

MRO höstmöte i Alingsås 29-20 september 2018.

Sammandrag av övrig information söndag 30 september 2018.

- *Nya föreskrifter från Transportstyrelsen (TS)*

Krister Wedin - MRO berättade om sin roll att bevaka nya förordningar och föreskrifter från framför allt Transportstyrelsen, men även andra myndigheter som MRO-föreningarna påverkas av.

För närvarande ligger ett antal förslag från TS på ändringar m.m. i deras föreskrifter ute på remiss. Flera är relaterade till EU:s fjärde järnvägspaket. Dagens järnvägslag och järnvägsförordning kan komma att ersättas av fyra nya lagar och fyra nya förordningar i samband med att flera godkännandefunktioner överförs till en Europagemensam EU-enhet. TS roll minskar eller t.o.m. upphör därmed:

- *TSFS 2018:57 TS föreskrifter och allmänna råd om tillämpning av Eurokoder, och TSFS 2018:59 TS föreskrifter om ändring i Boverkets föreskrifter och allmänna råd.*

Detta handlar om att byggnadsverk skall indelas i säkerhetsklasser och vilka nationellt valda parametrar som skall gälla vid tillämpning av Eurokoder (europeiska konstruktionsstandarder) på olika slags infrastrukturobjekt, inte bara järnvägar.

- *Förslag till ändring av BV-FS 2000:4 och TSFS 2013:50 om hälsoundersökning av personal i säkerhetstjänst.*

Ändringen är en konsekvens av införandet av EU:s fjärde järnvägspaket. Det handlar bl.a. om skärpta krav vid hälsoundersökning av personal som har rätt att ge avgång till tåg och ge körtillstånd för tågrörelse och medföljer tåget (våra tbfh). Gäller det bara företag som trafikerar med stöd av licens och säkerhetsintyg, men inte de som kör med nationellt trafiksäkerhetstillstånd? Det är osäkert.

För oss innebär det att museiföreningar skulle få två olika regelverk att hålla sig till. För övrig personal i säkerhetstjänst utom tbfh gäller regler om hälsokrav som hittills. För just tbfh som får ge avgångssignal och medföljer tåget vill man införa skärpta specialkrav som även innebär tillägg av särskild psykologisk bedömning. Förslaget säger heller inget om att museiföreningarnas läkarundersökning var annan gång får ersättas med en egen "självdeklaration". För personal med "multikompetenser" konstateras bara att de samtidigt omfattas av två olika regelverk, inget om hur det skall hanteras, t.ex. att samtidigt vara både bromsare och tågbefälhavare, om det ens skulle bli tillåtet längre. En konsekvens är också att möjligheten att söka medicinsk dispens hos TS försvinner. På mötet följde en lång diskussion kring tolkningar av förslagens konsekvenser. En intressant läsning om detta är den tillhörande konsekvensutredning som TS gjort om den föreslagna ändringen av BVFS 2000:4.

Det hela är en aktuell fråga för MRO att bevaka och få förtydligat i samband med de planerade mötena med TS under hösten, liksom även att bevaka att museijärnvägarnas nedsatta avgifter till TS inte försvinner i samband med att TS funktion övergår till "utsedda organ".

- *Förslag till TS föreskrifter om ansökan om att bli utsett organ.*

Handlar om organ som vill bli utsett av Transportstyrelsen för att enligt 2 kap. 4 § järnvägstekniklagen utföra EG-kontroll av krav som framgår av nationella regler.

- *Förslag till TS föreskrifter om EG-kontroll för nationella regler för fordon och fasta installationer.*

Gäller regler för kontrollförfarande av nationella regler. Berör de som vill agera som utsett organ eller anlita ett sådant.

- *Förslag till TS föreskrifter om godkännande av järnvägsfordon enligt järnvägstekniklagen och för nationella järnvägssystem.*

Gäller regler för tillfälligt godkännande vid provkörningar och passiva transporter. Ombyggnader av fordon skall redovisas till TS inkl. riskbedömning, dock inte om bara trasiga komponenter ersätts med likvärdiga utan att säkerheten påverkas. Gäller inte fordon för lokala ändamål, t.ex. MRO-banor?

- *Förslag till TS föreskrift om ansökan om godkännande av fasta installationer för järnväg.*

Gäller, som det verkar, bara för det nationella järnvägssystemet.

En informell arbetsgrupp inom MRO arbetar på att författa remissvar på ovanstående till TS. Svaren skall skickas in senast den 21-22 oktober. Frivilliga är mycket välkomna att medverka i det arbetet. Kontakta då: kristeredin@hotmail.com

- Fedecrails internationella ungdomsutbyte i Sverige år 2018.

Mimmi Mickelsen - MUMA medverkade i organisationen av lägret. Det genomfördes i huvudsak på två platser, ULJ i Uppsala och MUMA i Malmköping, under 10 dagar i början av augusti. 16 deltagare fördelade sig på 3 flickor och 13 pojkar. De kom från Spanien, Tyskland, Storbritannien, Rumänien och Ukraina och bjöds på ett mycket varierat program. Man började med två dagar hos ULJ, sedan besök hos SKÅJ och jvg-museum i Gävle, sedan Djurgårdslinjen och ÖSIJ. Ett par dagars inre tjänst i Malmköping följdes av besök hos FSVJ och Femöresfortet. Till sist avslutning med trafikdag i Malmköping och festmiddag.

Lägren är mycket uppskattade av deltagarna. De cirkulerar mellan olika länder inom EU. Kostnaderna är också kraftigt subventionerade av Fedecrail, som ser lägren som ett sätt att uppmuntra återväxten av aktiva medverkande hos museijärnvägar i Europa inkl. Sverige. Kostnaden per deltagare kan vara ca 180-250 Euro och inkluderar kost, logi och resor under lägertiden. Till 2019 års ungdomsläger i Katalonien för upp till 25 deltagare är givetvis svenska ungdomar välkomna att delta. Deltagarnas ålder skall vara mellan 15 och 24 år. Engelska är det gemensamma språket. Föreningarna bör absolut uppmuntra sina yngre medlemmar att utnyttja möjligheten att delta. En bättre uppmuntran till fortsatt aktiv medverkan i föreningarna är svårt att tänka sig. Utan dessa riskerar vår verksamhet att tyna bort. Närmare information om 2019 års läger kommer under våren via MRO-aktuellt.

Ett exempel på hur en inbjudan till ungdomsläger kan se ut återfinns som bilaga till MRO-aktuellt 2-2017. Den gången placerades lägret i norra Italien.

- Ungdomsläger i Malmköping.

Mimmi Mickelsen - MUMA fortsatte med att berätta om att Svenska spårvägssällskapet har bedrivit ett eget ungdomsläger i Malmköping i 15 år för främst spårvägsintresserad ungdom. Till år 2019 hälsar man även ungdomar från andra MRO-föreningar välkomna till lägret. De får enklare sysslor med bl.a. vagnreoveringar, hjälpa till med banunderhåll, och avslutningsvis vara med på en trafikdag. Givetvis blandas detta med olika nöjesaktiviteter.

Deltagarnas ålder skall vara mellan 12-18 år. Tiden löper över en vecka. Att lägret är uppskattat visas av att flera deltagare har återkommit flera år.

Även detta är ett led i arbetet med att försöka föryngrå medelåldern i våra föreningar. Hur tar ni själva hand om de ungdomar som kanske dyker upp till er bana och är nyfikna på verksamheten? Hur håller ni i dag liv i deras intresse utan att de blir uttråkade för att de är för unga att delta i säkerhetstjänster? Där har museibanorna en av sina största utmaningar att lösa. Att låta dem delta i ett ungdomsläger enligt ovan kan vara en god insats som lönar sig väl på sikt. Inbjudan till detta läger i sommar kommer i MRO-aktuellt under våren.

- Arbetsmiljöverkets (AMV) föreskrift AFS 2017:3 om certifiering av pannoperatörer.

Håkan Nordenadler - MRO har sökt svar på om vad som gäller och hur, men inte lyckats. Föreskriften gäller fr.o.m. 1 december 2017. Den är en sammanslagning av fyra tidigare gällande föreskrifter och samtidigt en anpassning till nya EU-regler. Grundtanken är att alla som hanterar eller övervakar trycksatta kärl av alla sorter skall kunna bevisa sin kompetens för detta genom att bli särskilt certifierade i fyra nivåer beroende på vilken typ av kärl det gäller. Enligt AMV omfattas inte bara fasta pannor av föreskriften utan även rörliga sådana, t.ex. ånglok. Detta gäller inte den regelbundna tryckkärlsprovning vi redan måste göra via t.ex. Inspecta, och som fortgår liksom tidigare. Certifieringen utfärdas inte av AMV, utan skall utfärdas av organ som blivit särskilt ackrediterade av SWEDAC för just detta ändamål och gäller i 5 år.

Ett problem är att det enligt en uppgift för närvarande inte finns något enda organ i landet som fått denna ackreditering, trots att det nu gått nästan ett år efter ikraftträdandet. Först fram emot årsskiftet i år kan det ha kommit till några sådana organ.

Certifieringen skall gå till så att en sökande får göra ett skriftligt prov och svara på frågor om sina kunskaper i funktioner, säkerhetssystem och riskbedömningar för den panna som skall hanteras. Vad som skall redovisas finns sammanställt i en bilaga 2 till AFS 2017:3. Har en sökande inte tillräckliga kunskaper om detta, finns ett utbud av särskilda kurser som ger underlag för att ansöka om certifikat. Problemet är att kurserna kostar både tid och stora pengar. Dessutom kostar själva certifikatet också rätt stora pengar, i synnerhet om det måste upprepas vart femte år.

En aspekt som inte är klarlagd är om de utbildningar och examinationer våra föreningar själva ger till sin ånglokspersonal kan likställas med den av AMV påbjudna certifieringen. Frågan är lika aktuell för de som hanterar ångpannor på stora och små fartyg. Deras maskinister har redan genomgått prov för en mer eller mindre omfattande maskinistexamen enligt Sjöfartsverkets direktiv. Om myndigheten svarar nej på den frågan, måste maskinpersonal genomgå två examinationer, en intern och en extern, med i stort sett samma kunskapsinnehåll.

Denna för MRO-föreningarna angelägna fråga bevakas av MRO under hösten. Utvecklingen redovisas i MRO-aktuellt.

- Underhåll av museifordon.

Ulf Smedbo - AGJ har arbetat yrkesmässigt med underhållsarbete på den stora järnvägen och medverkar nu också hos AGJ. Där har han organiserat deras underhållsarbete för dragfordon och vagnar.

En genomgående aspekt för alla museifordon är att de nu körs med avsevärt kortare sträcka per år jämfört med sin "yrkesverksamma" tid. En jämförelse för AGJ fordon ger nu bara ca 7% av ursprungssträckan. Det rörliga slitaget är därför väsentligt lägre.

Vad gäller tillsyn av rullager finns många divergerande åsikter. Byte av fett kan variera mellan 5-50 års löptid. AGJ tillämpar nu årlig kontroll av fettets status i axelboxarna och regelbunden varmgångskontroll. Fettet byts vid behov.

För person- och godsvagnar tillämpar man olika kontrollpunkter i olika tidsintervall. Man har skapat ett särskilt blankettsystem för att dokumentera vad som skall göras vid olika tidpunkter och vad som blivit gjort.

Underhåll av hjulpar sker bara vart femte år. Då mäts att ett antal hjulmått håller sig inom tillåtna värden. Sprickprov av hjulstomme och axlar görs bara vid större underhållsåtgärder. Sprickor behöver inte vara allvarligt fel, om de alltid funnits sedan tillverkningen. Behöver det kollas, gör man det med magnetpulver och ultraljud.

Personalen behöver tränas i att hantera tillhörande dokument och med bedömning av missförhållanden. AGJ efterlyser ett samarbete mellan föreningarna för att om möjligt finna möjliga gemensamma system för underhållet. Alla har ungefär samma problem och behov. Man efterlyser också ett erfarenhetsutbyte kring maskinarbete och tips om bra externa verkstäder för olika typer av arbeten. T.ex. Rånäs fjädersmide lär nyligen ha gått i konkurs - ersättare?

- Hantering av begagnade slipers.

Lars Johansson - AGJ efterlyste tips om hur man praktiskt kan hantera begagnade slipers. De skall destrueras, men hur och var? Han efterlyser även tips om besprutning av banvallar, metoder och regler. Har någon vetskap om detta, kontakta Lars.

- Eventuellt MRO-gemensamt trafiksäkerhetstillstånd.

Örjan Karlsson - ÖSIJ ser en alltmer ökande administrativ börda för att hantera alla nya regelverk för våra banor. För AGJ har det lett till att man skapat en särskild säkerhetsavdelning som tar hand om all administration kring både externa och interna regelverk. Då har avdelningscheferna fått möjlighet att ägna sig åt verksamheten i sin avdelning i stället för att vända papper. Han föreslog att MRO söker ett gemensamt trafiksäkerhetstillstånd för alla banor. Då minskar den samlade administrationstiden avsevärt. En allmän diskussion om frågan följde. Nu finns t.ex. stor förbistring mellan spårväg och museibana vad gäller handsignaler och vad de betyder. Det blir sannolikt svårt att samsas kring en skrivning.

Slut på dokumentet.

Vid pennan

Håkan Nordenadler - MRO