

PROTOKOLL

fört vid sammanträdet med AG 60 **den 19 – 20 maj 2011** på Projekt Hallandsåsen (19 maj) och på Järnvägsbroskolan - Trafikverket (20 maj), Ängelholm

Närvarande

Lennart Ericson (ordf)
Per Westerhult (sekr)
Gert Andersson
Jan Arvidsson
Anders Bild
Per Edvardsson
Anders Frick
Jörgen Hammarbäck
Lennart Josefson (endast den 19 maj)
Åke Moen
Kari Murto
Prolle Swahn
Thomas Wenström

Torsdagen den 19 maj

Presentation och guidad visning av Projekt Hallandsåsen

Mötet inleddes med en presentation av Projekt Hallandsåsen samt en guidad visning av projektet. Noterbart är följande:

- Byggstart: 1992. Omstart: 2003. Trafikstart: 2015
- Total kostnad 10,5 miljarder kronor (2008 års penningvärde)
- Tunnellängd: Två 8,7 kilometer långa parallella tunnlar.
- Tunneldiameter: 9,04 meter. Antal tvärtunnlar: 19
- Tunnelborrmaskinen ”Åsa”: Längd: 250 meter. Vikt: 3 200 ton. Diameter: 10,6 meter.
- Antal betongsegment: 40 000. Vikt/segment: 12 ton. Tjocklek/segment: 54 centimeter.

Fredagen den 20 maj

1 Information om Trafikverket - Järnvägsskolan

Anders Jörgensson informerade kortfattat om verksamheten på Järnvägsskolan. Noterbart är att Järnvägsskolan kommer att tillhöra Lunds Tekniska Högskola från och med den 1 januari 2012.

Ordförande hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.

2 Föregående protokoll (16 – 17 november)

En genomgång gjordes över föregående protokoll (från den 16 – 17 november). Noterbart är följande: I §4 står att Lennart Ericson redogjorde för nya standarder, skall vara Anders Frick.

Föregående protokoll godkändes och lades till handlingarna.

3 Europeanorm vid upphandling av mangankorsningar

Anders Frick informerade att mangankorsningar skall uppfylla kraven enligt EN 15689 och skall vara försedda med påsvetsade med ben av rälstål, stålsort R350LHT/HT enligt EN 13674. Skarv mellan mangandel och rälsben skall bestå av en trematerial zon. Typ av zonen skall redovisas och godkännas.

För skarvtoleranser gäller, att avvikelser från rakhet i farbanan får uppgå till +/- 0.3 mm mätt på 1 meters längd. Mangankorsningar skall levereras språnghärdade till en hårdhet av min 350 HB.

Mottagningskontroll skall uppfylla kraven enligt SS – EN 15689; 2009, BVC 1523.0011.

4 ”6 – års förlängningen”- redovisning från utbildningsdagen den 16 december 2010

Mål/syfte: Utbildning till de svetsansvariga. Likrikta kraven för entreprenörerna i Norge, Sverige och Danmark.

För en andra extern förlängning efter utförd svetsarprövning, skall svetsaren ha erhållit en teoretisk/praktisk genomgång beträffande aktuell spårsvetsmetod. Denna skall behandla en uppdatering av eventuella nyheter för svetsmetoden i fråga. Vidare skall uppdateringen innefatta en genomgång av gällande föreskrifter inkl. den allmänna delen samt eventuellt en praktisk föreläsning av aktuell teknik. Behovet av den senare avgörs och beslutas av den svetsansvarige.

5 Scandrail AB – Information av Jörgen Hammarbäck

Jörgen Hammarbäck informerade om förändringarna i Scandrail AB. Företaget avslutar ett 15 års långt uppdrag som leverantör av PLA termitsvetsmaterial. Scandrail kommer under en övergångsperiod att hjälpa till med teknisk support till gamla kunder.

Railtech Int kommer att ha ett möte med Trafikverket, vem som skall bli ny leverantör av PLA Termitsvetsmaterial. Risken finns att PLA försvinner från Sverige.

Fortsättning §5:

Jörgen informerade vidare att Scandrail AB nu kommer att utvecklas till en komplett Järnvägsentreprenör. Företaget har en omsättning på 20 miljoner kronor, 26 anställda. Företaget följer kvalitetsledningssystemet SS – EN – ISO 3834.

6 SS – EN – ISO 3834:2 – Kvalitetssystem för svetsning

Anders Frick gav följande information/presentation om ISO 3834:2:

ISO 9001 har stor fokus på kundkrav. Alltså beror det helt och hållet på vilka kundkrav man identifierar, det gör kunden själv. ISO 9001 revisorn tar stickprov på detta och bedömer helheten avseende hur man hanterar kundkrav. Även om man skulle ha identifierat ISO 3834 inkl del 5 som kundkrav, så är det mycket osannolikt att den ledningssystemets revision skulle komma att granska lika många detaljer bland kraven i del 5 som man gör vid en ISO 3834 granskning.

Att ett företag nämner att deras svetshandbok ingår i ISO 9001 certifieringen, innebär dessvärre inte att man kan anta att den svetsande verksamheten har fått lika mycket uppmärksamhet i bredd, djup och detaljer som vid en ISO 3834 certifiering. I det fall ISO 3834 certifieringen är utförd av ett certifieringsorgan som ackrediterats av ett ackrediteringsorgan som är medlem i det europeiska ackrediteringssamarbetet (EA) så har man bl.a lagt ett betydligt fokus på att verifiera att företagets alla svetsansvariga i olika nivåer är kompetenta för sina arbetsuppgifter. Den genomlysningen sker med stor sannolikhet inte i en ISO 9001 certifiering.

Anders vill enbart understryka vad N.N. framhåller, att en ISO 9001 certifiering är mera övergripande medan en certifiering mot 3834 går på djupet avseende de svetstekniska aspekterna och därför utförs av en revisor med djupa kunskaper inom svetsområdet. Det är osannolikt att en 9001 revisor har den specialkunskap som krävs för att värdera alla iakttagelser på det sätt som är ett krav vid en revision mot 3834. Specifikt måste samtliga krav enligt 3834-5 följas upp och verifieras vid en certifiering mot 3834.

Kravet på 3834 har nu ställts i de kravställande dokumenten för bl. a trafikområdet. Motsvarande krav kommer efterhand att införas eller har redan införts på andra områden. Dessa krav innebär en viss skärpning och därför kan man inte ge "Carte blanche" till alla. Som tidigare varit godkända utan man måste göra en bedömning av huruvida de nya kraven är uppfyllda genom det arbetssätt som tidigare varit godkänt. Således måste man i detta fall granska huruvida revisionsteamet har haft tillräcklig svetsteknisk kompetens och om det vid den tidigare revisionen granskats att samtliga krav enligt 3834 beaktats. Om man finner tveksamheter avseende kravuppfyllandet så är det nog bäst att vidmakthålla kravet på certifiering enligt 3834.

7 Termitsvetsning med 350 LTH - Redovisning

Anders Frick informerade om aktiviteter kring 350 LTH för att komma tillrätta med problemen (se även föregående protokoll §10):

- Februari 2011 – Elektro Thermit presenterar undersökningsresultaten och två nya modifiering av formar av typ "Salino" respektive "Elite".

Fortsättning §7:

- April och maj 2011 – Test (totalt 12 stycken skarvar) med modifierad utformning; Problem med ”Salino”, alla OK med ”Elite”.
- Utvidgade testar har nyligen genomförts i Söderhamn. Endast ett fel i ”Elite” har upptäckts. Fortsättning med tester kommer att ske under den närmaste tiden.

8 Slipning av nya och gamla räler – hur mycket kan man slipa, samt vilket intervall

Anders Frick informerade att en guideline har tagits fram i Innotrack projektet; D4.5.5 – Guideline for Management of Rail Grinding, se bilaga 1.

9 Produktionshjälpmedel för svetsning – Tips och rekommendationer

Per Westerhult

Lennart Ericson

Bilagor

2063 10 Bil.1 Gaspressure welding

2063 10 Bil.2 BVS524:20

2063 10 Bil.3 BVS524:24

2063 10 Bil.4 BVS524:2

2063 10 Bil.5 Probability of subsurface...

2063 10 Bil.6 6-års förlängning

Ovanstående sex bilagor har lagts in på Svetskommissionens hemsida www.svets.se under AG 60 – Rälssvetsning.