

Investeringar kräver kompetens

Den svenska riksdagen kommer i vår att ta ställning till en proposition som omfattar 622 miljarder kronor till underhåll och nyinvesteringar i vägar och järnvägar under de kommande tio åren. I Norge innehåller motsvarande plan 1 000 miljarder koronor. Tillsammans med planerade investeringar i Danmark och Finland innebär det att mer än två tusen miljarder kronor kommer att användas till förbättringar av infrastrukturen i de nordiska länderna under den kommande tioårsperioden. Om dessutom den planerade höghastighetsjärnvägen i Sverige ska finansieras med lån, ökar volymerna ytterligare.

Uppenbarligen finns det en stor vilja bland politikerna att satsa på järnvägen – och man löser det på sitt sätt: genom enorma anslag. Självklart är det ett sundhetstecken att investera i, och förbättra, en allt mer åldrande järnväg som är i stort behov av upprustning. Efterfrågan på trafik ökar, både för gods och resenärer, och därför behöver vi en långsiktigt hållbar järnväg för klara framtiden. Men räcker det bara med höjda anslag där de politiska partierna tävlar om att satsa mest?

Mitt entydiga svar är *Nej!* Det räcker inte, men det är en god början. Ska vi tillsammans kunna omsätta de ekonomiska anslagen till välbyggda anläggningar behövs kompetent och utbildad personal. De flesta företag som arbetar med någon del av järnvägssystemet har ett gemensamt: svårig-

heter att rekrytera kunnig personal. Naturligtvis finns det undantag, men i dag väljer många ungdomar andra utbildningar än dem som leder till ett jobb inom järnvägsbranschen.

Om det är svårt att rekrytera kompetent personal i dag, hur kommer det då att se ut inom några år när dagens planer ska omsättas till nybyggnad och underhåll av banor och tekniska system? Det är en sak att lära sig tekniken i skolbanken, en annan att omsätta den i praktiken. Att förstå sambanden i järnvägssystemet är inget som följer med modersmjölken, det kräver erfarenhet som tar tid att utveckla.

Därför måste en del av de pengar som avsätts för infrastrukturunderhåll och investeringar

användas till att utbilda och locka elever till järnvägs-tekniska utbildningar. Och det är bråttom. Annars riskerar den goda vilja som finns att utveckla järnvägen att gå om intet.



MIKAEL PRENLER
Huvudredaktör

Investoinnit edellyttävät osaamista

Ruotsissa tulee valtiopäivät keväällä tekemään ehdotuksen, joka käsittää 622 miljardin kruunun investoinnit ylläpitoon ja uusinvestointeihin teihin ja rautateihin tulevan kymmenen vuoden aikana. Yhdessä Tanskassa ja Suomessa suunnittelujen investointien kanssa tarkoittaa tämä, että enemmän kuin 2000 miljardia kruunua tullaan käyttämään infrastruktuurin parantamiseen Pohjoismaissa tulevana kymmenvuotiskautena. Jos tämän lisäksi vielä suunniteltu suurnopeusrata Ruotsissa rahoitetaan lainarahalla, kasvavat volyymit edelleen.

Ilmeisesti poliitikkojen keskuudessa on suuri tahtotila satsata rautateihin. Ja tämä ratkaistaan heidän tavallaan: suunnattomalla määrärahalla. Selvästi on terveyden merkki investoida ja parantaa yhä vanhenevaa rautatiejärjestelmää, jolle on suuri uudistamisen tarve. Liikenteen kysyntä lisääntyy, sekä tavarakuljetusten että matkustajaliikenteen. Tämän takia tarvitsemme pitkälle kestäviä rautateitä selvittääksemme tulevaisuudessa. Mutta riittääkö vain nostaa määrärahaa, kun poliittiset puolueet kilpailevat siitä, kuka satsaa eniten.

Minun yksiselitteinen vastaukseni on EI! Se ei riitä, mutta se on hyvä alku. Jotta voimme

yhdessä suunnata taloudelliset määrärahat hyvin rakennettuihin järjestelmiin, tarvitaan osaamista ja koulutettua henkilöstöä. Useille yrityksille, jotka työskentelevät jollakin rautatiejärjestelmän osa-alueella, on yhteistä vaikeudet rekrytoida osaavaa henkilöstöä. Luonnollisesti on poikkeuksia, mutta tänä päivänä monet nuoret valitsevat muita koulutuksia kuin niitä, jotka johtavat työhön rautatiealalla. Jos on vaikeaa rekrytoida osaavaa henkilöstöä tänään, niin miltä tilanne näyttää muutaman vuoden päästä, kun tämän päivän suunnitelmat toteutetaan ratojen ja teknisten järjestelmien uudistamisen ja ylläpidon osalta. On eri asia oppia tekniikkaa koulunpenkillä kuin toteuttaa sitä käytännössä.

Ymmärtää yhteyksiä rautatiejärjestelmässä ei seuraa ketään ”äidinmaidossa”, vaan se edellyttää kokemusta joka ottaa aikansa kehittyä. Siksi on syytä käyttää osa rahoista, jotka suunnataan infrastruktuurin ylläpitoon ja investointeihin, oppilaiden houkuttelemiseksi rautatietekniseen koulutukseen. Ja sillä on kiire. Muuten riskeerataan se hyvä tahto, jota vielä löytyy rautateiden kehittämiseen.

MIKAEL PRENLER
Päätoimittaja