

Forskrift om skifting, signaler og om helsekrav for skiftepersonell, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv.

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn ... med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) §§ 3d, 4 og 6, jf. forskrift 20. desember 2016 nr. 1747 om lisens, sikkerhets sertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen (lisensforskriften) § 3.


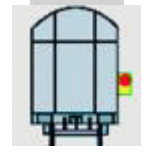
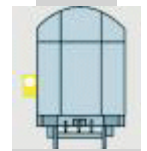
§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
		Kapittel 1. Innledende bestemmelser	Kapittel 1. Innledende bestemmelser
§ 1-1	§ 1-1	<p>§ 1-1. Virkeområde</p> <p>1. Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter på jernbanenettet.</p> <p>2. Forskriftens kapittel 3 gjelder kun for strekning med fjernstyring og strekning uten fjernstyring.</p> <p>3. Forskriften kapittel 5 gjelder operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikkikkerheten med unntak av ombordpersonell og førere.</p>	<p>Til § 1-1. Virkeområde</p> <p><i>Første ledd:</i> Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter på jernbanenettet. Jernbanenettet er her den jernbaneinfrastruktur som forvaltes av Bane NOR på vegne av staten.</p> <p><i>Tredje ledd:</i> TSI OPE regulerer helsekrav for ombordpersonell. Helsekrav for førere reguleres i førerforskriften.</p>
§ 1-4	§ 1-2	<p>§ 1-2. Generelle definisjoner</p> <p>I forskriften her menes med:</p>	<p>Til § 1-2. Generelle definisjoner</p>
§ 1-4 c	§ 1-2 a	a) <i>trafikkstyring:</i>	<p><i>Bokstav f: togvei</i> Den delen av en strekning som er gjort klar for toget i overensstemmelse med romblokkprinsippet, er en togvei uavhengig av om sporet er inne på stasjonen eller på linjen.</p> <p><i>Bokstav g: skiftevei</i> Skifteveien går fra et punkt til et annet i en fastsatt retning.</p>
§ 1-4 e	§ 1-2 b	togledelse og andre funksjoner som koordinerer og bidrar til	
-	§ 1-2 c	å ivareta sikkerheten for kjøring av tog og skifting,	
§ 1-4 g	§ 1-2 d		
§ 1-4 h	§ 1-2 e	b) <i>jernbanevirksomheter:</i>	
§ 1-4 j	§ 1-2 f	virksomhet som driver gods- og/eller persontransport,	
§ 1-4 k	§ 1-2 g	jernbaneinfrastruktur og/eller trafikkstyring,	
§ 1-4 m	§ 1-2 h		
§ 1-4 n	§ 1-2 i	c) <i>ERTMS:</i>	
		standardisert teknisk system for signalering og trafikkstyring	







§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
		<p>d) <i>strekning med fjernstyring</i>: den driftsform der trafikkstyring skjer ved at togleder fjernstyrer sikringsanlegget,</p> <p>e) <i>strekning uten fjernstyring</i>: den driftsform der trafikkstyring skjer ved at togekspeditørene på to stasjoner utveksler togmeldinger,</p> <p>f) <i>togvei</i>: spor som er bestemt for det enkelte togs kjøring på en stasjon og/eller på linjen,</p> <p>g) <i>skiftevei</i>: det eller de spor eller den delen av spor som er bestemt for det enkelte skifts kjøring,</p> <p>h) <i>togradio</i>: et system for radiokommunikasjon med identifikasjon ved tognummer i forbindelse med togframføring,</p> <p>i) <i>signal</i>: de fastsatte lyssignal, skilt, stolper, flagg, tegn og lyder som brukes ved togframføring og ved skifting,</p>	<p><i>Bokstav h: togradio</i> Infrastrukturforvalter har innført GSM-R til bruk for radiokommunikasjon. Dette systemet ivaretar krav til togradio, se jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11 om kommunikasjonssystem. Systemet ivaretar også krav til nødkommunikasjon, se jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-11 annet ledd og kjøretøyforskriftens vedlegg punkt 12.1.</p>
<p>§ 1-5 § 1-5 e § 1-5 f</p>	<p>§ 1-3 § 1-3 a § 1-3 b</p>	<p>§ 1-3. Definisjoner vedrørende signalanlegg I forskriften her menes med: a) <i>automatisk hastighetsovervåkning (ATC)</i>: den del av signalanlegget som overvåker togets hastighet og aktiverer togets bremsers dersom hastigheten overstiges. Automatisk hastighetsovervåkning kan være fullstendig (F-ATC) eller delvis (D-ATC). Delvis hastighetsovervåkning har en funksjonalitet begrenset til kjøring mot hovedsignal</p>	<p>Til § 1-3. Definisjoner vedrørende signalanlegg <i>Bokstav b: veisikringsanlegg</i> Veisikringsanlegg omfatter helbomanlegg, halvbomanlegg og anlegg med kun lys og/eller lyd.</p>

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
		«Stopp», hastighet over første sporveksel i innkjørtogveien, samt eventuelle midlertidige hastighetsnedsettelse innkodet i baliser utlagt for formålet. b) <i>veisikringsanlegg</i> : del av signalanlegget som viser at planovergangen kan passeres mot tog og skift når planovergangen er sperret for veitrafikk,	
§ 1-6	§ 1-4	§ 1-4. Definisjoner vedrørende linjen I forskriften her menes med: a) <i>linjen</i> : banestrekningen mellom to stasjoner.	Til § 1-4. Definisjoner vedrørende linjen <i>Bokstav a: linjen</i> Skillet mellom stasjon og linje er stasjonsgrensen.
§ 1-7 § 1-7 a § 1-7 c § 1-7 f	§ 1-5 § 1-5 a § 1-5 b § 1-5 c	§ 1-5. Definisjoner vedrørende stasjoner I forskriften her menes med: a) <i>stasjon</i> : område på banestrekning avgrenset av en eller flere stasjonsgrenser, der utkjørhovedsignal på strekning med fjernstyring eller der togmelding på strekning uten fjernstyring, viser om neste blokkstrekning er klar for tog. På stasjoner kan det være plattformer for av- og påstigning, b) <i>fjernstyrt stasjon</i> : stasjon på strekning med fjernstyring som styres av togleder, c) <i>grensestasjon</i> : betjent stasjon som grenser til en eller flere fjernstyrte strekninger	Til § 1-5. Definisjoner vedrørende stasjoner <i>Bokstav a: stasjon</i> En stasjon på strekning med fjernstyring styres av en togleder (fjernstyrt stasjon) og en stasjon på strekning uten fjernstyring styres av en togekspeditør (betjent stasjon eller grensestasjon). <i>Bokstav b: fjernstyrt stasjon</i> En fjernstyrt stasjon styres av en togleder som befinner seg på en trafikkstyringssentral, jf. jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-10. <i>Bokstav c: grensestasjon</i> En betjent stasjon betegnes grensestasjon bare i forhold til den eller de tilgrensende fjernstyrte strekningene. Grensestasjonen styres av en togekspeditør.
§ 1-8 § 1-8 d § 1-8 e	§ 1-6 § 1-6 a § 1-6 b	§ 1-6. Definisjoner vedrørende kjøretøy I forskriften her menes med: a) <i>tog</i> :	Til § 1-6. Definisjoner vedrørende kjøretøy <i>Bokstav b: godstog</i>

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
§ 1-8 f	§ 1-6 c	trekkraftkjøretøy, med eller uten vogner, som er gitt et tognummer i en rute og som skal kjøres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed, b) <i>godstog</i> : tog som kjøres for transport av gods, samt nødvendig personell som har tilsyn med godset, c) <i>persontog</i> : tog som kjøres for transport av passasjerer eller for transport av både passasjerer og gods,	Transport av militært gods er også godstog.
Kap 9	Kap 2	Kapittel 2. Signaler	Kapittel 2. Signaler Det er krav til infrastrukturforvalter at signaler skal plasseres slik at signalbildene er synlig for fører, jf. jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-7 og TSI OPE 4.2.2.8. Hensikten er å minske risikoen for at fører overser et signal fordi det er plassert et sted det ikke er forventet eller et sted det ikke er godt synlig.
§ 9-1	§ 2-1	§ 2-1. Bruk av signaler Ved kjøring av tog og skifting skal det i tillegg til de signaler som er fastsatt her brukes signaler som er fastsatt av infrastrukturforvalter. Jernbaneforetak fastsetter signaler som benyttes internt i jernbaneforetaket.	
§ 9-2	§ 2-2	§ 2-2. Signalfargenes grunnbetydning Signalfargenes grunnbetydning er følgende: a) rødt betyr stopp, b) fiolett betyr at tilhørende planovergangssignal viser stopp foran planovergangen, c) gult betyr varsom, d) grønt betyr kjøretillatelse og e) hvitt betyr klar linje.	Til § 2-2. Signalfargenes grunnbetydning Når det gjelder bestemmelser om manglende og utydelig signaler mv. er dette ivaretatt i TSI OPE.

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
§ 9-3 § 9-83	§ 2-3 § 2-3 annet ledd	<p>§ 2-3. Nødsignaler</p> <p>1. Enhver bevegelse med signal hurtig fram og tilbake på tvers av sporet er et nødsignal og betyr stopp.</p> <p>2. Signal om alarm og fare kan gis med en rekke korte støt i togfløyte.</p>	<p>Til § 2-3. Nødsignaler</p> <p>Videreføring av prinsippene i dagens bestemmelser.</p>
§ 9-28	§ 2-4	<p>§ 2-4. Planoverganger</p> <p>Tog og skift skal stoppe foran planovergangen dersom signal for planovergang ikke viser at planovergangen kan passeres.</p>	<p>Til 2-4. Planoverganger</p> <p>Videreføring av prinsippet i dagens bestemmelser om at tog skal stoppe foran planovergang dersom det ikke tydelig er klart for passering.</p>
§ 9-58	§ 2-5	<p>§ 2-5. Stedsinformasjon</p> <p>Informasjon skal være tilgjengelig slik at fører vet togets posisjon på banestrekningen.</p>	<p>Til § 2-5. Stedsinformasjon</p> <p>Fører skal kunne oppgi togets posisjon til trafikkstyrer og må derfor ha korrekt informasjon om dette.</p>
§ 9-78	§ 2-6	<p>§ 2-6. Baklys og sluttsignal</p> <p>1. Bestemmelsen gjelder godstog som kun kjører innenlands.</p> <p>2. Toget skal vise signal 91 «Baklys», signal 95A «Sluttsignal» eller signal 95B «Sluttsignalskilt» bakerst.</p> <p>3. Har toget hjelpelokomotiv, skal signal 95A «Sluttsignal» eller signal 95B «Sluttsignalskilt» i tillegg vises på siste vogn.</p> <p>3.</p>	<p>Til § 2-6. Baklys og sluttsignal</p> <p><i>Fastsatt på bakgrunn av bestemmelsen i TSI OPE 2015/995 punkt 4.2.2.1.3.3.</i></p>

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast			Kommentar
		Signal	Signalnummer og signalnavn	Signalbetydning	
		To røde eller ett rødt lys. Eksempel: 	Signal 91 «Baklys»	Signalet angir togets ende.	
		Et rødt lys bakover. Eksempel sett bakfra: 	Signal 95A «Sluttsignal»	Signalet angir togets ende.	
		Et hvitt lys forover. Eksempel sett forfra: 	Signal 95A «Sluttsignal»	Signalet angir togets ende.	
		Rektangulært lysreflekterende skilt med gult og rødt felt.	Signal 95B «Sluttsignalskilt»	Signalet angir togets ende.	

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar						
		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="483 201 714 384"> Eksempel:  </td> <td data-bbox="714 201 952 384"></td> <td data-bbox="952 201 1205 384"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="483 384 714 679"> Rektangulært lysreflekterende skilt med hvite og røde felter. Eksempel:  </td> <td data-bbox="714 384 952 679"> Signal 95C «Sluttsignalskilt» </td> <td data-bbox="952 384 1205 679"> Signalet angir togets ende. </td> </tr> </table>	Eksempel: 			Rektangulært lysreflekterende skilt med hvite og røde felter. Eksempel: 	Signal 95C «Sluttsignalskilt»	Signalet angir togets ende.	
Eksempel: 									
Rektangulært lysreflekterende skilt med hvite og røde felter. Eksempel: 	Signal 95C «Sluttsignalskilt»	Signalet angir togets ende.							
Kap 9	Kap 3	Kapittel 3. Signaler på strekning med fjernstyring og strekning uten fjernstyring	Kapittel 3. Signaler på strekning med fjernstyring og strekning uten fjernstyring						
§ 9-5	§ 3-1	<p>§ 3-1. Signaler som ikke er i bruk</p> <p>1. Lyssignaler som ikke er i bruk, skal være slukket, tildekket eller vendt bort fra sporet. Dette gjelder likevel ikke ved prøving av signaler.</p> <p>2. Hovedsignal og forsignal som ikke er i bruk, skal i tillegg merkes at de er ugyldige. Dette gjelder likevel ikke hovedsignal ved ubetjent stasjon eller ved blokkpost som er tatt ut av bruk.</p>	<p>Til § 3-1. Signaler som ikke er i bruk</p> <p><i>Første ledd:</i> Dersom et signal settes ut av bruk, er dette en endring - midlertidig eller permanent - til jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturforvalter forutsettes å underrette jernbaneforetakene om slike endringer.</p> <p><i>Annet ledd:</i> Bestemmelsen skal redusere sannsynligheten for misforståelser angående hvorvidt et hovedsignal eller forsignal er satt ut av bruk, eller hvorvidt det ikke viser signal mv.</p>						

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
			På hovedsignal som ikke er i bruk ved ubetjent stasjon eller ved blokkpost som er tatt ut av bruk kan det være hensiktsmessig å unnlate ugyldighetsmerke. Bestemmelsen viderefører denne muligheten.
§ 9-7 § 9-7 § 9-10 - § 9-13 § 9-14 § 9-15 og § 9-21 § 9-10 – § 9-14 § 9-9	§ 3-2 § 3-2 første ledd § 3-2 Annet ledd § 3-2 Tredje ledd § 3-2 fjerde ledd § 3-2 femte ledd § 3-2 sjette ledd	<p>§ 3-2. Hovedsignaler og forsignaler</p> <p>1. Innkjørhovedsignal, utkjørhovedsignal, indre hovedsignal og blokksignal er hovedsignaler.</p> <p>2. Hovedsignaler brukes på stasjoner med sikringsanlegg, blokksignaler brukes på blokkpost.</p> <p>3. Forsignal for hovedsignal brukes for å gi informasjon om hva tilhørende hovedsignal viser.</p> <p>4. Repetersignal, eventuelt togsporsignal, skal brukes dersom hovedsignal for kjøring ut fra en stasjon ikke kan ses fra tog som har stoppet ved plattform, eller det kan være tvil om hvilket spor hovedsignalet gjelder for.</p> <p>5. Hovedsignaler skal merkes slik at de kan skilles fra hverandre.</p> <p>6. Når toget passerer et hovedsignal skal signalet automatisk omstilles til stopp.</p>	<p>Til § 3-2. Hovedsignaler og forsignaler</p> <p>Første ledd: Beskriver typer hovedsignaler som er i bruk på infrastrukturen.</p>
§ 9-10 – § 9-14, § 5-5, § 6-8 § 9-40	§ 3-3	<p>§ 3-3. Kjøretillatelse</p> <p>1. På strekning med fjernstyring gis kjøretillatelse i hovedsignaler.</p> <p>2. På strekning med fjernstyring gjelder kjøretillatelsen til neste hovedsignal, dersom ikke annet er bestemt av infrastrukturforvalter.</p> <p>3. Har persontog stoppet for av- eller påstigning eller har persontog stoppet ved plattform og dørene har vært frigitt på en fjernstyrt stasjon eller en grensestasjon, skal en person i tillegg til fører verifisere at kjøretillatelse er gitt.</p>	<p>Til § 3-3. Kjøretillatelse</p> <p>Videreføring av prinsippene i dagens avgangsprosedyre på strekning med fjernstyring.</p> <p>Kravet er satt kun for stoppende persontog fordi fører ved passasjerutveksling har oppmerksomhet også rettet bakover. Persontog med passasjerutveksling tilpasser stopp til passasjerestrømmen og stopper ofte langt fra signal, for eksempel midt på plattform, alt etter hvor langt toget er.</p>

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
		4. Statens jernbanetilsyn kan gi unntak fra tredje ledd dersom jernbaneforetaket kan godtgjøre at tilsvarende sikkerhetsnivå ivaretas på annen måte	Bestemmelsen ivaretar de tilfellene jernbaneforetaket ønsker å ivareta barrieren ved at en person i tillegg til fører verifiserer at kjørsignal er gitt på en annen måte. Det er en forutsetning for et unntak at tilsvarende sikkerhetsnivå opprettholdes.
§ 9-42	§ 3-4	§ 3-4. Hastighetssignaler Ved betydelig hastighetsnedsettelse på strekning med DATC og på strekning uten ATC skal det skiltes slik at hastighet gradvis reduseres.	Til § 3-4. Hastighetssignaler Bestemmelsen skal redusere faren for avsporing i tilfelle et hastighetssignal overses på strekning med DATC og på strekning uten ATC.
§ 9-45	§ 3-5	§ 3-5. Midlertidig hastighetssignal 1. Dersom hastigheten skal settes ned midlertidig, skal det plasseres signaler for midlertidig nedsatt hastighet. På strekning med automatisk hastighetsovervåking skal det i tillegg plasseres ut baliser. 2. Midlertidig nedsatt hastighet skal varsles i henhold til rutiner for endring av infrastruktur.	Til § 3-5. Midlertidig hastighetssignal Videreføring av dagens bestemmelser.
§ 9-52	§ 3-6	§ 3-6. Signaler for fall eller stigning 1. Signaler for fall eller stigning skal brukes der fall eller stigning har betydning for kjøringen.	
Kap. 3	Kap. 4	Kapittel 4. Skifting	Kapittel 4. Skifting
§ 3-1 Første, tredje og fjerde ledd	§ 4-1	§ 4-1. Skifting 1. Skifting utføres for å sette sammen kjøretøy, for å flytte kjøretøy inne på et spor, for å flytte kjøretøy fra et spor til et annet spor eller for å sette fra seg kjøretøy.	Til § 4-1. Skifting Bestemmelsen innebærer at det overlates til infrastrukturforvalter å gi bestemmelser om hvor det er tillatt å utføre skifting.

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
		<p>2. Infrastrukturforvalter skal gi nærmere bestemmelser om skifting, herunder bruks- og betjeningsbeskrivelser, beskrivelser av tekniske barrierer mellom tog og skift m.m.</p> <p>3. Jernbaneforetaket skal gi nærmere bestemmelser om skifting av kjøretøyene som virksomheten benytter, herunder bruk av skiftebevegelser, ansvar og oppgaver for personell som deltar i skiftingen, kontroll av kjøretøyene og bruk av bremseser.</p>	
§ 3-3 første ledd	§ 4-2	<p>§ 4-2. Tillatelse til skifting Det skal foreligge tillatelse fra trafikkstyrer før skifting kan starte.</p>	
§ 3-4 første ledd	§ 4-3	<p>§ 4-3. Ledelse av skifting Skifting skal ledes av en skifteleder.</p>	
§ 3-5 Første ledd	§ 4-4 Første ledd	<p>§ 4-4. Kommunikasjonssystem</p> <p>1. Ved kommunikasjon mellom togleder og skifteleder skal det brukes togradio. Ved kommunikasjon mellom togekspeditør og skifteleder ved innhenting av tillatelse til skifting eller ved avslutning av skifting skal det brukes togradio dersom det ikke kommuniseres direkte.</p> <p>2. Prinsippene i kommunikasjonsstandarden (TSI OPE vedlegg C) skal benyttes.</p>	<p>Til § 4-4. Kommunikasjonssystem</p> <p>Annet ledd: Det vises til prinsippene kommunikasjonsstandarden fordi den benyttes i øvrig trafikk.</p>
§ 3-7 § 3-8	§ 4-5	<p>§ 4-5. Skifting på stasjon og sidespor Ved skifting på stasjon og sidespor skal det sikres at skiftet ikke kan komme inn i togveien for et tog.</p>	<p>Til § 4-5. Skifting på stasjon Denne bestemmelsen stiller ikke krav til hvordan det skal sikres at skiftet ikke utilsiktet kan komme inn i togveien for et tog. Det er overlatt</p>

§ TFF	§ Utkast	Tekst forskriftsutkast	Kommentar
			til infrastrukturforvalter å fastsette de detaljerte bestemmelsene for dette.
§ 3-13	§ 4-6	<p>§ 4-6. Signalgiving og kontroll av skifteveien</p> <p>Ved skifting skal skifteveien holdes under oppsikt og det skal kontrolleres at sporvekslene ligger riktig før skiftet kjører over disse.</p>	
§ 3-14	§ 4-7	<p>§ 4-7. Bruk av bremses</p> <p>1. Et skift skal til enhver tid ha tilstrekkelig bremsekraft til å kunne stoppes i største fall på skifteområdet.</p> <p>2. Skift som kan komme i bevegelse i fall ut på linjen, skal ha betjent håndbrems eller virksom trykkluftbrems på ytterste vogn eller betjent trekraftkjøretøy mot fallet.</p>	
§ 3-16 og § 3-17	§ 4-8	<p>§ 4-8. Igjensetting og hensetting av skift</p> <p>1. Infrastrukturforvalter skal fastsette hvor det er tillatt å sette igjen skift (igjensetting) eller sette bort skift (hensetting), og hvordan det skal sikres slik at det ikke kommer i bevegelse.</p> <p>2. Jernbaneforetaket skal sikre skiftet slik at det ikke kommer i bevegelse før trekraftkjøretøyet kobles fra. Jernbaneforetaket har et selvstendig ansvar for å vurdere om de reglene infrastrukturforvalter har fastsatt er tilstrekkelig for sikring av sitt skift.</p>	<p>Til § 4-8. Igjensetting og hensetting av skift</p> <p>Det gjøres spesielt oppmerksom på at det på elektrifisert spor også kan være regelverk fra andre myndigheter som kommer til anvendelse, for eksempel fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.</p>

Høring 2017	Ny høring	Utkast til helsekrav sendt på høring 2017	Kommentarer
§ 2-1	§ 5-1	<p>§ 5-1. Arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten</p> <p>1. Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten jf. § 1-1 nr. 3. Slikt personell må ha gjennomført helseundersøkelse og oppfylle kravene til helse i dette kapitlet.</p> <p>2. Personell som nevnt i første ledd skal informere jernbanevirksomheten om sin egen helsetilstand dersom vedkommende er kjent med eller mistenker at helsetilstanden er endret slik at kravene ikke lenger er oppfylt.</p> <p>3. Dersom det er tvil om arbeidsoppgavene fortsatt kan utføres uten fare for trafiksikkerheten vises det til § 2-6.</p>	
§ 2-2	§ 5-2	<p>§ 5-2. Helseundersøkelse</p> <p>Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 1-1 nr. 2 skal gjennomgå en helseundersøkelse. Helseundersøkelsen skal utføres av en lege.</p>	
§ 2-3	§ 5-3	<p>§ 5-3. Første gangs helseundersøkelse</p> <p>1. Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 1-1 nr. 2 skal gjennomgå en helseundersøkelse som minst skal omfatte:</p> <p>a) en generell undersøkelse,</p> <p>b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel, fargesans),</p>	

Høring 2017	Ny høring	Utkast til helsekrav sendt på høring 2017	Kommentarer
		<p>c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.</p> <p>2. Det skal også gjennomføres en psykologisk undersøkelse som skal omfatte:</p> <p>a) kognitive egenskaper,</p> <p>b) psykomotoriske egenskaper,</p> <p>c) atferdsmessige og personlige egenskaper.</p>	
§ 2-4	§ 5-4	<p>§ 5-4. Periodiske undersøkelser</p> <p>1. Det skal gjennomføres minst en helseundersøkelse:</p> <p>a) hvert femte år for personale opp til 40 år,</p> <p>b) hvert tredje år for personale mellom 41 og 62 år,</p> <p>c) hvert år for personale over 62 år.</p> <p>2. Legen skal gjennomføre hyppigere helseundersøkelser dersom helsetilstanden til den ansatte krever det.</p>	
§ 2-5	§ 5-5	<p>§ 5-5. Minstekrav til den periodiske helseundersøkelsen</p> <p>Periodisk helseundersøkelse skal minst inneholde:</p> <p>a) en generell undersøkelse,</p> <p>b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel og fargesans),</p> <p>c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.</p>	

Høring 2017	Ny høring	Utkast til helsekrav sendt på høring 2017	Kommentarer
§ 2-6	§ 5-6	<p>§ 5-6. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger</p> <p>1. I tillegg til den regelmessige helseundersøkelsen skal det gjennomføres en særskilt supplerende helseundersøkelse og/eller psykologisk vurdering dersom det foreligger grunn til å tvile på den ansattes fysiske eller psykiske skikkethet, eller dersom det foreligger rimelig grunn til å mistenke misbruk av legemidler, bruk av narkotiske stoffer eller alkohol over de tillatte grensene. Det vil særlig være tilfelle etter en hendelse eller en ulykke.</p> <p>2. Jernbanevirksomheten skal ha systemer for å sikre at slike supplerende undersøkelser og vurderinger blir gjennomført.</p>	
§ 2-7	§ 5-7	<p>§ 5-7. Allmenne krav</p> <p>1. Det skal foreligge fysisk og psykisk skikkethet til å utføre arbeidsoppgavene på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafikksikkerheten.</p> <p>2. Det skal ikke foreligge sykdom, helseplager eller andre forhold som kan føre til:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) plutselig bevisstløshet, b) nedsatt oppmerksomhet eller konsentrasjon, c) plutselig arbeidsudyktighet, d) nedsatt balanse- eller koordineringsevne, e) betydelig begrenset bevegelsesevne. 	
§ 2-8	§ 5-8	§ 5-8. Synskrav	

Høring 2017	Ny høring	Utkast til helsekrav sendt på høring 2017	Kommentarer
		<p>1. Synsfunksjonen skal være så god at trafiksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.</p> <p>2. Følgende krav gjelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) synsstyrke på avstand med eller uten korreksjon: 0,8 (høyre øye + venstre øye - målt hver for seg), minst 0,3 for det svakeste øyet, b) største tillatte korreksjon: langsynthet +5/nærsynthet -8, c) syn på kort og mellomlang avstand: tilstrekkelig med eller uten korreksjon, d) kontaktlinser er tillatt, e) normalt fargesyn: påvist gjennom bruk av en godkjent prøve, som f.eks. Ishihara, supplert ved en annen godkjent prøve dersom det er nødvendig, f) synsfelt: normalt (ikke noe avvik som påvirker den oppgaven som skal utføres), g) syn på begge øyne: effektivt, h) binokulært syn: effektivt, i) kontrastfølsomhet: god, j) ingen progressiv øyesykdom, k) øyeimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt dersom de kontrolleres årlig eller med en hyppighet som legen fastsetter. <p>3. Legen kan i særlige tilfeller tillate verdier som ligger utenfor ovennevnte krav etter å ha innhentet uttalelse fra en øyelege.</p>	
§ 2-9	§ 5-9	<p>§ 5-9. Hørselskrav</p> <p>1. Hørselsfunksjonen skal være så god at trafiksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.</p>	

Høring 2017	Ny høring	Utkast til helsekrav sendt på høring 2017	Kommentarer
		<p>2. Tilfredsstillende hørsel som bekreftes av et toneaudiogram, det vil si tilstrekkelig god hørsel til å kunne føre en telefonsamtale og høre varsellyder og radiomeldinger.</p> <p>3. Bruk av høreapparat er tillatt.</p>	
§ 2-10	§ 5-10	<p>§ 5-10. Rusmidler mv.</p> <p>1. Det skal ikke foreligge misbruk av legemidler, bruk av narkotika eller avhengighet av eller misbruk av alkohol.</p> <p>2. Legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, konsentrasjonsevne eller vurderingsevne kan bare benyttes etter særskilt vurdering og anvisning av lege.</p>	
§ 2-11	§ 5-11	<p>§ 5-11. Overgangsordninger</p> <p>1. For personell som omfattes av dette kapitlet og som ved ikrafttredelse oppfyller krav til helse etter forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften), gjelder denne forskriftens krav fra og med neste periodiske helseundersøkelse, men senest fra 1. januar 2022.</p> <p>2. Unntak fra krav til helse gitt i medhold av forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften) før ikrafttredelse av denne</p>	

Høring 2017	Ny høring	Utkast til helsekrav sendt på høring 2017	Kommentarer
		forskriften, gjelder til de utløper, men ikke utover 1. januar 2022.	
Kap 4	Kap 6	Kapittel 6. Avsluttende bestemmelser	Kapittel 6. Avsluttende bestemmelser
§ 4-1	§ 6-1	<p>§ 6-1. Unntak Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige forhold tilsier det.</p>	<p>Til § 6-1. Unntak I henhold til bestemmelsen kan det gis unntak fra bestemmelsene i forskriften "i det enkelte tilfellet" dersom "særlige forhold tilsier det".</p> <p>Det er viktig å huske at ingen har krav på unntak fra krav i forskriften, og det må foretas en konkret avveining av ulike hensyn i henhold til forskriftens krav og andre forhold.</p> <p>I forbindelse med en søknad om unntak fra forskriften, er det søker som må vise at det foreligger særlige forhold. I den forbindelse må det vises at de hensyn som dannet grunnlaget for hovedregelen det søkes unntak fra ikke gjør seg gjeldende i normal grad i det tilfellet det søkes om unntak fra, herunder at mothensynene gjør seg vesentlig sterkere gjeldende enn normalt. Det er dette som kan gjøre det forsvarlig å fravike hovedregelen. Det vil også kunne være relevant å legge vekt på at det farepotensialet som normalt gjør seg gjeldende, ikke er til stede i samme grad i det tilfellet som det søkes om unntak fra.</p> <p>I vurderingen av en søknad om unntak vil det også være et tungtveiende argument at sikkerheten blir opprettholdt gjennom kompensierende tiltak. Det vil likevel være slik at det i særlige tilfeller vil kunne aksepteres at sikkerhetsnivået senkes noe i forhold til forskriftens minimumsnivå dersom det er andre momenter til stede som må anses mer tungtveiende i det enkelte tilfellet. Eksempler på slike momenter er hensiktsmessig trafikkavvikling og miljø.</p>

Høring 2017	Ny høring	Utkast til helsekrav sendt på høring 2017	Kommentarer
§ 4-2	§ 6-2	<p>§ 6-2. Ikrafttredelse</p> <p>1. Forskriften trer i kraft 16. juni 2019.</p> <p>2. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften) og forskrift 12. januar 2012 nr. 63 om togframføring på ERTMS-strekninger (ERTMS-togframføringsforskriften).</p>	