

**RAILCARE TÅG AB**  
**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr. 2012-16**

## RAILCARE TÅG AB

### TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 2012-16  
Saksnr: 12/1920  
Revisjonsperiode: 19.06.2012  
Foretak: Railcare Tåg AB  
Kontaktperson: Hans Flodmark  
Revisjonslag: Arild Bruun, revisjonsleder  
Mette Mjelstad, fagrevisor  
Bente Mjøs, fagrevisor

#### Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for Railcare Tåg AB' virksomhet.

#### Hovedkonklusjon

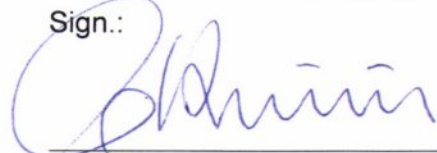
Railcare Tåg AB's trafikkutøvelse i Norge er begrenset, og utøves i dag i sin helhet av en norsk leverandør.

Railcare Tåg AB kan ikke dokumentere nødvendig styring og kontroll med virksomheten i Norge.

Det er avdekket alvorlige brudd på kravene til autorisasjon av personell som skal føre godstog.

Utarbeidet dato: 03.07.2012

Sign.:



Arild Bruun  
Revisjonsleder

Godkjent dato: 3/7-2012

Sign.:



Erik Ø. Johnsen  
Direktør

# 1 Om revisjonen

## Bakgrunn

Railcare Tåg AB fikk 15.12.2010 sikkerhets sertifikat del B for strekningene Charlottenberg (grense)-Kongsvinger-Elverum, Kongsvinger – Lillestrøm-Alnabru-Drammen-Hønefoss, Alnabru-Grefsen-Roa-Hønefoss og Lillestrøm-Hamar-Elverum for å drive godstransport unntatt transport av farlig gods på det nasjonale jernbanenettet. med varighet til 01.12.2015.

I Norge utøves all virksomhet gjennom Railcare Tåg AB's leverandør Grenland Rail AS. Bakgrunnen for revisjonen er Statens jernbanetilsyns årlige tilsynsprogram, som er etablert for å sikre systematisk gjennomgang av jernbanevirksomhetene.

## Gjennomføringen av revisjonen

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Grenland Rail AS i Skien. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

## Revisjonsmål og -omfang

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Railcare Tåg AB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke vilkår for sikkerhets sertifikat del B, herunder blant annet organisasjon/kompetanse/opplæring, risikoanalyser, beredskap, informasjon, vedlikehold av rullende materiell, togframføring, rapportering og varsling. De varslede områdene ble dekket på stikkprøvebasis.

## Revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonskriteriene er kravene som er stilt i, eller i medhold av, jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

**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 tredjeperson.

## Revisjonsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

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.

<b>1</b>	<b>Om revisjonen.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Avvik .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Observasjoner.....</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Andre forhold .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Gjennomføring .....</b>	<b>13</b>
	<b>Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet .....</b>	<b>14</b>

Revisjonen er basert på stikkprøver.

### **Oppfølging av revisjonen**

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene og iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Ved alvorlige regelverksbrudd kan vi pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet tilbake.

Vi forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

## **2 Avvik**

### **Avvik 1**

Railcare Tåg AB benytter førere av godstog som ikke har autorisasjon for slik kjøring.

#### **Avvik fra:**

Autorisasjonsforskriften § 14. Krav om autorisasjon

*"Førere av trekkraftkjøretøy skal ha autorisasjon. Autorisasjon gis av den som driver jernbanevirksomhet. Autorisasjon kan bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske prøver har vist at de tilfredsstiller de kompetansekrav som stilles i forskriften her, tilfredsstiller krav til fysisk og psykisk helse og for øvrig er skikket til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekkraftkjøretøy på en sikker måte.*

*Det skal utstedes et autorisasjonsbevis som minst skal inneholde:*

- 1. Navn og adresse på jernbanevirksomheten som har gitt autorisasjonen.*
- 2. Navn på føreren.*
- 3. Utstedelsesdato og gyldighetstid.*
- 4. Hvilke typer trekkraftkjøretøy føreren kan kjøre.*
- 5. Hvilke strekninger føreren kan kjøre.*
- 6. Eventuelle begrensninger i autorisasjonen.*

*Autorisasjonen skal fornyes minst hvert 5. år.*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Railcare Tåg AB benytter personell med autorisasjonsbevis for å føre skinnetraktor som fører av godstog.

Merknad: Det er opplyst at en av de godkjente førerne av skinnetraktor også fungerer som instruktør ved opplæring av førere av godstog.

### **Avvik 2**

Det er vesentlige mangler ved Railcare Tåg AB's bruk av leverandører i Norge

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 fjerde ledd

*"Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Hovedtyngden av Railcare Tåg AB's oppfølging av Grenland Rail som leverandør foregår i form av leverandørrevisjoner. Disse revisjoner gjennomføres med en frekvens av maksimalt en gang pr år.
2. Railcare Tåg AB har ingen definert prosess for godkjenning av leverandører/underleverandører
3. Railcare Tåg AB gjennomfører ikke ukentlige produksjonsmøter som beskrevet i RCTF 600.2 N, pkt 3.1
4. Railcare Tåg AB gjennomfører ikke månedlige ledningsmøter som beskrevet i RCTF 600.2 N, pkt 3.3
5. Railcare Tåg AB kan ikke dokumentere oppfølging av at alle jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker rapporteres inn fra leverandør.
6. Railcare Tåg AB kan ikke dokumentere å ha bestemmelser om uttak av personell ved brudd på norske sikkerhetsbestemmelser
7. Railcare Tåg AB har ikke etablert rutiner for suspensjon og tilbakekallelse av autorisasjon/sertifikat.  
Merknad: Railcare Tåg AB kunne ikke vise til rutiner som gjaldt for den norske delen av virksomheten.
8. Daglig leder for Grenland Rail har fullmakt som transportleder. Denne funksjonen er ikke beskrevet i Railcare Tåg AB's styringsdokumenter.
9. Railcare Tåg AB har ikke oversikt over hvilke førere som har gyldig autorisasjon. For eksempel fremstår en av førerne som uten gyldig autorisasjonsbevis, mens Grenland Rail kunne dokumentere at autorisasjonsbeviset fortsatt skal være gyldig.

Merknad: Avviket er særlig alvorlig fordi det også ved forrige tilsyn hos Railcare Tåg AB var vesentlige mangler ved bruken av leverandører i Norge.

### **Avvik 3**

Railcare Tåg AB har ikke sørget for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten i Norge.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1 Kompetansekrav

*"Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandør sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er spesifisert i avtalen med Atumo hvilke arbeidsoppgaver trafiksikkerhetsansvarlig skal utføre, blant annet utføre risikoanalyser. I dokument er 600.4.4 Kompetansekrav det ikke krav om kompetanse for å utføre risikoanalyser.
2. Det er ikke fastsatt kompetansekrav for personell som skal utføre vedlikehold.

Merknad: Avviket er særlig alvorlig fordi det også ved forrige tilsyn hos Railcare Tåg AB var mangler ved kompetansekrav for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten i Norge.

#### **Avvik 4**

Railcare Tåg AB har ikke fastsatt kompetansekrav for alle oppgaver og funksjoner av betydning for virksomhetens arbeid med sikkerheten.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1 Kompetansekrav

*"Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandør sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Railcare Tåg AB har ikke kompetansekrav for funksjonen " jour/driftledning".

#### **Avvik 5**

Railcare Tåg AB sitt sikkerhetsstyringssystem er ikke i tilstrekkelig grad etterlevd og tilpasset arten og omfanget av virksomheten i Norge.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 Krav til sikkerhetsstyringssystem

*"Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.*

*Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.*

*Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparters virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.*

*Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.*

*Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på det nasjonale jernbanenettet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i eller i medhold av jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres sikkerhets sertifikat."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Railcare Tåg AB gjennomfører ikke ukentlige produksjonsmøter som beskrevet i RCTF 600.2 N, pkt 3.1



2. Railcare Tåg AB gjennomfører ikke månedlige "ledningsmøter" som beskrevet i RCTF 600.2 N, pkt 3.3
3. Det er ikke samsvar mellom rutine og praksis når det gjelder bruk av personell. For eksempel sier rutine 600.4.3 N pkt 1 og 2 at Railcare Tåg AB i utgangspunktet benytter eget personell til trafiksikkerhetsoppgaver i Norge, mens praksis er at all virksomhet foregår ved bruk av leverandører.
4. Hendelse på Holmen 15.02.2012 er ikke fulgt opp og vurdert innen 2 måneder slik Railcare Tåg AB's rutiner beskriver.

### **Avvik 6**

Railcare Tåg AB har ikke utarbeidet prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten i Norge.

### **Avvik fra:**

§ 3-3 første ledd Prosedyrer m.m.

*"Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten."*

### **Revisjonsbevis:**

1. Det er motstridende opplysninger om hva som gjelder dersom det oppstår tekniske feil på materiellet. For eksempel gjelder dette ved feil på ATC.
2. Railcare Tåg AB har ikke dokumentert innholdet i repetisjonsopplæringen for personell i Norge.
3. Railcare Tåg AB har beskrevet rutiner for førerbevis og sertifikat, men utsteder autorisasjonsbevis.
4. RCTF 600.6 N, pkt 12.1 er ikke i samsvar med varslings- og rapporteringsforskriften § 7 første ledd hva angår valg ved tvil om forholdet er å anse som jernbaneulykke, jernbanehendelse eller alvorlig jernbanehendelse. Forskriften fastslår at det mest omfattende alternativ skal velges, mens RCTF 600.6 N foreskriver at rapport skal skje "enligt rutinen för det som bedöms täcka det aktuella fallet bäst".
5. Railcare Tåg AB har ikke interne rutiner for hvilke jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker som skal rapporteres.
6. Railcare Tåg AB har ingen definert prosess for godkjenning av leverandører/underleverandører i Norge
7. Railcare Tåg AB har ikke interne rutiner for hvilke jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker som skal rapporteres
8. Det er uklart hvem som har ansvaret for å sørge for at alle hendelser blir rapportert til SJT.
9. Railcare Tåg AB har ingen oversikt over hvordan norske lover og forskrifter er svart ut i styringssystemet

### **Avvik 7**

Det foreligger ikke klar beskrivelse av alle oppgaver av betydning for sikkerheten, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene.

**Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5 Klare ansvarsforhold

*"Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellets ansvar og myndighet klart fremgår.*

*Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet."*

**Revisjonsbevis:**

1. Autorisasjonsbevisene er signert av trafiksäkerhetsansvarig. Det fremkommer ikke av styringssystemet hvem som har fullmakt til å autorisere førere.
2. Det er uklart hvem som har ansvaret for å sørge for at alle hendelser blir rapportert til SJT.
3. Daglig leder for Grenland Rail har fullmakt som transportleder. Denne funksjonen er ikke beskrevet i Railcare Tåg AB's styringsdokumenter.
4. RCTF 600 2.2 Organisation, pkt 2.5 omtaler en funksjon som "Teknik/Maskinansvarig", mens RCTF 600. 2N Säkerhetsstyring i Norge, pkt 12.5: omtaler funksjonen "Teknisk Chef". Det bekreftes i intervjuet at dette er samme funksjon.
5. Ansvarlig for vedlikehold kunne ikke redegjøre for alle relevante forhold av betydning for vedlikehold, for eksempel hvem som er godkjente besiktningsmenn for årlig kontroll/ettersyn.
6. Railcare Tåg AB kan ikke dokumentere hvem som er godkjent for å utføre vedlikehold.

Merknad: Avviket er særlig alvorlig fordi det også ved forrige tilsyn hos Railcare Tåg AB var avvik knyttet til klarhet i ansvar og myndighet.

**Avvik 8**

Railcare Tåg AB følger ikke systematisk opp resultater av risikovurderinger.

**Avvik fra:**

**§ 6-2.** første ledd Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

*"Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbanevirksomheter og/eller tredjeparter."*

**Revisjonsbevis:**

1. RCT kan ikke dokumentere oppfølging av vedtatte tiltak i risikoanalysen for strekningen Alna-Hønefoss over Roa.
2. RCT kan ikke dokumentere at berørt personale er informert om resultatene av risikoanalysen for strekningen Alna-Hønefoss over Roa.

## **Avvik 9**

Det er mangelfull rapportering av jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker til Statens jernbanetilsyn.

### **Avvik fra:**

Varslings- og rapporteringsforskriften § 5

*"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer."* og § 6

*"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager."*

### **Revisjonsbevis:**

1. Railcare Tåg AB rapporterer ikke alle jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker til SJT. For eksempel er to alvorlige jernbanehendelser 6/1 og 16/11 og 1 jernbanehendelse (2012) ikke rapportert til SJT.
2. RCT kan ikke dokumentere oppfølging av at alle jernbanehendelser, alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker rapporteres inn fra leverandør.

## **Avvik 10**

Railcare Tåg AB har mangler ved intern rapportering og oppfølging av alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

### **Avvik fra:**

§ 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

*"Jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlig jernbanehendelser og jernbanehendelser."*

*Jernbanevirksomheten skal undersøke og analysere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser for å sikre at nødvendige tiltak treffes. Tiltakene skal følges opp og effekten evalueres. Inntil nødvendige tiltak er iverksatt skal det gjennomføres kompensierende tiltak."*

### **Revisjonsbevis:**

1. Railcare Tåg AB registrerer ikke alle interne avvik. For eksempel er hendelse 15/3 2012 der følgende hendelse oppstod, ikke registrert: 2 ikke-uniformerte personer hoppet av skiftelok fra Grenland Rail under fart i spor 1 på Drammen stasjon. En av personene stod på utsiden av førerhuset da skifteløket ankom sporet.
2. Hendelse på Holmen 15/2 2012 er ikke fulgt opp og vurdert innen 2 måneder slik RCTs rutiner beskriver.

## **Avvik 11**

Railcare Tåg AB sender ikke årlig sikkerhetsrapport til tilsynet innen den frist og med den form som er fastsatt.

#### **Avvik fra:**

##### **§ 8-1. Årlig rapportering**

Jernbanevirksomhetene skal årlig rapportere felles sikkerhetsindikatorer, jf. vedlegg I til denne forskriften, til Statens jernbanetilsyn. Rapporteringen skjer på den form og innen den frist Statens jernbanetilsyn bestemmer.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide en årlig sikkerhetsrapport om foregående kalenderår. Sikkerhetsrapporten skal sendes Statens jernbanetilsyn innen 30. juni og på den form Statens jernbanetilsyn bestemmer. Sikkerhetsrapporten skal inneholde følgende:

- a) opplysninger om virksomhetens oppfyllelse av egne sikkerhetsmål samt resultatene av sikkerhetsplanene,
- b) opplysninger om de felles sikkerhetsindikatorene fastsatt i vedlegg I til denne forskriften dersom dette er relevant for den aktuelle virksomheten,
- c) resultatene av revisjoner og revisjoner av leverandører,
- d) merknader om mangler og funksjonssvikt ved virksomheten som kan være relevant for Statens jernbanetilsyn.

#### **Revisjonsbevis:**

1. Årlig sikkerhetsrapport fra RCT er for sen og mangelfull.

Merknad: Rapporten er for de to siste år sent ca. 2 måneder etter fristen, og inneholder ikke de opplysninger som følger av forskriften og veiledningen fra tilsynet.

#### **Avvik 12**

Railcare Tåg AB kunne ikke dokumentere at det gjøres noen vurdering av risikoforhold dersom det oppstår feil på ATC underveis og det skal kjøres videre.

#### **Avvik fra:**

##### **§ 6-1 første ledd Risikovurderinger**

*"Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendig for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser. "*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Railcare Tåg kunne ikke dokumentere at det gjøres noen vurdering av risikoforhold dersom det oppstår feil på ATC underveis og det skal kjøres videre.

### **3 Observasjoner**

Det ble ikke notert noen observasjoner under revisjonen.

### **4 Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

## **5 Gjennomføring**

<b>Formøte pr telefon</b>	31.05.2012
<b>Åpningsmøte</b>	19.06.2012
<b>Feltarbeid</b>	19.06.2012
<b>Sluttmøte</b>	19.06.2012

## **Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet**

- Rammeavtale med Atumo om innleie av sikkerhetspersonell.
- Risikoanalyse fra 2009 for strekningen Alna-Grefsen-Roa-Hønefoss
- Avtale mellom Railcare Tåg AB og Grenland Rail om leveranse av personell og rullende materiell.
- Railcare Tåg AB's oversikt over godkjennelsesstatus for førere.
- Grenland Rails oversikt over godkjennelsesstatus for førere.
- Autorisasjonsbevis for Øystein Ekli, Andre Lindberg og Knut Melvin Kristensen.
- Grenland Rails oversikt over revisjonsdatoer jernbanemateriell.
- Grenland Rails vedlikeholdslogg for skiftetraktor Skd 226.
- Grenland Rails vedlikeholdslogg for skiftetraktor Skd 228.
- Grenland Rails vedlikeholdslogg for skiftetraktor Skd 229.
- Grenland Rails vedlikeholdsplan for vogner tilhørende Miljø og Veiservice AS og Grenland Rail AS.
- Grenland Rail AS prosedyre for Typekurs Skd 226.
- Arbeidslister for siste 3 måneder.