

Hjärnvägen

**Sommar
igen och nya
järnvägs-
ingenjörer!**





Första tertialet är till ända och Järnvägsskolans verksamhet går bra även i år. Inte i nivå med fjolårrets exceptionella resultat, men väl i nivå med hur våra mål är satta för 2011.

Som en följd av Trafikverkets beslut om att Järnvägsskolan ska lämna Trafikverket, fortskrider vårt arbete med en ny verksamhetsform. Vi är nu i ett läge där vi kan påbörja ett mer intensivt arbete med olika uppgifter som krävs för att gå över i en bolagsform. Vår tidsplan är satt till årsslutet 2011 och då ska bolaget vara färdigbildat och i full verksamhet. Jag ser tidsplanen som fullt möjlig under förutsättning att vi får ett godkännande av departementet till föreslagna strukturer.

I övrigt utvecklas verksamheten på ett positivt sätt och vårt offensiva marknadsarbete börjar bära frukt. Vi upplever att våra kunder är mycket positiva till de kontakter som skolan tar. Kontakter som ofta mynnar ut i återkommande personliga möten där kundens behov och mål tas upp för diskussion. Kunden får en kontaktperson på skolan som de kan vända sig till när de behöver svar på sina frågor.

Vi kan också konstatera att det finns ett stort behov av utbildningar inom projekteringsområdet. Ett utbildningsområde som i vissa fall har varit eftersatt och kanske inte haft den prioritet som det borde. Vi har nu börjat titta på nya projekteringsutbildningar anpassade för branschen. Jag är övertygad om att vi inom en snar framtid ska ha en utbildning som kommer att vara flexibel ur ett valmöjlighetsperspektiv och ha en kvalitativt hög nivå. Utbildningen kommer att omfatta hela kedjan från förstudie till färdig bygghandling.

Jan Nilsson
Jan Nilsson, skolchef

De vägleder skolan

Järnvägsskolans styrelsemöte i maj hade en ny sammansättning. De tidigare medlemmarna Niclas Reinikainen (Infranord) och Lena Jogersten (FSJ och Anker AB) har lämnat sina uppdrag. De har ersatts av Palle Beck Thomsen (Aktins Danmark A/S) och Rune Lindberg (Transportstyrelsen). Gruppen kommer att ha ett spännande uppdrag, bland annat med att stötta Järnvägsskolan i arbetet att gå in i en eventuellt ny verksamhetsform.



Överst: Bengt Holmberg (LTH), Palle Beck Thomsen (Atkins), Per Ericson (TRV, sekreterare och controller), Nederst: Katarina Norén (TRV, styrelsens ordförande), Ingvar Carlsson (ATO), Jan Nilsson (Järnvägsskolan, skolchef), Rune Linberg (Transportstyrelsen), Jörgen Larsen (Järnvägsskolan, controller)

GEMINI - så här går det...

I decembernumret 2010 av Hjärnvägen beskrevs den nya kompetensen Kommunikationstekniker. Kompetens krävs eftersom Trafikverket har introducerat det nya datakommunikationsnätverket – GEMINI. Det är framförallt service- och underhållspersonal som arbetar med de traditionella järnvägstekniska systemen, el, tele och signal, som berörs.

Under våren har grundutbildningen genomförts och även kompletterats med fyra kurser med olika specialinriktningar.

- Infosystem, som behandlar högtalare, skyltar och klockor.
- RTU elkraft, som behandlar RTU inom elkraft.
- Detektorer FUES II, som behandlar nya typer av detektorer.
- IP MPLS Alcatel – Lucent, som behandlar Gemininätets uppbyggnad.

Ytterligare utbildningstillfällen kommer att erbjudas från och med hösten 2011.

Kanalisation för projektörer

På önskemål av kunderna kommer skolan till hösten att erbjuda utbildning i projektering av kanalisation.

En kabelkanalisation används för att lägga de kablar som krävs för att elförsörjning, signalsystem och tele/datatrafik till järnvägssystemet ska fungera.

Kanalisationen består av betongtrummor som läggs in parallellt med järnvägsspåret mellan banans överbyggnad och kontaktledningsstolpar.

Det är av yttersta vikt att kabelkanalisationen projekteras

i ett tidigt skede när en ny anläggning ska byggas. Stor noggrannhet krävs inför planeringen av var kanalisationerna ska förläggas. Kanalisation och kablar måste monteras på plats i rätt skede under bygget.

Kursens syfte är att projektörer inom såväl spår, el och signal ska lära sig att projektera kanalisationer med kabelförläggning på rätt sätt. Dessutom ska projektörerna förstå och ta hänsyn till de kringfaktorer som är viktiga i samband med uppdraget.



Kurstillfällen kommer att annonseras ut på www.jarnvagsskolan.se och i Utbildningsnytt.

Körklar körkarl



2010 års intag av lokförare slog alla rekord i antalet intresseanmälningar. En av de som utbildade sig är Ola Westeson. Hjärnvägen stöter ihop men honom utanför museet en solig dag i maj.

Att söka till utbildningen var inte självklart för Ola. Efter 22 år som säljare ville han prova på något nytt. Efter en del letande hittade han lokförarutbildningen, som kändes intressant – bra framtid, bra lön, kort utbildning och givetvis ett spännande och ansvarsfullt jobb.

Ola Westeson, som bor i Ängelholm, tycker att utbildningen har haft ett mycket bra upplägg med riktigt bra lärare. ”Merparten av oss i klassen kom helt utan järnvägsbakgrund men lärarna

fick snabbt in oss i järnvägstänket. Visst var det svårt att börja plugga efter drygt 20 år, men efter en tid satt studietekniken där igen.” säger Ola.

Flera av kurskompisarna har jobb direkt efter utbildningen. Ola väntar fortfarande på besked från möjliga arbetsgivare, men ser inga problem med att få jobb.

Järnvägsskolan önskar Ola och övriga kursdeltagare LYCKA TILL!



Succé

**Jobb-
erbudanden
redan under
andra läsåret**

för järnvägsingenjörerna

För snart 10 år sedan startade Järnvägsskolan och Lunds Tekniska Högskola tillsammans utbildningen till järnvägsingenjör. En utbildning som under de första åren hade en trevande start med få sökande. Med åren har den blivit väl etablerad. Många ansökningar kommer in och de färdiga studenterna är mycket eftertraktade i branschen – utbildningen kan inte ses som något annat än en total succé.

Redan tidigt stod det klart att innehållet skulle byggas kring en kravspecifikation från järnvägsbranschen. Det var naturligt att de företag som i sinom tid skulle anställa dessa ingenjörer också fick möjlighet att säga sitt om utbildningens uppbyggnad och innehåll.

Branschen var enad, man önskade i första hand ingenjörer med bred teknisk bas som också skulle kunna en hel del om transportsektorn i stort. Dessutom kryddade man innehållet med bland annat entreprenadjuridik, geologi och geoteknik, samverkan fordon-bana, drift- och underhåll av järnvägsanläggningar, internationella järnvägsfrågor och inte minst ett ganska

stort kursavsnitt som handlar om planerings- och projekteringsprocessen inom järnväg.

Skolan har under alla år lagt mycket stor vikt vid att de färdiga ingenjörerna ska vara gångbara inom alla sektorer, både hos de förvaltande enheterna, entreprenörerna och som medarbetare på konsultföretagen. En strategi som fallit väl ut. Järnvägsingenjörerna är heta på arbetsmarknaden och har inga problem att få arbete. Flera har jobberbudanden redan under andra läsåret och får då tjänstledigt för att slutföra sina studier.

Första året läser studenterna tillsammans med den närbesläktade utbildningen till väg- och trafikingenjör på Campus i Helsingborg. Andra året är järnvägsingenjörerna mestadels på Järnvägsskolan för teknikutbildning i BEST (Bana, El, Signal & Tele). I utbildningen varvas teori och praktik. Tredje året ”sys säcken ihop” och i några av kurserna får studenterna tilllämpa de kunskaper de fått under utbildningen. Vissa kursavsnitt genomförs på LTH i Lund där järnvägsingenjörer samläses med civilingenjörerna.

Henka Svensson, järnvägsingenjör



Hjärnvägen träffade svetsansvarige på RWS (Rail Weld Sweden AB), Henrik Svensson, för en intervju.

Henrik är i grunden spårsvetsare. Han har under de senaste tre åren

varit tjänstledig för att läsa till Järnvägsingenjör på Järnvägsskolan / Lunds Tekniska Högskola. Nu är det nedräkning till examen, endast examensarbetet återstår.

Efter studierna återgår han till tjänsten på RWS men kommer under hösten att påbörja nästa stora utmaning – utbildning till svetsingenjör (en deltidsutbildning på KTH i Stockholm). Därmed kommer Henrik bli den första svetsingenjören i Järnvägsbranschen. En kompetens som går hand i hand med RWS utvecklingsplaner.

”Det har varit jätteroligt att plugga några år och det har fungerat bra med familjen som bor i Borlänge. De är ju vana vid att jag, som spårsvetsare, ligger borta under längre perioder.”

Pavel Ouvin, Vectura



Pavel Ouvin, regionchef på Vectura, ser positivt på utbildningen till järnvägsingenjör. Vectura har sedan 2005, då de första studenterna examinerades, anställt flera järnvägsingenjörer. ”När de kommer från skolan

har de bra förståelse för järnvägstekniken och kommer snabbt in i verksamheten. Kunskap om projekteringsarbetet och verktyget CAD får de hos oss”, berättar Pavel.

Bland järnvägsingenjörerna som arbetar på Vectura specialiseras en del mot en viss teknik, medan andra arbetar med hela projekteringsprocessen men då inte på detaljnivå.

Ett önskemål hade varit en Masters-påbyggnad. En sådan utbildning med järnvägsinriktning hade kompletterat dagens ingenjörer mycket bra. Påbyggnaden skulle bidra med en bredare teoretisk grund där också ledarskap skulle vara ett viktigt inslag.

”Utbildningen ger mycket bra grund och vi tar gärna emot studenter på praktik”, säger Pavel.



"... skapa mer aktivitet och delaktighet hos våra kursdeltagare."

att skolans utbildningar ska fortsätta utvecklas och bli ännu vassare.

I år genomförs fortbildningen genom ett samarbete mellan Järnvägsskolan och lärarutbildningen på Malmö Högskola. Det är ett program som omfattar 10 veckor med inriktning mot framförallt problembaserat lärande och case-metodik. Kursen innehåller både lärarledda avsnitt, egna övningar och tillämpningar.

På kursen deltar Ingela Ragnwald. Hon uppskattar att få ökade kunskaper inom det pedagogiska området.

"Jag tycker det är spännande att få lära mer om hur man

kan stimulera motivation och inläring genom dessa utbildningsmetoder som går ut på att systematiskt skapa mer aktivitet och delaktighet hos våra kursdeltagare. Att lärarna är några av Malmö högskolas högst meriterade pedagoger ger ytterligare tyngd åt utbildningen."

"Tanken med fortbildningen av Järnvägsskolans lärare är naturligtvis att vi ska ha möjlighet och förmåga att variera de utbildningsmetoder vi använder i ännu högre utsträckning", säger Thomas Frost, chef för Utbildningsavdelningen.



Lärare blir elever

Varje år genomför Järnvägsskolan någon form av pedagogisk fortbildning för de anställda lärarna. Eftersom skolan strävar efter ständig förbättring, är nya idéer och uppslag en förutsättning för

Med säkerhet i bagaget

I Sverige finns det stor efterfrågan på trafiksäkerhetsutbildningar. Som svar på kundernas önskemål turnerar lärare, Kjell Blomqvist, runt i Sverige för att genomföra olika trafiksäkerhetsutbildningar.

Under veckorna 32 till 39 kommer Kjell att finnas i Luleå, Sundsvall, Stockholm och Göteborg. Där genomförs utbildningarna för Skydds- och säkerhetsledning för arbete inom spår-område (BASÄSKYDD) och Tillsyningsman vid A-, L-, E-skydd samt vägvakt (BASÄTSM).

Kurserna bokas via www.jarnvagsskolan.se.

Hästkrafter invaderade skolan

Solen sken och hästkrafter mullrade på järnvägmuseets vårevenemang med tema "Hästkrafter". Motorcyklar, tändkulemotorer, ponnyridning, veteranbilar, grävsug och mycket annat trängdes på området. Intresset var stort och drygt 2600 besökare kom.

Skolan tog givetvis tillfället i akt att visa upp sig med aktiviteter och tävlingar för både stora och små. Bland annat erbjöd skolan åkturer i liftmotorvagnen,



hästkokastning, hästanknuten frågesport och Ängelholmsglass sponsrade med päronpinnar i vårsolen.

Glad sommar önskar vi på Järnvägsskolan!



Svetsfrågor på agendan

Svetskommissionens arbetsgrupp för spårsvetsfrågor, AG60, träffades i maj på Järnvägsskolan i Ängelholm. Målet med gruppens arbete är att fungera som utvecklingsgrupp och identifiera nya kompetensbehov. Arbetsgruppen består av svetsansvariga från de svenska järnvägsentreprenörerna, utbildningsföretag, representanter från tillverkare, leverantörer och återförsäljare av svetsmaterial. Trafikverket representeras av Anders Frick som ansvarar



för regler och föreskrifter inom området.

I tidningens huvudnummer om järnvägsingenjören kan du läsa om Henrik Svensson. Henrik arbetar som svetsansvarig på RWS och är en av deltagarna i arbetsgruppen.

Nordiskt samarbete - elteknik

NEIU är en utbildning utformad i samarbete mellan Trafikverket i Sverige, Jernbaneverket i Norge, Liikennevirasto /Trafikverket i Finland och Banedanmark i Danmark. Den vänder sig i första hand till de som arbetar med elteknik inom en nordisk banförvaltning.

Målsättningen för utbildningen är att:

Belysa järnvägens villkor i ett Nordiskt och Europeiskt perspektiv med tyngdpunkt på interoperabilitet.

- Ge deltagarna en ökad förståelse för olika tekniska system och deras samverkan inbördes och med det rullande materialet.
- Främja utvecklingen av ett

nätverk mellan medarbetare inom de Nordiska järnvägsförvaltningarna.

Eftersom Danmark åter är med i samarbetet, kommer årets kurs att utökas från tre till fyra veckor. Planeringen är redan i full gång och preliminärt kommer första kursveckan att genomföras i Ängelholm redan vecka 38. Järnvägsskolans många övningsanläggningar ingår som är en viktig del i undervisningen. Därefter följer Finland (Ellivuori) i vecka 46 och Norge (Finse) i vecka 5, 2012. På senhösten nästa år avslutas kursen i Danmark (Knutshoved) i vecka 19.

Mer information finns på www.jarnvagsskolan.se under "Våra utbildningar/ Internationella".

NOTISER

Vi ses på Nordic Rail

4 - 6 oktober

Träffa Järnvägsskolan i monter D04:68 på Nordic Rail!



Vinnare...

Trots att tryckfelsnisse varit framme i förra numret av Hjärnvägens korsord var det många som skickat in sina lösningar. Bland de rätta svaren har vi dragit tre vinnare som belönas med var sitt USB-minne.

Vinnarna är:

Svante Jildenhed i Skövde, Ulf Thifors i Tranemo och Bengt Karlsson i Skänninge.

Rätt lösning...

finns också publicerat på www.jarnvagsskolan.se.



B

Avsändare: Trafikverket Järnvägsskolan,
Box 1262
262 24 Ängelholm

Har du ändrat adress, bytt avdelning eller är du inte adressaten på etiketten här?
Hör av dig för uppdatering!

Brandbilar på spåret

Brandbilar brukar köra på vägen, men undantag finns. När Hallandsåstunneln närmade sig färdigställande 1992 (jo, man trodde så då) kom Banverket överens med Räddningstjänsten i Båstad att man tillsammans skulle anskaffa två speciella brandbilar för tunneln. Den ena bilen blev en tung treaxlig Mercedes Unimog, utrustad med räddningsredskap och skumtank. Den andra, en Mercedes för kortare sjuktransporter, var egentligen en vanlig skåpbil. Båda levererades 1993. Bilarna fick nedfällbara rälshjul för körning på järnväg. Vid en olycka skulle redskapsbilen köras in i tunneln först för att följas av den backande transportbilen. Eventuellt skadade personer skulle lastas in i skåpbilen, som snabbt tog dem till väntande "vanliga" ambulanser.

Så långt var allt väl. Brandkårens personal utbildades på fordonen och rutiner fastställdes. Problemet var att det inte fanns någon tunnel att köra i. I alla fall inte med spår. Bilarna har nu stått i beredskap på Båstads brandstation i närmare tjugo år utan att användas. De har någon gång använts för personaltransporter för att de skulle få röra på sig lite och man har årligen haft övningar i att köra på spåret.

En enda gång har redskapsbilen gått på uttryckning. Det var vid den allvarli-



Redskapsbilen vid ett framträdande på Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm 2008, då den gjorde några kortare turer på bangården i Ängelholm.

ga olyckan i Nosaby utanför Kristianstad. Eftersom man inte visste hur tillgänglig olycksplatsen var beordrade larmcentralen ut den rälsgående brandbilen. När de första brandmännen var på plats i Nosaby konstaterade man att olycksplatsen var tillgänglig mitt i samhället och Båstadsbilen kallades tillbaka.

Efter tjugo år närmar sig nu avtalet sitt slut och bilarna kommer sannolikt att slopas och ersättas på något sätt. Så, behöver någon en knappt använd rälsgående brandbil finns nu chansen. Ingen av bilarna har gått mer än cirka 800 mil.

Text och foto: Lars Olov Karlsson

Intresset, fortfarande stort

Sista ansökningsdag för att söka till järnvägsingenjör, järnvägstekniker och lokförare gick ut i april. Söktrycket till dessa utbildningar är fortfarande mycket stort. 240 sökte till Järnvägsingenjör varav nästan 40 var förstahandssökande. 1300

har skickat in en intresseanmälan för att bli lokförare, av dessa resulterade 650 i en ansökan. För utbildningen till järnvägstekniker har 160 ansökningar tagits emot. Järnvägen engagerar många och är en attraktiv arbetsplats.

