

utbildaren

SPECIALUTGÅVA



Lokförare - det ständiga framtidsyrket

s 4-5

65 år av hållbar kompetens

Hösten är här och ser, liksom våren, inte heller ut att bli som planerat på grund av rådande pandemi. I år firar Trafikverksskolan 65 år som utbildare inom infrastrukturektorn. Vi hade planerat att fira detta tillsammans med kursdeltagare, medarbetare, invånare i Ängelholm och kollegor på Trafikverket. Men det kom av sig, som så mycket annat i år.

I detta specialnummer av Utbildaren bjuder vi dock på lite historiska återblickar från åren som gått men blickar även framåt. Stoltheten och unikheten i verksamhet och övningsanläggning är sig lik.



Tillsammans med våra kunder och samarbetspartners skapar vi en hållbar kompetensutveckling."

Det som främst skiljer då från nu är de digitala inslagen i både urvalsprocesser, utbildning och yrkesutövandet. Innan coronapandemin bröt ut var Trafikverksskolans digitaliseringsresa redan påbörjad

men på grund av, eller kanske snarare tack vare Covid-19, har vi tvingats digitalisera fler kurser snabbare. För att möta Trafikverkets, studiemedelsfinansierade utbildnings- och den externa marknads utbildningsbehov, som trots omständigheterna inte stagnerat, kommer vi under hösten erbjuda ännu fler utbildningar varsomhelst närsomhelst. Tillsammans med våra kunder och samarbetspartners skapar vi en hållbar kompetensutveckling även in i framtiden där utbildning

ges digitalt när det är möjligt och fysiskt på plats när det behövs. Tillsammans för hållbar kompetens!

Tony Helm,
Resultatenhetschef
på Trafikverksskolan

Visste du att...

...vi emellanåt söker nya medarbetare, håll koll på trafikverksskolan.se.

Järnvägens museum i Ängelholm

1998 startade och drev dåvarande Banskolan, Banmuseet i Ängelholm. 2012 tog Ängelholms kommun över verksamheten från Trafikverket och driver det än i dag, nu under namnet Järnvägens museum.

Därför blev jag järnvägsi

Hur är det att vara järnvägsingenjör, vad gör man och varför vill man bli det? Här berättar Gustaf Larsson som tar examen till våren och Nicoleta Palerson som blev färdig järnvägsingenjör för elva år sedan om sina val. Båda hängivna sina karriärer inom järnvägen.

Gustaf Larsson, 28 år, är snart redo för arbetsmarknaden som nyutbildad järnvägsingenjör. Redan nu diskuterar han timanställning och examensarbete hos ett konsultföretag, så framtiden ser mycket ljus ut.

Något år efter gymnasiet började Gustaf arbeta som kontaktledningsmontör. Efter sju år på järnvägen var det dock dags att plugga vidare och då

med sikte på att bli järnvägsingenjör.

– Jag var rätt tidigt inne på att plugga till järnvägsingenjör och specialisera mig inom el. Jag kan ju bygga kontaktledningarna så nu vill jag kunna projektera också. Sen vill jag vidare mot byggstyrning. Jag vill inte släppa produktionen helt och om 10 år är jag förhoppningsvis platschef på ett järnvägsbygge. Målet är att komma så långt

som möjligt, berättar Gustaf Larsson

– Kursen är väldigt bra och balanserad. Vi får en bred bild av alla teknikområden inom järnvägen, avslutar Gustaf som tycker han har haft en bra studietid.

Nicoleta Palerson, 37 år, tog examen som järnvägsingenjör för 11 år sedan och firar i år 20 i branschen. Redan under gymnasietiden provade hon på järnvägen och fick mersmak. Efter några år som signaltekniker och tekniker på ett spårbytar-tåg var det dags att plugga vidare till järnvägsingenjör.

I dag arbetar Nicoleta som avdelningschef och uppdragsledare på järnvägsavdelningen hos Tyréns. Hon bor i Borlänge men har personal i både Borlänge och Örebro. Nicoleta berättar passionerat om både studierna och sitt yrkesval.



Gustaf Larsson. FOTO: PRIVAT

Trafikverksskolan då och nu

1975: Skolans får sitt första stora internationella uppdrag från gruvprojektet Lamco i Afrika.

1950

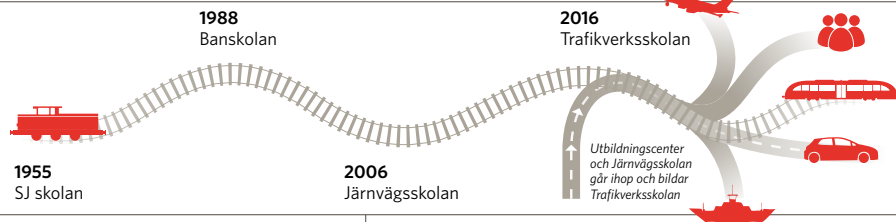
1960

1970

1980

1955: SJ-skolan i Ängelholm startar för att omskola ångloksreparatörer och lokförare till den moderna dieseltekniken.

1962: Den första skolbyggnaden står klar och teoriundervisningen kan därmed flytta från de provisoriska tåg-vagnarna in i ett riktigt hus.



Trafikverksskolan då och nu

I 65 år har Trafikverksskolan levererat utbildning till infrastrukturen. Trafikverksskolan, som den ser ut i dag, bildades 2016 efter en sammanslagning av Banverkets Järnvägsskolan och Vägverkets Utbildningscenter.

ingenjör



Nicoleta Palerson. FOTO: PRIVAT

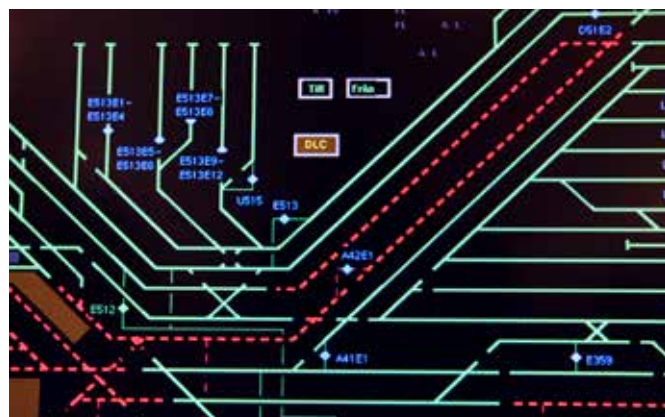
– Man blir så bred av den här utbildningen vilket gör att utvecklingsmöjligheterna är enorma efter examen. Bäst är att jag får arbeta med människor, bidra till en bättre miljö och att jobbet bjuder på stora variationer. Det är hela tiden nya projekt, en mix av ny och gammal teknik, nya förutsättningar och jag ställs hela tiden inför nya utmaningar. Jag kommer aldrig att byta bransch” säger Nicoleta Palerson.

Från telegraf och morse till högteknologi

På mitten av 1800-talet framfördes ett tåg i taget på en sträcka mellan två stationer och övervakades av stationära lokaltågklarare. I dag är det en helt annan trafikering på den svenska järnvägen med mer avancerad teknik och betydligt fler tåg. Det gör också att det ställs höga krav på de som söker sig till det populära tågklararyrket.

I tåghistoriens begynnelse meddelades tågets avgång och ankomst via telegraf och morsespråk. Under 1950-talet började man bygga så kallade linjeblockeringssystem på järnvägen, vilket innebär att fler tåg kunde trafikera samma sträcka samtidigt. Idag fjärrstyrs långa sträckor från ett fåtal driftledningscentraler runt om i landet och år 2021 är framtiden här. Då introduceras SNTL (System för Nationell Tågledning), ett och samma tågledningssystem för hela Sverige.

Under 1990-talet kom tågklararutbildningen till dåvarande Banskolan i Ängelholm och har sedan dess utvecklats parallellt med systemets utveckling. Inom kort kommer exempelvis Trafikverksskolans utbildningssimulator uppgredas efter SNTLs krav. Unikt för utbildningen är att man studerar som anställd tågklarare och får därmed lön



under tiden man genomför den drygt ett år långa utbildningen. Tjänsten är mycket populär och Trafikverket får många sökande men vägen till att bli tågklarare är dock inte enkel. Varje aspirant behöver genomgå ett antal urvalstester som bland annat bedömer stresstålighet, gott omdöme, samarbets- och lösningsförmåga samt simultankapaciteten för att bibehålla den höga säkerheten som yrkesrollen kräver.

Lediga tjänster annonseras på www.trafikverket.se. Efter antagning till tjänsten startar utbildningen på Trafikverksskolan i Ängelholm.

Fakta

För att bli tågklarare hos Trafikverket ska du bland annat:

- Ha gymnasiekompetens
- Ha god syn och färgseende
- Klara föreskriven hälsoundersökning och urvalstest

1998: Den världsunika spårsvets-hallen står klar och skolan kan nu erbjuda alla sina utbildningsinriktningar på samma ställe.

2010: Trafikverket bildas och ersätter tidigare Banverket och Vägverket.

2020: Mitt i coronapandemin lanserar skolan sin nya digitala lärplattform som möjliggör utbildning varsomhelst, närsomhelst.

1990

2000

2010

2020

2030

1988: SJ delas upp i Banverket och Statens järnvägar. Banskolan tar form inom Banverket och börjar nu konkurrera på den fria utbildningsmarknaden.

2002: Järnvägsingenjörsutbildningen startar efter ett gemensamt projekt mellan skolan, Lunds tekniska högskola och järnvägsbranschen.

2016: Före detta Banverkets och Vägverkets utbildningsenheter går ihop och Trafikverksskolan bildas. Skolan får ansvar för Trafikverkets interna utbildning samt väg- och järnvägsutbildning till infrastrukturbranschen.



De första teorilokalerna
var inredda tågagnar
i kontrast till dagens
simulatorer.

FOTO: TRAFIKVERKSSKOLAN

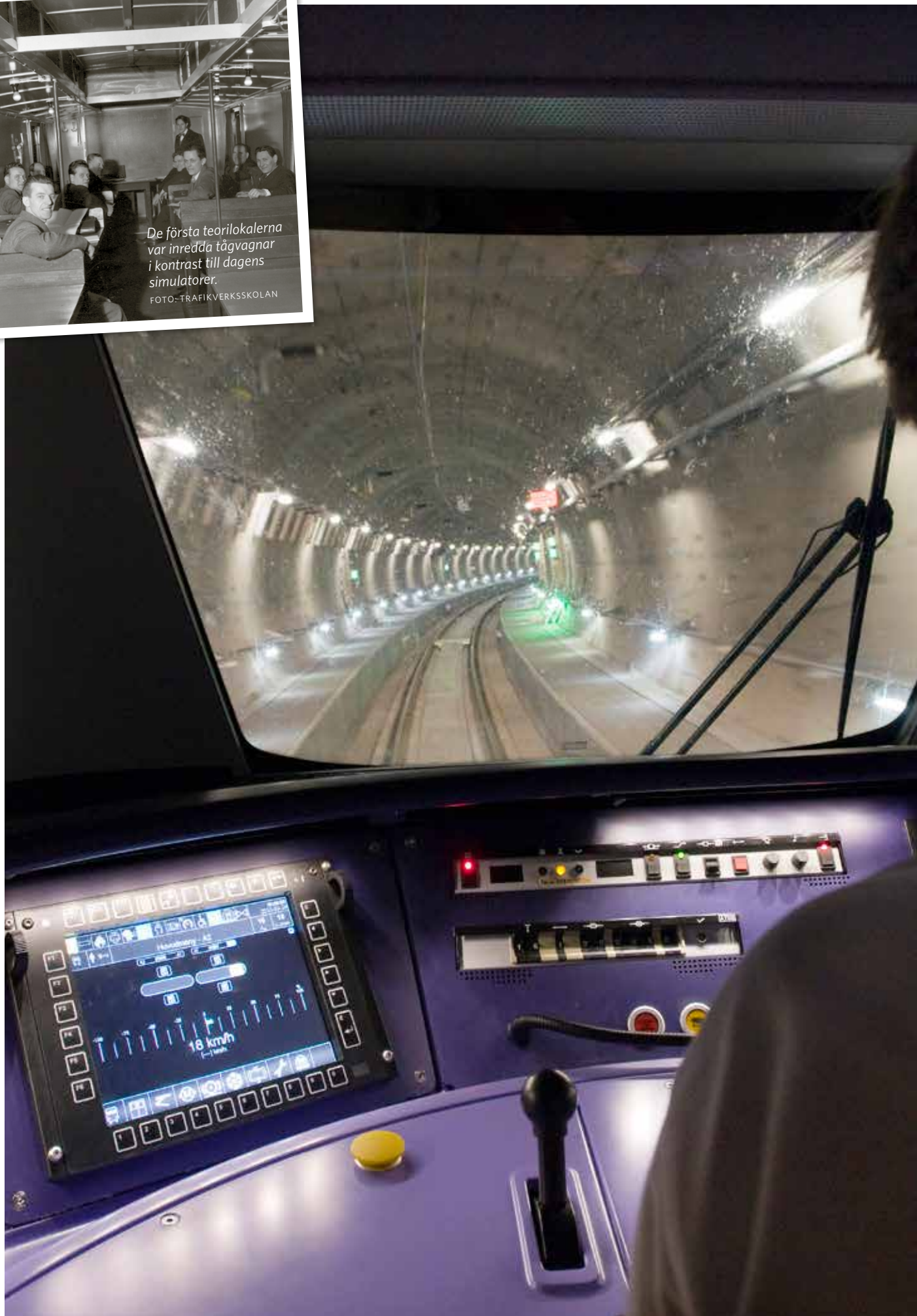


FOTO: KLAS ANDERSSON

Lokförare – det ständiga framtidsyrket

En av Trafikverksskolans absolut äldsta utbildningar är förarutbildningen. Den startades redan i slutet av 50-talet i Ängelholm. Även om dåtidens lokföraryrke krävde mycket mer mekanik- och elektronikkompetens jämfört med dagens fokus på kundservice, så har delar som de yrkespsykologiska testerna och praktikperioderna funnits med sedan starten.

En av de främsta anledningarna till Trafikverksskolans (dåvarande SJ-skolans) existens, var behovet av att ombilda reparatörer och förare till 1950-talets moderna dieselteknik. I det gamla rundbyggda lokstallet praktiserades alla tekniska delar, medan teori till en början hölls i uppställda tågagnar på området i Ängelholm. Dåtidens lokförarutbildning var lång och många avslutade sin utbildning i förtid och blev därmed endast lokförarbiträde. På slutet av 70-talet gjordes därför utbildningen i Ängelholm om så att lokförare snabbare kunde examineras i takt med det växande transportbehovet.

För första gången började man bokstavligen plocka lokföraraspiranter från gatan. De yrkespsykologiska testerna på 70-talet bedömde, liksom idag, bland annat reaktions- och slutledningsförmåga.

– Jag hade just påbörjat min juristutbildning i Stockholm och följde av en slump med en vän som skulle genomgå ett antal urvalstester för att bli antagen till lokförarutbildningen. Lite på skoj passade jag också på att göra testerna och fick det bästa testresultatet för dagen. Några månader senare var jag på plats i Ängelholm för att påbörja min 14 månader långa lokförarutbildning, bland annat tillsammans med Sveriges första kvinnliga lokförare, säger Göran Ekström, före detta lokförare och anställd på Trafikverksskolan.

När SJ delades upp i Banverket och Statens Järnvägar år 1988, flyttades lokförarutbildningen till Mjölby för att ge plats åt mer infrastrukturbetonade kurser i Ängelholm. Dryga årtiondet senare flyttades lokförarutbildningen tillbaka till Ängelholm tillsammans med den stora unika lokförarsimulatorn som fortfarande aktivt används. År 2002 gjordes utbildningen om till en kvalificerad yrkeshögskoleutbildning och än idag utbildar Trafikverksskolan årligen 35 lokförare.



”

Jag har aldrig ångrat att jag bytte juristutbildningen mot lokföraryrket, som idag liksom då, är en blomstrande framtidsbransch.”

GÖRAN EKSTRÖM

– Även om jag sedan några år inte arbetar längre så har jag aldrig ångrat att jag bytte juristutbildningen mot lokföraryrket, som idag liksom då, är en blomstrande framtidsbransch, säger Göran Ekström.

Barns tankar om...
...konduktören:

En konduktör
är en giraff.
Gabiella, 3 år

De tar folks biljetter och
ser vad för biljetter folk
har och var de ska åka.
Elvira, 5 år

Den hjälper till att
hoppa på tåget.
Olivia, 3 år

Den gör mat.
Carl, 4 år

Man måste ta fram sin
telefon och blippa för
att visa.

Sam, 5 år

RUNT PÅ SKOLAN

- Kontaktledningsmontage på marks

350 meter av Trafikverksskolans område består av ett markspann. På markspannet kan kontaktledning monteras upp och ner i övningssyfte. Här finns utrustning för att montera allt från den enklaste kontaktledningen, till den allra senaste som krävs för höghastighetståg med en hastighet på upp till 320 kilometer per timme.

När järnvägen började elektrifieras, det vill säga när tågen började drivas med el istället för ånga för över 100 år sedan, kom också behovet av eltekniker som kunde konstruera och reparera kontaktledningen. Dåtidens eltekniker behövde klättra upp och ner säkert längs kontaktledningsstolparna eller på trästegar för att bland annat nå bärtråden och kontaktledningen, 5,5 meter ovanför rälen. Dessa tekniker kom med tiden att utbildas hos dåvarande SJ-skolan (dagens Trafikverksskolan).

Idag är det ett helt annat säkerhetstänk och en helt annan skyddsutrustning som används. Det fina med just Trafikverksskolans markspann och bangård, är att tekniker och ingenjörer kan öva in en säker anläggning på olika höjder, både från en lift eller direkt från marken. Dessutom har kontaktledningstekniken förfinats så pass att Trafikverket nu, för första gången på 30 år, testar ett helt nytt kontaktledningssystem för höghastighetståg på Trafikverksskolan.

”
Nytt kontakt-
ledningssystem
för höghastig-
hetståg.”



Kontaktledningsmontage på Trafikverksskolans markspann.
FOTO: HUGO KULAS



Färja på Ljusteröleden
mellan Östanå och
Ljusterö i Stockholms
skärgård. FOTO: KASPER
DUDZIK

Arbetet på

Vid ombordkörning på Trafikverkets gula bilfärjor möts man emellanåt av ombordpersonalen på däck. De ser till så att fordonen packas säkert och smart så att fler bilar får plats och överfarten blir stabil.



Årets arbetsmarknadsdagar blir digitala!

I år genomförs Trafikverksskolans digitala mötesdagar mellan studerande och bransch via Skype. Den 19 och 24 november är det dags. Läs mer om dagarna på trafikverksskolan.se

Visste du att...

...i dag är mer än 11 000 kilometer av den svenska drygt 14 000 kilometer långa järnvägen elektrifierad.

pannet, då och nu



RUNT PÅ SKOLAN

I nästa nummer:

- Övninganläggning för vägskyddet Alex

Varna, Vägleda, Värna

Att arbeta vid vägarbeten är mycket riskfyllt och där är trafikanterna den största riskfaktorn. Trafikverket arbetar därför intensivt för att säkra arbetsmiljön för de som arbetar längs våra vägar.

Under mottot Varna – Vägleda – Värna vill man göra trafikanterna uppmärksamma på den arbetsmiljö som är vardag för tusentals vägarbetare.

När trafikanterna närmar sig ett vägbygge möter de:

- Vägskyltar som talar om att det snart händer något (Varna)
- Vägvisning som talar om hur man ska köra (Vägleda)
- Skyltar, barriärer och vägvisningar som är till för att skydda vägarbetarna och trafikanterna (Värna)

I arbetet med att öka säkerheten vid vägarbetsplatserna och på så sätt hjälpa trafikanterna att göra rätt, ser Trafikverket över den kompetens som personalen som arbetar på vägen ska inneha. Arbetet har resulterat i en stegmodell som beskriver kompetenskrav, utbildningar och behörigheter. Trafikverksskolan erbjuder normalt dessa kurser genom kursen **Arbete på väg**, på olika platser runt om i landet. I dagsläget genomförs dessa främst på distans på grund av det rådande läget med pandemin.



Öka säkerheten vid vägarbetsplatserna och på så sätt hjälpa trafikanterna att göra rätt"



färjan

Det här arbetet kan vara riskabelt. Ombordpersonalen arbetar nära rörlig trafik, hanterar dagligen transporter med farligt gods och kan emellanåt råka ut för hotfulla och våldsamma situationer.

För att bättre rusta personalen och minska riskerna i arbetet kommer nu all ombordpersonal att genomgå en ny kurs som Trafikverksskolan och Färjerederiet tillsammans har arbetat fram. Personalen kommer att utbildas i riskbedömning, hantering av olika situationer, göra riskanalyser, gå igenom lagar och regler, dirigering av trafik, hantering av farligt gods och mycket annat. Kursen som heter **Att arbeta säkert ombord** är ett välkommet tillskott för att ytterligare förbättra arbetsmiljön för alla som arbetar ombord på färjorna.

En pigg 90-åring

Skolan fyller 65 år, men det är ingenting jämfört den lilla blå lokomotorn 83 som ibland växlar på skolans bangård.

Lokomotor 83 fyller 90 i år, och är still going strong. Den tillverkades 1930 i Västervik av firman Slipmaterial-Naxos. Den kom först till den då privata banan Halmstad – Nässjö Järnvägar. När HNJ förstatligades fick lokomotorn littera Z och nummer 183 vid SJ.



Lokomotor 83 fyller 90 år. FOTO: LARS OLOV KARLSSON

183 tjänstgjorde vid lokstallet i Östersund med huvuduppgiften att växla ”döda” lok och motorvagnar. Då var det en fördel att den var så liten och nätt. Den rymdes lätt tillsammans med stora lok på vändskivan utanför lokstallet.

Vid mitten av 1970-talet började 183, liksom många av sina syskon, bli sliten. Men den kunde inte avvaras. I stället lät SJ bygga om 13 av de små lokomotorerna med ny teknik. Man lade in en Ford dieselmotor och en ny hydrostatisk drivning. Av den gamla lokomotorn var hjul, underrede, hytt och huvar kvar. Det hela målades i SJ-blått och 1992 hamnade 83:an, som den nu kom att heta, på dåvarande Banskolan. Och på den vägen är det. Den används någon gång ibland och kommer förmodligen att tuffa på i många år till.

LARS OLOV KARLSSON

Melodi: Med en enkel tulipan



Med en enkel tulipan
På bemärkelsen
Vi har den äran
Vi har den äran
Att gratulera



Med ett viktigt kursuppdrag
Ger vi kurser var dag
Det har vi gjort nu
Det har vi gjort nu
I 65 år tillbaks



Nya ansikten på Trafikverksskolan

Linda Kant Lindvall är ny ekonomiansvarig på Trafikverksskolan. Hon kommer närmast från Befesa där hon arbetat som redovisningsansvarig.



Linda

Richard Knuths har tidigare arbetat som signaltekniker hos Infranord men sedan september ingår han i utbildningsavdelningen signalteknik i Ängelholm.



Richard

Patrick Magnusson är ny utvecklingsansvarig inom utbildningsområdet väg. Patrick har arbetat på tidigare Vägverket och varit regionchef för Sveriges Åkeriföretag.



Patrick

Välkomna till
Trafikverksskolan!

