



Jernbaneverket

Ansvarsfordeling og grensesnitt mellom jernbanedirektoratet og infrastrukturforetaket

Delprosjekt Kompetansesentret og Norsk jernbaneskole

Innhold

1.	Innledning	2
2.	Sektor	2
2.1	Inndeling av sektoren.....	2
2.2	Dagens fordeling av sektoroppgaver	2
3.	Dagens situasjon	2
3.1	Kompetansesentret.....	2
3.2	Norsk jernbaneskole	4
3.3	Lærlinger.....	6
4.	Alternativer	6
4.1	Vurderingskriterier	6
4.2	Kompetansesentret.....	7
4.3	Norsk jernbaneskole.....	9
5.	Kompetansekrav og sertifisering	14
5.1	Kompetansekrav	15
5.2	Kompetanseregistrering	16

1. Innledning

I henhold til Meld. St. 27 vil et jernbanedirektorat ha myndighetsrelaterte oppgaver som blant annet inkluderer «*Ansvar for at sektorens utdannings- og kompetansebehov kan møtes*» (side 18). Videre påpekes det i meldingen at ansvaret for å ivareta sektorenes utdannings- og kompetansebehov vil bygge på den nyetablerte kompetanseenheten i Jernbaneverket og Norsk jernbaneskole. Det skal løpende vurderes om de ulike opplæringstilbudene kan ivaretas i det ordinære utdanningssystemet.

Som en del av avgrensningen av direktoratets funksjoner må det derfor foretas en vurdering av hvilke oppgaver innen utdanning og kompetanseutvikling det er hensiktsmessig å legge til direktoratet, og hvilke oppgaver som mest hensiktsmessig kan legges til foretaket eller andre institusjoner og aktører innen sektoren.

I henhold til brev fra departementet 3.7.2015 skal den oppgavefordeling som foreslås «*sikre klare grensesnitt, tydelig ansvars plassering og minst mulig dublering av ressurser og kompetanse*».

2. Sektor

2.1 Inndeling av sektoren

I forhold til fordeling av oppgaver/funksjoner til henholdsvis direktorat og foretak, vil det være naturlig å ta utgangspunkt i en overordnet beskrivelse av sektoren i dag. Det er hensiktsmessig å dele sektoren inn i tre ulike nivåer.

1. *Jernbaneverket* –etat, inkludert Norsk jernbaneskole
2. *Jernbanesektoren* – Jernbaneverket, togselskapene, Statens jernbanetilsyn, jernbanefaglige entreprenører og rådgivere
3. *Samferdselssektoren* –jernbanesektoren, Statens vegvesen, det nye veiselskapet, fylkeskommunene, entreprenører og rådgivere

2.2 Dagens fordeling av sektoroppgaver

Jernbaneverket har ansvar for å arbeide strategisk og proaktivt for å sikre bedriftsintern kompetanse og kapasitet i egen organisasjon.

Jernbaneverkets oppgaver innenfor *jernbanesektoren* er å bidra til nødvendig jernbanefaglig kompetanse, og bruke det nasjonale og det internasjonale leverandørmarkedet samt utarbeide standarder, prosesser og kompetansekrav i henhold til regelverk. I tillegg kommer leverandørsamarbeid, samarbeid om FoU og om inntak av lærlinger til sektoren.

Jernbaneverkets oppgaver innenfor *Samferdselssektoren* avgrenses til samarbeid om kompetanse, blant annet eksemplifisert ved samarbeid om Samferdselsskolen og Tunellskolen.

3. Dagens situasjon

I dette kapittelet gis en faktabeskrivelse av dagens situasjon i Jernbaneverket på området utdanning og kompetanseutvikling. Kapittelet inneholder ingen vurderinger av dagens situasjon.

3.1 Kompetansesentret

Jernbaneverket opprettet fra 1.4.2014 et eget kompetansesenter. Bakgrunnen for opprettelsen var at Jernbaneverket så det som strategisk viktig å intensivere arbeidet med å sikre tilstrekkelig jernbanefaglig kapasitet og kompetanse for å ivareta økt satsing på utvikling og vedlikehold av jernbanen i Norge. Kompetansesentret har både oppgaver knyttet til kompetansebehov for

jernbanesektoren totalt, og oppgaver knyttet til Jernbaneverkets interne opplærings- og rekrutteringsbehov. Formålet med Kompetansesentret er at det skal møte Jernbaneverkets umiddelbare behov for kapasitet og kompetanse i et kortsiktig perspektiv, samt legge grunnlag for utvikling av tilstrekkelig jernbanefaglig kapasitet og kompetanse i jernbanesektoren på lang sikt. Norsk jernbaneskole inngår som en del av Jernbaneverkets kompetansesenter.

På sektornivå ivaretar Kompetansesentret følgende oppgaver:

- Utarbeide kompetansestrategi for sektoren
- Holde oversikt over dagens kompetansesituasjon og jernbanesektorens framtidige behov for jernbanefaglig kompetanse og kapasitet
- Utvikle strategi for rekruttering til jernbanesektoren og markedsføre sektoren som en fremtidsrettet arbeidsplass
- Samarbeide med universiteter og høyskoler om utvikling av relevant utdanning, samt forvalte, videreutvikle og markedsføre eksisterende utdanningstilbud som eksempelvis mastergrad i jernbanefag
- Samarbeide med samferdselssektoren, bransjen og andre aktører nasjonalt og internasjonalt om utvikling av relevant opplæring, utdanning og etterutdanning
- Bidra til å bruke det nasjonale og det internasjonale leverandørmarkedet aktivt for å sikre god konkurranse, kapasitet og kompetanse
- Videreføre et nordisk samarbeid med Trafikverket og Statens vegvesen om utvikling av felles rammeverk og metodikk for etablering av kompetansekrav, kompetansemodeller og kompetanseverifisering innen samferdselssektoren
- Innspill til NTP

Internt i Jernbaneverket ivaretar Kompetansesentret blant annet følgende oppgaver:

- Utvikle og oppdatere Jernbaneverkets kompetansestrategi
- Bidra med kortsiktige, handlingsorienterte kompetansetiltak for å ivareta Jernbaneverkets behov for tilstrekkelig kompetanse og kapasitet
- Delta i arbeidsgrupper som skal finne løsninger på kortsiktige bemannings- og kompetansebehov med mål om å oppnå full bemanningsdekning i pågående prosjekter og i drift
- Være kontaktpunkt i organisasjonen for strategisk og taktisk kompetansestyring
- Utvikle verktøy og systemer for intern kompetanse- og kapasitetsoversikt
- Ivareta Jernbaneverkets verktøy og systemer for rekruttering, profilering og annonsering
- Tilrettelegge Jernbaneverkets deltakelse på skolebesøk, yrkesmesser, karrieredager, bedriftspresentasjoner med mer
- Drive Jernbaneverkets prosjektskole og interne trainee- og introduksjonsprogrammer
- Koordinere og gi pedagogisk støtte til Jernbaneverkets fagnettverk
- Bidra i arbeidet med å rekruttere og følge opp lærlinger og delta i samarbeidet med andre bedrifter om Opplæringskontoret for Jernbanesektoren

Kompetansesentret er i dag bemannet med 11 årsverk. Oversiktene over dreier seg både om oppgaver Kompetansesentret utfører i dag og oppgaver som er under etablering og oppbygging.

I oppgaveoversikten over er Kompetansesentrets sektorrelaterte oppgaver og interne oppgaver listet hver for seg. I praksis er disse oppgavene sterkt integrert. Internt vil alle vurderinger av framtidige behov inkludere både Jernbaneverkets og sektorens behov, og i alle utadrettede aktiviteter representerer Kompetansesentret som hovedregel både jernbanesektoren og Jernbaneverket. De fleste medarbeiderne deltar både i sektoroppgaver og interne oppgaver.

3.2 Norsk jernbaneskole

Norsk jernbaneskole ble etablert i 2005 etter at Samferdselsdepartementet i desember 2003 ba Jernbaneverket om å opprette «et operatøruavhengig opplæringsregime for lokomotivførere og annet jernbanepersonell.» Lokomotivførerutdanningen skulle være en offentlig fagskole og «opplæringen må ha som mål å utdanne førere som har den nødvendige kompetanse til å framføre skinnegående materiell på det nasjonale jernbanenettet. Dette innebærer at førenes behov for tilleggsutdannelse og operatørspesifikk opplæring bør være minst mulig.»

Organisering av de andre jernbanefaglige områdene skulle tilsvarende være tilstrekkelig tilpasset de ulike aktørene innen jernbanesektoren. Opplæringen skulle være sektorrettet, og ikke kun være «en del av Jernbaneverkets alminnelige behov».

Norsk jernbaneskole er således organisatorisk en del av Jernbaneverket, men er et opplæringscenter som tilbyr utdanninger og kurs både for Jernbaneverket og for jernbanesektoren totalt. Skolen har i 2015 53 fast ansatte. I tillegg leier skolen inn ca. 200 instruktører til undervisning. Dette tilsvarer mer enn 20 årsverk. Skolen leverte i 2014 om lag 44.000 kursdager/kursekvivalenter.

Norsk jernbaneskole er lokalisert til Jernkroken på Grorud, og har 3 fagavdelinger, simulatorsenter og praktiske øvingsanlegg. Disse er omtalt nærmere i det følgende.

3.2.1 Lokomotivførerutdanningen

Lokomotivførerutdanningen er en del av Norsk jernbaneskole, og er en offentlig fagskoleutdanning, godkjent av NOKUT i henhold til Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk. Lokførerutdanningen er en 1,5 års utdanning som gir 90 fagskolepoeng. Fagskolen har 10 faglige ansatte inklusiv rektor, 2 administrative årsverk, og i tillegg avtale med NSB, CargoNet, LKAB Malmtrafikk, Grenland Rail og Flytoget om bruk av nær 30 instruktører og 240 kjørelærere som bistår i den teoretiske og praktiske opplæringen.

Utdanningen er gratis, og kostnadene dekkes over Jernbaneverkets budsjett. I Prop. 1 S for budsjettåret 2015 heter det:

«Til drift av Norsk jernbaneskole forslås om lag 85 mill. kr i 2015. Skolen utdanner lokomotivførere, trafikkstyrere og togledere. Den er et viktig virkemiddel i Jernbaneverkets strategi for å utvikle den jernbanefaglige kompetansen i Norge (...) Driftsbudsjettet omfatter hovedsakelig driften av Lokomotivførerutdanningen, som er en offentlig fagskole (s 139).

Opptaket av studenter til Lokomotivførerutdanningen varierer i noen grad med togselskapenes innmeldte behov. I 2014 tok skolen inn 120 nye studenter, hvilket er flere enn noen gang tidligere. Ett av de 6 kullene bestod av ansatte i Jernbaneverket, som etter gjeldende regler trenger grunnleggende lokomotivførerutdanning for å kjøre Jernbaneverkets arbeidstog. Etter endt grunnutdanning sertifiseres lokomotivfører kandidatene i de ulike togselskapene.

I henhold til Lov om fagskoleutdanning § 3 har Lokomotivførerutdanningen et eget styre som ansvarlig faglig styringsorgan. Styret har medlemmer fra Jernbaneverket, NSB AS, de ansatte, studentene og personalorganisasjonene. Jernbaneverkets kompetansedirektør er styrets leder.

3.2.2 Trafikkavdelingen

Trafikkavdelingen ved Norsk jernbaneskole er en internopplæring for Jernbaneverkets Trafikk- og markedsdivisjon. Avdelingen utdanner togekspeditører og togledere. I tillegg gjennomfører avdelingen et strukturert etterutdanningsprogram for alle togledere i Norge. Opplæringen av togekspeditører gjennomføres i løpet av 9 måneder. Trafikk- og markedsdivisjonen kartlegger behovet for operativt personell, og utlyser og tilsetter aspiranter for opplæring. Skolen gjennomfører opplæringen i samarbeid med Trafikk- og markedsdivisjonen med vekselvis teori og praksis. Toglederopplæringen, som bygger på utdanning og erfaring som togekspeditør, gjennomføres på mellom 6 til 10 måneder,

avhengig av stasjonsingssted. I 2014 utdannet skolen 30 togekspeditører og 14 togledere. Avdelingen har tre ansatte. Kostnadene dekkes innenfor den rammen skolen er tildelt i Jernbaneverket, i tråd med departementets føringer.

3.2.3 Avdeling jernbanefag

Avdeling jernbanefag er en bransjenøytral kurs- og kompetanseleverandør som tilbyr kurs og sertifiseringer innen de ulike jernbanefagene for hele jernbanesektoren. Avdelingen har 26 fast ansatte, et stort antall eksterne instruktører og forelesere, og tilbyr praktisk og teoretisk utdanning innenfor fagområdene:

- Banefag
- Elektrofag kontaktledning og høyspenning
- Elektrofag lavspenning
- Elektrofag signal
- Trafikksikkerhetsfag
- Veileder- og instruktøropplæring

Kurstilbudet er variert, og spenner fra et ½ dags kurs for entreprenører som skal arbeide i og ved sporet til et 4 måneders opplæringsprogram for signalingeniører.

Flere av avdelingens kurs og opplæringstilbud inneholder opplæring som er obligatorisk for å få nødvendige godkjenninger/sertifiseringer til å utføre arbeid i og ved Jernbaneverkets infrastruktur. Avdelingens kurstilbud utarbeides på bakgrunn av årlig behovskartlegging i sektoren. Læreplaner utarbeides av aktuell kravstiller for opplæringen. Kravstiller vil i hovedsak være infrastrukturforvalter, som utarbeider krav basert på eksisterende forskrifter og regelverk. Totalt tilbys det rundt 70 ulike typer fagkurs. I tillegg står avdelingen for teoriopplæring til jernbanesektorens lærlinger innen banemontør- og signalmontørfaget, på oppdrag fra Opplæringskontoret for Jernbanesektoren.

Avdelingen for jernbanefag finansieres som hovedprinsipp av kursavgifter fra deltakerne. I noen grad har investeringer i øvings- og undervisningsanlegg vært finansiert over Jernbaneverkets budsjett, men det er ingen fastsatt og enhetlig praksis på dette området. I 2014 kom 3/4 av kursinntektene fra Jernbaneverket. Samtidig hadde avdelingen om lag 11 mill. kr i eksterne kursinntekter, fra mer enn 250 eksterne firmaer. I tillegg kom inntekter på nær 8 mill. kr fra undervisning til lærlinger og praksiskandidater, bestilt av Opplæringskontoret for Jernbanesektoren.

3.2.4 Simulatorsenter og praktiske øvingsanlegg

Norsk jernbaneskole har et 400 m² stort simulatorsenter som støtter de ovennevnte opplæringene. I sentret kan mange faggrupper få virkelighetsnær undervisning. Det er også mulig å arrangere øvelser som innebærer samhandling mellom flere faggrupper. I simulatorsenteret øves det på situasjoner som man ikke kan øve på i skarpe anlegg. Senteret består av:

- Togsimulatorer¹
- Trafikkstyrersimulatorer
- ERTMS-simulator
- ATC-testbenk
- El-kraftstasjonssimulator

Skolen har videre flere øvingsanlegg innen signalfag. Anleggene er bygget opp på skolens område på Grorud, og benyttes til praktisk undervisning og feilretting i trygge omgivelser.

¹ Togsimulatoren ved Norsk jernbaneskole ble i sin tid etablert som en modell av den togtypen Flytoget benyttet. I tillegg til grunnopplæring blir simulatoren også benyttet til periodisk opplæring og prøving av Flytogets førere. Flytoget eier 15 % av simulatoren. NSB AS har tilsvarende egen simulator tilpasset sine togtyper.

Øvrige jernbanefaglige områder (banefag, trafikksikkerhetsfag og øvrige elektrofag) har nylig etablert øvingsanlegg på Hauer seter, bestående av blant annet et 460 m langt øvingsspor med ulike jernbaneinstallasjoner. Her skal blant annet gjennomføres kurs i bygging av KL-anlegg, samt opplæring av personell som skal utføre arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten i og ved spor.

3.3 Lærlinger

En vesentlig del av Jernbaneverkets kompetanse- og rekrutteringsstrategi er inntak av lærlinger for å dekke framtidig behov for fagarbeidere innen de tradisjonelle jernbanefagene. Samtlige av disse fagene, inkludert banemontør- og signalmontørfaget, er siden 1996 offentlige godkjente fagopplæringer som administreres på fylkeskommunalt nivå som en del av det videregående skoleverket.

Jernbaneverkets inntak av lærlinger er basert på to hovedprinsipper:

1. De fleste av Jernbaneverkets lærlinger tas inn for å erstatte varslet avgang innen spesifikke fag på spesifikke geografiske steder. Hensikten er å opprettholde lokal bemanning for nødvendig lokal beredskap.
2. I noen grad tar Jernbaneverket også sektoroppgaver ved å ta inn flere lærlinger enn det eget beredskapsbehov tilsier, for å sikre at sektoren samlet sett har tilstrekkelig framtidig kompetanse og kapasitet også til oppgaver Jernbaneverket normalt kjøper i et eksternt marked.

Parallelt deltar Jernbaneverket i et sektorsamarbeid om inntak av lærlinger. Et konkret resultat av dette samarbeidet er Opplæringskontoret for Jernbanesektoren, som er et landsdekkende opplæringskontor, dannet i 2007 av bedrifter som har lærlinger innen sektorens mest sentrale fagområder. Per dato har Opplæringskontoret for Jernbanesektoren 5 medlemsbedrifter:

- Jernbaneverket
- Baneservice AS
- Norsk Jernbanedrift AS
- Sporveien Oslo AS
- Veidekke Entreprenør AS

Opplæringskontoret administrerer for tiden opplæringen innen fagene banemontør, signalmontør, energimontør, elektriker, togelektriker, telekommunikasjonsmontør og industrimontør.

De siste 5 årene har Opplæringskontoret inngått i snitt om lag 80 nye lærekontrakter pr år. 80 % av lærlingene har læreplass i Jernbaneverket, de resterende i de øvrige lærebedriftene. Ved utgangen av 2014 var det 180 lærlinger og 30 praksiskandidater² tilknyttet Opplæringskontoret.

Opplæringskontoret har 2 ansatte, og øverste organ er et styre bestående av representanter fra medlemsbedriftene. For tiden ledes styret av representanten fra Veidekke Entreprenør AS.

Virksomheten finansieres av fylkeskommunenes tilskudd til lærebedrifter, men lærebedriftene dekker deler av teoriundervisningen for signalmontørlærlingene og praksiskandidatene. For banemontør- og signalmontørfagene kjøpes teoriundervisningen av Norsk jernbaneskole, for øvrige elektrofag i hovedsak av NELFO. Opplæringskontoret er samlokalisert med Norsk jernbaneskole.

4. Alternativer

4.1 Vurderingskriterier

² En praksiskandidat er typisk en medarbeider med yrkeserfaring og annet fagbrev som søker omskolering til et jernbanefag. Praksiskandidatene har kortere opplæringstid enn lærlinger uten yrkeserfaring.

I det følgende vurderes ulike alternativer for oppgavefordeling mellom direktorat og foretak, i tråd med bestillingen i brev fra Samferdselsdepartementet. I vurderingen av alternativene er hovedvekten lagt på følgende vurderingsvariabler:

- Klare grensesnitt og tydelig ansvars plassering mellom direktorat, foretak og andre aktører innen sektoren
- Effektiv ressursutnyttelse og minimalt med dublering av oppgaver og kompetanse
- Mulighet for å etablere robuste kompetansemiljøer

4.2 Kompetansesenteret

Kompetansesenteret utfører i dag sektorrelaterte oppgaver som kan vurderes lagt til direktoratet. Meld. St. 27 påpeker spesielt myndighetsoppgaver knyttet til å ha «ansvar for at sektorens utdannings- og kompetansebehov kan møtes».

Alternativ 1 - Sektorrelaterte oppgaver i hovedsak lagt til direktoratet

Dette alternativet er basert på prinsippet om at sektoransvar og sektorrelaterte oppgaver i hovedsak er lagt til direktoratet, som en del av direktoratets oppgave med å styre og koordinere sektoren. Dette innebærer at direktoratet tillegges ansvaret for følgende oppgaver:

- Holde oversikt over dagens kompetansesituasjon og jernbanesektorens behov for jernbanefaglig kompetanse og kapasitet på lang sikt
- Utarbeide Kompetansestrategi for sektoren
- Utvikle strategi for rekruttering til jernbanesektoren og markedsføre jernbanesektoren som en fremtidsrettet arbeidsplass(delstrategi)
- Samarbeide med universiteter og høyskoler om utvikling av relevant utdanning, samt forvalte, videreutvikle og markedsføre eksisterende utdanningstilbud som eksempelvis mastergrad i jernbanefag
- Samarbeide med samferdselssektoren, bransjen og andre aktører nasjonalt og internasjonalt om utvikling av relevant opplæring, utdanning og etterutdanning
- Videreføre et nordisk samarbeid med Trafikverket og Statens vegvesen om utvikling av felles rammeverk og metodikk for etablering av kompetansekrav, kompetansemodeller og kompetanseverifisering innen samferdselssektoren
- Innspill til NTP

Det kan tenkes noen ulike varianter av dette alternativet, hvor enten samtlige eller bare et utvalg av oppgavene over legges til direktoratet. Kompetansesenterets nåværende oppgaver knyttet til interne tiltak og systemer for kompetanseanskaffelse og kompetanseutvikling, inklusiv sektorsamarbeidet om lærlinger, legges til foretaket. Disse oppgavene er nærmere beskrevet i kapittel 3.1, og innebærer at både direktoratet og foretaket i noen grad må operere på de samme arenaene. Også foretaket har behov for utstrakt grad av kontakt mot bransjen og leverandørmarkedet for å dekke sitt behov for oversikt over tilgjengelig kapasitet og kompetanse, samt behov for å profilere egen enhet og drive utadrettede aktiviteter for å sikre egen rekruttering. Ulempen med denne modellen er at det strategiske i foretaket svekkes vesentlig.

I praksis innebærer denne modellen en deling av nåværende ressurser i Kompetansesenteret. Med utgangspunkt i dagens bemanning plasseres anslagsvis 5 stillinger i direktoratet og 6 stillinger til foretaket.

Alternativ 1 – Sektorrelaterte oppgaver i hovedsak lagt til direktorat – vurderes å ha følgende fordeler og ulemper:

Fordeler	Ulemper
Direktoratets myndighetsoppgaver med styring og	Direktoratet og foretaket vil i noen grad opptre på de

koordinering av sektoren er tydelig plassert	samme arenaene – risiko for dobbeltarbeid og dublering av ressurser
Ansvar for sektoroppgavene er tydelig plassert i direktoratet, og plasseringen vil være kjent for alle aktørene innen sektoren	Økt, samlet bemanning for å ivareta oppgaver knyttet til kompetansestyring og -utvikling
Sektoroppgaver ivaretas av en enhet som oppfattes og er overordnet og nøytral overfor de ulike aktørene	Direktoratet tillegges oppgaver som i noen grad vil bidra til at det blir mer operativt i stedet for strategisk og overordnet
Ansvar for at sektorens framtidige behov for kompetanse og kapasitet møtes forankres på høyt nivå i sektoren	Ansvar og oppgaver distanseres fra der hvor kompetansen er høyest, slik at krav og føringer ikke aksepteres og dermed kan miste sin faglige legitimitet
Helhetssynet ivaretas ved at sektor- og myndighetsoppgaver fra hele sektoren er samlet på ett sted, og det langsiktige arbeidet styrkes	Kan være risiko for redusert fokus på langsiktig kompetanseutvikling i foretaket, togselskaper og entreprenører

Alternativ 2 - Minimumsmodell

I en minimumsmodell har direktoratet 1-2 stillinger knyttet til å overvåke og vurdere framtidig behov for kapasitet og kompetanse i jernbanesektoren på langt sikt, minimum 7-10 år fram i tid. Direktoratet vil arbeide med hva som skal bygges av jernbaneinfrastruktur på lang sikt, og vil ha innsikt i omfanget som skal bygges og hvilken teknologi som skal anvendes. På bakgrunn av dette kan det gjøres analyser av kapasitets- og kompetansebehov, og initiere og koordinere tiltak for å starte eventuell oppbygging av denne kompetansen. Det vil parallelt være aktuelt å samarbeide med universiteter og høyskoler og internasjonale aktører for å sikre denne kompetansen på sikt. Aktuelle tiltak vil kunne være:

- Basert på langsiktige analyser kommunisere framtidig behov til markedet og de øvrige aktørene i sektoren
- Samarbeide med utdanningssektoren og internasjonale organer for å utvikle og standardisere opplæringsstilbudene til endret kompetanse- og kapasitetssituasjon

Infrastrukturforetaket vil i denne modellen ha fokus på å skaffe den kapasitet og kompetanse som er nødvendig for å gjennomføre de investerings- og vedlikeholdstiltak som er vedtatt og planlagt for de kommende 1-7 år. Dette vil kreve at foretaket gjennomfører et styrt, strategisk og systematisk arbeid for å sikre tilgang på kapasitet og kompetanse. Dette vil kreve samarbeid med andre aktører i jernbanesektoren, ikke minst samarbeid med leverandørmarkedet både nasjonalt og internasjonalt. Det vil også kreve samarbeid med utdanningssektoren både for å opprettholde tilbud og utvikle nye tilbud. Foretaket vil ha betydelig interesse av å markedsføre både sektoren og egen organisasjon som en attraktiv arbeidsplass.

Alternativet innebærer at foretaket, eventuelt etter eksplisitt avtale med direktoratet, ivaretar sektoroppgaver på en rekke områder. Behovet for å arbeide på samme arena minimaliseres. Parallelt med dette vil foretaket videreføre det interne arbeidet med utvikling av egen kompetanse og med effektiv styring av den kapasitet og kompetanse som er nødvendig. I denne modellen vil dagens Kompetansesenter nærmest i sin helhet plasseres i foretaket.

Alternativ 2 – Minimumsmodellen – vurderes å ha følgende fordeler og ulemper:

Fordeler	Ulemper
Ansvar og oppgaver er der hvor behovet for kompetanse og kapasitet er, og foretaket er i stand	Risiko for uklarhet med hensyn til ansvar for myndighetsoppgaver knyttet til styring og

til å arbeide både kortsiktig og langsiktig med kompetanse	koordinering av sektoren
Sektorbehov og foretaksbehov ivaretas av samme ressurser – gir enklere grensesnitt mot andre aktører som slipper å forholde seg til både direktorat og foretak	Foretaket vil på noen områder ivareta sektoroppgaver – dette vil kunne oppleves som utydelig plassering av oppgaver
Sektorbehov og foretaksbehov ivaretas av samme ressurser – kan gi effektiv ressursutnyttelse og minimalisere behovet for å arbeide på samme arena	Foretaket vil på noen områder ivareta sektoroppgaver – noe som ikke er foretakets primæroppgave
Sektorbehov og foretaksbehov ivaretas av samme ressurser – gjør det enklere å bygge og opprettholde et robust/ikke sårbart kompetansemiljø	Foretaket vil kunne prioritere egne behov på bekostning av sektorbehov
Et robust fagmiljø vil kunne bidra til økt fokus og bedre resultater i foretaket, hvor behovet er størst	Foretaket vil få ansvar for oppgaver som primært skal være andre sektordeltakeres ansvar
Foretaket må uansett ha oversikt over kompetanse i sektoren, minimumsmodellen minimaliserer således dobbeltarbeid	

4.3 Norsk jernbaneskole

For Norsk jernbaneskole kan det tenkes to hovedmodeller for organisering. De to hovedmodellene er:

1. Skolen videreføres som en samlet enhet som inkluderer både Lokomotivførerutdanningen, Trafikkavdelingen og Avdeling for jernbanefag.
2. De tre hoveddelene av Norsk jernbaneskole kan gis ulik organisatorisk tilknytning, avhengig av hvilke deler av jernbanesektoren de primært leverer tjenester til. Dette innebærer en organisatorisk oppdeling av nåværende aktiviteter ved Norsk jernbaneskole.

Modell 1 Norsk jernbaneskole som en samlet enhet

Å videreføre Norsk jernbaneskole som en samlet enhet, vurderes å ha følgende fordeler og ulemper:

Fordeler	Ulemper
Et samlet ressurscenter for jernbanesektoren i Norge videreføres, og kan eventuelt utvides til også å dekke opplæringsbehov for andre deler av jernbanesektoren	Skolen må håndtere og ha kompetanse på et bredt faglig spekter - dette kan svekke kvalitet og spisskompetanse på hvert enkelt kjerneområde
Utgjør en helhet som muliggjør kjennskap til hverandre og læring på tvers av togselskaper, trafikkstyringsfunksjoner, infrastrukturforvalter og tjenesteleverandører	Skolen blir en blanding av offentlig fagskole for togselskapene, internopplæring for trafikkenheten i foretaket og kursvirksomhet for infrastruktur, hvor det finnes ulike styringsformer og finansieringsmodeller
Felles pedagogisk tilnærming innen trafikksikkerhet. Denne kan være basert på en helhetlig forståelse av alle elementene i jernbanesystemet, og en felles tenkning om sikkerhetspsykologisk opplæring. (opplæring knyttet til «menneskelige feilhandlinger» i tekniske systemer)	
Effektiv bruk av felles administrasjon, undervisningsanlegg, simulatorsenter, e-læringssystemer og pedagogiske ressurser og kompetanse	Det kan bli lang avstand mellom de som leverer undervisningen og de som benytter seg av den – undervisningen blir ikke godt nok integrert i den praktiske virkeligheten i de ulike deler av jernbanesektoren

Samlet skole - alternativer for organisering

For en fortsatt samlet Norsk jernbaneskole foreligger det tre alternativer for organisering og tilknytning til jernbanesektoren:

- Samlet skole som en del av/tilknyttet foretaket
- Samlet skole som en del av/tilknyttet direktoratet
- Samlet skole som en mer fristilt, selvstendig enhet

Alternativ 1a - Samlet skole tilknyttet foretaket

En samlet skole tilknyttet foretaket er det alternativet som i størst grad viderefører dagens situasjon. Modellen innebærer at leder av skolen får styringssignaler fra og rapporterer til jernbaneforetaket. Når det gjelder Lokomotivførerutdanningen videreføres denne som en del av det offentlige fagskolesystemet, med et styre ledet av en representant fra foretaket. Virksomhetens finansieres på samme måte som i dag, med Lokomotivførerutdanningen og trafikkopplæringen finansiert over foretakets budsjett og avdeling for jernbanefag finansiert gjennom kursavgifter.

Fordeler	Ulemper
Viderefører dagens situasjon, noe som innebærer få endringer og samtidig avventer varslet politisk gjennomgang av fagskoleordningen i 2016.	Skolens ledelse blir langt fra toppledelse av foretaket, og kan føre til at hensynet til produksjon blir større enn fokus på kompetanseutvikling
Foretaket har ansvar for og styring med kursvirksomheten, som er helt avgjørende for at potensielle leverandører kan få nødvendige kvalifikasjoner for å arbeide for foretaket	Foretaket er ikke en naturlig leverandør av lokomotivførerutdanning til togselskapene
Foretaket opprettholder eierskap og styring med anleggene, spesielt de anleggene som også brukes som en del av etterutdanning og prøving av egne medarbeidere	Foretakets rolle overfor leverandører kan bli komplisert ved at foretaket både er kjøper av tjenester, kravstiller til kompetanse hos leverandører og produsent og selger av den opplæring som er nødvendig for å bli godkjent leverandør
Norsk jernbaneskole ønsker samarbeid med infrastruktureier når ny teknologi og nye anlegg leveres, slik at kompetansedokumentasjon, modeller og treningsanlegg til opplæring blir en del av leveransen. Dette samarbeidet kan være enklere dersom skolen er en del av foretaket	Foretaket kan prioritere egne opplæringsbehov på bekostning av behov hos andre aktører i sektoren. Skolens sektorovergripende oppgaver blir uklare for andre brukere
Mer forpliktende for foretaket å frigi tilstrekkelig instruktører. Gir muligheter til å bestille «skreddersydde» kurs for å dekke ulike behov.	Usikkerhet rundt ivaretagelse av Norsk jernbaneskoles ansvar. Foretaket skal planlegge, bygge og drifte. Norsk jernbaneskole sitt formål er noe på sidelinjen.
Kortere linje fra kravstiller til leverandør ved opprettelse av nye kurs, og videreutvikle eksisterende kurs	Fagskolens uavhengighet kan svekkes, det er en risiko for at det kan føre til lavere fokus på faglig utvikling og innovasjon, og svekket kvalitet i opplæringen.

Alternativ 1b - Samlet skole tilknyttet direktoratet

Alternativet er identisk med alternativet over, med unntak av at skolens leder får styringssignaler fra og rapporterer til direktoratsleder. I dette alternativet vil styret for fagskolen naturlig ledes av representant fra direktoratet. Finansieringen av fagskolen vil skje over direktoratets budsjett, etter at Samferdselsdepartementet som i dag har gitt føringer for økonomisk ramme. Trafikkopplæringen vil i

denne modellen mest naturlig finansieres av foretaket. Alternativt kan også trafikkoppleringen søkes etablert som offentlig godkjent fagskole, med mulighet for direkte offentlig støtte.

Fordeler	Ulemper
Styring av skolen flyttes opp på et strategisk nivå og kan dermed bidra til økt samlet fokus på kompetanseutvikling i sektoren	Et direktorat er ikke i utgangspunktet ikke en profesjonell utvikler og leverandør av opplæringstjenester
Betjener hele sektoren på en bransjenøytral og aktørnøytral måte, og kan balansere de ulike aktørenes behov ut fra et helhetsperspektiv	Direktorater tillegges oppgaver som i noen grad vil bidra til at det blir mer operativt i stedet for strategisk og overordnet
Direktoratets fokus på hele jernbanesektoren (ikke bare infrastrukturdelen), gjør at skolen enklere kan utvikles til også å dekke opplæringsbehov for andre deler av sektoren, eksempelvis togselskaper og materielleiere, der dette er ønskelig	Det kan bli lang avstand mellom de som leverer undervisningen og de som benytter seg av den – undervisningen blir ikke godt nok integrert i den praktiske virkeligheten
Selv om foretaket vil være største bruker på kort sikt, vil økende utsetting av vedlikeholdstjenester føre til at skolen i økende grad vil betjene leverandørmarkedet i sektoren	Foretaket vil være kravstiller, bestiller og bruker av kurs/utdanninger. Skolen er leverandør av utdanning. Det er unaturlig at kravstiller og bestiller av utdanning er foretaket, og utførende enhet er knyttet til direktoratet.
Kort vei for beslutninger mellom direktoratet som har ansvar for å gi føringer, og Norsk jernbaneskole som utfører	Dobbeltrolle, direktoratet vil få ansvar for styring og koordinering av kompetanse og kapasitet i sektoren, og ansvar for gjennomføring
Skolen kan etableres som et nasjonalt kompetansesenter innen jernbanesektoren, med disponible anlegg til benyttelse av private og offentlige aktører (på linje med Nederland, Sverige, Sveits etc.)	Samarbeidet om instruktører kan lide dersom de som benytter seg av utdanningen ikke føler den er skreddersydd nok til å dekke deres behov

Alternativ 1c - Samlet skole som en selvstendig organisatorisk enhet

En videreføring av dagens jernbaneskole som samlet enhet kan også gjøres innenfor en mer fristilt organisering, uten organisatorisk tilknytning til verken jernbanedirektorat eller infrastrukturforetak. Mulige modeller må vurderes nærmere, men ser man på fagskolene i Norge i dag ser man flere modeller:

- Av 111 fagskoler er 46 offentlige og 65 private
- Av de private er flertallet aksjeselskaper, men det finnes også stiftelser og foreninger som har opplæringstilbud godkjent som fagskoler

Også når det gjelder finansiering av fagskolene er det store variasjoner, både i graden av fylkeskommunale tilskudd, statlige tilskudd og graden av brukerbetaling. Lokomotivførerutdanningen ved Norsk jernbaneskole er én av kun 3 godkjente fagskoler som er fullt ut finansiert over statsbudsjettet, og er således et unntak fra hovedregelen.³

Forslaget om at ansvaret for finansiering av fagskoler bør legges til Kunnskapsdepartementet er foreløpig ikke politisk behandlet, men kan komme til å medføre endring i dagens ordning med Lokomotivførerutdanning finansiert av Samferdselsdepartementet over Jernbaneverkets budsjett.

Ved en slik modell, med Norsk jernbaneskole etablert som en selvstendig enhet, vil hverken infrastrukturforetaket eller jernbanedirektoratet få direkte linjestyring av skolen, men vil naturlig

³ I NOU 1014:14 om fagskoleutdanningen anbefales det at «Ansvaret for finansiering av fagskoler bør legges til Kunnskapsdepartementet som dermed får det helhetlige ansvaret for fagskolesektoren»..

kunne ha formell innflytelse og påvirkning gjennom deltakelse i styret for aksjeselskapet eller stiftelsen.

Finansieringen vil i denne modellen være identisk med modell 1b, men med et tydeligere kommersielt preg dersom man velger aksjeselskap som hovedmodell.

Fordeler	Ulemper
Det etableres et ryddig grensesnitt mellom skolen som leverandør og aktørene som kjøpere av kompetansetjenester, basert på kontrakter og avtaler	Kan medføre at sektorens aktører får mindre direkte styring med hvilke undervisningstilbud som utvikles og tilbys
Kan betjene hele sektoren på en bransjenøytral og aktørnøytral måte	Det kan bli lang avstand mellom de som leverer undervisningen og de som benytter seg av den
Reduserer ansvar og kontrollspenn for foretaket/direktoratet	Det nødvendige samarbeidet med aktørene i sektoren om instruktører og praksislærere kan bli vanskeligere
Skolens kan utvikles til også å dekke opplæringsbehov for andre deler av sektoren, eksempelvis togselskaper og materielleiere, der dette er ønskelig	Kommersielle hensyn kan prioriteres framfor sektorens kompetansebehov.
Gir mulighet for etablering av samarbeid og samorganisering med andre, etablerte opplæringsinstitusjoner	Oppgradering, utbygging og øvingsanleggene vil måtte ivaretas av forretningsmodellen. Etablering av gode øvingsanlegg nedprioriteres/slankes av kommersielle hensyn.
En konkurransesituasjon vil være et incentiv til å få klarhet i ansvarsforhold i forhold til eierskap, drift og vedlikehold av øvingsanlegg.	

Modell 2 Oppdeling av Norsk jernbaneskole

Alternativet til en samlet Norsk jernbaneskole er at de tre hoveddelene av dagens skole gis ulik organisatorisk tilknytning, avhengig av hvilke deler av jernbanesektoren de primært leverer tjenester til. Opplæringen vil være spesialisert inn mot et relativt ensartet fagfelt, og gir gode muligheter for nærhet til og samarbeid med de kompetansemiljøene de skal levere tjenester til

Motsatt mistes de fordelene en samlet skole kan ha med hensyn til et helhetlig fagmiljø, erfaringsutveksling og læring på tvers i sektoren samt felles bruk av undervisningsanlegg og pedagogiske og administrative ressurser.

En organisatorisk deling av nåværende aktiviteter ved Norsk jernbaneskole kan innebære:

1. Lokomotivførerutdanningen er i dag en del av det offentlige fagskolesystemet, og vil fortsatt være det selv om den ikke er en del av den organisasjonen Norsk jernbaneskole. Som fagskole vil øverste styringsorgan være et styre. Dette vil være uavhengig av om fagskoleutdanningen finansieres over Samferdselsdepartementets eller Kunnskapsdepartementets budsjett.
2. Trafikkavdelingen legges til foretaket, som en ren internopplæring i Trafikk- og markedsdivisjonen. Alternativet er som nevnt at også trafikkopplæringen søkes etablert som en offentlig fagskoleutdanning. Den kan i så fall organiseres sammen med Lokomotivførerutdanningen.

3. Avdeling for jernbanefag, som fortsatt bør levere et bredt spekter av jernbanefaglige kurs både til foretaket, til et stort antall leverandører i sektoren og til Opplæringskontoret for Jernbanesektoren, har en mindre opplagt organisatorisk tilknytning dersom den skilles ut.

I teorien kan skolens tre avdelinger knyttes til tre ulike enheter, foretak, direktorat og en selvstendig enhet). Dette gir totalt ni parvise kombinasjoner. Av disse parvise kombinasjonene er det, basert på en skjønsmessig vurdering, utledet fire konfigurasjoner som anses som mest hensiktsmessige å utrede videre.

- a) Lokførerutdanning til direktorat, trafikkutdanning og jernbanefag til foretak
- b) Lokførerutdanning som selvstendig enhet, jernbanefag i direktoratet, og trafikkutdanningen i foretak
- c) Jernbanefag og lokførerutdanning i direktoratet og trafikkutdanningen i foretaket
- d) Jernbanefag og lokomotivutdanning i selvstendig enhet, og trafikk i foretak.

Alternativ 2a - Lokomotivførerutdanning til direktorat, trafikkutdanning og jernbanefag til foretak

I denne modellen vil lokomotivførerutdanningen – fagskolen knyttes til direktoratet, trafikkutdanningen og jernbanefag blir værende i foretaket.

Fordeler	Ulemper
Det blir et klarere skille mellom fagskoledelen av Norsk Jernbaneskole og avdelingene som ikke er en del av fagskolen	Fordelene en samlet skole kan ha med hensyn til et helhetlig fagmiljø, erfaringsutveksling og læring på tvers i sektoren kan svekkes ved oppdeling
Gjennomføring forenkles, dersom det senere foreligger beslutning om å knytte alle fagskolene til Kunnskapsdepartementet	Mulighet til felles bruk av undervisningsanlegg og pedagogiske ressurser svekkes
Opplæringen vil i større grad kunne spesialiseres inn mot et relativt ensartet fagfelt, og gir gode muligheter for nærhet til og samarbeid med de kompetansemiljøene de skal levere tjenester til	Avdeling jernbanefag har i dag av et stort antall ulike brukere fra sektoren, selv om hovedbrukeren er dagens jernbaneverk. Det kan være en fare for at fokus på opplæring for sektoren svekkes eller at Jernbanefag avdelingen blir ikke oppfattet som nøytral i sektoren
Fagskolen vil i større grad ha mulighet til å tilpasse utdanningen med tanke på hele sektoren «Opplæringen skulle være sektorrettet, og ikke kun være «en del av Jernbaneverkets alminnelige behov».	En oppdeling av skolen vil kreve koordinering og prioritering av bruk av øvingsanleggene mellom lokførerutdanning og trafikk og jernbanefag
Kravstiller for trafikkutdanning og jernbanefag er i Jernbaneforetaket, utdanningen blir således tett knyttet opp mot kravstiller og utøver av praksis.	(dette er et moment mot splitting generelt)

Alternativ 2b - Lokomotivførerutdanning som selvstendig enhet, trafikkutdanning i foretak og jernbanefag til direktoratet

I denne modellen vil lokomotivførerutdanningen skilles ut som en selvstendig enhet, og trafikkutdanningen blir værende i foretaket og jernbanefag flyttes til direktoratet. I dag har skolen samme standard på all utdanning, det kan derfor være en risiko for at kvaliteten innen jernbanefag og trafikk svekkes når de ikke lenger er en del av fagskolens kvalitetsregime.

Fordeler	Ulemper
Det blir et klarere skille mellom fagskoledelen av Norsk Jernbaneskole og avdelingene som ikke er en del av fagskolen	Eierskap, vedlikehold og oppgradering av undervisningsoppleggene må avklares.

Opplæringen vil i større grad kunne spesialiseres inn mot et relativt ensartet fagfelt, og gir gode muligheter for nærhet til og samarbeid med de kompetansemiljøene de skal levere tjenester til	Fordelene en samlet skole kan ha med hensyn til et helhetlig fagmiljø, erfaringsutveksling og læring på tvers i sektoren kan svekkes
Kursvirksomheten i jernbanefag vil i større grad ha mulighet til å tilpasse utdanningen med tanke på hele sektoren «Opplæringen skulle være sektorrettet, og ikke kun være «en del av Jernbaneverkets alminnelige behov».	Mulighet til felles bruk av undervisningsanlegg og pedagogiske ressurser svekkes. Prioritering mellom lokomotivførerutdanning, trafikkutdanning og jernbanefag kan bli utfordrende
Trafikk er en naturlig del av foretaket, da det er ren intern opplæring	Administrasjonskostnadene og behov ressurser vil øke.
Fagskolen kan overføres Kunnskapsdepartementet eller andre (privat, Fylkeskommunen- videregående skole, som a/s eller stiftelse)	

Alternativ 2c - Jernbanefag og lokførerutdanning i direktoratet, trafikkutdanningen til foretaket.

Flere av fordelene og ulempene er beskrevet tidligere, og vil være gjeldende også i dette alternativet. Disse gjentas derfor ikke i tabellen under.

Fordeler	Ulemper
All sektorrelatert utdanning samles i direktoratet	Fordelene en samlet skole kan ha med hensyn til et helhetlig fagmiljø, erfaringsutveksling og læring på tvers i sektoren kan svekkes
Trafikkutdanningen er en naturlig del av foretaket, da det er ren internopplæring	Mulighet til felles bruk av undervisningsanlegg og pedagogiske ressurser svekkes
Fagskolen vil i større grad ha mulighet til å tilpasse utdanningen med tanke på hele sektoren «Opplæringen skulle være sektorrettet, og ikke kun være «en del av Jernbaneverkets alminnelige behov»	Foretaket er i dag kravstiller for jernbanefagene. Prinsippet om nærhet til praksisfeltet svekkes dersom kravstiller rollen flyttes til direktoratet. Dersom kravstillerrollen forblir i foretaket, blir i praksis foretaket «bestiller» og direktoratet «leverandør» av utdanning.

Alternativ 2d - Jernbanefag og lokførerutdanning i selvstendig enhet, trafikkutdanningen til foretaket.

I dette alternativet vil fordeler og ulemper være mye likt alternativ 2c.

Fordeler	Ulemper
Trafikkutdanningen blir en naturlig del av jernbaneforetaket, da det er ren internopplæring	Foretaket må etablere egen internopplæring, de vil da miste de fordelene det kan ha med hensyn til å være en del av et helhetlig fagmiljø.

5. Kompetansekrav og sertifisering

De foregående kapitlene omtaler oppgaver ved Kompetansesentret og Norsk jernbaneskole som i ny struktur skal ivaretas av et jernbanedirektorat eller i et infrastrukturforetak. I denne diskusjonen er det også naturlig å ta med et sett av problemstillinger knyttet til ansvar, systemer og modeller knyttet til fastsettelse av kompetansekrav for å levere tjenester til, bruke eller utføre oppgaver på

Jernbaneverkets infrastruktur og ansvar knyttet til å registrere og ha oversikt over ansattes kompetanse/sertifiseringer.

5.1 Kompetansekrav

I dagens situasjon fastsettes kompetansekrav til personell som skal utføre arbeid av betydning for sikkerheten som hovedregel av Jernbaneverkets teknologistab, for signalfag også av Signaltjenester. Kompetansekravene fastsettes på bakgrunn av forskrifter, felles europeiske tekniske standarder (TCI'er) og Teknisk regelverk. Til kompetansekravene er det normalt utarbeidet en læreplan som angir hvordan kompetansekravene skal oppnås. I tillegg til læringsmål kan læreplanen inneholde føringer/bestemmelser for opplæringens lengde, nødvendig forkunnskap og erfaring samt for hvordan tilegnet kompetanse skal dokumenteres i form av prøve eller eksamen.

På bakgrunn av kompetansekrav og læreplan utarbeider Norsk jernbaneskole en opplæringsplan som viser hvordan opplæringen skal gjennomføres. Opplæringsplanen fastsetter pedagogisk tilnærming, graden av teori og praksis, angir pensum og nødvendig kursdokumentasjon. Opplæringen tilbys både til Jernbaneverket og andre aktører innen sektoren, og er i mange tilfeller å betrakte som en obligatorisk opplæring for personell som skal utføre bestemte arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten.

Norsk jernbaneskole er organisert i tre opplæringsavdelinger utenom drift og utviklingsavdelingen. De ulike avdelingene har ulike kravstillere. Dette baseres på en oppfatning av at den som er ansvarlig for infrastrukturen, må være den som stiller krav til kompetanse. Se Fig 1

Fig 1

	Avdeling Fagskole/lokomotivførerutdanning	Avdeling Trafikk	Avdeling jernbanefag
Oppdragsgiver	Samferdselsdepartementet	På oppdrag fra Trafikk og Marked	Avdeling jernbanefag Drives etter forretningsmessige prinsipper
Kravstiller	Norsk jernbaneskole utarbeider læreplan med bakgrunn i: <ul style="list-style-type: none"> • EU-direktiv, • Førerforskriften, • Fagskoleloven • Føringer fra SD • Styret for Fagskolen. Læreplanen godkjennes av NOKUT, underlagt Kunnskapsdepartementet	Trafikk og Marked (JBV)utarbeider læreplan og bestiller utdanning på skolen.	JBVs <ol style="list-style-type: none"> 1. Teknologidirektør 2. Infrastrukturdirektør 3. Transportdirektør 4. Opplæringskontoret har lærlinger som undervises etter offentlig læreplan- Utdanningsdirektoratet, på Norsk Jernbaneskole.

Arbeidet med å fastsette hensiktsmessige rutiner og ansvar for fastsettelse av kompetansekrav til arbeid på jernbaneinfrastrukturen vurderes som svært viktig både ut i fra hensynet til sikkerhet og ut i fra hensynet til å skape kostnadseffektiv produksjon og et velfungerende leverandørmarked. Dette vil kreve en hensiktsmessig fordeling av oppgaver og ansvar mellom foretak og direktorat.

Det er i dag ikke en felles modell for fastsettelse av kompetansekrav for samferdselssektoren/anleggsbransjen. Å bidra til å utvikle og koordinere bruken av en slik modell er en oppgave som ville kunne ivaretas av direktoratet. Prinsippet om nærhet mellom kravstiller og den som utfører arbeidet bør ellers være gjeldende.

5.2 Kompetanseregistrering

Dagens system for kompetanseregistrering i jernbaneverket:

Norsk Jernbaneskole er i dag en del av Kompetansesentret. Norsk Jernbaneskole sender over fysiske kursbevis til personalavdelingen på Hamar for ansatte i JBV som har tatt sertifiserende kurs, hvorpå personalavdelingen registrerer dette i Agresso kompetansemodul.

Norsk Jernbaneskole har i tillegg til ansatte i Jernbaneverket som tar sertifiseringer, også kontroll på hvem som har tatt kurs som hovedsikkerhetsvakt. Dette som følge av at dette er blitt definert som en så viktig funksjon at Jernbaneverket ønsker å ha total oversikt. Totalt sett har Jernbaneverkets ansatte i dag rundt 20 000 sertifisering til sammen (inkludert førerkort klasse B, etc.) 45 % av sertifiseringer som er nødvendige i jobb, utstedes av Norsk Jernbaneskole. Det er altså en stor del eksterne sertifiseringer.

Sertifiseringer kommer som nevnt enten fra Norsk Jernbaneskole eller eksterne aktører. Sertifisering fra eksterne leverandører vil være den enkelte leverandørs ansvar å dokumentere.

Det er et grunnleggende prinsipp at enhver organisasjon har oversikt over krav til sertifisering og gyldigheten av de ansattes sertifiseringer, og at den enkelte ansatte har ansvar for å dokumentere sine sertifiseringer ved bytte av arbeidsgiver.

Norsk jernbaneskole som en del av direktorat:

Foretaket forventes å være den aktør med tilsatte som skal utføre trafiksikkerhetskritisk arbeid, og hvor register med godkjente sertifiseringer utstedt av skolen skal ligge. Norsk Jernbaneskole bør dermed gjøre som andre kursleverandører, utstede kursbevis/sertifisering til kursdeltaker.

Norsk jernbaneskole som en del av foretak:

Norsk Jernbaneskole er en del i foretaket, og det er foretaket som skal ha registeret med godkjente sertifiseringer utstedt av skolen. I dette tilfellet kan det tenkes å effektivisere overføring av nødvendig kompetansedata mellom IST og Agresso slik at man kan få data automatisk inn i foretakets system når det gjelder egne ansatte.

Norsk jernbaneskole som selvstendig enhet:

Som selvstendig enhet blir Norsk Jernbaneskole en kursleverandør på linje med andre kursleverandører. Foretaket og leverandørbedrifter har ansvar for å ha et register over nødvendige sertifiseringer for sine ansatte.