



Tjenesteskifter utgitt av NSB

Forskrifter

**for planoverganger og for vakthold ved planoverganger samt
betjening av grunder, velbomanlegg og velsignalanlegg**

5. utgave

Gjelder f.o.m. 1. august 1994

*Fra samme dato oppheves:
Trykk 426 av 1. oktober 1989*

Jernbaneverket
Biblioteket

Liste over rettelsesblad

Rettelsesbladet skal etter foretatt rettelse av trykket registreres her.

Rettelsesblad			Rettelsesblad				
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 426 deles ut til:

Stasjonene, tjenestemenn i områdene linjen, signal og strømforsyning, samt administrasjonen i nødvendig utstrekning.

Innhold

Art. nr.

Alminnelige bestemmelser	
Definisjoner	1
Forskrifter for planoverganger	2
Ansvarsforhold ved private planoverganger	3
Privat planovergang med almen ferdsel	4
Offentlig vei over privat planovergang	5
Bilrutetrafikk over privat planovergang	6
Midlertidig fjerning av grunder	7
Utvidelse av grindåpning og veibredde	8
Utvidelse av sikring	9
Sikringsmåter	
Alminnelige regler	20
Fortegnelse i driftshåndboka	21
Betegnelsen for sikringsmåter	22
Grunder	23
Veibomanlegg	24
Veisignalanlegg	25
Varsellampe	26
Ferister	27
Skilt og signaler for veifarende	
Offentlige trafikkskilt	30
Jernbanens varselskilt	31
Lys- og lydsignaler	32
Varsellampe	33
Signaler og merker for tog	
Orienteringsignal for planovergang	40
Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal	41
Planovergangssmerke	42
Orienteringstolpe	43

Ansvar for planovergang og betjening av anlegg	
Ansvar for planovergang	50
Tildeling av instruksjer, ordrer om toggangen m.v.	51
Åpning og sperring av planovergang	52
Betjening av grunder og håndstilte veibom- og veisignalanlegg	53
Håndbetjening av automatisk veibom- og veisignalanlegg	54
Automatisk veibom- og veisignalanlegg i ustand	55
Nødsperring	56
Sløyfing av vakthold	57
Tilsyn og vedlikehold	
Planoverganger med tilsatt grindvakt	60
Automatisk veibom- og veisignalanlegg	61
Vedlikehold av skilter og merker	62
Vedlikehold og utbedringer ved planoverganger	63
Traséforholdene	64
Planovergangsløp på strekning med sporisolering	65
Feil og uregelmessigheter	66
Nye anlegg. Forandring av anlegg	
Forslag om veibom- og veisignalanlegg	70
Avhengighet mellom sikringsanlegg og automatisk veibom- og veisignalanlegg	71
Saksbehandling	
I Konsernstaben	80
I regionene	81
Uhell på planoverganger	
Meldinger	90
Bilag 1: Utvidelse av grindåpning ved privat planovergang. Betingelser.	
Bilag 2: Vegvesenets skilter.	

Alminnelige bestemmelser

1. Definisjoner

Med *planovergang* forstås kryssing i plan mellom jernbane (herunder sidespor, havnespor o.l.) og vei.

Med *fotgjengerovergang* forstås planovergang som er bestemt bare for gående.

Med *offentlig planovergang* forstås planovergang i offentlig vei, dvs. vei som står under administrasjon av offentlig veimyndighet.

Med *privat planovergang* forstås planovergang som en eller flere eiendomsbesittere er gitt bruksrett til.

Med *bevoktet planovergang* forstås planovergang med stengsel som er automatisk virkende eller betjent av grindvakt.

Med *ubevoktet planovergang* forstås planovergang uten stengsel som er automatisk virkende eller betjent av grindvakt.

Med *grindvakt* forstås enhver tjenestemann som gjør tjeneste som vakt ved planovergang, uansett om denne er sikret ved grunder, veibom- eller veisignalanlegg.

2. Forskrifter for planoverganger

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

Offentlige lover og forskrifter:

Jernbaneloven av 11. juni 1993.

Midlertidige forskrifter til Jernbaneloven fastsatt av Samferdselsdepartementet 11. juni 1993.

Lov ang. jernveie av 7. september 1854, § 11.

Veglov av 21. juni 1963 nr. 23.

Trafikkreglene.

Forskrifter for skiltregler med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4.

I NSBs tjenesteskifter:

Trykk 401 (Sir.) §§ 73, 282, 289, 294 og 299 pkt. 1.

Trykk 405.2 art. 23.

Trykk 405.5 art. 131, 144 og 164.

3. Ansvarsforhold ved private planoverganger

De forutsetninger som planovergang ved takst eller overenskomst er tilstått under, må ikke fravikes.

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

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.

Det forutsettes da at det ikke er noe spesielt å bebreide jernbanen eller dens personale i det enkelte tilfelle.

Når husdyr kommer inn på linjen gjennom en åpenstående grind ved privat planovergang og blir påkjørt av tog, vil NSB normalt ikke være erstatningspliktig hvis grindene og deres lukkeinnetninger har vært i orden og det kan sannsynliggjøres at den bruksberettigede selv har latt grinden(e) stå åpen(åpne) (se også art. 7).

Hvis det er tredjemann som har latt grinden(e) stå åpen(åpne), vil NSB kunne bli erstatningspliktig med mindre det kan bevises at NSB har varslet de(n) bruksberettigede om forholdet og ellers gjort det som kan forventes for å sørge for at grinden(e) blir holdt lukket.

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

4. Privat planovergang med almen ferdsel

Ved enkelte private planoverganger vil det kunne skje en utvikling i trafikken art og størrelse slik at ferdselen over planovergangen får en mer almen karakter.

Dette kan skje enten ved at den eiendom planovergangen er tilstått, blir utparsellert slik at det etter hvert blir et stort antall oppsittere som bruker planovergangen, eller ved at det på eiendommen settes i gang virksomheter som medfører betydelig øket trafikk.

Det kan også forekomme at omliggende veinett bygges ut slik at planovergangen etter hvert kommer til å danne et ledd i en naturlig gjennomgangsvei 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 ferdselen over 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 ulykker 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 trafikkøkningen vesentlig den bruksberettigedes egne disposisjoner, vil det være naturlig at vedkommende bærer omkostningene ved sikringen eventuelt sammen med jernbanen. Er veien som planovergangen ligger i nærmest blitt et ledd i det offentlige veinett, bør det søkes samarbeide med vedkommende veimyndighet. Det må imidlertid under enhver omstendighet regnes som en fordel om jernbanen i slike tilfelle så tidlig som mulig tar initiativet til å få utvidet sikringen ved planovergangen, såvel av hensyn til ansvaret for kryssende trafikk som for togenens egen sikkerhet.

Det er derfor av største viktighet at vedkommende personale er oppmerksom på slike private planoverganger hvor ferdselen måtte være i ferd med å skifte karakter. Hvis det oppdages at det er foregått eller at det forestår slike forandringer i veitrafikken at det kan oppstå fare for driftssikkerheten på linjen, skal forholdet snarest meldes til baneregionsjefen med alle nødvendige opplysninger.

5. Offentlig vei over privat planovergang

Eksisterende privat vei over privat planovergang kan ikke gis status som offentlig vei uten at dette er forelagt for og godkjent av NSB på forhånd (Arbeidsdepartementets brev av 26.09.1928 til fylkesmennene). Før NSB gir sin godkjennelse, må sikringsmåte og kostnadsfordeling være klarlagt.

6. Bilrutetrafikk over privat planovergang

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

7. Midlertidig fjerning av grinder

Når bruksberettiget av privat planovergang, hvor grindene er beholdt, ønsker å fjerne grindene midlertidig (jf. trykk 401 § 73), skal vedkommende avgi skriftlig erklæring om at dette skjer på egen risiko.

8. Utvidelse av grindåpning og veibredde

Anmodning om utvidelse av grindåpning og veibredde ved privat planovergang kan imøtekommes av vedkommende områdesjef linjen, 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 bilag 1 skal inntas før arbeidet settes i gang.

9. Utvidelse av sikring

Forespørsler fra bruksberettigede og/eller andre interesserte om etablering av utvidet sikring (veisignalanlegg o.l.) skal forelegges Konsernstab, sikkerhet.

10-19. (Reservennummer)

Sikringsmåter

20. Alminnelige regler

Trafikkreglene bestemmer at tog har forkjørsrett for annen trafikk og at trafikanter skal være oppmerksomme før passering av planoverganger.

I trykk 401 § 73 pkt. 1 er det bestemt hvordan planovergang skal være utstyrt.

Offentlige planoverganger sikres med veibom- eller veisignalanlegg.

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

De bruksberettigede plikter i slike tilfeller å holde grindene lukket, og enhver som benytter planovergang har plikt til å lukke grindene etter seg. (Lov ang. Jernveie av 07.09.1854 § 11.)

Hvis de bruksberettigede ikke overholder denne plikten, skal forholdet innrapporteres til baneregionsjefen der hvor det er fare for at husdyr på beite kan komme inn på linjen, eller det antas å være andre spesielle faremomenter ved at grindene står åpne.

Ved private planoverganger kan imidlertid grindene sløyfes når de ikke har noen hensikt (f.eks. på grunn av beitede dyr) og den/de bruksberettigede skriftlig har erklært seg enig i det.

Dersom den/de bruksberettigede ønsker å beholde grindene, bør det gis adgang til dette når vedkommende påtar seg ansvar for vedlikehold.

Når grindene sløyfes skal merking foretas slik:

- private planoverganger med almen ferdsel merkes som for offentlige veier
- private planoverganger ved rene landbruksoverganger (adkomstveier fra et jorde til et annet på samme jordbruksenhet) merkes ikke
- øvrige private planoverganger merkes med fareskilt 138 Jernbanespor (Andreaskors) som bekostes av NSB.

Veibom- og veisignalanlegg er vanligvis automatisk virkende eller håndstilte. Grunder kan være bevoktet eller ubevoktet.

Oppsetting av veibom- og veisignalanlegg må være godkjent av Konsernstab, Sikkerhet.

Om skilte, signaler og merker, se art. 30-32 og 40-43.

21. Fortegnelse i driftshåndboka

I driftshåndboka skal tas inn fortegnelse over planoverganger som er utstyrt med automatisk veibom- eller veisignalanlegg.

Av fortegnelsen skal framgå:

1. Planovergangens navn.
2. Beliggenhet (angitt etter linjens oppmerking).
3. For planovergang på linjen: Hvilken stasjon den er underlagt med hensyn til fordeling av ordrer om toggangen.
4. Sikringsmåten.
5. Planoverganger som kan være ubevoktet til visse tog.

22. Betegnelser for sikringsmåter

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

Sikring	Betegnelse
Grinder, ubevoktet	Gu
Grinder, bevoktet	Gb
Grinder, bevoktet som vekselvis stenger vei eller jernbanespor	Gx
Veibomanlegg, hel- eller halvautomatisk virkende ¹⁾	Ba
Veibomanlegg, håndstilt, elektrisk drevet ¹⁾	Be
Veisignalanlegg, hel- eller halvautomatisk virkende	La
Veisignalanlegg, håndstilt	Lh
Varsellampe	Vi
Ferister	Fr

¹⁾ For planoverganger utstyrt med halvbommer tilføyes "½" foran betegnelsen.

23. 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 utstyrt med en stor rød skive på midten av grinden.

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

Grinder for sperring av private planoverganger, som er utstyrt med Vegvesenets fareskilt 138 Jernbanespor (Andreaskors), bør males eller utstyres som nevnt ovenfor.

Grinder som vekselvis sperrer vei eller jernbane skal, ved alle planoverganger, utstyres med rød skive på begge sider.

Ganggrinder (båsgrinder) settes opp, eller det anordnes labyrinter ved fotgjengeroverganger. Slike anordninger bør også nyttes ved siden av vanlig grind hvor det er hensiktsmessig, f.eks. ved planoverganger som også nyttes for adkomst til ekspedisjonssted eller holdeplass.

24. Veibomanlegg

Veibommer skal være malt med like lange røde og hvite felter, hvert felt av ca. 50 cm lengde. Bomstativ males grått (eventuelt aluminiumsfarget). Feltene kan utføres med lysreflekterende stoff.

Veibomanlegg utføres etter godkjente tegninger for hvert anlegg.

Veibomanlegg er automatisk virkende ved at det omstilles ved teknisk innvirkning av tog.

Veibommer settes i alminnelighet opp på høyre side av veien. Halvbommer (sperrer halve kjørebane) settes alltid opp på høyre side av veien som må være minst 4,5 m bred - 20 m til hver side av planovergangen. Konsernstab, Sikkerhet i samråd med vedkommende veimyndighet godkjenner oppsetting av slike ved offentlige planoverganger.

Delte bommer (2 på hver side) kan settes opp der hvor veibredder og/eller bomavstanden tilsier det. For å hindre innesperring på planovergangen anvendes tidsforsinkelse på bom 2 i kjøreretningen.

Om lys- og lydsignaler i forbindelse med veibommanlegg, se art. 32.

25-29

25. Veisignalanlegg

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

Veisignalanlegg er automatisk virkende når det uten spesiell betjening omstilles ved teknisk innvirkning gjennom det kjørende tog.

For å kunne bruke lyssignaler istedenfor mekanisk stengsel ved offentlig planovergang må Samferdselsdepartementets godkjenning foreligge.

Om lys- og lydsignalers plassering og virkemåte, se art. 32.

26. Varsellampe

Systemet består av en varsellampe ved planovergangen. Lampens utførelse og oppsetting skjer i samsvar med godkjente tegninger for hvert anlegg.

Varsellampen er automatisk virkende.

Om varsellampens plassering og virkemåte, se art. 33.

27. Ferister

For å hindre dyr i å komme inn på jernbanelinjen, kan det anordnes ferister i veien.

28-29. (Reservennummer)

Skilt og signaler for veifarende

30. Offentlige trafikkskilt

Foran alle offentlige planoverganger skal Vegvesenets fareskilt 134.1 ("Jembanepanovergang med grind eller bom") henholdsvis fareskilt 134.2 ("Jembanepanovergang uten grind eller bom") med avstandsskilt 136.1, 136.2 og 136.3, samt fareskilt 138 ("Jembanespor") ("Andreaskors"), være satt opp, unntatt ved planoverganger over sidespor, fabrikkspor o.l. i tettbygd strøk hvor veitrafikken sperres med flagg eller signallykt.

Ved *offentlige* planoverganger på *elektrifiserte* baner skal dessuten Vegvesenets forbudsskilt 314 ("Høydegrense") være satt opp.

Høydeangivelsen på forbudsskiltet gjelder for farefri høyde over sporet, dvs. kontaktledningshøyden redusert med 1 m og avrundet ned til nærmeste 10 cm.

Finner baneregionsjefen at hensynet til togsikkerheten og trafikken over planovergangen tilsier oppsetting av offentlige trafikkskilt ved private planoverganger, eller de bruksberettigede anmoder om det og baneregionsjefen finner at dette kan skje uten nevneverdig ulempe for jernbanen, skal baneregionsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet (Vegsjefen).

All skilting med offentlige trafikkskilt ved planoverganger påhviler vedkommende skiltmyndighet. Hvis skiltingen ikke er i samsvar med det som er fastsatt, bør imidlertid baneregionsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet. (Vedrørende skiltmyndigheter, se Forskrifter for skiltregler.)

Når det gjelder utgifter i forbindelse med slik skilting vises til Forskrifter for skiltregler.

31. Jernbanens varselskilt

Ved alle *ubevoktede planoverganger* med grunder eller bommer skal det på hver side av sporet være satt opp skilt for veifarende om å ta seg i vare for tog.

Skiltet skal ha følgende tekst på begge målførere:

VARSAM - TOG STENG GRINDA

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

Ved *private* planoverganger på *elektrifiserte* baner skal NSBs advarselsskilt "Høgspenning Livsfare" med symbol i form av stilisert lyn (ikke lysreflekterende) være satt opp, hvis ikke Vegvesenets forbudsskilt 314 er satt opp.

32. Lys- og lydsignaler

Ved alle planoverganger som er sikret med elektrisk drevet veibomanlegg eller med veisignalanlegg, skal det være satt opp lyssignal på høyre side av veien. Etter behov settes lyssignal opp også på venstre side, og alltid når veibredden er over 6 m. Signalet viser *hvitt* blinklys når veien er fri og *rødt* blinklys når veien er sperret.

Når forholdene tilsier det, settes det dessuten opp ringeklokker. Klokkene settes opp på høyre side, fortrinnsvis på samme stolpe som lyssignalet og da over dette. Klokkene begynner å ringe samtidig med at lyssignalenes signalbilde forandres fra *hvitt* blinklys til *rødt* blinklys.

I forbindelse med *veibomanlegg* forandres lyssignalenes signalbilde fra *hvitt* blinklys til *rødt* blinklys og klokkene begynner å ringe en bestemt tid (ca. 10 sekunder) før bommene senkes ("forvarsling"). Klokkene slutter å ringe når bommene er senket i endestilling og lyssignalene viser ikke *hvitt* blinklys før bommene er hevet i endestilling.

På bommene kan det også være anbrakt *bomlykter* som viser *rødt* blinklys når lyssignalene viser *rødt* blinklys. Bomlyktene er slokt når lyssignalene viser *hvitt* blinklys.

33. Varsellampe

Hvis forholdene for øvrig ligger til rette, kan det på fjernstyrte strekninger anordnes varsellampe etter anmodning fra bruksberettigede.

Varselsystemet består av en lampe, montert på en stolpe nær planovergangen, ca. 2 m over bakken.

Varsellampen plasseres slik at den lyser langs veien, og slik at den blir minst mulig synlig fra linjen.

Varsellampen styres av nærmeste blokksporfelte.

Når blokksporfeltene er fri, viser varsellampen *hvitt* fast lys (normalstilling).

Når et av blokksporfeltene er besatt, er varsellampen slokt.

Varsellampen bør normalt slokke når toget er minimum 1 min. fra planovergangen, regnet etter hurtigste tog.

Varsellampen registrerer ikke togets kjøreretning og forblir slokt en tid etter at toget har passert planovergangen (inntil alle blokksporfelte som inngår i varslingen blir fri).

Den bruksberettigede skal normalt selv skaffe driftsspenning til lampen.

Varsellampen kan i tilfelle anordnes der annen utvidet sikring ikke kan komme på tale av økonomiske eller andre grunner.

Forslag med opplysning om stedlige forhold, hva slags trafikk det er over planovergangen samt tegning (skisse) hvor blokksporfelte, kabler og avstander m.v. er angitt, sendes Konsernstab, Sikkerhet for hvert enkelt tilfelle for godkjennelse.

Den bruksberettigede skal avkreves skriftlig erklæring om at han kjenner virkemåten (varslingstid), og at han må underrette NSB hvis han mener det er oppstått feil ved anlegget.

Anlegget vedlikeholdes av vedkommende områdesjef signal/sikring. Lampeskift utføres av det personalet som har dette som oppgave ved sikringsanleggene på strekningen, eventuelt kan dette overlates til den bruksberettigede.

Hvis ikke spesielle forhold skulle tilsi annet, bør den bruksberettigede betale anleggsutgiftene.

34-39. (Reservennummer)

Signaler og merker for tog

40. Orienteringsignal for planovergang

Signal 67 b, henholdsvis 67 d, settes vanligvis opp ved planoverganger hvor Vegvesenets fareskilt 138 ("Jernbanespor") ("Andreaskors") er satt opp. Ved planoverganger som er sikret med automatisk hel- eller halvbananlegg, kan oppsetting av orienteringsignal for planovergang sløyfes.

Baneregionsjefen er bemyndiget til og ansvarlig for oppsetting av orienterings signaler også i andre tilfelle, når hensynet til togsikkerheten og trafikken over planovergangen tilsier det, f.eks. midlertidig oppsetting ved private planoverganger hvor det til enkelte tider foregår økt ferdsel, f.eks. tømmerkjøring, sandkjøring m.v.

Baneregionsjefen avgjør om utgifter i forbindelse med oppsettingen skal bæres av den bruksberettigede selv.

Orienteringssignalet settes opp i en avstand av 250-500 m fra planovergangen, alt etter de stedlige forhold og kjørehastighet.
Se for øvrig trykk 401 § 289.

41. Planovergangssignal og forsignal for planovergangssignal

Planovergangssignal settes opp ved planoverganger med automatisk veibom- eller veisignalanlegg. Forsignal for planovergangssignal settes i alminnelighet opp når planovergangssignalet ikke kan ses fra tog på ca. 500 m avstand.
Se for øvrig trykk 401 § 282.

42. Planovergangsmerke

For planoverganger med automatisk veibom- eller veisignalanlegg skal det settes opp planovergangsmerke.
Se for øvrig trykk 401 § 294.

43. Orienteringstolpe

For markering av innkoplingsfelt for automatisk veibom- og veisignalanlegg skal det settes opp 2 m høy stolpe med sorte og hvite felter av 0,2 m lengde og med sort toppfelt.
Se for øvrig trykk 401 § 299.

44-49. (Reservenummer)

Ansvar for planovergang og betjening av anlegg

50. Ansvar for planovergang

Salgsområdesjefen – eller den han bemyndiger – har ansvaret for planovergang som ligger *innenfor stasjonsgrensen*, og er nærmeste foresatte for grindvakt.

Vedkommende områdesjef linjen har ansvaret for planoverganger som ligger på linjen, og på stasjon(er) hvor betjening normalt ikke er tilstede, og strekningslederen er nærmeste foresatte for grindvakt.

For planovergang som ligger umiddelbart ved stasjon kan baneregionsjefen gjøre unntak fra forannevnte bestemmelse.

Salgsområdesjefen, henholdsvis vedkommende områdesjef linjen, sørger for at grindvakten har de nødvendige signalmidler, redskap m.v.

Grindvakten skal kontrollere at de nødvendige signalmidler m.v. er tilstede og at disse er i brukbar stand. Mangler og feil meldes straks til nærmeste foresatte.

Grindvakten har ansvaret for at planovergangen og de innretninger som hører til denne (grinder, bomber, signaler, varselklokker m.v.) er i orden så vel for togtrafikken som for ferdselen på veien.

51. Tildeling av instruksjer, ordrer om toggangen m.v.

Salgsområdesjefen, henholdsvis vedkommende områdesjef linjen, har ansvaret for at grindvakten blir tildelt nødvendige forskrifter og andre bestemmelser som angår vedkommende tjeneste.

Grindvakt ved planovergang på linjen tildeles *rutebok* og andre ordrer om toggangen gjennom den stasjon togframføringssjefen (toglederen) bestemmer. (se trykk 405.1 art. 40).

Grindvakt ved planovergang på stasjon tildeles stasjonens *togoppgave* og andre ordrer om toggangen i samme utstrekning som det øvrige personale i sikkerhetstjeneste på vedkommende stasjon (se trykk 405.1 art. 40).

Ved forsinkelser eller andre uregelmessigheter i toggangen skal grindvakten, som den ansvarlige for planovergangen, skaffe seg underretning gjennom vedkommende stasjon.

52. Åpning og sperring av planovergang

Planovergangen skal normalt holdes åpen for veifarende, og skal bare sperres for veifarende når tog ventes (se trykk 401 § 73). Ved skifting over planovergangen forholdes etter bestemmelsene i trykk 405.2.

Så snart toget har passert, eller skifting er utført, skal planovergangen åpnes for veifarende.

Oppstår det plutselig fare for togtrafikken, f.eks. linjebrydd, eller at en bil stopper på planovergangen og åpenbart ikke kan bli fjernet før toget kommer, skal det forholdes i samsvar med trykk 401 § 75.

53. Betjening av grunder og håndstilte veibom- og veisignalanlegg

Grundene skal være forsvarlig fastholdt i åpen eller lukket stilling.

Elektrisk drevne bommer og veisignalanlegg betjenes ved hjelp av oppsatt betjeningsanordning og for øvrig i samsvar med særskilt instruks. Det er som regel anordnet signalkontroll ved betjeningsanordningen. Om nødsperring, se art. 56.

54. Håndbetjening av automatisk veibom- og veisignalanlegg

Automatisk veibom- og veisignalanlegg kan *håndbetjenes* i samsvar med særskilt instruks.

55. Automatisk veibom- og veisignalanlegg i ustand

Når automatisk veibom- eller veisignalanlegg er i ustand slik at planovergangen ikke kan sperres automatisk, og feilen ikke kan rettes straks, skal grindvakt tilsettes i nødvendig utstrekning ved planovergangen.

Den tjenestemann/kvinne som oppdager at anlegget er i uorden plikter å dra omsorg for at toglederen eller togekspeditøren på nærmeste stasjon omgående blir underrettet.

Denne underretter så tilstøtende stasjoner, vedkommende områdesjef signal/sikring og vedkommende områdesjef linjen.

På fjernstyrt strekning påligger det vedkommende områdesjef linjen å tilsette grindvakt.

På ikke fjernstyrt strekning påligger det vedkommende områdesjef linjen å tilsette grindvakt hvis planovergangen ligger på linjen eller på ikke betjent stasjons område, og salgsområdesjefen (togekspeditør) det samme hvis planovergangen ligger på betjent stasjons område.

Planovergangen sperres ved å håndbetjene anlegget (se art. 54).

Kan planovergangen ikke sperres ved hjelp av bommer eller lyssignaler, skal grindvakten sette anlegget ut av bruk ved hjelp av bryter oppsatt i låsbart skap ved planovergangen. Veisignalene skal da påsettes skilter med påskrift "Ute av bruk", og planovergangen sperres som bestemt i art. 56.

Hvis kjørehastigheten på veien må settes ned, tas kontakt med vedkommende veimyndighet.

Når planovergangen har vært bevoktet av grindvakt, påhviler det grindvakten å legge tilbake alt det materiell som måtte være tatt ut av skapet. Skapet skal deretter visiteres av strekningsleder linjen eller den han bemyndiger, for om nødvendig å komplettere materiellet.

56. Nødsperring

Oppstår det feil ved grunder, veibom- eller veisignalanlegg slik at planovergangen ikke kan sperres ved hjelp av vedkommende anlegg, skal det i stedet på hver side av sporet (sporene) brukes tau til sperring.

I hvert tau skal det være hengt opp et rødt signalflagg. Flagget skal nederst være utstyrt med flaggstokk slik at flagget hele tiden er godt utstrukket i loddrett stilling på tvers av veien.

I mørke skal det settes en lampe, som viser rødt lys, i veibanen ved siden av flagget.

57. Sløyfing av vakthold

Om sløyfing av vakthold, se trykk 405.1, art. 73.

58-59. (Reservennummer)

Tilsyn og vedlikehold

60. Planoverganger med tilsatt grindvakt

Er grindvakt tilsatt skal grindvakten foreta renhold (herunder snørydding), og spesielt påse at rennene for hjulflensene holdes fri for grus, stein, snø m.v. For øvrig skal mindre mangler og feil rettes av grindvakten, mens større feil meldes til nærmeste foresatte som skal sørge for at feilen blir rettet.

Strekningsleder linjen eller den han bemyndiger har ansvaret for vedlikeholdet av grindene som finnes innenfor hans bevokningsstrekning (også på stasjoner).

Vedkommende områdesjef signal/sikring har ansvaret for vedlikeholdet av håndstilte veibom- og veisignalanlegg.

61. Automatisk veibom- og veisignalanlegg

Tilsyn med planovergangens signaler og veibommer påligger strekningsleder linjen eller den han bemyndiger og utføres i forbindelse med visitasjon av linjen. Det skal kontrolleres at anlegget virker tilfredsstillende, helst når tog passerer strekningen.

Anlegget kan også kontrolleres ved å nytte betjeningsanordningen oppsatt i låsbart skap ved planovergangen. Bommene kan da senkes og heves og veisignalene omstilles til rødt lys og tilbake til hvitt etter behov.

Før betjeningsanordningen nyttes må det innhentes tillatelse fra toglederen eller togekspeditøren på nærmeste betjente stasjon.

Det skal kontrolleres at alle signaler viser riktig signalbilde og at lyseffekten er normal.

Sand og støv fra veien eller snø og is som kan ha lagt seg på signallinser, ringeklokker, lysreflekterende felter e.l. skal fjernes. Lyssignalenes linser skal om nødvendig vaskes og pusses. Likeledes holdes jernbanens skilter ved veien foran planovergangen rene og i orden.

I eget låst skap ved planovergangen, som strekningsleder linjen eller den han bemyndiger skal ha nøkkel til, oppbevares nødvendige signalmidler og materiell til bruk under bevokning (se art. 56), samt reserve lamper og sikringer.

Under revisjon eller prøving av anlegget forholdes på samme måte med hensyn til vakthold som bestemt i art. 55 hvis dette er nødvendig for å sikre veitrafikken eller for ikke nevneverdig å hindre denne.

62. 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 plassert og er lett synlige for dem som de er beregnet på.

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

63. Vedlikehold og utbedring 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.

I vegloven av 21. juni 1963 er det i gitt regler som skal gjøre det mulig å sikre fri sikt hvor offentlig vei krysser jernbane i plan.

Det antas at det i første rekke er veimyndighetene 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 veimyndighetene. Henvendelsen bør i tilfelle skje fra baneregionsjefen til vedkommende veimyndighet.

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

Trær, busker, grener, høyt gress, snøhauger 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- og fjellskjæringer.

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

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

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 baneregionsjefen.

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

64. Traséforholdene

Alle regioner 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 trafikken art ved planovergangen.

65. Planovergangslommer på strekning med sporisolering

Ved planoverganger på strekninger med sporisolering, skal planovergangslommene ligge minst 5, høyst 20 mm over skinneoverkant. Ved slitasje av lommene, må høyden justeres.

66. Feil og uregelmessigheter

Feil ved veisignal-/veibomanlegg på fjernstyrt strekning skal meldes til toglederen.

Toglederen skal straks underrette områdesjef signal/sikring, og samtidig fylle ut blanketten "Melding om feil ved sikringsanlegg".

Det skal fylles ut en melding for hver feil, selv om det er samme feil som gjentar seg.

Meldingen består av 3 deler (del A, B og C). Del A og B sendes områdesjef signal/sikring omgående, mens del C beholdes som gjenpart.

Områdesjef signal/sikring sørger for at feilen blir rettet og fyller deretter ut rubrikk "For teknisk avd."

Meldingens del B sendes deretter til teknisk kontor i baneregionen.

Feil ved veisignal-/veibomanlegg på ikke fjernstyrt strekning meldes straks til områdesjef signal/sikring, og samtidig skal det fylles ut bl.nr. 001.430.04 "Melding om feil ved sikringsanlegg".

Når det gjelder utfylling og innsendelse av nevnte melding vises til det anførte for fjernstyrt strekning.

Bl.nr. 001.430.04 "Melding om feil ved sikringsanlegg" er utlagt på stasjoner og i betjeningskap ved planoverganger.

67-69. (Reservennummer)

Nye anlegg. Forandring av anlegg

70. Forslag om veibom- og veisignalanlegg

Ved innsendelse av prosjektforslag om bygging av veibom- og veisignalanlegg skal det alltid følge linjekart over strekningen, samt en målsatt tegning (skisse) av det område som vedrører anlegget, i målestokk 1 : 200.

A. Av tegningen (skissen) skal framgå:

1. Plassering av signaler, veibommer, planovergangsmerker, apparatskap, betjeningsutstyr, kabelgrøft og sporfelter for innkopling og utløsning av automatisk anlegg.
2. Veien(e)s beliggenhet i en lengde av minst 50 m fra planovergangen og linjen (sporene) i en lengde av minst 100 m fra planovergangen, bebyggelse, plattformer, grøfter, gjerder og andre data som antas å ha betydning for anleggets utførelse.

B. For øvrig skal følgende data oppgis:

1. Planovergangens navn med kilometerangivelse.
2. Fri veibredde.
3. Linjens synbarhet fra vei de siste ca. 50 m fra planovergangen.
4. Hvordan strømtilførsel kan skaffes, og dens pålitelighet.
5. Eventuell avhengighet til sikringsanlegg.

C. For automatiske veibom- og veisignalanlegg angis i tillegg:

1. Skinnevekt.
2. Største tillatte hastigheter for hurtigste og langsomste tog ved planovergangen. Hvis kurveforhold, stigningsforhold eller andre årsaker bevirker nedsettelse av kjørehastigheten foran planovergangen, skal disse forhold angis i en lengde av 1000 m på hver side av planovergangen.
3. Om det foregår skifting på linjen slik at skift kan komme inn på innkoplingsfeltene.
4. Avstanden mellom bommene. Når veien krysser bare ett spor, skal avstanden mellom bommene ikke overstige 6 m hvis ikke spesielle forhold bevirker større avstand.

Når en region finner å burde foreslå veisignalanlegg for en offentlig vei, må det innhente uttalelse fra vedkommende veimyndighet. Spørsmålet om å nytte

veisignalanlegg i stedet for mekanisk stengsel kan ikke forelegges Samferdselsdepartementet før uttalelse fra veimyndighetene foreligger.

Uttalelse Innhentes fra:

1. Vegdirektøren for planovergang i riksvei (innhentes av Konsemstab, Sikkerhet).
2. Fylkesutvalget for planovergang i fylkesvei.
3. Formannskapet for planovergang i kommunal vei.

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 veimyndighet og tillatelse fra Samferdselsdepartementet med mindre det er spørsmål om å gjøre veien offentlig.

Planovergang, sikret med automatisk veibomanlegg (½ Ba) eller automatisk veisignalanlegg, skal være sperret for veitrafikk minst 30 sekunder før tog kommer til planovergangen.

Kan innkoplingsfeltene i særlige tilfelle ikke plasseres i så stor avstand fra planovergangen at en varslingstid på minst 30 sekunder kan oppnås for det hurtigste tog på strekningen, må kjørehastigheten nedsettes forholdsvis for å oppnå nevnte varslingstid. Hastighetssignaler må i tilfelle settes opp.

71. Avhengighet mellom sikringsanlegg og automatisk veibom- og veisignalanlegg

Ligger planovergang, sikret med automatisk veibom- eller veisignalanlegg, innenfor en stasjons grenser, settes sikringsanlegg i alminnelighet i slik avhengighet til veibom- eller veisignalanlegget at signaler som gjelder for togvei over planovergangen ikke kan vise "Kjør" før planovergangen er sperret for veitrafikk.

72-79. (Reservenummer)

Saksbehandling

80. I Konsernstaben

Saker angående sikringstiltak m.v. for planoverganger behandles ved Konsernstab, Sikkerhet.

81. I regionene

For å oppnå en ensartet behandling av saker vedrørende trafikkforhold ved planoverganger som ansvarsforhold, sikringstiltak, nedleggelse etc. som skal behandles videre av Konsernstaben, skal slike saker behandles av en bestemt tjenestemann/kvinne i hver baneregion.

Når det gjelder prioritering i forbindelse med utvidet sikring og nedleggelse/-opprettelse av planoverganger, må dette skje i nært samarbeide med de lokale sikkerhetskontorene.

Regionene må holde planovergangskartoteket ajour. Alle forhold som har betydning vedrørende sikring av planovergangen, og opplysninger som er nødvendige ved inntrufne uhell påføres vedkommende kartotekkort.

Forholdene ved planovergangene må for øvrig vies spesiell oppmerksomhet ved befaringer og inspeksjon, og oppmerksomheten må være henledet på muligheten for nedlegging av planoverganger.

For til enhver tid å ha planovergangskartoteket ved Konsernstaben ajour, skal regionene for hver(t) forandring/uhell snarest sende melding ("rettekort") for vedkommende planovergang til Konsernstab, Sikkerhet.

82-89. (Reservennummer)

Uhell på planoverganger

90. Meldinger

Ved inntruffet uhell på planovergang skal melding sendes som bestemt i trykk 427.





Utvidelse av grindåpning
ved privat planovergang.
Betingelser

Saknr.

Den (de) bruksberettigedes navn		
Eiendommens navn og adresse		
Gnr.	Bnr.	Kommune
Planovergang ved km	Beliggende mellom stasjonene	Bane
Grindåpningens utvidelse (Fra m.-til m.)		Utstedt ved Regionsjefen i (Region)
<p>1. Planovergangsleder og veibredde økes tilsvarende den nye grindåpningen (se ovenfor). Nye grunder og annet utstyr lages av eller godkjennes av jernbanen.</p> <p>2. Arbeidet med utvidelsen innen jernbanens område utføres av jernbanen og bekostes av den (de) bruksberettigede.</p> <p>3. Vedlikehold av den utvidede planovergang utføres og bekostes av jernbanen.</p> <p>4. Utvidelsen gjør ingen endring i det nåværende forhold at overgangen er privat. Den (de) bruksberettigede er fremdeles underkastet gjeldende bestemmelser for bruk av planovergang i henhold til lov av 7. september 1854, § 11, hvorefter grindene skal lukkes etter bruken. Den (de) bruksberettigede er videre ansvarlig for overgangen i samme utstrekning som før.</p> <p>5. Hvis jernbanens interesser senere måtte tilsi det, eller den (de) bruksberettigede ikke lenger har bruk for den bredere overgang, kan jernbanen forlange at den bringes tilbake til den opprinnelige bredde på den (de) bruksberettigedes bekostning.</p> <p>6. Hvis bruksberettigede og hjemmelsinnehaver (-havere) ikke er samme person(er), skal hjemmelsinnehaverens (-havernes) samtykke innhentes.</p> <p>7. Tinglysning skjer ved den (de) bruksberettigedes forføyning og regning. Arbeidet må ikke settes i gang før tinglysningen er ordnet. Disse forpliktelser anmerkes som heftelse på ovennevnte eiendom.</p>		
Tillegg til betingelsene ovenfor		
Hjemmelsinnehaverens (-havernes) samtykke. (Utfylles hvis den (de) bruksberettigede og hjemmelsinnehaveren (-havere) ikke er samme person(er).)		
Sted	Dato	Den (de) bruksberettigedes underskrift

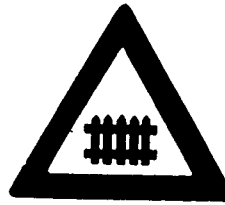
Bl.nr.001.191.05



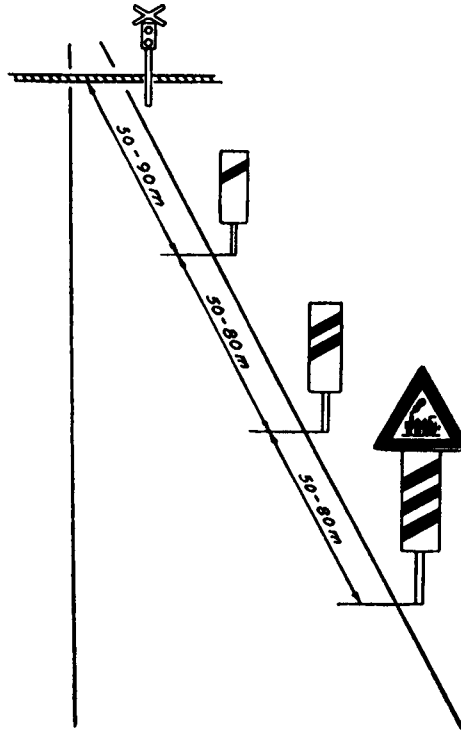
Vegvesenets skilter.



134.2 Jernbaneplanovergang uten grind eller bom.

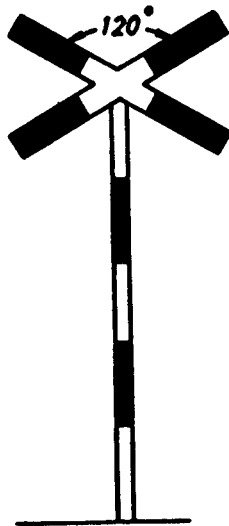


134.1 Jernbaneplanovergang med grind eller bom.

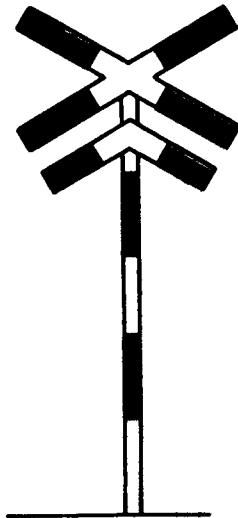


Fareskilt (134.2) med
avstandsskilt
(136.3, 136.2 og 136.1).

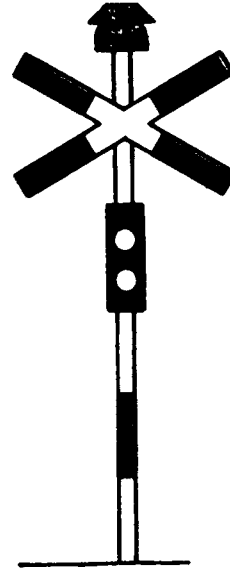
Fareskilt 138. Jernbanespor (Andreaskors).



138.1 Ved planovergang med 1 spor. Skiltet kan om nødvendig dreies 90° (stående kors istedenfor liggende kors).



138.2 Ved planovergang med 2 eller flere spor.



Jernbanespor (Andreaskors) plassert på veisignalmast.



314. Høydegense (Forbudet gjelder kjøretøy, medregnet last, med større høyde enn angitt.).