



---

NSB Trafikksikkerhet

## **NSBs hjelpetjeneste ved drifts- ulykker og driftsuhell**

Jernbaneverket  
Biblioteket

## Liste over rettelsesblad

Rettelsesbladet skal etter foretatt rettelse av trykket registreres her.

Rettelsesblad			Rettelsesblad			
Nr.	Innført		Merknad	Nr.	Innført	
	den	av			den	av
1				16		
2				17		
3				18		
4				19		
5				20		
6				21		
7				22		
8				23		
9				24		
10				25		
11				26		
12				27		
13				28		
14				29		
15				30		

Trykk 427 deles ut til:  
 Stasjonene  
 Konduktørpersonale  
 Lokpersonale  
 Lokstallformann  
 Vognvisitør

Områdesjefen Linjen  
 Områdesjefen Strømforsyning  
 Områdesjefen Signal  
 Verksmester og formann  
 Administrasjonspersonale  
 Jernbaneskolen  
 Innkjøpsledere

## INNHOLDSFORTEGNELSE

1 INNLEDNING .....	3
2 ORGANISERING AV HJELPETILTAK .....	4
2.1 Den offentlige redningstjeneste .....	4
2.2 NSBs hjelpetjeneste .....	5
2.3 Ansvar og myndighet .....	5
2.4 Definisjoner .....	6
3 IVERKSETTELSE OG LEDELSE AV HJELPETILTAK .....	9
3.1 Iverksettelse av hjelpetiltak .....	9
3.2 Ledelse .....	9
3.3 Ledelse på skadestedet .....	9
3.4 Varsling .....	11
4 TILTAK VED DRIFTSUHELL OG DRIFTSULYKKER .....	13
4.1 Prioriterte tiltak .....	13
4.2 Førstehjelp .....	13
4.3 Andre tiltak .....	13
4.4 Dyr på linjen .....	14
4.5 Avsperring og vakthold .....	14
5 NSBs RESSURSER FOR HJELPETJENESTEN .....	15
5.1 Oversikt .....	15
5.2 Utstyr i rullende materiell .....	15
5.3 Utstyr på stasjoner .....	16
5.4 NSB Banes Ressurser .....	17
5.5 Utstyr på verkstedene og i drifts- og vedlikeholdsenheter for rullende materiell. ....	17
5.6 Andre ressurser .....	17
6 OPPLYSNINGER TIL PRESSE OG KRINGKASTING .....	18
7 RAPPORTERING OG SAKSBEHANDLING .....	19
7.1 Rapportering .....	19
7.2 Saksbehandling .....	19
8 INNBERETNING TIL KONSERNSTAB .....	21
9 NSBs UHELLSKOMMISJON .....	22

10 OPPLÆRING OG ØVELSER I FORBINDELSE MED HJELPETJENESTEN .....	23
10.1 Ansvar .....	23
10.2 Årlige beredskapsmøter .....	23
10.3 Repetisjonskurs og øvelser .....	24
10.4 Samøvelser med redningstjenesten .....	24
10.5 Innkalling til øvelse .....	25
10.6 Kostnader .....	25
11 GASSVERN .....	26
12 RADIOAKTIVE STOFFER - STRÅLINGSFARE .....	26
13 FORHOLDSREGLER VED ULYKKER MED ELEKTRISK STRØM	27
14 BISTAND TIL PERSONALE SOM HAR VÆRT INVOLVERT DRIFTSULYKKE/DRIFTSUHELL I TJENESTEN .....	28
15 REKVIRERING AV LUFTAMBULANSE .....	29
15.1 Søk etter tog .....	30
15.2 Helikopterlandingsplass .....	31
16 RETNINGSLINJER FOR UTARBEIDELSE AV BEREDSKAPS- PLANER .....	32
16.1 Hjemmel .....	32
16.2 Målsetting .....	32
16.3 Behov for delplaner .....	32
16.4 Forholdsregler ved sabotasjeaksjoner, bombetrusler og funn av mistenkelige gjenstander. ....	33
16.5 Samarbeide med Redningstjenesten .....	33
16.6 Systematikk og hovedpunkter i plan .....	34
BILAG 1. TOGKOMMUNIKASJON - UTSTYR OG BRUK	
BILAG 2. REDNINGSUTSTYR I KONDUKTØRVOGNER	
BILAG 3. OVERSIKT OVER MELDINGER/INNBERETNINGER OM DRIFTSUHELL OG DRIFTSULYKKE	
BILAG 4. SJEKKLISTE FOR TOGLEDER VED MELDING FRA SKADESTED	
BILAG 5. ULYKKER VED ELEKTRISK STRØM	
BILAG 6. GASSMASKER	
BILAG 7. BRUK AV BÅNDOPPTAKER VED TOGLEDELSEN	
BILAG 8. BEREDSKAPSPLAN FOR HJELPETILTAK	

## 1. INNLEDNING

NSBs HMS-håndbok gir de overordnede bestemmelser for beredskap i NSB generelt.

Dette dokumentet ivaretar de overordnede bestemmelser med hensyn til organisering og ansvar for hjelpetjenesten ved driftsuhell og driftsulykker.

NSBs hjelpetjeneste er etablert for å ivareta skader, og for å få trafikken i gang igjen. Hjelpetjenesten er basert på innsetting av NSBs egne ressurser og assistanse utenfra - herunder Redningstjenesten under politiets ledelse.

Faste rutiner og instruksjoner er viktige beredskapstiltak for at hjelpetjenesten skal kunne virke raskt og effektivt.

Ved driftsuhell og driftsulykker plikter enhver tjenestemann i NSB å bistå for å yte hjelp, begrense skader og ivarta kundenes interesser/behov.

Nødvendige utfyllende informasjon, lokale bestemmelser og instruksjoner tas inn i driftshåndbøker og beredskapsplaner.

Internkontrollhåndbøkene må beskrive rutiner som sikrer at bestemmelser og instruksjoner for å opprettholde kompetanse, ferdigheter, betryggende vedlikehold og tilsyn blir fulgt.

Bestemmelsene om hjelpetjenesten og om brannvern (Trykk 430/408) dekker delvis samme områder. Alt disponibelt materiell og personale som omtales i nevnte bestemmelser kan uten reservasjoner brukes ved behov for bistand.

## 2. ORGANISERING AV HJELPETILTAK

### 2.1 Den offentlige redningstjeneste

Med Redningstjenesten forstås den offentlige organiserte virksomhet som utøves i forbindelse med øyeblikkelig innsats for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særlige tiltak.

Organisasjonsplan for den offentlige redningstjeneste i Norge er fastsatt ved kgl.res. av 4. juli 1980 og er basert på følgende hovedprinsipper:

- Redningstjenesten utøves som et samarbeide mellom en rekke offentlige etater, frivillige hjelpeorganisasjoner og private selskaper med egnede ressurser til redningsinnsats.
- Politiet koordinerer innsatsen i konkrete ulykkestilfeller.
- Tjenesten omfatter alle typer redningsaksjoner.

Justisdepartementet har ansvaret for den administrative samordningen. Hovedredningssentralene (HRS) og de lokale redningssentraler (LRS) har ansvaret for den operative samordningen av Redningstjenesten.

Ledelsesapparatet består av:

- 2 hovedredningssentraler, Sola (Stavanger) og Bodø
- 55 lokale redningssentraler (identiske med politikamrene og sysselmannsembetet på Svalbard).

Grensen for hovedredningssentralenes ansvarsområder følger den 65. breddegrad over sjøområdet og grensen mellom Namdal og Helgeland politidistrikter over landområdet.

Anmodning om hjelp skjer over telefon, radio, telex eller på annen hensiktsmessig måte, og rettes til den lokale redningsentral (politiet) i det politidistrikt uhellet har skjedd.

## **2.2 NSBs hjelpetjeneste**

Med NSBs hjelpetjeneste forstås alle planlagte og forberedte tiltak for innsetting av jernbanens egne ressurser ved driftsuhell og driftsulykker. Hovedelementene i hjelpetjenesten er stasjoner med utstyr, togpersonalet, beredskapen ved togledelsen, banes personale, industrivernoppsetninger ved verkstedene, drifts og vedlikeholdsenheter for rullende materiell og materielle ressurser (se art.5).

Hjelpetjenesten bygger på de enkelte toglederområder. Tiltak og tilgjengelige ressurser skal beskrives i en beredskapsplan for vedkommende toglederområde (se art.16).

## **2.3 Ansvar og myndighet**

Jernbanesjefene har det overordnede ansvaret for hjelpetjenesten innen sine geografiske områder.

For å ivareta koordineringsansvaret ved større driftsuhell/driftsulykker o.l kan Jernbanesjefene ved behov opprette et lokalt ledelsessenter.

Ved større hendelser som varer over en lengre periode, og som omfatter flere regioner, trer det overordnede operasjonssenteret på Oslo S i virksomhet. Jernbanesjefene er ansvarlig for å utarbeide planer for disse.

Direkte instruksjonsmyndighet i forhold til andre enheter er begrenset til avvikssituasjoner som er helt nødvendige for å forhindre eller avhjelpe en kritisk situasjon i forhold til kundene.

Leder for materiell og framføring har -på vegne av Jernbanesjefene- det operative ansvaret for hjelpetjenesten. Dette ivaretas regionalt av leder av toglederområdet.

Leder for materiell og framføring har også ansvar for planlegging og gjennomføring av øvelser, inkludert avtale om budsjett.

Leder av toglederområde har ansvar for å vurdere behov og utarbeide planer for hjelpetiltak innen toglederområdet, og i nødvendig grad å koordinere disse med de øvrige enheter. Leder av toglederområde har ansvar for at nødvendige hjelpetiltak blir iverksatt. Han skal kontrollere at det til enhver tid hos togleder foreligger ajourført varslingsliste og plan som beskriver de tiltak som skal iverksettes ved ulike typer driftsuhell/-driftsulykker. Leder av toglederområde har myndighet til å rekvirere assistanse og ressurser fra alle regionale ledd ved planlegging, forberedelse og iverksettelse av hjelpetiltak.

Leder for Baneregion er ansvarlig for de ressursene som er nevnt i pkt. 5.4.

Lederen for Teknisk sektor er ansvarlig for verkstedberedskap på landsbasis samt for samordning/standardisering av redningsmateriell, slik at det rullende materiell som til enhver tid er i bruk, ved eventuelle driftsulykker/uhell, kan tas hånd om på en forsvarlig måte.

De enkelte enheter har ansvar for å utarbeide prosedyrer/rutiner som sikrer at de ressurser som er planlagt brukt er tilgjengelige. Videre må de gi leder slike informasjonen som er nødvendige for å holde planene oppdatert.

## **2.4 Definisjoner**

### **2.4.1 I jernbaneloven:**

Kjøreveg: Sporanlegg med tilhørende grunn og innretninger, signal- og sikringsanlegg, strømforsyningsanlegg og kommunikasjonsanlegg.



Trafikkstyring: Togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for togframføring.

Trafikkvirksomhet: Person- og godstransport samt NSB Bane's aktivitet på kjørevegen.

Jernbanevirksomhet: Drift av kjøreveg, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

## **2.4.2 Ulykker og uhell i driften:**

Med dette forstås

Driftsulykke: Hendelse som medfører tap av menneskeliv eller at en eller flere personer påføres betydelige skader.

Driftsuhell: Hendelse som medfører materielle skader og/eller ubetydelige personskader.

Driftsavvik: Tilløp til driftsuhell eller andre forhold som forstyrrer normal avvikling av trafikkvirksomheten eller som medfører at normal trafikkvirksomhet og regularitet ikke kan opprettholdes.

## **2.4.3 Begreper brukt i forbindelse med hjelpeinnsats**

Lokal redningssentral (LRS): Redningstjenestens lokale ledd - identisk med Politikammeret. Ledes av politimesteren.

Skadested: Ulykkesstedet (Uhellssted). Redningstjenestens betegnelse på stedet hvor hjelpeinnsats iverksettes.

Skadestedsleder (SKL): Polititjenestemann som har ledelsen av Redningstjenesten på skadestedet.

Leder av toglederområde: Tjenestemann som har ansvar for å iverksette og lede NSBs hjelpetiltak, og sørge for forsvarlig trafikkavvikling når driftsulykke/driftsuhell har inntruffet.

Koordinerende leder: Tjenestemann fra NSB som av leder av toglederområde er utpekt til å lede NSBs personale på skadestedet, og som bistår og fungerer som rådgiver for SKL. Koordinerende leder er underlagt SKL.

Hjelpeenhet fra NSB: F.eks: Redskapstog og NSB Bane's hjelpemannskaper.

### **3. IVERKSETTELSE OG LEDELSE AV HJELPETILTAK**

#### **3.1 Iverksettelse av hjelpetiltak**

I samsvar med sin instruks skal togleder straks iverksette nødvendige tiltak for å redde mennesker og berge materiell, for rydding av linjen og for i størst mulig utstrekning å opprettholde normal drift når driftsuhell/-ulykke har inntruffet. Leder av toglederområdet, eventuelt annen særskilt oppnevnt leder, varsles snarest mulig om hendelsen og de tiltak som er iverksatt.

#### **3.2 Ledelse**

Togleder har ledelsen av de øyeblikkelige tiltak som iverksettes.

Leder av toglederområde kan - etter egen vurdering - når som helst selv overta ledelsen. Det vil normalt skje ved større driftsuhell/-ulykker.

Om nødvendig kan leder av toglederområde etablere et stabselement ved å innkalle personale til faglig bistand.

På anmodning fra Redningstjenesten utpekes sakkyndige som kan tiltre Redningstjenestens stab. Personen utpekes av leder for toglederområdet.

I samarbeide med togleder og andre, planlegger og avgjør leder av toglederområdet hvordan trafikkavviklingen på lengre sikt skal gjennomføres.

#### **3.3 Ledelse på skadestedet**

Ved driftsulykker/-uhell er det viktig at det straks etableres en effektiv ledelse på stedet. Den ivaretas etter forholdene av togfører,

togekspeditør eller annen ledende tjenestemann på stedet inntil Redningstjenesten eventuelt overtar ansvaret.

Ved større driftsulykker/-uhell og innsetting av hjelp fra flere ledd innen NSB skal det være en koordinerende leder på skadestedet. Koordinerende leder utpekes av leder av toglederområdet.

Ved ankomst til stedet skal koordinerende leder overta ledelse og koordinering av alle ressurser fra NSB, og samarbeide med politi og andre hjelpeorganer utenfra.

Den koordinerende leder skal forvise seg om at nødvendige tiltak er/blir truffet for å avverge videre skade og driftsforstyrrelser, holde seg underrettet om, og eventuelt bistå ved trafikkavviklingen og orientere kundene. Han skal videre gi lederen av toglederområdet og toglederen en fylldig orientering om situasjonen og antatt varighet av eventuell driftsstans. Senere skal leder av toglederområdet orienteres til avtalte tider om framdriften i arbeidet.

Ved personskade og ellers når politiet er tilkalt, gjelder fig. fastsatt av Justisdepartementet (brev av 10.2.72):

**"Politiet leder etter denne bestemmelse den samlede innsats når to eller flere redningsenheter yter innsats i samme redningstilfelle, men altså ikke direkte selve den innsats som den enkelte redningsenhet bidrar med i redningstilfellet, som derfor finner sted under vedkommende redningsenhets egen leder".**

I samsvar med dette skal jernbanens koordinerende leder melde seg på den kommandoplassen som politiet oppretter på skadestedet, og bistå politiet under ledelsen av redningsarbeidet. I den utstrekning det er mulig skal han oppholde seg på kommandoplassen og derfra samordne jernbanepersonalets arbeid.

Politiet tilkaller ved behov assistanse utenfra.

Leder av hjelpeenhet fra NSB skal ved ankomst til skadestedet straks melde seg for koordinerende leder.

Det skal gjøres notater, eventuelt tas målinger og lages skisser i den grad dette måtte ha betydning, og særlig dersom noe må fjernes under arbeidet.

Er assistanse tilkalt fra andre etater, organisasjoner og bedrifter (brannvesen, produsenter av giftige gasser m.v.) skal koordinerende leder kontakte lederen for vedkommende hjelpeenhet og gi orientering om sine funksjoner m.v.

Overordnet personale som møter på skadestedet skal straks ta kontakt med koordinerende leder. Uten å gripe inn i koordinerende leders disposisjoner skal vedkommende bistå i nødvendig utstrekning.

### **3.4 Varsling**

Skal hensikten med hjelpetjenesten oppnås, må de rette instanser varsles så snart som mulig, slik at nødvendige tiltak kan iverksettes uten tidsspille. Det er derfor nødvendig å ha sikre varslingsrutiner - i første rekke til togleder. Se Bilag 3 og 4.

#### Varsling til togleder:

Varsling om driftsuhell/driftsulykke skal snarest gis til togleder.

Meldingen skal foruten melderens navn, sted, tidspunkt og eventuelt tognummer inneholde nøyaktige og nøkterne opplysninger om det inntrufne og situasjonen på stedet.

#### Togleders videre varsling:

Ved melding om driftsuhell/driftsulykke skal togleder varsle videre i henhold til varslingsliste. Listen må tilpasses lokale/regionale forhold. Foruten de helt sentrale adressater som lege, politi, brannvesen etc. må listen omfatte alle interne og eksterne instanser det kan bli behov for.

Listen skal inneholde et felt som viser når de enkelte instanser er varslet.

Før varsling utløses må toglederen kontrollere om noen allerede er varslet.

Ved personskade skal politiet straks varsles. Er lege tilkalt direkte skal det opplyses.

Sammenstøt mellom tog og kjøretøyer skal alltid meldes til politiet selv om det ikke er personskader.

Hvis personale i tjeneste er skadet eller drept skal også Arbeidstilsynet og vedkommende verneombud varsles.

Ved dødsulykker, personskader eller større materielle skader forårsaket av elektrisitet skal Produkt- og Elektrisitetstilsynet varsles.

Ved driftsulykker/-uhell med farlig gods varsles politi og brannvesen. Ved påviselig eller antatt skade på emballasje for radioaktivt materiale varsles i tillegg Statens strålevern, Bærum.

Ved påkjørsel og skade på dyr varsles i samsvar med bestemmelse i driftshåndbok.

Alle tjenestesteder (unntatt i tog) skal ha oppslag med adresse og telefonnummer til:

- nærmeste lege
- politi
- brannvesen
- ambulanse
- el.kraftscentral/matestasjon for å gjøre kontaktledningsanlegget spenningsløst
- evt. industrivern

Revidert 28.12.95

## 4. TILTAK VED DRIFTSUHELL OG DRIFTSULYKKE

Beredskapsplanen skal gi oversikt over mulige tiltak som kan iverksettes.

### 4.1 Prioriterte tiltak

All varsling for å skaffe rask hjelp og alle tiltak for å redde menneskeliv og ta hånd om skadde har høyeste prioritet.

### 4.2 Førstehjelp

NSBs personale har ved personskader plikt til etter evne å yte førstehjelp. Opplæring og øvelser i førstehjelp skjer i samsvar med opplæringsplan.

### 4.3 Andre tiltak

Det må vurderes om det er behov for utrykning med redningstog, redskapsvogn, redskapsbil eller annen assistanse.

Utkobling av kontaktledningsanlegget skjer ved henvendelse til vedkommende el.kraftsentral/ matestasjon.

Jording av kontaktledning skal bare foretas av godkjent personale. Se Trykk 411.1.

Avhengig av de materielle skader på kjørevegen tilkalles assistanse ved henvendelse til vedkommende områdesjefer i NSB Bane.

Revidert 28.12.95

#### **4.4 Dyr på linjen**

Dyr som er alvorlig skadet ved påkjørsel bør søkes avlivet, og togleder skal varsles.

#### **4.5 Avsperring og vakthold**

Uvedkommende må holdes på slik avstand fra skadestedet at hjelpearbeidet ikke hindres. Reisende vises om mulig til høvelig oppholdssted. Om nødvendig sørges det for anvisning av adkomstveg til skadestedet.

Er det oppstått lekkasje på tankvogn eller beholder med giftig gass/-væske eller andre farlige stoffer, skal beboere i nærheten og vegfarende varsles.

Ved avsporing av vogn merket "Radioactive" skal vognen om mulig bevoktes i en avstand av ca. 15 meter inntil forholdsordre er mottatt, se art. 12.

Har kontaktledninger falt ned, skal man hindre at noen kommer i nærheten av disse før kontaktledningsanlegget er jordet.



## 5. NSBs RESSURSER FOR HJELPETJENESTEN

### 5.1 Oversikt

Hjelpetjenesten har følgende ressurser for å kunne hjelpe skadde og for å få trafikken igang igjen:

- \* utstyr i rullende materiell
- \* utstyr på stasjoner
- \* NSB Banes ressurser
- \* ressurser i verksteder (inkl. industrivern) og drifts- og vedlikeholds-enheter for rullende materiell.

### 5.2 Utstyr i rullende materiell

Sanitetsmateriell skal være plassert slik:

- \* beredskapskoffert og sykebåre med utstyr i alle lokomotiver, motorvogner og konduktørvogner
- \* førstehjelpskoffert på alle skifteaggregater
- \* førstehjelpsskrin i alle konduktørvogner (for å dekke mindre forbruk), førstehjelpsskrin i NSB Banes skinnegående materiell og i redskapsvogner

Innholdsfortegnelse skal finnes i alle materiellenheter med førstehjelps-utstyr.

Brannslukningsutstyr skal være plassert på alle lokomotiver og skifteaggregater og i motorvogner, konduktørvogner, sitte- og sovevogner, restaurant- og kafeteriavogner og NSB Banes skinnegående materiell, jf Trykk 430/408.

Redningsutstyr (skap med piggøks og stikksag) er plassert i personvogner og i konduktørvogner, jmfør bilag 2.

Revidert 28.12.95

Gevær og ammunisjon for avliving av påkjørte dyr oppbevares i kasser plassert fast på lokomotiv, eller som turneres i bestemte tog.

Gassmasker er plassert på lokomotiver og bestemte skifteaggregater, se art. 11.

Det skal være togradio/mobiltlf. eventuelt togtelefon på alle lokomotiver og motorvogner.

Det skal finnes jordingsstenger på alle elektriske lokomotiver og elektriske motorvogner.

Det skal finnes kontaktmagneter (for sperring av spor) på alle lokomotiver og motorvogner.

Materielleier er ansvarlig for at nevnte utstyr forefinnes.

### **5.3 Utstyr på stasjoner**

Betjente stasjoner skal ha beredskapskoffert, førstehjelpsskrin, bårer og ulltepper.

Mindre tjenestesteder skal ha førstehjelpsskrin.

Leder av toglederområde må vurdere om det er behov for utplassering av redningsutstyr/sanitetsutstyr på spesielle stasjoner/steder. Ved vurderingen legges vekt på tilgjengeligheten av ekstern bistand (brannkorps med redningsutstyr), tidsforløp, adkomstmuligheter, klimaforhold etc.

Oversikt over utplasseringssteder og evt. plan for sammenkalling av nødvendig personale og transport gis i vedlegg til beredskapsplanen.

Stasjonsleder er ansvarlig for at nevnte utstyr forefinnes.

#### **5.4 NSB Banes ressurser**

NSB Bane har lagret reservemateriell til infrastrukturanlegg som kan benyttes ved driftsuhell/driftsulykke. I tillegg til utstyr og verktøy for vedlikehold og reparasjon av infrastrukturanlegg, disponerer enheter i NSB Bane revisjonsvogner, skinnetraktorer, gravemaskiner, hjullastere, kompressorer og biler.

● Arbeidsledere på alle nivåer skal til enhver tid kunne gi oversikt over materiell og utstyr som er tilgjengelig innen sin enhet.

Kontaktpersoner i NSB Bane skal framgå i togledelsens varslingslister og i beredskapsplaner.

#### **5.5 Utstyr på verkstedene og i drifts- og vedlikeholds- enheter for rullende materiell**

Verkstedene og drifts- og vedlikeholdsenhetene har redskapsvogn (vogner) og eventuelt redskapsbil med redningsmateriell.

#### **5.6 Andre ressurser**

● Oversikt over tilgjengelige ressurser som kan komme til anvendelse fra andre enheter og ressursenes lokalisering, stilles til disposisjon for leder av toglederområde slik at det kan registreres i lederens beredskapsplan. Det må videre opplyses hvem som er enhetens kontaktmann. Det er enhetens eget ansvar å planlegge dekning av behov for personale og transport for framføring av materiellet til skadestedet.

Hvis en risiko/konsekvensanalyse av ansvarsområdet avdekker behov for spesielt materiell/utstyr, bør leder av toglederområdet ta initiativ til å skaffe det tilveie, lokalisere det på egnet sted og avklare hvorledes materiellet kan transporteres til brukerstedet.

Revidert 28.12.95

## **6. OPPLYSNINGER TIL PRESSE OG KRINGKASTING**

Ved driftsuhell/driftsulykke skal opplysninger til presse og kringkasting om jernbanens anliggender bare gis av informasjonsavdelingen eller av spesielt bemyndiget personale.

Det skal ikke gis opplysninger om årsaksforholdet eller skyldspørsmålet når en sak er under politietterforskning.

Ved større driftsuhell/driftsulykker oppstår det et spesielt behov for koordinering av informasjon. Dette ansvaret er pålagt informasjonsavdelingen. Ved større driftsuhell/driftsulykker gis ingen uttalelser uten etter konferanse med informasjonsdirektøren. Han samrår hvis mulig med leder for materiell og framføring, jernbanesjefen og uhellskommisjonens formann.

Revidert 28.12.95

## **7. RAPPORTERING OG SAKSBEHANDLING**

### **7.1 Rapportering**

Alt tjenestegjørende personale som har vært til stede ved alvorlig driftsuhell/driftsulykke, skal hver for seg utarbeide en skriftlig rapport som sendes til nærmeste overordnede.

Øvrig personale som innehar opplysninger omkring driftsuhellet/driftsulykken bør sende rapport.

Rapporten skal inneholde det vedkommende kan opplyse om det inntraffne, herunder om mulig hendelsesforløp som førte til at driftsuhellet/driftsulykken inntraff.

Ledere for fagavdelinger som har vært tilkalt, skal hver innen sitt fagområde innrapportere skadens omfang, antatt eller fastsatt årsak og hva som er gjort av tiltak.

Arbeidsleder for redskapstog eller redningsavdeling skriver rapport om skader på rullende materiell, og hva som ble foretatt på stedet for påsporing og rydding av linjen.

NSB Banes arbeidsledere på skadestedet skriver rapporter om de banetekniske forhold, og hvilke reparasjoner og utbedringer som er foretatt. Oppgaver og diagrammer vedrørende målinger og nivellementer vedlegges rapporten fra arbeidsleder linjen.

### **7.2 Saksbehandling**

Saksbehandlingen i saker vedrørende driftsuhell/-ulykker er tillagt regional trafikksikkerhetsstab. Unntatt fra dette er saker vedrørende de skifteuhell som skal behandles i den enkelte enhet. For disse sakene skal det nyttes eget skjema som bl.a. skal inneholde opplysninger om kostnader. Kopi av skjema sendes regional trafikksikkerhetsstab snarest.

Revidert 28.12.95

Blir personale i tjeneste skadet eller drept, skal vedkommende arbeidsleder sende innberetning om skade i tjenesten (blankett nr. 001.150.30) til nærmeste overordnede.

Alvorlige driftsuhell/driftsulykker skal undersøkes av regional trafikk-sikkerhetsstab uavhengig av om uhellskommisjonen foretar sine undersøkelser.

Hver enhet har ansvar for at rapporter skrevet av personale i egen enhet samles og sendes regional trafikk-sikkerhetsstab der driftsuhellet/driftsulykken har skjedd. Rapportene skal sendes snarest og om mulig innen 24 timer.

Dersom det ansees hensiktsmessig for å få bragt klarhet i årsaksforhold m.v. skal regional trafikk-sikkerhetsstab innhente opplysninger fra berørt personale, uavhengig av organisatorisk tilhørighet. Personalets leder skal alltid være tilstede. Referat fra samtale godkjennes og underskrives av samtaledeltakerene.

Har politiet vært tilkalt eller blitt bedt om å skaffe assistanse i forbindelse med driftsuhell/driftsulykke, skal det sendes kopi av rapporter og annet skriftlig saksmateriale til politimesteren. Regional trafikk-sikkerhetsstab har ansvar for saksbehandling og oversendelse til politimyndighet.

## 8. INNBERETNING TIL KONSERNSTAB

Regional trafikksikkerhetsstab samler rapporter og sender en kortfattet skriftlig innberetning til Konsernstab Trafikksikkerhet i følgende tilfeller:

- når mennesker er skadet eller omkommet
- driftsuhell/driftsulykke som rammer tog eller forårsakes av tog
- sammenstøt mellom skinnegående materiell og veggående motorkjøretøyer
- brann eller tilløp til brann i jernbanens materiell eller anlegg
- eksplosjon og lekkasjer på beholdere med giftige, etsende, ildsfarlig og brennbare gasser/væsker, skader på emballasje for radioaktivt stoff m.v.
- handlinger som forstyrrer eller har til hensikt å forstyrre jernbanedriften
- ved større skifteuhell og større driftsavvik.
- hvor driftsuhell/driftsulykke er meldt til politiet.

Revidert 28.12.95

## 9. NSBs UHELLSKOMMISJON

NSB har en egen Uhellskommisjon som er direkte underlagt Administrerende direktør.

Uhellskommisjonen ledes av Trafikksikkerhetssjefen. Kommisjonen består ellers av personer med teknisk ekspertise innenfor fagområdene bane, rullende materiell og signal. Lederen og de 3 øvrige medlemmene har hver 2 varamenn. Ved utrykning bestemmer lederen om kommisjonen skal styrkes med andre representanter.

Uhellskommisjonen skal avklare hendelsesforløp og årsaksforhold ved:

- driftsuhell/driftsulykker ved jernbanedriften som har ført til skader på personer, materiell eller infrastruktur
- alvorlige uønskede sikkerhetsmessige, tekniske eller driftsmessige hendelser selv om driftsulykke/driftsuhell ikke har inntruffet.

Toglederområdene skal omgående melde slike hendelser telefonisk direkte til Uhellskommisjonens leder eller av hans varamann.

Ved varsling bestemmer lederen om Uhellskommisjonen skal rykke ut.

Når Uhellskommisjonen rykker ut, skal alt relevant materiale og opplysninger stilles til rådighet for kommisjonens arbeide. På hendelsesstedet skal rullende materiell, spor og sikringsanlegg etc., som har vært involvert, ikke flyttes eller endres uten tillatelse fra kommisjonens leder. Unntak er redningsarbeid knyttet til reisende, personale og tredjemann, og sikring ved risiko for ytterligere følgeskader.

Det er utarbeidet egen innstruks for Uhellskommisjonen.

Revidert 28.12.95



## 10. OPPLÆRING OG ØVELSER I FORBINDELSE MED HJELPETJENESTEN

### 10.1 Ansvar

Arbeidsledere på alle nivåer skal påse at underlagt personale blir gitt opplæring og deltar ved øvelser i samsvar med etterfølgende:

- Industrivernoppsetninger:  
Opplæres og øves i samsvar med bestemmelser fastsatt av Industrivernet.
- Brannvern:  
Opplæring i brannvern skal skje i samsvar med bestemmelsene i Trykk 430.
- Førstehjelp:  
Togpersonale, inn- og utvendig stasjonspersonale og NSB Banes personale skal gis 12 timers grunnleggende opplæring i livreddende førstehjelp i forbindelse med grunnutdanningen.

Praktisk utforming av program for førstehjelpsundervisningen utarbeides av Jernbaneskolen i samarbeid med konsernoverlegen.

Leder av toglederområde skal til enhver tid være forvissset om at toglederne er kjent med de funksjoner som de har ansvar for i forbindelse med hjelpetjenesten.

### 10.2 Arlige beredskapsmøter

Det skal kontrolleres en gang pr. år at beredskapsplanen er oppdatert. Videre skal det en gang pr. år i hvert toglederområde gjennomføres et kortvarig (3-4t) beredskapsmøte ledet av leder av toglederområdet.

Revidert 28.12.95

Tema for møtet skal være en nærmere beskrevet, simulert driftsulykke på et angitt sted. Ulykkens art (tunnel, øde strekning, farlig gods etc.) og ulykkesstedet varieres fra år til år.

Deltagere på møtet skal være ledende personale innen toglederområdet fra de enhetene som etter beredskapsplanen vil bli aktivisert ved den simulerte driftsulykken.

Hensikten med møtet skal være å utdype kjennskapet til planene, diskutere og vurdere om de beskrevne tiltak er dekkende og evt. forbedre planene. Det må herunder også legges vekt på tiltak som er nødvendig for å berge materiell, begrense skader og gjenopprette trafikken.

### **10.3 Repetisjonskurs og øvelser**

For togpersonale, inn- og utvendig stasjonspersonale og NSB Banes personale skal repetisjonskurs og øvelser avholdes i forbindelse med sikkerhetskurs/sikkerhetsprøve. (Det må legges vekt på skadestedsledelse i en fase inntil andre tar over).

Kursopplegget må ta hensyn til de ulike behov for kompetanse i de ulike tjenestegrupper, f.eks. varsling, skadestedsledelse, bruk av utstyr, mestring av sykdom eller ulykker, livreddende førstehjelp, tiltak ved høyspenningsulykker, gasslekkasjer, brannskader m.v.

### **10.4 Samøvelser med redningstjenesten**

NSB må være lydhør overfor ønsker fra redningstjenesten om samøvelser med NSB og ved behov selv ta initiativ. Slike øvelser bør arrangeres minst hvert 4. år i det enkelte toglederområde (om mulig oftere i de større toglederområdene). Leder for Materiell og framføring kan i særlige tilfeller pålegge et toglederområde å gjennomføre slike øvelser.

Revidert 28.12.95

Samøvelser med redningstjenesten kan bli relativt store og kompliserte, og krever grundige forberedelser og samarbeide med de organer som skal medvirke. Videre kan det bli stilt omfattende krav/ønsker om materiell og ressurser fra NSB for å skape et realistisk skadebilde. Ved avtale om deltagelse må man sørge for at NSB selv blir tilgodesett, ved at det legges inn slike øvelsesmomenter for eget personale som er nevnt overfor.

● Øvelser er verdifulle for å utdype samarbeidet med redningstjenesten. For å høste mest mulig erfaring bør observatører fra andre toglederområder gis mulighet til å være tilstede.

NSBs øvelsesleder skal evaluere øvelsen. For dette formål må deltagende enheter fra NSB rapportere til øvelsesleder nødvendige informasjonen.

Hensikten med evalueringen skal være å klarlegge og rette opp evt. systematiske feil, mangler og svakheter ved planen, og avdekke og rette opp svakheter og behov ved hjelpetjenesten.

### **10.5 Innkalling til øvelse**

Forutsetninger, ordrer og innkallinger vedrørende øvelser skal innledes med ordet ØVELSE, eventuelt med tilføyelse av et identifiserende kodenavn (f.eks. ØVELSE DOVRE).

### ● **10.6 Kostnader**

De enkelte enheter budsjetterer og bærer selv sine omkostninger ved øvelser og behov (behovet) for utstyr/materiell som anses påkrevet for å forbedre eller opprettholde hjelpetjenestens standard.

## 11. GASSVERN

For å komme trygt ut av farlig område ved lekkasje på beholdere med farlige gasser (klor, svoveldioksyd, ammoniakk, fluorvannstoff m.v.), skal det forefinnes gassmasker:

- \* på alle lokomotiver
- \* på utgangs-, ende og skiftestasjoner på banestrekninger hvor det foregår regelmessig transport av farlige gasser
- \* på skifteaggregater som skifter tankvogner med slike gasser til og fra sidespor
- \* i matestasjoner.

Maskene oppbevares i kasser (à 6 masker) som er merket med "Gassmasker", se Bilag 6.

Sender en stasjon fra seg gassmaskekasser skal dette registreres, og det må sørges for at de blir tilbakesendt.

Personalansvarlig skal sørge for at berørt personale kan bruke maskene.

De enkelte enheter er ansvarlig for kontroll og vedlikehold og skal føre fortegnelse over antall masker, deres plassering og tilstand.

## 12. RADIOAKTIVE STOFFER - STRÅLINGSFARE

Forskrifter for emballering, merking av vogner og kolli, påskrift på fraktbrev m.v. finnes i Trykk 425.

Hvis kolli med radioaktive stoffer er blitt utett eller skadet, skal slike kolli, og vogner med slike kolli, om mulig settes på et avsides sted og avsperreres med en sikkerhetssone med radius minst 15 m.

Revidert 28.12.95

Togleder, politiet, Statens strålevern samt avsender og mottaker skal straks varsles.

Før sakkyndige kommer til stede for å lede arbeidet, eller hvis det ikke foreligger klare retningslinjer for arbeidet, skal ingen oppholde seg i det området som er avsperrret, unntatt for å redde menneskeliv.

Ved brann i kolli med radioaktivt stoff kan røyken bli radioaktiv, og en bør derfor unngå røyken.

### **13. FORHOLDSREGLER VED ULYKKER MED ELEKTRISK STRØM**

Dødsulykke, personskade eller større materiell skade skal meldes til Produkt- og elektrisitetstilsynet.

Plakaten "Ulykker ved elektrisk strøm" - Bilag 5, skal være anbragt i:

- \* venterom og kontorer på alle ekspedisjonssteder
- \* holdeplasser
- \* kontor og lager i større godshus
- \* stillverkshus, koplingshus og ladestasjoner
- \* hvilerom for stasjons-, tog- og linjepersonale
- \* lokomotivers og motorvogners ene førerrom
- \* konduktørvogner
- \* kraft-, mate- og transformatorstasjoner
- \* verksteder, lokstaller o.l.
- \* ledningsavdelingens revisjonsvogner
- \* redskapsvogner evt. redskapsbiler
- \* og forøvrig hvor det måtte finnes påkrevet.

Revidert 28.12.95

## **14. BISTAND TIL PERSONALE SOM HAR VÆRT INVOLVERT I DRIFTSUHELL/DRIFTS- ULYKKER I TJENESTEN**

Personale som skades i tjenesten i drifts- eller arbeidsulykke skal uten opphold, hvis mulig med ledsager fra NSB, bringes til legevakt eller sykehus. NSB skal yte bistand praktisk og økonomisk i forbindelse med behandling, evt. sykehusinnleggelse eller transport hjem. En medarbeider med alvorlig skade skal følges opp av nærmeste foresatte eller annen representant fra NSB.

Personale som har vært involvert i driftsulykker, alvorlige driftsuhell eller på annen måte har vært utsatt for psykiske påkjenninger, skal umiddelbart ytes assistanse av nærmeste foresatte. Han skal organisere avløsning, medmenneskelig støtte, bistand fra helsepersonell og dekning av eventuelle andre behov.

Personale som har vært involvert i en driftsulykke eller et alvorlig driftsuhell skal som hovedregel avløses umiddelbart og ikke utføre ordinær tjeneste de nærmeste 2-3 dager. Denne tiden skal brukes til samtale med leder, rapportskriving, evt. politiavhør, kontakt med helsepersonell, samtale med kolleger og egen familie mv. Regelen kan fravikes der tjenestemannen har vært lite direkte involvert i ulykken eller ved driftsbehov, f.eks., videreføring av tog og vansker med avløsning. Tjenestemannen skal i slike tilfeller ha bistand av kollega og ta tilbørlige hensyn i forhold til sikkerhet.

Personale som har vært involvert i driftsulykke skal ikke lates alene, men ha bistand fra foresatt, kollega, tillitsvalgt eller annen representant fra NSB. Politiet aksepterer som regel at vedkommende har med seg en representant fra NSB, f.eks. en kollega, tillitsvalgt eller foresatt i politiavhør.

Revidert 28.12.95

Personale som har vært utsatt for psykiske påkjenninger i forbindelse med en driftsulykke, har ofte behov for bistand av helsepersonell innen første døgn, enkelte ganger umiddelbart eller innenfor noen timer. Slik bistand må være ønsket av personalet selv.

Bistand kan ytes av bedriftshelsetjeneste som utenfor arbeidstid kan nåes på hjemmetelefon eller via personsøker. Rutiner for varsling og kontakt med bedriftshelsetjenesten lokalt skal finnes hos togleder i alle toglederområder.

Bistand til personale kan også ytes av kommunal legevakt som er organisert i alle kommuner.

Andre behov kan f.eks. være kontakt med verneombud, tillitsvalgt eller kolleger, kontakt med egen familie evt. hjemreise, håndtering av påtrykk fra media og å få informasjon om driftsulykken og dens konsekvenser for berørte.

## 15. REKVIRERING AV LUFTAMBULANSE

For at togpersonalet skal kunne skaffe hjelp hurtigst mulig til personer som rammes av akutt sykdom i tog er det mulig å rekvirere helikopterambulansse via togleder.

Togleder og togfører i vedkommende tog skal avtale på hvilken stasjon den syke/skadde skal hentes. Togleder skal videre orientere personale ved stasjonen (dersom den er betjent) slik at nødvendige tiltak/forberedelser for helikopterlanding kan iverksettes.

Revidert 28.12.95

Opplysninger som togleder må innhente/gi ved rekvirering:

- togførers navn og tognr.
- togleders navn, adresse og telefonnummer
- pasientens navn og fødselsdato (om mulig)
- hvor pasienten skal hentes
- pasientens sykdom//skade, tilstand og spesielle forhold som kan ha betydning for transporten
- hastegrad
- nærmeste landingsplass, landingsplassens beskaffenhet og eventuelle opplysninger om vær og vind som kan være av betydning for flygingen.

Det er viktig at togføreren og toglederen opprettholder telefonisk kontakt mens rekvirering pågår, slik at vakthavende lege ved luftambulansen kan få svar på eventuelle tilleggsspørsmål, samt at togføreren får bekreftelse på om ambulanseoppdraget kan utføres.

### **15.1 Søk etter tog**

Hvis enbemannet tog har stoppet på et sted på linjen der det vil ta lang tid å nå fram med "letemannskap", og lokføreren etter bestemmelsene ikke har meldt seg (innen 20 min.), eller etter avtale ikke melder seg på nytt, skal togleder iverksette tiltak for å lokalisere toget og få klarlagt årsaken til at toget er stoppet. Dersom forholdene tilsier det bør togleder vurdere å rekvirere luftambulanse for søk etter toget.

Årsaken kan i slike tilfeller være akutt sykdom.



## **15.2 Helikopterlandingsplass**

Store åpne plasser er best egnet som landingsplass (fotballbaner, store parkeringsplasser o.l.). Det er viktig at en landingsplass blir ryddet, da løse gjenstander som bygnings- og bølgeblikkplater m.v. kan bli virvlet opp og forårsake ulykker.

● Landingsplass for helikopter fra statens luftambulansetjeneste skal være minst 20 meter i diameter.

Togpersonalet og/eller stasjonspersonalet skal være helikopterføreren behjelpelig under landing.

Vakter bør settes ut for å holde uvedkommende borte fra landingsplassen (minst 30 meter).

La en person stå i sentrum av planlagt landingsplass med ryggen mot vinden og vinke helikopteret inn. Når helikopterføreren er oppmerksom på landingsplassen, må denne person fjerne seg. For markering av landingsplass kan bluss, røykbokser eller annen avtalt markering benyttes.

● Om natten bør landingsplassen belyses ved hjelp av lys fra biler, traktorer eller andre lyskilder. Det er meget viktig at lyskilden rettes mot landingsstedet og mot vinden uten at flyveren blendes.

Inn- og utstigning fra helikopter må kun skje på klarsignal fra helikopterbesetningen. Man skal alltid nærme seg et helikopter forfra.

## **16. RETNINGSLINJER FOR UTARBEIDELSE AV BEREDSKAPSPLANER**

### **16.1 Hjemmel**

Forskrift for Jernbanens trygghetstjeneste av 14.-05.93 gir i § 7 pålegg om - etter egen vurdering - å foreta nødvendig risikovurdering og på det grunnlag eventuelt å utarbeide samordnede planer for forebyggende og skadebøtende tiltak, herunder også vurdere behovet for eventuell posisjonering av materiell og utstyr.

### **16.2 Målsetting**

Planene skal bidra til å sikre rask og effektiv hjelp ved større driftsulykker eller driftsuhell hvor mennesker er kommet til skade. Det forutsettes herunder innsats av såvel egne ressurser som Redningstjenesten, offentlige og private organer.

Planene må omfatte nødvendige konkrete informasjoner, registrere ressurser og beskrive hjelpetiltak og rutiner. Videre må de være så fleksible at nødvendige tiltak kan avpasses etter behovet.

### **16.3 Behov for delplaner**

Om nødvendig utarbeides delplaner som beskriver tiltak ved driftsulykker/uhell som kan medføre særlige behov, eller som refererer seg til konkrete objekter, steder eller strekninger.

Revidert 28.12.95

Behovet for delplaner avgjøres etter en vurdering av eget ansvarsområde for å registrere:

- \* objekter hvor konsekvensene av driftsulykke/-uhell kan bli omfattende og alvorlige,
- \* steder eller strekninger hvor redningsarbeidet etter ulykke/uhell kan innebære særlige vanskeligheter,
- \* eventuelle steder hvor risiko for at ulykke/uhell kan inntreffe er større enn vanlig.

#### ***16.4 Forholdsregler ved sabotasjeaksjoner, bombe trusler og funn av mistenkelige gjenstander***

Det skal foreligge planer med henvisning til særskilt beskrevne tiltak.

#### ***16.5 Samarbeide med Redningstjenesten***

Under arbeidet med planene bør det søkes samarbeide med Redningstjenesten slik at planer kan koordineres. Det er av særlig betydning å få avklart hvilke ressurser og bistand Redningstjenesten forventer og forutsetter eller ønsker fra jernbanen.

## **16.6 Systematikk og hovedpunkter i plan**

Det fastsettes følgende systematikk:

1. Innledning. Organisasjons- og ansvarsforhold
2. Iverksettelse. Varslingsrutiner og rutinemessige tiltak
3. Tiltak ved forskjellige typer driftsuhell
4. Forholdsregler ved sabotasjeaksjoner, bombetrusler og funn av mistenkelige gjenstander
5. Omsorg for passasjerer og gods
6. Trafikkavvikling, kjøreveg og opprydning
7. Informasjoner til media

Vedlegg med detaljer, oversikt over ressurser etc.

Bilag 8 er et mønster med mer detaljert oversikt over momenter som kan vurderes tatt med i planen.

## TOGKOMMUNIKASJON - UTSTYR OG BRUK

Hervis til respektive bestemmelse/trykk.

Revidert 28.12.95



## REDNINGSUTSTYR I KONDUKTØRVOGNER

I konduktørvogn skal det forefinnes:

- 1 stikksag for stålsaging (m/2 stk. reserveblad)
- 1 piggøks
- 1 vedøks
- 1 tømmermannssag
- 1 pigghakke (enkel)
- 1 spade
- 1 stålspekk
- 2 petroleums stormlykter (påfylt)
- 1 10 m langt tau
- 1 presenning ca. 2 x 2 m

I 4-akslede konduktørvogners skap for redningsverktøy skal det dessuten være en pose med 2 enkle eller 1 dobbelt ullteppe og en liten pute for bruk sammen med sykebåren.





## OVERSIKT OVER MELDINGER/INNBERETNINGER OM DRIFTSUHELL/DRIFTSULYKKE

Driftsuhellets/-driftsulykkens art:	Melding fra skadestedet til:	Melding fra togleder til:	Telegrafisk melding til:	Innberetning til:
Driftsulykker	Togleder	Politi, andre etter behov iht. varslingsliste	Konsernstab Trafikksikkerhet	Konsernstab Trafikksikkerhet
Større driftsuhell som medfører f.eks. brann, eksplosjon, uhell med farlig gods. Planovergangsuhell	"	"	"	"
Togavsporing og andre alvorlige driftsavvik av sikkerhetsmessig karakter	"	Se varslingsliste	"	"
Skifteuhell	"	"		

Lege og politi kan varsles direkte fra skadestedet.

Når det gjelder innberetning av saker til Konsernstaben se også art. 8.

Revidert 28.12.95



## SJEKKLISTE FOR TOGLEDER VED MELDING FRA SKADESTED

Ved personskader, eller mistanke om personskader, er det viktigere straks å utløse nødvendige hjelpetiltak, eller eventuelt kontrollere at det er gjort, enn å registrere alle detaljer om driftsulykken.

1. Melderens navn
2. Tog nr.
3. Sted/km
4. Tidspunkt
5. Driftsulykken/driftsuhellets art
6. Om person er skadet/drept
7. Om det er oppstått brann
8. Hva slags materiell som er skadet/sporet av (ved avsporing - antall aksler)
9. Hvordan materiellet står, om det er veltet og innfiltrert
10. Skade på skinnegang og kontaktledning
11. Skade på kabler og sikringsanlegg
12. Hvilke disposisjoner som er/blir iverksatt før hjelp kommer
13. Nærmeste bebyggelse og vei
14. Ved lekkasje på tankvogn eller beholder med giftige, etsende, ildfarlige og brennbare gasser/væsker og andre farlige stoffer:  
Hva slags gass/væske eller stoff, flytende eller gassformig, hva slags beholder, lekkasjens omfang, vindretning og antatt vindstyrke.
15. Hvis vogn med radioaktivt stoff er avsporet eller emballasje for slikt stoff er skadet. Hvilke varselmerker vogn eller kolli er merket med.
16. Instanser som er varslet direkte.
17. Ved uhell som tredjemann har forårsaket, f.eks uhell med biler: Registreringsnummer, bilførers navn, forsikringsselskap.
18. Øvrige opplysninger.

Revidert 28.12.95



## ULYKKER VED ELEKTRISK STRØM

Forholdsregler utferdiget av Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen  
1971.

Jf. plakatoppslag.



# ULYKKER VED ELEKTRISK STRØM

Forholdsregler utferdiget av Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen 1971.

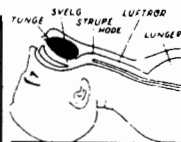
## Frigjør hurtigst mulig den skadede fra berøring med spenningsførende deler.

Gjør anleggsdelen spenningsløs. Dersom dette ikke er mulig, kan De - om De er klar over fremgangsmåten - prøve å frigjøre den skadede. Ved høyspenning må frigjøringen skje ved hjelp av tilstrekkelig isolerende gjenstander. Ved lavspenning kan De gripe fast i den skadedes tørre klær, eller vikle tøtt tøy om Deres egen hånd. Det kreves ofte stor kraft for frigjøring. Pass på at De selv eller den skadede ikke usettes for farlig fall e. l.

## Hvis den skadede ikke puster, gå øyeblikkelig i gang med oppblivningsforsøk.

Så snart den skadede er frigjort fra spenningsførende deler, utføres kunstig åndedrett med munn til munn metoden. Kast ikke bort tid med å løse stramme klesplagg, belter e. l. Heller ikke tilkalling av lege, som bør skje snarest mulig, må forsinke igangsettingen av oppblivningsforsøkene. Enhver forsinkelse kan være skjevnesvanger. Transport til lege eller sykehus må bare skje dersom oppblivningsforsøkene kan fortsette kontinuerlig. Det kan være nødvendig å fortsette oppblivningsforsøkene i lang tid. Selv om den skadede begynner å puste må han passeres nøye, slik at oppblivningsforsøkene om nødvendig straks kan fortsette. Gi ikke den skadede noe å drikke før han har kommet til full bevissthet.

### Munn til munn metoden



Det er en forutsetning for at kunstig åndedrett skal bli vellykket at det er fri luftpassasje til lungene. Dette oppnås ved å bøye hodet så langt bakover som mulig.



Legg den skadede på ryggen. Med en hånd på pannen og en hånd under nakken på den skadede bøyes hodet så langt bakover som mulig. Denne stillingen av hodet må opprettholdes hele tiden under det kunstige åndedrett.



Trekk pusten dypt inn, gap godt opp, press kinnet mot den skadedes nesebor og legg munnen over den skadedes munn. Blås inn gjennom den skadedes munn. Brystkassen vil da heve seg som tegn på at luften kommer ned i lungene.



Ta munnen bort og vend øret mot den skadedes munn. En skal da høre og føle at luften blåses ut fra den skadede samtidig som den utvidede brystkassen igjen faller sammen.



Gjenta innblåsingen 15-20 ganger i minuttet. Hvis luften lekker ut gjennom den skadedes nese under innblåsingen, kan neseborene lukkes med tommel og pekefinger, men hodet må likevel hele tiden presses bakover. Dersom innblåsning ikke lykkes, kan dette skyldes matrester e. l. i munn eller svelg. Vend den skadedes hode og skuldre over på siden og rens ut det som stenger med en finger e. l. Dette gjøres også hvis den skadede kaster opp.

### Transport til sykehus

Dersom pulsen ikke kommer tilbake etterat man har holdt på med oppblivningsforsøkene i noen minutter, bør alt settes inn på å få transportert skadede til sykehus. Kunstig åndedrett og utvendig hjertekompresjon skal hele tiden fortsette under transporten.

Kunstig åndedrett med munn til munn metoden og utvendig hjertekompresjon kan opprettholde livet i lang tid. Det kan ikke angis hvor lenge oppblivningsforsøkene skal fortsette. Dette bør om mulig avgjøres av lege.

Bevisstløse personer som puster, skal alltid ha hodet bøyet bakover og ligge på siden, også under transport, for å hindre at luftveiene tilstettes ved at tungen faller tilbake eller på grunn av matrester, blod e. l.

Stabilit videlene kan oppnås slik: Legg den bevisstløse på siden med det underste benet bøyd i hofte og i kneet, slik at han ikke faller framover. Legg den underste armen bakover slik at han ikke kan rulle over på ryggen. Legg den andre hånden under kinnet på den bevisstløse.

### Oppblivningsforsøk bør innføres grundig, og gjennomføres minst en gang hvert år.

Se også Norsk Folkehjelp: "Håndbok i førstehjelp og yrkeshygiene" og Kirke- og undervisningsdepartementet: "Livredningsboka".

### Utvendig hjertekompresjon



Er man sikker på at det kommer lurt ned i lungene under innblåsingen, og den skadedes tilstand likevel ikke bedres merkbart i løpet av 1-2 minutter etter ulykken, kan årsaken være at også hjertefunksjonen er opphevet. Prøv først om det er mulig å kjenne pulsen på halsen ved å trykke fingrene inn like foran den skrå halsmuskel. Foreligger det bevisstløshet, åndedrettsstans, utvidede pupiller og ikke følbart puls på halsen, skal det foruten kunstig åndedrett også utføres utvendig hjertekompresjon.

Hvis det er to redde tilstedede, skal den ene utføre kunstig åndedrett mens den andre utfører utvendig hjertekompresjon.

Er redderen alene, utføres innblåsingen og den utvendige hjertekompresjon avvekslende. Redderen gir da 15 hjertekompresjoner etterfulgt av 3 innblåsinger.



Den skadede skal ligge på ryggen på et underlag som ikke gir etter (f. eks. på gulvet). Stå på kne ved siden av den skadede. Legg den ene håndroten over nedre halvdel av brystbenet, og plasser den andre hånden oppå denne. Bare håndroten av den underste hånden skal berøre brystkassen for å unngå ribbebrudd. Trykk raskt nedover, så kraftig at man tydelig kan se at brystbenet beveger seg. Deretter slippes trykket, så brystkassen får anledning til å utvide seg helt.



Gjenta kompresjonen 60-80 ganger i minuttet. Hjertekompresjonen skal utføres med strake armer. Hev benene på den skadede for å lette tilbakestrømmingen av blod til hjertet.

### Annen behandling

For bruddskader foretas vanlig førstehjelpbehandling.

Brannsår skal dekkes med tørre sterile bandasjer. Den skadede skal holdes varm med teppe e. l. Han skal ikke drikke før han er kommet til full bevissthet.

Personer som har vært utsatt for strømgjennomgang, skal alltid undersøkes av lege snarest mulig, da de kan ha skjulte skader.

Nærmeste lege/sykehus	Adresse	Telefon

## GASSMASKER

Gassmaskekassene inneholder 3 stk gassmaske nr.1, 2 stk nr. 2 og 1 stk. nr. 3. Gassmaske nr. 1 er størst.

Hver maske med filterpatron ligger i bærevæske. I gassmaskekassene ligger også to par syrefaste gummihandsker.

Gassmaskenummeret er angitt på maskens tinningsparti og utenpå bærevæsken. Måling av gassmaskestørrelse foretas med et gassmaskemål. Bruksanvisning følger gassmaskemålet.

Bedriftslegekontorene skal måle ansiktet og føre gassmaskestørrelse inn i personalets helsebok.

### *Filterpatronen*

Filterpatronen gir beskyttelse i kort tid mot svake konsentrasjoner av giftige industrielle gasser.

Filterpatronen gir også åndedrettsbeskyttelse mot kjente krigsgasser og radioaktivt nedfall.

**DEN BESKYTTER IKKE MOT EKSOS OG KULLOS. DEN GIR HELLER INGEN BESKYTTELSE PÅ STEDER (LUKKEDE ROM/TANKER) HVOR GASSEN HAR FORTRENGT SURSTOFFET.**

Filterpatronen er lukket av plastpropper i gjengestussen og i luftinntaksåpningen. Proppene fjernes når filterpatronen skal brukes.

Filterpatronen må inntil den skal nyttes være lufttett lukket, da aktivkullene ellers vil ta opp luftens fuktighet, og dette vil i det lange løp nedbryte aktiviteten.

En uåpnet filterpatron tåler ca. 20 års lagringstid.

Filterpatroner som har vært brukt under øvelse, kan brukes om igjen under senere øvelse. Filterpatroner tilhørende gassmasker som holdes i beredskap må være uåpnet og ubrukte.

Ved bruk av gassmaske bør man puste dypt og rolig. Et hurtig og overfladisk åndedrett medfører at den luftmengde som er inne i gassmasken ikke fornyes tilstrekkelig.

Har masken vært lagret i lengre tid kan utåndingsventilen klebe seg fast. Press da ventilkammeret av og løsgjør ventilen ved forsiktig å føre en finger inn under og rundt den. Hvis masken har vært utsatt for kulde i noen tid, vil den bli stiv og hard. Den mykes imidlertid raskt opp etter påsettingen. For hurtigst mulig å oppnå god tetting, skal man - etter påsetting og stramming av stroppene - presse masken med begge hender inn mot kinnene i ca. 1/2 minutt. Når masken tas av etter bruk i kaldt vær, vil utåndingsventilen være våt og kan fryse fast. Press da ventilkammeret av og løsgjør den slik som nevnt foran.

Ved bruk må det kontrolleres at masken er tett. Skjegg kan forårsake alvorlige lekkasjer.

Hold innsiden av håndflaten mot filterholderen og pust inn. Er masken riktig tilpasset vil den suges inn mot ansiktet. Denne tetthetsprøve må alltid foretas før filterpatronen skrus inn.



Etter bruk bør gassmasken rengjøres. Filterpatronen skrus da ut, ventilkammeret løsnes og masken vaskes med en bløt klut og lunkent vann (30-40°C) tilsatt syntetisk vaskemiddel. Den skylles deretter i kaldt vann, tørkes med en klut og henges til tork i hodestroppene. Bensin eller løsemidler må ikke brukes. Unngå såpe.

● Filterpatronen tørkes av utvendig med en oppvridd klut. Det må ikke komme vann i filterpatronen.

Gassmaske som skifter eier må desinfiseres. Det nyttes 0,5 % oppløsning av "kloramin - T" i lunkent vann (30-40°C) (ca. 1 teskje "kloramin - T" for hver liter vann). Hvis flere masker skal desinfiseres, anbefales å nytte en bøtte som rommer 10 liter. ("kloramin - T" selges også under navnet "Kloramidol A".)

Filterpatronen fjernes og maskene - så mange som mulig - legges i bøtten. De skal ligge under væskeoverflaten i 5 minutter.

Etter desinfeksjonsbadet skylles maskene i kaldt vann og henges til tork. Bæreveeskene desinfiseres på samme måte. Filterpatronene desinfiseres ikke. Desinfeksjonsvæsken skal kun brukes en gang.



## BRUK AV BÅNDOPPTAKER VED TOGLEDELSEN

### **1. Hensikt**

Hensikten med bruk av båndopptaker ved togledelsen er:

- \* at tiltaket skal ha en forebyggende virkning for at forespørsler, meldinger, besvarelser, ordrer, mv gis på en reglementert måte, slik at misforståelser unngås
- \* kontroll ved driftsuhell/driftsulykker, jf. før pkt 4 og 5.

### **2. Virkeområde**

Enhver samtale til/fra den enkelte togleder blir tatt opp og hver betjeningsplass har sitt eget spor. Samtalene oppbevares på bånd i 24 effektive timer, hvoretter de automatisk slettes.

### **3. Adgang til båndopptaker**

Båndopptageren er plassert i eget låst skap i låst rom, og nøkkel oppbevares av regionservice i aktuell baneregion.

Regionservice er ansvarlig for at det ikke gis adgang til skap (eventuelt rom) hvor båndopptaker er montert, for andre enn de som har adgang i henhold til punkt 6 i denne instruks.

### **4. Kontroll ved driftsuhell/driftsulykker**

Når det er skjedd et driftsuhell eller en driftsulykke, som er av en slik art at de kan bli gjen-stand for etterforskning/granskning, eller skal med-

deles til Konsernstab Trafikksikkerhet i henhold til Trykk 427, Bilag 3, skal båndet tas ut og beslaglegges.

### **5. Øvrige kontroller**

Båndet kan også forlanges tatt ut av personale eller leder som mener at ordre/opplysninger vedrørende sikkerhetstjenesten ikke gis forsvarlig, selv om det ikke har ført til driftsuhell/driftsulykke, men at forholdet er av en slik karakter at det bør vurderes i forbindelse med forebyggende tiltak.

### **6. Avspillinger av bånd i forbindelse med driftsulykke/driftsuhell og forebyggende tiltak**

Avspilling foretas for å kontrollere sikkerhetstjenestens utførelse, jfr pkt 4 og 5. Avspilling foretas også etter større driftsavvik.

Avspilling foretas av en representant fra regionalt trafikksikkerhetskontor i nærvær av to representanter som er utpekt av personalorganisasjonene.

Manglende påbudt repetisjon av ordre (opplysninger) i telefon og feilaktig/uregelmessig bruk av formler, ordrer o.l. tas opp med de berørte - som da gis anledning til nødvendig avlytting av båndet - for å forebygge uhell.

Avspilling av bånd for kontroll av sikkerhetstjenestens utførelse skal foretas minst 6 ganger pr. år. Det skal noteres i egen protokoll når avspillingen har funnet sted, om uregelmessigheter er oppdaget, og i så fall hvilken reaksjon det har ført til.

## **7. Uttak/avspillinger**

Ordre/ønske om uttak av båndet, i henhold til pkt. 4 og 5 gis til togleder.

Ordre/ønske gis videre av togleder til regionservice i aktuell baneregion som er ansvarlig for at båndet blir tatt ut og beslaglagt.

Når båndet er tatt ut etter reglene i pkt. 4 og beslaglagt, skal dette ikke under noen omstendigheter tas i bruk før tillatelse foreligger.

Enhver avspilling skal foretas etter bestemmelsene i denne instruks, og under iakttagelse av avgitt taushetserklæring, samt forvaltningslovens § 13 om taushetsplikt.

Ordren/ønsket om uttak av båndet, etter pkt. 4 og 5, gis muntlig, og bekreftes skriftlig.

## 8. Teknisk kontroll

Personale ved regionservice skal forestå kontroll av utstyret, og kvalitet på opptak.

Minst en gang hver måned skal regionservice i aktuell baneregion sammen med en representant, oppnevnt av personalorganisasjonene fra personalet på stedet, foreta innspillings- og kvalitetskontroll av samtlige kanaler for å forvise seg om at opptakenes kvalitet er tilfredsstillende.

Toglederne gis nødvendig forhåndsunderretning om når kontrollen vil bli foretatt.

Ved omkoplingsarbeid, teknisk feil og ved andre inngrep i båndopptakeren eller utstyr knyttet til denne, skal det snarest mulig etter avsluttet arbeid foretas en innspillingskontroll av samtlige kanaler.

Toglederne skal straks underrettes.

Kontrollordning i form av lys- og lydsignal som viser når båndopptakeren er ute av drift, er satt opp lett synlig og hørbart for toglederne. Feil på utstyret meldes snarest til regionservice.

For båndopptakeren skal det føres kontrollbok. I kontrollboken føres opplysninger som anses å være av betydning, f.eks. aktuell avspilt situasjon, teknisk standard, båndskifte m.v.

Innføring i kontrollboken skal signeres med angivelse av dato og klokkeslett.

## BEREDSKAPSPLAN FOR HJELPETILTAK

Beredskapsplanen bygges opp etter følgende mønster:

1. ORGANISASJONS- OG ANSVARFORHOLD

2. IVERKSETTELSE AV HJELPETILTAK

2.1 Varslingsrutiner

2.2 Rutinemessige tiltak

3. TILTAK VED FORSKJELLIGE TYPER DRIFTSUHELL/  
DRIFTSULYKKER

3.1 Ulykker med farlig gods

3.2 Driftsulykker i tunneler

3.3 Ulykker ved andre objekter

3.4 Driftsulykker på vanskelig tilgjengelige steder/strekninger

3.5 Brann i personførende tog

4. FORHOLDSREGLER VED SABOTASJEAKSJONER, BOMBE-  
TRUSLER FUNN AV MISTENKELIGE GJENSTANDER

5. OMSORG FOR PASSASJERER OG GODS

6. TRAFIKKAVVIKLING

6.1 Kjørevegen

6.2 Opprydning

7. INFORMASJONER TIL MEDIA

Revidert 28.12.95

VEDLEGG 1: Oversikt over organisatoriske og administrative ledd

VEDLEGG 2: Ressursoversikt

Innholdet i de enkelte punktene kan være:

**1 ORGANISASJONS- OG ANSVARSFORHOLD**

Planen gjelder for .....  
(Beskrivelse av ansvarsområdet med skisse - skjematisk sporplan).

Ansvar for å iverksette hjelpetiltak er tillagt leder av toglederområdet.  
Hvis forholdene tilsier det kan ..... (tjenestestilling) utpeke annen person som leder.

Ved behov kan **leder av toglederområde** utpeke **koordinerende** leder for å forestå ledelsen av NSBs personale på skadestedet.

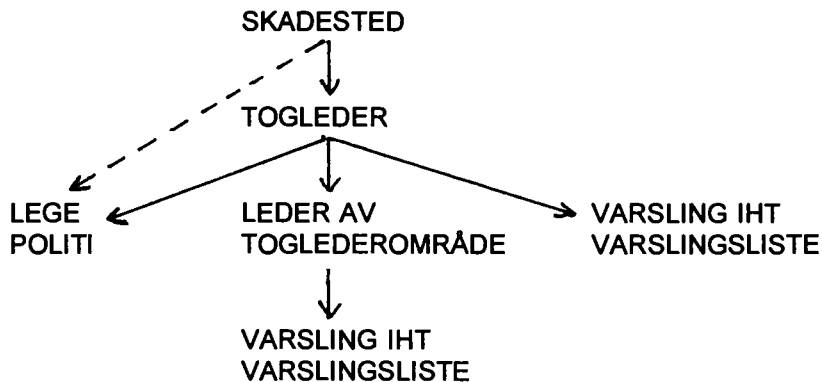
VEDLEGG 1: Oversikt over toglederområder, baneregioner, stasjoner/steder hvor det er utplassert materiell/utstyr, verksteder etc.



## 2 IVERKSETTELSE AV HJELPETILTAK

### 2.1 Varslingsrutiner

Stasjons- eller togpersonale varsler omgående togleder i samsvar med skisse:



Lege og politi kan varsles direkte fra skadestedet. Togleder kontrollerer om slik varsling allerede er foretatt og må eventuelt selv varsle.

Planen må inneholde eventuelle lokale/regionale bestemmelser.

Oversikt over meldinger, innberetninger som skal sendes framgår av Bilag 3.

### 2.2 Rutinemessige tiltak

Følgende tiltak må alltid vurderes og iverksettes ved behov (iverksettes eller kontrolleres iverksatt av togleder/leder):

- varsle Redningstjenesten/brannvesen
- varsle lege
- koble ut kontaktledningsanlegget
- etablere samband til skadestedet

Revidert 28.12.95

- klarlegge omfang
- oppnevne koordinerende leder
- gi bestemmelser om trafikkavvikling og toggang
- beordre utrykning (i samsvar med avtalte prosedyrer) av :
  - \* materiell/utstyr utplassert på spesielle stasjoner/steder
  - \* redskapsvogn
  - \* revisjonsvogn
  - \* vannvogn
- Rekvirere assistanse/ressurser fra andre enheter.

### 2.3 Utrykningsberedskap

Verksteder, drifts og vedlikeholdsenheter for rullende materiell og banedivisjonens stasjoneringsteder som har utrykningsberedskap, skal ha oversikt over det personale som kan tilkalles og hvorledes de varsles.

Leder av toglederområde må avklare prosedyrer for framføring av materiell/utstyr som er utplassert på spesielle stasjoner/steder.

### 3. TILTAK VED FORSKJELLIGE TYPER ULYKKER/HENDELSER (listen er ikke uttømmende)

#### 3.1. Ulykker med farlig gods

##### 3.1.1. Kjemikalier/gasser, eksplosiver og ammunisjon

Diverse momenter ved planlegging:

- oversikt over stoffer som rutinemessig fraktes med NSB
- oversikt over tankkapasiteter og mengder som rutinemessig fraktes med samme tog
- oversikt over beskyttelsesutstyr ved slike transporter
- NSBs restriksjoner ved frakt

- egenskaper ved forskjellige stoffer (tilstandsform, flyktighet, giftighet,
- eksplosjonsfare etc.) med oversikt over skadevirkninger på mennesker og miljø

#### Tiltak

- varsling av folk som er truet
- varsling av politi
- varsling av brannvesen
- varsling av Statens forurensningstilsyn (SFT), lokal avdeling, som også vil kunne gi råd
- tilkalling av eksperter
- begrense/forhindre spredning, herunder oppsamling av spill (miljøverntiltak)
- dekke transportbehov
- bistå ved behov for avsperring/evakuering

### 3.1.2 Radioaktive stoffer

#### Diverse momenter ved planlegging:

- oversikt over stoffer som rutinemessig fraktes og mengder.

#### Tilstandsform (væsker, faste stoffer)

- krav til emballering og merking
- kort om faremomenter, tenkelige spredningsformer, lekkasje, røyk, etc.
- NSBs restriksjoner ved frakt
- restriksjoner ved innsamling av radioaktive fragmenter

#### Tiltak

- varsling av folk som er truet
- varsling av politi
- varsling av brannvesen

- varsling av Statens Strålevern (SIS) de vil også kunne gi råd
- bistå ved behov for avsperring/evakuering

### 3.2 Driftsulykker i tunneler

#### 3.2.1 Diverse momenter ved planlegging:

- \* kart over området, tekniske data, dimensjoner, installasjoner
- \* opplysninger om politi- og lensmannsdistrikt, kommunale katastrofeplaner m.v.
- \* opplysninger om tilgjengelige røykdykkere
- \* beskrivelse av framkomstmuligheter til tunnelmunning
- \* muligheter for landingsplasser for helikopter
- \* muligheter for oppholdsrom for skadde og ikke skadde reisende

#### 3.2.2 Tiltak

Dekke behov for:

- \* belysning, herunder nødbelysning
- \* samband, herunder nødsamband og mulighet for å kommunisere med passasjerer (megafon)
- \* sanitetsmateriell, førstehjelpsutstyr, bårer, ulltepper etc.
- \* redningsutstyr, skjærebrennere, løfteutstyr
- \* brannslukningsutstyr
- \* skinnegående og ikke skinnegående transportmidler, også for transport i tunnel

Nødvendigheten av utplassering av vitalt materiell og utstyr bør vurderes.

### 3.3 Driftsulykker på vanskelig tilgjengelige steder/strekninger

Nødvendigheten av utplassering av vitalt materiell og utstyr bør vurderes. Særlige vanskeligheter under vinterforhold vil være å få dekket behov for varme, lys, underbringelse og transport. Andre momenter ved planleggingen vil framgå av punktene foran.

### 3.4 Brann i tog

Det må foreligge oversikt over tilgjengelige ressurser for brannslukking. Øyeblikkelige forholdsregler ved brann i tog er nærmere beskrevet i Trykk 430 og 408. Andre momenter ved planleggingsarbeidet vil fremgå av punktene foran.

## 4. FORHOLDSREGLER VED SABOTASJEAKSJONER, BOMBE- TRUSLER OG FUNN AV MISTENKELIGE GJENSTANDER

Ved sabotasjeaksjoner eller mistanke om sabotasje må politiet umiddelbart varsles og eventuelle hjelpeaksjoner skje i samråd med politiet.

Tiltak for å berge liv og ta hånd om skadde må likevel straks iverksettes.

Ved bombetrusler og funn av mistenkelige gjenstander må politiet straks varsles. Politiet vil gi råd om iverksettelse av eventuelle tiltak.

Det vises forøvrig til spesielle bestemmelser som nærmere beskriver hvorledes slike saker skal håndteres.

## 5. OMSORG FOR PASSASJERER OG GODS

Det må sørges for nødvendig videre transport av uskadde og lettere skadde personer. Transporten må skje i samråd med Redningstjenesten som av hensyn til oversikten kan forlange registrering av de som transporteres.

Forpleining og eventuell underbringelse må avtales med egnede etablissementer.

Videre organiseres innsamling og tas vare på passasjerenes bagasje.

## 6. TRAFIKKAVVIKLING

### 6.1 Kjørevegen

Banedisjonens representant melder til koordinerende leder, eller hvis koordinerende leder ikke er oppnevnt, til togleder når kjørevegen er farbar med opplysninger om eventuelle restriksjoner.

Materiell og framføring/Jernbanesjefen sørger for nødvendige opplysninger til publikum og passasjerer om forsinkelser og uregelmessigheter.

### 6.2 Opprydding

Teknisk sektor er ansvarlig for opprydding av rullende materiell og borttransport av skadd materiell.

Opprydningsarbeidet må klareres med SKL, uhellskommisjonen, togledelsen og regionalt sikkerhetskontor.

## 7. INFORMASJONER TIL MEDIA

Informasjonsavdelingen oppretter om nødvendig informasjonssenter eller utpeker tjenestemann til å formidle informasjon til media. Opplysninger om redningsarbeidets gang, herunder opplysninger om forulykkede og skadde henvises til Redningstjenestens ledelse.

### VEDLEGG 1. OVERSIKT OVER ORGANISATORISKE OG ADMINISTRATIVE LEDD

Oversikten må inneholde navn (funksjon) på ledere og stedfortredere med tjenestesteder og nødvendige adresser og telefonnummer.

Eksempelvis:

- \* toglederområder
- \* baneregioner og soner
- \* områdesjefer
- \* produktsjefer
- \* transportledere, etc.

### VEDLEGG 2. RESSURSOVERSIKT

(med adresser og telefonnummer)  
(Listen er ikke uttømmende)

1. Eksterne ressurser
  - \* hovedredningssentral
  - \* politimestre (Lokale redningssentraler) med oversikt over ansvarsområder.
  - \* lensmenn
  - \* frivillige hjelpeorganisasjoner

Revidert 28.12.95

- \* Sivilforsvarets fredsinnsettsgrupper (FIG)
- \* sykehus, legevakt ambulanser
- \* kommunale brannvesen
- \* luftambulanse
- \* avdelinger fra Forsvaret med utstyr for transporter i veiløst lende (beltevogner, snescotere etc.)
- \* regionale/lokale avdelinger av Statens Forurensningstilsyn
- \* Statens strålevern
- \* lokale sivilforsvar - med instrumenter for måling av rad. stråling - alarmeres gjennom politiet
- \* transportbedrifter/busselskaper
- \* bedrifter som er villig til å assistere med anleggsmaskiner
- \* etableringer egnet for innkvartering og forpleining
- \* evt. andre

## 2. Jernbanens egne ressurser

- \* områdesjefer linje med underlagte strekninger
- \* områdesjefer strømforsyning
- \* el.kraftsentral/matestasjon
- \* områdesjef signal
- \* verksteder og enheter for rullende materiell
- \* lokomotivledelsen
- \* stasjoner/steder hvor det er lagret hjelpeutstyr
- \* NSBs uhellskommisjon
- \* ledere innen de respektive enheter
- \* vernetjenesten/Arbeidstilsynet

## 3. Lokale oversikter

Ved togledelsen og stasjoner skal det foreligge tilsvarende lokal oversikt.