

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret



FORSKRIFTER

for planoverganger og for vakthold ved planoverganger samt
betjening av grunder, vegbomanlegg og vegsignalanlegg

[1. utg.]



GRØNDAHL & SØNS BOKTRYKKERI
OSLO

62/693

625.162.200

656.01.1.01

119

Innhold

Trykk nr.

Forskrifter for planoverganger.....	426.1
Forskrifter for vakthold ved planoverganger samt betjening av grunder, veg- bomanlegg og vegsignalanlegg	426.2

426.1

Trykk nr. 426.1

Trykt i februar 1958

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret



Forskrifter for planoverganger

Ved disse forskrifter oppheves:

Røde bok side 16 «Private planoverganger» og «Planoverganger»,
Hst. sirk. 399 og S-sirk. 302, 458 og 465.

GRØNDAHL & SØNS BOKTRYKKERI
OSLO

Liste over rettelsesblad

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Nr.	Innført		Merknad	Nr.	Innført		Merknad
	den	av			den	av	
1				19			
2				20			
3				21			
4				22			
5				23			
6				24			
7				25			
8				26			
9				27			
10				28			
11				29			
12				30			
13				31			
14				32			
15				33			
16				34			
17				35			
18				36			

Trykk nr. 426.1 deles ut til:

Stasjonene
 Linjepersonalet
 Håndverkerpersonalet
 Elektropersonalet

Adm.
 Jernbaneanleggene
 Elektrifiseringsanleggene

INNHold

	Artikkel
Direktiver for planoverganger	
Private planoverganger	1—13
Alminnelige regler	1
Sikringstiltak	2
Utvidelse av grindåpning og vegbredde	3
Bilrutetraffic over private planoverganger	4
Offentlig veg over privat planovergang	5
Ganggrind	6
Plikt til å lukke grunder	7
Midlertidig fjerning av grunder	8
Skilte	9
Maling av grunder og bommer	10
Opplysning om rutetider	11
Midlertidig oppsetting av orienterings signaler	12
Private planoverganger med almen ferdsel	13
Offentlige planoverganger	20—25
Varselmerke	20
Orienterings signaler for planovergang (vegkryss)	21
Planovergangsmerke	22
Skilte	23
Sikringsmåte	24
Grunder	24.1
Vegbommer	24.2
Vegsignalanlegg	24.3
Betegnelser	25
Nye anlegg. Forandring av anlegg	35—42
Uttalelse fra vedkommende vegmyndighet om vegsignalanlegg	35
Forslag om vegbomanlegg og vegsignalanlegg	36
Vegbomanlegg, elektrisk eller mekanisk drevet	36.1
Vegbomanlegg, automatisk virkende	36.2
Vegsignalanlegg, automatisk virkende	36.3
Kjørehastighet ved automatisk sikrede planoverganger	37
Varslingsanlegg ved bevoktede planoverganger	41
Signaler mot tog ved planoverganger med automatiske vegsignal- og veg-	
bomanlegg	42
Planoverganger på linjen	42.1
» » stasjoner	42.2
Vedlikehold	50—56
Daglig tilsyn og vedlikehold	51
Vedlikehold av skilte og merke	52
Planovergangsløp på isolerte sporstrekninger	53

Utbedring av utsiktsforholdene	54
Traséforholdene	55
Feil ved automatiske anlegg	56
Saksbehandling	63—64
I Hovedstyret	63
I distriktene	64
Uhell på planoverganger	68
Vedlegg 1: Varselmerker.	
» 2: Orienterings signaler for vegkryss.	
» 3: Vegvesenets skilter.	
» 4: Planovergangssignal og planovergangsmærke.	
» 5: Erklæring om utvidelse av bredde på privat planovergang.	

Direktiver for planoverganger

Foruten de bestemmelser og retningslinjer som er angitt i dette trykk, gjelder følgende for planoverganger:

Lover og resolusjoner:

Lov av 12. august 1848, § 2, pkt. d.

Jernbaneloven av 7. september 1854, § 11.

Veiloven av 1912, kodifisert ved kgl. res. av 28. mars 1947 (Lovtidende nr. 12/47).

Trafikkreglene § 6, gitt ved Kronprinsregentens res. av 26. april 1957.

I NSB's tjenesteskriver og sirkulærer:

Tjenestereglementets §§ 70, 71, 92.

Signalreglementets §§ 55, 57.

Trykk 370.3, § 14.

Trykk 370.6, § 6.

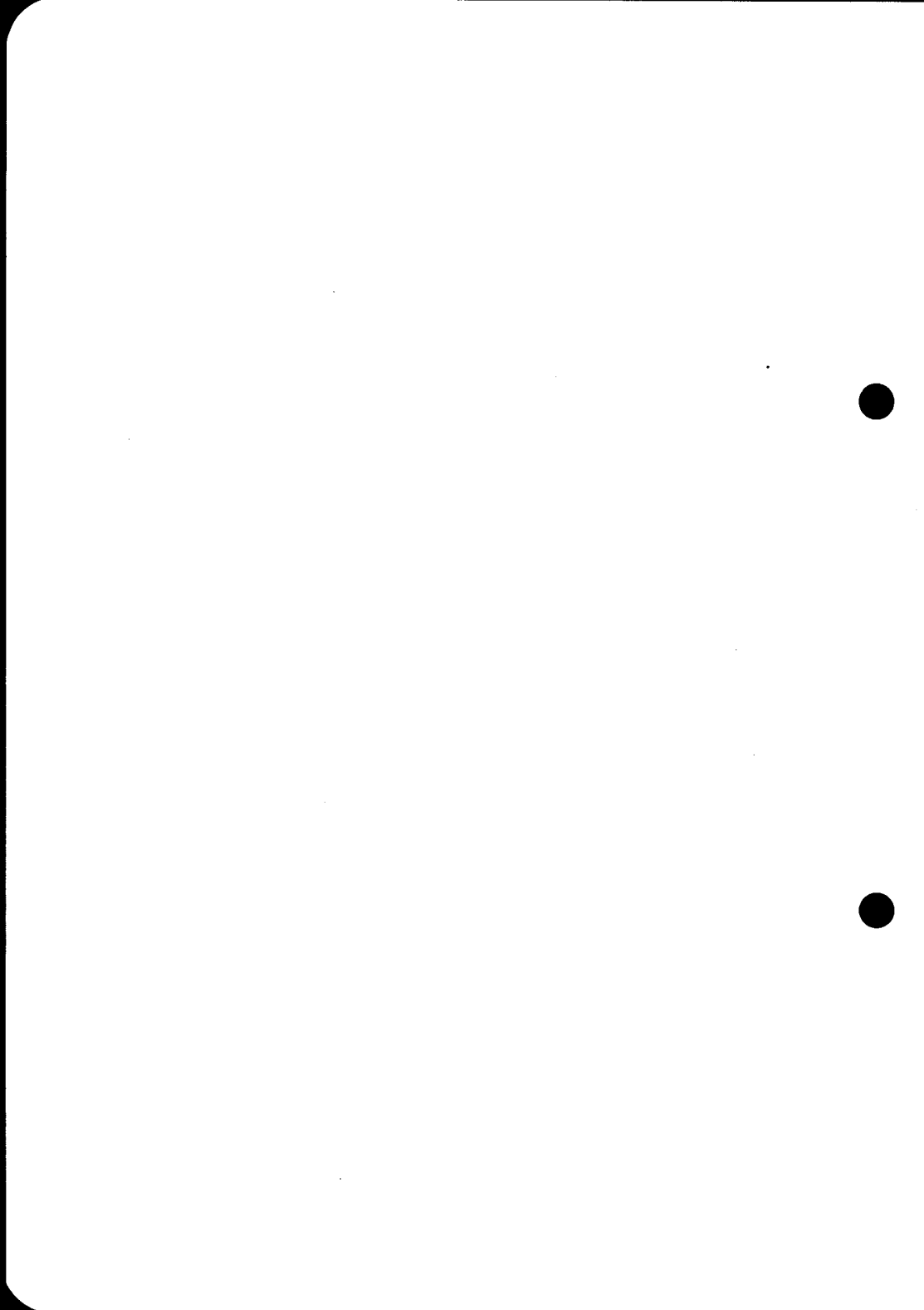
Trykk 373.3, pkt. 4, 5, 6.

Hovedstyrets sirkulære 316, §§ 6, 16.

Sikkerhetssirkulærene 9, 69, 205, 217, 292, 407.

Planoverganger inndeles i private og offentlige planoverganger, d.v.s. planovergang for henholdsvis privat eller offentlig veg eller gate.

I Tr. § 70 pkt. 1 er det bestemt at planovergang for veg eller gate skal ha stengsel som kan holde vegfarende tilbake når tog passerer. Like med stengsel regnes signal som Samferdselsdepartementet har godkjent.



Private planoverganger

1. Alminnelige regler.

Med privat planovergang forstås planovergang som en eller flere eiendomsbesittere er gitt bruksrett til. De forutsetninger hvorunder planovergang ved takst eller overenskomst er tilstått, må ikke fravikes.

Det skal således ikke tilstås private noen rettigheter utover det som takst eller overenskomst fastslår.

Imidlertid vil det ved enkelte private planoverganger kunne skje en utvikling i trafikkens art og størrelse slik at planovergangen får en mer almen ferdsel (se art. 13). Disse planoverganger er fortsatt private og etterfølgende bestemmelser om sikringstiltak og skilter m. m. må iakttas.

2. Sikringstiltak.

Distriktsjefen er ansvarlig for og bemyndiget til å foreta oppsetting av varselmerker (Andreaskors se vedlegg 1) og orienteringssignaler se vedlegg 2, når hensynet til togsikkerheten og trafikken over planovergangen tilsier det.

Jernbanen har vanligvis ingen plikt til å treffe spesielle sikkerhetsforanstaltninger ved private planoverganger. Det er tilstrekkelig at de er utstyrt med advarselsskilter og grunder eller annet tilfredsstillende stengsel (uten bevoktning), og ellers er innrettet på forskriftsmessig måte. Grundene (eller andre stengsler) og deres lukkeinnetning må holdes i forsvarlig stand.

På anmodning fra de bruksberettigede kan det etter distriktsjefens avgjørelse settes opp varselmerker og/eller orienteringssignaler når dette er uten nevneverdig ulempe for jernbanen.

Distriktsjefen avgjør om utgifter i forbindelse med oppsetting av nevnte varselmerker og orienteringssignaler skal bæres av den bruksberettigede selv.

Forespørsler fra bruksberettigede og/eller andre interesserte om tilatelse til etablering av utvidet sikring (veisignalanlegg o. l.) skal forelegges Hovedstyret.

3. *Utvidelse av grindåpninger og vegbredde.*

Anmodning om utvidelse av grindåpninger og vegbredde ved private planoverganger kan imøtekommes av distriktsjefen, når utvidelsen er av vesentlig betydning for den bruksberettigede (for bruk av større landbruksmaskiner o. l.). Arbeidet på jernbanens grunn utføres av jernbanen for den bruksberettigedes regning. Erklæring som vist i vedlegg 5 skal inntas før arbeidet settes i gang.

4. *Bilrutetrafikk over private planoverganger.*

Distriktene må være oppmerksom på om det settes i gang drift av bilruter over private planoverganger. Dette er en utvidelse av bruken av den private planovergang som det ikke er adgang til uten etter forhandling med jernbanen og med dennes billigelse.

5. *Offentlig veg over privat planovergang.*

Det er ikke adgang til å føre en offentlig veg over en privat planovergang uten at forholdet til jernbanen er ordnet på forhånd. (Arbeidsdepartementets brev av 26. september 1928 til fylkesmennene.)

6. *Ganggrind.*

Ved private planoverganger som også nyttes for adkomst til ekspedisjonssted eller holdeplass, bør det foruten grind også være særskilt grind for gående (båsg grind) hvor dette vil være hensiktsmessig.

7. *Plikt til å lukke grinder.*

De bruksberettigede plikter selv å holde grindene lukket, og enhver annen som benytter planovergangen har plikt til å lukke grindene etter seg (Jernbaneloven av 7/9 1854 § 11). Når det ikke foreligger spesiell tillatelse til å holde grindene åpne, må linjepersonalet av hensyn til jernbanens egen sikkerhet — i den utstrekning det er forenlig med de øvrige gjøremål, påse at de bruksberettigedes plikt til å lukke grinder og andre stengsler blir overholdt, jfr. trykk nr. 370.3 § 14 pkt. 1.

Hvis f. eks. dyr kommer inn på jernbanelinjen gjennom en åpenstående grind ved en privat planovergang og blir påkjørt av tog, vil jernbanen etter den foreliggende rettspraksis vanligvis ikke bli erstatningsansvarlig såfremt grindene og deres lukkeinnretning har vært i tilfredsstillende stand og lokomotivpersonalet har handlet så aktsomt som forholdene har tillatt det. Hvis vedkommende bruksberettigede selv har beskadiget eller fjernet grindene, må han selv bære følgene av det, jfr. art 8.

Er en privat planovergang utstyrt på forskriftsmessig måte, er hovedregelen den at det er den som bruker planovergangen og ikke jernbanen som bærer risikoen for at den kryssende trafikk ikke utsettes

for fare. Trafikkreglene bestemmer at jernbanetog har forkjørsrett for annen trafikk (§ 20) og at trafikanter skal vise særlig aktsomhet ved kryssing av planoverganger (§ 24).

Det forutsettes da at det ikke er noe spesielt å bebreide jernbanen eller dens personale i de enkelte tilfelle. Særlig gjøres oppmerksom på at domstolene i erstatningssaker av denne art ofte tillegger signalgiving fra lokomotiv stor betydning. Det er derfor av viktighet at lokomotivpersonalet er nøye med signalgivingen ved de planoverganger for hvilke orienteringssignal er oppsatt.

8. Midlertidig fjerning av grunder.

Når bruksberettiget ønsker å fjerne grindene midlertidig ved privat planovergang som omhandlet i Tr. § 70 pkt. 7, skal vedkommende bruksberettigede gjøres merksam på at dette skjer på egen risiko slik at vedkommende kan bli ansvarlig for følger som måtte oppstå ved at grindene er fjernet.

9. Skilting.

Ved *ubevoktede planoverganger* skal det på hver side av sporet være satt opp skilt for vegfarende om å ta seg i vare for tog (Tr. § 70, pkt. 5.). Skiltet skal ha følgende tekst på begge målfører:

VARSAM — TOG STENG GRINDA

Skiltet settes på låsstolpen eller egen stolpe slik at det er synlig for de vegfarende.

Ved *elektrifiserte baner* skal det ved alle veger (gater) som krysser banen i plan, være satt opp advarsskilt på hver side av linjen og så synlig som mulig (Tr. § 70, pkt. 6).

Skiltet skal ha følgende tekst på begge målfører:

HØGSPENNING LIVSFARE

Hvor forholdene tillater det, settes skiltet ved offentlige veger i minst 3 meters avstand fra nærmeste skinne. Er vegens bredde over 6 meter, settes skilt på begge sider av vegen.

10. Maling av grunder og bommer.

Ved planoverganger som er utstyrt med varselmerker (Andreaskors), skal grunder og vegbommer være malt som angitt under offentlige planoverganger, art. 24.1 og 24.2.

11. Opplysning om rutetider.

På anmodning fra bruksberettigede skal stasjonene gi opplysning om de ordinære togs rutetider. Hvis enkelte godstog kan kjøre inntil 15 min. før den rutemessig bestemte tid, må det også gis opplysning om dette.

12. Midlertidig oppsetting av orienterings signaler.

Etter distriktsjefens avgjørelse kan det midlertidig settes opp orienterings signaler ved planoverganger hvor det til enkelte tider foregår økt ferdsel, f. eks. tømmerkjøring, sandkjøring.

13. Private planoverganger med almen ferdsel.

Ved en del av de private planoverganger kan utviklingen i tidens løp endre planovergangens karakter.

Dette kan skje enten ved at den eiendom planovergangen skal betjene, blir utparsellert slik at det etter hvert blir et stort antall oppsittere som alle bruker planovergangen — eller ved at det på eiendommen settes i gang industrielle bedrifter som medfører betydelig øket trafikk.

Det kan også forekomme at omliggende vegnett bygges ut slik at planovergangen etter hvert kommer til å danne et ledd i en naturlig gjennomgangsveg for en større almenhet som tidligere ikke har benyttet planovergangen.

Så lenge en slik planovergang ikke er gjort offentlig, er den fortsatt i rettslig henseende privat selv om den kanskje faktisk har fått et alment preg. Noen skarp grense mellom disse planoverganger og de øvrige er det vanskelig å trekke.

Etter foreliggende rettspraksis kan jernbanen bli holdt ansvarlig helt eller delvis for ulykke ved planoverganger av ovennevnte art såfremt det ikke er sørget for særlige sikkerhetsforanstaltninger i den utstrekning forholdene tilsier. Hvorvidt jernbanen alene må dekke kostnadene til de særlige sikkerhetsforanstaltninger beror på forholdene i det enkelte tilfelle.

Skyldes trafikkøkingen vesentlig den bruksberettigedes egne disposisjoner, vil det være naturlig at han bærer omkostningene ved sikringen eventuelt sammen med jernbanen. Er vegen som planovergangen betjener, nærmest blitt et ledd i det offentlige vegnett, bør det søkes samarbeide med vedkommende kommune. Det må imidlertid under enhver omstendighet regnes som en fordel om Statsbanene i slike tilfelle

så tidlig som mulig tar initiativet til å få planovergangen sikret — såvel av hensyn til ansvaret for kryssende trafikk som for togenes egen sikkerhet. Det er derfor av største viktighet at vedkommende personale er oppmerksom på slike private planoverganger som måtte være i ferd med å skifte karakter og sørge for at administrasjonen tidligst mulig får kjennskap til forholdet.

14—19. (Reservenr.).

Offentlige planoverganger

Offentlige planoverganger er overganger hvor jernbanen krysses i plan av veg eller gate som står under vegvesenets administrasjon (herunder også fylkes- og bygdeveger).

20. Varselmerker.

Foran alle offentlige planoverganger skal det være satt opp «Andreas-kors» som varselmerke for vegfarende (Tr. § 70, pkt. 4).

Varselmerket settes opp så nær planovergangen som mulig.

Ved planoverganger sikret med vegsignalanlegg bør varselmerket plasseres på samme stolpe som lys- og lydsignalet (se vedlegg 1).

Fareskilt, eventuelt forvarsler for kryss med jernbane i plan (se vedlegg 3) skal av vegmyndighetene være satt opp for alle offentlige planoverganger. Er skiltene ikke satt opp må distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende vegmyndighet om at nevnte skilter blir satt opp.

Vanligvis skal varselmerket settes til høyre for vegen mot planovergangen. I særlige tilfelle (f. eks. ved brede veger, vanskelige siktforhold o. l.) bør det settes opp varselmerke på begge sider av vegen.

Avstanden fra vegkanten til varselmerkets stolpe skal normalt være 1,2 meter.

Når det er tvil om plasseringen, bør oppsettingen skje i samråd med vedkommende vegmyndighet.

Når plasshensyn tilsier det, kan varselmerket utføres med stående kors.

Varselmerkets form og farger er vist i vedlegg 1.

21. Orienterings signaler for planovergang (vegkryss).

Signal 30 b og 30 d settes vanligvis opp ved planoverganger som er utstyrt med varselmerker.

Signal 30 b er orienterings signal for planovergang (vegkryss) og erstatter signal 31 i Tr. og Sr. av 1925.

21—24

Signal 30 d er orienteringssignal for planovergang (vegkryss) hvor det også er holdeplass.

Orienteringssignalet settes opp i en avstand av 250—500 meter fra planovergangen, alt etter de stedlige forhold og kjørehastighet.

Signalenes utførelse er vist i vedlegg 2.

22. *Planovergangsmerke.*

For planoverganger med automatiske vegsignal- og vegbomanlegg utstyrt med planovergangssignal (signal mot tog) skal det settes opp et signalmerke, planovergangsmerke, se vedlegg 4. Planovergangsmerket viser en hvit trekant med sorte kanter på de to sider og med spissen ned. Planovergangssignalet, eventuelt forsignalet for planovergangssignalet skal kunne ses fra planovergangsmerket. Planovergangsmerket settes som regel opp ca. 500 m fra planovergangen og kan settes opp på samme stolpe som orienteringssignalet og under dette.

23. *Skilter.*

For oppsetting av advarselsskilter gjelder reglene i art. 9.

Vegvesenets trekantede fareskilter for kryss med jernbane i plan med eller uten grind (stengsel), besørges oppsatt av vegsjefen (for riksveger) eller av fylkesvegstyret (for fylkes- og bygdeveger).

Skiltene er vist i vedlegg 3.

24. *Sikringsmåter.*

Offentlige planoverganger sikres med grinder, vegbom- eller vegsignalanlegg.

Vegbommer og vegsignaler er vanligvis håndstilte eller automatisk virkende. Grinder kan være betjente eller ubetjente.

Oppsetting av vegbom- og vegsignalanlegg må være godkjent av Hovedstyret.

1. *Grinder.*

Grinder for sperring av offentlige planoverganger skal enten være hvitmalt med den øverste horisontale list delt i like lange røde og hvite felter, hvert felt av ca. 50 cm lengde, eller hvitmalt med en stor rød skive på midten av grinden (tegning SK 1024).

Til de røde felter og signalskiver kan nyttes lysreflekterende stoff. Grinder som er laget av impregnerte materialer, skal utstyres med røde felter evt. rød skive av lysreflekterende stoff.

2. *Vegbommer.*

Vegbommer skal være malt med like lange røde og hvite felter, hvert felt av ca. 50 cm lengde. Bommens ytterste felt skal alltid være hvitt. Bomstativ males grått (evt. aluminiumsfarget) (tegning S. 5499).

De røde felter kan utføres med lysreflekterende stoff.
Vegbomanlegg utføres etter godkjente tegninger for hvert anlegg.

3. Vegsignalanlegg.

Vegsignalanlegg utføres som lys- og lydsignaler eller bare lyssignaler. Lys- og lydsignalers utførelse og oppsetting skjer i samsvar med godkjente tegninger utarbeidet for hvert anlegg.

25. Betegnelser.

For at sikringsmåtene ved planovergangene skal få ensartet betegnelse, skal følgende forkortelser brukes:

Sikring	Betegnelse
Grinder, ubevoktet	Gu
» bevoktet	Gb
» bevoktet som vekselvis stenger veg eller jernbanespor	GX
Skyve- eller vippebom	B
Vegbom, håndstilt, mekanisk drevet	Bm
» håndstilt, elektrisk drevet	Be
» hel- eller halvautomatisk virkende	Ba
Lyssignaler, hel- eller halvautomatiske	La
Lyssignaler, håndstilte	Lh
Dyrerister	Dr

26—34. (Reservenr.).

Nye anlegg. Forandring av anlegg

35. Uttalelse fra vedkommende vegmyndighet om vegsignalanlegg.

Når et distrikt finner å burde foreslå vegsignalanlegg for en offentlig veg, må det innhente uttalelse fra vedkommende vegmyndighet. Spørsmålet om å erstatte mekanisk stengsel med vegsignalanlegg kan ikke forelegges Samferdselsdepartementet, jfr. Tr. § 70, pkt. 1, før uttalelse fra vegmyndighetene foreligger.

Uttalelse innhentes fra:

- a) Vegdirektøren for plankryssing i riksveg (innhentes av Hovedstyret).
- b) Fylkesvegstyret for plankryssing i offentlig veg på landet.
- c) Vedkommende kommune for plankryssing av gate i by.

I de tilfelle hvor det tidligere ikke har vært grunder eller annet mekanisk stengsel, er det ikke nødvendig å innhente forannevnte uttalelse.

Når det gjelder private planoverganger, er det ikke nødvendig å innhente uttalelse fra vedkommende vegmyndighet og tillatelse fra Samferdselsdepartementet med mindre det er spørsmål om å gjøre vegen offentlig.

36. Forslag om vegbomanlegg og vegsignalanlegg.

Ved innsendelse av forslag til Hovedstyret om vegbomanlegg og vegsignalanlegg skal det sendes med en plan (skisse) i målestokk 1 : 1000 av det område som vedrører anlegget, og kostnadsberegning for anlegget.

Følgende data skal oppgis:

1. Vegbomanlegg, elektrisk eller mekanisk drevet.

1. Planovergangens beliggenhet med kilometerangivelse, bebyggelse, spor, plattformer, grøfter, kanaler og gjerder m. m. og andre data som antas å ha betydning for anleggets utførelse.
2. Stillbukkens plassering.
3. Bommens plassering og deres innbyrdes avstand (ved enkelt spor ikke over 6 m).
4. Vegbomsignalers plassering. Signalene bør plasseres på høyre side av vegen, eventuelt på begge sider.
5. Fri vegbredde.
6. For mekanisk drevne vegbommer inntegnes trådtrekket (over jord med hel linje, under jord eller i kanal med strekede linjer).
7. Kabelgrøft tegnes med strekede linjer.
8. Om bommene skal utstyres med mekanisk eller elektrisk varselklokke.

2. Vegbomanlegg, automatisk virkende.

I tillegg til de data som er nevnt i art. 36,1 pkt. 1, 3, 4, 5, 7 og 8, skal angis:

1. Vegen eller vegenes beliggenhet i en lengde av minst 50 m fra planovergangen og linjens horisontaltrasé i en lengde av minst 100 meter fra planovergangen. Bevirker kurveforhold og/eller stigningsforhold en nedsettelse av kjørehastighet foran planovergangen, skal disse forhold angis i en lengde av 1 000 m på hver side av planovergangen.
2. Linjens synbarhet fra veg de siste ca. 50 m fra planovergangen.

3. Skinnevekt og plasing av innkoplingsfelter etter beregnet minste kjøretid av ca. 30 sek. for hurtigste tog.
4. Største tillatte hastigheter for hurtigste og langsomste tog ved planovergangen.
5. Om det foregår skifting på linjen slik at skift kan komme inn på innkoplingsfeltene.
6. Hvorvidt luftkabel eller jordkabel bør anvendes eventuelt om tråder kan opplegges på jernbanens stolperekke.
7. Hvorvidt elektrisk strøm kan skaffes til anlegget. Strømart, spenning og strømleveringens pålitelighet oppgis.
8. Plasing av planovergangssignaler, forsignaler og planovergangsmerker. Jfr. art. 22 og 42.

3. Vegsignalanlegg, automatisk virkende.

I tillegg til de data som er nevnt i art. 36.1, pkt. 1, 5 og 7 og i art. 36.2 pkt. 1–8, skal for vegsignalanlegg også angis lyssignalers antall og plasing med angivelse av antall ringeklokker. Ved planoverganger med forholdsvis stor vegbredde og ved planoverganger hvor oversikten er mindre god, bør det settes opp signal på begge sider av vegen.

37. *Kjørehastighet ved automatisk sikrede planoverganger.*

Kan de isolerte sporfelter i særlige tilfelle ikke plaseres i så stor avstand fra planovergangen at en varslingstid på ca. 30 sekunder kan oppnås for det hurtigste tog på strekningen, må kjørehastigheten nedsettes forholdsvis for å oppnå nevnte varslingstid. Hastighets signaler må i tilfelle settes opp.

38—40. (Reservenr.).

41. *Varslingsanlegg ved bevoktede planoverganger.*

Automatisk varsling av tog for bevoktet planovergang kan anordnes for planoverganger hvor ferdselen er særlig stor, og hvor en for tidlig sperring av vegen vil hindre ferdselen unødige lenge.

Varselfeltet må være slik plasert i forhold til vedkommende signalsted for planovergangen at det etter at varsel mottas, er tid til å sperre planovergangen for vegtrafikk og å vise signal for tog for kjøring over planovergang uten å forsinke toget.

I tilfelle signal for toget vises ved hjelp av hovedsignal med forsignal, må avstanden mellom forsignal og varsselfeltet avpasses således at toget kan få signal 17 når det kommer til forsignalet for innkjørhovedsignalet når planovergangen ligger i innkjørtogvegen, eller til forsignalet for utkjørhovedsignalet når planovergangen ligger bare i utkjørtogvegen.

Likeledes må når planovergangen ligger bare i utkjørtogvegen og stasjonen er utstyrt med varselsignal (signal 17c) for signal 3 (jfr. Sr. § 43 tillegg III), avstanden beregnes ut fra varselsignalet.

For øvrig beregnes avstanden ut fra det sted hvor vedkommende håndsignal blir vist.

Ved beregningen av avstanden mellom varselfelt og vedkommende signal går man ut fra den største tillatte hastighet som er fastsatt for togene på vedkommende strekning, med de hastighetsreduksjoner som linjens beskaffenhet, så som kurver, sporveksler m. v., eventuelt måtte betinge.

Den tid som er nødvendig for å sperre vegen etter at varselklokken har varslet toget, til kjørsignal kan vises, fastsettes for hvert enkelt tilfelle etter nøye vurdering av de lokale forhold. Bestemmende forhold er bommenes senkningstid (ikke under 2 sekunder for hver omdreining av sveiven), beliggenhet av stedet som bommene stilles fra, i forhold til det sted hvorfra signal for toget stilles, eventuelt vises, og disse steders beliggenhet i forhold til ekspedisjonskontoret m. m.

Ved innsendelse av forslag til Hovedstyret om bygging av varslingsanlegg skal foruten begrunnelse for anleggets berettigelse, følgende oppgis:

1. Planovergangens beliggenhet (km) på linjen, på stasjon og i tilfelle om den ligger i innkjørtogveg eller i utkjørtogveg for vedkommende kjøreretning.
2. Fra hvilket sted planovergangen betjenes (sperres).
3. De bestemte signalsteders beliggenhet (km).
4. Det foreslåtte varselfelts beliggenhet.
5. Den største tillatte kjørehastighet på vedkommende banestrekning. Om linjens beskaffenhet (så som kurver, sporveksler m. v., mellom varselfelt og bestemmende signalsted) betinger nedsettelse av denne hastighet. Kurvers radier, lengder og beliggenhet m. v. må i tilfelle oppgis.
6. Den nødvendige tid som går med fra varselklokken varsler til vegen er sperret og kjørsignal vises.
7. Særlige forhold.
8. Kostnadsberegning for anlegget.

42. Signaler mot tog ved planoverganger med automatiske vegsignal- og vegbomanlegg.

1. Planoverganger på linjen.

Ved planoverganger på linjen kan det settes opp faste signaler mot tog for å angi for togbetjeningen om anlegget er i orden og om vegen

for tilfellet er sperret med bom og/eller signal. Signal mot tog benevnes planovergangssignal.

I alminnelighet utføres dette signal to-sidig og settes da opp bare på den ene side av planovergangen og umiddelbart ved denne.

Hvis de stedlige forhold gjør det ønskelig, kan det settes opp signaler på begge sider av overgangen og i tilfelle noe foran denne, et signal for hver kjøreretning.

Planovergangssignalet skal vise hvitt, henholdsvis rødt blinklys motsvarende rødt, henholdsvis hvitt blinklys fra signalene mot veien.

Det kan settes opp forsignal for planovergangssignal når spesielle forhold (f. eks. tunnel, liten oversikt eller kjørehastigheten) gjør det nødvendig.

Forsignalet skal vise fiolett blinklys når planovergangssignalet viser rødt blinklys og hvitt blinklys når planovergangssignalet viser hvitt blinklys.

Vises rødt lys fra planovergangssignal, eventuelt fiolett lys fra forsignal eller intet signal når toget kommer til planovergangsmerket, skal lokomotivføreren hurtigst mulig bremse toget for om mulig å bringe toget til stopp *foran* planovergangen. (Nærmere forholdsordre til togpersonalet gis ved instruks eller sirkulære.)

Under særlige forhold f. eks. hvis planovergangen ligger meget nær stasjon, treffes det særskilt bestemmelse om arrangementet.

Signalene er vist i vedlegg 4.

2. Planoverganger på stasjoner.

Stasjoner med hovedsignaler eller fjernstilte elektriske håndsignaler:

Det skal som regel være gjensidig teknisk avhengighet mellom disse signaler og vegbom- og vegsignalanlegg. I så fall settes planovergangssignaler som regel ikke opp hvis ikke særlige forhold tilsier det, f. eks. hvis hovedsignalene eller de fjernstilte elektriske håndsignaler ofte settes ut av bruk (f. eks. på grunn av strømutkopling). Likeledes hvis planovergangssignal også kan tjene som togvegsluttsignal.

Stasjoner uten hovedsignaler og uten fjernstilte elektriske håndsignaler:

Planovergangssignal settes som regel opp, særlig hvis stasjonen regelmessig er ubetjent for tog.

Planovergangssignal settes som regel ikke opp hvis planovergangen krysser spor som bare nyttes for skifting.

Hvorvidt forsignaler og planovergangsmerker skal settes opp for planovergangssignaler på stasjoner, avgjøres for hvert enkelt tilfelle.

Vedlikehold

50. Vedlikehold og utbedringer ved planoverganger.

Innen jernbanens eget område er det påkrevd at vedkommende personale er særlig omhyggelig med tilsynet av planovergangene og passer nøye på at alle innretninger er i orden og at sikringsanordningene virker tilfredsstillende.

51. For daglig tilsyn og vedlikehold gjelder bestemmelsene i trykk 370.3, 373.3 og s-sirk. nr. 9.

52. Vedlikehold av skilter og merker.

Det er av største viktighet at alle skilter og varselmerker er tydelige og malt i samsvar med forskriftene og at de er riktig plasert og er lett synlige for dem som de er beregnet på.

Beskadigede og utydelige skilter og merker må snarest mulig utskiftes, eventuelt utbedres.

53. Planovergangslemmer på isolerte sporstrekninger.

Ved planoverganger som ligger på isolerte sporstrekninger, skal planovergangslemmene ligge 1 cm over skinneoverkant. Ved slitasje av lemmene, må høyden justeres.

54. Utbedring av utsiktsforholdene.

I lov om tillegg til veglovgivningen av 17. februar 1944, heter det bl. a.: «Når hensynet til trafikksikkerheten på offentlig veg (gate) eller til fremtidig utvidelse av slik veg (gate) krever det, kan Trafikkdepartementet eller den det gir fullmakt, så vel på landet som i byene pålegge eier eller bruker av eiendom å rydde og (eller) holde sin tomt ryddet på nærmere fastsatt måte når eiendommen ligger i nærheten av vegkryss (gatekryss) eller kurve. Det kan likevel ikke gis pålegg om å fjerne eller nekte oppført bygning eller del av bygning. Heller ikke kan det uten samtykke fra vedkommende skogmester gis pålegg om snauing av større sammenhengende areal skog enn 1 dekar. Innhegning langs veg kan kreves utført eller forandret slik at oversikten i kryss og kurver sikres. Like med vegkryss (gatekryss) regnes kryss mellom veg og jernbane».

Det antas at det i første rekke er vegmyndighetene som må ta initiativ til å treffe forføyninger etter nevnte lov. Da det imidlertid også er i jernbanens interesse at det foretas utbedringer med hensyn til utsiktsforholdene, bør det i de tilfelle det finnes påkrevd gjøres henvendelse til vegmyndighetene. Henvendelsen bør i tilfelle skje fra distriktsjefen eller vedkommende anleggs overingeniør (bestyrer) til vegsjefen i vedkommende fylke.

Innen jernbanens eget område må det gjøres mest mulig for å forbedre utsiktsforholdene ved alle planoverganger.

Trær, busker, grener, løv, høyt gress o. l. fjernes i den utstrekning det er nødvendig og det er adgang til det.

Hvor selve terrengforholdene er til hinder for utsikten, kan det være nødvendig å fjerne jord- eller fjellskjæringer.

Skulle disse forføyninger medføre større omkostninger, blir spørsmålet å behandle på vanlig måte, eventuelt med forelegg for Hovedstyret.

Det er også viktig at det ikke ligger opplag eller settes opp boder, skur, eller lignende, slik at de stenger for utsikten fra tog eller kryssende veg.

Er det påkrevd å foreta rydding utenfor jernbanens grunn, skal vedkommende ansvarlige for ryddingsarbeidet på forhånd gjøre henvendelse til grunneieren. Hvis denne ikke gir tillatelse til nødvendig rydding, sendes rapport til distriktsjefen.

Utsiktsforholdene ved samtlige planoverganger må hvert år besiktiges av baneingeniøren — og eventuelle mangler rettes på. Dette gjelder også planoverganger på havnespor, private sidespor og andre sidespor.

55. *Traséforholdene.*

Alle distrikter og anlegg må vie traséforholdene ved såvel private som offentlige planoverganger nødvendig oppmerksomhet. Det må foretas de forbedringer med hensyn til stigning og kurvatur som anses nødvendig ut fra sikkerhetsmessige hensyn og trafikdens art ved planovergangen.

56. *Feil ved automatiske anlegg.*

For hver måned sendes oppgave over tekniske feil ved automatiske vegbom- eller vegsignalanlegg.

Oppgaven sendes Hovedstyret innen den 10. i etterfølgende måned. I oppgaven anføres feilens art, årsak og hvordan feilen er rettet. Hvis feil ikke har forekommet, sendes melding også om dette. Feil som er av den art at tog har passert eller kunnet passere planovergang uten at vegtrafikken var sperret med bom eller vegsignaler, skal rapporteres til Hovedstyret omgående.

57.—62. (Reservenr.).

Saksbehandling

63. *I Hovedstyret.*

I Hovedstyret behandles saker angående sikringstiltak m. v. for planoverganger ved Drifts- og trafikkavdelingen, Sikkerhetskontoret.

64. I distriktene.

For å oppnå en ensartet behandling av saker vedrørende trafikkforhold ved planoverganger, som ansvarsforhold, sikringstiltak, nedleggelse etc. som skal behandles videre av Hovedstyret, skal slike saker behandles av en bestemt tjenestemann i hvert distrikt.

Distriktene skal føre kartotek over distriktets planoverganger, hvor det klart framgår alle forhold som har betydning vedrørende sikring av planovergangen, og opplysninger som er nødvendige ved inntrufne uhell på planovergangen.

Kartoteket må holdes à jour. Forholdene ved planovergangene må vies spesiell oppmerksomhet ved befaringer og inspeksjon. Forhold av betydning noteres straks og påføres vedkommende kartotekkort.

Oppmerksomheten må være henledet på muligheten for nedlegging av planoverganger, og også på om planovergang for offentlig veg kan endres til planovergang for privat veg (f. eks. ved omlegging av offentlig veg).

65—67. (Reservenr.).**Uhell på planoverganger**

68. Av hensyn til en ensartet og fyldig statistikk er alle jernbane-forvaltninger som er tilsluttet UIC, anmodet om å besvare spørsmål vedrørende uhell på planoverganger etter et fastsatt skjema.

Skjemaet krever svar på en rekke spørsmål, f. eks. om utsyn og karakteristikk av planovergangen. De opplysninger som man etter inntruffet uhell skaffer til veie, skal noteres i distriktets planovergangskartotek.

Ved inntrufne uhell, tilstiller banemesteren vedkommende ansvarshavende på linjestrekningen, eventuelt stm, eller annen tjenestemann som kan gi de mest fyllestgjørende opplysninger, ett eksemplar til utfylling. Hvis det finnes hensiktsmessig kan også enkelte stasjoner med planoverganger tilstilles skjemaet på forhånd. Distriktsjefen supplerer med opplysninger som først kan gis etter at uhellets forløp og årsak er gransket.

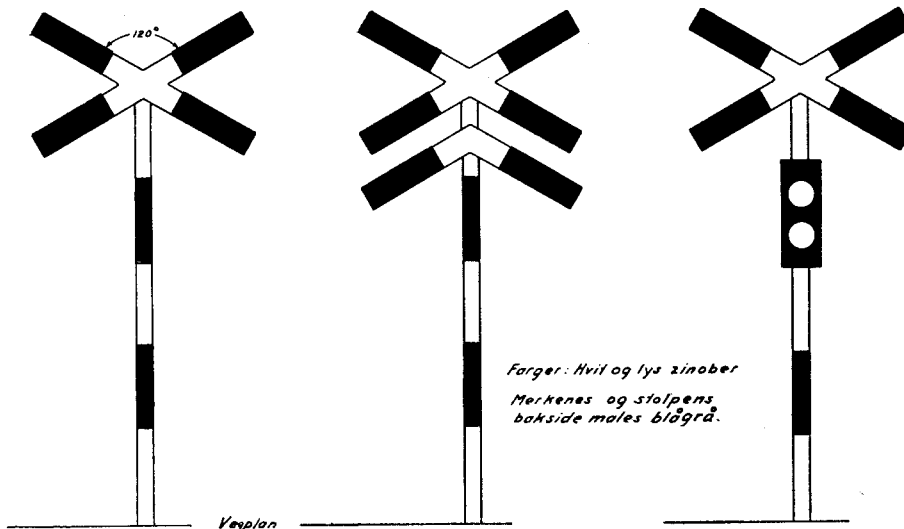
Likeledes skal vedkommende tjenestemann notere seg de nødvendige opplysninger vedrørende siktbarhet (vær) og atmosfæriske forhold i ulykkesøyeblikket (jfr. skjemaets side 1) og ellers momenter som uten notat kan være vanskelige å huske når skjemaet skal fylles ut etterpå.

Det kjørende personale skal også kunne gi de samme opplysninger i sine tjenstlige rapporter om inntruffet uhell på planovergang.

Skjemaet skal sendes Hovedstyret sammen med vanlig innberetning. Er uhellet av slik art at det etter trykk 427 ikke skal innberettes til Hovedstyret, blir skjemaet allikevel å sende inn i utfylt stand.

De kodesiffer som står på skjemaet, er bare til bruk for Hovedstyret.

*Varselmerke "Andreaskors" for vegtrafikk ved kryssing
i plan mellom jernbane og offentlig veg
Jfr. art. 2. og 20.*

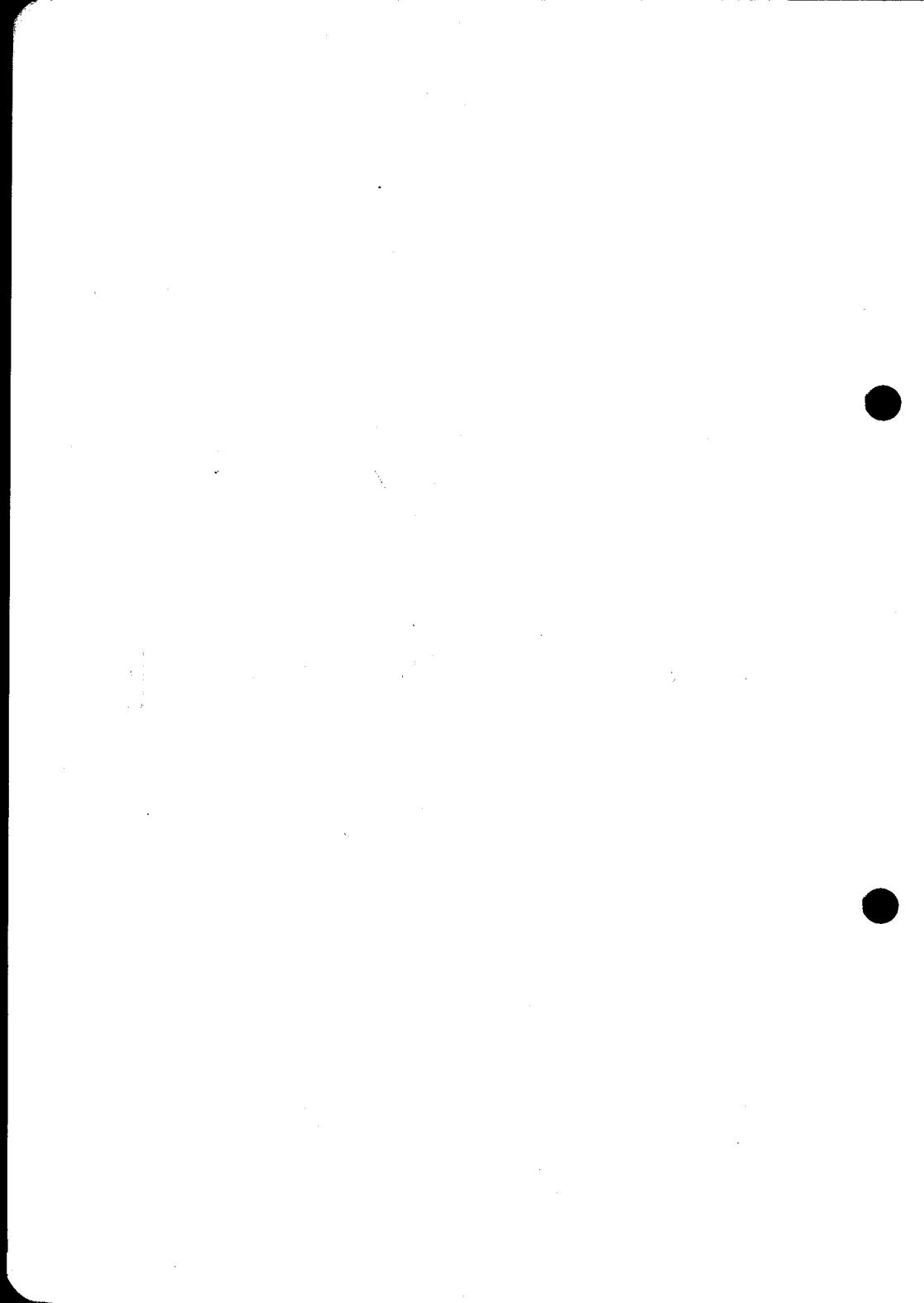


*Merke I.
"Andreaskors" ved planovergang
med ett spor.
Merket kan om nødvendig
dresies 90° (stående kors
istedenfor liggende kors).*

*Merke II.
"Andreaskors" ved planovergang
med 2 eller flere spor.*

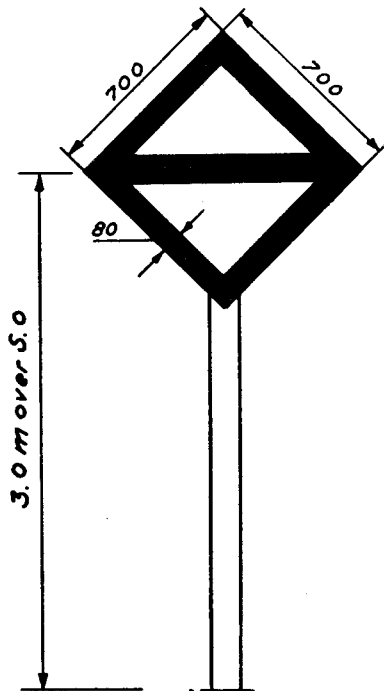
*"Andreaskors" plassert
på vegsignalmast.*



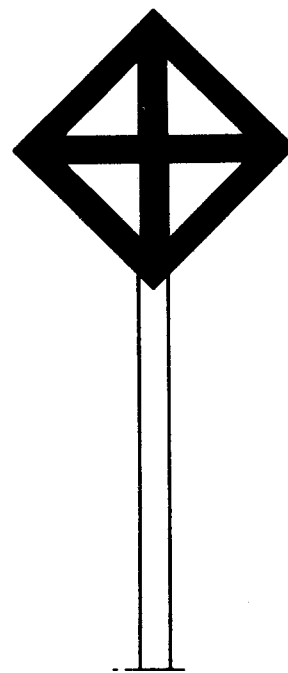


*Orienterings signaler for planovergang
Jfr. art. 2. og 21.*

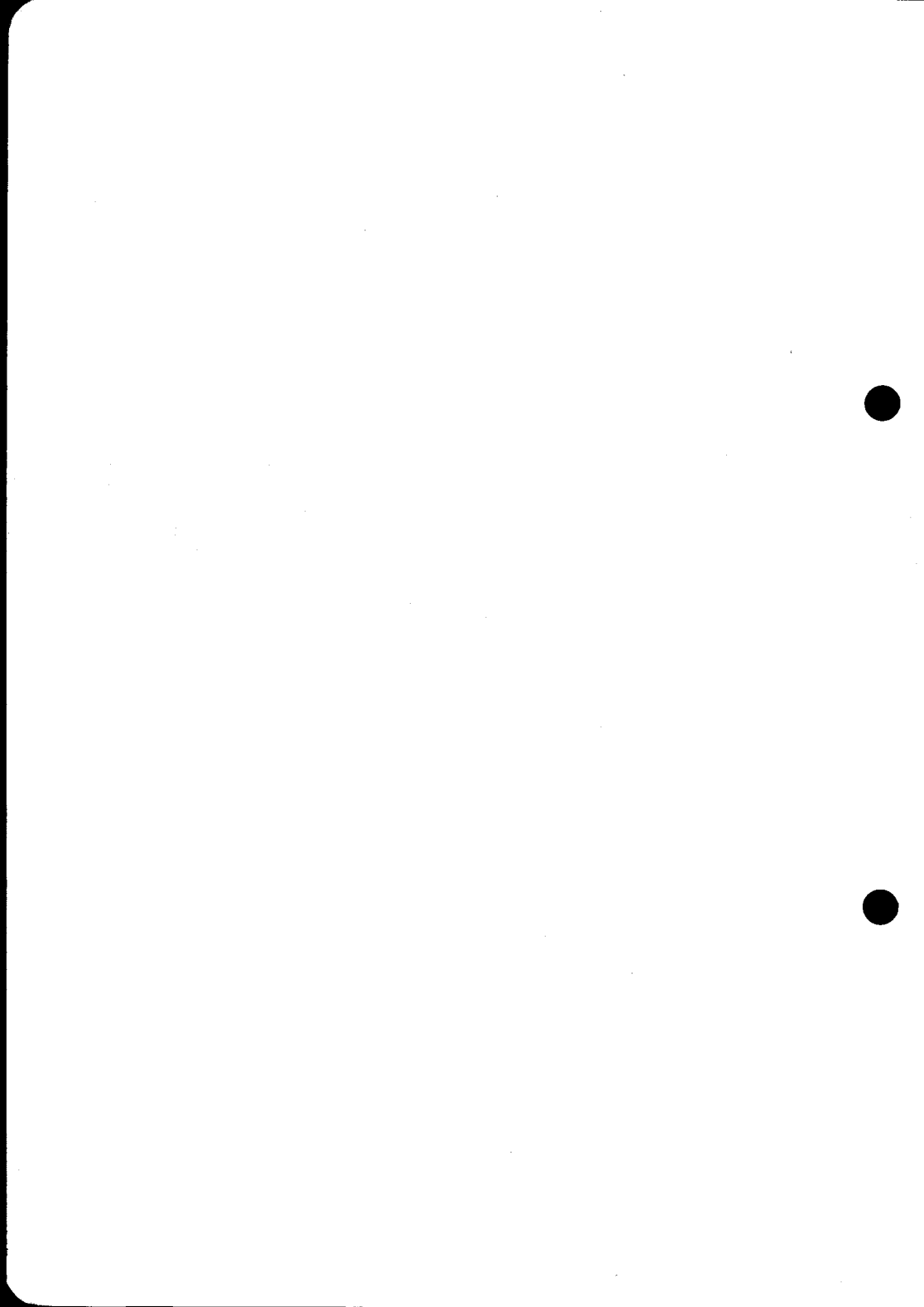
Signal 30 b



Signal 30 d

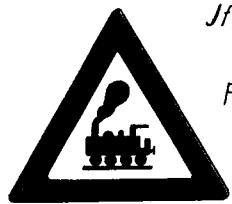


*Signal 30 b gjelder for planovergang (vegekryss) og erstatter signal 31 i Tr. og Sr. av 1925.
Signal 30 d gjelder for planovergang (vegekryss) hvor det også er holdeplass, og erstatter signalene 30 a og 31 i Tr. og Sr. av 1925.*



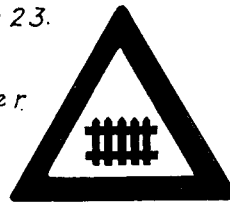
Vegvesenets skilte

Jfr. art. 20 og 23.

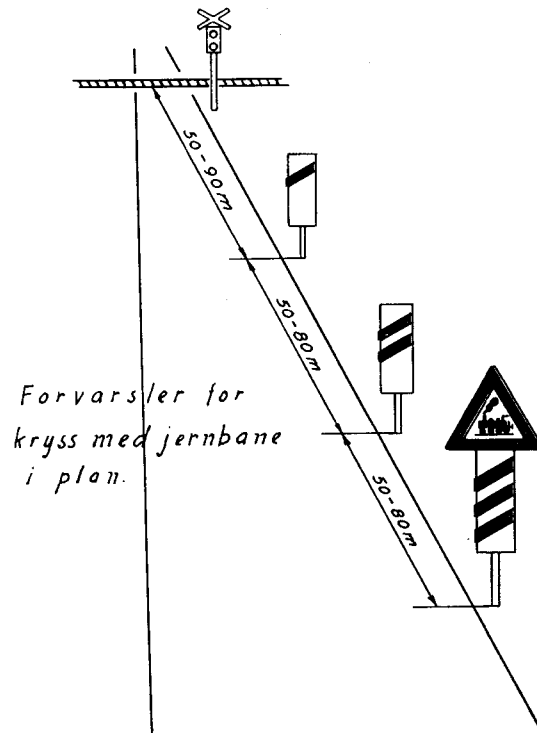


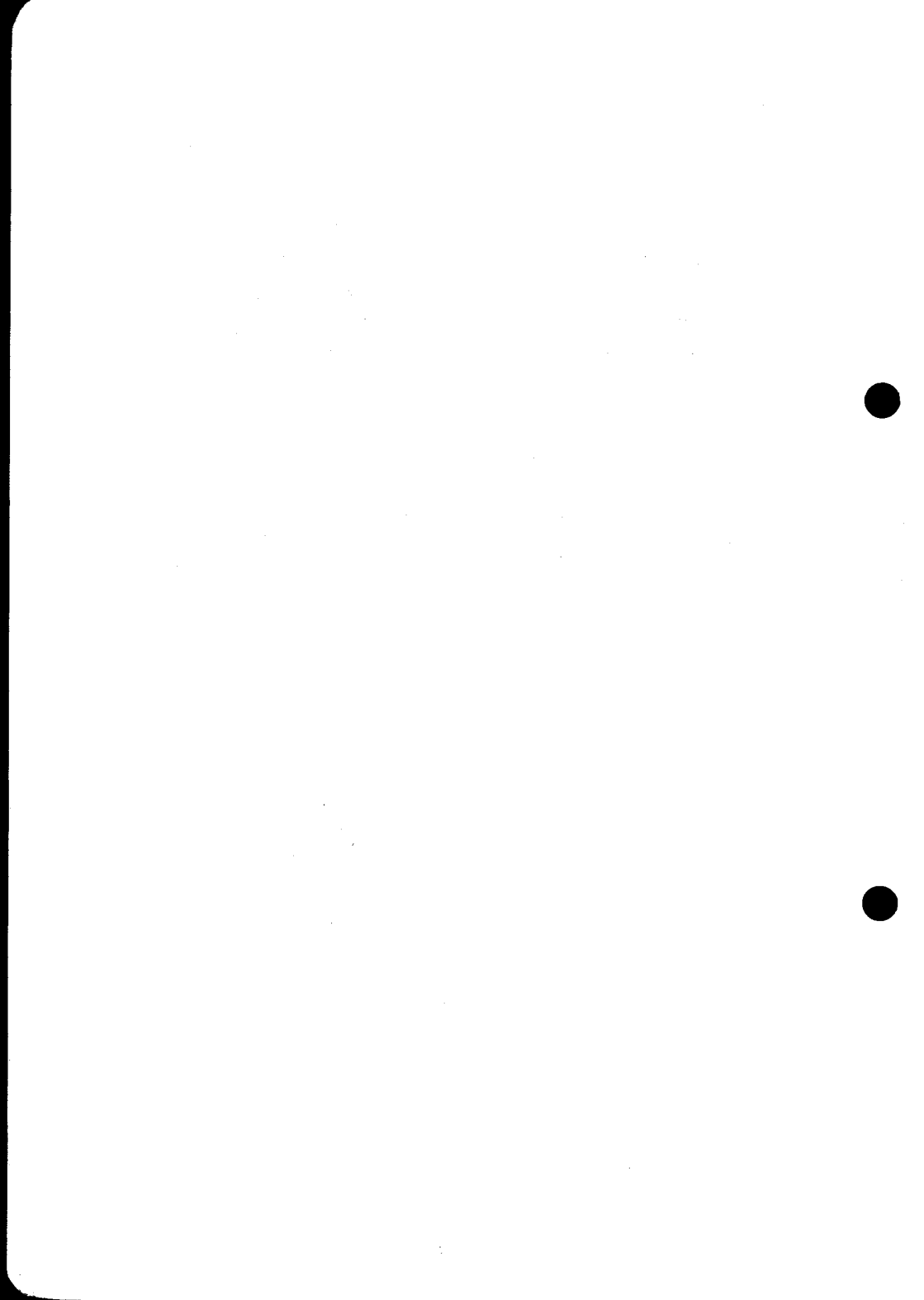
For planovergang
uten stengsel.

Fareskilte

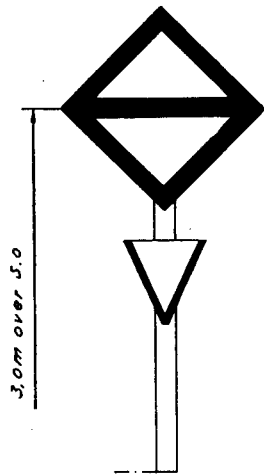


For planovergang
med stengsel.

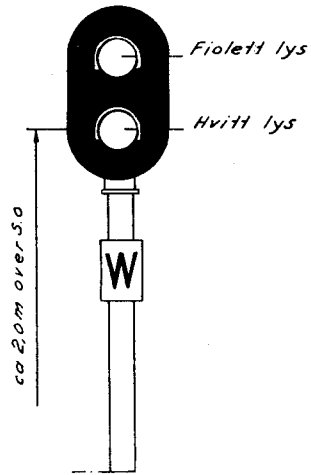




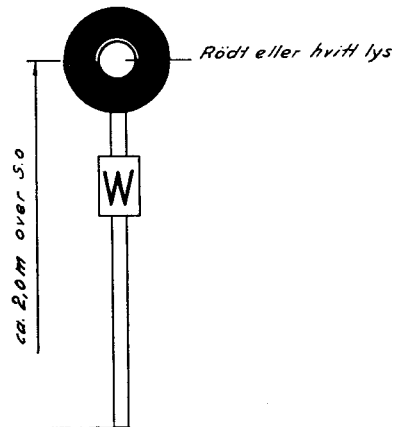
*Signaler og merker mot tog ved
automatisk sikrede planoverganger
Jfr. art. 22. og 42.*



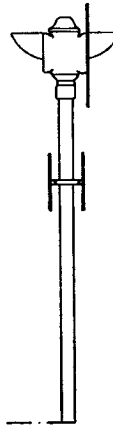
*Planovergangsmärke
(på orienteringssignal mast)*

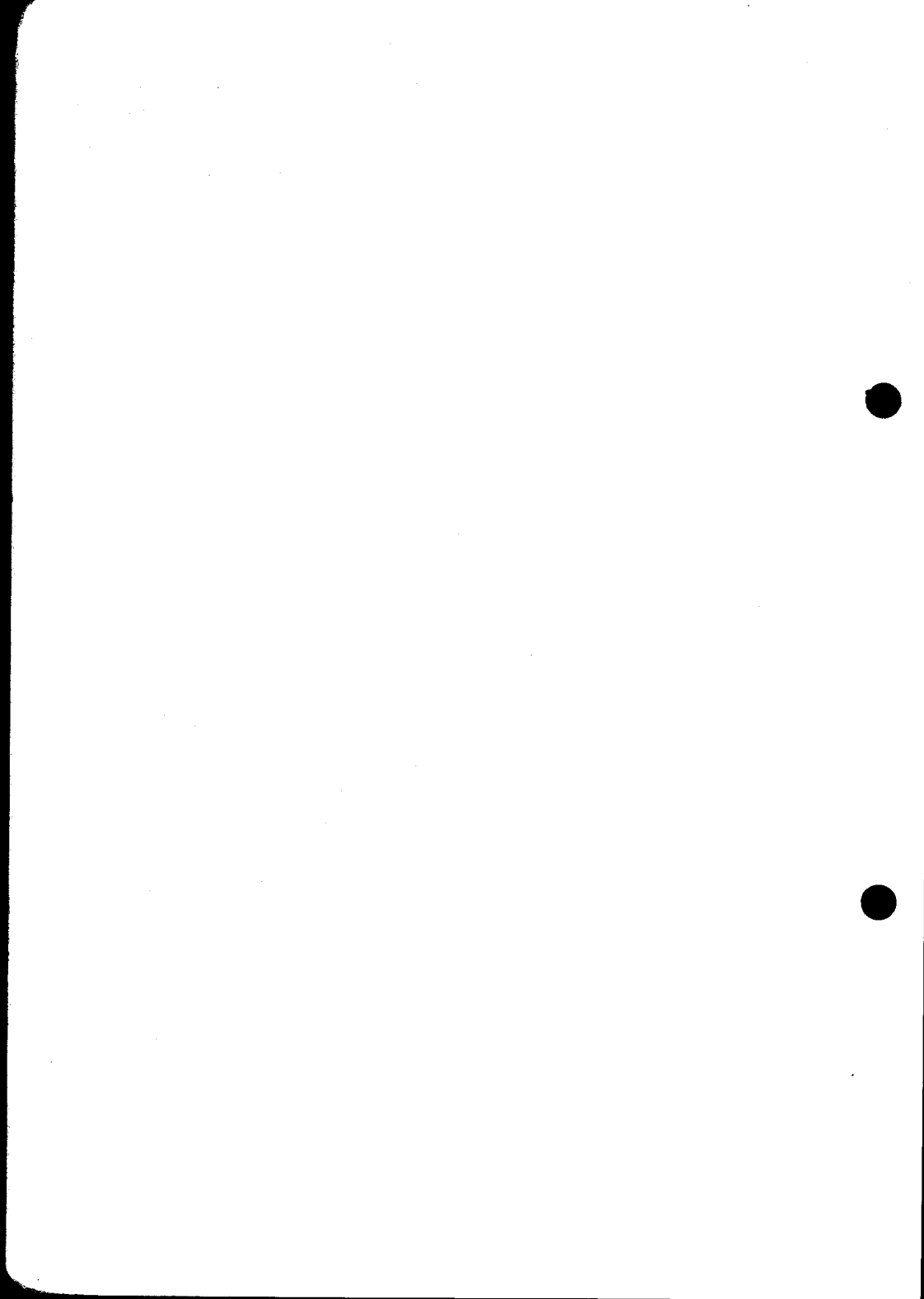


*Forsignal for
planovergangssignal*



2 sidig Planovergangssignal





*Erklæring om utvidelse av grindåpninger og vegbredde
ved privat planovergang.*

Jfr. art. 1.1.

Erklæring

Undertegnede som er bruksberettiget til planovergangen ved km mellom og stasjoner, vedtar nedenstående betingelser for utvidelse av bredden av ovennevnte planovergang:

1. Grindåpningene utvides fra m til m. Planovergangslemmer og vegbredde økes tilsvarende. Nye grinder og annet utstyr lages av eller godkjennes av jernbanen.
2. Arbeidet med utvidelsen innen jernbanens område som nevnt under punkt 1, utføres av jernbanen, men bekostes av den bruksberettigede.
3. Vedlikehold av den utvidede planovergang utføres og bekostes av jernbanen.
4. Utvidelsen gjør ingen endring i det nåværende forhold at overgangen er privat. Den bruksberettigede er fremdeles underkastet gjeldende bestemmelser for bruk av planovergang i henhold til lov av 7. september 1854, § 11, hvorefter grindene til enhver tid skal holdes lukket.
Den bruksberettigede er videre ansvarlig for overgangen i samme utstrekning som før.
5. Hvis jernbanens interesser senere måtte tilsi det, eller den bruksberettigede ikke lenger har bruk for den bredere overgang, kan jernbanen forlange at den bringes tilbake til den opprinnelige bredde på den bruksberettigedes bekostning.
6. Denne erklæring tinglyses ved jernbanens forføyning, men for min regning, som heftelse på min eiendom, g.nr., br.nr. i herred.

..... den 19....

