



## **Jernbaneverket**

Vedlikeholdsstyring av infrastruktur  
i banesjefenes organisasjon

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 9-06**

## Jernbaneverket

Vedlikeholdsstyring av infrastruktur i banesjefenes organisasjon

### TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 9-06  
Saksnr: 06/309  
Revisjonsdato: 12.06 – 19.06.2006  
Foretak: Jernbaneverket  
Kontaktperson: Geir Pedersen  
Revisjonslag: Rannveig Hiis-Hauge, Statens jernbanetilsyn, revisjonsleder  
Mona Stryken, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor  
Jørn Anke, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor  
Jørn A. Arnesen, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor

## Rapportens innhold

Rapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av lokale styringssystem for vedlikehold av infrastrukturen i banesjefens organisasjon i Jernbaneverket.

## Hovedkonklusjon

Innenfor hvert av Jernbaneverkets ti banesjefområder, og igjen innenfor hvert fagfelt, eksisterer det en lokalt etablert praksis for planlegging, gjennomføring, oppfølging og registrering av vedlikehold av infrastrukturen.

Banesjefenes lokale styringssystem for Jernbaneverkets ti banesjefområder, er ikke i nødvendig grad fastsatt. Blant annet sikres det ikke at intervallgrenser for kontroller overholdes.

Det ble også registrert eksempler på at systemet ikke etterlevs.

I rapporten fra revisjon 18-05 framkommer det bl.a at vedlikeholdsarbeid ikke ble utført i tråd med det sentrale styringssystem, og at det i banesjefenes organisasjon ble praktisert et mangfold av lokale systemer som ikke var dokumentert. Under foreliggende revisjon ble det konstatert at det nå foreligger utarbeidede lokale styringssystemer for vedlikehold, men at disse ikke har nødvendig detaljeringsgrad.

Utarbeidet dato:

Sign.:

---

Rannveig Hiis-Hauge  
Revisjonsleder

Godkjent dato;

Sign.:

---

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

1	Innledning .....	4
2	Dokumentunderlag .....	5
	2.1 Myndighetskrav .....	5
	2.2 Bedriftsinterne krav.....	5
3	Revisjonsomfang .....	6
4	Avvik.....	7
	Avvik 1.....	7
	Avvik 2.....	10
	Avvik 3.....	12
	Avvik 4.....	13
	Avvik 5.....	14
5	Observasjoner .....	15
6	Andre forhold.....	15
7	Gjennomføring .....	16
	Vedlegg 1 - Jernbaneverkets egen dokumentasjon.....	17
	Styrende dokumenter.....	17
	Stikkprøver, fremlagte dokumenter (eksempler.....)	18

# 1 Innledning

Formålet med revisjonen har vært å undersøke om Jernbaneverket har etablert lokale styringssystem for sikkerhet for vedlikehold i de ti banesjefområdene i hht. jernbanelovgivningen, om Jernbaneverket har korrigert tidligere påviste avvik (spesielt fra revisjon 18-05), samt innhente informasjon som underlag til beslutning vedr. sikkerhetsgodkjenning av Jernbaneverket.

Jernbaneverket er organisert i ti banesjefområder, som utover landet har ansvar for tilstanden til og vedlikehold av infrastrukturen langs tildelte banestrekninger. Deler av utøvende og kontrollerende arbeid for vedlikehold er satt til organisasjonsenheten Drift i Jernbaneverket, eller til eksterne leverandører. Omfanget av arbeidet banesjefens organisasjon utfører selv, varierer innenfor de ulike fagfelt, og mellom de ti banesjefområdene.

De ti banesjefområdene har hvert sitt lokale styringssystem.

Tilsynsrapport 9-06 beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

- AVVIK defineres som manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning.
- OBSERVASJON er forhold som ikke omfattes av definisjonen avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er riktig å påpeke for å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjemann.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften "avvik", med faktagrunnlag under avsnittet "revisjonsbevis". Under "merknader" er det evt. gitt vurderinger eller kommentarer for å forklare og utdype.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset. I tillegg kan sikkerhetssertifikat og tillatelser trekkes tilbake.

Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til eller bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt, beskrives normalt ikke.

Revisjoner er videre basert på stikkprøver. Det er således ikke sikkert at alle regelverksbrudd er avdekket. Rapporten bør leses med dette i minne.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Jernbaneverket. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell. Intervjuet personell har bidratt velvillig, til tross for Jernbaneverkets inngrep underveis i revisjonen med synspunkter på revisjonens omfang og gjennomføring. Disse synspunkt ble ikke tatt til følge.

## 2 Dokumentunderlag

### 2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter er benyttet som revisjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven)
- Forskrift 16. desember 2005 om lisens, sikkerhetsattest og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften).
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)
- Forskrift 29. januar 2002 nr. 123 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslingsforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)

Merk: Lisensforskriften og sikkerhetsforskriften trådte i kraft 1. januar 2006 - sistnevnte med 6 måneders overgangperiode. Sikkerhetsforskriften erstatter den tidligere:

- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).

Manglende samsvar med bestemmelser gitt i sikkerhetsforskriften er registrert som avvik.

Samtlige avvik i denne rapporten er hjemlet mot sikkerhetsforskriften, men ville vært likelydende hjemlet mot en tilsvarende paragraf i kravforskriften.

### 2.2 Bedriftsinterne krav

Jernbaneverkets egen dokumentasjon benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg.

### 3 Revisjonsomfang

Revisjonen har omfattet undersøkelse av Jernbaneverkets lokale styringssystem for vedlikehold i de ti banesjefområdene. Herunder oppfølging av utestående avvik fra tidligere revisjoner, spesielt 18-05.

Det har vært fokus på fagfeltene linjen og signal, og fokus på baneområdene Hoved-, Gjøvik- og Gardermobanen (HGB), Rauma- og Dovrebanen (RDB), Røros- og Solørbanen, samt Østfold- og Kongsvingerbanen.

## 4 Avvik

### Avvik 1

**Jernbaneverket har ikke fastsatt nødvendige interne bestemmelser for vedlikeholdsarbeidet i banesjefenes organisasjon.**

#### Avvik fra

*Sikkerhetsforskriften § 4-3:*

*”Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheters og tredjeparts virksomhet.*

*Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven.*

*En infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på nettet og omfatte tiltak som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i og vilkårene fastsatt i deres sikkerhetssertifikat. ”*

#### Revisjonsbevis

Det er ikke fastsatt rutiner som sørger for at intervallgrenser for vedlikeholdskontroller overholdes:

- Intervaller for gjennomføring av kontroller er i generiske arbeidsrutiner angitt som månedsintervall, f.eks 12 mnd. I de fleste planer som settes opp, er dato ikke angitt, kun årstall. Noen strekninger starter kontroller normalt på samme sted hvert år, slik at kontroller likevel utføres omtrent på samme tid som året før.
- For noen banestrekninger/fagområder er det ikke registrert dato for utførte kontroller, slik at man i ettertid ikke kan se om intervallene er overholdt. Andre har registrert datoer i f.eks permer i relérom, men ikke i oversiktene over planer og utført arbeid.
- Flere oppgir at de ikke betrakter intervallene i generiske arbeidsrutiner som en absolutt grense arbeidet skal utføres innen, men som en ”snitt-periode” mellom kontrollene, slik at det ikke er et avvik om det går f.eks 23 mnd mellom to 12-mnd-kontroller.
- Under revisjonen fant vi eksempler på 12-mnd-kontroll som var utført i februar/mars 2005, som enda ikke var utført i 2006.

Rutiner for **visitasjon av linjen** er for flere baneområder ikke beskrevet.

- Linjevisitasjon er en aktivitet banesjefens organisasjon i Jernbaneverket bruker forholdsvis store ressurser på, som har vært gjennomført i mange år, og som de intervjuede anser som en viktig del av sikkerhetsstyringen av vedlikeholdsarbeidet. De knappe eller manglende beskrivelsene av rutiner rundt visitasjon, står ikke i forhold til dette.

Detaljeringsgraden i banesjefenes beskrivelse av lokale rutiner, er ikke tilstrekkelig:

- De lokale systemene viser til hvilke verktøy som benyttes (f.eks papir, Excel, Maximo) uten å beskrive hvordan disse benyttes for å styre vedlikeholdet.

Eksempelvis:

- Som arbeidsordre til Drift eller ekstern leverandør, benytter flere oppsynsmenn innen signal sjekklister fra teknisk regelverk med tilhørende skjema fra generiske rutiner, og samme skjema brukes til innrapportering av utført arbeid. Noen oppsynsmenn bruker imidlertid et forenklet skjema. Dette er ikke formalisert som en del av styringssystemet.
  - Flere baneområder har et system for signal hvor det er lagt ut en perm ved hver stasjon, med dokumenter som spesifiserer arbeidsordre for sikringsanlegg med månedsintervall og tilhørende kontrolltype og måleskjemaer for anleggets objekter. Disse benyttes som spesifikk arbeidsordre til Drift eller ekstern leverandør, og her kvitteres også for utført arbeid på hvert enkelt objekt. Oppsynsmann kontrollerer permene. Dette er ikke beskrevet.
  - Innen fagområdet linje, benyttes Excel-ark/permer o.l. på ulikt vis til å planlegge kontroller og lagre resultater. Det er i liten grad beskrevet hvordan systemene gir styring.
- For Gardermobanen benyttes MS Project til planlegging av arbeidet, og Maximo inneholder intervaller og benyttes til å få oversikt over hvilket vedlikehold som er utført på hvert objekt (historikk). Andre banestrekninger benytter tilsvarende dokumenter i Word og Excel. Hvilke banestrekninger som bruker de ulike verktøyene, er ikke synliggjort i styringsdokumentet.
  - Generiske arbeidsrutiner gjelder ikke for Siemens sikringsanlegg langs Gardermobanen. For denne strekningen brukes vedlikeholdsmanual med angitte intervaller fra leverandøren. Dette er ikke synliggjort i styringssystemet. (Ref teknisk regelverk, generiske rutiner og lokalt styringssystem.)
  - Det angis at etterslep føres inn i DOP (driftsoppfølgingsplanen), uten at det er spesifisert om dette er nivå 2 eller 3. Praksis hos noen er at oppsynsmann innen fagområdet linje har en intern liste med "mindre avviksforhold" som han korrigerer selv når han får tid (nivå 3), mens "større avviksforhold" registreres i DOP nivå 2. Praksis er ikke beskrevet.

Jernbaneverkets prosedyre for "lokal tilpasning" av generiske arbeidsrutiner har ikke nødvendige detaljerte bestemmelser.

- Metodikk for beregning og vurdering av endrede kontrollintervaller, er kun nedfelt i en kursperm.

### **Merknad**

Visitasjoner gjennomføres planmessig innen fagområde linjen, for å overvåke tilstand og avdekke i tide forhold som kan påvirke sikkerheten. Tilstand og resultater fra kontroller registreres og benyttes i



tidsplanlegging og budsjettering av vedlikeholdsoppgaver. I noen banesjefområder registreres forhold som over tid kan utvikle seg til overskridelser, og ikke bare forhold hvor grenseverdier allerede er overskredet.

Hvorvidt det fremtidige vedlikeholdsstyringsystemet basert på teknisk regelverk, generiske arbeidsrutiner og vedlikeholdsmodulen i Banedata (Maximo) vil ivareta sentrale behov som planmessig visitasjon og registrering/oppfølging av tilstand for enkeltkomponenter, er uklart, - også for berørte medarbeidere.

## Avvik 2

**Ikke alle arbeidsoppgaver i banesjefenes organisasjon gjennomføres i henhold til styringssystemet.**

### Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-3:

*"Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheters og tredjeparts virksomhet.*

*Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven.*

*En infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på nettet og omfatte tiltak som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i og vilkårene fastsatt i deres sikkerhets sertifikat. "*

### Revisjonsbevis

- Generiske arbeidsrutiner gjelder ikke for Siemens sikringsanlegg langs Gardermobanen. For denne strekningen brukes vedlikeholdsmanual med angitte intervaller fra leverandøren. Dette er ikke synliggjort i styringssystemet. (Ref teknisk regelverk, generiske rutiner og lokalt styringssystem.)
- Registrering av etterslep i driftsoppfølgingsplanen (DOP-UT) nivå 2 er ikke ferdig for 2005 for fagområdet signal i et av baneområdene, grunnet ressursmangel.
- Kontrollmåling av elektrisk motstand i isolerte skjøter, utføres ikke i henhold til prosedyren.
- Det er ikke benyttet fastsatt prosedyre for søknad om endring av kontrollmetode i forhold til teknisk regelverk for lokale "tilpasninger" av metodikk. Eksempelvis kontroll av tykkelse på mellomlegg på sviller i kurve, hvor hver 20. skal kontrolleres i hht teknisk regelverk, mens det lokalt gjennomføres på ulike måter.
- Metodikk for beregning og vurdering av endrede kontrollintervaller for "lokale tilpasninger" blir ikke alltid fulgt. Eksempelvis er intervall for visitasjon av stikkrenner i et baneområde forlenget fra 12 mnd til 60 og 120 mnd, uten at angitte beregningsmetoder (MTTF, PF-intervall og barriærer) er benyttet.

Det er uklart om stikkprøvekontroller av utført arbeid ved befaring av signal- og sikringsanlegg utføres i nødvendig grad:

- Noen oppsynsmenn/faglig ledere oppgir at kontroller ved befaring gjennomføres "av og til", noen sier de ikke utfører det.
- I hvilken grad kontroll med arbeid og anleggenes tilstand er utført, er ikke dokumentert, da gjennomføring og resultater av kontroller ikke registreres.

**Merknad**

Krav om styringssystem innebærer underforstått at det skal være implementert.

Der var for øvrig ingen ferdig behandlede lokale tilpasninger av "høy myndighet" under revisjonen, slik at implementering av denne rutinen ikke var mulig å revidere.

Avvik 3

**Berørte medarbeidere kjenner ikke til hvilke uønskede hendelser som skal rapporteres hvor.**

#### **Avvik fra**

*Sikkerhetsforskriften § 8-1:*

*” Jernbanevirksomheten skal sikre at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt.”*

#### **Revisjonsbevis**

Det kommer fram av intervjuer at medarbeidere har sprikende oppfatninger av hvilke forhold som skal rapporteres til databasen Synergi. Eksempler på hendelser hvor det var ulik oppfatning av om de skulle rapporteres til Synergi: brøyting/strøing av plattform, hull i gjerdet, folk i sporet, tekniske feil på infrastruktur av betydning for sikkerheten, dårlig sikt til signal grunnet vegetasjon.

#### **Merknad**

Ingen merknader.

Avvik 4

**Det er ikke systematisk gjennomført interne revisjoner av de lokale styringssystemene i banesjefenes organisasjon.**

#### **Avvik fra**

*Sikkerhetsforskriften § 4-4 første ledd:*

*”Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbaneloven, samt kravene til sikkerhetsstyringssystem som jernbanevirksomheten har etablert. ”*

#### **Revisjonsbevis**

Det kommer fram av intervjuer at det ikke har vært gjennomført interne revisjoner de siste årene av de lokale systemene i banesjefenes organisasjon, innen fagområdene signal og linjen.

#### **Merknad**

Ingen merknader.

Avvik 5

**Ikke alle dokumenter i styringssystemene er sporbare.**

**Avvik fra**

*Sikkerhetsforskriften § 4-5:*

*”Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal være gjort tilgjengelig og kjent for alt personell i virksomheten med behov for slik tilgang. Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumentene som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar. ”*

### **Revisjonsbevis**

Eksempelvis:

- De lokale systemene viser til hvilke verktøy som benyttes (f.eks papir, Excel, Maximo) uten å identifisere konkret hvilket program, hvilken fil eller hvilket dokument som benyttes.
- Formalisering av lokalt styringsdokument (id, dato og godkjenning) er i noen tilfeller mangelfull.
- To versjoner av ”Krav til styring av kontrollaktiviteter og forebyggende vedlikehold, Røros- og Solørbanen” var tilgjengelig under revisjonen, begge datert 07.06.06, men den ene påskrevet utgave 1, den andre utgave 2.
- Ulike versjoner av skjema for lokal tilpasning benyttes.
- Generiske arbeidsrutiner innen signal har feil referanse til teknisk regelverk, se kap 6.1.1, 6.1.2, 6.3.1.1 mv.

### **Merknad**

Ingen merknader.

## 5 Observasjoner

Ingen observasjoner ble notert.

## 6 Andre forhold

Denne revisjonen var til dels en oppfølging av revisjon 18-05, der det ble notert to avvik, nemlig:

Avvik 1: " Jernbaneverket har ikke etablert et sikkerhetsstyringssystem som omfatter vesentlige deler av vedlikehold av infrastruktur." og

Avvik 2: " Jernbaneverket er ikke organisert slik at alt ansvar for forhold av betydning for sikkerheten klart fremgår eller er klart kommunisert. Beskrivelser av ledelses- og ansvarsforhold er ikke fullstendig etablert."

Mens omfanget i 18-05 dekket hele organisasjonen i Jernbaneverket, har fokus i foreliggende revisjon vært på banesjefens organisasjon.

Ad avvik 1: Jernbaneverket har våren 2006 utgitt nye lokale styringsdokumenter, for å synliggjøre at det er den lokale praksis og de lokale systemer som skal følges. Disse lokale styringsdokumentene har ikke nødvendig detaljeringsgrad, slik det framgår av denne rapportens avvik 1 og 2.

Det er også nødvendig å følge opp korrigerende og implementering av det sentrale styringssystemet for vedlikehold, med bl.a bruk av vedlikeholdsmodulen BaneData (Maximo), samt bruk av driftsoppfølgingsplanen DOP-UT, for å kunne beslutte en evt. lukking av avvik 1 fra 18-05.

Ad avvik 2: Innenfor omfanget i foreliggende revisjon, hadde samtlige intervjuede oppdaterte stillingsbeskrivelser, og de oppga at ansvarsforhold i deres stilling var klart kommunisert, og i samsvar med beskrivelser.

## 7 Gjennomføring

<b>Formøte</b>	: ikke avholdt
<b>Dokumentasjonsgjennomgang</b>	: fra 08.05.06
<b>Åpningsmøte</b>	: 12.06.06
<b>Feltarbeid (intervjuer m.m.)</b>	: 12.06.06 – 16.06.06
<b>Sluttmøte</b>	: 19.06.06



## Vedlegg 1 - Jernbaneverkets egen dokumentasjon

### Styrende dokumenter

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/revisjon	Kommentar
	Dokument for styring av kontrollaktiviteter og forebyggende vedlikeholdsprosjekter, baneområde Østfold- og Kongsvingerbanen	Rev=ikke angitt, datert 12.05.06	
	Dokument for styring av kontrollaktiviteter og forebyggende vedlikeholdsprosjekter, baneområde Hoved-, Gjøvik- og Gardermobanen	Rev "19.05.06", datert 19.05.06	
	Styring av kontrollaktiviteter linjen RDB	Ikke datert eller signert	
	Styring av forebyggende vedlikeholdsprosjekter i linjen RDB	Ikke datert eller signert	
	Styring av kontrollaktiviteter strømforsyning RDB	Ikke datert eller signert	
	Styring av forebyggende vedlikeholdsprosjekter RDB	Ikke datert eller signert	
	Styring av kontrollaktiviteter signal/tele RDB	Ikke datert eller signert	
	Arbeidsbeskrivelse (instruks) for linjevisitasjoner og kontroller, RDB	1/ 01.02.2005	
	Krav til styring av kontrollaktiviteter og forebyggende vedlikeholdsprosjekter, Røros- og solørbanen	Utgave 2, datert 07.06.06	
	div. organisasjonskart		
	Generelle stillingsbeskrivelser for banesjef, faglig leder, oppsynsmann, fornyelsesleder, sikkerhet- og kvalitetsrådgiver.	3/ 01.05.06	
	Lokalt tilpassede stillingsbeskrivelser for de baneområder som ble intervjuet under revisjonen.	Mai/juni 2006	
1B-Ve, 7.7.1 og 7.7.2	Krav til styring av kontrollaktiviteter, krav til styring av forebyggende vedlikeholdsprosjekter	01.05.06	
2-INF-Si-03	Prosedyre for oppfølging av utestående tiltak gjennom driftsoppfølgingsplan for utestående tiltak (DOP-UT2)	1/ 01.06.05	

Stikkprøver, fremlagte dokumenter (eksempler...)

Dokument m.m.	Datert	Kommentar
Skjema for lokale tilpasninger "Dokumentasjon av lokale forhold" fra ØKB vedr. betongsviller og isolerte skjøter	Mars 2006	Versjon med "sikkerhetstagget" og "regional RAMS-gruppe"
Skjema for lokale tilpasninger "Dokumentasjon av lokale forhold" fra HGB vedr. toganviseranlegg og teletekniske bygninger og rom	April 2006	Versjon med "Høyt myndighetsnivå?" osv
Oversikt av spørvekselmålinger etter gen.arb.rut.		ØKB arbeidsplan
Revisjon av bommaskiner		ØKB arbeidsplan
Tabell med 36/72/108-mnd kontroll av sikringsanlegg ved stasjoner		HGB arbeidsplan på årsbasis. 12-mnd kontroll ikke direkte angitt (gjelder overalt). Tabell uten id eller overskrift.
Kontrolliste for generiske arbeidsrutiner, strekning (Lørenskog)-Fjellhamar		HGB 12/36-mnd-plan, gjelder sikringsanlegg
Tidspunkt for hvor og når intervallene skal utføres, sikringsanlegg		HGB, årsplan for 12/36/72/108-mnd kontroll
Fremdriftsplan for kontroller HGB Gjøvikbanen		Overbygning
Fremdriftsplan for utførelse av generiske kontroller 2006, linjen RDB		Ukebasert
Daglig drift linjen RDB		Tabell over arbeidsoppgaver
Aktivitetsplan Drift 2006 RDB, alle fagfelt		Ukebasert
Møtereferat byggemøte RDB	07.04.06	
Arbeidsbeskrivelse RDB	04.01.06, 05.01.06	Skjema, arbeidsordre til Drift
Skjema for lokale tilpasninger "Dokumentasjon av lokale forhold" fra RDB vedr. stikkrenner	januar 2006	Versjon med "sikkerhetstagget" og "regional RAMS-gruppe"
Skjema for lokale tilpasninger "Dokumentasjon av lokale forhold" fra Rørosbanen vedr. sporveksler og isolerte skjøter	april 2006	Versjon med "sikkerhetstagget" og "regional RAMS-gruppe"
Gjennomføring av kontroller etter generiske arbeidsrutiner		Rørosbanen, fagområde linjen, årsbaserte planer.
Overordnet arbeidsplan Forvaltning Røros-Solørbanen uke 20-36/2006	15.05.2006	
Skjema for visuell inspeksjon av under- og overbygning, Rørosbanen	21.06.05, 05.07.05	Feilliste
Ukerapport Driftsavtale, uke 20, 2006, Røros- og Solørbanen	22.05.06	Fagområde linjen
Visitasjonsprotokoll		Ikke utfylt. Brukes av Rørosbanen, fagområde linjen.
Visitasjonsprotokoll, skinneskjøter, med feilliste		HGB
Inspeksjon vedlikeholdskontroll, sporveksel Grua	01.08.05	
Framdrifts/ressursplan, Røros- og Solørbanen	2006	Ukebasis
Arbeidsplan, Røros- og Solørbanen		
Møteref byggemøte Røros- og Solørbanen	21.04.06	

Ukerapport Driftsavtale, Rørosbanen	Uke 20, 2006	
Skjema for visuell inspeksjon av over-/underbygning, med feilliste, Rørosbanen	01.06.05	
Drift sine egne skjema med måleresultater, f.eks Siemens Bsg. 9, Ottestad	Juli 2005	
Excel-liste over utført kontroller innen signal 2005, RDB		Ikke ferdig utfylt
Inspeksjonsrapport Ottestad	Mars-juli 2005	Tilsvarende 12-mnd-kontroller for 2006 er ikke utført
TEAS sitt eget skjema for avvik og mangler	24.05.06	
Perm for sikringsanlegg ved Bjørgeseter stasjon		
		Det ble videre lagt fram flere stikkprøver av samme art som disse nevnte, innenfor de reviderte baneområdene.