Svante Axelsson. Vi har utgått ifrån Järnväg 2050 – näringslivets godstransporter, med de tio åtgärderna för att öka järnvägens tillförlitlighet, utnyttjandegrad och lönsamhet.

Målet är att *fördubbla godstransporterna på järnväg till 2030*. Vi lyckades ställa om och skapa helt nya och stora segment för godsjärnvägen i det momentum som infann sig efter stormen Gudrun. Nu har vi samma möjlighet i flera andra godssegment mot bakgrund av klimatutmaningen. Återigen är nyckelordet *samverkan*. (Måste även gälla kompetensförsörjning, vår kommen-tar)

Aktuella och befintliga järnvägsutbildningar på minst Yh-nivå finns idag på 14 platser i landet, samtliga söder om Stockholm med ett undantag för Boden där lokförare utbildats sedan många år. Även i Kiruna hos LKAB finns privat lokförarutbildning.

Transportvolymerna både på malmbanan och från gruv- och stålindustrin ökar tillsammans med mycken överflyttning av skogsråvara från väg till järnväg. Tyvärr har den hårt belastade kustbanan drabbats av många stillestånd pga eftersatt underhåll. Även viltolyckorna har ökat avsevärt. En del av godstrafiken skulle kunna överföras till inlandsbanan om den förstärktes för tyngre trafik. Om detta är ägarkommunerna överens. Både upprustning och underhåll kräver ny arbetskraft, denna får i dag i stort sett rekryteras från södra Sverige enär Norrland saknar en gedigen järnväghögskola. Därför har vårt företag tillsammans med ett antal organisationer och företag drivit projektet JVH (järnväghögskolan). Då poletten föll på plats har Ånge dykt upp som rätt plats för en skoletablering; en tillskyndande kommun med tillgång till lokaler och studentbostäder. Dessutom finns ett järnvägskunnande inbakat i orten som sedan slutet av 1800-talet varit ett av landets viktigaste järnvägsnav.

## **Rekryteringsbehoven**

Kommuniké från AF

SJ:s besked att den statliga tågjätten behöver rekrytera *hundratals nya lokförare och tågvärdar\** kommande år.

Fram till 2019 räknar tågoperatören SJ med att behöva anställa totalt omkring 225 nya lokförare och 300 tågvärdar. Därefter väntas rekryteringsbehovet ligga på ytterligare 100 personer per år. Enligt Arbetsförmedlingen har det varit en stigande brist på lokförare sedan

2014. Och under de senaste åtta åren har situationen växlat mellan att det funnits tillräckligt med lokförare och att det saknats. Även MTR, som bland annat kör snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg, säger sig söka lokförare "kontinuerligt". När det gäller pendeltågen kommer MTR att behöva utbilda ett 70-tal förare under 2017 och 2018. Från och med 2019 och framåt planerar MTR för ett tjugotal nya utbildningsplatser årligen. Således ett starkt arbetsmarknadsbehov.

(Mail från en gammal student, numera investeringsansvarig på Trafikverket)

Hej Samuel, och tack!

Behovet på järnvägssidan är stort, både på kort och lång sikt. Framför allt kopplat till *Järnvägsteknik* och *störst tyngd på signal*. Det som behövs är framförallt *utförandespecialister*.

Lycka till med fortsatta uppdrag!

Med vänlig hälsning, Ali Sadeghi, Banchef, Trafikverket (TRV)

Mail från Structon Rail, ledande aktör inom banunderhåll

Hej

Kul att ni är engagerade i vår bransch.

Jag kan bara svara att behovet är stort. *Större behov av el- och signaltekniker än bantekniker* men allt är välkommet. *Hela branschen behöver medarbetare på alla positioner.*

Lycka till!

**Gölin Forsberg**

Kompetenschef, Structon Rail

Vid ett samtal med Infranords styrelseordförande betonade hon bristen på elkraftstekniker (3 juli 2017).

(Mail från SYSTRA)

Hej,

Angående Järnvägsskolan i Ånge kan det eventuellt finnas intresse från vår sida och då angående:

*Anläggningsprojektör – järnväg*  
*Elkraftingenjör - järnväg*

Kent Jonsson, Systra

Enligt enhetschef Hans Engevi, Trafikverkets enhetschef i Ånge finns ett stort behov av *tillsyningsmän* (muntligt 29/12 2017)

Tågtekniker behovsanalys från Green Cargo

Hej,

Har gjort en demografirapport över personalen.  
Personal som slutar på egen begäran 1-2 per år.  
Pensionsavgångar 1,5 om året.  
Det finns en pensionspuckel 2022 och 2024.  
Skattat omsätter vi 3 stycken i personalen per år.

Vänligen Daniel

Daniel Breisch  
Verkstadschef / Workshop manager  
Green Cargo  
Postadress: Gredbyvägen 5, 632 21 Eskilstuna,  
Sweden  
Besöksadress:, Gredbyvägen 3-5, Sweden  
Phone: +46 (0) 10 455 78 05  
Mobile: +46 (0) 703 24 22 06  
[daniel.breisch@greencargo.com](mailto:daniel.breisch@greencargo.com)  
[www.greencargo.com](http://www.greencargo.com)

Mail från Infranord, ledande aktör inom  
banbyggad med underhåll.  
Stora brister när det gäller tekniker är ***bland  
Signaltekniker, Eltekniker, Besiktningsmän*** men  
även ban och svets.

Vi har även **tågreparatörer** hos oss.

Mvh

Jan Broberg  
Personalspecialist

Infranord AB  
Järnvägsgatan 17  
821 43 Bollnäs

Trafikverket hade 2018/02/18 15 tjänster utlysta inom *övergripande underhåll* och 5 tjänster inom *produktion och planering*.

På webbsidan "Järnvägsjobb" fanns 2108-02-19 151 st lediga tjänster.

### **Platsbehov tagna från hemsidor i februari 2018**

Green Cargo, som nu etablerar sig i Norge saknar idag ett 20-tal lokförare

Alla lediga jobb hos Green Cargo 2018/02/18

Lokförare, Göteborg

Lokförare pooltjänst

Lokplanerare, Hallsberg

Erfaren HR Business Partner, Hallsberg

Arbetsmiljöspecialist, Hallsberg

Taktisk personalplanerare, Hallsberg

Förare i växlingstjänst, med betald utbildning, till Green Cargo Göteborg

Lokförare Eskilstuna

Lokförare, Älmhult

Lokförare, Malmö

Lokförare, Hallsberg

Lokförare Gävle

Förare i växlingstjänst, med betald utbildning, till Green Cargo Eskilstuna

Förare i växlingstjänst, med betald utbildning, till Green Cargo Tomtebodå

Lediga Tjänster Hector rail 2018-02-22

Skarp Lokförare till Ånge

Lokförare till Kil/Kongsvinger

Operations Manager till Kil/Kongsvinger

Planerare till Hallsberg

Hector Rail söker Sveriges bästa lokförare till Värtan (Stockholm)

Växlare / Radioloksoperatör till Kiruna

Transportledare till Hallsberg

Teamledare till OC i Hallsberg

Produktionskoordinator till Ånge

Radioloksoperatör / Växlare till Borlänge

Lokförare till Borlänge

Lokförare till Kiruna

Den 12 mars 2018 lanseras en ny version av sajten järnvägsjobb.se kopplat till kompetensförsörjningsinitiativet inom JBS. Järnvägen står inför den största satsningen någonsin, och vi behöver helt enkelt bli fler, inte minst fler kvinnor!

Björn Westerberg, Tågoperatörerna

Järnvägen rekordsatsar och vi behöver rekrytera kompetenta medarbetare inom många olika områden och på många olika platser. Här ser du de jobb som är lediga just nu. Vad innebär respektive roll av dem? Hittar du ett intressant yrke men saknar rätt utbildning?

Text nedan: Sohana Josefsson, HR och kommunikationsdirektör Green Cargo, Patrik Johansson, produktionsdirektör Green Cargo

I takt med att tågtrafiken ökar och pensionsavgångarna inom branschen är relativt stora, ökar behovet av nya lokförare. I Sverige behövs ungefär 250 lokförare varje år under lång tid framöver och på Green Cargo behöver anställa omkring 100 lokförare varje år, de närmsta åren. Men logistikbolaget liksom övriga inom tågbranschen vittnar om samma sak; det råder stor brist på lokförare i Sverige idag. Det skriver Green Cargos medarbetare Sohana Josefsson, HR och kommunikationsdirektör respektive Patrik Johansson, produktionsdirektör på bolagets bloggforum ”Hållbar logistik”. Bristen på lokförare är en utmaning för oss – här och nu och även inom den närmaste framtiden. Och vi gör allt som står i vår makt internt för att frigöra lokförare som kan köra våra godståg, för att vi ska kunna möta upp våra kunders behov. Det är en kritisk och allvarlig fråga för oss, som vi har fullt fokus på att lösa. För att bibehålla och rekrytera nya förare har vi nu en omfattande plan med många bra, viktiga och konkreta aktiviteter på både på kort och lång sikt.

Almega: Arbetet med att sätta planen i verket är i full gång och vi är övertygade om att planen kommer att ge effekt. Det handlar bland annat om att kunna erbjuda en attraktiv arbetstidsmodell, att internutbilda och uppgradera olika roller och att utbilda fler handledare. Vi granskar även hur *Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH) planerar för kommande lokförarutbildningar*. MYHs ställningstagande att minska antalet planerade utbildningar påverkar oss och vi kommer tillsammans med branschen (Almega) se hur vi bäst säkrar vårt gemensamma lokförarbehov under de kommande åren.

Under 2018 och 2019 kommer det att examineras ett stort antal lokförare. I det avseendet har Myndigheten för yrkeshögskolan lyssnat på branschen. Även i andra avseenden ger Almega oss kvitto på att MYH lyssnar på oss.

Däremot har vi på Green Cargo – ur ett godstransportperspektiv – synpunkter på *vilka orter MYH beslutat om* för utbildningar och när i tiden. Under 2018-2019 har MYH lagt en klar övervikt av utbildningsplatserna i Stockholm, men har tilldelat *Skåne, med sin stora koncentration av operatörer i Malmö, endast 25 platser per år under 2018-2019*. Det är ett på tok för litet antal. *MYH har inte heller beslutat om en enda utbildningsort i området mellan Sundsvall och Hallsberg* trots att flera stora operatörer har sina tyngre orter i detta område. Vi saknar även en utbildning i Vännäs som bland annat innebär ett 60 mil långt tomrum mellan utbildningsorterna Boden och Sundsvall. *Det är optimistiskt att tro att en person kommer att flytta över 50-60 mil för ett lokförarjobb.*

Om vi ska möta framtiden på bästa sätt måste vi planera för nuet och MYH måste revidera sina planer något. Planerna måste möjliggöra att vi operatörer kan rekrytera personal direkt från lokförarutbildningarna där behovet finns.

Lärnös kommentar: Genom att Myh sanktionerar järnvägsutbildningar på den sökta järnvägshögskolan i Ånge reduceras delvis den geografiska ojämlikheten.

### **Utdrag från banverkets kartläggning 2010.**

Kompetensförsörjning i järnvägssektorn I dag sker stora satsningar på järnvägen som ett led i att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Denna för järnvägen och samhället positiva utveckling förutsätter en god kompetensförsörjning. Om tillgången till kompetens är mindre än behovet kan det leda till ökade kostnader för järnvägens direkt- och slutkunder, bristande kvalitet, mindre järnväg för pengarna, förseningar i projekt och ett sämre trafikutbud. *Ett underskott på kompetens i järnvägssektorn innebär således ett hot mot utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Inom järnvägssektorn beräknas rekryteringsbehovet uppgå till cirka 1 500 nya medarbetare per år under de närmaste åren.* Behovet finns inom järnvägssektorns alla delmarknader. Åtgärder för att säkra kompetensförsörjningen För att arbeta långsiktigt har representanter för järnvägsbranschen gemensamt skapat ett sektorsprogram för kompetensförsörjning inom järnvägssektorn. Avsiktsförklaringar har tagits fram mellan Banverket, järnvägsföretag, konsultföretag, fordonstillverkare, fordonsunderhållsföretag, järnvägsentreprenörer samt system- och komponentleverantörer. Sektorsprogrammet bygger på en gemensam bild kring information, kommunikation och relation med två prioriterade områden: dels att göra branschen mer attraktiv, dels att främja utbildningsutbudet inom järnvägssektorn. Som en del i sektorsprogrammet har de deltagande parterna under 2009 arbetat med nylansering och marknadsföring av webbplatsen järnvägsjobb.se. Syftet med webbplatsen är att öka intresset för järnvägsbranschen bland ungdomar. Under hösten har en kampanj för webbplatsen pågått på Internet, bland annat i sociala medier och på radio. Under kampanjperioden hade *järnvägsjobb.se* nästan 200 000 besökare. Webbplatsen innehåller information om utbildningar och vilka jobb som järnvägsbranschen erbjuder. Sektorsprogrammets insatser har gett effekt. Attityden till att jobba inom järnvägsbranschen har stärkts enligt de mätningar som gjorts under året bland ungdomar, studenter och unga yrkesverksamma. I Karriärbarometern, en årlig undersökning där yrkesverksamma personer under 35 år får ranka arbetsgivare inom ekonomi, teknik, data och it, rankades Banverket 2009 på plats 25. Det är en förbättring med sex platser jämfört med 2008 och ger Banverket en plats som den mest attraktiva arbetsgivaren bland alla



myndigheter. Enligt Företagsbarometern, som vänder sig till studenter, har Banverket stigit tio placeringar i rankningen. Liknande goda resultat märks även för andra parter som ingår i sektorsprogrammet. Utbildningar för arbete inom järnvägssektorn Sedan tidigare har det inom högskola och universitet funnits utbildningar inom järnvägsteknik, logistik och kommunikationer. Exempel är utbildningen till järnvägsingenjör på Lunds tekniska högskola och utbildningen Allmän järnvägsteknik på Luleå tekniska universitet. I sektorsprogrammets arbete för att attrahera ungdomar till järnvägsbranschen har satsningar på att ta fram gymnasieutbildningar med fokus på järnvägen gjorts under de senaste åren. Syftet är att ge en möjlighet att välja en teknisk utbildning som leder till anställning direkt efter utbildningen. Den spårburna trafiken är en självklar del i det dagliga resandet och en förutsättning för hållbar tillväxt i hela samhället. För att utveckla järnvägssektorn och den spårburna trafikens plats i samhället krävs samverkan. I detta kapitel presenteras det aktuella läget i ett antal samverkans-projekt. 20 Samverkan för järnvägssektorns utveckling Under 2009 har arbetet med att utveckla och initiera ett utbildningssystem tagit ett par avgörande steg framåt. På grundskolenivå, årskurs 6–9, har utbildningspaketet ”Banbrytande teknik” tagits fram. Många skolor har anmält intresse och cirka 200 lärare har fått utbildning i materialet. På **gymnasienivå** har utvecklingen under året gjort att det nu finns sju skolor som utbildar el- och signaltekniker på elprogrammet samt fem skolor som erbjuder banteknik på bygg- och anläggningsprogrammet. Skolorna finns från Vännäs i norr till Malmö i söder. När det gäller kursplaner kommer järnvägsteknik att finnas som en så kallad inriktning i den nya gymnasieskolan som införs 2011. Inom högskolan pågår ett arbete med att skapa ett virtuellt järnvägsuniversitet mellan Lunds tekniska högskola, Luleå tekniska universitet, Chalmers och KTH. Tanken är att respektive utbildningsanordnare kommer att specialisera sig, medan studenten har möjlighet att kombinera kurser till en examen. På EU-nivå, inom sjunde ramprogrammet, håller projektet **Skillrail** på att startas. Syftet med projektet är att bygga ett virtuellt järnvägsuniversitet i Europa. Sverige deltar i projektet.

För att få till en skola attraktiv och mångsidig krävs flera utbildningsspår. Inom tåg- och järnvägsområdet finns en mängd olika yrkesroller, 42 st enligt en källa. Vi har fokuserat på 7 olika yrkesroller, 4 st 1-åriga och 3 st 2-åriga utbildningsspår, som valts ut efter en behovsanalys (se vårt marknadsblad). Dessa 7 ansöker vi om att få starta. Gemensam plattform är basämnen som alla bör kunna som vill jobba på tåg, bygga järnväg, underhålla eller verka på banan. Andra delen av utbildningstiden är helt specialiserad för att uppnå hög kompetens inom valt fackområde.

### **Järnvägsutbildningar över landet**

Lokförarutbildning utövas idag av många utbildningsanordnare, inte minst av Pro Train (f d SJ:s) i Mjölby m fl platser. Vi ansöker även om en förstärkt lokförarutbildning benämnd *Lokförare med DUO-kompetens*. Med denna yrkesroll avses en lokförare som har kunskap att dels köra Duolok – dvs lok med både eldrift och dieselelektriska motorer och traditionella el-lok. Denna lokförare skall även få kunskap i tågdrift med vetskap om hur tågfel hanteras. (felanalys och aktuell åtgärd för att kunna fortsätta efter tågstopp)

Sveriges ledande järnvägsskola finns idag i Ängelholm, där Trafikverkets vidareutbildar egen personal och ger behörighetskurser som krävs för att arbeta på spåren. Dessutom har LTH en järnvägslinje på plats, den känns tyvärr väldigt akademisk och aningen ytlig beträffande akademisk järnvägsteknik. Vidare driver kommunen två järnvägsutbildningar (Yh). Skolan i Ängelholm har en mångårig tradition.

### **Lokförarutbildningen i Ånge**

JVH\* (Järnväghögskolan) i Ånge ansöker om att få starta en lokförarutbildning i samarbete med tågentreprenörer (se företagslistan).

Så här är **antagningsprocessen** upplagd (webbsida [www.larno.se](http://www.larno.se))

#### **Studierna och examination**

1. Ämnen, kursomfattning och kriterier för godkänt kommer att finnas på Lärnö's hemsida fom 2019-02-05
2. Kursen omfattar 220 yhp varav 120 yhp är en teoretisk del och 80 yhp är en kompletterande praktisk del. Den teoretiska delen svarar Lärnö AB för medan den praktiska delen äger rum hos tågforetaget. Ämnesbetyg ges för den teoretiska delen medan ett kompletterande intyg utfärdas av tågforetaget då den praktiska delen godkänts.
3. Lämplighetstestet utfärdas av en legitimerad psykolog, godkänd av transportstyrelsen. Lärnö har samverkan med en dylikt företag.
4. Slutligen söker den studerande ett förarbete hos Transportstyrelsen som då utfärdar detta på grundval av inskickade betyg, läkarintyg, godkänt lämplighetstest och kompletterande intyg.

Därefter får den examinerade behörighet att köra tåg för de loktyper det kompletterande intyget visar.

I Stockholm har KTH ett järnvägsspår sedan många år, där forskning i branschen bedrivs. Utbildningen på akademisk nivå ges på engelska. Övriga Yh-anordnare har mestadels ett eller möjligen två spår, Nässjö lärcentrum undantaget. Vid Tekniska universitet i Luleå finns sedan ett 20-tal år ett forskningscentrum i drift och underhåll för järnväg.

JVH i Ånge skulle kunna utgöra en motpol till Ängelholm både geografiskt och strukturellt då Ängelholms järnvägsutbildningar är statliga/kommunala medan JVH blir privat. Ånge kommun är stödjande partner t ex genom att erbjuda infrastruktur för utbildningen tillsammans med lokala järnvägsföretag. På den akademiska nivån har universitetslektor Lars-Åke Mikaelsson från Mittuniversitetet tackat ja att ingå i ledningsgruppen.

Denna ansökan grundas dels på en stor aktuell efterfrågan av järnvägs- och tåg-  
anknuten arbetskraft dels på en prognos om arbetskraft på längre sikt. I det förra  
fallet har ett antal företag och Trafikverket delgett oss sin uppfattning om  
anställningsbehov. Detta har skett genom löpande kontakter med främst HR-  
ansvariga men också vid det uppföljande seminarium i Ånge 9 April och 22 maj  
2018 då deltagande företag redogjorde för sina arbetskraftsbehov. Det långsiktiga  
behovet är förknippat med flera faktorer av politisk karaktär, miljöhänsyn i form av  
minskade utsläpp vid övergång från väg till järnväg, förstärkning av

järnvägslinjer, ett litet urval, upprustning av Inlandsbanan, höghastighetståg Oslo-  
Stockholm, Sverigeförhandlingen, ny sträckning Jönköping-Göteborg, dubbelspår  
Kiruna-Narvik m fl. Budgetering och planerade avsättningar av kapital för  
järnvägssatsningar redovisades av Jesenko Omanovic (S) ledmot av Trafikutskottet  
vid seminariet 9 april 2018.

Den andra faktorn är av geografisk art. Ånge är sedan länge en känd  
järnvägsknut mitt i Sverige. Ånge kommun har haft en negativ  
befolkningsutveckling men med de ökande virkesmängderna från övre Norrland har  
Ånges ranger-bangård fått en renässans från 2012. Också det faktum att man  
lyckades behålla Trafikverkets trafikledning som var nedläggningshotad har  
betytt ett fortsatt centrum för järnvägskompetens i Ånge. Det som har saknats är en  
kvalificerad järnvägsutbildning inom yrkeshögskolan. Detta gäller för övrigt  
hela landet norr om Stockholm och Vansbro. Studenter som vill läsa järnväg har  
varit hänvisade till exempelvis Nässjö eller Ängelholm även om Boden nyligen fått  
godkänt för en tågtekniker- och lokförarutbildning (Yh).

Den tredje faktorn är kompetensförsörjning till utbildningen, många  
generationers järnvägskunnande finns i Ånge, en kunskap som självklart gynnar en  
ny yrkeshögskola. Ånge kommun som är fastighetsägare till den gamla postter-  
minalen (idag tom) har anvisat lokalerna *som möjliga* för en ny järnvägsskola.  
Därvidlag skall beaktas tillgång till ett inomhusspår. Lokalen ligger direkt i  
anslutning till järnvägsstationen.

Lärnö AB har sedan många år tillbaka utbildat anläggnings- och elkraftingenjörer  
både inom högskola men huvudsakligen inom yrkeshögskolan. Företag med  
spetskompetens inom tåglogistik och signalteknik som är vidtalade är Cactus  
Rail, LKAB malmbanan och Bombardier. Trafikverkets baskurser som BASTAB  
(krävs för att arbeta på spår) är obligatoriska för alla som skall göra LIA på järnväg.  
Vidare bör nämnas är att Ånge ligger på pendelavstånd till Östersund och Sundsvall,  
dryga timmen med järnväg. Ånge kommun kan även erbjuda studentbostäder för  
mer långväga studenter exempelvis från övre Norrland eller Norge. För att få  
ungdomar intresserade för järnvägsskolan i Ånge kommer vi att använda oss av  
digitala Yh-guiden, Järnvägssnytt, tidningen Kupé, marknadsblad och besök på

skolor främst i Ånge, Bräcke, Sundsvall, Östersund och Hudiksvall-Bollnäs. Bristen på lokförare är väl känt. Ett öppet hus på skolan då man kan embarkera och starta ett lok inomhus finns även på agendan.

Genom Lärnö's kontaktnät sedan mer än 20 år och det visade intresset från många järnvägsaktörer och politiker har snöbollen börjat rulla. Järnvägsentreprenörerna, Tågoperatörerna, Swedtrain m fl har applåderat initiativet.

Lediga jobb 2018-03-12, järnvägsjobbse

	<u>Ansök senast</u>
<u>Projektledare jvg/väg IV/PR (8)</u> Trafikverket Solna 2018-03-09	2018-04-06
<u>Controller (CF-E)</u> Trafikverket Örebro 2018-03-09	2018-03-30
<u>Projektingenjör jvg/väg IV/PR (1)</u> Trafikverket Örebro 2018-03-09	2018-03-16
<u>Projektledare IT Senior</u> Trafikverket Borlänge 2018-03-09	2018-04-03
<u>Systemutvecklare (CF-IT) (1)</u> Trafikverket Borlänge 2018-03-09	2018-04-09
<u>Eltekniker till tunnelbanan i Stockholm</u> Strukton Stockholm 2018-03-08	2018-03-31
<u>Driftledare (TL)</u> Trafikverket Malmö 2018-03-08	2018-03-28
<u>HR-specialist</u>	

Trafikverket Borlänge 2018-03-08	2018-03-26
<u>Specialist Teknik (IV,PR) (5)</u> Trafikverket Borlänge 2018-03-08	2018-04-11
<u>Specialist Teknik (IV,PR) (6)</u> Trafikverket Borlänge 2018-03-08	2018-04-11
<u>Miljöspecialist</u> Trafikverket Linköping 2018-03-07	2018-04-03
<u>Projektledare jvg/väg IV/PR (9)</u> Trafikverket Gävle 2018-03-07	2018-04-03
<u>Kommunikationsstrateg (CF-K)</u> Trafikverket Solna 2018-03-06	2018-03-27
<u>Trafikinformatör (TL) (1)</u> Trafikverket Gävle 2018-03-06	2018-03-13
<u>Kundtjänsthandläggare (FP) (1)</u> Trafikverket Östersund 2018-03-05	2018-03-19
<u>Markförhandlare (IV)</u> Trafikverket Solna 2018-03-05	2018-03-23
<u>Projektledare IT</u> Trafikverket Gävle 2018-03-05	2018-03-21
<u>Projektledare jvg/väg (UH)</u>	

Trafikverket Solna 2018-03-05	2018-03-25
<u>Projektledare jvg/väg (UH) (1)</u> Trafikverket Eskilstuna 2018-03-05	2018-03-25
<u>Säkerhets-, risk-, och kvalitetssamordn/specialist (1)</u> Trafikverket Solna 2018-03-05	2018-03-26
<u>Specialist Teknik (IV,PR) (2)</u> Trafikverket Göteborg 2018-03-05	2018-03-26
<u>Specialist Teknik (IV,PR) (3)</u> Trafikverket Jönköping 2018-03-05	2018-03-19
<u>Teknisk specialist IT</u> Trafikverket Vaxholm 2018-03-05	2018-03-26
<u>Planerare BAP och BUP (IV)</u> Trafikverket Luleå 2018-03-02	2018-03-16
<u>Verksamhetsområdeschef</u> Trafikverket Solna 2018-03-02	2018-03-26
<u>Controller (CF-E) Norrköping</u> Trafikverket Norrköping 2018-03-01	2018-03-22
<u>Projektingenjör jvg/väg IV/PR</u> Trafikverket Linköping 2018-03-01	2018-03-22
<u>Projektledare jvg/väg IV/PR</u>	

Trafikverket Linköping 2018-03-01	2018-03-22
<u>Specialist digital projekthantering</u> Trafikverket Solna 2018-03-01	2018-03-23
<u>Utredare Planering (3)</u> Trafikverket Borlänge 2018-03-01	2018-03-15
<u>Specialist Teknik (IV,PR) (4)</u> Trafikverket Göteborg 2018-03-01	2018-03-19
<u>Kundtjänsthandläggare (FP)</u> Trafikverket Malmö 2018-02-28	2018-03-14
<u>Utredningsledare Planering</u> Trafikverket Göteborg 2018-02-28	2018-03-18
<u>Besiktningssman till vårt Drift &amp; Underhållskontrakt Södra Stambanan</u> Strukton Mjölby, eller annan ort inom kontraktet 2018-02-27	2018-04-30
<u>Resultatenhetschef</u> Trafikverket Ängelholm 2018-02-27	2018-03-20
<u>Anläggningsspecialist Telecom IT</u> Trafikverket Gävle 2018-02-26	2018-03-26
<u>Projektchef</u> Trafikverket Solna 2018-02-26	2018-03-18

<u>Projektledare jvg/väg IV/PR (1)</u> Trafikverket Göteborg 2018-02-26	2018-03-19
<u>Trafikplanerare (PL)</u> Trafikverket Malmö 2018-02-26	2018-03-26
<u>Utredningsledare Planering (1)</u> Trafikverket Solna 2018-02-26	2018-03-13
<u>Fleet manager (vik)</u> Hector Rail Danderyd, Kil, Ånge, Malmö, Borlänge, Hallsberg 2018-02-26	
<u>Trafikplanerare</u> Göteborgs spårvägar Göteborg 2018-02-26	2018-03-13
<u>Planerare till region Öst</u> Strukton Norrköping eller Mjölby 2018-02-23	2018-04-03
<u>Arbetsledare Ban Drift &amp; Underhåll Syd</u> Strukton Ystad 2018-02-23	2018-03-31
<u>Bantekniker till Drift &amp; Underhåll Södra Stambanan</u> Strukton Norrköping 2018-02-23	2018-04-30
<u>Spårsvetsare till Drift &amp; Underhåll Södra Stambanan 1</u> Strukton Region Öst 2018-02-23	2018-03-16
<u>Arbetsledare Ban till Mälarbanan</u> Strukton Västerås 2018-02-23	2018-04-30



<u>Arbetsledare el/signal Mäljarbanan</u> Strukton Västerås 2018-02-23	2018-04-30
<u>Projektledare jvg/väg IV/PR (2)</u> Trafikverket Luleå 2018-02-23	2018-03-20
<u>Specialist teknik (UH)</u> Trafikverket Gävle 2018-02-23	2018-03-16
<u>Utredare Planering</u> Trafikverket Göteborg 2018-02-23	2018-03-16
<u>Verksjurist skadeståndsrätt</u> Trafikverket Borlänge 2018-02-23	2018-03-16
<u>Projektledare jvg/väg IV/PR (3)</u> Trafikverket Solna 2018-02-22	2018-03-15
<u>Specialist digital projekthantering (2)</u> Trafikverket Solna 2018-02-22	2018-03-13
<u>Beredskapsplanerare</u> Trafikverket Borlänge 2018-02-21	2018-03-13
<u>Projektledare jvg/väg IV/PR (4)</u> Trafikverket Kalmar 2018-02-21	2018-03-13
<u>Säkerhets-, risk-, och kvalitetssamordn/specialist</u> Trafikverket Solna 2018-02-21	

	2018-03-14
<u>Systemtekniker</u> Trafikverket Borlänge 2018-02-21	2018-03-18
<u>Systemtekniker (1)</u> Trafikverket Borlänge 2018-02-21	2018-03-18
<u>Tågklarare</u> Trafikverket Sunne 2018-02-21	2018-03-14
<u>Tågklarare (1)</u> Trafikverket Helsingborg 2018-02-20	2018-03-13
<u>Lärare</u> Trafikverket Ängelholm 2018-02-20	2018-03-31
<u>Chef enhet/sektion 4</u> Trafikverket Borlänge 2018-02-19	2018-03-14
<u>Projektingenjör jvg/väg IV/PR (4)</u> Trafikverket Norrköping 2018-02-14	2018-03-22
<u>Projektledare jvg/väg IV/PR (6)</u> Trafikverket Umeå 2018-02-14	2018-03-14
<u>Åtgärdsplanerare Vänersborg</u> Trafikverket Vänersborg 2018-02-09	2018-03-18
<u>Projektledare</u>	

Spark Trade AB Nässjö 2018-02-09 <u>Huvudtillsyningsman</u> VR Track Enligt överenskommelse 2018-02-07 <u>Arbetsledare El/kontaktledning till Drift &amp; Underhåll Mälardalsbanan samt Svealandbanan</u> Strukton Västerås alternativt Eskilstuna 2018-02-02	2018-03-31
<u>Bantekniker Varberg</u> Infranord Varberg 2018-02-01	2018-03-25
<u>Bantekniker till Ånge</u> Infranord Ånge 2018-02-01	2018-03-18
<u>Fordonsledare</u> Infranord Kristianstad 2018-02-01	2018-03-18
<u>Maskintekniker till Infranords verkstad i Göteborg</u> Infranord Göteborg 2018-02-01	2018-03-18
<u>Platschef</u> Infranord Nässjö 2018-02-01	2018-03-25
<u>Signaltekniker</u> Infranord Någon av orterna Nässjö/Jönköping/Linköping/Hultsfred/Västervik 2018-02-01	2018-03-18
<u>Spårsvetsare region syd</u> Infranord Någon av orterna Linköping/Västervik/Hultsfred 2018-02-01	2018-03-18
<u>Teletekniker till Ånge</u>	

Infranord Ånge 2018-02-01	2018-03-18
<u>Teletekniker till Gävle</u> Infranord Gävle 2018-02-01	2018-03-18
<u>Teletekniker till Sundsvall</u> Infranord Sundsvall 2018-02-01	2018-03-18
<u>Maskinoperatörer till anläggningsmaskiner</u> Infranord Enligt överenskommelse 2018-02-01	2018-03-25
<u>Lokförare till Värtan (Stockholm)</u> Hector Rail Stockholm 2018-02-01	
<u>Planerare</u> Hector Rail Hallsberg 2018-02-01	
<u>Operations Manager</u> Hector Rail Kil/Kongsvinger 2018-02-01	
<u>Mätningstekniker/mätningssingenjör - Sommarjobb</u> Strukton 2018-01-30	2018-08-30
<u>Bantekniker till Stockholm mitt/Citybanan</u> Strukton Stockholm 2018-01-29	2018-03-31
<u>Signaltekniker till Stockholm Mitt och Citybanan</u> Strukton Region Öst 2018-01-26	2018-03-30
<u>Kopplingsledare till Stockholm Mitt och Citybanan</u> Strukton Stockholm 2018-01-26	

2018-03-30

Lokförare Ånge

Hector Rail

Ånge

2018-01-23

Hydraultekniker Malmö Drift & Underhåll

Strukton

Malmö

2018-01-18

2018-03-31

Teamledare

Hector Rail

Hallsberg

2018-01-07

Produktionskoordinator

Hector Rail

Ånge

2018-01-07

Planerare Borlänge

Hector Rail

Borlänge

2018-01-07

Transportledare

Hector Rail

Hallsberg

2018-01-07

Lokförare Kiruna

Hector Rail

Kiruna

2018-01-07

Eltekniker till Mälarbanan

Strukton

Västerås

2018-01-04

2018-03-31

Lokförare Borlänge

Hector Rail

Borlänge

2017-12-22

Systemutvecklare (CF-IT)

Trafikverket

Borlänge

2017-12-21

018-03-21

Signaltekniker, Södra Stambanan, SSB2

Strukton

Alvesta, Älmhult, Hässleholm, Nässjö & Eslöv

2017-12-20

	2018-03-31
<u>Projektingenjör, Södra Stambanan, SSB2</u> Strukton Nässjö eller Alvesta 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Projektadministratör, Södra Stambanan,SSB2</u> Strukton Nässjö 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Platschef, Södra Stambanan, SSB2</u> Strukton Älmhult eller Alvesta 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Planerare, Södra Stambanan, SSB2</u> Strukton Hässleholm, Nässjö, Alvesta eller Eslöv 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Eltekniker, Södra Stambanan, SSB2</u> Strukton Alvesta, Älmhult, Hässleholm, Eslöv & Nässjö 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Bantekniker, Södra Stambanan, SSB2</u> Strukton Alvesta, Älmhult, Hässleholm, Eslöv & Nässjö 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Arbetsledare Signal, Södra Stambanan, SSB2</u> Strukton Nässjö och/eller Alvesta 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Arbetsledare Ban, Södra Stambanan,SSB2</u> Strukton Alvesta och/eller Älmhult 2017-12-20	
	2018-03-31
<u>Arbetsledare Ban till Drift &amp; Underhåll Stockholm Syd</u> Strukton Södertälje 2017-12-15	
	2018-04-30
<u>Eltekniker till Stockholm Mitt/Citybanan</u> Strukton	

Stockholm  
2017-12-01  
2018-03-30

Eltekniker till Stockholm Syd

Strukton  
Stockholm  
2017-10-20  
2018-04-30

Signaltekniker till Stockholm Syd

Strukton  
Stockholm  
2017-10-20  
2018-04-30