

DokumentID TDOK 2015:0311	Dokumentdatum 2015-10-01	Version 1.0
Fastställt av Chef VO Planering	Gäller från 2015-10-01	Ersätter TDOK 2013:0346
Skapat av Rådbo Helena PLkvt		Ersatt av [Ersatt av]

Plankorsningar - val av skyddsalternativ

Detta dokument ingår i Trafikverkets ledningssystem och är en del av säkerhetsstyrningssystemet för järnväg. Se särskilda regler för förvaltning av säkerhetstillstånd TDOK 2011:2.

Detta dokument ersätter TDOK 2013:0346 Plankorsningar – översyn av beslut om plankorsningar samt Beslut om förhöjd säkerhet vid plankorsningar (dnr 2013/0576).

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

Innehåll

1	Syfte.....	3
2	Omfattning.....	3
3	Definitioner.....	4
4	Beslut om plankorsningar och vägmärken.....	7
4.1	Ny järnväg eller väg – Inga plankorsningar.....	7
4.2	Beslut.....	7
4.2.1	Övriga beslut.....	8
4.3	Tillfälliga lösningar.....	9
4.4	Plankorsningens trafikmiljö.....	9
4.5	Övergiven plankorsning.....	9
4.6	Otillåten passage.....	9
4.7	Järnväg som inte trafikeras.....	9
5	Krav vid val av skyddsalternativ.....	10
5.1	Val av skyddsalternativ.....	10
5.2	Alternativa val.....	15
5.3	Förenklad bevakning.....	15
6	Kontroll av plankorsningar och skyddsalternativ.....	16
7	Resultat och dokumentation.....	17
7.1	Trafikverkets plankorsningar.....	17
7.2	Övriga plankorsningar.....	17
8	Relaterade dokument.....	17
9	Versionslogg.....	18

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

1 Syfte

Detta dokument anger riktlinjer för Trafikverkets arbete med plankorsningar mellan väg- och järnvägstrafik, med syftet att åstadkomma en tillfredsställande trafiksäkerhet i korsningarna.

2 Omfattning

För att begränsa de barriäreffekter som järnvägen medför måste det finnas ett godtagbart antal möjligheter att korsa spåret. Även om planskilda korsningar är säkrast kommer det av resursskäl att under en överskådlig framtid finnas plankorsningar.

Såväl järnvägs- som vägtrafik ska kunna passera plankorsningar utan att onödiga tidsförluster eller oönskade händelser inträffar, till exempel olyckor och tillbud. En plankorsningsolycka kan få katastrofala följder med många omkomna och stora materiella skador. Det är därför mycket viktigt att bibehålla eller höja säkerheten i plankorsningarna.

Detta dokument innehåller riktlinjer för val av skyddsalternativ i plankorsningar samt för slopande och anordnande av plankorsningar. Riktlinjerna ska tillämpas vid ny- och ombyggnad av järnväg men även i långsiktiga förbättringsplaner för befintliga banor. Dokumentet är också avsett som stöd vid Trafikverkets handläggning av beslut enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)*.

Dokumentet vänder sig till den som

- föreslår och beslutar om skyddsanordningar i plankorsningar
- utreder, planerar, projekterar, bygger och underhåller järnväg, spårväg eller väg med plankorsningar
- för Trafikverkets räkning yttrar sig i ärenden enligt *plan- och bygglagen (2010:900)* och *miljöbalken (1998:808)*.

Ansvar för att det finns rutiner för att tillämpa riktlinjerna i detta dokument regleras enligt *Trafikverkets interna förfogelser om Arbetsordning (TDOK 2010:14)*.

Detta dokument behandlar inte den tekniska utformningen av plankorsningar.

TDOK 2014:0995 *BVH 701 – Plankorsningar, bygga nytt, bygga bort, val av skyddsalternativ*, gäller för befintliga plankorsningar där skyddsalternativet inte ska omprövas.

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

3 Definitioner

A-skydd	Trafikverksamhet för att förhindra eller begränsa rörelser med spårfordon inom ett begränsat område. Se vidare <i>Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JTF JuSFS 2008:7</i> bilaga 1.
Blockerande vägfordon	Blockerande vägfordon betyder att vägfordon kan komma att hindra andra vägfordon från att lämna korsningsområdet. Detta kan inträffa till exempel på grund av köbildning över spåret när fordon måste lämna företräde för att köra ut på en större väg.
Dubbelspår	Plankorsningen har två spår där tåg kan passera oberoende av varandra.
ERTMS	European Rail Traffic Management System är ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar med syftet att möjliggöra gränsöverskridande tågtrafik.
Gångtrafik och/eller cykeltrafik som innebär särskilda risker	Gående och/eller cyklister kan komma i klungor eller de kan i stor utsträckning vara oerfarna. Det gäller exempelvis plankorsningar i närheten av större arbetsplatser, idrottsanläggningar, badplatser, vårdinrättningar, skolor och liknande.
Fordonsmagasin	Utrymme för tillfälligt stillastående vägfordon.
Förenklad bevakning	Skyddsalternativ som innebär att ett järnvägsfordon passerar en plankorsning i låg hastighet och där föraren kan ha hjälp av en vägvakt. Se TDOK 2014.0995.
Komplicerad trafikmiljö	Komplicerad trafikmiljö innebär att förhållandena är sådana att man kan befara att fordonsförarens uppmärksamhet i avsevärd grad dras till annat än vägskyddsanläggningen eller ett annalkande tåg. Det kan gälla plan- eller profilförhållanden, anslutande vägar, annan trafik, reklamskyltar eller något annat som distraherar invid eller på vägen.
Lokal väg	Som lokal väg räknas tillfartsväg till enstaka bostadsfastighet eller fritidsfastighet och där näringsverksamhet inte genererar ytterligare trafik över plankorsningen. Vid säsongsvis ökning av trafikflödet, till exempel i anslutning till en badplats, ska vägen inte klassas som lokal väg.
Långsamtgående vägfordon	Långsamtgående vägfordon innebär att andelen traktorslöp, jordbruksmaskiner eller motsvarande, som regelbundet trafikerar plankorsningen bedöms vara betydligt större än genomsnittet på likartade vägar (gäller inte ägovägar).

DokumentID

TDOK 2015:0311

Version

1.0

Närsikt	Avstånd som är beroende av banans hastighet och på vilket en vägtrafikanter 5 meter (vid vissa gångfällor 3 meter) från yttersta rälen kan se ett tåg som närmar sig plankorsningen. <i>Närsikt minst 10 s</i> betyder att tåget ska synas i minst 10 sekunder innan tåget passerar plankorsningen.
Plankorsning	I detta dokument används termen plankorsning för en korsning i samma plan mellan järnväg och väg eller mellan spårväg på egen banvall och väg.
Planskild korsning	En korsning i skilda plan mellan järnväg och väg (exempelvis vägbro, vägport, gångbro eller gångtunnel).
Plattformsövergång	Korsning i plan mellan gångväg och järnväg eller spårväg på egen banvall i anslutning till plattform för exempelvis resande.
Plk-webb	It-system avsett för att lagra, uppdatera och presentera data för plankorsningar i Sverige.
Påspåringsplats	Särskilt anordnad plats där fordon som kan framföras på såväl väg som järnväg kan förflyttas till och från spåret från endast en sida av banan.
Serviceväg	Plankorsning avsedd för interna transporter i samband med järnvägsverksamhet.
Skoterled	En preparerad och markerad led, huvudsakligen avsedd för terrängkottrar.
Skyddsalternativ	Den uppsättning av skyddsanordningar som finns i en viss plankorsning. Kan även vara inget skydd alls.
Skyddsanordningar	Anordningar och åtgärder som är till för att göra vägtrafikanter uppmärksamma på en plankorsning och de faror som finns vid passage av denna. Skyddsanordningar kan vara antingen passiva, exempelvis vägmärken, eller aktiva i form av vägskyddsanläggningar eller vägvakter.
sth	sth anger den största tillåtna tåghastigheten vid plankorsningen uttryckt i km/h
Tätbebyggt område	Ett område med minst 200 invånare där avståndet mellan husen är mindre än 200 meter samt där andelen fritidsfastigheter understiger 50 procent.
Vandringsled	Gångstig som inte är avsedd för fordonstrafik.



DokumentID

TDOK 2015:0311

Version

1.0

Väg

Definition ur *förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner*:

1. Sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon
2. led som är anordnad för cykel
3. gång- eller ridbana invid väg enligt 1 eller 2.

I detta dokument avses med väg dessutom:

4. Väg som inte används allmänt för trafik med motorfordon (exempelvis utfartsväg från enstaka fastighet, ägoväg eller väg för intern trafik på bangård)
5. annan gångbana än som anges under 3

Vägbredd

Anger minsta vägbredden mellan vägbanekanterna (inte vägmarkeringarna) 25 m före plankorsningen.

Vägfordon som innebär särskilda risker

Vägfordon som kan ge svåra följder vid en olycka, bedöms förekomma betydligt mer frekvent än genomsnittet på likartade vägar. Det kan gälla exempelvis transporter av farligt gods, tunga transporter, bussar eller skolskjutsar.

Väghållare

Den som ansvarar för vägens byggande och drift. En väghållare kan vara statlig, kommunal eller enskild.

Väghållningsmyndighet

Då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltning som regeringen bestämmer och, då en kommun är väghållare, den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser därtill. Se *väglagen (1971:948)*.

Vid enskild väg är kommunen väghållningsmyndighet inom tätbebyggt område och staten utanför tätbebyggt område.

Vägskyddsanläggning

Aktiv skyddsanordning som varnar vägtrafikanter när ett järnvägsfordon ska passera en plankorsning.

Ägoväg

En intern förbindelseväg mellan en fastighets ägor. Vägen är inte upplåten för någon främmande trafik utan är avsedd endast för fastighetens jord- eller skogsbruk. Vägar som är körbara med bil och som har förbindelse med det allmänna vägnätet räknas inte som ägoväg.

Undantag: En infart från en allmän väg till en enskild fastighets åkermark på andra sidan järnvägen ska räknas som ägoväg.

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

4 Beslut om plankorsningar och vägmärken

4.1 Ny järnväg eller väg – Inga plankorsningar

Trafikverket ska ha en aktiv roll i samhällsplaneringen, exempelvis vid samråd om detaljplaner, och verka för att nya plankorsningar inte byggs.

Nya plankorsningar får inte byggas i något av dessa fall:

- Nybyggd järnväg, inklusive järnväg som ersätter eller kompletterar befintlig järnväg.
- Banans största tillåtna hastighet överstiger 160 km/h.
- Järnväg med två eller flera spår där samtidiga tågrörelser är möjliga.
- Järnväg eller spårväg där det är sannolikt att stillastående tåg/spårvagn kommer att blockera plankorsningen.

På befintliga järnvägar där samtidiga tågrörelser inte är möjliga och där hastigheten är högst 160 km/h får nya plankorsningar byggas i följande fall, under förutsättning att kraven i Tabell 1 respektive Tabell 2 uppfylls:

- En ny plankorsning får byggas om den övertar vägtrafik från en annan plankorsning som slopas.
- En ny plattformsovergång får byggas över ett spår, om den ersätter en annan plattformsovergång som slopas.
- En separat ny gång- och cykelbana får byggas invid en befintlig plankorsning.
- En ny plankorsning för *skoterled* får byggas om det behövs för att främja det rörliga friluftslivet.
- En ny plankorsning för gång- och cykeltrafik får byggas om det behövs för att skapa godtagbara passagemöjligheter över järnvägen.

En ny påspåringsplats och serviceväg (för sporadisk vägtrafik) får byggas oavsett antalet spår och hastigheten på banan.

Nybyggda plankorsningar ska uppfylla krav som framgår av annan dokumentation, exempelvis *Krav för vägar och gators utformning (Trafikverkets Publikation 2015:086)*

4.2 Beslut

När en ny plankorsning ska byggas eller när en befintlig plankorsning ska byggas om eller byggas bort, måste två olika sorters beslut fattas:

- Beslut att bygga plankorsningen (bygga nytt, bygga om, bygga bort), fattas av infrastrukturförvaltaren (spårinnehavare vid spårväg). Beslutet läggs in i it-systemet Plk-webb (om plankorsningen är registrerad där) och benämns där *förvaltningsbeslut*.
- Beslut att sätta upp eller ta bort kryssmärke och säkerhetsanordning (ljussignaler, ljudsignaler, helbommar eller halvbommar), fattas av Trafikverket enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* oavsett vem som är infrastrukturförvaltare (spårinnehavare vid spårväg) eller väghållare. Beslutet läggs in i it-systemet Plk-webb (om plankorsningen finns registrerad där) och benämns där *myndighetsbeslut*.

DokumentID

TDOK 2015:0311

Version

1.0

För att kunna handlägga ett beslut enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* behöver Trafikverket ha kännedom om den planerade trafikmiljön.

Innan Trafikverket fattar beslut om kryssmärke och säkerhetsanordning vid en plankorsning ska Trafikverket samråda med den statliga väghållningsmyndigheten i den region där plankorsningen är belägen. Den statliga väghållningsmyndigheten är Trafikverkets region.

Beslut enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* gäller tills vidare men måste omprövas om trafikmiljön förändras väsentligt. En väsentlig förändring kan vara en ny gång- och cykelväg invid en befintlig plankorsning. Utökning av en befintlig anläggning med enstaka signaler är inte en väsentlig förändring.

Trafikverket ska inte fatta något beslut enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* för att sätta upp övriga vägmärken till exempel *A35 "varning för järnvägs korsning med bommar"* eller *flerfärgssignaler*.

4.2.1 ÖVRIGA BESLUT

Kommunen beslutar om stopplikt enligt *trafikförordningen (1998:1276)*:

- på en väg där kommunen är väghållare
- på en enskild väg inom tätbebyggt område
- i terräng.

Länsstyrelsen beslutar om stopplikt enligt *trafikförordningen (1998:1276)* på:

- en allmän väg där staten är väghållare
- en enskild väg utanför tätbebyggt område
- en enskild väg som mynnar ut mot allmänna vägar med statlig väghållning.

Kommunen ansvarar enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* för att övriga vägmärken (t.ex. *A35 varning för järnvägs korsning med bommar*) och signaler sätts upp, underhålls och tas bort:

- på en väg där kommunen är väghållare
- på en enskild väg inom tätbebyggt område
- i terräng

Den statliga väghållningsmyndigheten ansvarar enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* för att övriga vägmärken (till exempel *A35 varning för järnvägs korsning med bommar*) och signaler sätts upp, underhålls och tas bort på:

- en allmän väg där staten är väghållare
- en enskild väg utanför tätbebyggt område
- en enskild väg som mynnar ut mot allmänna vägar med statlig väghållning

DokumentID

TDOK 2015:0311

Version

1.0

4.3 Tillfälliga lösningar

I vissa situationer behöver järnvägen korsas på grund av tillfälliga behov, till exempel vid avverkning av skog eller vid tillfälliga tunga transporter. Det kan lösas med något av följande alternativ:

- Alt 1: Bygg en plankorsning och förse den med skydd enligt reglerna för ägoväg i Tabell 1. Slopa den när arbetet är klart. En sådan plankorsning får finnas i högst ett år.
- Alt 2: Transportbehovet hanteras genom att järnvägstrafiken stängs av med ett A-skydd. Infrastrukturförvaltaren ska hindra att vägtrafik kan passera över spåret under den tid som ett A-skydd inte är anordnat.

4.4 Plankorsningens trafikmiljö

En plankorsning ska ha en godtagbar trafikmiljö som stöder människan i sitt agerande att undvika riskfyllda situationer. Se *TDOK 2014:0995 BVH 701 – Plankorsningar, bygga nytt, bygga bort, val av skyddsalternativ* samt *Krav för vägar och gators utformning (Trafikverkets publikation 2015:086)*.

Rekommenderad högsta hastighet i en korsande väg är 70 km/h.

4.5 Övergiven plankorsning

Med en övergiven plankorsning menas en korsning som inte längre är möjlig att använda men som fortfarande finns registrerad. Kännetecken kan vara att vägbanan i spåret saknas och/eller att vägen fram till plankorsningen är oframkomlig.

Infrastrukturförvaltaren ska när det är möjligt slopa övergivna plankorsningar.

4.6 Otillåten passage

En otillåten passage kännetecknas av att järnvägen uppenbart passeras utan att infrastrukturförvaltaren har medgett detta.

Om otillåtna passager förekommer ska infrastrukturförvaltaren vidta åtgärder så att den berörda trafiken styrs till att korsa järnvägen på ett tillåtet sätt. Passagemöjligheter kan behöva ses över och vid behov förbättras.

4.7 Järnväg som inte trafikeras

När en järnväg inte längre ska trafikeras måste infrastrukturförvaltaren ta ställning till om skyddsalternativen behöver ändras:

- Alt 1: Banan har ingen trafik men den underhålls fortfarande: Befintliga skyddsanordningar ska finnas kvar.
- Alt 2: Underhållet av banan har upphört men spåret i plankorsningen ligger kvar: *Ljussignaler*, *ljudsignaler* och *bommar* ska i förekommande fall tas bort. *Kryssmärken* kan vara kvar.
- Alt 3: Spåret i plankorsningen är obrukbart men finns kvar på båda sidor om plankorsningen: *Kryssmärken*, *ljussignaler*, *ljudsignaler* och *bommar* ska tas bort.
- Alt 4: Banan tas bort i sin helhet: *Kryssmärken*, *ljussignaler*, *ljudsignaler* och *bommar* ska tas bort.

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

5 Krav vid val av skyddsalternativ

5.1 Val av skyddsalternativ

Tabellerna visar vilket skyddsalternativ som ska användas vid givna hastigheter och övriga förhållanden. Tabellerna ska tillämpas när en befintlig plankorsning ska få ett omprövat skyddsalternativ eller när en ny plankorsning ska byggas.

Tabell 1. Val av skyddsalternativ utifrån banans hastighet, närsikt, vägtyp och antal spår

Plankorsningstyp	Banans hastighet		
	<i>Sth högst 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth över 140</i>
Ägoväg på enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: <i>Inget skydd</i> Närsikt mindre än 10 s: <i>Fälld bom förreglad i signalsystemet</i>	<i>Fälld bom förreglad i signalsystemet</i> Sth över 160 km/h: <i>Fälld bom förreglad i signalsystemet och hinderdetektor</i>	
Ägoväg på dubbelspårig järnväg	<i>Fälld bom förreglad i signalsystemet</i>		<i>Fälld bom förreglad i signalsystemet och hinderdetektor</i>
Lokal väg på enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: <i>Kryssmärke eller kryssmärke och stopplikt</i> Närsikt mindre än 10 s: <i>Helbommar eller halvbommar</i>		<i>Helbommar eller halvbommar</i> Sth över 160 km/h: <i>Helbommar och hinderdetektor</i>
Lokal väg på dubbelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: <i>Kryssmärke eller kryssmärke och stopplikt</i> Närsikt mindre än 10 s: <i>Helbommar eller halvbommar</i>	<i>Helbommar eller halvbommar</i>	<i>Helbommar och hinderdetektor</i>
Väg som varken är ägoväg eller lokal väg på enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: <i>Kryssmärke eller kryssmärke och stopplikt</i> Närsikt mindre än 10 s: <i>Helbommar eller halvbommar</i>	<i>Helbommar eller halvbommar</i>	<i>Helbommar eller halvbommar</i> Sth över 160 km/h: <i>Helbommar och hinderdetektor</i>
Väg som varken är ägoväg eller lokal väg på dubbelspårig järnväg	<i>Helbommar eller halvbommar</i>		<i>Helbommar och hinderdetektor</i>

DokumentID

TDOK 2015:0311

Version

1.0

Plankorsningstyp	Banans hastighet		
	<i>Sth högst 80</i>	<i>Sth 81 - 140</i>	<i>Sth över 140</i>
Gång- och cykelbana på enkelspårig järnväg	Närsikt minst 10 s: <i>Kryssmärke och gångfålla</i>		<i>Helbommar</i>
	Närsikt mindre än 10 s: <i>Ljus- och ljudsignal och gångfålla</i>	Närsikt mindre än 10 s: <i>Helbommar</i>	Alternativt val: <i>Helbommar och hinderdetektor</i>
Gång- och cykelbana på dubbelspårig järnväg Gång- och cykelbana invid en plankorsning som har <i>helbommar</i> eller <i>halvbommar</i>	<i>Helbommar</i> Alternativt val: <i>Helbommar och hinderdetektor</i>		
Gång- och cykelbana invid en plankorsning som har <i>ljus- och ljudsignaler</i>	<i>Ljus- och ljudsignaler</i>	<i>Inte tillåtet</i>	
Gång- och cykelbana invid en plankorsning som har <i>kryssmärke</i>	Närsikt minst 10 s: <i>Kryssmärke och gångfålla</i>	<i>Inte tillåtet</i>	
	Närsikt mindre än 10 s: <i>Inte tillåtet</i>		
Plankorsningar med särskilda trafikförhållanden (Gäller inte ägovägar)	Blockerande vägfordon: <i>Helbommar och hinderdetektor</i>		
	Vägfordon som innebär särskilda risker: <i>Helbommar och hinderdetektor</i>		
	Långsamtgående vägfordon: <i>Helbommar</i> eller <i>halvbommar med förlängd förringning (helbommar med hinderdetektor om det behövs av annat skäl)</i>		
	Komplicerad trafikmiljö: <i>Helbommar</i> eller <i>halvbommar (helbommar och hinderdetektor om det behövs av annat skäl)</i>		
	Gångtrafik och/eller cykeltrafik som innebär särskilda risker: <i>Helbommar (helbommar och hinderdetektor om det behövs av något annat skäl)</i>		
	Järnväg eller spårväg där stillastående tåg kan blockera plankorsningen: <i>Inte tillåtet</i>		

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

Tabell 2. Val av skyddsalternativ utifrån övriga plankorsningstyper

Plankorsningstyp, övriga	Skyddsalternativ
Väg som korsar enkelspårig eller dubbelspårig spårväg på egen banvall	<p>Närsikt 10 s och sth högst 50 km/h: <i>Inget skydd</i></p> <p>Alternativt val: <i>Kryssmärke</i></p> <p>Alternativt val: <i>Vägmärke A37</i></p> <p>Närsikt mindre än 10 s och sth högst 50 km/h: <i>Ljus- och ljudsignaler</i></p> <p>Sth över 50 km/h men högst 80 km/h: <i>Helbommar eller halvbommar</i></p> <p>Sth över 80 km/h: <i>Helbommar och hinderdetektor</i></p>
Serviceväg med sporadisk vägtrafik på järnväg eller spårväg på egen banvall Påspåringsplats på järnväg eller spårväg på egen banvall	<p><i>Låst grind där infrastrukturförvaltaren/spårinnehavaren beslutar om tillträde.</i></p> <p>Alternativt val: <i>Fälld bom förreglad i signalsystemet</i></p> <p>Sth över 140 km/h: <i>A-skydd</i></p> <p>Alternativt val: <i>Fälld bom förreglad i signalsystemet</i></p>
Serviceväg med regelbunden vägtrafik	<p>Sth högst 50 km/h: <i>Varningsmärke A36 och gula ljussignaler</i></p> <p>Alternativt val: <i>Helbommar</i></p> <p>Sth över 50 km/h: <i>Inte tillåtet</i></p>
Skoterled	<p>Närsikt minst 10 s och sth högst 160 km/h: <i>Kryssmärke med stopplikt</i></p> <p>Närsikt mindre än 10 s: <i>Inte tillåtet</i></p> <p>Sth över 160 km/h: <i>Inte tillåtet</i></p> <p>Dubbelspår: <i>Inte tillåtet</i></p>

DokumentID
 TDOK 2015:0311

 Version
 1.0

Plankorsningstyp, övriga	Skyddsalternativ
Plattformsövergång	När tåg eller spårvagn stannar före plattformsövergången, oavsett antal spår: <i>Inget skydd</i> <p>Sth högst 40 km/h, enkelspår: <i>Inget skydd</i> <p>Sth högst 40 km/h, dubbelspår: <i>Ljus- och ljudsignaler</i> <p>Sth över 40 men högst 80 km/h enkelspår: <i>Ljus- och ljudsignaler</i> <p>Sth över 40 men högst 80 km/h dubbelspår: <i>Helbommar</i> <p>Sth över 80 km/h: <i>Helbommar</i> <p>Sth över 160 km/h: <i>Inte tillåtet</i> <p>Fler än två spår med samtidiga tågrörelser, där tåg eller spårvagn inte stannar före plattformövergången: <i>Inte tillåtet</i> </p></p></p></p></p></p></p>
Vandringsled över enkelspår Gångstig till enstaka fastighet över enkelspår	Närsikt minst 10 s och sth högst 160 km/h: <i>Kryssmärke och gångfålla</i> <p>Närsikt mindre än 10 s och sth högst 160 km/h: <i>Ljus- och ljudsignal och gångfålla</i> <p>Sth över 160 km/h: <i>Inte tillåtet</i> <p>Två eller flera spår där samtidiga tågrörelser kan förekomma: <i>Inte tillåtet</i> </p></p></p>

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

Plankorsningstyp, övriga	Skyddsalternativ
Enkelspårig järnväg eller spårväg kombinerad med väg för dubbelriktad trafik	<p>Tåg eller spårvagn måste stanna före passage och det är sedan möjligt att stanna för hinder på den gemensamma sträckningen: <i>Ljus- och ljudsignaler</i></p> <p>Alternativt val: <i>Helbommar</i></p> <p>Alternativt val: <i>Förenklad bevakning, alternativ 1 eller 4</i></p> <p>Tåg eller spårvagn måste inte stanna före passage och högst 50 km/h: <i>Helbommar och hinderdetektor</i></p> <p>Sth över 50 km/h: <i>Inte tillåtet</i></p>

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

5.2 Alternativa val

Tabell 1 och Tabell 2 anger ibland flera möjliga skyddsalternativ:

- Vid skyddsalternativet *helbommar* eller *halvbommar*: *Halvbommar* ska användas utanför tätbebyggt område på vägar där vägbredden är minst 6 meter, om inte trafikmiljön i övrigt kräver *helbommar*. *Helbommar* ska användas inom tätbebyggt område.
- Vid skyddsalternativet *kryssmärke* eller *kryssmärke och stopplikt*: Kryssmärke kan kompletteras med *stopplikt* om trafiksäkerheten motiverar detta. *Stopplikt* ska undvikas där det kan ta lång tid för vägfordon att hinna över plankorsningen efter att först ha stannat.
- Vid skyddsalternativet *Inget skydd* kan istället kryssmärken väljas.

Det är också i vissa fall möjligt att välja ett annat skyddsalternativ:

- Det är tillåtet att välja ett skyddsalternativ som anges för en högre hastighet än banans planerade hastighet.
- Det är tillåtet att välja ett skyddsalternativ för *närsikt mindre än 10 s* även där villkoret *närsikt minst 10 s* är uppfyllt.
- Det är tillåtet att välja *Förenklad bevakning* när förutsättningarna enligt avsnitt 5.3 är uppfyllda.

Varningstext ”*Se upp för tåg*” får sättas upp vid behov.

5.3 Förenklad bevakning

Om vägtrafiken i en plankorsning är ringa och det inte förekommer tågtrafik med högre hastighet än att tågsättet kan stanna före plankorsningen om så behövs, kan skyddsalternativet förenklad bevakning tillämpas. Möjligheten att vid behov stanna tåget före en plankorsning finns framför allt inom hamn- och industriområden och liknande, där trafiken sker i form av växling. Även på banor med mycket begränsad persontrafik eller där godstrafik sker med begränsad hastighet kan förenklad bevakning få tillämpas. Se även TDOK 2014:0995 BVH 701 – *Plankorsningar, bygga nytt, bygga bort, val av skyddsalternativ*.

DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

6 Kontroll av plankorsningar och skyddsalternativ

Trafikverket ska i sin roll som infrastrukturförvaltare systematiskt och regelbundet kontrollera att säkerheten i plankorsningarna bibehålls eller om möjligt förbättras för såväl järnvägstrafiken som för den som ska korsa banan. En sådan kontroll kan leda fram till att skyddsalternativet i en plankorsning behöver ändras eller att trafikmiljön behöver förbättras.

När följande förändringar planeras måste plankorsningarnas skyddsalternativ och trafikmiljö ses över:

- Planerad förändring av markanvändning, exempelvis etablering av bostäder och/eller ny näringsverksamhet, som kan innebära väsentligt förändrad användning av berörda plankorsningar.
- Ökad hastighet på aktuell bansträckning.
- Ökad hastighet på vägen.
- Åtgärder som leder till ökad tåglängd på en bansträckning.
- Kapacitetshöjning eller väsentlig förändring av banans infrastruktur, till exempel dubbelspår, samtidig infart, nya driftplatser, ERTMS, elektrifiering, fjärrstyrning, mellanblocksignaler, ökad största tillåtna axellast (stax).
- Vägen får en ändrad bredd.
- Vägen blir kompletterad med gångbanor och/eller cykelbanor.
- Ombyggnader där spårsystemet ändras i plankorsningens närhet.

När Trafikverket yttrar sig vid samråd, exempelvis enligt *plan- och bygglagen (2010:900)* och tillståndsärenden enligt *miljöbalken (1998:808)*, ska Trafikverket bevaka att trafiksäkerhetskraven tillgodoses så att framtida passager över järnvägen kan ske med godtagbar säkerhet och tillgänglighet.

Trafikverket ska verka för att plankorsningar byggs bort. Detta innebär i praktiken att vägnätet kring plankorsningen måste ses över och förändras så, att vägtrafikanter kan korsa järnvägen på ett säkrare sätt.

Vid hastighetshöjande åtgärder får hastigheten på banan höjas först när berörda plankorsningar har godtagbara skyddsanordningar för den högre hastigheten.

Infrastrukturförvaltaren ska regelbundet och systematiskt följa upp och bedöma olyckor, tillbud och tekniska fel som kan påverka säkerheten. Informationen ska lagras i ett system som medger analys av individuella plankorsningar.

Infrastrukturförvaltaren ska regelbundet kontrollera och systematiskt följa upp siktkraven i plankorsningar.

Infrastrukturförvaltaren ska regelbundet kontrollera och systematiskt följa upp övriga trafiksäkerhetspåverkande faktorer, exempelvis korsningsvinkel, vägprofil och längd på fordonsmagasin.



DokumentID

TDOK 2015:0311

Version

1.0

7 Resultat och dokumentation

Utredningar och åtgärder enligt denna riktlinje ska vara dokumenterade och spårbara.

7.1 Trafikverkets plankorsningar

Planerade och genomförda förändringar i en plankorsning ska registreras i it-systemet Plk-webb för att tillgodose kravet på spårbarhet och uppdatering av förvaltningsdata.

Ett beslut enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* ska vara skriftligt, diariefört och registrerat i it-systemet Plk-webb.

7.2 Övriga plankorsningar

Plankorsningar som finns registrerade i Plk-webb måste med avseende på skyddsalternativ uppdateras via it-systemet Plk-webb.

Ett beslut enligt *vägmärkesförordningen (2007:90)* ska vara skriftligt och diariefört. Beslutet ska också vara registrerat i it-systemet Plk-webb om plankorsningen finns i detta system.

8 Relaterade dokument

I detta dokument refereras till följande dokument:

- Väglagen (1971:948)
- Vägmärkesförordningen (2007:90)
- Plan- och bygglagen (2010:900)
- Krav för vägar och gators utformning (Trafikverkets Publikation 2015:086)
- Trafikverkets interna föreskrifter om Arbetsordning (TDOK 2010:14)
- TDOK 2014:0995 BVH 701 – Plankorsningar, bygga nytt, bygga bort, val av skyddsalternativ
- Trafikförordningen (1998:1276)
- Järnvägsstyrelsens Trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7)
- Miljöbalken (1998:808)



DokumentID
TDOK 2015:0311

Version
1.0

9 Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
Version 1.0	2015-10-01	Nytt dokument	Helena Rådbo