

INNSPILL OG HØRINGSUTTALELSER OM ENDRINGER I TEKNISK REGELVERK FOR

Overbygning/Vedlikehold/Planoverganger

Nedenfor er innspill og høringsuttalelser i forbindelse med endring av kapittel 10 Planoverganger i teknisk regelverk Overbygning/Vedlikehold/ samlet. Innspill og uttalelser er vurdert og bearbeidet av Alf Helge Løhren, delvis i samarbeide med Christopher Schive og Frode Teigen, alle i Teknologi og regelverk.

15.04.20 Bjørn Ludvig Søgne, Prosjektenhet Sør-Vest:

På strekninger med liten trafikk og lav hastighet bør det kunne benyttes selvlukkende grunder på fotgjengeroverganger som også må være tilgjengelig for nødetater etc. Det kan benyttes en eller to bommer, og bommene som sjikane for å få ned hastigheten på de syklende.

Selvlukkende bom	Gående	1. STOPP, se og lytt etter tog. 2. Nødnummermerke. 3. Høgspenning livsfare på elektrifiserte strekninger. 4. Tuteskilting for tog.	Fotgjengeroverganger med god sikt på strekning med lav hastighet der det er behov for tilkomst av nødetater etc.
	Syklende		

Jeg ser for meg at slik løsning kan benyttes på gamle Vossebanen (Tunestveit-Midtun), Flåmsbana, Hardangerbana (Voss- Palmafoss som er sidespor på Voss stasjon) og Randsfjordbanen (Hønefoss til Bergsmoen snuplass som er sidespor på Hønefoss stasjon) og sikkert andre steder der hastighet og togtetthet er lav. Ved f. eks hastighet under 40 km/t vil dette være en bra sikring av planoverganger for myke trafikanter.

Om det er nødvendig å ha egen sikringsmetode eller om det kan settes en fotnote på ubevoktet grind vet jeg ikke. F. eks *For gående og syklende kan ubevoktet grind utføres som selvlukkende bom når det er behov for at nødetater og lignende kan passere.*

Kommentar fra Alf Helge Løhren:

Forslaget til Søgne er lagt inn som eget endringsforslag #2658, men ikke behandlet p.t.

17.04.20 Håkon Elvsås, Teknisk avdeling, Jernbaneteknikk:

Jeg snublet over en tabell med nødvendig sikt lengde som er benyttet ute i områdene, og lurer på om du vet om dette er noe som stammer fra Teknisk regelverk?

Eksempelvis gir 60 km/t i kombinasjon med 5 sek: $60/3.6*5 = 83.33$ m. Dette bør vel strengt tatt rundes *opp* til 85 m, og ikke ned til 80 m.

Nødvendig siktlengde ved planoverganger

km/t	Fotgjenger 5 sek	Lastebil 7 sek	Traktor 10 sek	Traktor med henger 15 sek
30	45	55	80	125
40	60	80	110	165
50	70	100	140	210
60	80	120	170	250
70	100	140	190	290
80	120	155	220	330
90	135	175	250	375
100	145	195	280	420
110	155	215	310	455
120	165	230	340	500
130	180	250	360	545

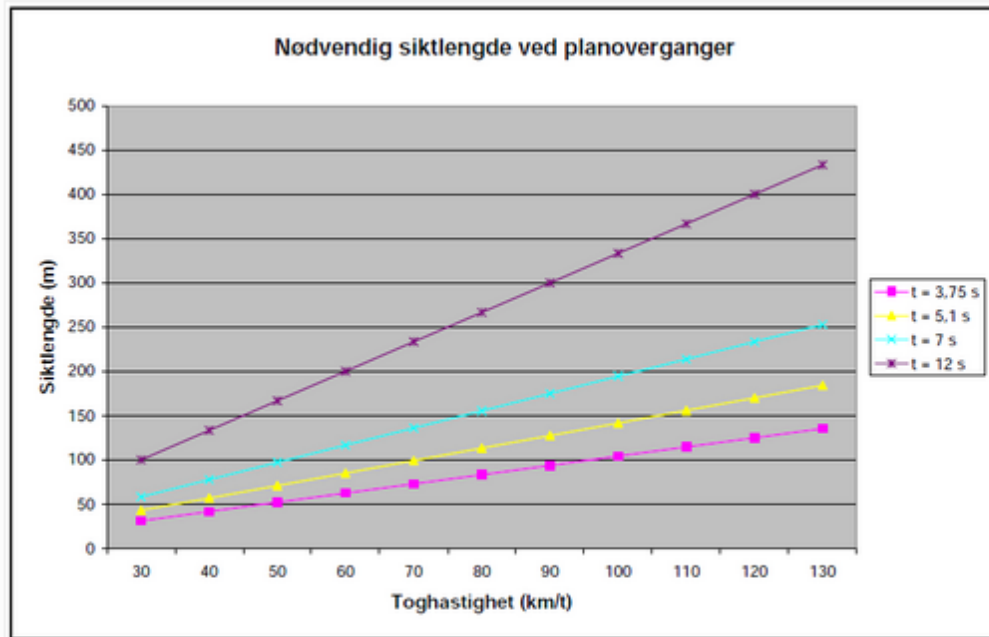
Dersom man multipliserer hastigheten med tiden og konsekvent runder oppover får man:

*Verdier direkte fra Excel (Ceil.Math(Hastighet/3.6*Time;5))*

km/t	Fotgjenger 5 sek	Lastebil 7 sek	Traktor 10 sek	Traktor med henger 15 sek
30	45	60	85	125
40	60	80	115	170
50	70	100	140	210
60	85	120	170	250
70	100	140	195	295
80	115	160	225	335
90	125	175	250	375

100	140	195	280	420
110	155	215	310	460
120	170	235	335	500
130	185	255	365	545

Jeg har kun funnet denne fra regelverket (under), og de kurvene ser ganske så lineære ut.



Figur 2: Nødvendig siktlengde ved planovergang.

Dersom det ikke er tatt fra teknisk regelverk, kunne det kanskje vært en idé å ha en slik tabell som vedlegg, slik at man slipper å regne ut siktlengdene selv.

21. – 23.04.20 Per Anton Fevang, Teknisk avdeling, 20 Hilde Christine Erland Gundersen, Område Sør-Vest, Infrastrukturdivisjonen:

PAF:

På mandagsseminaret «Siktavstander på usikrede planoverganger» i går spurte Hilde Gundersen:

Hvorfor kan ikke siktsoneene ved usikre planoverganger legges inn på banekartet? Da er det lettere å holde vegetasjon og andre installasjoner unna siktsonen.

Alf Helge viderefremidlet spørsmålet til meg på direkten, og jeg svarte positivt det er mulig, med forbehold om tilgang til data, spesifikasjoner og ressurser. I dag gjorde jeg en øvelse der BaneData PLO Arendalsbanen ble lagt ut som linjetema i ArcGIS med Excel fra Siktkrav data, se vedlegg. I tillegg til 79 kolonner for PLO har jeg lagt in tre kolonner

«KORTNAVN, Siktkrav_fra Siktkrav_til», hvor formlene finnes.

Dette er lavhengende og livsviktig frukt, som kunne enkelt gjøres tilsvarende tilgjengelig i Banekart.

Strekingsanalysen har ytterligere data og bilder.

I og med at planovergangsulykker stadig er en versting i å ta liv ved jernbanen, er det betimelig å komme Hilde i møte med en respons på dette.

HCEG:

Tusen takk. Kjempekult. Det er ett steg videre 😊, men er det mulig å gå to steg videre bare for å spørre litt forsiktig?

Det er flere av saksbehandlere innen forvaltning (jernbaneloven §10) og faglige ledere hos en av banesjefene i Område Sør-Vest som tenker på hele trekanten, altså siktsonen, ikke bare sikt lengden.

Vi vil også veldig gjerne ha inn hele siktsonen fra tog til alle signaler, ikke bare fra biler til tog (og motsatt) ved usikrede planoverganger.

På reguleringsplaner blir det gjerne tegnet inn siktsoner i veikryss. Det hadde vært kjekt med det samme på Banekartet, men for jernbanen. Kan det legges inn en formel i forbindelse med koblingen av banedata til banekartet, for å få trekanten i stedet for én linje?

Erik Magnus Einarsen har mange eksempler på siktsoner fra tog til signaler som ikke er hensyntatt ved bygging av bruer eller annet. Det blir mer kostbart i ettertid å sette opp ekstra gjentakessignal eller flytte signaler, når man kunne ha unngått det (eller i det minste unngått kostnaden og arbeidet) ved at siktsonen til signaler hadde vært synlig på banekartet.

Når det gjelder sikt lengdene som er registrert i Banedata, kan det kanskje være noe feil i forhold til toghastigheten. Signaler må muligens flyttes. Jeg har ikke kjennskap til om disse er kvalitetssikret.

PAF:

Det er uansett en god ide å ta dette første skritt (lavhengende frukt) med siktkrav fra Banedata, og kvalitetssikringen vil positivt støttes av visualisering i Banekart. Siktsoner trekanten kan selvsagt også visualiseres når data finnes, og Banekart har dessuten justerbar transparens funksjon for visningen som er nyttig her for å se flere lag. Ytre signaler vil jo fjernes etter hvert med ERTMS og planoverganger likeså, men siktsoner og siktkrav er aktuelle å se i alle fall. Avgrenede og kurverike baner som Arendalsbanen vil nok forøvrig beholde planoverganger lenge, også etter dobbeltspor og InterCity er ferdig utbygd.

24.04.20 Hilde Christine Erland Gundersen, Område Sør-Vest, Infrastrukturdivisjonen:

Jeg har tatt opp usikrede planoverganger og øvrig siktkrav til signaler samt stopplengde for alle typer planoverganger med folket til Banesjef Sørlandet.

Når det gjelder <https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Vedlikehold/Planoverganger> har vi fra Banesjef Sørlandet disse tankene om mulig tilføyelse:

Punkt 2.1 Siktkrav

- Ved utarbeidelse av reguleringsplaner for bolig, næring eller annet nær eksisterende planovergang (eller som innbefatter planovergangen) må siktsoner for planoverganger etter disse retningslinjene/kravene tegnes inn på plankartet.

Punkt 2.3 Orienteringssignal fra tog (Er det snakk om selve skiltet bør det kanskje stå Orienteringssignal for tog)

- Ved endring av hastighet for toget, må plassering av orienteringssignal kontrolleres. Mulig det bør være en link til https://trv.banenor.no/wiki/Skilt/Plassering_av_skilt_langs_sporet.

Punkt 2.4 Bruk av grunder

- Det bør være et kontrollsystem eller synergivarslingssystem ved oppdagelse av åpne grunder. Når grunder står åpne, blir planovergangene tilgjengelige for andre enn den bruksberettigede eller andre sikkerhetsrutiner som ringerutine kan bli utelatt. Risikoen for farlige hendelser øker. Tilstandskontrollør er kanskje den rette til å lukke grinden og ta kontakt med rettighetshaver dersom det oppdages på visitasjon, eller be rettighetshaver om å lukke grinden hvis melding fra andre som har oppdaget at grinda er åpen. Visitasjon to ganger i året vil muligens ikke fange opp dette problemet, og det kan være for seint. Mulig det må sies noe mer om dette under visitasjonsrutiner også. <https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Vedlikehold/Planoverganger/Vedlegg/Visitasjonsrutiner>. Mulig det må sies noe om bortfall av avtale hvis brudd på avtalebetingelsene, punkt 2.5.3. Fins det link til avtalemål? Mulig det må tas med noe om dette også her https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Vedlikehold/Planoverganger/Vedlegg/Veiledning_sikringsmetoder_og_tiltak.

Punkt 2.5 Andre tiltak for å øke sikkerheten

- Her kan det tas med bruk av lys/bom for gående.

Vedlegg, Visitasjonsrutiner

<https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Vedlikehold/Planoverganger/Vedlegg/Visitasjonsrutiner>

- Mulig det må legges inn tydeligere krav om generiske arbeidsrutiner for kontroll av siktsoner rundt planoverganger eller generelt til signal.

Øvrige kommentarer til siktsoner/siktavstander/stopplengder blant annet til signaler:

Alle siktsoner på jernbanen bør legges inn som eget kartlag på banekartet. Det vil lette kontroll av vegetasjon, kontroll av plassering av nybygg i byggesaker, enklere oversikt for anleggsarbeidere om hvor anleggsmaskiner kan parkeres, eller annet. Det vil være til hjelp for saksbehandlere innen forvaltningssaker (jernbanelovens §10) eller plansaker, Spordrift, entreprenører, og sikkert fler.

08.05.20 Marie Halvorsen, Styringsstab Sikkerhet og miljø:

Ettersom begrepene sikret og usikret planovergang er innarbeide begreper i BN så tenker jeg vi må ha en definisjon slik at vi internt i organisasjonen har samme begrepsforståelse. Alternativt må man vurdere å benytte andre begreper som er mer i tråd med SJT og bruk av barriere begrepet i stedet. Og når det snakkes om planoverganger i det offentlige (gjørne ofte etter en ulykke) er det klart at det er uheldig å bruke begrepet «usikret planovergang»...

Men inntil videre så bør vi ha en tydelig avklaring på hva som menes med «usikret planovergang». Er det riktig forstått at usikret planovergang er definert av mangelen av et veisikringsanlegg (og ikke teknisk sikring generelt slik jeg er blitt fortalt?). Hvilket innebærer da altså at PLO med enkel varsellampe (fjøslykt) og/eller enkel vegsignalanlegg er å anses som «usikret»?

14.05.20 Marie Halvorsen, Styringsstab Sikkerhet og miljø:

Kommentar til punk 2.1.1. b) *Der siktkrav fremkommer som følge av dimensjonerende kjøretøy "Traktor uten henger" eller "Traktor m/henger eller lignende", skal sikt måles i avstand 7,8 m fra spormidt (~ 7,05 m fra nærmeste skinne) i det aktuelle kjørefeltet.*

I forbindelse med det kartleggingsarbeidet jeg koordinerer pga. det nye siktkravet som ventes å bli implementert, så ble det gjort avklaring med dere i TR at kravendringen ikke gjelder for planoverganger med ringerutiner og planoverganger med enkel varsellampe (ref. epost 27. januar). Burde ikke dette stå som et punkt som «unntak»? Og da vise til nåværende siktkrav?

19.05.20 Bjørn Ludvig Søgner, Prosjektenhet Sør-Vest:

I vedlegg 3 om veigeometri er en anbefaling. Det er altså ikke noe krav. Jeg synes ikke dette henger sammen. Jeg bruker bane Bandata innsyn, men det kan se ut som det er forhåndsdefinerte valg siden det kun er de valgene jeg har satt opp som er brukt i Område vestland.

Kvalitet på vegen som krysser PLO	Hastighet på veg	Stigning/ fall på vegen	Veiutforming inn mot PLO
God	40	I henhold til TR	Rett
Dårlig		Ikke i henhold til TR	Sving
		Flatt	Krapp sving

Dette er de offisielle dataene angående planovergangene våre. Det er ikke noe fornuftig opplysninger å finne. Siden Teknisk Regelverk kun har en anbefaling vil vi heller aldri kunne få dette bra.

Foreslår at vi lager noen krav, og at veien må vedlikeholdes av eier. Vi må også kvalitetssikre at dimensjonerende kjøretøy er korrekt. Det kan ikke være slik at når bonden kjøper ny traktor så skal planovergangen få bedre sikt.

19.05.20 Åge Sjømark, Prosjekt Område Nord:

Avsnitt 1 Hensikt og omfang

Bør ikke BN ha ansvar for vedlikehold av stengseler på private veier? Praksis er at det er BN som setter opp grunder der det er fare for at barn og husdyr kommer inn på sporet.

Avsnitt 2.1. Siktkrav, punkt c)

«I denne sammenheng menes dimensjonerende kjøretøy å være det største kjøretøyet som forventes å benytte den enkelte planovergang flest ganger daglig eller flere ganger pr. uke»

Kommentar: Det vil si at kjører det 2 traktorer og 100 personbiler pr uke, så skal siktlengden være for traktor? Da tror jeg de fleste plo'er i BD blir omklassifisert til traktor.

Avsnitt 2.1 Siktkrav, nytt punkt e)

«Ved utarbeidelse av reguleringsplaner for bolig, næring eller annet nær eksisterende planovergang (eller som innbefatter planovergangen), må/bør/skal(?) siktsoner for planoverganger tegnes inn på plankartet.»

Kommentar: Dette hører vel til Planavd og bsj sin oppgave i forbindelse med høringer og ikke inn i TRV.

Avsnitt 2.4 Bruk av grinder

«a) De bruksberettigede plikter å holde grinden lukket, og enhver som benytter planovergangen har plikt til å lukke grinden etter seg (Jernbaneloven §9).»

Kommentar: Alltid en utfordring dette. På steder der det er montert gring og den sår i perioder bør bruker få brev om dette og sin plikt til å holde grinden lukket.

Avsnitt 2.5 Andre tiltak for å øke sikkerheten, nytt prikkpunkt

«Monterng av lys/bom for gående (personoverganger)»

Kommentar: Dette bør tas ut da det står om sikringsmetoder og tiltak i veiledning.

Vedlegg Sikringsmetoder og tiltak, avsnitt 2.1 Fysiske sikringstiltak:

«Enkel varsel lampe» kan tas ut, mens «Enkelt veisignalanlegg» kan fortsatt benyttes, men med ERTMS så kommer de anleggene sannsynligvis bort. Bør stå inntil videre.

«Gjerdet» som sikringsmetode kan fjernes, fordi det bare er som et sikringstiltak i prosessen med å få nedlagt planovergangen.

Alt med «budsjettrammer» fjernes.

Vedlegg Skilting av planoverganger

Lenke til Skiltregelverket bør være først i tabell 2 og tabell 3.

Vedlegg Veigeometri

Avsnitt 1.2 Veilinjen:

Bifaller ikke endring av første setninge i avsnittet; Kan ikke første setning stå som den er? Generelt så skal den stå vinkelrett på, men det er plo'er i dag som har vinkel 80 – 90 grader mot sporet.

Avsnitt 1.3 Veibredden

BN har ikke ansvar for breddeutvidelse av veien.

29.05.20 Geir Revdahl, Banesjef Trøndelag:

Innspill til regelverket vedrørende planoverganger og skilting ved nedsatt hastighet.

Innspillet er lagt inn som eget endringsforslag #2675 og er så omfattende at det ikke er behandlet ferdig p.t.

15.06.20 Widar Hansen, Ass. Faglig leder linjen, Innlandet:

I forbindelse med de nye siktkravene til planoverganger der traktor med og uten henger er dimensjonerende, har jeg et spørsmål/ønske.

Jeg ønsker meg en bedre framstilling av «nødvendig siktlengde ved planoverganger» (figur 2) i Teknisk regelverk, vedlikehold planoverganger . Vi ser at med det formatet som er kan det bli (for store) avvik på det vi leser av og kravet. Det kan gå begge veier, men vi er slik skapt at vi da legger oss på den sikre siden. Med de utfordringer som er med å oppfylle kravene, må vi ha et enkelt verktøy for å fastsette kravene mer eksakt. Bare noen meter på den sikre siden på hver planovergang, vil bety mye ekstra kostnader og arbeid. Om vi bare sier 10m for mye på hver siktsone, så kan det bli 40m på en planovergang, som det må gjøres tiltak på.

Jeg ser for meg to alternativer for å bedre dette:

Figur 2 får et større format, Toghastigheten for hver 10km/t økning får en strek på bunn og topp med angitt hastighet midt under streken. Nå «flyter» hastigheten mellom to streker. En strek i mellom angir 5 km/t økning. Ved et større format, bør det og legges inn linje for siktlengde for hver 25m økning.

Et annet alternativ, eller ja takk begge deler, er å lage tabeller for hver kjøretid over planovergangen, fire tabeller. En tabell for hver kjøretid, med siktlengde oppgitt for toghastighet for hver 5km/t økning fra 30 km/t til 130 km/t.

Vi kan jo lage en slik tabell selv, men fint om alle hadde tilgang til den.

18.06.20 Finn Roar Gundersen, SK-rådgiver Østfoldbanen:

På Østfoldbanen har vi hatt en høringsrunde utført av Bsj, FL linjen og SK rådgiver.

Avsnitt 2.1. Siktkrav, punkt c)

«I denne sammenheng menes dimensjonerende kjøretøy å være det største kjøretøyet som forventes å benytte den enkelte planovergang flest ganger daglig eller flere ganger pr. uke»

Kommentar: Hvis en plo til daglig benyttes av personbil, mens det noe sjeldnere en ukentlig passerer et vogntog som bruker 3 ganger så lang tid, vil det kanskje bli mindre sikkert å dimensjonere for personbil selv om kriteriet er oppfylt?

Avsnitt 2.1 Siktkrav, tabell 1

Kommentar: Det er et ønske at «etc» utdypes noe mer, f.eks. skogsmaskiner, skurtresker.

Avsnitt 2.1.1 Måling av sikt

Ønsker klargjøring av om det menes at sikt skal tilfredsstilles gjennom måling fra begge høyder 1,1 m og 2,0 m?

Avsnitt 2.3 Orienteringssignal for tog

«a) I tillegg til skilt beskrevet i Vedlegg/Skilting av planoverganger, stilles det også krav til at følgende skilt og orienteringssignaler for tog benyttes ved usikrede planoverganger uten veisikringsanlegg:»

Kommentar: Bør være mulig å sløyfe på landbruksoverganger med liten bruk og hvor man har ringerutiner da dette ofte medfører støyplager for omgivelsene.

Vedlegg Sikringsmetoder og tiltak

Avsnitt 1.1 Hensikt og omfang, tabell 1:

Forslag til sikringstiltak: «Permanent hastighetsreduksjon i henhold til dimensjonerende kjøretøy (kun

på baner og sidespor med liten togtrafikk.)»

Kommentar: Hva menes med liten togtrafikk?

Sikringstiltak: «Signalering fra tog.»

Kommentar: Vurdere om dette kan fravikes ved etablert ringerutine for å redusere støy til omgivelsene. Er muligens dekning for å frafalle krav om orienteringsskilt ved bruk av alternativ sikringsmetode «Ringerutine i pkt. 2.1.

Kommentar: Ved kategori «Planovergang uten planovergangslem (ikke i bruk)» bør man vurdere å få plo nedlagt, skilter fjernet og adkomst stengt med gjerde.

Avsnitt 2.1 Fysiske sikringstiltak:

I forbindelse med «*Ringerutiner*» er følgende tekst foreslått: «*Brukes ved for liten siktlengde, ved dimensjonerende kjøretøy som etter lokalvurdering vil bruke mer kjøretid enn 15 s for å krysse sporet.*»

Kommentar: Spesielt for landbruksoverganger med liten bruk: Betyr det at man kan akseptere redusert siktlengde ved etablering av ringerutine? Som følge av de nye kravene til sikt (økt sikttid) vil det sannsynligvis måtte gjennomføres kostbare tiltak på flere plo for å etablere tilstrekkelig sikt. Hvis man kan akseptere redusert sikt ved etablering av ringerutiner, kan disse midlene benyttes til f.eks. sanering av plo eller til bygging av veisikringsanlegg der dette er det mest hensiktsmessige.

Ved etablering av ringerutine, som henvender seg til lange/tunge kjøretøy (sikttid 10-15 sek), kan man da vurdere at ha siktkrav redusert til lastebil (7 sek)?

Avsnitt 2.1 Fysiske sikringstiltak:

Kommentar til «*Tuteskilting*»: Vurdere om det bør stå «Orienteringssignal» istedenfor «tuteskilting».

Vedlegg Skilting av planoverganger

Lenke til Skiltregelverket bør være først i tabell 2 og tabell 3.

Vedlegg Visitasjonsrutiner

Kommentar til «*visitasjon*»: Erstattes med «kontrollen»?

26.06.20 Lene Dahl, SK-rådgiver, Trøndelag:

Avsnitt 2 Sikkerhetstiltak for planoverganger uten veisikringsanlegg og bevoktning

Kommentar: Savner en definisjon av de ulike type kryssinger med tilhørende anlegg. Burde vært et eget kapittel i starten som beskriver dette.

Kapitlet sier ikke noe om enkle varsellamper («fjøslykt») og enkle veisikringsanlegg – ref. kommentar over. Må tydeliggjøres i kapitlet. Hva som faktisk menes med bevoktning er ikke klart. Er det bruk av HSV?

Avsnitt 2.1. Siktkrav, punkt b)

Kommentar til «*bevoktning*»: Bevoktning er en arbeidsform og ikke en permanent «løsning». Derfor litt rart å ha med bevoktning i denne sammenhengen.

Avsnitt 2.1 Siktkrav, punkt c)

Kommentar til «*dimensjonerende kjøretøy*»: Hvis det er traktor med henger som bruker en planovergang f.eks. 10 ganger i året, så burde dimensjonerende kjøretøy være traktor med henger. (Uavhengig av antall ganger daglig eller antall ganger pr. uke).

Avsnitt 2.1 Siktkrav, punkt c), tabell 1

Kommentar: Foreslår at «Traktor uten henger» slås sammen med «Traktor med henger» og at det kun brukes 7 og 15 sek. Blir enklere å forholde seg til. Mindre «synsing».

Avsnitt 2.1 Siktkrav, punkt d)

Kommentar til «*Ved bruk av speil kan kravet til sikttid reduseres til 3,75 s.*»: Burde vært tatt bort bruk av speil. For mange usikkerhetsmoment med speil. (Ute av posisjon, kan ramle ned etc.) Setning også ufullstendig slik den står skrevet.

Avsnitt 2.1.1 Måling av sikt

Kommentar: Burde stått hvilket kjøretøy målinga gjelder for. Hele 2.1.1. burde vært bygd opp litt annerledes slik at det tydelig går fram hva/hvem siktmålinga gjelder for inkl. siktehøyde. For mye unntak gjør at punktet blir uoversiktlig.

Avsnitt 2.1.1 Måling av sikt, punkt d)

Kommentar til «*Dersom planovergangen bare benyttes av fotgjengere, skal sikt måles i avstand 2,5 m fra spormidt og i høyde 1,5 m (ved planovergangen).*»: Ivaretar dette barn/ungdom? En gjennomsnittlig 6-årig gutt har høyde 1,18 m.

Burde også stått minimumsavstand – hvis en har sikt på f.eks. 3 eller 3,5 meter burde det være ok.

Avsnitt 2.5 Andre tiltak for å øke sikkerheten

Kommentar til «*For å bedre sikkerheten utover kravene i avsnittene 2.1 - 2.4, bør følgende forhold vurderes*»: Skogrydding utover kravet er ikke nevnt her, men står i pkt. 2.5.2. Hva med enkle varsellamper, enkel veisikringsanlegg, ringerutiner etc.?

Avsnitt 2.5 Andre tiltak for å øke sikkerheten

Kommentar til nytt prikkpunkt «*Monterng av veisikringsanlegg (planoverganger som kun benyttes av fotgjenger og syklister)*»: Hva menes med dette punktet?

Avsnitt 2.5.2 Økt siktlengde for dimensjonerende kjøretøy, utbedring av siktforhold

Kommentar til «*I tillegg til fri sikt vil for eksempel bruk av speil kunne forbedre siktforholdene og utvide siktlengden.*»: Speil er ikke å anbefale. Krever veldig mye oppfølging / vedlikehold.

Avsnitt 2.6 Sidespor

Kommentar til «*Minste sikt anbefales til 50 meter.*»: Ikke krav.... Hvordan skal en forholde seg til det?

08.06 – 10.07.20 Christopher Schive, Teknologi og regelverk og Erik Borgersen, Sikkerhet og kvalitet, Kunde og trafikk:

Alf Helge Løhren skrev følgende:

Ut fra «Kommentar til jernbaneinfrastrukturforskriften» fra SJT vil foreslås følgende definisjon på usikret og sikret planovergang:

- **Sikret planovergang:**
Planovergang med veisikringsanlegg.
Med "veisikringsanlegg" menes bom og/eller lys- og lydsignaler med tilhørende tekniske innretninger som innebærer også signal mot tog og skift at planovergangen kan passeres når planovergangen er sperret for veitrafikk, eller som på strekning med ERTMS tillater tog å kjøre forbi planovergangen når den er sperret for veitrafikk.
- **Usikret planovergang:**
Planovergang uten veisikringsanlegg.

Dette er allmenn forståelse av begrepene hvis du spør «mannen i gata». Veisikringsanlegg må da selvsagt være klart definert både med tanke på veifarende og innenfor jernbanen (TJN). Siden «sikret/usikret planovergang» er begreper som brukes mye, men innholdet er uklart, må vi få en klar og entydig definisjon på disse begrepene.

CS:

«Kommentar til jernbaneinfrastrukturforskriften» fra SJT bruker følgende formulering:

«Med "sikker passering" menes først og fremst at de veifarende skal ha en reell mulighet til å undersøke om planovergangen er klar eller om det kommer et tog. Dette kan f.eks. SIKRES gjennom gode siktforhold, lyd- og lyssignaler osv.»

Dette er i tråd med hvordan begrepet har vært historisk. Jeg forstår at man i både i og utenfor jernbanen bruker begrepet usikret planovergang og tillegger dette begrepet en definisjon som «en planovergang uten signaler for veifarende». Jeg tror dette er en uheldig vei å gå. Fremover vil vi kunne sikre de veifarende (og togpersonalet) på mange ulike måter dersom dagens forskrift åpner for andre begreper enn veisikringsanlegg og bevoktning. Hva om man utviklet en abonnementsløsning der man mottar varsel på mobilen direkte fra TMS (det nye trafikktyringsystemet) dersom et tog nærmer seg?

Med ditt forslag vil altså følgende løsninger defineres som usikrede planoverganger:

- Planoverganger med enkel varsellampe
- Planoverganger som viser rødt signal når tog kommer, men som ikke signaliserer mot tog
- Planovergangssøyle der man forespør om planovergangen er trygg for passering
- Ringerutiner der man forespør togleder om planovergangen er trygg for passering
- Andre gode ideer

Jeg kan se for meg 3 grupper planoverganger:

- Planoverganger sikret med veisikringsanlegg
- Planoverganger sikret med annen teknisk sikring
- Planoverganger uten noen form for teknisk sikring

Erik Borgersen har vært med å skrive både jernbaneinfrastrukturforskriften, togframføringsforskriften og sitter med regelverksansvaret for dagens trafikkregler. Jeg foreslår at en definisjon bør forankres hos han.

EB:

Jeg liker ikke «usikret planovergang». Skulle ønske vi ikke brukte begrepet. Det må i så fall være «uten teknisk sikring».

For meg er det i utgangspunktet enten

- plo med veisikringsanlegg,
- plo med annen teknisk sikring (signal mot vei, ikke mot tog) eller
- plo uten teknisk sikring (dvs. kun grind).

Altså tilsvarende det Christopher skriver i sin e-post.