

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



FORSKRIFTER

for planoverganger og for vakthold ved planoverganger samt
betjening av grunder, veibomanlegg og veisignalanlegg

3. utgave.

Gjelder fra og med 1. mai 1975.

Fra samme dato oppheves:
Trykk 426 av november 1964.



FELLESTRYKK A.S. — OSLO

Eks. 2

625.162 (481)

655.25 (481)

N38

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	10.10.83	Maj	Juni 1976	19			
2	"	"	April 1978	20			
3	"	"	August 1983	21			
4	14.5.85	"	15. mai 1985	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, linjepersonalet og elektropersonalet, samt administrasjonen i nødvendig utstrekning.

I N N H O L D

	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
Betegnelser for sikringsmåter	22
Grunder	23
Veibomanlegg	24
Veisignalanlegg	25
Ferister	26
Skilt og signaler for veifarende	
Offentlige trafikkskilter	30
Jernbanens varselskilter	31
Lys- og lydsignaler	32
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 grindvakt	60
Automatiske veibom- og veisignalanlegg	61

	Art. nr.
Vedlikehold av skilter og merker	62
Vedlikehold og utbedringer ved planoverganger	63
Traséforholdene	64
Planovergangslemmer 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 Hovedadministrasjonen	80
I distriktene	81
Uhell på planoverganger	
Meldinger	90
Oppgave over påkjørsler av bommer og/eller signalmaster ..	91
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 forskrifter:

Lov av 12. august 1848, § 2, pkt. d.

Jernbaneloven av 7. september 1854, § 11.

Veglov av 21. juni 1963 nr. 23.

Trafikkreglene (§§ 5 og 6) gitt ved Kronprinsregentens res. av 26. april 1957 og ved kongelige resolusjoner av 23. september 1960, 21. juli 1961, 18. juni 1965 og 17. mars 1967.

Skiltregler fastsatt av Samferdselsdepartementet 28. mars 1967.

I NSB's tjenesteskifter:

Trykk 401 (Sir.) §§ 73, 74, 282, 289, 294 og 299 pkt. 1.

Trykk 405.2 art. 71—74.

Trykk 405.5 art. 26—30.

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.

Hvis f. eks. dyr kommer inn på jernbanelinjen gjennom åpen grind ved 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 jernbanenes personale har handlet så aktsomt som forholdene har tillatt det. Hvis vedkommende bruksberettigede selv har beskadiget eller fjernet grindene, må han selv bære følgerne av det (se art. 7).

På anmodning fra bruksberettigede skal stasjonene gi opplysning om de ordinære togs rutetider. Hvis enkelte tog kan kjøre inn til 15 min. 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 oppsitere 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 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 trafikkøkningen vesentlig den bruksberettigedes egne disposisjoner, vil det være naturlig at han 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 togenes egen sikkerhet.

Det er derfor av største viktighet at vedkommende personale er oppmerksom på slike private planoverganger hvor ferdsele 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 distriktsjefen med alle nødvendige opplysninger.

5. Offentlig vei over privat planovergang.

Det er ikke adgang til å ta opp som offentlig, vei som fører over privat planovergang, uten at forholdet til jernbanen er ordnet på forhånd. (Arbeidsdepartementets brev av 26. september 1928 til fylkesmennene.)

6. Bilrutetrafikk over privat planovergang.

Distriktene 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 grunder.

Når bruksberettiget ønsker å fjerne grindene midlertidig ved privat planovergang som omhandlet i trykk 401 § 73 pkt. 6, 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. Av hensyn til eventuelt bevissspørsmål bør dette meddeles skriftlig (rekommandert brev).

8—19

8. Utvidelse av grindåpning og veibredde.

Anmodning om utvidelse av grindåpning og veibredde ved privat planovergang 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 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 Hovedadministrasjonen.

10—19. (Reservennummer.)

Sikringsmåter.

20. Almennelige regler.

Trafikkreglene bestemmer at tog har forkjørsrett for annen trafikk (§ 5) og at trafikanter skal vise særlig aktsomhet ved kryssing av planoverganger (§ 6).

I trykk 401 § 73 pkt. 1 er det bestemt at planovergang skal ha stengsel som kan holde veifarende tilbake når tog passerer. Like med stengsel regnes lyssignal som Samferdselsdepartementet har godkjent.

Offentlige planoverganger sikres med grunder, veibom- eller veisignalanlegg.

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

De bruksberettigede plikter å holde grindene lukket, og enhver som benytter planovergang 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 grunder og andre stengsler blir overholdt.

Hvis de bruksberettigede ikke overholder denne plikten, skal forholdet påtales overfor vedkommende. Ved gjentatt forsømmelse skal forholdet rapporteres til distriktsjefen. Grunder bør lukkes i den utstrekning det er anledning til det.

Veibom- og veisignalanlegg er vanligvis automatisk virkende eller håndstilte. Grunder kan være betjente eller ubetjente.

Oppsetting av veibom- og veisignalanlegg må være godkjent av Hovedadministrasjonen.

Om skilter, 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, eller som er bevoktet av grindvakt.

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 skal få ensartet betegnelse, skal følgende forkortelser brukes:

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

23. Grinder.

Grinder for sperring av offentlige planoverganger skal enten være hvitmalte 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 evt. rød skive av lysreflekterende stoff.

Grinder for sperring av private planoverganger, som er utstyrt med Vegvesenets fareskilt 126 (Andreaskors), bør males eller utstyres som nevnt ovenfor.

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

¹⁾ For planoverganger utstyrt med halvbommer tilføyes « $\frac{1}{2}$ » foran betegnelsen.

Ganggrinder (båsgrinder) settes opp ved fotgjengeroverganger, og 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 (evt. aluminiumsfarget). Feltene kan utføres med lysreflekterende stoff.

Veibomanlegg utføres etter godkjente tegninger for hvert anlegg.

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

Veibommer settes i alminnelighet opp på høyre side av veien.

Halvbommer sperrer bare høyre side av veien. Hovedadministrasjonen i samråd med vedkommende veimyndighet godkjenner oppsetting av slike ved offentlige planoverganger. Halvbommer settes alltid opp på høyre side av veien.

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

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

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. Ferister.

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

27—29. (Reservennummer.)

Skilt og signaler for veifarende.**30. Offentlige trafikkskilter.**

Foran alle offentlige planoverganger skal Vegvesenets fareskilt 123 («Jernbaneplanovergang med grind eller bom») henholdsvis fareskilt 124 («Jernbaneplanovergang uten grind eller bom») med avstandsskilt 125 a, b og c, samt fareskilt 126 («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 212 («Forbudt for kjøretøy med høyde over m») med underskilt U20 («Høgspenning Livsfare») med symbol i form av stilisert lyn, 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 distriktsjefen at hensynet til togsikkerheten og trafikken over planovergangen tilsier oppsetting av offentlige trafikkskilter ved private planoverganger, eller de bruksberettigede anmoder om det og distriktsjefen finner at dette kan skje uten nevneverdig ulempe for jernbanen, skal distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet (Vegsjefen).

All skilting med offentlige trafikkskilter ved planoverganger påhviler vedkommende skiltmyndighet. Hvis skiltingen ikke er i samsvar med det som er fastsatt, bør imidlertid distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet. (Vedrørende skiltmyndigheter, se Skiltreglene kap. V.)

Når det gjelder utgifter i forbindelse med slik skilting vises til Skiltreglene kap. VI.

31. Jernbanens varselskilter.

Ved alle ubevoktede planoverganger med grinder 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 målfører:

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 NSB's advarselsskilt «Høgspenning Livsfare» med symbol i form av stilisert lyn (ikke lysreflekterende) være satt opp, hvis ikke Vegvesenets forbudskilt 212 med underskilt 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—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 126 («Andreaskors») er satt opp. Ved planoverganger som er sikret med automatisk hel- eller halv-bomanlegg, kan oppsetting av orienteringsignal for planovergang sløyfes.

Distriktsjefen 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.

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

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

Se forøvrig 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 forøvrig trykk 401 § 282.

42. Planovergangsmerke.

For planoverganger med automatisk veibom- eller veisignalanlegg skal det settes opp planovergangsmerke.

Se forøvrig 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 forøvrig trykk 401 § 299.

44—49. (Reservennummer.)

Ansvar for planovergang og betjening av anlegg.

50. Ansvar for planovergang.

Stasjonsmesteren har ansvaret for planovergang som ligger innenfor stasjonsgrensen, og er vedkommende grindvaks nærmeste foresatte.

Banemesteren har ansvaret for planovergang som ligger på linjen, og på stasjon(er) hvor betjening normalt ikke er tilstede, og linjevisitøren er grindvaktens nærmeste foresatte.

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

Stasjonsmester, henholdsvis banemester, 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.

Stasjonsmesteren, henholdsvis banemesteren, har ansvaret for at grindvakten blir tildelt nødvendige forskrifter og andre bestemmelser som angår vedkommende tjeneste.

Grindvakt ved planovergang på linjen tildeles r u t e b o k og andre ordrer om toggangen gjennom den stasjon distriktsjefen bestemmer (se trykk 405.1 art. 40).

Grindvakt ved planovergang på stasjon tildeles stasjonens t o g o p p g a v e (eller togordning) 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 veiførende, og skal bare sperres for veiførende når tog ventes (se trykk 401 § 74). Ved skifting over planovergangen forholdes etter bestemmelsen i trykk 405.2.

Hovedadministrasjonen
Biblioteket

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

Oppstår det plutselig fare for togtrafikken, f. eks. linjebrudd, 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 grinder og håndstilte veibom- og veisignalanlegg.

Grindene skal være forsvarlig fastholdt i åpen eller lukket stilling.

Mekanisk drevne bommer senkes ved at sveiven dreies med jevn, ikke for stor hastighet (ikke under 2 sekunder pr. omdreining), helt til endestilling. Det er ikke tillatt å sette bommene i halvstilling.

Elektrisk drevne bommer og veisignalanlegg betjenes ved hjelp av oppsatt betjeningsanordning og forøvrig 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.

Automatiske veibom- og veisignalanlegg kan også h å n d b e t j e - n e s. Anlegget betjenes i så fall 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.

Det påligger banemester (linjevisitør) å tilsette grindvakt hvis planovergangen ligger på linjen og stasjonsmester (togekspeditør) det samme hvis planovergangen ligger innen en stasjons område.

Den tjenestemann som først oppdager at anlegget er i uorden, plikter å dra omsorg for at banemester (linjevisitør) henholdsvis stasjonsmester (togekspeditør) evt. fjernstyringsoperatøren blir underrettet om forholdet slik at grindvakt kan bli tilsatt.

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

Kan planovergangen ikke sperres ved hjelp av bommer eller lys-signaler, 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, som deretter skal visiteres av linjevisitør, som det påligger å sørge for i tilfelle å komplettere materiellet.

Om sløyfing av vakthold, se art. 57.

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

57. Sløyfing av vakthold.

Etter distriktsjefens nærmere bestemmelse (merknad i togets rute eller ved særskilt ordre) kan vakthold ved planovergang som normalt er bevoktet, sløyfes på følgende vilkår:

- a. Toget skal være trykkluftbremset.
- b. Toget skal stoppe foran planovergangen. Lokomotivføreren forvisser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, hvorefter toget med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) passerer overgangen.
- c. Ordningen iverksettes bare for bestemte planoverganger hvor veitrafikken ikke er nevneverdig stor ved de tider vedkommende tog kjører. Disse planoverganger skal være utstyrt med Vegvesenets fareskilt 126 («Andreaskors»).
- d. Det skal gå fram av fortegnelsen i driftshåndboka hvilke planoverganger denne ordning normalt kan bli gjort gjeldende for.

58—59. (Reservennummer.)

Tilsyn og vedlikehold.

60. Planoverganger med grindvakt.

Grindvakten skal foreta renhold (herunder snørydding), og spesielt påse at rennene for hjulflensene holdes fri for grus, stein, snø, m.v.

Alle bevegelige deler på grinder eller bommer skal være godt smurt.

Mindre mangler og feil rettes av grindvakten, mens større feil meldes til nærmeste foresatte som skal sørge for at feilen blir rettet.

Stasjonsmesteren, henholdsvis linjevisitøren, skal minst en gang ukentlig inspisere planovergangen og kontrollere at betjening, renhold og smøring foregår etter forskriftene. Han skal dessuten minst en gang ukentlig foreta kontroll med håndstilte veibom- og veisignalanlegg.

Linjevisitøren har ansvaret for vedlikeholdet av grindene som finnes innenfor hans bevoktningsstrekning (også på stasjoner).

Stillverksmesteren eventuelt banemesteren har ansvaret for vedlikeholdet av håndstilte veibom- og veisignalanlegg og han skal dessuten sørge for at anleggene blir revidert minst to ganger i året.

61. Automatisk veibom- og veisignalanlegg.

Tilsyn med planovergangens signaler og veibommer påligger linjevisitør 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.

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 linjevisitøren skal ha nøkkel til, oppbevares nødvendige signalmidler og materiell til bruk under bevoktning (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 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.

I veiloven av 21. juni 1963 er det i §§ 29 o.f. 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 distriktsjefen eller vedkommende anleggs overingeniør (bestyrer) til vedkommende veimyndighet.

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

Trær, busker, grener, løv, 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 Hovedadministrasjonen.

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 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.

64. 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 trafikkens art ved planovergangen.

65. Planovergangslemmer på strekning med sporisolering.

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

66. Feil og uregelmessigheter.

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

Fjernstyringsoperatøren skal straks underrette stillverksmesteren, og samtidig fylle ut bl.nr. 001.430.04 «Melding om feil ved sikringsanlegg».

Det skal fylles ut en melding for hver feil, og for hver gang samme feil gjentar seg.

Meldingen fylles ut i 3 deler (A, B og C). Del A og B sendes stillverksmesteren omgående, del C er gjenpart.

Stillverksmesteren sørger for at feilen blir rettet og fyller deretter ut rubrikk «For teknisk avd».

Meldingens del B sendes deretter til distriktets elektrokontor.

Feil ved veisignal-/veibomanlegg på ikke fjernstyrt strekning meldes straks til stillverksmesteren, 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 (eventuelt luftstrek) og sporfelder 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. Forøvrig 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. Om luftkabel eller jordkabel bør anvendes eventuelt om tråder kan opplegges på jernbanens stolperække.
5. 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 et distrikt finner å burde foreslå veisignalanlegg for en offentlig vei, må det innhente uttalelse fra vedkommende veimyndig-

het. 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 Hovedadministrasjonen).
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 veisignalanlegg, skal være sperret for veitrafikk minst 20 sekunder, høyst 90 sekunder før tog kommer til planovergangen.

Kan innkoplingsfeltene i særlige tilfelle ikke plasseres i så stor avstand fra planovergangen at en varslingstid på minst 20 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.

Slik avhengighet skal i alminnelighet ikke anordnes for automatisk veisignalanlegg og halvboanlegg hvis planovergangen av forannevnte grunn blir sperret over 90 sekunder før tog kommer til planovergangen.

72—79. (Reservennummer.)

Saksbehandling.

80. I Hovedadministrasjonen.

I Hovedadministrasjonen behandles saker angående sikringstiltak m.v. for planoverganger ved Driftsavdelingen, Sikkerhetskontoret.

81. I distriktene.

For å oppnå en ensartet behandling av saker vedrørende trafikkforhold ved planoverganger som ansvarsforhold, sikringstiltak, nedleggelse etc. som skal behandles videre av Hovedadministrasjonen, 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 ajour. Forholdene ved planovergangene må vies spesiell oppmerksomhet ved befaringer og inspeksjon. Forhold av betydning noteres straks og påføres vedkommende kartotek kort.

Oppmerksomheten må være henledet på muligheten for nedlegging av planoverganger.

82—89. (Reservennummer.)

Uhell på planoverganger.

90. Meldinger.

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

91. Oppgave over påkjørsler av bommer og/eller signalmaster.

Til bruk for statistiske opplysninger, skal distriktene i første halvdel av januar måned hvert år innsende oppgave til Hovedadministrasjonen for foregående år over påkjørsler av bommer og/eller signalmaster ved planoverganger, selv om kollisjon med tog ikke har funnet sted.

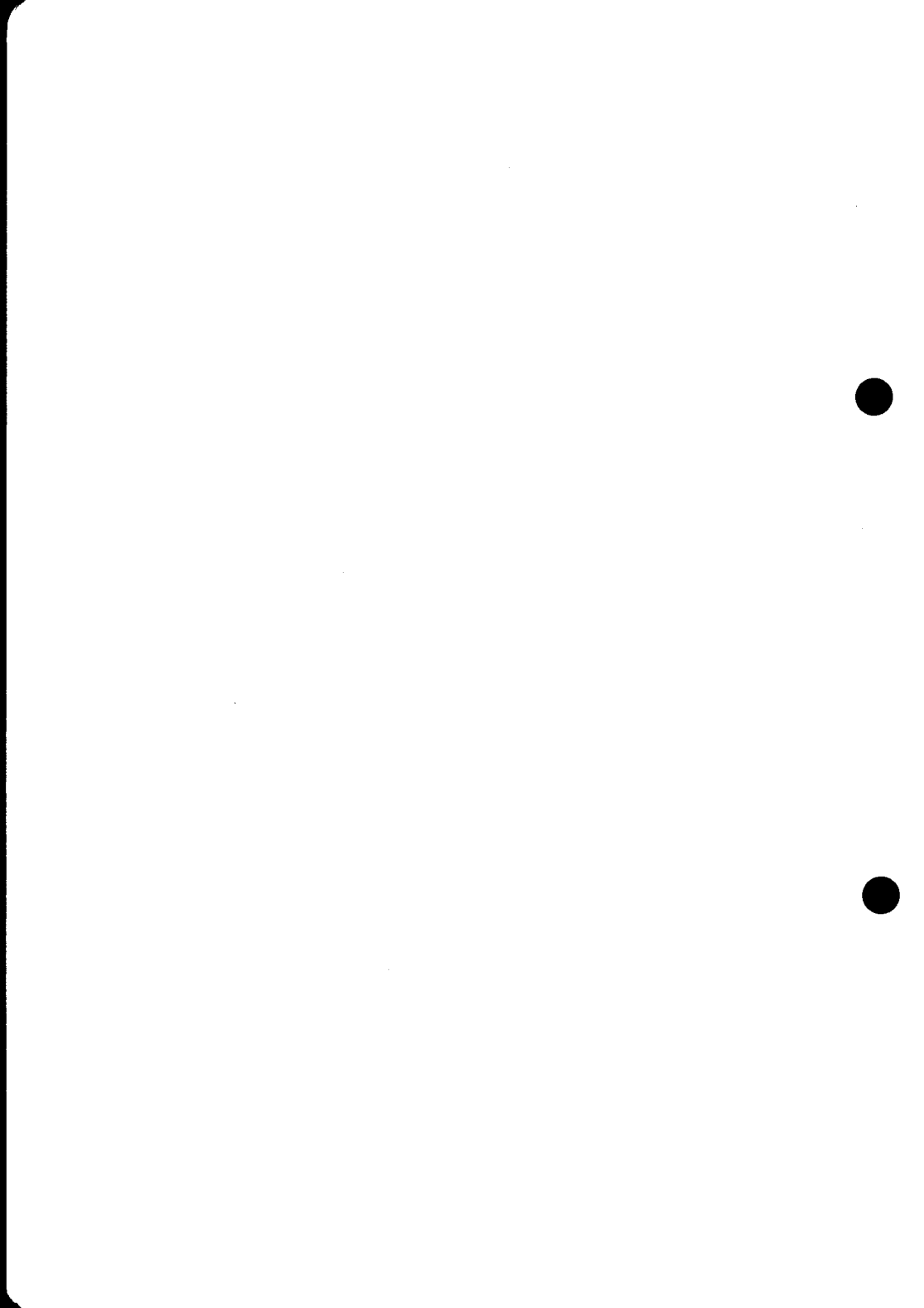
92—99. (Reservennummer.)



Utvidelse av grindåpning
ved privat planovergang. Saknr. _____
Betingelser

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 Distriktsjefen i (Distrikt)
<p>1. Planovergangslemmer og vei-bredde 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 (-haverne) ikke er samme person(er), skal hjemmelsinnehaverens (-havernes) samtykke innhentes.</p> <p>7. Tinglysning skjer ved den (de) bruksberettigedes forføyning og regning. Areidet 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 (-haverne) ikke er samme person(er).)		
Sted	Datum	Den (de) bruksberettigedes underskrift

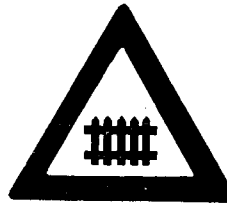
Bl.nr.
001.191.05



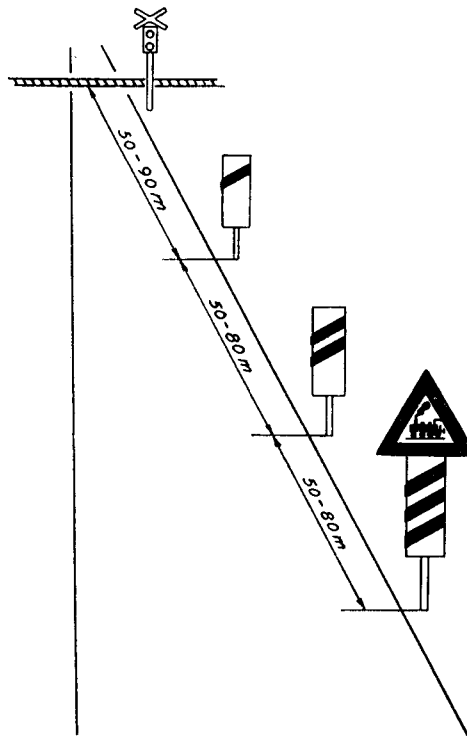
Vegvesenets skilter.



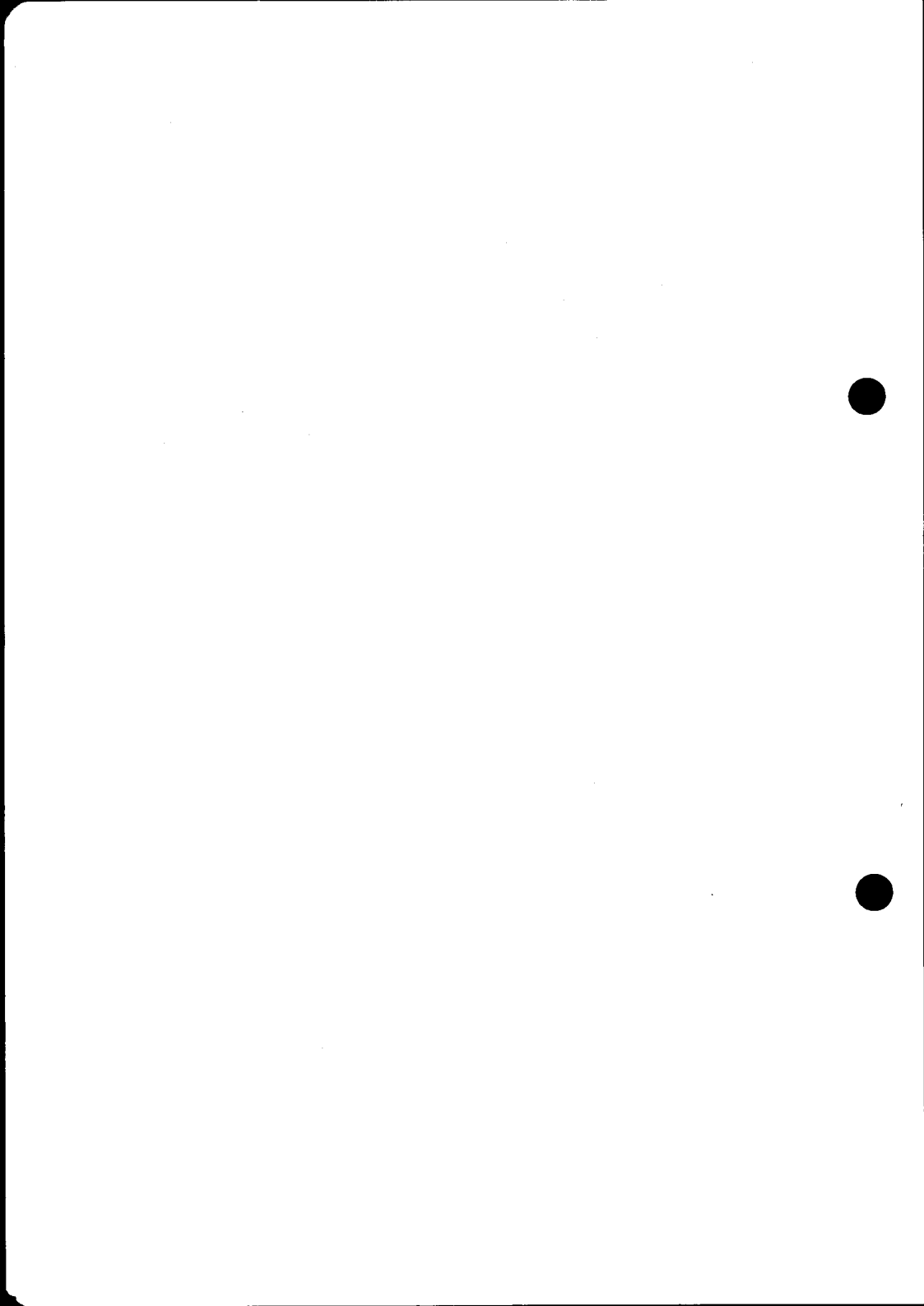
124. Jernbaneplanovergang uten grind eller bom.



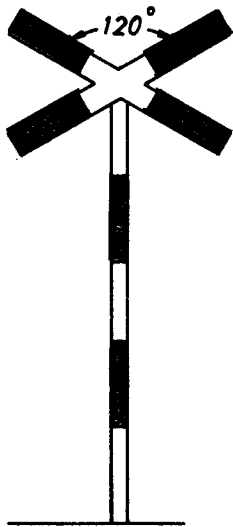
123. Jernbaneplanovergang med grind eller bom.



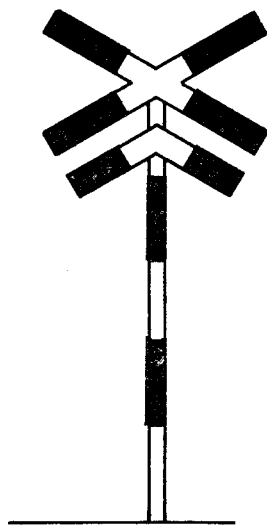
Fareskilt (124) med
avstandsskilt
(125 a, b og c).



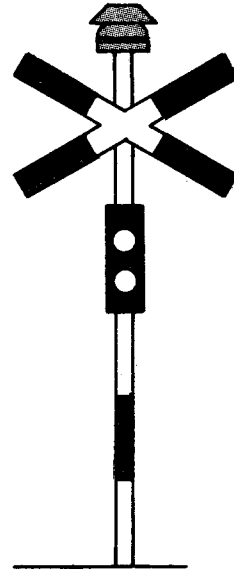
Fareskilt 126. Andreaskors.



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



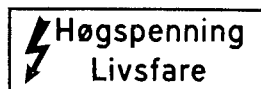
Ved planovergang med
2 eller flere spor.

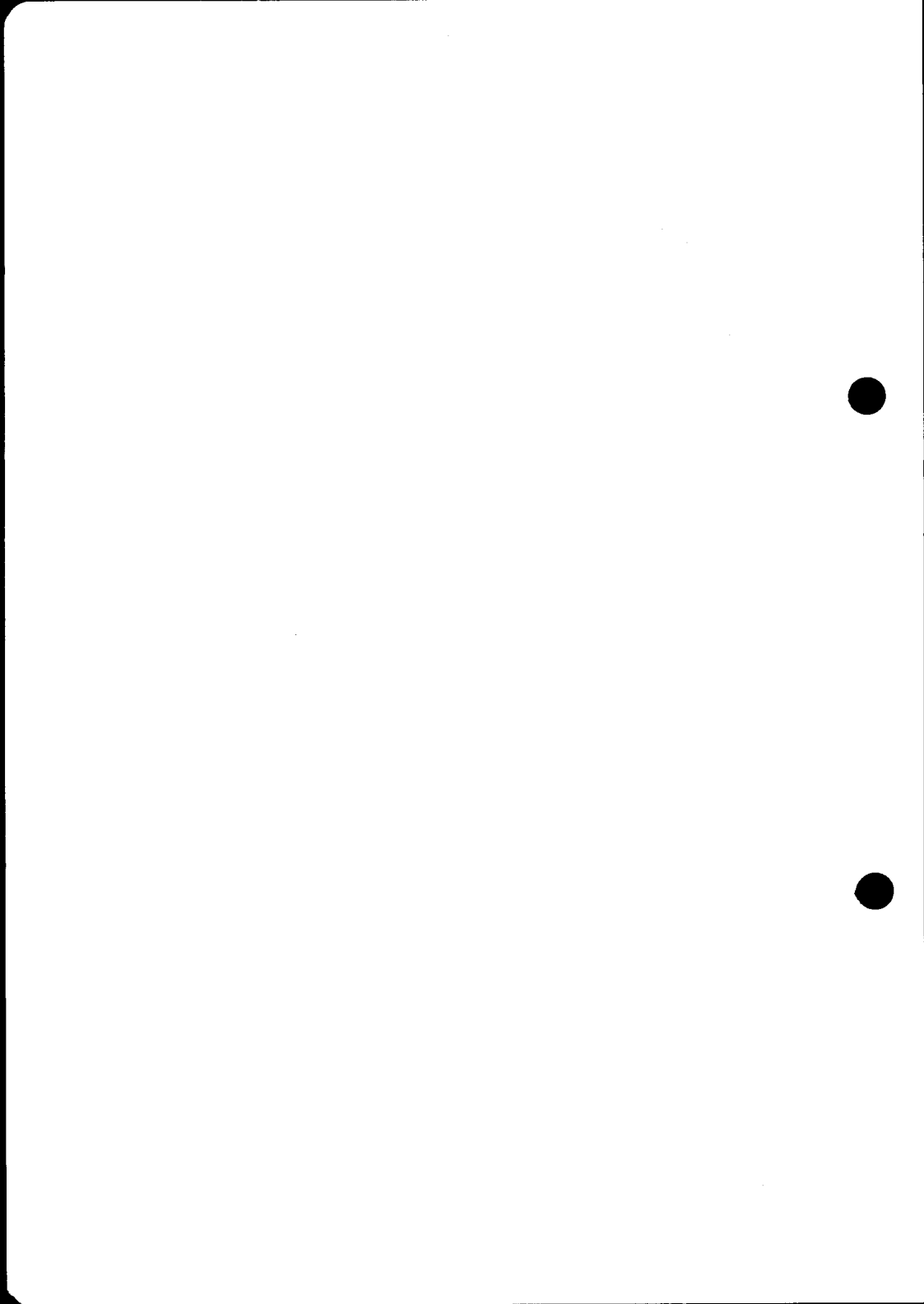


Andreaskors plasert
på veisignalmast.



212. Forbudt for kjøre-
tøy med høyde over
.... m
med underskilt U 20.





Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



FORSKRIFTER

for planoverganger og for vakthold ved planoverganger samt
betjening av grunder, veibomanlegg og veisignalanlegg

3. utgave

Gjelder fra og med 1. mai 1975.

Rettelsesblad nr. 1

Juni 1976

Følgende rettelser og tilføyelser foretas:

I innholdsfortegnelsen tilføyes etter «Veisignalanlegg»:

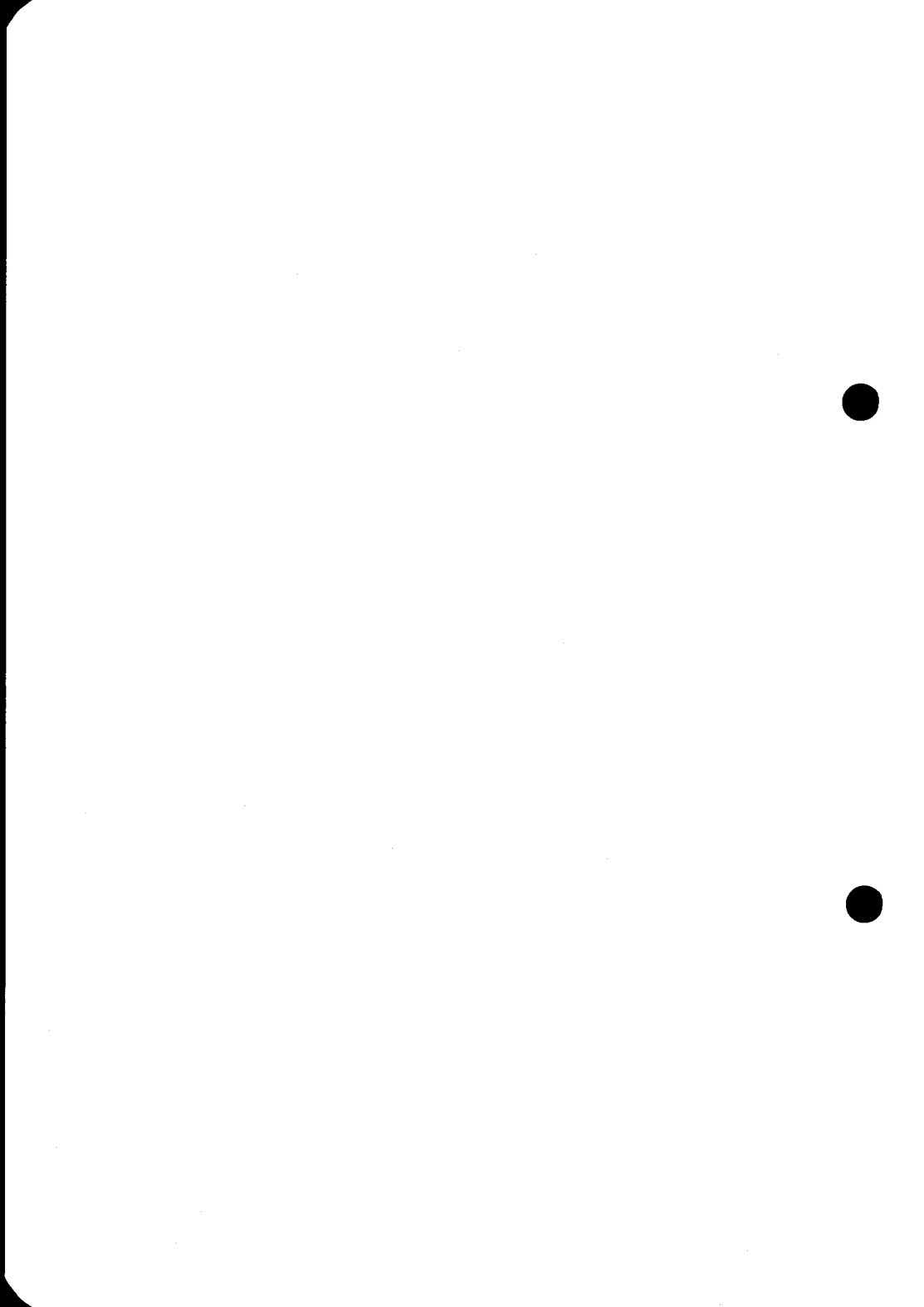
Varsellampe 26
og endres art. nr. for «Ferister» fra 26 til 27, videre tilføyes etter
«Lys- og lydsignaler»:

Varsellampe 33

I art. 22 tilføyes etter «Veisignalanlegg, håndstilt»:

Varsellampe VI

Bladene merket 23—29/30—31 og 31—39/40—49 bes tatt ut og erstat-
tet med vedlagte nye blad.



Ganggrinder (båmgrinder) settes opp ved fotgjengeroverganger, og 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 (evt. aluminiumsfarget). Feltene kan utføres med lysreflekterende stoff.

Veibomanlegg utføres etter godkjente tegninger for hvert anlegg.

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

Veibommer settes i alminnelighet opp på høyre side av veien.

Halvbommer sperrer bare høyre side av veien. Hovedadministrasjonen i samråd med vedkommende veimyndighet godkjenner oppsetting av slike ved offentlige planoverganger. Halvbommer settes alltid opp på høyre side av veien.

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

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

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 godkjennelse foreligge.

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

26. Varsellampe.

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

Varsellampen er automatisk virkende.

Om varsellampens plassering og virkemåte, se art. 33.

Rettelsesblad nr. 1.

Mai 1976.

27—29

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 trafikkskilter.

Foran alle offentlige planoverganger skal Vegvesenets fareskilt 123 («Jernbanepanovergang med grind eller bom») henholdsvis fareskilt 124 («Jernbanepanovergang uten grind eller bom») med avstandsskilt 125 a, b og c, samt fareskilt 126 («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 212 («Forbudt for kjøretøy med høyde over m») med underskilt U20 («Høgspenning Livsfare») med symbol i form av stilisert lyn, 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 distriktsjefen at hensynet til togsikkerheten og trafikken over planovergangen tilsier oppsetting av offentlige trafikkskilter ved private planoverganger, eller de bruksberettigede anmoder om det og distriktsjefen finner at dette kan skje uten nevneverdig ulempe for jernbanen, skal distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet (Vegsjefen).

All skilting med offentlige trafikkskilter ved planoverganger påhviler vedkommende skiltmyndighet. Hvis skiltingen ikke er i samsvar med det som er fastsatt, bør imidlertid distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet. (Vedrørende skiltmyndigheter, se Skiltreglenes kap. V.)

Når det gjelder utgifter i forbindelse med slik skilting vises til Skiltreglenes kap. VI.

31. Jernbanens varselskilter.

Ved alle ubevoktede planoverganger med grinder 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 målfører:

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 NSB's advarselsskilt «Høgspenning Livsfare» med symbol i form av stilisert lyn (ikke lysreflekterende) være satt opp, hvis ikke Vegvesenets forbudskilt 212 med underskilt er satt opp.

32. Lys- og lydsignaler.

Ved alle planoverganger som er sikret med elektrisk drevet vei-bomanlegg 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 forøvrig ligger til rette, kan det på fjernstyrte strekninger anordnes varsellampe etter anmodning fra bruksberetigede. Sikringssystemet består av en lampe montert på stolpe nær planovergangen.

Varsellampen styres av eksisterende sporfelter (blokkfelter og evt. sporfelter på nærliggende stasjon).

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

Når et av sporfeltene er besatt, er varsellampen slokt.

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

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 samt tegning (skisse) hvorpå sporfelter, kabler og avstander m.v. er angitt, sendes Hovedadministrasjonen for hvert enkelt tilfelle for godkjenning.

Den bruksberettigede skal avkreves skriftlig erklæring om at han kjenner virkemåten, at han selv må sørge for utskifting av defekte lamper, og at han må underrette NSB hvis han mener at det er oppstått feil ved anlegget.

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

34—39. (Reservennummer.)

Signaler og merker for tog.

40. Orienteringssignal for planovergang.

Signal 67 b, henholdsvis 67 d settes vanligvis opp ved planoverganger hvor Vegvesenets fareskilt 126 «Andreaskors») er satt opp. Ved planoverganger som er sikret med automatisk hel- eller halv-bomanlegg, kan oppsetting av orienteringssignal for planovergang sløyfes.

Distriktsjefen er bemyndiget til og ansvarlig for oppsetting av orienteringssignaler 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.

Distriktsjefen 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 forøvrig 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 forøvrig trykk 401 § 282.

42. Planovergangsmerke.

For planoverganger med automatisk veibom- eller veisignalanlegg skal det settes opp planovergangsmerke.

Se forøvrig 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 forøvrig trykk 401 § 299.

44—49. (Reservennummer.)

Trykk 426

Tjenesteskifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



FORSKRIFTER

for planoverganger og for vakthold ved planoverganger samt
betjening av grunder, veibomanlegg og veisignalanlegg

3. utgave

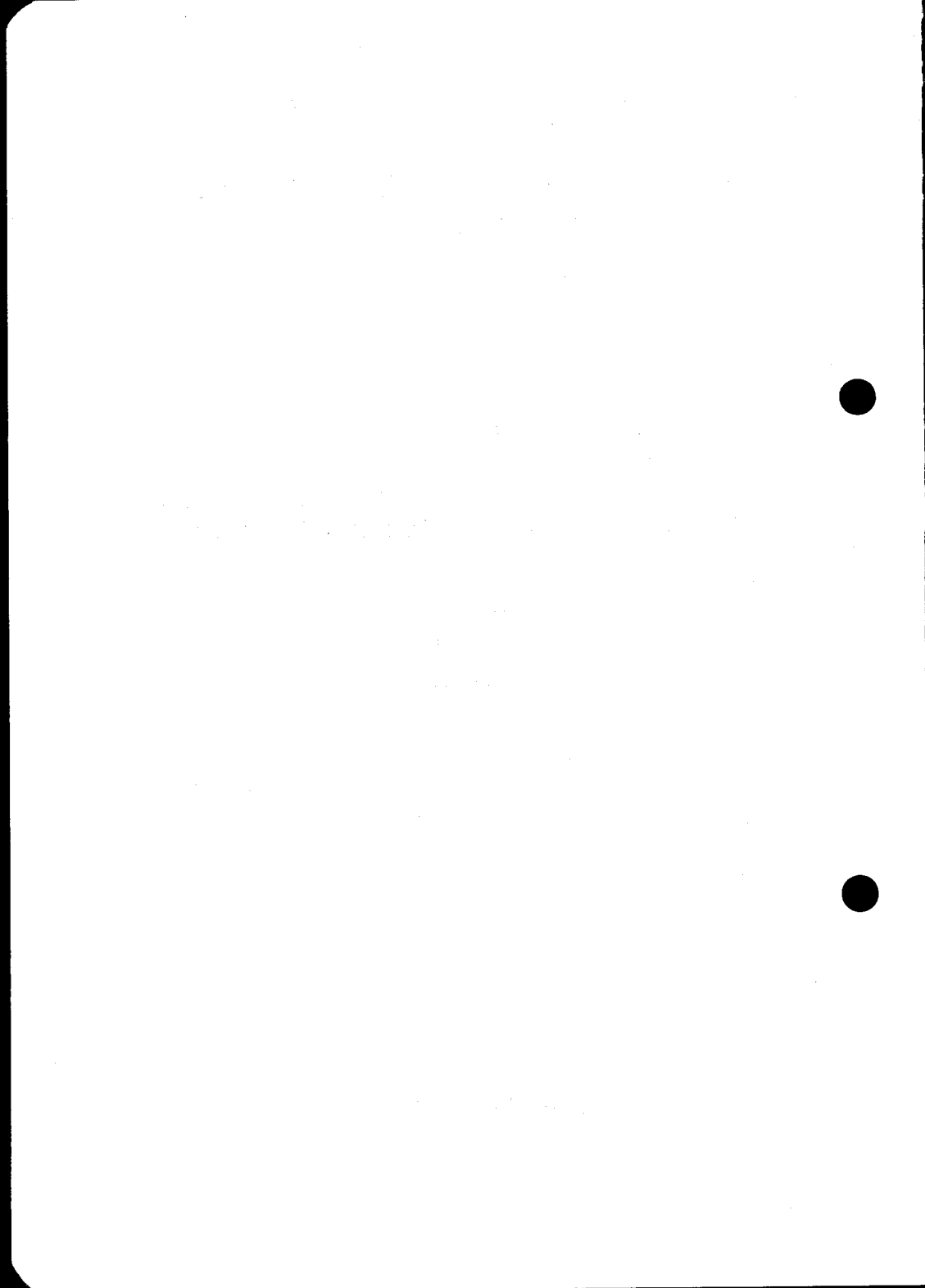
Rettelsesblad nr. 2

April 1978

Følgende rettelser foretas:

Bladene merket Innhold, 20—21/21—23, 30—31/31—33, 33—39/
40—49 og 50—52/52—55 bes tatt ut og erstattet med vedlagte
nye blad.

FELLESTRYKK A.S. — OSLO



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
Betegnelser for sikringsmåter	22
Grunder	23
Veibomanlegg	24
Veisignalanlegg	25
Varsellampe	26
Ferister	27
Skilt og signaler for veifarende	
Offentlige trafikkskilter	30
Jernbanens varselskilter	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

*Rettelsesblad nr. 2.**April 1978*

	Art. nr.
Tilsyn og vedlikehold	
Planoverganger med grindvakt	60
Automatisk veibom- og veisignalanlegg	61
Vedlikehold av skilter og merker	62
Vedlikehold og utbedringer ved planoverganger	63
Traséforholdene	64
Planovergangslemmer 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 Hovedadministrasjonen	80
I distriktene	81
Uhell på planoverganger	
Meldinger	90
Oppgave over påkjørsler av bommer og/eller signalmaster ..	91
Bilag 1: Utvidelse av grindåpning ved privat planovergang. Betingelser.	
Bilag 2: Vegvesenets skilter.	

Sikringsmåter.

20. Alminnelige regler.

Trafikkreglene bestemmer at tog har forkjørsrett for annen trafikk (§ 5) og at trafikanter skal vise særlig aktsomhet ved kryssing av planoverganger (§ 6).

I trykk 401 § 73 pkt. 1 er det bestemt at planovergang skal ha stengsel som kan holde veifarende tilbake når tog passerer. Like med stengsel regnes lyssignal som Samferdselsdepartementet har godkjent.

Offentlige planoverganger sikres med grunder, 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. Grundene (eller andre stengsler) og deres lukkeinnretning må holdes i forsvarlig stand.

De bruksberettigede plikter å holde grindene lukket, og enhver som benytter planovergang 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 grunder og andre stengsler blir overholdt.

Hvis de bruksberettigede ikke overholder denne plikten, skal forholdet påtales overfor vedkommende. Ved gjentatt forsømmelse skal forholdet rapporteres til distriktsjefen. Grunder bør lukkes i den utstrekning det er anledning til det.

Veibom- og veisignalanlegg er vanligvis automatisk virkende eller håndstilte. Grunder kan være betjente eller ubetjente.

Oppsetting av veibom- og veisignalanlegg må være godkjent av Hovedadministrasjonen.

Om skilter, 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, eller som er bevoktet av grindvakt.

*Rettelsesblad nr. 2.
April 1978*

21—23

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 skal få ensartet betegnelse, skal følgende forkortelser brukes:

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

23. .Grinder.

Grinder for sperring av offentlige planoverganger skal enten være hvitmalte 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 signalkiven kan nyttes lysreflekterende stoff. Grinder som er laget av impregnerte materialer, skal utstyres med røde felter evt. rød skive av lysreflekterende stoff.

Grinder for sperring av private planoverganger, som er utstyrt med Vegvesenets fareskilt 126 (Andreaskors), bør males eller utstyres som nevnt ovenfor.

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

¹⁾ For planoverganger utstyrt med halvbommer tilføyes « $\frac{1}{2}$ » foran betegnelsen.

Skilt og signaler for veifarende.

30. Offentlige trafikkskilter.

Foran alle offentlige planoverganger skal Vegvesenets fareskilt 123 («Jernbaneplanovergang med grind eller bom») henholdsvis fareskilt 124 («Jernbaneplanovergang uten grind eller bom») med avstandsskilt 125 a, b og c, samt fareskilt 126 («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 212 («Forbudt for kjøretøy med høyde over m») med underskilt U20 («Høgspenning Livsfare») med symbol i form av stilisert lyn, 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 distriktsjefen at hensynet til togsikkerheten og trafikken over planovergangen tilsier oppsetting av offentlige trafikkskilter ved private planoverganger, eller de bruksberettigede anmoder om det og distriktsjefen finner at dette kan skje uten nevneverdig ulempe for jernbanen, skal distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet (Vegsjefen).

All skilting med offentlige trafikkskilter ved planoverganger påhviler vedkommende skiltmyndighet. Hvis skiltingen ikke er i samsvar med det som er fastsatt, bør imidlertid distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet. (Vedrørende skiltmyndigheter, se Skiltreglenes kap. V.)

Når det gjelder utgifter i forbindelse med slik skilting vises til Skiltreglenes kap. VI.

31. Jernbanens varselskilter.

Ved alle ubevoktede planoverganger med grinder 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 målfører:

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 NSB's advarselsskilt «Høgspenning Livsfare» med symbol i form av stilisert lyn (ikke lysreflekterende) være satt opp, hvis ikke Vegvesenets forbudskilt 212 med underskilt 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 («forvarslings»). 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, som regel 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 blokksporfelder.

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

Når et av blokksporfeltene er besatt, er varsellampen slokt.

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

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

Den bruksberettigede skal normalt selv skaffe 220 V ~ tilførselspanning, mens NSB skaffer styrestrom til releene.

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) hvorpå blokksporfelder, kabler og avstander m.v. er angitt, sendes Hovedadministrasjonen 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 distriktets elektroavdeling. Lampeskift utføres av det personalet som har dette som oppgave ved sikringsanleggene på strekningen.

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 126 («Andreaskors») er satt opp. Ved planoverganger som er sikret med automatisk hel- eller halv-bomanlegg, kan oppsetting av orienteringsignal for planovergang sløyfes.

Distriktsjefen er bemyndiget til og ansvarlig for oppsetting av orienteringssignaler 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.

Distriktsjefen 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. (Reservennummer).

Ansvar for planovergang og betjening av anlegg.

50. Ansvar for planovergang.

Stasjonsmesteren har ansvaret for planovergang som ligger innenfor stasjonsgrensen, og er nærmeste foresatte for grindvakt.

Banemesteren har ansvaret for planovergang som ligger på linjen, og på stasjon(er) hvor betjening normalt ikke er tilstede, og linjevisitøren er nærmeste foresatte for grindvakt.

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

Stasjonsmester, henholdsvis banemester, 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.

Stasjonsmesteren, henholdsvis banemesteren, 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 distriktsjefen bestemmer (se trykk 405.1 art. 40).

Grindvakt ved planovergang på stasjon tildeles stasjonens togoppgave (eller togordning) 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 § 74). 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. linjebrudd, 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 grinder og håndstilte veibom- og veisignalanlegg.

Grindene skal være forsvarlig fastholdt i åpen eller lukket stilling.

Mekanisk drevne bommer senkes ved at sveiven dreies med jevn, ikke for stor hastighet (ikke under 2 sekunder pr. omdreining), helt til endestilling. Det er ikke tillatt å sette bommene i halvstilling.

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 også håndbetjenes. Anlegget betjenes i så fall 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.

Det påligger banemester (linjevisitør) å tilsette grindvakt hvis planovergangen ligger på linjen og stasjonsmester (togekspeditør) det samme hvis planovergangen ligger innen en stasjons område.

Den tjenestemann som først oppdager at anlegget er i uorden, plikter å dra omsorg for at banemester (linjevisitør) henholdsvis stasjonsmester (togekspeditør) evt. fjernstyringsoperatøren blir underrettet om forholdet slik at grindvakt kan bli tilsatt.

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

Kan planovergangen ikke sperres ved hjelp av bommer eller lys-signaler, 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.

Tjenesteskriver utgitt av Norges Statsbaner
HOVEDADMINISTRASJONEN



FORSKRIFTER

for planoverganger og for vakthold ved planoverganger samt
betjening av grunder, veibommer og veisignalanlegg

Rettelsesblad nr. 3.

August 1982.

Følgende rettelser foretas:

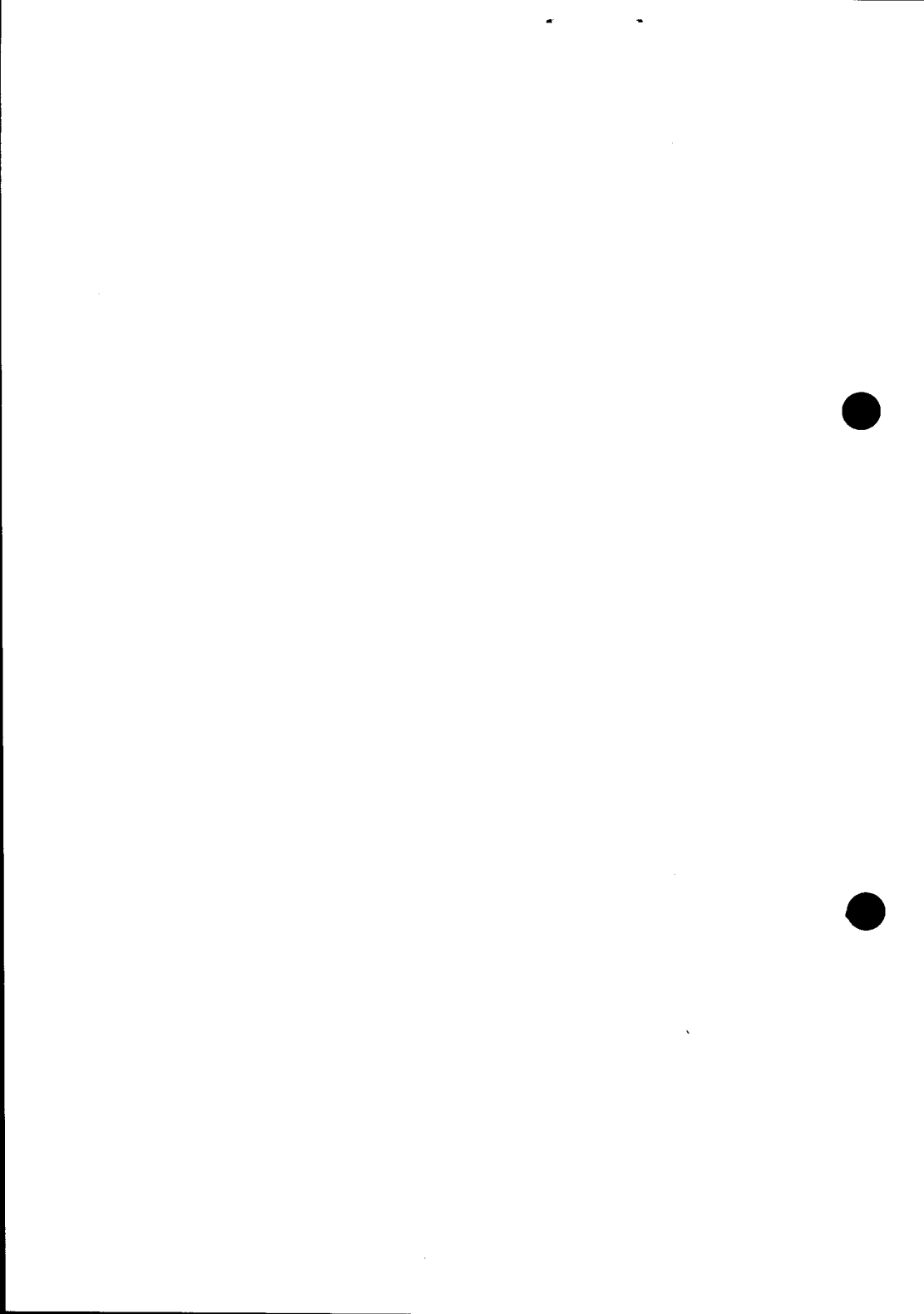
Side 1—2 art. 2. I NSB's tjenesteforskrifter, strykes i første linje
«74», og i 3. linje rettes art. «26—30» til «131, 144 og 164».

Side 4—7 art. 7. rettes i 2. linje «pkt. 6» til «pkt. 3».

Side 21—23 art. 23. rettes i 9. linje «126 (Andreaskors)» til «138
(Jernbanespor) (Andreaskors)».

Side 62—63 art. 63. rettes i 5. linje «veiloven» til «vegloven».

Sidene merket 30—31/31—33, 33—39/40—49, 50—52/52—55, 55—59/
60—61, 80—89/90—99 og Bilag 2 (2 sider) byttes ut med ved-
lagte nye sider.



Skilt og signaler for veifarende.**30. Offentlige trafikkskilter.**

Foran alle offentlige planoverganger skal Vegvesenets fareskilt 134.1 («Jernbanepanovergang med grind eller bom») henholdsvis fareskilt 134.2 («Jernbanepanovergang uten grind eller bom») med avstandsskilt 136.1, 136.2 og 136.3, samt fareskilt 138 («Jernbanespor») («Adreaskors»), 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 forbudskilt 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 distriktsjefen at hensynet til togsikkerheten og trafikken over planovergangen tilsier oppsetting av offentlige trafikkskilter ved private planoverganger, eller de bruksberettigede anmoder om det og distriktsjefen finner at dette kan skje uten nevneverdig ulempe for jernbanen, skal distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet (Vegsjefen).

All skilting med offentlige trafikkskilter ved planoverganger påhviler vedkommende skiltmyndighet. Hvis skiltingen ikke er i samsvar med det som er fastsatt, bør imidlertid distriktsjefen rette henvendelse til vedkommende skiltmyndighet. (Vedrørende skiltmyndigheter, se Skiltreglenes kap. V.)

Når det gjelder utgifter i forbindelse med slik skilting vises til Skiltreglenes kap. VI.

31. Jernbanens varselskilter.

Ved alle ubevoktede planoverganger med grunder eller bomber 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 målfører:

VARSAM — TOG STENG GRINDA

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

Ved private planoverganger på elektrifiserte baner skal NSB's 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 bruksberetigede.

Varselsystemet består av en lampe, som regel 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 blokksporfelt.

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

Når et av blokksporfeltene er besatt, er varsellampen slokt.

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

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

Den bruksberettigede skal normalt selv skaffe 220 V \sim tilførsels-spennning, mens NSB skaffer styrestrøm til releene.

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) hvorpå blokksporfelder, kabler og avstander m.v. er angitt, sendes Hovedadministrasjonen 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 distriktets elektroavdeling. Lampeskift utføres av det personalet som har dette som oppgave ved sikringsanleggene på strekningen, evt. kan dette overlates til den bruksberettigede.

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

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») («Andreas-kors») er satt opp. Ved planoverganger som er sikret med automatisk hel- eller halvbomanlegg, kan oppsetting av orienteringsignal for planovergang sløyfes.

Distriktsjefen 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.

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

Orienterings signalet 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 setts 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. (Reservennummer).

Ansvar for planovergang og betjening av anlegg.

50. Ansvar for planovergang.

Områdesjefen — eller den han bemyndiger — har ansvaret for planovergang som ligger innenfor stasjonsgrensen, og er nærmeste foresatte for grindvakt.

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

For planovergang som ligger umiddelbart ved stasjon kan distrikt-sjefen gjøre unntak fra forannevnte bestemmelse.

Områdesjefen, henholdsvis banemester, 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, bommer, 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.

Områdesjefen, henholdsvis banemesteren, 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 distrikt-sjefen bestemmer (se trykk 405.1 art. 40).

Grindvakt ved planovergang på stasjon tildeles stasjonens togoppgave (eller togordning) 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 grinder og håndstilte veibom- og veisignalanlegg.

Grindene skal være forsvarlig fastholdt i åpen eller lukket stilling.

Mekanisk drevne bommer senkes ved at sveiven dreies med jevn, ikke for stor hastighet (ikke under 2 sekunder pr. omdreining), helt til endestilling. Det er ikke tillatt å sette bommene i halvstilling.

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 også håndbetjenes. Anlegget betjenes i så fall 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 som først oppdager at anlegget er i uorden plikter å dra omsorg for at fjernstyringsoperatøren/toglederen eller togekspeditøren på nærmeste stasjon omgående blir underrettet.

Denne underretter så tilstøtende stasjoner, stillverksmester og banemester.

På fjernstyrt strekning påligger det banemester å tilsette grindvakt.

På ikke fjernstyrt strekning påligger det banemester å tilsette grindvakt hvis planovergangen ligger på linjen eller på ikke betjent stasjons område, og områdesjefen (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 lys-signaler, 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, som deretter skal visiteres av linjevisitør, som det påligger å sørge for i tilfelle å komplettere materiellet.

Om sløyfing av vakthold, se art. 57.

56. Nødsperring.

Oppstår det feil ved grinder, 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 signaflagg. Flagget skal nederst være utstyrt med flaggstokk slik at flagget hele tiden er godt utstrukket i loddrett stilling på tvers av veien.

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

57. Sløyfing av vakthold.

Etter distriktsjefens nærmere bestemmelse (merknad i togets rute eller ved særskilt ordre) kan vakthold ved planovergang som normalt er bevoktet, sløyfes på følgende vilkår:

- a. Toget skal være trykkluftbremset.
- b. Toget skal stoppe foran planovergangen. Lokomotivføreren forvisser seg om at ingen veitrafikk hindrer kjøringen, hvorefter toget med liten hastighet (høyst 10 km pr. time) passerer overgangen.
- c. Ordningen iverksettes bare for bestemte planoverganger hvor veitrafikken ikke er nevneverdig stor ved de tider vedkommende tog kjører. Disse planoverganger skal være utstyrt med Vegvesenets fareskilt 138 («Jernbanespor») («Andreaskors»).
- d. Det skal gå fram av foretegnelsen i driftshåndboka hvilke planoverganger denne ordning normalt kan bli gjort gjeldende for.

58—59. (Reservennummer).

Tilsyn og vedlikehold.

60. Planoverganger med grindvakt.

Grindvakten skal foreta renhold (herunder snørydding), og spesielt påse at rennene for hjulflensene holds fri for grus, stein, snø, m.v.

Alle bevegelige deler på grinder eller bommer skal være godt smurt.

Mindre mangler og feil rettes av grindvakten, mens større feil meldes til nærmeste foresatte som skal sørge for at feilen blir rettet.

Områdesjefen, henholdsvis linjevisitøren, skal minst en gang ukentlig inspisere planovergangen og kontrollere at betjening, renhold og smøring foregår etter forskriftene. Han skal dessuten minst en gang ukentlig foreta kontroll av håndstilte veibom- og veisignalanlegg.

Linjevisitøren har ansvaret for vedlikeholdet av grindene som finnes innenfor hans bevoktningsstrekning (også på stasjoner).

Stillverksmesteren eventuelt banemesteren har ansvaret for vedlikeholdet av håndstilte veibom- og veisignalanlegg.

61. Automatisk veibom- og veisignalanlegg.

Tilsyn med planovergangens signaler og veibommer påligger linjevisitør 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 fjernstyringsoperatøren 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 linjevisitøren skal ha nøkkel til, oppbevares nødvendige signalmidler og materiell til bruk under bevoktning (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.

Saksbehandling.

80. I Hovedadministrasjonen.

I Hovedadministrasjonen behandles saker angående sikringstiltak m.v. for planoverganger ved Driftsavdelingen, Sikkerhetskontoret.

81. I distriktene.

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

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

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 Hovedadministrasjonen og Data ajour, skal distriktene, for hver(t) forandring/uhell, snarest sende melding («rettekort») for vedkommende planovergang til Hovedadministrasjonen, Sikkerhetskontoret.

82—89. (Reservennummer).

Uhell på planoverganger.

90. Meldinger.

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

91. Oppgave over påkjørsler av bommer og/eller signalmaster.

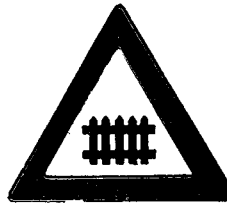
Til bruk for statistiske opplysninger, skal distriktene i første halvdel av januar måned hvert år sende inn oppgave til Hovedadministrasjonen for foregående år over påkjørsler av bommer og/eller signalmaster ved planoverganger, selv om kollisjon med tog ikke har funnet sted.

92—99. (Reservennummer).

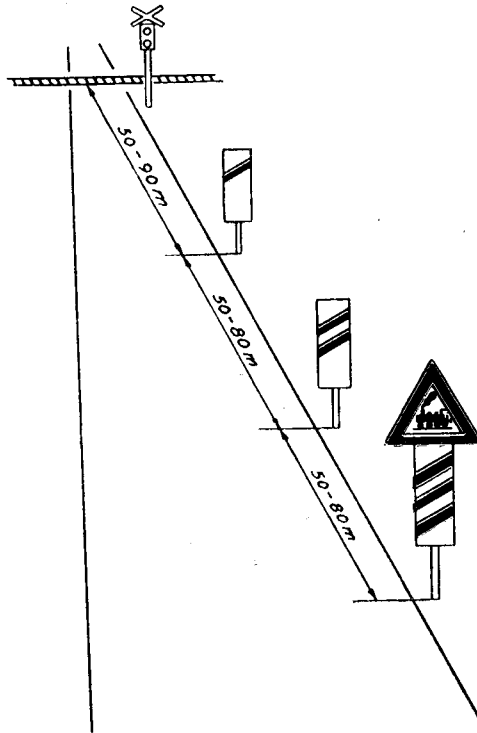
Vegvesenets skilter.



134.2 Jernbaneplanovergang uten grind eller bom.

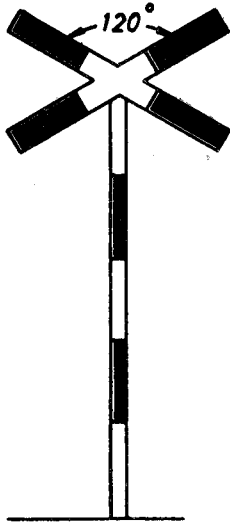


134.1 Jernbaneplanovergang med grind eller bom.

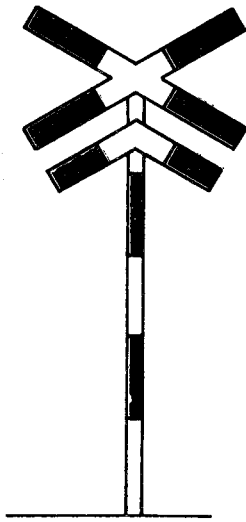


Fareskilt (134.2) med
avstandsskilt
(136.3, 136.2 og 136.1).

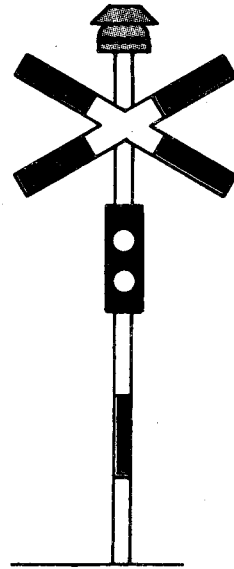
Fareskilt 138. Jernbanespor (Andreaskors).



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



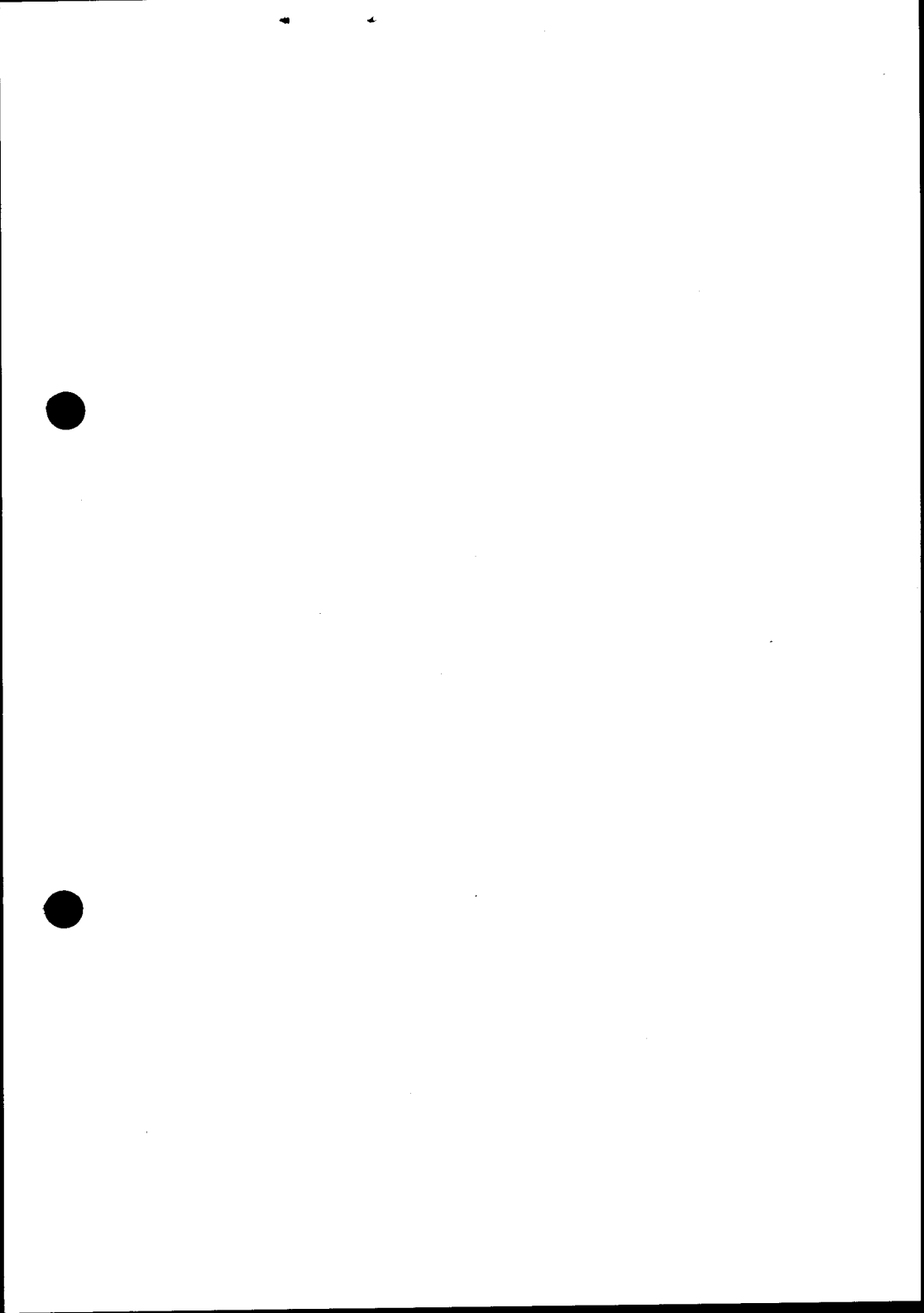
138.2 Ved planovergang med 2 eller flere spor.

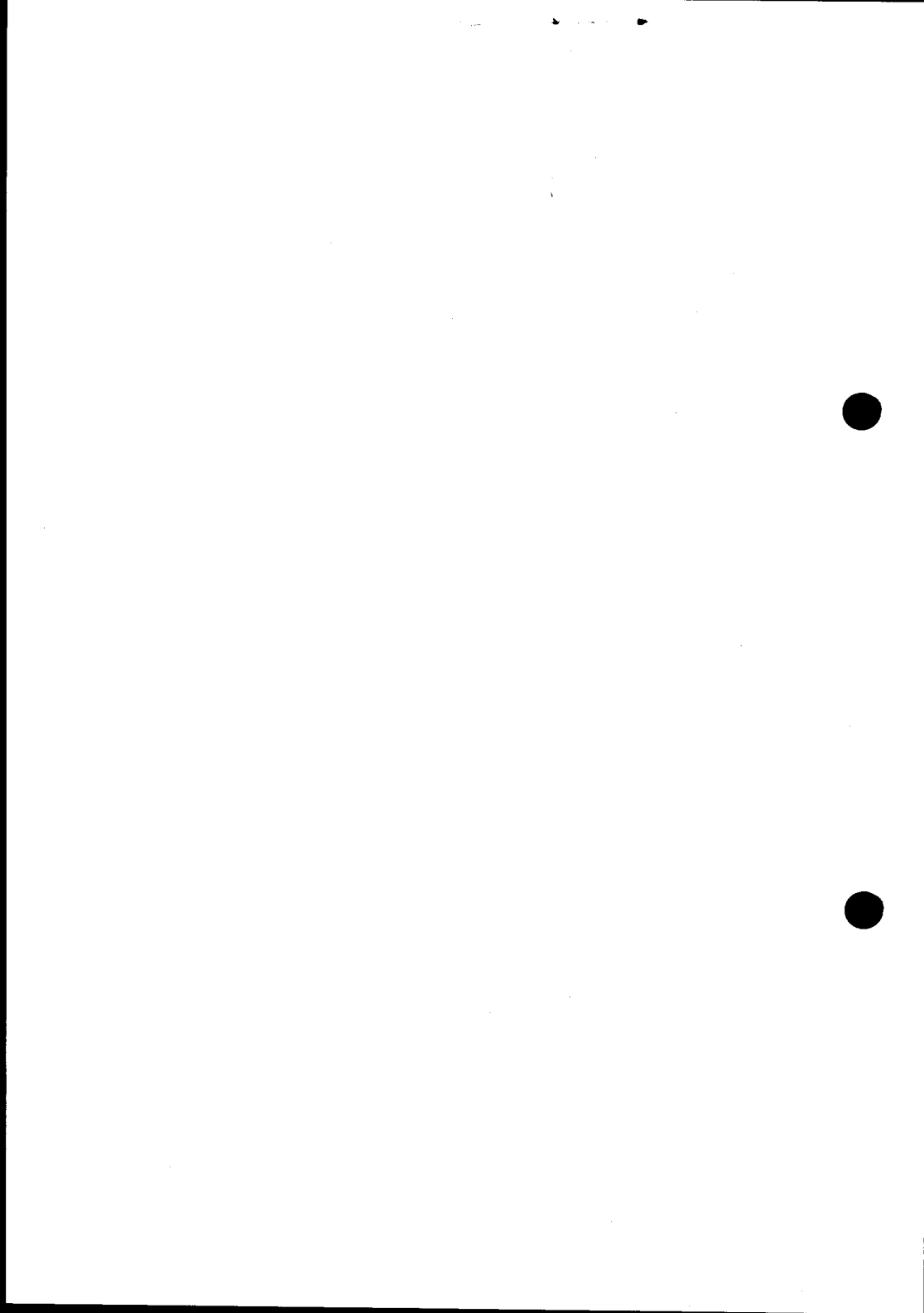


Jernbanespor (Andreaskors) plassert på veisignalmast.



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





Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen



FORSKRIFTER

for planoverganger og for vakthold ved planoverganger samt
betjening av grunder, veibomanlegg og veisignalanlegg

3. utgave

Gjelder fra og med 1. mai 1975.

Rettelsesblad nr. 4

Gjelder fra og med 15. mai 1985.

Følgende rettelser foretas:

I innholdsfortegnelsen styrkes «Oppgave over påkjørsler av bomber
og/eller signalmaster 91».

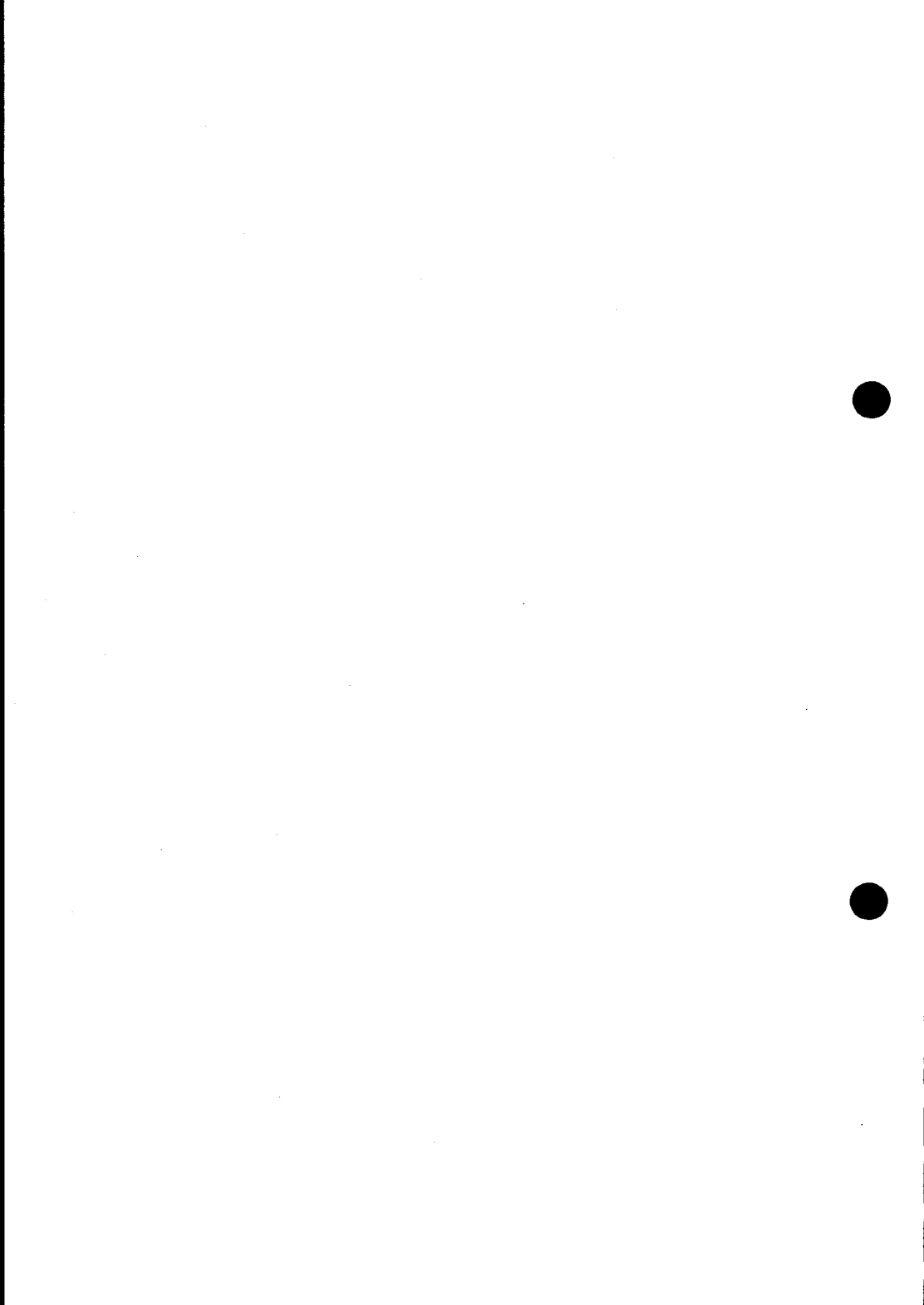
I art. 26. rettes i første linje «Sikringssystemet» til Varselsystemet.

I art. 30. rettes i overskriften «trafikkskiter» til trafikkskilter.

I art. 33. rettes i sjette linje «plasserer» til plasseres.

Art. 91. strykes. På samme side rettes «Reservennummer» til 91—99.

Sidene merket 1—2/3—4, 4—7/8—19, 20—21/21—23 og 62—63/
64—69 byttes med vedlagte nye sider.



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 forskrifter:

Lov av 12. august 1848, § 2, pkt. d.

Jernbaneloven av 7. september 1854, § 11.

Veglov av 21. juni 1963 nr. 23.

Trafikkreglene (§§ 5 og 6) med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 § 4.

Skiltregler fastsatt av Samferdselsdepartementet 28. mars 1967 med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 § 5.

I NSB's tjenesteskriver:

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

Trykk 405.2 art. 23.

Trykk 405.5 art. 131, 144 og 164.

Rettelsesblad nr. 4.

Mai 1985

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 åpne (se også art. 7).

Hvis det er tredjemann som har latt grinden(e) stå 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 inn-til 15 min. 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 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 trafikkøkningen vesentlig den bruksberettigedes egne disposisjoner, vil det være naturlig at han 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 togenes 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 distriktsjefen 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 26.9.1928 til fylkesmennene). Før NSB gir sin godkjennelse, må sikringsmåte og kostnadsfordeling være klarlagt.

6. Bilrutetrafikk over privat planovergang.

Distriktene 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 defnes samtykke.

7. Midlertidig fjerning av grunder.

Når bruksberettiget ønsker å fjerne grindene midlertidig ved privat planovergang som omhandlet i trykk 401 § 73 pkt. 3 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. Av hensyn til eventuelt bevissspørsmål bør dette meddeles skriftlig (rekommandert brev).

*Rettelsesblad nr. 4.
Mai 1985*

8—19

8. Utvidelse av grindåpning og veibredde.

Anmodning om utvidelse av grindåpning og veibredde ved privat planovergang 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 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 Hovedadministrasjonen.

10—19. (Reservennummer.)

Sikringsmåter.

20. Alminnelige regler.

Trafikkreglene bestemmer at tog har forkjøringsrett for annen trafikk (§ 5) og at trafikanter skal vise særlig aktsomhet ved kryssing av planoverganger (§ 6).

I trykk 401 § 73 pkt. 1 er det bestemt at planovergang skal ha stengsel som kan holde veifarende tilbake når tog passerer. Like med stengsel regnes lyssignal som Samferdselsdepartementet har godkjent.

Offentlige planoverganger sikres med grunder, 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. Grundene (eller andre stengsler) og deres lukkeinnretning må holdes i forsvarlig stand.

De bruksberettigede plikter å holde grindene lukket, og enhver som benytter planovergang har plikt til å lukke grindene etter seg. (Jernbaneloven av 7.9.1854 § 11.)

Hvis de bruksberettigede ikke overholder denne plikten, skal forholdet innrapporteres til Distriktsjefen 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.

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

Oppsetting av veibom- og veisignalanlegg må være godkjent av Hovedadministrasjonen.

Om skilter, 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, eller som er bevoktet av grindvakt.

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 skal få ensartet betegnelse, skal følgende forkortelser brukes:

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

23. Grinder

Grinder for sperring av offentlige planoverganger skal enten være hvitmalte 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 evt. 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 og jernbane skal, ved alle planoverganger, utstyres med rød skive på begge sider.

¹⁾ For planoverganger utstyrt med halvbommer tilføyes «¹/₂» foran betegnelsen.

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 §§ 29 o.f. 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 distriktsjefen eller vedkommende anleggsbestyrer til vedkommende veimyndighet.

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

Trær, busker, grener, løv, 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 Hovedadministrasjonen.

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 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.

64. 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.

65. Planovergangslemmer på strekning med sporisolering.

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

66. Feil og uregelmessigheter.

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

Fjernstyringsoperatøren skal straks underrette stillverksmesteren, og samtidig fylle ut bl.nr. 001.430.04 «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 stillverksmesteren omgående, mens del C beholdes som gjenpart.

Stillverksmesteren sørger for at feilen blir rettet og fyller deretter ut rubrikk «For teknisk avd.».

Meldingens del B sendes deretter til distriktets elektrokontor.

Feil ved veisignal-/veibomanlegg på ikke fjernstyrt strekning meldes straks til stillverksmesteren, 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.)

