

VESTAGDERMUSEET

Sikkerhetsstyringssystem for Møvik ammunisjonsjernbane

Versjon 1.02 (UTKAST)
Gyldig fra 08.05.2017

UTKAST

Innhold

Endringslogg	4
Kapittel 1 Innledning	5
§ 1-1 Innledende bestemmelser	5
§ 1-2 Ansvar og myndighet.....	5
§ 1-3 Sikkerhetsmål	5
§ 1-4 Endringer i sikkerhetsstyringssystemet	5
§ 1-5 Revisjon av sikkerhetssystemet	5
§ 1-6 Distribusjon av sikkerhetsstyringssystemet	6
Kapittel 2 Drift av infrastruktur	7
§ 2-1 Trafikkstyring.....	7
§ 2-2 Dokumentasjon av trasé	7
§ 2-3 Ansvarsforhold ved togfremføring.....	7
§ 2-4 Forsikring	7
Kapittel 3 Signaler.....	8
§ 3-1 Signalmidler	8
§ 3-2 Signal «Stopp».....	8
§ 3-3 Signal «Varsom»	9
§ 3-4 Signal «Klart».....	9
§ 3-5 Signal «Linjen opptatt»	9
§ 3-6 Signal «Avgang»	9
§ 3-7 Signal «Tilsett brems»	10
§ 3-8 Signal «Løs brems».....	10
Kapittel 4 Trafikkregler	11
§ 4-1 Togsammensetning	11
§ 4-2 Lokomotiv som ikke har virksom sandingsanordning.....	11
§ 4-3 Kjørehastighet	11
§ 4-4 Kjøring utfor fall	11
§ 4-5 Trafikkstyring.....	11
Kapittel 5 Vedlikehold og kontroll av spor	12
§ 5-1 Krav til spor	12
§ 5-2 Månedlig kontroll	12
§ 5-3 Utvidet kontroll (årskontroll)	12
§ 5-4 Dokumentasjon	13
Kapittel 6 Vedlikehold og kontroll av kjøretøy.....	14

§ 6-1 Krav til kjøretøy	14
§ 6-2 Krav til bremseser	14
§ 6-3 Årlig kontroll	14
§ 6-4 Utvidet kontroll	14
§ 6-5 Driftskontroll	15
§ 6-6 Dokumentasjon og arkivering	15
Kapittel 7 Krav til personale	16
§ 7-1 Opplæring.....	16
§ 7-2 Helseundersøkelse	16
§ 7-3 Helsekrav	16
Kapittel 8 Avvikshåndtering	18
§ 8-1 Definisjoner	18
§ 8-2 Telefon.....	18
§ 8-3 Beredskapsplan for ulykker	18
§ 8-4 Uttalelser til media	18
§ 8-5 Rapportplikt.....	18
§ 8-6 Korrigerende tiltak	19

Endringslogg

Dok. versjon	Dato	Paragraf	Beskrivelse av endring	Revidert av	Godkjent av
1.0	17.06.2016	Hele dokumentet	Første versjon	S. A. Bergum	
1.1	13.06.2016	§3-x og §4-6	Signaler for nattkjøring tatt ut. Satt inn at nattkjøring ikke tillates.	J. Olsen	
1.2	02.05.2017	Kapittel 3	Signalene utgår. Erstattes med bruk av walkie-talkie og fløyte for å trekke oppmerksomhet.	S. Reed/ A. Andersen	
		§ 4-5	Utgår. Det er kun et lokomotiv som kan kjøre på banen.		
		§ 5-1	Punktet om overhøyde tas ut. Lav hastighet gjør at overhøyde ikke er nødvendig.		
		§ 5-3	"Kontroll/rensing av rilleskinner i planoverganger/trikkespor" utgår.		
		§ 6-5	"Kjølevannsnivå" utgår da lokomotivet er luftkjølt.		

Kapittel 1 - Innledning

§ 1-1 Innledende bestemmelser

Møvik ammunisjonsjernbane er en ca. 1,8 km lang jernbane ved Kristiansand kanonmuseum. Strekningen trafikkeres med diesellokomotiv og passasjervogner, og nyttes til persontransport i formidlingsøyemed.

Jernbanen er unntatt fra jernbanelovens virkeområde iht. Samferdselsdepartementets brev av 16.12.2015. Det er dermed Lov om produktansvar av 23.12.1988 som ligger til grunn for sikker drift og eiers ansvar.

§ 1-2 Ansvar og myndighet

Ansvarlig produsent iht. produktansvarsloven § 1-3 er Vest-Agder-museet IKS.

Avdelingsleder er ansvarlig for at sikkerhetssystemet blir fulgt og for at sikkerhetsmålene blir etterlevd. Når «avdelingsleder» nyttes i sikkerhetsstyringssystemet, menes den til enhver tid fungerende avdelingsleder ved Vest-Agder-museet IKS avd. Kristiansand kanonmuseum.

§ 1-3 Sikkerhetsmål

Målet med sikkerhetsstyringssystemet er å:

- Fremme et godt og trygt arbeidsmiljø for ansatte og frivillige.
- Gjøre det trygt for Møvik ammunisjonsjernbane og Kristiansand kanonmuseum sine besøkende.
- Beskytte mot helseskader og ulykker.
- Forhindre skader på utstyr og materiell.
- Sikre at det ikke forekommer alvorlige personskader eller dødsulykker.
- Unngå uønskede hendelser og uhell.

§ 1-4 Endringer i sikkerhetsstyringssystemet

Avdelingsleder er ansvarlig for å vedlikeholde og oppdatere sikkerhetsstyringssystemet med bakgrunn i erfaringer fra driften, oppståtte hendelser, uhell eller andre avvik, eller endrede lovkrav. Det skal føres logg over alle endringer som er gjort, og hva de består av. Alle tidligere versjoner av sikkerhetsstyringssystemet skal arkiveres.

Endringer i sikkerhetssystemet skal behandles av administrasjonen, og godkjennes av styret, i Vest-Agder-museet IKS før de trer i kraft.

Ved endringer skal alt personale orienteres om endringene, og det skal om nødvendig gis ny opplæring.

§ 1-5 Revisjon av sikkerhetssystemet

Det skal minst én gang per år gjøres en revisjon av sikkerhetsstyringssystemet for å fastslå:

- At bestemmelsene fortsatt er hensiktsmessige, og oppfyller sikkerhetsmålene i § 1-3.
- Om det er gjort endringer i lovverket som har betydning for sikkerhetsstyringssystemets innhold.

- Om den praktiske gjennomføringen av driften samsvarer med sikkerhetsstyringssystemets bestemmelser.
- Om det har oppstått uønskede hendelser, ulykker eller andre avvik som kan unngås ved endringer eller tilføyelser i sikkerhetsstyringssystemet.

Avdelingsleder er ansvarlig for å gjennomføre revisjon, og for å implementere de endringer i sikkerhetsstyringssystemet som måtte følge av revisjonen.

§ 1-6 Distribusjon av sikkerhetsstyringssystemet

Sikkerhetsstyringssystemet skal distribueres slik at det er tilgjengelig for alle ansatte, samt alle som deltar i togdriften. Nye og/eller endrede sider skal snarest mulig oppdateres i alle eksisterende papirversjoner.

Avdelingsleder er ansvarlig for distribusjon av sikkerhetsstyringssystemet.

UTKLASST

Kapittel 2 - Drift av infrastruktur

§ 2-1 Trafikkstyring

Jernbanen driftes etter romblokkprinsippet, dvs. at det tillates kun ett tog på strekningen om gangen. Se for øvrig §§ 3-5 og 4-5.

§ 2-2 Dokumentasjon av trasé

Traséens strekningskart og -profil følger av Vianovas tegninger datert 04.02.2016. For å stedfeste punkter i traseens lengderetning brukes profilnumrene fra disse tegningene.

§ 2-3 Ansvarsforhold ved togfremføring

Avdelingsleder er øverste ansvarlig for sikkerheten, med særskilt ansvar for:

- a) at bestemmelsene i sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt,
- b) at vedlikehold og kontroll av spor og kjøretøy blir gjennomført som bestemt,
- c) at ingen blir satt til å utføre oppgaver av sikkerhetsmessig betydning uten å være godkjent og skikket til det.

Lokomotivfører er ansvarlig for:

- a) At toget fremføres i tråd med bestemmelsene i sikkerhetsstyringssystemet, og
- b) for at lokomotivet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og korrekt sammenkoblet med første vogn i toget,
- c) for å følge med på signaler som er vises langs sporet eller som gis fra toget.

Konduktør er ansvarlig for:

- a) Passasjerenes sikkerhet,
- b) at tog ikke settes i gang før alt er klart,
- c) betjening av manuell brems, og
- d) for at vognene i det aktuelle toget er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og korrekt sammenkoblet.

Dersom avdelingsleder er fraværende og/eller utilgjengelig skal ansvaret delegeres til en annen person, og det skal være kjent for alt personale hvem denne personen er. **Hvis avdelingsleder er borte, har driftsleder Kanonmuseet hovedansvaret. Er denne også borte, har konduktør det stedlige hovedansvaret.**

§ 2-4 Forsikring

Det skal være tegnet forsikring som gir tilstrekkelig dekning for skade på tjenestegjørende personale, for skade på tredjemanns (passasjerers) person og eiendom, og for skade på ytre miljø.

Kapittel 3 - Signaler

§ 3-1 Signalmidler

Følgende **kommunikasjons**signalmidler brukes:

- a) ~~Rødt signalflagg~~ **Walkie – talkie**
- b) Lokomotivfløyte
- c) Konduktørfløyte
- d) ~~Grønt signalflagg~~
- e) ~~Gult signalflagg~~
- f) ~~Signalgivers armer i bestemte posisjoner og/eller bevegelser~~

Hovedform for kommunikasjon mellom lokfører og konduktør er walkie-talkie systemet. Ved svikt i walkie-talkie systemet skal lydsignalene brukes.

Den som skal bruke **kommunikasjons**signalmidlene er ansvarlig for at de er på plass og i orden.

Samtlige kommunikasjonsmidler skal være på plass ved kjøring. Kjøring med passasjerer tillates kun unntaksvis med kun en av kommunikasjonsmidler i drift. Avviket skal umiddelbart rapporteres til avdelingslederen eller dens stedfortreder. Avdelingsleder eller dens stedfortreder er ansvarlig for igangsetting av tiltak for retting av situasjonen.

§ 3-2 Lydsignaler

Lokomotiv -og konduktørfløytene kan også benyttes til enkel kommunikasjon mellom fører og konduktøren. Følgende lydsignaler brukes:

- a) Stopp – 1 lang støt på lokomotivfløyte eller konduktørfløyte.
- b) Kjør – 2 kort støt på lokomotivfløyte eller konduktørfløyte.

«Stopp» betyr at toget skal stoppe umiddelbart. Dersom signalet gis skal alle bremses tilsettes slik at toget kan stoppe snarest mulig.

Alle trekkaggregater skal være utstyrt med lokomotivfløyte. Dersom lokomotivfløyten ikke er i orden skal annet tilsvarende signalmiddel (horn) brukes.

§ 3-2 Signal «Stopp»

Dagsignal:

- a) ~~Rødt flagg som vises på tvers av sporet.~~
- b) ~~Signalgivers begge armer som holdes utstrakt til sidene.~~
- c) ~~Signalgivers ene arm som holdes utstrakt fra en vognside.~~
- d) ~~En hvilken som helst gjenstand av en hvilken som helst farge som beveges gjentatte ganger på tvers av sporet.~~

Lydsignal:

- e) ~~3 korte støt fra lokomotivfløyte eller konduktørfløyte.~~

«Stopp» betyr at toget skal stoppe umiddelbart.

Dersom signalet gis fra lokomotivfløyte skal alle bremses tilsettes slik at toget kan stoppe snarest mulig.

§ 3 3 Signal «Varsom»

Dagsignal:

- a) Signalgivers ene arm som holdes utstrakt til siden og bevegges gjentatte ganger opp og ned.
- b) Gult flagg.

«Varsom» betyr at kjørehastigheten skal settes ned.

Når signalet gis av signalgiver skal det gis til ønsket hastighetsreduksjon er oppnådd, hvorpå signalgivningen opphører.

Når signalet er satt opp ved sporet, skal toget stoppe, og deretter kjøre videre i gangfart. Toget skal ikke øke hastigheten igjen før signal «Klart» blir gitt. Når signal «Varsom» er satt opp som bestemt i § 4 4 kan toget øke hastigheten igjen når hele toget har kommet forbi fallet.

§ 3 4 Signal «Klart»

Dagsignal:

- a) Grønt flagg.
- b) Signalgivers ene arm som bevegges i en bue ovenfra og ned, utover fra togsiden/sporet.

«Klart» betyr at normal kjørehastighet kan gjenopptas. Hvis signalet er satt opp langs sporet, skal normal kjørehastighet gjenopptas først når hele toget har passert signalet.

§ 3 5 Signal «Linjen opptatt»

Øg og nattsignal:

— Gult flagg

«Linjen opptatt» settes opp ved vognremissen når kjøretøy tas ut av remissen. Andre kjøretøy skal ikke tas ut av remissen når signalet er satt opp. Det er lokomotivførers ansvar å sette opp signalet, og for å ta det ned igjen etter at kjøretøyene er parkert i remissen.

Dersom signal «Linjen opptatt» er satt opp, og det er grunn til å tro at det ikke er trafikk på linjen, kan signalet overses hvis det er full sikkerhet for at alle kjøretøy er parkert i remissen.

§ 3 6 Signal «Avgang»

Dagsignal:

— Langt støt i konduktørfløyte

Signalet gis av konduktøren og betyr at toget kan settes i gang ved avgang fra stasjon eller etter tilfeldig stopp langs linjen. Signalet kan bare gis når passasjerene har gått ombord, og alt for øvrig er klart for at toget kan kjøre.

§ 3-7 Signal «Tilsett brems»

Lydsignal:

———— 2 korte støt fra lokomotivfløyte.

Signalet betyr at konduktøren skal tilsette håndbremse. Hvis bremsen må tilsettes ytterligere, gjentas signalet.

§ 3-8 Signal «Løs brems»

Lydsignal:

———— Ett langt og ett kort støt fra lokomotivfløyte.

Signalet betyr at konduktøren skal løse håndbremse. Hvis signalet gjentas, skal bremsen løses helt ut.

Kapittel 4 - Trafikkregler

§ 4-1 Togsammensetning

Et tog settes sammen av ett lokomotiv og én eller flere vogner. Det skal ikke være flere enn fire vogner i et tog.

Det skal være virksomme bremses i begge ender av toget. Med virksomme bremses menes lokomotiv som har virksom driftsbrems/motorbrems, eller vogn som har betjent skruebrems.

Togsammensetninger som ikke er bremseprøvet iht. § 6-2 for de rådende driftsforhold, skal ikke nyttes.

§ 4-2 Lokomotiv som ikke har virksom sandingsanordning

Hvis lokomotivet som brukes ikke har virksom sandingsanordning, og det er fuktige/glatte skinner, skal det ikke kjøres med mere enn to vogner mellom PR 1020 og PR 1772. Ved løvfall på skinnegangen tillates ingen kjøring uten virksom sandingsanordning mellom PR 1020 og PR 1772.

§ 4-3 Kjørehastighet

Største hastighet for alle tog er 10 km/t, dersom ikke annet er bestemt.

Kjørehastigheten skal tilpasses slik at man til enhver tid kan stoppe på halvparten av den fremadliggende oversiktlige strekning.

§ 4-4 Kjøring utfor fall

Det skal stoppes helt før man kjører utfor fallene ved PR 236, PR 915, PR 1020 og PR 1464. Disse fallene skal markeres med signal «Varsom» satt opp til høyre for sporet i kjøreretningen før fallet. Se for øvrig § 3-3.

§ 4-5 Trafikkstyring

Lokomotivfører skal sette opp signal som bestemt i § 3-5 når kjøretøy tas ut av vognremissen.

Dersom signal som bestemt i § 3-5 allerede er satt opp, kan ingen kjøretøy kjøres ut av vognremissen, med mindre det er full sikkerhet for at alle kjøretøy befinner seg i remissen.

§ 4-5 Nattkjøring

Det tillates ikke kjøring etter mørkets frembrudd.

Kapittel 5 - Vedlikehold og kontroll av spor

§ 5-1 Krav til spor

- Nominell sporvidde: 600 mm.
Maksimal tillatt sporutvidelse er XX mm.
Sporvidden skal aldri være mindre enn XX mm.
- Minste kurveradius: XX meter.
- ~~Overhøyde beregnes etter følgende formel:~~
$$\text{overhøyde [mm]} = \frac{\text{XX}}{\text{kurveradius [m]}}$$
- Maksimal vindskjevhet: XX mm (ved X meter målebasis)

§ 5-2 Månedlig kontroll

Sporet skal kontrolleres for alvorlige skader og uregelmessigheter minimum én gang per måned i driftssesongen.

Følgende punkter er gjenstand for månedlig kontroll:

- Skinnebrudd
- Sporvidde
- Skinnebefestigelse
- Sporveksler
- Drenering/grøfter
- Signaler

§ 5-3 Utvidet kontroll (årskontroll)

Sporet skal ha en utvidet kontroll minst én gang per år, og ellers hvis særlige grunner som naturskade, uhell osv. taler for det. Det skal utføres en kontroll før sesongstart.

Følgende punkter er gjenstand for utvidet kontroll:

- Skinnebrudd
- Fremmedlegemer
- Sporvidde
- Skinnebefestigelse
- ~~Overhøyder~~
- Vindskjevhet
- ~~Kontroll/rensing av rilleskinner i planoverganger/trikkespor~~
- Vegetasjon som hindrer sikt fjernes
- Drenering/grøfter
- Sporveksler, herunder smøring
- Sviller; dårlige sviller merkes og byttes
- Signaler

§ 5-4 Dokumentasjon

Alle kontroller av sporet iht. §§ 5-2 og 5-3 skal utføres av en uavhengig person som ikke selv har utført arbeid/vedlikehold på sporet. Kontrollen dokumenteres på skjema K5 og arkiveres.

Alt utført arbeid på sporet skal dokumenteres og arkiveres.

UTTKAST

Kapittel 6 - Vedlikehold og kontroll av kjøretøy

§ 6-1 Krav til kjøretøy

Alle kjøretøy skal ha hjul som er kompatible med skinnegangen, være utstyrt med koblingsanordning for sikker kobling mellom vogner og mellom lokomotiv og vogn, og med sikkerhetslenke som er solid nok til å holde kjøretøyene samlet hvis den primære koblingsanordningen løsner eller blir defekt.

Lokomotiv skal ha lokomotivfløyte, driftsbremse (motorbrems), håndbremse og virksom sandingsanordning. Lokomotiv skal ha kjørellys (hvitt lys) i kjøreretningen.

Vogner skal ha sitteplasser for det antall passasjerer vognen er ment for, stigtrinn for sikker av- og påstigning og dører/grinder som kan lukkes under togets gang.

§ 6-2 Krav til bremses

Alle tog skal ha tilstrekkelig bremsekraft til å bremse toget til stans i alle fall, og til å holde fast toget ved stans i alle stigninger.

Det skal utføres bremseprøver for å fastslå at man har tilstrekkelig bremsekraft ved de togsammensetninger som skal brukes i driften. Bremseprøver skal utføres under forhold som ved tørre skinner, fuktige skinner, og løvfall. Bremseprøvene skal dokumenteres og arkiveres.

§ 6-3 Årlig kontroll

Alle kjøretøy skal minst én gang pr. år ha en teknisk kontroll. Det skal utføres en kontroll før sesongstart.

Følgende punkter er gjenstand for kontroll:

- Driftsbremse
- Håndbremse
- Sandingsanordning
- Bremseklosser og -holdere
- Klaring bremseklosser
- Koblingsanordning
- Sikkerhetslenker
- Stigtrinn, gelendre og håndtak
- Signalutstyr
- Dører/grinder, låser og vinduer
- Utvendig tak
- Motor og kraftoverføring

§ 6-4 Utvidet kontroll

Alle kjøretøy skal minst hvert 6. år, og ellers hvis særlige grunner taler for det, gjennomgå en utvidet kontroll, i tillegg til den årlige kontrollen.

Følgende punkter er gjenstand for utvidet kontroll:

- Ramme og løpeverk

- Hjulringer og –flenser
- Hjullagre
- Bremsbommer, stenger og bøylor
- Vegger
- Gulv

§ 6-5 Driftskontroll

Lokomotivfører og konduktør skal utføre en driftsmessig kontroll av kjøretøyene som skal benyttes ved begynnelsen av hver kjøredag.

Følgende punkter er gjenstand for driftskontroll:

- Oljenivå på motor
- ~~Kjølevannsnivå~~
- Nivå på drivstoff
- Kontroll av alle tilgjengelige smørepunkter
- Funksjonskontroll av motorbrems
- Funksjonskontroll av sandingsanordning
- Visuell kontroll av bremsklosser
- Funksjonskontroll av håndbrems
- Kontroll av tilkobling og sikkerhetslenker mellom vogner
- Visuell kontroll for skader og mangler

Lokomotivføreren er ansvarlig for kontroll av lokomotivet, og for tilkoblingen mellom lokomotivet og første vogn i toget.

Konduktøren er ansvarlig for kontroll av vogner, og for tilkoblingene mellom vognene.

§ 6-6 Dokumentasjon og arkivering

Alle kontroller av kjøretøy iht. §§ 6-3 og 6-4 skal utføres av en uavhengig person som ikke selv har utført arbeid/vedlikehold på kjøretøyene. Kontrollen dokumenteres på skjema K6 og arkiveres.

Alt utført arbeid på kjøretøy som er av sikkerhetsmessig betydning skal dokumenteres og arkiveres.

Kapittel 7 - Krav til personalet

§ 7-1 Opplæring

Alt personale som skal utøve tjeneste som lokomotivfører eller konduktør skal gjennomgå teoretisk opplæring i sikkerhetsstyringssystemets kapitler 2, 3, 4, 6 og 8, samt praktisk opplæring i den aktuelle tjenesten. Opplæringen skal følges av praktisk og teoretisk prøve. Den praktiske prøven utføres i forhold til den eller de tjenester man skal godkjennes for.

Det skal utstedes godkjenningsbevis for personale som har gjennomgått opplæring, og bestått praktisk og teoretisk prøve. Godkjenningsbeviset skal være datert og underskrevet av avdelingsleder, og skal utstedes i to eksemplarer, hvorav ett skal arkiveres og ett skal gis til den som er godkjent. Se for øvrig § 7-2.

Ingen kan settes til å være konduktør eller lokomotivfører uten å inneha godkjenningsbevis.

Alt personale som skal utøve vedlikehold eller kontroll av spor eller kjøretøy, skal være kjent med bestemmelsene i sikkerhetsstyringssystemets kapittel 5 og/eller 6. Avdelingsleder er ansvarlig for at det aktuelle personalet har denne kunnskapen.

§ 7-2 Helseundersøkelse

Alle konduktører og lokomotivførere skal undersøkes av lege før det kan utstedes godkjenningsbevis til vedkommende iht. § 7-1. Etter helseundersøkelsen plikter legen å utarbeide en helseattest hvor det skal fremgå om personen anses å oppfylle helsekravene i § 7-3.

§ 7-3 Helsekrav

Det skal ikke foreligge sykdom, helseplager eller andre forhold som nedsetter bevissthetsnivå, svekker dømmekraft, nedsetter årvåkenhet eller reduserer bevegelighet i en slik grad at det innebærer fare for trafiksikkerheten.

Til sykdommer som innebærer fare for trafiksikkerheten regnes blant annet:

- Hjertesykdom, forhøyet blodtrykk eller annen sykdom med risiko for bevissthetsforstyrrelser,
- insulinkrevende diabetes,
- epilepsi eller andre nevrologiske tilstander som kan lede til bevissthetsforstyrrelser,
- svimmelhetssykdommer,
- alvorlige søvnforstyrrelser,
- psykiske lidelser som manifesterer seg med atferdsforstyrrelser eller vrangforestillinger,
- demens eller kognitive forstyrrelser som påvirker oppmerksomhet, konsentrasjon, dømmekraft eller hukommelse.

Synsfunksjonen skal være så god at trafiksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet. For øvrig gjelder følgende krav til syn:

- Synsstyrke med eller uten korleksjon skal være minst:
Binokulært: 0,8
Svakeste øye: 0,3
- Brillor eller kontaktlinser skal benyttes dersom det er nødvendig for å oppfylle krav til synsstyrke.
- Synsfeltet på begge øynene skal være normalt.
- Øyemobilitet og bevegelse av hode/nakke skal være normalt.
- Dobbeltsyn skal ikke forekomme.
- Mørkesynet skal være normalt.
- Øyesykdommer som kan påvirke trafikksikkerheten skal ikke forekomme.
- Fargeblindhet eller fargesvakhet som gir fare for forveksling av rødt, grønt og gult i dagslys, eller av rødt, grønt og gult lys i mørke, skal ikke forekomme.

Hørselsfunksjonen skal være normal. Dersom normal hørsel kun oppnås ved bruk av høreapparat, skal høreapparatet benyttes under utøvelse av tjenesten.

Det skal ikke foreligge bruk av narkotika eller avhengighet av eller misbruk av alkohol. Legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, konsentrasjonsevne eller vurderingsevne kan bare benyttes etter særskilt vurdering av lege.

Kapittel 8 - Avvikshåndtering

§ 8-1 Definisjoner

Med uønskede hendelser menes enhver hendelse som har eller kunne ha ført til skader på personale, passasjerer, tredjeperson, kjøretøy, spor, andre installasjoner eller ytre miljø.

Med ulykke menes enhver hendelse som har ført til død eller alvorlig personskade, eller betydelig skade på kjøretøy, spor, andre installasjoner eller ytre miljø. Med alvorlig personskade menes personskade som medfører sykehusinnleggelse i mer enn ett døgn. Med betydelig skade menes materielle skader, miljøskader m.v. for mer enn kr 1.000.000.

Med avvik menes enhver annen hendelse som er et avvik fra bestemmelsene i sikkerhetsstyringsystemet eller som ikke er forventet.

§ 8-2 Telefon

Alt personale skal medbringe mobiltelefon i tjenesten.

§ 8-3 Beredskapsplan for ulykker

Hvis en ulykke finner sted, skal følgende beredskapsplan følges:

1. Skaff oversikt over situasjonen og omfanget av ulykken.
2. Sikre skadestedet.
3. Ved personskade: Yte førstehjelp.
4. Varsle nødetatene.
5. Møt redningsmannskap.
6. Evakuer toget.
7. Rapportere.

Konduktøren i toget er skadestedsleder inntil offentlig instans overtar.

Det skal utarbeides en telefonliste med telefonnummer til avdelingsleder, nødetater, politi, legevakt og andre aktuelle kontaktpunkter ved ulykke.

Beredskapsplan og telefonliste skal være lett tilgjengelig for personale i tjeneste f.eks. gjennom oppslag på kjøretøy.

§ 8-4 Uttalelser til media

Ingen andre enn avdelingsleder eller administrasjonen/styret i Vest-Agder-museet IKS skal uttale seg til media om uønskede hendelser eller ulykker.

§ 8-5 Rapportplikt

Alt personale som er involvert i en uønsket hendelse eller en ulykke skal snarest mulig, og innen tjenesten fratres, sende rapport til avdelingsleder om hva som har inntruffet. Alt involvert personale skal sende hver sin rapport.

Alt personale som er kjent med at et avvik har funnet sted skal sende rapport til avdelingsleder om hva som har inntruffet, senest innen tjenesten fratres.

§ 8-6 Korrigerende tiltak

Avdelingsleder skal på bakgrunn av innkomne rapporter og/eller annen viten om uønskede hendelser eller ulykker, identifisere og iverksette korrigerende tiltak og foreta nødvendige endringer i sikkerhetssystemet iht. §§ 1-4 og 1-5.

UTKAST